

Jahresbericht 2008



Jahresbericht 2008

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen
Mitgliederversammlung in
Hamburg am 4. Dezember 2008



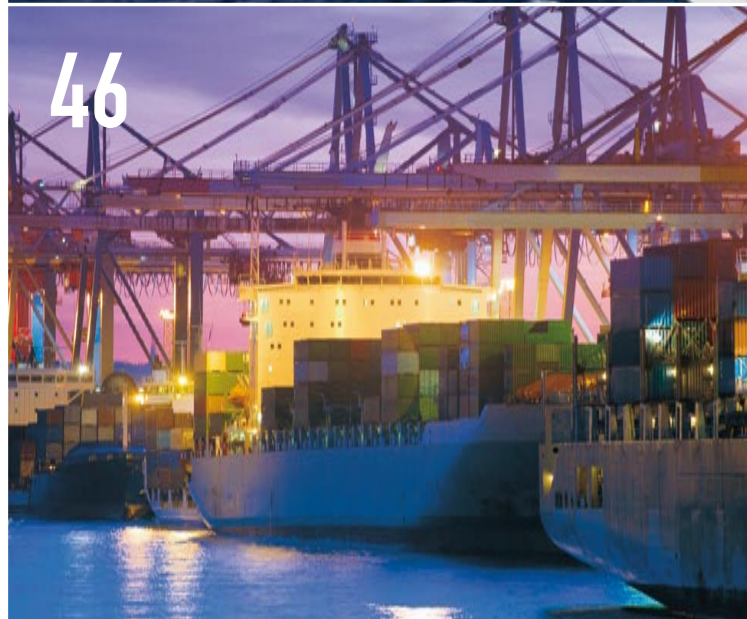
10



32



40



46



56



70



80



86



92

Vorwort vom VDR-Vorsitzenden Michael Behrendt	06
Vorwort von Dr. Hans-Heinrich Nöll	08
... GLOBALES UMFELD	10
Weltkonjunktur <i>Abkühlung</i>	12
Schiffahrtsmärkte <i>Globale Entwicklung</i>	14
Welthandelsflotte <i>Wachstum</i>	26
Weltschiffbau <i>Bulker stark gefragt</i>	28
... INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT & HANDEL	32
Nördlicher Seeweg <i>Frei durch Klimawandel</i>	34
Uncitral <i>Arbeit beendet</i>	36
Internationale Organisationen <i>Doha-Runde gescheitert</i>	38
Internationale Beziehungen <i>Russland, China, Indien</i>	39
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN EUROPA	40
EU-Wettbewerbspolitik <i>Ende der Konferenzen</i>	42
EU-Meerespolitik <i>Blaubuch</i>	44
EU-Schiffssicherheitspaket <i>Konturen</i>	45
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND	46
Schiffahrtspolitik <i>Stabilität</i>	48
Tonnageentwicklung <i>Rekordkurs</i>	52
... UMWELT	56
MARPOL Annex VI <i>Reduzierung</i>	58
Treibhausgase <i>IMO-Debatte</i>	62
Ballastwasser <i>Zulassungen schleppend</i>	66
Schiffsrecycling <i>Konvention fertig</i>	67
Bunkerölübereinkommen <i>Umsetzung</i>	68
HNS <i>Bestimmung</i>	69
... PERSONAL UND AUSBILDUNG	70
Neue Kapazitäten <i>Fachschulen und Fachhochschulen</i>	72
Ausbildung <i>Für den Seebetrieb</i>	74
Nachwuchsgewinnung <i>Bei den Schülern</i>	76
Seearbeitsmarkt <i>Verstärkte Nachfrage</i>	78
Kaufmännische Ausbildung <i>Steigende Zahlen</i>	79
... ARBEITS- UND SOZIALRECHT	80
HTV-See 2008 <i>Schwierige Verhandlungen</i>	82
ILO Seearbeitsübereinkommen	83
STCW <i>Mindestruhezeit</i>	84
... SICHERHEIT	86
Piraterie <i>Einsatz erforderlich</i>	88
Gefahrenabwehr <i>Containerdurchleuchtung</i>	90
... HÄFEN, TRANSPORT UND SEEWEGE	92
Short-Sea-Shipping <i>Neue Hindernisse</i>	94
Hafeninfrastruktur <i>Ausbau dringlich</i>	96
Lotswesen <i>Nachwuchsprobleme</i>	98
... DOKUMENTATION	100
Präsidium	102
Geschäftsführung	103
Verwaltungsrat	104
Kommissionen	105
Publikationen	106
Impressum	107

Die Schifffahrt muss auf Kurs bleiben



Trotz der gemischten Bilanz für das Jahr 2008 darf nicht vergessen werden: Die Schifffahrt befindet sich nicht in einer strukturellen Krise. Langfristig ist mit dem Wachstum des Welthandels und steigendem Transportbedarf zu rechnen.

Die Bilanz des Schifffahrtsjahres 2008 ist ambivalent. Im Laufe des Jahres schwächte sich die Konjunktur ab, was durch die Auswirkungen der Finanzmarktkrise verstärkt wurde. Das Wachstum im Transportvolumen reduzierte sich deshalb und die Fracht- und Charraten gerieten zum Teil erheblich unter Druck. Trotz des derzeitigen Abschwungs der Weltwirtschaft befindet sich die Schifffahrt jedoch nicht in einer strukturellen Krise. Längerfristig gehen alle Prognosen von weiterem Wachstum aus, da der Prozess der Globalisierung sich fortsetzen wird. Nach der Überwindung der Finanzmarktkrise können sich die entstandenen Potentiale der Industrie und vor allem der Schwellenländer wieder entfalten. Es kommt entscheidend darauf an, dass Vertrauen in die Finanzmärkte zurückkehrt und die Finanzierung der Realwirtschaft wieder in normale Bahnen zurückgeführt wird.

Die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Schifffahrt in Deutschland sind grundsätzlich gut. Die Entwicklung insbesondere des letzten Jahrzehnts seit Einführung der Tonnagesteuer und der Einrichtung der Nationalen Maritimen Konferenzen zeigt das deutlich. Der deutsche Schifffahrtsstandort hat sich nicht zuletzt dank dieser Bedingungen besser entwickelt als andere Schifffahrtsstandorte. Damit verbunden ist die von den Unternehmen zugesagte Rückflaggung von Schiffen

unter die deutsche Flagge und die Vergrößerung des Beschäftigungsangebots für Seeleute und Landbeschäftigte der Reedereien und der Unternehmen in ihrem Umfeld. Die auf den Nationalen Maritimen Konferenzen eingegangenen Verpflichtungen sind von allen Beteiligten eingehalten worden. Deshalb werden bis Ende des Jahres erneut mehr als 100 Schiffe unter die deutsche Flagge gebracht. Die Handelsflotte unter deutscher Flagge wird dann aus mehr als 500 im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffen bestehen. Die Zahl der seemännischen Ausbildungsverhältnisse bleibt weiter auf hohem Niveau. Hier gilt es, angesichts der bestehenden Knappheit an qualifiziertem Personal und der demografischen Entwicklung die Ausbildungsanstrengungen noch einmal wesentlich zu verstärken. Die in den Seefahrtsschulen erforderlichen Ausbildungskapazitäten wurden entsprechend der auf der letzten Nationalen Maritimen Konferenz 2006 gegebenen Zusage von den Ländern mit finanzieller Unterstützung des Verbandes ausgebaut. Auch auf der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz im März 2009 wird die Ausbildung ein vorrangiges Thema bleiben. Dort müssen Entscheidungen über das weitere Vorgehen mit den Ländern getroffen werden.

Die Schifffahrt hat die Schiffssicherheits- und Umweltschutzstandards kontinuierlich und erfolgreich erhöht. Ungeachtet dessen arbeitet die Schifffahrt in den internationalen Gremien daran, ihre schon sehr positive Umweltbilanz weiter zu verbessern. Nachdem mit angemessenen Übergangsfristen die Emissionen von Luftschadstoffen in den nächsten Jahren wesentlich gesenkt werden, ist die Debatte über den Beitrag der Schifffahrt zur Eindämmung des Klimawandels noch in vollem Gang. Auch wenn Schiffe schon heute gemessen an ihrem Transportvolumen im Vergleich aller Verkehrsmittel am wenigsten Kohlendioxid emittieren, ist die Schifffahrt bereit, ihre Energie- und Emissionseffizienz weiter zu optimieren. Das erfordert jedoch einen global verbindlichen Rahmen, wie er für alle Anforderungen an die weltweite Seeschifffahrt unabdingbar ist. Die IMO wird bis Ende 2009 entscheiden, welche verbindlichen Maßnahmen ergriffen werden sollen.

Die Schifffahrt war – besonders in den vergangenen Jahren – auf gutem Kurs. Diesen Kurs muss und kann sie auch über die Konjunkturzyklen hinweg beibehalten.

Michael Behrendt
Vorsitzender des Vorstands der
Hapag-Lloyd AG

Große Herausforderungen nach Jahren des Booms

Vier Jahre ist die Weltwirtschaft kräftig gewachsen. Mit ihr konnte der Welthandel deutlich zulegen. Bei gedämpften Aussichten für die kommenden Monate können die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Schifffahrt aber noch nicht abschließend eingeschätzt werden.



Das seit Jahren anhaltende kräftige Wachstum der Welthandelsflotte um ca. 7 % pro Jahr hat sich auch in 2008 noch fortgesetzt. Die Zahl der Abwrackungen älterer Schiffe ist nach wie vor äußerst gering. Gleichzeitig befindet sich der Bestellbestand mit einem Anstieg von mehr als 30 % auch in diesem Jahr wieder auf einem neuen Rekordniveau. Die Auftragseingänge erreichten nach Tonnage das doppelte Volumen der fertig gestellten Schiffe. Allerdings gehen die Neubaufträge seit dem 1. Halbjahr 2008 zurück. Die deutsche Handelsflotte nahm bis Mitte 2008 innerhalb eines Jahres über 10% zu und wuchs damit wie in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich. Ihr Anteil an der Welthandelsflotte beträgt nach Tonnage 9 %, womit sie nach Griechenland und Japan mit ca. 15% weiterhin den 3. Rang einnimmt. Die deutsche Handelsflotte hat bei Containerschiffen einen Kapazitätsanteil von 35 % und besteht im Durchschnitt aus großen Containerschiffen.

Nach einem vier Jahre andauernden kräftigen Wachstum der Weltwirtschaft von durchschnittlich ca. 5 % und des Welthandels von ca. 9 % haben sich die wirtschaftlichen Aussichten im Laufe des Jahres 2008 verschlechtert. Allerdings können zur Zeit weder das Ausmaß der Einflüsse der Finanzmarktkrise auf die Weltwirtschaft und den Welthandel noch deren Folgen für die Schifffahrt gut genug eingeschätzt werden. Allerdings wird

auch im kommenden Jahr unverändert von einem Wachstum ausgegangen, das über dem in vergleichbaren Industrien liegen soll.

Das Wachstum des für die deutsche Schifffahrt besonders wichtigen Containerverkehrs, das in den Vorjahren über 10 % lag, hat sich in 2008 auf etwa 6 % abgeschwächt. Dem gegenüber sind die Schiffsbetriebskosten um ca. 8 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen, insbesondere die dafür wesentlichen Bunker- und Personalkosten. Dem horrenden Anstieg des Bunkerpreises im Laufe des Jahres auf mehr als 700 USD je Tonne ist in der zweiten Jahreshälfte ein ebenso rasanter Abfall auf ca. ein Drittel des Spitzenwertes gefolgt. Es ist aber damit zu rechnen, dass die Bunkerpreise nicht dauerhaft auf diesem Niveau bleiben, sondern wieder steigen werden.

Die Entwicklung der Frachtraten war in der zweiten Jahreshälfte 2008 nicht zufriedenstellend. In der Linienschifffahrt kann aber auch in den nächsten Jahren von einem steigenden Beförderungsvolumen ausgegangen werden.

In den Zeitchartermärkten sind die Raten in 2008 je nach Größenklassen der Schiffe teilweise erheblich zurück gegangen. Infolge des geringeren Transportbedarfs schließen die Liniereedereien Anschlusschartern nur noch auf niedrigerem Rateniveau und auf kürzere Frist. Hier kann sich der in den nächsten Jahren zu erwartende große Zulauf von Neubauten

besonders belastend auswirken, falls sich die weltwirtschaftliche Entwicklung nicht wieder verbessert.

Die Fracht- und Charraten in der Bulkschifffahrt sind in der ersten Jahreshälfte 2008 auf ein historisches Rekordniveau gestiegen, in der zweiten Jahreshälfte aber dramatisch eingebrochen. Auch hier ist zu erwarten, dass sich die Marktlage bei einer abkühlenden Weltwirtschaft und angesichts der großen Zahl von Neubauten noch nicht entspannt.

Die Prognose für die Schifffahrt bleibt trotz eines vielleicht beginnenden Konjunkturabschwungs positiv. Der Prozess der Globalisierung ist nicht reversibel, er hat sich lediglich verlangsamt. Insbesondere China und die anderen Schwellenländer haben weiter enorme Entwicklungspotentiale, zu deren Entfaltung wie in den vergangenen Boomjahren die Schifffahrt unverzichtbar bleibt. Darüber hinaus kommt es für die Schifffahrt darauf an, wie schnell die Finanzmarktkrise überwunden werden kann.

Hans-Heinrich Nöll
Hauptgeschäftsführer



Seeschifffahrt im globalen Umfeld

- 12 Weltkonjunktur
- 14 Schiffahrtsmärkte
- 26 Welthandelsflotte
- 28 Weltschiffbau

Weltkon- junktur: Abkühlung

Die Finanzmarktkrise und die stark verteuerten Rohstoffe haben zu einer Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums geführt.



KAHHSIUNG:
Blick auf den wichtigsten taiwanesischen Hafen.

Nach einem vier Jahre andauernden kräftigen Aufschwung, der durch Steigerungsraten der Weltwirtschaft von fünf Prozent im Durchschnitt gekennzeichnet war, hat sich das wirtschaftliche Umfeld nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds deutlich verschlechtert. Aktuell belasten die Auswirkungen der Finanzmarktkrise, die im ersten Halbjahr 2008 drastische Verteuerung von Rohstoffen und der damit einhergehende Inflationsschub sowie die negative Entwicklung an Immobilienmärkten die weltwirtschaftliche Entwicklung. Die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm infolge dessen langsamer zu als in den Jahren zuvor. Besonders stark betroffen sind die Industrieländer, deren Wirtschaft in eine Schwächephase mit sinkenden Wachstumsraten gleitet und 2009 in eine Stagnation oder einen Abschwung rutschen könnte. Zugleich wird die Zunahme der Wirtschaft in den Schwellen- und Entwicklungsländern auf hohem Niveau gebremst. Zu diesem Schluss kommt der Internationale Währungsfonds (IWF) in der Herbstprognose des „World Economic Outlook“ vom Oktober 2008. Nach den Angaben des IWF wird sich das Weltwirtschaftswachstum in 2008 um 3,9 Prozent statt 5,0 Prozent im Vorjahr steigern. Der Welthandel wird nach Meinung des IWF mit 4,9 Prozent ebenfalls in geringerem Tempo zulegen als in den vergangenen Jahren.

USA

Die Situation der weltgrößten Volkswirtschaft ist stärker als in anderen Ländern von den Turbulenzen auf dem Finanzmarkt geprägt, die im Frühsommer letzten Jahres durch die Hypothekenkrise ausgelöst wurde. Seitdem haben sich die Finanzierungsbedin-

gungen verschärft und das Misstrauen unter den Banken hat zugenommen. Im September 2008 kam es zu einer dramatischen Zuspitzung der Finanzmarktkrise, als einige große US-Banken Insolvenz anmeldeten bzw. Insolvenzverfahren eingeleitet wurden und nur durch massive Unterstützung der Notenbank oder Übernahme durch Konkurrenten gerettet werden konnten. Die US-Regierung beschloss daraufhin ein Hilfspaket in Höhe von 700 Mrd. USD, um den Finanzmarkt zu stabilisieren. Die Bankenkrise schwächt die Wirtschaftsdynamik der USA erheblich. Hier belasten vor allem die verschärften Kreditstandards, die schlechte Arbeitsmarktsituation und die schwache Entwicklung des verfügbaren Einkommens den Verbrauch der Haushalte. Der IWF schätzt das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts für 2008 daher nur noch auf 1,6 Prozent.

Euro-Raum

Nach einer starken Expansion hat sich die Konjunktur im Euroraum stark abgekühlt. Die Experten des IWF erwarten für 2008 nur noch ein Plus von 1,3 Prozent. Ursachen liegen in dem starken Preisauftrieb von Öl und Nahrungsmitteln sowie den Auswirkungen der Finanzkrise. Damit konnte sich die Eurozone nicht von den konjunkturellen Problemen der USA abkoppeln. Auch europäische Banken sind durch Refinanzierungsschwierigkeiten in Schieflage geraten. Die Europäische Zentralbank reagierte mit vermehrten Tendergeschäften und, in einer gemeinsamen Aktion mit anderen Notenbanken, mit einer Absenkung des Leitzinssatzes um 0,5 Prozentpunkte Anfang Oktober. Auf der anderen Seite versuchen die Regierungen mit milliardenschweren Rettungs-

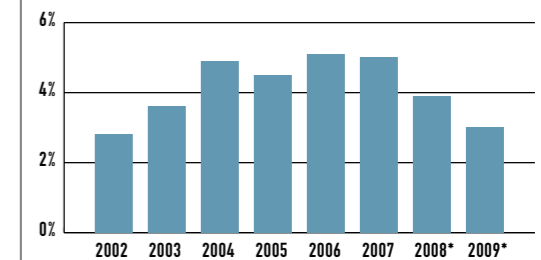
programmen für die Finanzbranche die Krise abzuwehren. Weitere Anzeichen für einen wirtschaftlichen Abschwung sind die stark nachlassende Binnennachfrage sowie die rückläufigen Exporte, die im besonderen Maße die deutsche Wirtschaft treffen. In einigen Ländern wie Spanien und Irland schwächte sich die Konjunktur aufgrund einer Immobilienkrise ab. Das massive Absinken wichtiger Vertrauensindikatoren sowie die negative Entwicklung am Arbeitsmarkt außerhalb Deutschlands unterstreichen den wirtschaftlichen Abwärtstrend in der Eurozone.

Asien

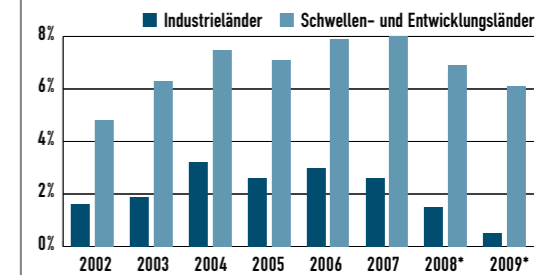
Die Konjunktur in den Schwellen- und Entwicklungsländern ist nach wie vor sehr kräftig und wirkt auf die Expansion der Weltproduktion in erheblichem Umfang beeinflussend, wenn auch regional unterschiedlich. Unverändert wird das Wachstum besonders von China und Indien getragen. So prognostizieren die Experten für China 2008 ein Wachstum in Höhe von 9,7 Prozent statt 11,9 Prozent im Vorjahr. Hier bremsen schwächere Exporte, verursacht durch die stark nachlassende Nachfrage auf den Hauptabsatzmärkten sowie die eigene Währungsaufwertung die Wirtschaftsdynamik auf hohem Niveau. Für Indien wird eine moderate Abschwächung der Wirtschaftsleistung auf 7,9 Prozent erwartet. Während für die ostasiatischen Länder Korea, Taiwan, Hongkong und Singapur ein Plus des zusammengefassten Bruttoinlandsproduktes von 4,0 Prozent errechnet wird, gehen Analysten bei den ASEAN-5-Staaten von einer Zunahme um 5,5 Prozent aus. Für Japan erwartet der IWF eine Abnahme der wirtschaftlichen Produktion, da die Auslandsnachfrage aus den USA und Europa

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN (Veränderung zum Vorjahr)

REALES WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM



REALES BIP-WACHSTUM



Prognose, Quelle: IWF, World Economic Outlook, Oktober 2008

gesunken ist und die Binnennachfrage sich stark verlangsamt hat. Hier wird mit einer Abschwächung des Wirtschaftswachstums auf 0,7 Prozent gerechnet.

Übrige Welt

Die Länder auf der arabischen Halbinsel, in Afrika sowie Lateinamerika werden, wie bereits in den Jahren zuvor, ein starkes Wirtschaftswachstum erzielen, wenn auch in einem geringfügig langsameren Tempo. Hier profitierten die meisten Länder als Rohstoffexporteure von den bis zur Jahresmitte hohen Preisen.

Ausblick

Für 2009 geht der IWF von einer weiteren Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums auf 3,0 Prozent aus. Für den Welthandel ist ein Rückgang des Wachstums auf 4,1 Prozent prognostiziert. Durch die jüngste Zuspitzung der Finanzmarktkrise und die Belastungen einiger Immobilienmärkte haben die Abwärtsrisiken für die Weltkonjunktur deutlich zugenommen. Die Unwägbarkeiten für die Prognose sind daher gestiegen. Unklar ist, wie lang und in welchem Ausmaß die Krise auf den internationalen Finanzmärkten andauern und welche Auswirkungen diese auf die Realwirtschaft haben wird. Beeinflussende Faktoren für die zukünftige Entwicklung sind die Stabilisierung der Rohstoffpreise, die Situation auf den Immobilienmärkten sowie die Aufhellung der Konsumentenstimmung und damit verbunden die Stärkung des Vertrauens der Märkte, dass die Probleme der Banken überwunden werden. Der IWF erwartet in seinem Basisszenario für 2009 eine stufenweise Erholung der Weltwirtschaft, deren Entwicklung ab 2010 an die Boomjahre anknüpfen soll.



LADUNGSVOLUMEN: Der Bedarf an Schiffsraum ist nach wie vor hoch.

Entwicklung auf den Schiffahrtsmärkten

Ganz besonders Schwellenländer sorgen für einen stetig steigenden Transportbedarf.

Die Finanzkrise könnte zu etwas abgeschwächten Wachstumsraten führen.

Die Containerschiffahrt ist eine sich unverändert dynamisch entwickelnde Industrie mit hohen Wachstumsraten. Angetrieben durch die längste Boomphase der Weltwirtschaft seit den 1970er Jahren, verzeichneten die weltweiten Gütermärkte in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung, der zu einem massiven Transportbedarf im Seeverkehr - vor allem in den Schwellenländern - führte. Treibende Kraft ist die Globalisierung, von der insbesondere die Containerschiffahrt seit 2002 mit zweistelligen Wachstumsraten profitiert. Aktuell ist das wirtschaftliche Umfeld von der Finanzmarktkrise geprägt, die das Wachstumstempo der größten Volkswirtschaften und damit ebenfalls auch des Welthandels abbremst. Nach den Einschätzungen von Fachleuten verlangsamte sich auch das relative Wachstum der Containertransporte über See, bleibt aber mit jährlich etwa 6 Prozent auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. Das Analysehaus Clarkson Research erwartet nach aktuellen Angaben für 2008 sogar eine Expansion des Containertransportvolumens von knapp 7 Prozent. Damit übersteigt die Nachfrageprognose für den weltweiten

Containerverkehr erneut die Wachstumsaussichten für den Welthandel.

Die im Vergleich zu den Vorjahren reduzierte Wachstumsrate in der Containerschiffahrt resultiert aus einem derzeit leichten Abschwung bei den beförderten Mengen. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass es sich hierbei um einen kurzfristigen Effekt handelt, da es auch in der Vergangenheit derartige temporäre Marktschwankungen sowie Veränderungen der Ladungsströme gegeben hat. Reedereien begegnen diesen kurzzeitigen Marktsituationen mit einer am Ladungsvolumen ausgerichteten flexiblen Routen- und Kapazitätsplanung.

Eine positive Trendwende zeichnet sich voraussichtlich bei der Bunkerpreisentwicklung ab. Nachdem die Treibstoffpreise im ersten Halbjahr 2008 nochmals beschleunigt von 480 USD je Tonne Anfang 2008 auf über 700 USD je Tonne in der Spitze angestiegen sind, scheint sich die Lage auf dem Bunkermarkt aktuell zu entspannen. Dieser Entwicklung steht allerdings eine Erholung des Dollars entgegen. Dadurch wird der Anteil der Energiekosten im Land- und Seebereich auf einem vergleichsweise hohen Niveau bleiben.

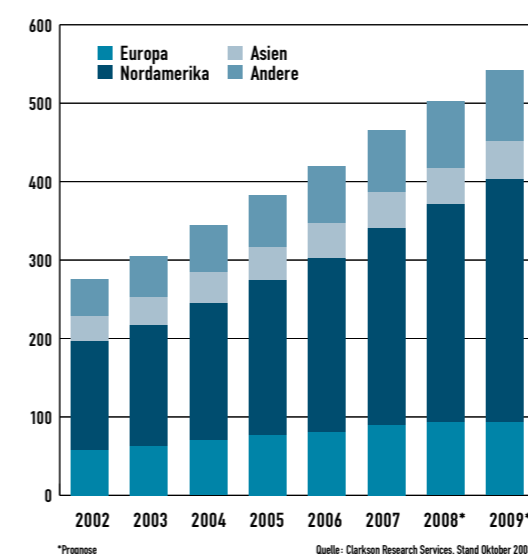
Wenngleich die hohen Bunkerpreise die Ergebnisse belasten, haben die Transportkosten insgesamt nur einen geringen Anteil am Endverbraucherpreis.

Die Schiffsbetriebskosten haben 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. Angesichts des Auftragbooms im Schiffbau und daraus folgend in der Zulieferindustrie ziehen die Preise im technischen Bereich stetig an und Lieferschwierigkeiten im Ersatzteilmittelbereich nehmen zu. Auch bei den Reparaturwerten werden lange Wartezeiten registriert. In Europa hat die Verknappung an Werftplätzen für

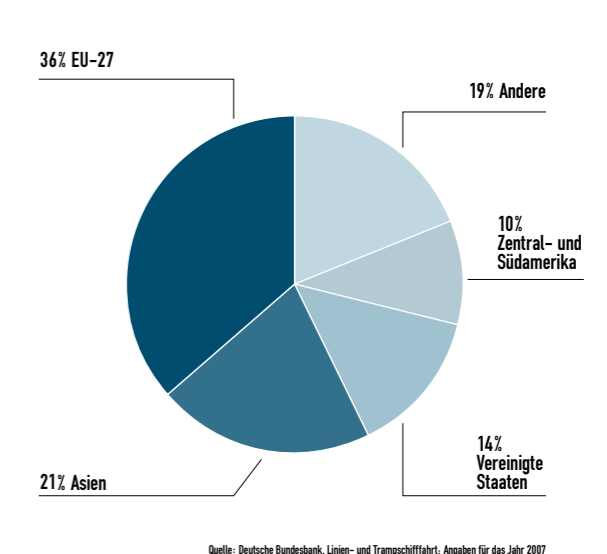
Wartungsarbeiten einen historisch hohen Stand erreicht. Besonders stark trifft die deutschen Reeder die Kostenexplosion im Personalbereich, die den größten Anteil der Schiffsbetriebskosten bilden und besonders kleinere Schiffseinheiten belasten. Hier verschärft sich der Engpass an qualifiziertem Bordpersonal und führt in der Folge zu erheblichen Kostensteigerungen im zweistelligen Prozentbereich bei nahezu allen Dienstgraden, Nationalitäten und Schiffstypen.

In den kommenden Jahren wird sich die positive Wachstumsdynamik im Containerverkehr fortsetzen. Experten erwarten hier mit jährlich sechs Prozent ein andauerndes Wachstum auf überdurchschnittlichem Niveau. Nach den Angaben von Clarkson →

CONTAINERUMSCHLAG WELTWEIT in Mio TEU



HAUPTMÄRKTE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT



→ Research wird die Nachfrage nach Containertransporten 2009 um 7,2 Prozent zulegen, wobei die Containermengen auf den aufkommensstärkeren Richtungen der Hauptverkehrsstrecken signifikant stärker wachsen werden und damit die Grundlage für den Flottenausbau stellen.

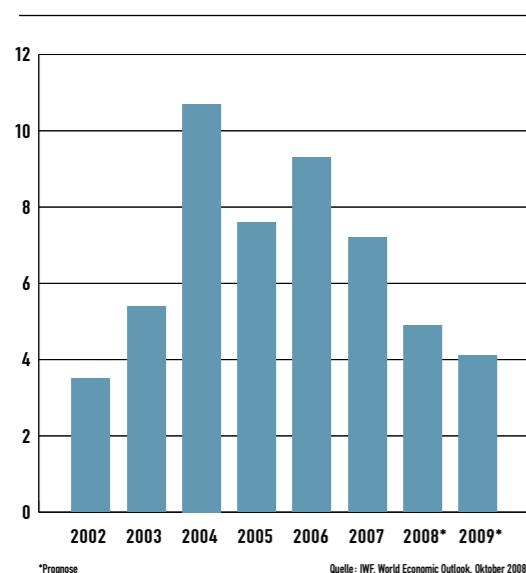
LINIENSCHIFFFAHRT
Ost-West-Verkehr
Transatlantik: Europa – Nordamerika

Die Nachfrage nach Containertransporten im Transatlantikverkehr wird 2008 mengenmäßig sowohl von dem überwiegend schwachen US-Dollar als auch von der Konsumzurückhaltung in den USA und Europa beeinflusst. Das Rateniveau verbesserte sich im Verlauf des ersten Halbjahres 2008. Experten erwarten weitere Ratenerhöhungen für die zweite Jahreshälfte auf der Strecke von Nordamerika nach Europa. Die Marktaussichten für die Zukunft werden günstig beurteilt. Fachleute prognostizieren hier eine sich fortsetzende positive Mengenentwicklung, allerdings auf niedrigerem Niveau als im Asienverkehr. Für die Jahre 2009 und 2010 wird im Verkehr in Richtung USA mit einer Stabilisierung der Frachtraten, in der umgekehrten Richtung mit einer Steigerung gerechnet.

Europa – Fernost/ Asien

Die Marktdynamik hat aufgrund der sich abschwächenden Binnennachfrage in Europa auf der ladungsstärksten Handelsroute von Asien nach Europa an Tempo verloren. So führten rückläufige Konsumausgaben in Europa zu niedrigeren Asienexporten, was sich damit auch auf das Transportvolumen und in der Folge auf das Frachtratenniveau im Fahrtgebiet auswirkte. Die Entwicklung in diesem Ost-West-Verkehr wird insbesondere von den anhaltend hohen Wachstumsprognosen für die Transportmengen von Asien nach Europa getragen. Marktbeobachter schätzen die Ratenentwicklung für 2009 und 2010 konservativ stabil ein.

WELTHANDELSVOLUMEN Wachstumsraten in Prozent



DREHSCHIBE: Die Großhäfen werden ständig modernisiert, um die zunehmende Ladung zu bewältigen.

Transpazifik: Nordamerika – Asien

Der Markt im Transpazifik war 2008 leicht wachsend. Marktteilnehmer verzeichneten Mengensteigerungen, die vor allem aus höheren Exporten nach Asien, begünstigt durch den schwachen US-Dollar, resultierten. Außerdem konnten in diesem Fahrtgebiet die Frachtraten in beide Richtungen gesteigert werden. In den kommenden Jahren wird das Wachstum des Ladungsaufkommens insbesondere durch den Anstieg von Asien nach Nordamerika beeinflusst. Darüber hinaus erwarten die Experten auch in der Gegenrichtung eine Zunahme der Exportmenge. Die Raten sollen stabil bleiben.

Nord-Süd-Verkehre
Europa – Südamerika Ostküste

Fortgesetztes Wachstum kennzeichnet in 2008 dieses Fahrtgebiet, je nach Richtung und Ladung jedoch in unterschiedlicher Weise. Die beiden größten Volkswirtschaften Südamerikas verzeichnen weiterhin eine robuste Wirtschaftsdynamik. So schätzen die Experten das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes für Brasilien dieses Jahr auf 5 Prozent, während für Argentinien ein Plus von 8 Prozent erwartet wird. Dieses positive wirtschaftliche Umfeld führt zusam-

men mit der erstarkten brasilianischen Währung Real zu einem erheblichen Anstieg südgehender Ladung. Gleichzeitig wird trotz Währungsaufwertung auch in der Gegenrichtung mit einem wenn auch verlangsamten Zuwachs der brasilianischen Exporte in den Euroraum gerechnet. Hiervon sind insbesondere Güter wie Sperrholz, Autoteile und Kunstharze betroffen. Im Markt für Kühlladung steigen die Exporte nur schwach, da brasilianische Fleischprodukte in Europa mit Einfuhrbeschränkungen belegt sind und argentinisches Fleisch temporären Ausfuhrstopps unterliegt. Unverändert problematisch zeigen sich die überlasteten Häfen in Brasilien, die hinsichtlich der hohen Volumenzuwächse nur unzureichend ausgebaut sind. Dadurch kommt es zu Engpässen und Wartezeiten in den Häfen, die zu Verspätungen im Fahrplan und zusätzlichen operativen Kosten führen.

US-Ostküste/US-Golf – Südamerika Ostküste

Bei dem Interamerika-Ostküstendienst entwickelt sich der Markt je nach Richtung unterschiedlich. Südgehend wird bedingt durch den schwachen US-Dollar und die starken Exporte Mexikos eine positive Entwicklung des Marktvolumens erwartet. Der nordgehende Markt wird jedoch gegenüber dem Vorjahr deutlich schrumpfen. Ursächlich hierfür sind die konjunkturelle Schwäche der US-Wirtschaft, die nordamerikanische Immobilienkrise sowie die kontinuierliche Aufwertung des Reals. Bei fast allen Ladungsarten sind erhebliche Mengenrückgänge zu verzeichnen.

Asien – Südamerika Westküste

Die chilenische Wirtschaft profitiert von hohen Marktpreisen für ihre Exportgüter wie Kupfer. Positiv wirken sich dabei der Konsum und damit einhergehend die steigende Ausweitung der Importe aus Asien aus. Auch im nordgehenden Verkehr wird ein Zuwachs von Verschiffungen bei Trockenladung erwartet, da sich der Trend, Massengüter wie Kupferkonzentrate oder Holz in Containern zu transportieren, fortsetzt. Im Reefersektor wird allerdings mit einem massiven Marktrückgang gerechnet, da nach einer durch einen Virus negativ beeinflussten Lachsaison auch die Fruchtsaison durch späten Frost und ungewöhnlich viel Regen hinter den Erwartungen zurückbleibt.

Asien – Südafrika/Südamerika Ostküste

Fachleute erwarten, dass die anhaltend robuste Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft im Besonderen das Wachstum des südgehenden Marktes begünstigt. Auf der anderen Seite nehmen auch die Verschiffungen von Südamerika nach Asien zu, da aufgrund der Ratenhaushalte im Bulksegment in der ersten Jahreshälfte 2008 Breakbulk-Partien wie Roh-eisen, Soja und Erze verstärkt in Containern transportiert werden.

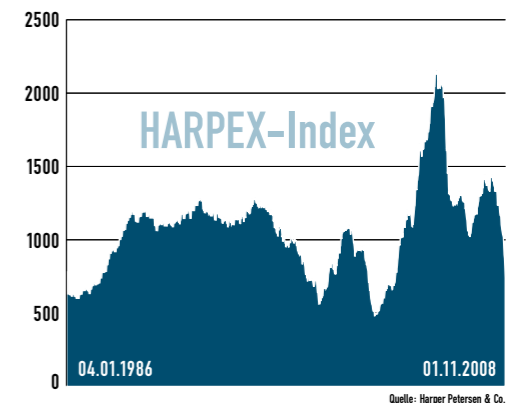
Asien – Australien/Neuseeland

In diesem Fahrtgebiet ist für die Exporte aus Fernost ein leichter Anstieg des Transportvolumens zu verzeichnen. Getragen wird diese positive Entwicklung von dem stetigen Konsumzuwachs in Australien und Neuseeland sowie der Beschaffungsverlagerung nach Asien. Hinzu kommt die wachsende Containerisierung verschiedener Warengruppen wie z.B. Baumaterialien und Rohwaren für die Herstellung von Konsumgütern. Nordgehend hat die Trockenperiode die Exporte von Milchprodukten, Zwiebeln und Kürbissen aus Neuseeland negativ beeinflusst, so →

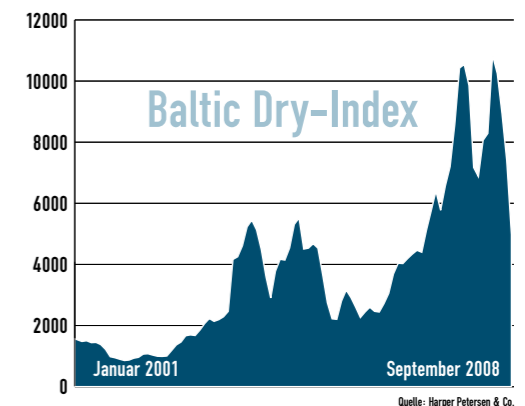


GROSSCONTAINERSCHIFFE: Sie gelten als die „Arbeitspferde“ der Globalisierung.

WICHTIGE INDIZES



Quelle: Harper Petersen & Co.



Quelle: Harper Petersen & Co.

→ dass der Markt insgesamt kein Mengenwachstum aufweisen wird. Ebenso ist auch bei den wichtigsten australischen Exportgütern Rindfleisch, Molkereiprodukte und Baumwolle infolge der stagnierenden Nachfrage keine Steigerung des Ladungsvolumens zu erwarten.

Europa – Südliches Afrika

Marktbeobachter erwarten für die südafrikanische Wirtschaft für das laufende Jahr 2008 ein reales Wachstum von ca. 3 Prozent. Damit wird die Steigerungsrate nicht mehr an die Dynamik der Vorjahre anknüpfen können. Politische Unsicherheiten und die Energiekrise führen zu Verunsicherungen und belasten das wirtschaftliche Klima.

Das verlangsamte Produktionswachstum spiegelt sich auch im Containerverkehr von Europa ins südliche Afrika wieder. Hier wird südgehend nur ein marginales Wachstum erwartet. Im Vergleich dazu erweist sich der Reefermarkt in der Gegenrichtung aufgrund der stetig steigenden Containerisierung von Kühlladung als unverändert stark. Bei den anderen Ladungsarten hingegen stagnieren die nordgehenden Transporte.

Die Ergebnissituation wird insgesamt als nicht zufrieden stellend bezeichnet. Hier beeinflussten vor

allem die drastisch gestiegenen Bunkerpreise die Ergebnisse negativ, da die Treibstoffkosten nur teilweise und mit Verzögerung an Kunden weitergegeben werden konnten und auch Geschwindigkeitsreduzierungen durch Einsatz zusätzlicher Tonnage nicht die Belastungen ausgleichen konnten. Außerdem stellen mangelnde Hafkapazitäten in Südafrika und in Teilen Europas weiterhin ein großes Problem dar, das zu operativen Verzögerungen bei Schiffsabfertigungen führt.

Für das kommende Jahr 2009 werden sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite keine wesentlichen Änderungen erwartet. Die Ergebnislage hängt kurzfristig davon ab, ob Frachtrahenerhöhungen durchgesetzt werden können. Langfristig hängt die Entwicklung der Ladungsvolumina wesentlich von der Zukunft der Automobilindustrie in Südafrika ab.

Europa – Indischer Ozean/Ostafrika

Das Ladungsvolumen von Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans verzeichnete gegenüber 2007 ein Wachstum von ca. 2 Prozent. Der Großteil der Verladungen ging nach Reunion. Dieser positiven Entwicklung stand eine Reduzierung der Basisfracht um einen zweistelligen Prozentsatz gegenüber, da

die Transportkapazität auf dieser Reiserelation überproportional zur Nachfrage ausgebaut wurde. Diese Ratenabschwächung, die hohen Bunkerkosten, Streiks in den französischen Häfen zur Jahresmitte sowie die sinkende Produktivität einzelner Häfen im Indischen Ozean führten zu einem nicht befriedigenden Ergebnis.

Die Ladungsmenge nach Ostafrika verhält sich regressiv, da sich der Trend, Waren aus Asien zu importieren, weiter fortsetzt. Zudem kommt es in Häfen wie Daressalam und Mombasa zu erheblichen Abfertigungsproblemen. Hier betragen die Wartezeiten für Schiffe bis zu 20 Tage. 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 einer Erholung der Frachtraten, allerdings ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau. Gleichzeitig hat auch in diesem Fahrtgebiet die Containerisierung von Bulkladung, insbesondere Zucker, zugenommen, die zu einer Erhöhung der Transportnachfrage führte.

Experten erwarten für das Jahr 2009 auf der Nachfrageseite keine wesentlichen Änderungen. Für

die Angebotsseite ist nicht auszuschließen, dass die zusätzlichen Transportkapazitäten auf den Europa-Asien-Strecken auch zu einer Reduzierung der Frachtraten in den Verkehren zu den Inseln im Indischen Ozean und nach Ostafrika führen. Chancen sehen die Marktbeobachter in den derzeit sinkenden Zeitchartraten für Containerschiffe. Insgesamt betrachtet wird die Lage für das kommende Jahr wiederum als schwierig bezeichnet.

Container – Zeitchartermarkt

Der Chartermarkt für Containerschiffe ist nach einem anfänglich stabilen Niveau seit März 2008 erheblich eingebrochen. Die Zeitchartraten verzeichneten seitdem in einigen Größenklassen einen durchschnittlichen Rückgang von bis zu 30 Prozent. Die Ursachen liegen in der Wechselwirkung zwischen Tramp- und Linienschiffahrt. Dadurch, dass die Wachstumsraten für das Ladungsvolumen im weltweiten Containerverkehr angesichts der Abkühlung der Wirtschaft in den USA und Europa und daraus folgender Kaufzurückhaltung der Konsumenten in den volumenstärksten Fahrtgebieten unter den ursprünglichen Erwartungen für das Jahr 2008 liegen, ist gleichzeitig auch der Bedarf der Linienreeder an weiterer Transportkapazität gesunken. In der Folge verbuchen die Marktteil- →

→ nehmer für ihre Schiffe bei auslaufenden Charterverträgen längere Wartezeiten bis zur Anschlussbeschäftigung. Zudem können nur noch kurze Perioden zu niedrigen Raten vereinbart werden. Darüber hinaus wird die Angebotsseite von dem massiven Ablieferungsprogramm an Neubauten in diesem und in den kommenden Jahren belastet, die vereinzelt schon heute beschäftigungslos auf den Markt kommen. Dem gegenüber stehen Faktoren wie die wachsenden Transportdistanzen, die durch logistische und infrastrukturelle Engpässe auftretenden Wartezeiten in Häfen und der sich fortsetzende Trend zu langsam fahrenden Schiffen, die kapazitätsbindend wirken und damit einen erhöhten Schiffsbedarf generieren.

Die Ertragslage wird von den Marktteilnehmern je nach Alter der Tonnage und Betroffenheit von der aktuellen Marktsituation durch auslaufende Charterverträge als noch befriedigend bis schwierig beurteilt. Mit einer Erholung des Chartermarktes wird in den nächsten Monaten nicht gerechnet. Bei einer Verschlechterung der Marktlage wird es zudem immer schwieriger, die Betriebskosten und den Kapitaldienst zu erwirtschaften. Die zukünftige Marktentwicklung hängt davon ab, ob die Kapazitätserhöhungen vom Markt absorbiert werden können. Aufgrund der Finanzmarktkrise und des damit einhergehenden Liquiditätsrückgangs von Banken scheitern bereits einige Neubauprojekte an der Finanzierung.

Abhängig von den einzelnen Größenklassen hat sich der Container-Zeitchartermarkt unterschiedlich entwickelt:

400 - 900 TEU

In diesem Segment setzte sich die verhaltene Vorjahresentwicklung auch in 2008 fort. Fast alle Schiffsgößen verzeichneten im Jahresverlauf hohe Rückgänge von bis zu 15 - 20 Prozent. Zwischenzeitlich konnte sich der Markt auf seinem historischen Niveau stabilisieren, so dass ein Containerschiff mit einer Ladekapazität von 900 TEU Anfang Oktober eine Rate von ca. 9.500 USD pro Tag erzielte. Zudem ist der nordeuropäische Feedermarkt durch einen Kapazitätsüberhang geprägt. Denn hier ist es nicht zu der von Marktteilnehmern erhofften Nachfrageerhöhung nach diesen Schiffen gekommen, obgleich sich der Trend zum Einsatz größerer Tonnage im internationalen Verkehr gefestigt hat. Ursachen liegen in dem überproportionalen Bunkerkostenanteil der kleineren Schiffe sowie dem niedrigeren Transshipmentvolumen aus Fernost. Die Linienreedereien tendieren trotz der unverändert schwierigen Terminalabwicklungen in den nordeuropäischen Häfen aktuell zu größeren und meist eigenen Schiffen über 1.000 TEU.

Gleichzeitig verkürzten sich die in den Charterverträgen vereinbarten Zeiträume auf den historisch üblichen Rahmen von sechs bis maximal zwölf Monaten. Fachleute gehen davon aus, dass sich die Charraten im kommenden Jahr 2009 tendenziell auf aktuellem Niveau stabilisieren. Bessere Marktperspektiven werden erst bei einer nachhaltigen Senkung der Bunkerpreise erwartet.

1.000 - 4.000 TEU

Während diese Schiffe in den ersten Monaten des Jahres ein erfreuliches Rateniveau erzielten, war die Marktentwicklung im weiteren Verlauf stark abwärts gerichtet. Wurde Anfang des Jahres für ein 1.000-TEU-Schiff noch um die 13.000 USD pro Tag bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff noch um die 18.000 USD pro Tag oder für ein 2.500-TEU-Schiff 27.000 USD pro Tag für zwölf Monate Zeitcharter bezahlt, so wurde bis in das dritte Quartal 2008 hinein für ein 1.000-TEU-Schiff 10.000 USD pro Tag für sechs Monate bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff 12.000 USD pro Tag für ein Jahr oder für ein 2.500-TEU-Schiff bis zu 15.500 USD pro Tag für ein Jahr Zeitvercharterung erzielt.

Die 3.000-TEU-Klasse erlebte mangels Verfügbarkeit einen eher moderaten Jahresverlauf bis in das dritte Quartal. Während diese Schiffe zum Jahresanfang 29.000 USD pro Tag für eine Beschäftigung von zwei Jahren verbuchten, konnten im Herbst nur noch Abschlüsse in Höhe von 19.000 USD pro Tag für den gleichen Zeitraum erreicht werden. Auch die bislang kaum verfügbaren 4.000-TEU-Schiffe waren von dem Ratenverfall betroffen. So sind die Charraten von 33.000 USD pro Tag in der ersten Jahreshälfte auf aktuell 22.000 USD pro Tag gesunken.

Kurzfristig steht eine Reihe von unbeschäftigten Schiffen in der Größenklasse von 1.000 - 4.000 TEU zur Verfügung. Beobachter gehen daher davon aus,



BULKARRIER: Diese Schiffsklasse hat ein eher volatiles Jahr erlebt.

dass sich der schwache Trend bis in das Frühjahr 2009 weiter fortsetzt. Die besten Nachfrageaussichten hat moderne und größere Containertonnage mit niedrigem Treibstoffverbrauch.

BULKSCHIFFFAHRT

Die Märkte in der trockenen Massengutfahrt erwiesen sich im bisherigen Verlauf des Jahres 2008 als sehr volatil. Nachdem die Spotraten für Panmax-Schiffe im ersten Quartal rückläufig waren, setzten sie im Frühsommer zu einem Höhenflug an. Im Mai erreichten sie mit knapp 90.000 USD pro Tag fast ihr historisches Hoch von Ende Oktober 2007. Seit Mitte Juli befinden sich die Raten in einem ungebremsten Abwärtstrend. Diese Marktentwicklung wird auch von dem Baltic Dry-Index, der die wichtigsten Bulkcarriermärkte zusammenfasst, abgebildet. Dieser notierte Mitte Mai bei über 11.700 Punkten auf einem neuen Allzeithoch, bevor ein deutlicher Abschwung einsetzte. Überproportional sind hier die größeren Einheiten von den Ratenrückgängen betroffen. Der von vielen Marktbeobachtern erwartete erneute Anstieg des Marktes ist bisher ausgeblieben. Nach dem Ende der Olympischen Spiele war damit gerechnet worden, dass die vorübergehende Schließung vieler Industrieanlagen im Großraum Peking zur Verbesserung der Luftqualität aufgehoben wird und die Nachfrage nach Rohstoffen und dementsprechend nach Tonnage

wieder anzieht. Kapazitätswachse sowie die abkühlende Weltkonjunktur verhinderten die positive Trendwende.

Auch die Secondhand-Preise haben, nachdem diese im Laufe des Jahres nochmals angezogen hatten, inzwischen nachgegeben und liegen etwa 12 Prozent unter dem Niveau vom Dezember 2007. Angesichts der Unsicherheiten auch in diesem Marktsegment sind auf dem Secondhandmarkt deutlich weniger Transaktionen zu beobachten.

Experten gehen davon aus, dass sich die Märkte im Verlauf des Jahres 2009 erneut abschwächen, da insbesondere im zweiten Halbjahr mit einer erheblichen Zahl von Ablieferungen gerechnet wird. Dieses Neubauprogramm, das seit der Ratenhaushalt im vergangenen Jahr drastisch ausgebaut wurde, wird zusammen mit den anhaltenden Finanzierungsengpässen auf der Ladungsseite das Verhältnis von Angebot und Nachfrage in 2009 stark beeinflussen. Allerdings bleibt abzuwarten, ob alle Bestellungen auch tatsächlich ausgeführt werden, da viele Neubaufträge an sogenannte „Greenfield Yards“ gegangen sind, die erst noch errichtet werden müssen. So sind Stornierungen nicht ausgeschlossen. Weitere Marktbeobachter halten sogar eine nur sehr kurzfristig und in lokalen Regionen begrenzte Erholung auf den Chartermärkten für möglich. Der Energiebedarf in China und Indien wird hierbei eine entscheidende Rolle übernehmen. →



TANKER waren wie üblich stark von den Konjunkturzyklen und vor allem der Ölpreisentwicklung abhängig.



KÜSTENSCHIFFFAHRT: Gegenüber 2007 bleiben die Raten auf konstant gutem Niveau.

→ **MULTIPURPOSE-SCHIFFFAHRT**

Generell sind Multipurpose-Schiffe durch eine hohe Einsatzflexibilität und ihre Vielseitigkeit, unterschiedlichste Ladungstypen - von Bulkladung über Stück- und Schwergut bis zu Containern - befördern zu können, charakterisiert. Im Vergleich zu den spezialisierten Schiffssegmenten ergibt sich für die Mehrzweckfrachter eine stabilere Ratenentwicklung, ohne starken Schwankungen zu unterliegen. Der aktuelle Markt für Multipurpose-Schiffe mit eigenem Geschirr setzt, angetrieben durch die kontinuierliche Nachfrage, seine positive Entwicklung der Vorjahre fort. Besonders die nordeuropäischen Fahrtgebiete, speziell die Ostseeanrainerstaaten, unterstreichen mit akzeptablen Wachstumsraten die derzeitige Marktsituation und stehen damit der allgemeinen und spürbaren Abschwächung am Chartermarkt entgegen. Fachleute schätzen, dass sich zukünftig die Vergabe von langfristigen Charterverträgen schwieriger gestaltet - sofern überhaupt eine Nachfrage besteht.

KÜHLSCHIFFFAHRT

Aktuell verschiffen weltweit über 1.200 Kühlschiffe Bananen, Fisch sowie tropische und subtropische Früchte als typische Kühlschiffsladung zu den Verbrauchern. Trotz der geringen Anzahl von 16 Neubaugestellungen konnten die Marktteilnehmer die seit langem erwartete Nachfragebelebung nicht feststellen. Eine Verknappung der Kapazitäten könnte durch den Abbruch von Tonnage erzielt werden. Hier besteht in den kommenden Jahren ein hohes

Abwrackungspotential. Denn fast zwei Drittel der Kühlschiffsflotte sind älter als 20 Jahre. Allerdings ist ein vermehrter Abbruch älterer Tonnage erfahrungsgemäß erst bei weiter fallenden Märkten zu erwarten. Außerdem sind in Anbetracht des derzeitigen Ratenniveaus keine rentablen Neubauten zu realisieren. Im Gegensatz zu den traditionellen Kühlfrachtern wird die Kühlcontainerkapazität drastisch zunehmen, da die Containerschiffsflotte durch die vielen Neuzugänge in den kommenden Jahren rapide ansteigen wird. Verstärkt wird dieser Effekt durch den Trend zur Großtonnage mit einem technisch möglichen Anteil an Kühlcontainern von 15 bis 20 Prozent. Dieses stellt eine wachsende Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen dar.

KÜSTENSCHIFFFAHRT

Das Jahr 2008 erweist sich in dem Bereich Küstenschiffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2.000 und 8.000 tdw als positiv. Gegenüber dem Vorjahr blieben die Fracht- bzw. Charraten auf konstant gutem Niveau bzw. verzeichneten eine leichte Steigerung. Höhere Bunker- und Schmierölpreise, steigende Personalkosten sowie schleppende Hafengebühren in Nordeuropa belasten jedoch die Ergebnisse, so dass diese bislang auf Vorjahresniveau liegen. Für 2009 prognostizieren die Experten für Kleintonnage eine Beibehaltung der aktuellen Charratenniveaus.

Während größere Schiffe im Interkontinentaldienst hohe Ergebnisse im ersten Halbjahr 2008 einfuhren und damit von der Hausse auf den Bulkermär-

kten profitierten, zeigte sich der Markt im Oktober im Ladungsangebot etwas schwächer. Bis in den Herbst gestalteten sich auch die Verkaufsaktivitäten als lebhaft, die Neubaugestellungen in 2008 erzielten ungefähr das Vorjahresvolumen. Die Prognosen für das kommende Jahr sind unter Vorbehalt der Finanzmarktentwicklung ausgeglichen gegenüber dem Vorjahr. Der Markt für die größere Küstenschiffahrt ist ebenfalls von der weiteren Entwicklung auf den interkontinentalen Bulkermärkten abhängig.

EUROPÄISCHE CHEMIKALIEN-TANKSCHIFFFAHRT

Der europäische Tankschiffahrtmarkt für Chemikalien konnte dieses Jahr nicht ganz an die positive Entwicklung der Vorjahre anknüpfen. Wenngleich dieser hoch spezialisierte Markt im Vergleich zu anderen Segmenten durch eine relativ geringe Volatilität charakterisiert ist, zeichnet sich derzeit ein leichter Tonnageüberhang infolge von Neuzugängen ab. Die Marktteilnehmer schätzen die Ergebnissituation aktuell als noch zufriedenstellend ein. Beeinflussend wirken hier die Frachtraten, die oberhalb des Vorjahres liegen, jedoch nicht die drastisch gestiegenen Bunkerkosten kompensieren können. Die zukünftige Entwicklung des Marktes wird durch Faktoren wie den sich abzeichnenden wirtschaftlichen Abschwung, die Ablieferung weiterer Neubauten sowie der Markteintritt neuer Wettbewerber belastet. Außerdem erzielen Reedereien mit dem Einsatz neuer Tonnage bei dem aktuellen Frachtratenniveau kaum noch auskömmliche Renditen, da diese Schiffe zu

deutlich höheren Preisen kontrahiert wurden.

Insgesamt wächst der Aufwand für Reedereien dieses Marktsegmentes, da die Anforderungen der Industrie und auch zunehmend von Flaggenstaaten hinsichtlich des See- und Bordpersonals immer höher geschraubt werden. Ein fortdauerndes Problem bleibt der Mangel an ausreichend qualifizierten Seeleuten auf dem Arbeitsmarkt.

PRODUKTENTANKER

Bei den Produktentankern verhielten sich die Märkte sehr volatil und folgten den politischen und wirtschaftlichen Ereignissen wie der internationalen Bankenkrise, den explodierenden Ölpreisen und dem Georgienkonflikt. Mit über 500 Einheiten und 15 Mio. BRZ entspricht das Orderbuch für Produktentanker Mitte 2008 nach den Angaben von LR-Fairplay fast 50 Prozent der aktiven Flotte. Zunehmend werden diese Neubauten in diesem und den nächsten Jahren in Fahrt gesetzt. Diesem Ablieferungsprogramm steht eine wachsende Anzahl Verschrottungen von älterer Tonnage und Einhüllentankern gemäß MARPOL-Regulierung gegenüber, die die massive Anzahl von Neuzugängen zu einem Teil kompensieren soll.

**GASSCHIFFFAHRT
Ethylenanker**

Ethylen ist ein farbloses, leicht süß schmeckendes Gas, das beim Cracken und der Destillation von Erdöl sowie bei der Förderung von Erdgas entsteht. Es gehört zu den chemischen Gasen und wird in speziellen Gastankern bei -104 °C verflüssigt zu den Absatzmärkten befördert. Der Frachtenmarkt entwickelte sich 2008, angetrieben durch die fortgesetzte hohe Exportrate aus Mittelost, positiv, so dass deutsche Reeder für alle verfügbaren Ethylenanker Ost- und Westoptionen schließen konnten. Weiterhin beobachteten Experten, dass die Neubaugänge durch den gesteigerten Export und den hohen Tonnenmeilenanteil für Ladungen aus dem Arabischen Golf problemlos vom Markt aufgenommen wurden. Die Spotfrachtraten erreichten ein hohes Niveau und auch die Reiseergebnisse wurden von den Marktteilnehmern trotz gestiegener Bunkerkosten sehr positiv beurteilt. Der Transatlantik-Verkehr mit Ethylen aus dem US-Golf nach Europa war weiterhin stabil. Auf dem chemischen Gasmarkt ist Lateinamerika als neue Importregion hinzugekommen.

Die Marktsituation für die kommenden Jahre ist aufgrund der globalen Finanzkrise schwer vorhersehbar. Auf der einen Seite deuten volle Tanklager in Europa und speziell in China auf eine Stagnation des Absatzes von Investitionsgütern in Richtung USA hin. Auf der anderen Seite wirken die positive Wirtschaftsdynamik der Schwellenländer sowie der Rohstoffpreisvorteil der neuen Cracker am Arabischen Golf wachstumsfördernd, so dass die Marktbeobachter dem Ethylenschiffahrtmarkt gegenüber optimistisch eingestimmt sind. Zudem zeichnet sich ein Trend zu größeren Tankern ab. →



FLÜSSIGGAS:
Der Trend bei diesem Schiffstyp ging in 2008 zu ständig größeren Schiffen.

→ **Semi refrigerated LPG-Tanker**

Die Marktsituation für den Transport von chemischen Gasen bei diesem Tanktyp war 2008 einigen Schwankungen unterworfen. Hier ging der Trend wegen hoher Frachtkosten vor allem zu größeren Schiffseinheiten der Handysize-Klasse, die nun die Ladungseinheiten der kleineren Tonnage transportierten. Anlageüberholungen in Brasilien führten zu Änderungen von Ladungsströmen. Die Butadienfahrt im Nordatlantik befand sich ebenfalls im Aufwind. Hier konnten auf Basis der auf hohem Niveau liegenden Frachtraten sehr gute Reiseergebnisse eingefahren werden.

Fully refrigerated LPG-Tanker

Die Marktlage für die Verschiffung von Flüssigpetroleumgasen (liquified petroleum gases) war 2008 durch die hohe Anzahl von Neubaugängen und die anhaltenden Verzögerungen der Inbetriebnahme von Gasanlagen in Mittelost negativ geprägt. Dadurch, dass Petroleumgase in Abhängigkeit von Naphta-Preisen gehandelt werden, muss sich der

Markt aufgrund fallender Preise neu orientieren. Eine Marktentlastung sehen die Experten in einer zunehmenden Verschrottung von Alttonnage, die bei niedrigen Raten einsetzt, bevor im Zuge des Ausbaus von Verflüssigungsanlagen für Erdgas auch der Bedarf für LPG-Tanker mittel- bis langfristig steigt.

Der Markt für Large Gas Carrier (LGC-Tanker) befindet sich derzeit in einer stabilen Lage, gekennzeichnet durch eine geringe Belastung an Neubaugängen. Fachleute schätzen, dass diese bevorzugt im Atlantik eingesetzte Tankergrößenklasse durchschnittlich höhere Ergebnisse einfährt als die größte Gastankerklasse (Very Large Gas Carrier). Der Güteraustausch mit Gastankern der mittleren Transportgröße (Medium Size Gas Carrier, MGC) profitierte 2008 von einem weltweit sehr regen Agrarmarkt und dem damit verbundenen Bedarf an Ammoniak zur Kunstdüngerherstellung. Hier führte ein längerfristiger Ausfall der Ammoniakproduktion in Australien zu einer Bindung von Transportkapazitäten, da das Gas über längere

Distanzen befördert werden musste. In den letzten Monaten wurde ein drastischer Anstieg von Neubaugängen registriert.

KREUZFABRIMARKT

Der Kreuzfahrtmarkt befindet sich in Deutschland seit einigen Jahren in einem kräftigen Aufschwung. 2007 wurden über 760.000 deutsche Kreuzfahrtpassagiere registriert. Damit stellt Deutschland innerhalb Europas hinter Großbritannien den zweitgrößten Markt dar. Experten gehen davon aus, dass 2010 im deutschsprachigen Raum eine Million Menschen eine Seereise unternehmen werden. Davon profitieren auch die deutschen Kreuzfahrtreedereien. Der Markt zog 2008 nochmals kräftig an und verzeichnete gegenüber dem Vorjahr ein zweistelliges Wachstum. Aufgrund des Trends zum Kreuzfahrurlaub investieren die deutschen Reeder stark in den Ausbau der Flotte, deren Ablieferungen wie ein Katalysator beflügelnd auf die Nachfrage wirken. Marktteilnehmer erwarten für 2009 eine Fortsetzung der Wachstumsdynamik auf unverändert hohem Niveau.

FÄHRSCIFFFAHRT

Die deutsche Fährschiffahrt zeichnet sich durch beachtliche Passagierzahlen aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nutzen jährlich über 30 Mio. Passagiere Fährverbindungen innerhalb Deutschlands bzw. mit Häfen im Ausland. In Deutschland selbst werden jährlich gut 17 Mio. Fahrgäste zwischen Inseln und Festland befördert. Ungefähr 13 Mio. Passagiere werden auf den Verkehren außerhalb deutscher Häfen verzeichnet, wobei im Ostseegebiet mit weitem Abstand die meisten Personenüberfahrten registriert werden. Die deutsche Inlandschiffahrt verbuchte für das Jahr 2008 eine insgesamt noch zufriedenstellende Nachfrage nach Personen- und Fahrzeugbeförderungen, die je nach Reiserelation jedoch unterschiedlich ausgeprägt war. Die Marktteilnehmer konnten im Laufe des Jahres ihre angebotenen Schiffskapazitäten nur an wenigen Tagen auslasten. Außerdem führten Nachfragerückgänge im Ferntourismus nicht im gleichen Maße zu einem Anstieg im Nahtourismus und damit zu einer Nachfragesteigerung nach Urlaubsaufenthalten oder Tagesausflügen auf den deutschen Inseln. Insgesamt war dieses Segment von den gleichen negativen Kostenentwicklungen wie in der internationalen Handelsschiffahrt geprägt. Fachleute erwarten für die kommenden Jahre eine Stagnation der Personenbeförderungen und Transporte. Hier hängen die Marktaussichten von der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands und damit einhergehend von der Konsumlaune und der inländischen Tourismussachfrage ab.

Im Ostseegebiet hat sich das Wachstum der Ladungsbeförderung 2008 nach hohen Wachstumsraten der letzten beiden Jahre abgeschwächt. Vor dem Hintergrund dramatisch gestiegener Treibstoffkosten und nach wie vor zu hohen Kapazitäten konnten Marktteilnehmer Erhöhungen der Nettofrachten nicht in erforderlichem Umfang durchsetzen. Im Passagierverkehr kam es zur Stagnation. Auch hier hängt die Ertragslage ab 2009 vor allem von der konjunkturellen Entwicklung ab. Experten rechnen mit einer anhaltenden Verlangsamung des Wachstums, wobei Tarifierhöhungen aufgrund der hohen Kostenbelastung nicht ausgeschlossen werden können.

ASSISTENZ- UND SCHLEPPSCHIFFFAHRT

Die Seeschiffsassistenz verzeichnet für 2008 ein gegenüber den vorangegangenen Jahren konstantes Rateniveau. Die Nachfrage nach See- und Offshoreschleppern befindet sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Ebenso hat sich der Trend zu stärkeren Schleppern gefestigt, dem die deutschen Schleppunternehmen mit Neubauprojekten begegnen. Die Aussicht für das Jahr 2009 ist in der Assistenz- und Schleppschiffahrt positiv. Es wird mit Umsätzen und Ergebnissen auf Vorjahreshöhe und bei Offshoreeinsätzen sogar mit einer Steigerung gerechnet. Deutsche Schleppunternehmen prüfen derzeit, ob eine Tarifierhöhung für das kommende Jahr aufgrund gestiegener Kosten notwendig ist.

Welthandelsflotte: Starkes Wachstum

Deutsche Reeder haben entscheidend zum Wachstum der Welthandelsflotte beigetragen. Die deutsche Flagge legt um 6 Prozent zu und rückt weiter vor.

Innerhalb der letzten zehn Jahre hat die Welthandelsflotte um knapp 50 Prozent zugelegt und besteht nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, aus derzeit 1.114,9 Mio. tons deadweight (tdw). Von Mitte 2007 bis Mitte 2008 wuchs die Welthandelsflotte mit 6,8 Prozent das vierte Jahr in Folge mit Wachstumsraten zwischen 6 - 7 Prozent. In demselben Zeitraum sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 82,8 Mio. tdw in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 76,5 Mio. tdw). Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 7,9 Mio. tdw abgewrackt, so dass sich ein enormer Nettozuwachs von 74,9 Mio. tdw ergibt. Das Verschrottungsvolumen setzt in diesem Berichtszeitraum den rückläufigen Trend der letzten Jahre fort und befindet sich trotz historischer Höchstpreise im ersten Halbjahr 2008 von bis zu über 720 USD je light displacement ton (ldt) auf niedrigstem Niveau seit Anfang der 1990er Jahre.

Der Flottenmix

Die Öltankertonnage wuchs gegenüber Mitte 2007 um 17,3 Mio. tdw. Sie hält mit 36,3 (Vorjahr: 37,1) Prozent nur noch knapp den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelsflotte. Auf Rang zwei der größten Schiffstypen folgt die Bulk-

carrierflotte, die mit 27,5 Mio. tdw den größten Zuwachs verzeichnet. Zusammen mit der um 1,1 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter erhöhte sie ihren Flottenanteil auf 36,1 (Vorjahr: 35,9) Prozent. Aufgrund des massiv angestiegenen Bestellvolumens an Massengutfrachtern und des hohen Anteils an Großtonnage wird sich deren Anteil an der Welthandelsflotte in den nächsten Jahren vergrößern.

Die Containerschiffstonnage verzeichnete von Mitte 2007 bis Mitte 2008 eine Zunahme von 17,7 Mio. tdw und steigerte ihren Flottenanteil um 0,7 Prozentpunkte auf 13,8 Prozent.

Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro-Ro-Schiffe hat um 0,4 Prozentpunkte von 9,8 Prozent auf 9,4 Prozent abgenommen. Recht unterschiedlich ist die Altersstruktur bei den Schiffstypen: Die Massengutfrachter weisen einen großen Anteil an älterer Tonnage auf. Hier besteht in den kommenden Jahren hohes Abwrackungspotential. Während die über 15 Jahre alte Tonnage bei den Bulkcarriern einen Anteil von 37 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 17 Prozent. Die Öltankertonnage kommt auf einen günstigen Anteil von 23 Prozent an älterer Tonnage, der vor sieben Jahren noch doppelt so hoch ausgewiesen werden musste.

Der Flaggenmix

Die Welthandelsflotte fährt aktuell unter mehr als 175 verschiedenen Flaggen. Ein Großteil der Flotte ist nicht im Ansässigkeitsstaat der Schiffseigner registriert. Nach den Angaben von LR-Fairplay befinden sich unter den Top 10 Flaggen der Welthandelsflotte sechs Staaten mit „offenen“ Schiffsregistern. Panama steht seit 13 Jahren unangefochten mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 23,2 Prozent an der Spitzenposition vor Liberia mit 10,8 Prozent. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von unverändert 5,6 Prozent. Die Marshallinseln und Hongkong nehmen mit jeweils 5,5 Prozent in neuer Reihenfolge die nächsten Positionen vor den Bahamas und Singapur ein. Die deutsche Flagge ist nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik um 6 Prozent gewachsen und ist mit einem Anteil von 1,4 Prozent der Welthandelsflotte auf den 13. Platz vorgerückt.

Die Welthandelsflotte nach Eignern

Die Welthandelsflotte teilt sich Mitte des Jahres 2008 auf Eigner aus über 130 Ländern auf (Schiffe über 1000 BRZ). In dieser Statistik festigen deutsche Reedereien ihren Anteil sowie die dritte Position und verzeichnen wieder ein zweistelliges Wachstum gegenüber dem Vorjahr. Innerhalb der letzten zwei Jahre vergrößerte sich die kontrollierte Flotte (in tdw) deutscher Schifffahrtsgesellschaften um ein Viertel. Führend bleiben die

griechischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte von abgeschwächten 15,7 Prozent vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 14,9 Prozent. Die deutsche Handelsflotte folgt mit 9 Prozent der Weltrtragfähigkeitstonnage auf dem dritten Rang vor China mit 7,7 Prozent. Die norwegischen Eigner belegen mit einem Anteil von 4,1 Prozent die 5. Position vor den von Platz 8 vorgerückten Südkoreanern. Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein. Nach dieser Statistik werden von den Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 36 Prozent und vom europäischen Wirtschaftsraum 40 Prozent der Welthandelsflotte kontrolliert.

Im Containersegment bleiben deutsche Reedereien unangefochten auf der Spitzenposition. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 35,2 Prozent der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz vor Reedereien aus Dänemark, Japan und Taiwan. In den weiteren Segmenten sind die Nationalitäten der Eigner wie folgt aufgeteilt: Während in der Tankerflotte griechische Reedereien vor japanischen Schifffahrtsgesellschaften dominieren, ist dies in der Bulkflotte umgekehrt. Deutsche Reeder rangieren in diesen Segmenten jeweils auf Platz fünf und sechs. Die Chinesen stehen erstmals an der Spitzenposition der übrigen kontrollierten Trockengutfrachter. Deutsche Reeder belegen hier unverändert den vierten Platz.

Top 10 Containerschiffsflotte*

Rang	Land	1000 TEU	TEU-Anteil
1	Deutschland	4000	35%
2	Dänemark	1070	9%
3	Japan	1045	9%
4	Taiwan	690	6%
5	Griechenland	616	5%
6	China	600	5%
7	Singapur	347	3%
8	Südkorea	316	3%
9	Frankreich	284	2%
10	Hongkong	248	2%

* nach Nationalität des Eigners. Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay. Schiffe größer 1000 BRZ. Stand: 01.07.08

Top 10 Welthandelsflotte*

Rang	Land	Mio. TDW	TDW Anteil
1	Griechenland	174,9	16%
2	Japan	166,3	15%
3	Deutschland	95,0	9%
4	China	85,6	8%
5	Norwegen	45,8	4%
6	Südkorea	41,1	4%
7	USA	36,4	3%
8	Hongkong	35,8	3%
9	Dänemark	30,6	3%
10	Singapur	28,9	3%

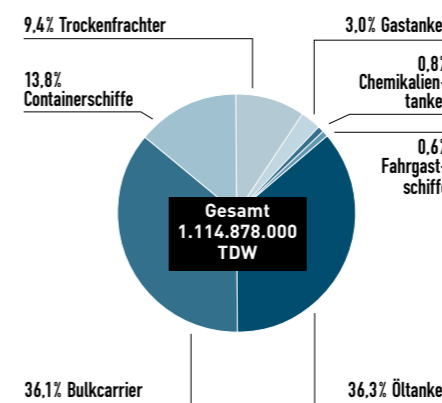
* nach Nationalität des Eigners. Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay. Schiffe größer 1000 BRZ. Stand: 01.07.08



„AIDABELLA“: Der Neubau von AIDA Cruises stellte sich im April im Hamburger Hafen vor.

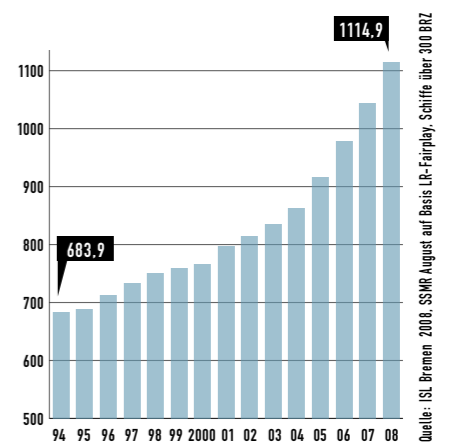
WELTHANDELSFLOTTE nach Schiffstypen

zur Jahresmitte 2008



WELTHANDELSTONNAGE in Mio. TDW

zur Jahresmitte 2008





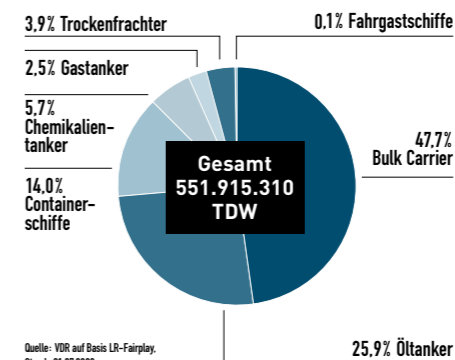
Weltschiffbau: Bulkler stark gefragt

Allein im ersten Halbjahr 2008 wurden noch Neubaufträge im Wert von über 71 Mrd. US-Dollar erteilt. Der Wert des Gesamtauftragsbestandes lag über 500 Mrd. US-Dollar.

Seit fünf Jahren verzeichnet die Werftindustrie bei den Schiffsneubauten den längsten und voluminmäßig stärksten Auftragsboom aller Zeiten. Im Jahr 2005 überstieg das Auftragsbuch die historischen Höchststände aus den 1970er Jahren und kletterte seitdem weiter auf noch nie zuvor geordnete Mengen an Schiffsraum. Im Berichtszeitraum 2007/08 vergrößerte sich der Bestellbestand im Vergleich zum Rekordwert im Vorjahr nochmals um ein Drittel und umfasste zum 1. Juli 2008 insgesamt 9.156 Handelsschiffe. Wie im Vorjahr standen aufgrund der Ratenhauses die Massengutfrachter im Mittelpunkt der hohen Ordertätigkeit und belegten mit über 1.300 neu platzierten Einheiten weiterhin die Spitzenposition der Auftragsbestände. Wenn gleich die Neubaufträge im ersten Halbjahr 2008 rückläufig waren, bleibt der Schiffbaumarkt zu Gunsten der über 500 Werften weltweit auch in diesem Berichtszeitraum ein Verkäufermarkt: Anzeichen dafür sind die hohen Neubaupreise auf Rekordniveau in allen Schiffskategorien, die von der hohen Kapazitätsauslastung der Werften und damit knappen Angebotssituation sowie den gestiegenen Baukosten gestützt werden.

WELTAUFTRAGSBESTAND NACH SCHIFFSTYP

Angaben in Prozent



Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

Das Analysehaus Clarkson Research schätzt das Investitionsvolumen für das erste Halbjahr 2008 auf 71,3 Mrd. USD und den Wert des Auftragsbestandes auf 523,5 Mrd. USD. Dieser Rekordwert wirkt sich auf die Schiffsausrüstungsindustrie mit einem ca. 262 Mrd. USD dotierten Auftragsbestand günstig aus. Vor allem europäische und insbesondere deutsche Unternehmen profitieren als führende Anbieter davon.

Aktuelle Auftragslage

Nach Angaben von LR-Fairplay hat sich der Auftragsbestand für Handelsschiffe zwischen Mitte 2007 und 2008 gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ) um 91,2 Mio. auf ein Rekordhoch von 356,2 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um

157,5 Mio. tons deadweight (tdw) auf 551,9 Mio. tdw erhöht. Die hohe Ordertätigkeit aus 2006/2007 setzte sich auch in diesem Berichtszeitraum fort und verzeichnete ein Wachstum von 14 Prozent. Innerhalb des letzten Jahres gaben die Reeder weltweit über 3.000 Einheiten mit 126,4 Mio. BRZ in Auftrag, an denen Massengutfrachter mit 59,9 Mio. BRZ, Containerschiffe mit 27,5 Mio. BRZ und Öl- und Produktentanker mit 20,9 Mio. BRZ beteiligt waren. Damit entsprachen die Auftragsbestände dem doppelten Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe. Im Container- sowie im Bulksegment zogen gegenüber dem Vorjahr die neu platzierten Schiffsbestellungen erneut kräftig an, so dass sich deren Anteile an dem eingegangenen Auftragsvolumen auf jeweils 22 und 47 Prozent verbesserten. Bei der Tankertonnage verzeichneten die Werften mit einem Marktanteil von 17 Prozent insgesamt eine leicht abgeschwächte Nachfrage.

Der Portfoliomix

Das stark gestiegene Interesse der Reedereien an Bulkcarriern führte zu einem massiven Ausbau des Anteils dieser Schiffe am Weltauftragsbestand. So machten die Massenguttonna-

ge zur Jahresmitte 2008, gemessen an der Tragfähigkeit, 47,7 (Vorjahr: 36,8) Prozent, die Öl- und Produktentanker 25,9 Prozent und die Containerschiffe 14,0 Prozent der gesamten Auftragslage aus.

Mitte des Jahres 2008 befanden sich 1.377 Containerschiffe mit einer Kapazität von insgesamt 6,5 Mio. Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 5,2 Mio. TEU), darunter 491 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 5.000 TEU, 125 Schiffe zwischen 5.000 und 7.500 TEU und 306 Schiffe mit über 7.500 TEU.

Dieses Auftragsvolumen entspricht gemessen, an der TEU-Ladefähigkeit, über 60 Prozent der zurzeit aktiven Containerschiffsflotte. Im Berichtszeitraum 2007/2008 zogen die Neubaufträge mit 425 →

Weltauftragsbestand der Containerflotte nach TEU-Klassen und Ablieferungsjahren

TEU-Klasse	2008		2009		2010		2011		2012+		Auftragsbestand	
	Schiffe	1000 TEU	Schiffe	1000 TEU	Schiffe	1000 TEU	Schiffe	1000 TEU	Schiffe	1000 TEU	Schiffe	1000 TEU
< 999	80	53	50	42	29	24	4	4	0	0	163	123
1.000 - 1.999	71	101	123	177	72	109	21	31	5	8	292	426
2.000 - 2.999	39	100	41	107	29	76	16	42	7	19	132	344
3.000 - 4.999	51	210	127	525	90	364	57	237	34	148	359	1.484
5.000 - 6.999	26	157	53	315	22	146	13	77	2	13	116	708
7.000 - 9.999	15	129	37	310	60	512	18	155	0	0	130	1.106
> 10.000	8	88	26	304	50	632	77	966	24	313	185	2.303
Insgesamt	290	838	457	1.780	352	1.863	206	1.512	72	501	1.377	6.494

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

Rang	Land	Öltanker	Bulk Carrier	Containerschiffe	Sonstige	Summe
1	Griechenland	16,5	26,2	4,6	5,7	53,0
2	Deutschland	1,0	10,1	25,1	6,9	43,1
3	Japan	5,2	18,3	4,3	7,7	35,5
4	China	6,3	18,3	5,2	2,1	31,9
5	Südkorea	4,1	7,9	1,2	1,5	14,7

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

Rang	Land	Schiffe	1000 TEU	in %
1	Deutschland	523	2.300	35%
2	China	71	472	7%
3	Griechenland	61	440	7%
4	Japan	86	408	6%
5	Frankreich	45	343	5%

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

→ Schiffseinheiten und einer Kapazität von 2,5 Mio. TEU erneut kräftig an, wobei die stärkste Nachfrage wie bei den Massengutfrachtern (Capesize-Klasse) auf die Großtonnage entfiel. Damit festigte sich die zum Frühling 2007 einsetzende Auftragswelle für Schiffe dieser Größenordnung von über 7.500 TEU Ladekapazität, insbesondere für die „Megaboxer“ (Über-10.000-TEU-Schiffe), im weiteren Jahresverlauf. Neben großen Containerlinienreedereien sind hieran in erster Linie Tramp-Reeder aus Deutschland beteiligt. Die Erweiterung des Panama-Kanals, Kostenvorteile durch Skaleneffekte („Economies of Scale“) und die Bereitschaft der Linienreedereien, diese Schiffe einzuchartern, sind einige wichtige Triebfedern für den Auftragsboom.

Aktivitäten der Werften nach Ländern

Der Großteil der im vergangenen Jahr erteilten Neubaufträge ging nach der LR-Fairplay-Statistik an die asiatische Schiffbauindustrie. Allein auf die drei größten Schiffbauländer Südkorea, China und Japan entfielen über 93 Prozent der Bestellungen. Zunehmend streben auch neue Schiffbauländer auf den Markt und verbuchen im Vergleich zu den westeuropäischen Werften immer mehr Aufträge. Mit knapp 47 Prozent und 58,9 Mio. BRZ orderten Reedereien von Mitte 2007 bis Mitte 2008 fast die Hälfte ihrer Bestellungen in Südkorea. Die führende Schiffbauindustrie konnte, von hohem Niveau ausgehend, die Auftragseingänge um 25 Prozent ausweiten und damit ihren Marktanteil erhöhen. Mit 34 Prozent der weltweit in 2007/2008 neu platzierten Aufträge liegt China an der zweiten Position vor Japan mit 12 Prozent. Gemessen an der Anzahl der Schiffe nehmen die chinesischen Werften vor Südkorea mit über 1.200 Einheiten die Spitzenposition ein. Bemerkenswert ist der rasante Aufstieg der indischen Schiffbauindustrie. In dieser Statistik nehmen die Werften Indiens mit 1,3 Prozent der weltweiten Neubaubestellungen den vierten

Platz vor den Philippinen, Taiwan und Deutschland (0,8 Prozent) ein. Westeuropäische Werften kamen zusammen auf einen Wert von 4 Prozent.

Die Vorrangstellung der großen Drei aus Asien wird auch bei den Neubaubestellungen deutlich. Die Produktion konnte weltweit insgesamt um 11 Prozent auf 57,9 Mio. BRZ ausgeweitet werden. Südkorea nimmt mit 22,3 Mio. BRZ weiterhin die führende Rolle ein. Das Volumen der von diesem Land abgelieferten Neubauten lag im Berichtszeitraum um das Zweifache über den Fertigstellungen aus chinesischen Werften, die mit einer 40-prozentigen Kapazitätssteigerung einen Marktanteil von fast 20 Prozent erzielten. Die Schiffbauindustrie Chinas reiht sich damit auf Rang drei hinter japanischen Werften (Anteil: 29,3 Prozent) ein. Deutschland liegt mit einem Marktanteil von 2,4 Prozent auf Platz vier. Der Vergleich zwischen dem aktuellen Ausstoß an Neubauten und dem Auftragsvolumen zeigt, wie stark sich die Kapazitäten insbesondere in China ausweiten müssen, um die Bestellungen in den kommenden Jahren termingerecht abzuarbeiten.

Am Weltauftragsbestand hält Südkorea mit 2.347 Schiffen mit 137,6 Mio. BRZ und einem Anteil von 38,6 Prozent die Spitzenposition. Dahinter folgt die Schiffbauindustrie Chinas, die ihre Auftragslage auf 3.372 Schiffe mit 113,8 Mio. BRZ am stärksten steigern und damit einen Marktanteil von 31,9 Prozent erreichen konnte. Japan rangiert an dritter Stelle mit 65,6 Mio. BRZ und verzeichnet trotz einer leichten Bestandszunahme mit 18,4 Prozent einen geringeren Anteil am Weltauftragsbestand als im Vorjahr. Philippinische Werften verbesserten gemessen an der Tonnage erneut ihre Auftragslage auf 5,6 Mio. BRZ und liegen mit einem Anteil von 1,6 Prozent unverändert auf Rang vier vor Deutschland (4 Mio. BRZ, 1,1 Prozent), Vietnam, Rumänien und Taiwan.

Insgesamt entfallen auf ostasiatische Werften über 90 Prozent des Weltauftragsbestandes; westeu-



AUSLASTUNG
Deutsche Werften lagen wieder auf Platz 5 aller Schiffbaunationen.

ropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 9,4 Mio. BRZ einen Anteil von 2,6 Prozent am Auftragsbuch (Vorjahr: 3,8 Prozent).

Aktivitäten der Auftraggeber nach Ländern

Am Auftragsbestand zur Jahresmitte 2008 von 9.156 Handelsschiffen sind nach Angaben von LR-Fairplay's Schiffbaustatistik Reedereien aus 66 Ländern beteiligt. Demnach stehen griechische Schiffahrtsgesellschaften mit 53 Mio. BRZ, was 14,9 Prozent der Weltauftragslage entspricht, unverändert an der Spitzenposition der Auftraggeber. Auf dem zweiten Rang landeten deutsche Schiffahrtsgesellschaften, die ihre Gesamtnachfrage nach Schiffsraum um bemerkenswerte 45 Prozent auf 43 Mio. BRZ verstärkt haben und damit einen BRZ-Anteil von 12 Prozent erreichten. Das deutsche Auftragsbuch hat einen Investitionswert von ca. 62 Mrd. USD. Japanische Reeder büßten einen Platz ein und liegen mit 35,5 Mio. BRZ an dritter Position. Dahinter befinden sich Schiffahrtsgesellschaften aus China mit 31,9 Mio.

Rang	Land	Bulker	Öltanker	Containerschiffe	Sonstige Schiffe	Gesamt
1	Südkorea	31,7	36,7	41,5	27,7	137,6
2	China	63,4	22	14,6	13,6	113,6
3	Japan	35,2	13,8	3,6	13	65,6
4	Philippinen	3,5	0,1	1,9	0,1	5,6
5	Deutschland	0,06	0,03	1,9	2,01	4

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

BRZ, Südkorea mit 14,7 Mio. BRZ, Norwegen mit 13,8 Mio. BRZ und Hongkong mit 13,1 Mio. BRZ auf den Plätzen vier bis sieben. Im Marktsegment Containerschiffe sind deutsche Reedereien unverändert die größten Auftraggeber. Hier stammen die Bestellungen aus dem gesamten Auftragsbuch mit 38 Prozent in erster Linie aus Deutschland, gefolgt von China mit 7 Prozent.

Ausblick

Zunehmend ist eine Zurückhaltung bei Neubaubestellungen zu beobachten. Gründe hierfür sind neben abkühlenden Chartermärkten und hohen Baupreisen vor allem schwieriger gewordene Schiffsfinanzierungsbedingungen. So gingen die Auftragseingänge gegenüber den Rekordbestellungen aus der ersten Jahreshälfte 2007 in den ersten sechs Monaten 2008 um 25 Prozent zurück. Unklar ist, inwieweit die bestellten Schiffe planmäßig abgeliefert werden können bzw. aus finanziellen Gründen von Stornierungen betroffen sind.

„SAMSKIP COURIER“

Das Schiff der Reederei Jan Kahrs wurde bei Damen in Holland gebaut und ist hier bei MWB eingedockt.



in Mio. BRZ	Welt insgesamt		Öltanker		Bulk Carrier		Containerschiffe	
	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen
2002/2003	51,0	-33,9	13,1	-12,2	13,0	-5,7	11,0	-6,9
2003/2004	56,2	-33,8	9,9	-10,8	12,6	-7,3	19,0	-5,2
2004/2005	55,8	-40,9	8,9	-10,5	7,1	-11,3	19,4	-8,3
2005/2006	60,5	-48,1	15,3	-8,8	9,7	-12,8	11,5	-12,7
2006/2007	110,7	-52,0	21,5	-11,2	44,1	-11,9	20,8	-14,7
2007/2008	126,4	-57,9	20,9	-13,2	59,9	-11,6	27,5	-15,2

Zeitraum: Jahr von 01.07.-30.06. Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2008

Internationale Seeschifffahrt und Handel

- 34 Nördlicher Seeweg
- 36 UNCITRAL-Übereinkommen
- 38 Welthandelsorganisation WTO
- 39 Internationale Beziehungen



„HANSEATIC“: Hapag Lloyd bot bereits eine Durchfahrt durch die Nordwestpassage an.

Nördliche Seewege

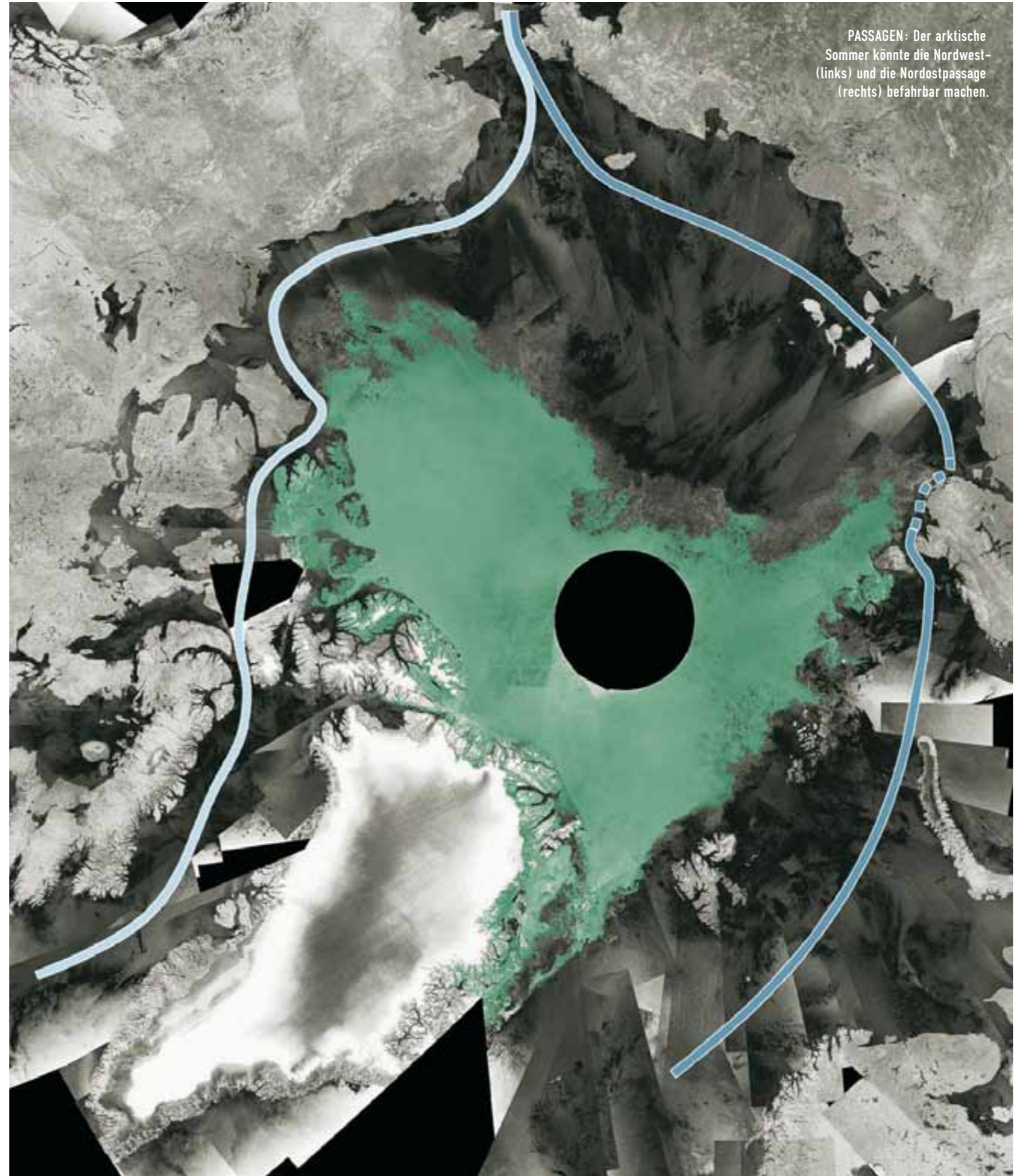
Der Klimawandel macht die arktischen Seewege frei. Der VDR beteiligt sich aktiv an der Evaluation der möglichen Nutzung der Nordostpassage für die Handelsschifffahrt.

Der Verband Deutscher Reeder befasst sich intensiv mit der Entwicklung in der Arktis. Durch den Klimawandel wird der Zugang zu den bisher eisbedeckten Teilen der Arktis erleichtert. Für die Schifffahrt ergeben sich daraus neue Transportmärkte und langfristig unter Umständen auch neue Routen zwischen Atlantik und Pazifik.

Aus Sicht des Verbandes geht es zum jetzigen Zeitpunkt darum, die Bedingungen der Schifffahrt in den arktischen Gewässern genauer zu definieren. Das Seerechtsübereinkommen bietet auch hier einen umfassenden Rechtsrahmen. Allerdings müssen die Hoheitsrechte der Anrainerstaaten für Eingriffe in die Schifffahrtsfreiheit klar bestimmt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Anpassungen der internationalen Umweltschutz- und Schiffssicherheitsübereinkommen notwendig sind. Außerdem müssen Seeleute für die arktische Eisfahrt geschult und die technischen Voraussetzungen, wie Kommunikationsmittel und Navigationshilfen, ausgebaut werden.

Daher beteiligt sich der Verband gemeinsam mit einigen Mitgliedsunternehmen an der Arbeit einer deutsch-russischen Arbeitsgruppe zur Erschließung des Nördlichen Seeweges. Hier geht es um jenen Seeweg, der üblicherweise als „Nordostpassage“ bekannt ist. Die Gruppe, die sich mit Themen wie Ölbekämpfung und Lebensrettung im Eis befasst, will noch in diesem Jahr ein Forschungsprojekt über ein Eisroutenoptimierungssystem auf den Weg bringen. Im Rahmen dieses Forschungsprojektes sollen vorhandene meteorologische, ozeanographische und eisdynamische Vorhersagesysteme verbessert, mit Satelliteninformationen und anderen Fernerkundungsdaten verknüpft und schließlich in ein Navigationsmodell eingebunden werden.

Wegen der erheblichen Herausforderungen ist eine regelmäßige Befahrung des Nördlichen Seeweges allenfalls langfristig denkbar. Einzelne Transitfahrten auch von Frachtschiffen sind allerdings noch in diesem Jahrzehnt denkbar.



PASSAGEN: Der arktische Sommer könnte die Nordwest- (links) und die Nordostpassage (rechts) befahrbar machen.

UNCITRAL: Arbeit beendet

Nach jahrelangen Beratungen soll das neue UNCITRAL-Übereinkommen im September 2009 in die „Rotterdam-Regeln“ münden.

Der VDR hat sich grundsätzlich für das Abkommen ausgesprochen.



United Nations Commission on
International Trade Law
UNCITRAL

Am 3. Juli 2008 verabschiedete der Ausschuss der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht (UNCITRAL) den Entwurf eines Übereinkommens über Verträge über die Internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See. Es ist geplant, das von der Generalversammlung im Oktober 2008 verabschiedete Übereinkommen im September 2009 in Rotterdam anlässlich einer Konferenz zur Zeichnung aufzulegen. Das Übereinkommen soll dann als „Rotterdam-Regeln“ in Kraft treten.

Der Verband Deutscher Reeder hat sich grundsätzlich für das Übereinkommen ausgesprochen. Derzeit bilden vor allem die Haager-Visby-Regeln die Rechtsgrundlage für die Güterbeförderung in der Linienschiffahrt. Ihre praktisch weltweite Geltung in den für den Seeverkehr wichtigsten Wirtschaftsräumen widerspricht grundsätzlich der Schaffung eines neuen Abkommens. Bestrebungen großer Wirtschaftsräume, eigene regionale Regeln zu entwickeln, um modernen Verkehrsformen und Bedürfnissen unter Einschluss des Seeverkehrs besser Rechnung tragen zu können, sind jedoch deutlich erkennbar. Dies gilt insbesondere für die USA, aber wiederkehrend auch für Europa. Solche Versuche stellen die praktische Rechtseinheit auf der Basis der Haager-Visby-Regeln mehr und mehr in Frage. Deshalb ist ein internationales Abkommen angebracht, das der Internationalität des Seeverkehrs einschließlich der Zu- und Ablaufverkehre Rechnung tragen kann und das nicht nur in Europa, sondern vor allem in den USA und in Ostasien, und hier insbesondere in China, Korea, Japan, Singapur, aber auch in Indien und Vietnam akzeptiert wird. Es sollte auch von Deutschland unterstützt werden. Gelingt dies im Ergebnis nicht, wird das Abkommen keinen wirtschaftlichen Erfolg haben.

Das Abkommen führt zu einer neuen Gesamtregelung für Seestrecken in der Linienschiffahrt,

der Fährschiffahrt und der Ro/Ro-Schiffahrt und bezieht zugleich multimodale Beförderungsstrecken im Zu- und Ablaufverkehr der Seeschiffahrt ein. Es spiegelt die heute üblichen modernen Formen des Seeverkehrs wider. Auch die bislang fehlende internationale Regelung des elektronischen Datenverkehrs für Transportdokumente entspricht der Entwicklung moderner Seetransportformen.

Verschärfte Haftung des Beförderers

Die Konvention sieht eine verschärfte Haftung des Beförderers vor. Der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden der Haager Regeln entfällt. Die bisher auf die anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit beschränkte Haftung wird auf die gesamte Beförderungsstrecke ausgedehnt. Eine Haftung für Verspätungsschäden im Seeverkehr wird normiert und die Haftungshöchstgrenzen werden noch über das Niveau der Hamburg-Regeln hinaus ausgedehnt. Zusätzlich wird die Rechtsfigur „Maritime ausführende Partei“ eingeführt, die Hafenbetriebe in die Befördererhaftung gegenüber dem Ablader direkt einbezieht. Dies wird bei Nationen mit großen Schiffahrts- und Hafeninteressen voraussichtlich die Frage aufwerfen, ob es sinnvoll ist, sich der Konvention anzuschließen. Angesichts der großen Bedeutung des deutschen maritimen Standortes in der Weltcontainerfahrt sowohl für die Seite der Reedereien als auch für die Hafenwirtschaft wird dieser Frage auch in der deutschen Diskussion eine besondere Bedeutung zukommen.

Der VDR hat an den Arbeiten der UNCITRAL-Arbeitsgruppe über die International Chamber of Shipping (ICS), den europäischen Reederverband (ECSA), die BIMCO und über den Deutschen Verein für Internationales Seerecht – das deutsche Mitglied im CMI – intensiv mitgearbeitet und wird sich an dem Ratifikationsprozess beteiligen.

NEW YORK:
In der UN-Zentrale wurde das UNCITRAL-Übereinkommen Ende 2008 verabschiedet.

Doha-Runde gescheitert

Wegen am Ende minimaler Differenzen bei Agrarthemen sind die Verhandlungen der WTO gescheitert. Leidtragende ist unter anderem die internationale Seeschifffahrt.



BEST PRACTICE:
Die bestehenden Regeln hätten kodifiziert werden können.

Die Doha-Runde der Welthandelsorganisation (WTO) gilt als gescheitert. Bei einem Ministertreffen im Juli 2008 konnte keine Einigung über Schutzmechanismen bei Importschwemmen und über Agrarsubventionen erzielt werden. Durch das Scheitern ist das weitere Vorgehen zur Einbeziehung des Seeverkehrs in das Allgemeine Abkommen über den Handel in Dienstleistungen (GATS) unklar. Es ist zu hoffen, dass die Runde wieder belebt werden kann.

Für die Schifffahrt ist es wichtig, dass die fortschrittliche Liberalisierung der Schifffahrtsmärkte erhalten bleibt. Aufgrund des Scheiterns der Doha-Runde muss wieder verstärkt auf bilaterale Schifffahrts- und Handelsabkommen gesetzt werden, um wichtige Grundsätze, wie die Gleichbehandlung in den Häfen

und die Niederlassungsfreiheit, zu gewährleisten. Der internationale Reederverband ICS hatte wiederholt darauf hingewiesen, dass ein erfolgreicher Abschluss der Doha-Runde den Welthandel weiter ankurbeln könnte und damit auch für mehr Nachfrage nach

Frachtraum sorgen würde. Schifffahrt ist aus historischen Gründen bislang eine der wenigen wichtigen Industrien, die in dem bisherigen WTO-Abkommen nicht erfasst ist. Unter der Doha-Runde sollten eigentlich die „Best Practices“ der Schifffahrt mit erfasst werden. Dies würde u.a. die Reservierung von Ladung für nationale Schifffahrtsunternehmen unterbinden.



PASCAL LAMY: Der WTO-Chef will einen neuen Anlauf zu den Verhandlungen nehmen.

Beziehungen zu Russland

Sorge über Verkehrsverlagerungen überschatten die bilateralen Gespräche.

Im September 2008 fand in Rostock das jährliche Schifffahrtsgespräch zwischen Russland und Deutschland statt. Die russische Seite äußerte dabei ihre zunehmende Besorgnis über potentielle Verkehrsverlagerungen bei küstennahen Verkehren aufgrund der Änderungen der Schwefelgrenzwerte im Schiffsbrennstoff gemäß der Revision von MARPOL Annex VI. Der deutlich teurere Treibstoff droht erhebliche Warenmengen entgegen der europäischen Politik wieder auf die Straße zu verlagern. Deutschland und Russland vereinbarten, Informationen über die Verkehrsentwicklung auszutauschen.

Gegenstand der Gespräche waren auch die stark gestiegenen Hafentaxien für RoRo-Schiffe im Hafen von St. Petersburg sowie Probleme bei der Zollabwicklung von unbegleiteten LKW-Anhängern. Beide Seiten würdigten ihre insgesamt sehr positiven Schifffahrtsbeziehungen und streben eine engere Zusammenarbeit innerhalb der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) an.



SANKT PETERSBURG: Hohe Hafentaxien bereiten Sorgen.

Indien: EU-Abkommen stockt

Das Schifffahrtsabkommen mit China aus 2002 wird dagegen mit Leben erfüllt.

Indien

In dem Bestreben, ein Schifffahrtsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Indien andererseits abzuschließen, fanden im Jahr 2008 zwei Verhandlungsrunden statt. Doch weder bei dem Treffen in Delhi im März 2008 noch in Brüssel im September 2008 konnten die bestehenden Meinungsverschiedenheiten unter anderem beim Marktzugang und bei der Arbeitsmarktpolitik ausgeräumt werden. Es wurde dennoch zwischen den Verhandlungspartnern vereinbart, zu einer weiteren Verhandlungsrunde zusammen zu kommen, die aber noch nicht terminiert ist.

China

Anfang November 2008 fand ein Schifffahrtsgespräch zwischen der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und China im südchinesischen Handelszentrum Shenzhen statt. Die Vertreter von Ministerien und Schifffahrt aus den Vertragsstaaten haben sich dabei über Fragestellungen ausgetauscht, die aus dem



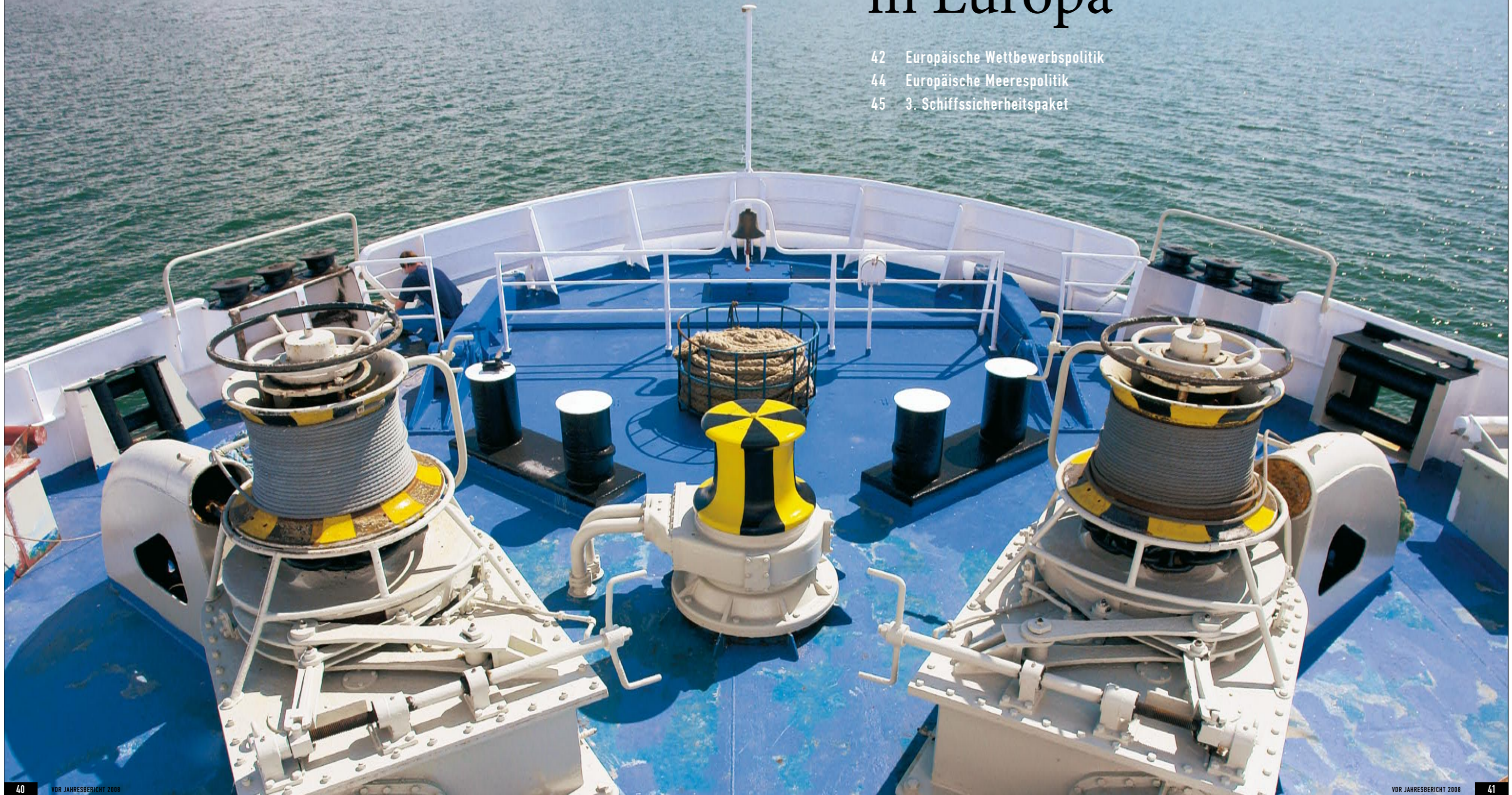
EU-PARTNER: Nach dem Vorbild des China-Abkommens möchte die EU weitere Schifffahrtsabkommen vereinbaren.

bereits im Jahr 2002 unterzeichneten Schifffahrtsabkommen zwischen der EU und China entstanden sind.

Themenschwerpunkte waren die schifffahrtspolitischen Entwicklungen in den Bereichen Marktzugang, Niederlassungsfreiheit, Schiffssicherheit, Umweltschutz und Ausbildung. Darüber hinaus ging es um das Vorgehen in internationalen Organisationen, die sich mit Schifffahrtsthemen befassen, wie der IMO, der ILO und der WTO.

Schifffahrtsentwicklung in Europa

- 42 Europäische Wettbewerbspolitik
- 44 Europäische Meerespolitik
- 45 3. Schiffssicherheitspaket



Wettbewerbspolitik

Ende 2008 ging die Praxis der Konferenzen in der Linienschifffahrt zu Ende.

Die betroffenen Reedereien sind wohlpositioniert in das neue Umfeld gestartet.

2008 ist ein Schlüsseljahr in der Geschichte der Linienschifffahrt: Im Oktober endete die lange Tradition der Linienschifffahrt. In den Konferenzen haben sich Schifffahrtsunternehmen zusammengetan, um Preise und Kapazitäten abzustimmen. Seit dem 19. Jahrhundert gab es diese Praxis, um der verladenden Wirtschaft zusätzliche und zuverlässige Liniendienste anbieten zu können, aber auch um angesichts hoher Investitionskosten die Erträge der Reedereien zu stabilisieren.

Im Zuge einer wettbewerbspolitischen Überprüfung legitimierte die EU-Politik zuletzt 1986 per Verordnung diese Marktabsprachen und stellte sie vom so genannten Kartellverbot frei. 2003 zeichnete sich zusätzlich eine Wende in der europäischen Kartellgesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften ab. Mit Blick auf ein verändertes globales Handlungsumfeld

auch in der Seeschifffahrt schlug die EU-Kommission vor, das Linienschifffahrtssystem zu beenden. Konkret sollte die Rechtsgrundlage (Verordnung) aufgehoben und der Sektor unter das allgemeine EU-Wettbewerbsrecht gestellt werden.

Neue Leitlinien

Im September 2006 folgten die EU-Mitgliedstaaten dem Vorschlag und beschlossen durch eine Ratsverordnung das Ende des Konferenzsystems. Den Unternehmen wurde eine zweijährige Übergangszeit gewährt, so dass die neue Rechtslage seit Oktober 2008 wirksam ist. Alle Linienschifffahrtsunternehmen müssen nunmehr mit einer eigenen Tarif-, Zuschlags- und Gebührenstruktur aufwarten. Für die Reedereien und ihre Kunden resultieren daraus Änderungen von eingespielten Abläufen, deren wirtschaftliche Folgen abgemildert wurden durch die zweijährige Übergangsphase.

Die EU-Kommission hat zudem auf den geänderten Wettbewerbsrahmen reagiert und den Reedereien neue Leitlinien an die Hand gegeben. Sie wurden im Juli 2008 veröffentlicht und stecken den Rahmen ab für marktkonformes Verhalten. Den Schifffahrtsunternehmen sollen sie Hilfestellung sein, die eigene Geschäftstätigkeit leichter an die allgemein geltenden EU-Kartellvorschriften anzupassen und zudem besser bewerten zu können, welche Verhaltensweisen wettbewerbswidrig bzw. -konform sind. Informationsaustausche zwischen Reedereien sind daher auch nicht grundsätzlich verboten. Verboten sind Absprachen, die wettbewerbsbeschränkende Folgen haben.

Der VDR hatte die langjährige politische Meinungsbildung in der EU-Kommission und der Bundesregierung intensiv begleitet und sich aktiv für den Erhalt des Konferenzsystems positioniert. Die Gründe dafür lagen auf der Hand: Auch während



NEELIE KROES:
Im Ressort der niederländischen Kommissarin wird das Wettbewerbsrecht behandelt.

der Kartellfreistellung für die Linienschifffahrt war der Wettbewerb keineswegs ausgeschaltet. Im Gegenteil, er nahm sogar zu. Stabilität und Zuverlässigkeit der Dienste waren darüber hinaus gewährleistet. Beide Tatsachen führten zu erheblichen Effizienzgewinnen, an denen auch die Wirtschaft partizipierte. Es bleibt abzuwarten, ob die von der Kommission erwarteten Vorteile des Konferenzendes sich tatsächlich auch für die Verlagerer einstellen.

Mit den Leitlinien hat die EU-Kommission auch das Wettbewerbsrecht für die Trampschifffahrt - von der Kommission als Massengutfahrt verstanden - verändert. Dabei wurden Kompetenzen bei der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts auf die Europäische Kommission verlagert. Die Leitlinien enthalten zudem Anhaltspunkte für die wettbewerbsrechtliche Bewertung von Poolvereinbarungen in der Massengutfahrt. Materiell hat sich die Rechtslage für die Unternehmen jedoch nicht verändert.

Neufassung Gruppenfreistellungsverordnung

Im Nachprüfungsverfahren für die Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien in der Linienschifffahrt hat die Europäische Kommission im Oktober 2008 einen Vorentwurf für eine Neufassung veröffentlicht. Die Überarbeitung wurde notwendig, weil die bestehende Verordnung einige Verweise auf die nun abgeschafften Konferenzen enthält und bis 2010 begrenzt ist und ohnehin zur Überprüfung ansteht. Der VDR wirbt für einen langfristigen Erhalt der Gruppenfreistellungsverordnung. Sie enthält auf die Schifffahrt abgestimmte Rahmenbedingungen und schafft ein hohes Maß an Rechts- und Planungssicherheit. Die Gruppenfreistellung erleichtert gegenüber einer alleinigen Anwendung des Europäischen Vertrages das Bilden von Konsortien, die zur Verbesserung des Dienstleistungsangebotes führen. ...

TRAMPFAHRT: Neue EU-Kompetenzen bei der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts.





BLAUBUCH: Seit 2007 liegen die Eckdaten der europäischen Meerespolitik vor.

EU-Meerespolitik

Der Rahmen des „Blaubuches“ zur Meerespolitik muss jetzt mit Leben erfüllt werden.

Vor allem zollrechtliche Engpässe bei innereuropäischen Verkehren gilt es abzubauen.

Im Oktober 2007 hat die Europäische Kommission nach einem einjährigen Konsultationsverfahren ein so genanntes „Blaubuch“ über eine sektorübergreifende europäische Meerespolitik veröffentlicht. Ziel des Blaubuches ist es, die Nachhaltigkeit der Meeresnutzung, die Lebensqualität in den Küstenregionen und die Wettbewerbsfähigkeit maritimer Industriezweige zu stärken.

Das Blaubuch umfasst auch einen Aktionsplan für die Kommission. Ein für die Schifffahrt wichtiges Element dieses Aktionsplans ist die vorgesehene Kommissionsmitteilung über die zukünftige Seeverkehrs politik für den Zeitraum 2008 bis 2018. Im Laufe des letzten Jahres hat ein Meinungsaustausch zwischen der EU-Kommission, den Mitgliedstaaten

und der Industrie stattgefunden. Die EU-Kommission plant, die Mitteilung über die zukünftige Seeverkehrs politik noch bis Ende 2008 zu veröffentlichen. Aus Sicht der maritimen Industrie geht es jetzt vor allem darum, dass die Mitteilung klare Aussagen über den Ausbau der Marktführerschaft der europäischen Schifffahrt, die langfristige Sicherung der steuerlichen Rahmenbedingungen und die Förderung des maritimen Nachwuchses enthält.

Zudem wäre es hilfreich für die gesamte innereuropäische Handelsschifffahrt, wenn mit dem im Blaubuch angerissenen Konzept eines „Seeverkehrsraumes ohne Hindernisse“ zügig zollrechtliche Engpässe in der Abwicklung innereuropäischer Verkehre per Schiff beseitigt würden.

3. EU-Schiffssicherheitspaket gewinnt Konturen

EU-Kommission und Europäisches Parlament auf der einen und Europäischer Rat auf der anderen Seite sind sich bisher nicht einig über die Vorschläge der EU-Kommission.

2006 hat die EU-Kommission sieben Legislativakte zur Verbesserung der Schiffssicherheit in der Europäischen Union vorgelegt und damit vor allem Konsequenzen aus dem Untergang des Tankers „Prestige“ vor der spanischen Küste im Jahr 2002 ziehen wollen. Die Vorschläge bestehen aus einer Verordnung zur Haftung beim Passagiertransport über See und Richtlinien zur Intensivierung der Hafenstaatkontrolle, zur Harmonisierung der Seeunfalluntersuchung, zur Verbesserung der Überwachung des Seeverkehrs in den Gewässern der Gemeinschaft, der Angleichung der Bedingungen für Klassifikationsgesellschaften, der Überwachung der EU-Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten auf Einhaltung internationaler Übereinkommen und über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit von Reedereien.

Im Verlauf des Verfahrens traten erhebliche inhaltliche Differenzen zwischen der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament auf der einen und dem Rat auf der anderen Seite sowie über die Verabschiedung der Vorschläge in einem Paket hervor. Auf erhebliche Kritik der Schifffahrt stießen der Verordnungsvorschlag zur Passagierhaftung und der Richtlinien vorschlag zur seerechtlichen Haftung. Mit einer Verordnung soll das Athener Übereinkommen von 2002 über die Haftung für Passagier- und Gepäckschäden beim Seetransport in europäisches Recht übernommen und durch Verbraucherschutzregeln zur Gewährung von Entschädigungsleistungen ergänzt werden. Durch eine Richtlinie sollen die seerechtlichen Haftungsbeschränkungen nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1996 in europäisches Recht übernommen und modifiziert werden. Der Richtlinien vorschlag hätte nicht nur eine rechtlich fragwürdige Differenzierung zwischen Schiffen aus Vertrags- und Nichtvertragsstaaten des Übereinkommens zur Folge, sondern wäre auch mit einer in dem Übereinkommen nicht vorgesehenen Versicherungspflicht mit Nachweisführung durch staatliche Zertifikate verbunden.

Während die ersten fünf Vorschläge im September 2008 in einer Zweiten Lesung vom Europäischen Parlament angenommen wurden, hat der Rat die beiden letzten vom Europäischen Parlament in Erster Lesung gebilligten Vorschläge nicht unterstützt. Der

Rat hat im Oktober 2008 nur eine freiwillige Kontrolle der Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten durch die EU-Kommission befürwortet und auf einer bindenden Überwachung allein im Rahmen der IMO-Flaggenstaatkontrolle bestanden.

Der Rat hat außerdem die Einführung einer allgemeinen Versicherungspflicht mit Ausgabe staatlicher Zertifikate außerhalb der speziellen IMO-Übereinkommen (Ölhaftungsübereinkommen 1992, Bunkerölhaftungsübereinkommen 2001, Athener Übereinkommen 2002, Gefahrguthaftungsübereinkommen 1996, Wrackbeseitigungsübereinkommen 2008) verworfen. Ebenso hat er die vorgesehene Übernahme des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996 in europäisches Recht abgelehnt und stattdessen die Ratifikation des Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten bis Ende 2011 angekündigt. Die Versicherung der seerechtlichen Haftungsansprüche soll nach dem Wunsch des Rates durch Bescheinigungen der Haftpflichtversicherer (P&I-Clubs) nachgewiesen werden. Für die Schifffahrt erscheint die vom Rat bevorzugte Lösung praktikabel.

Zwischen dem Parlament und dem Rat wird über die ersten fünf Vorschläge noch Ende 2008 ein Verständigungsverfahren stattfinden, das wahrscheinlich mit einem weiteren Verständigungsverfahren darüber zu verbinden ist. Ein Kompromiss als Gesamtergebnis ist im Frühjahr 2009 zu erwarten.



DIFFERENZEN: Der Rat sieht das 3. Schiffssicherheitspaket differenziert.



Schiffahrts- entwicklung in Deutschland

- 48 Schiffahrtspolitik, Rückflaggung,
Nationale Maritime Konferenz
- 52 Tonnage- und Investitionsentwicklung

Schifffahrtspolitik: Bewährung und bleibende Herausforderung

Die Schifffahrtspolitik der Bundesregierung hat durch Stabilität und Verlässlichkeit den Rahmen für den Standort geschaffen. Auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz Ende März 2009 in Rostock wird Bilanz gezogen und Entscheidungen für die Zukunft gefällt.

1997 war ein Wendejahr der Schifffahrtspolitik. Die Bundesregierung unter Bundeskanzler Kohl beschloss damals ein schifffahrtspolitisches „Gesamtkonzept“, das den deutschen Schifffahrtsunternehmen für den immer stärker werdenden globalen Wettbewerb geeignete Rahmenbedingungen verschaffen sollte.

Alle in Aussicht gestellten Einzelmaßnahmen zielten auf die Anpassung der deutschen Bedingungen an internationale Standards und auf die Beseitigung deutscher Sonderstandards. Wesentliche Elemente dieser Politik waren über das schon 10 Jahre zuvor eingeführte Internationale Seeschifffahrtsregister

(ISR) hinaus die nach niederländischem Vorbild mit Genehmigung der Europäischen Kommission 1999 in Kraft getretene Tonnagesteuer und eine flexiblere Regelung für die Besetzung der Schiffe unter deutscher Flagge.

Die nachfolgende Bundesregierung unter Bundeskanzler Schröder hat diese Politik fortgesetzt und ihr mit der Etablierung der Nationalen Maritimen Konferenzen und der Ernennung eines Maritimen Koordinators in 2000 eine feste Struktur gegeben. Auch die Bundesregierung unter Bundeskanzlerin Merkel ist auf dem eingeschlagenen schifffahrtspolitischen Weg weitergegangen. Seit 2000 haben →



DEUTSCHE FLAGGE:
Ende 2008 wird an 500
Handelsschiffen Schwarz-
Rot-Gold hängen.



ANGELA MERKEL:
Die Bundeskanzlerin
bestätigte 2006 in
Hamburg den Erhalt
der Tonnagesteuer.

→ die fünf Nationalen Maritimen Konferenzen zu wichtigen Entscheidungen zum Nutzen des deutschen Schifffahrtsstandorts geführt.

Ausbildung und Rückflaggung

Im Vordergrund stand die Stabilisierung der wichtigsten Grundbedingung des deutschen Schifffahrtsstandorts, der Tonnagesteuer. Sie wurde zuletzt auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2006 von der Bundeskanzlerin garantiert. Dafür hat die Bundesregierung wie schon auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2003 Zusagen zur Rückflaggung von Schiffen unter die deutsche Flagge erhalten. Die erste Zusage, den Bestand der Handelsflotte unter deutscher Flagge auf mehr als 400 Schiffe zu steigern, wurde fristgerecht bis Ende 2005 erfüllt. Die zweite Zusage, den Bestand der Handelsflotte unter deutscher Flagge auf mehr als 500 Schiffe bis Ende 2008 zu steigern, ist noch in der Umsetzung. Mitte November 2008 fuhren ca. 460 Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr. Mit einer fristgerechten Erfüllung der Zusage ist nach den Ankündigungen der Reedereien zu rechnen.

Einen hohen Stellenwert hat auch die Ausbildung und Beschäftigung deutschen seemännischen Personals. Seit 2003 ist die Zahl der neuen Auszubildenden auf mehr als das Doppelte gestiegen. Der Bund und der Verband tragen mit Fördermitteln dazu bei, mehr Nachwuchs zu gewinnen. Die bei den Seefahrtsschulen entstandenen Kapazitätsengpässe bei der Ausbildung von Nautikern konnten wie 2006 zugesagt mit finanzieller Hilfe des Verbandes bis 2008 geschlossen werden.

Blick auf Rostock

Die nächste Nationale Maritime Konferenz Ende März 2009 wird über die positive Entwicklung Bilanz ziehen und Entscheidungen über den weiteren Ausbau des Schifffahrtsstandorts Deutschland treffen, insbesondere über die weiteren Verbesserungen für die Ausbildung und Beschäftigung seemännischen Personals. Der Nutzen der Schifffahrtspolitik für den gesamten maritimen Standort ist für das Bundesverkehrsministerium in einem Gutachten näher untersucht worden, das noch veröffentlicht werden muss. Es ist zu erwarten, dass die Untersuchung die unter

anderem vom Bundesrechnungshof geäußerte Kritik an der Tonnagesteuer widerlegen wird.

Das zentrale umweltpolitische Thema des Jahres 2008 war die Verringerung der Emissionen der Seeschifffahrt. Die IMO hat neue Vorgaben für die Verringerung der Schadstoffemissionen (Schwefeldioxid, Stickoxide) gesetzt, die über einen Zeitraum bis 2020 umzusetzen sind. Dies wird eine höhere Nachfrage nach niedrigschwefeligem Treibstoff und höhere Treibstoffpreise zur Folge haben. Die daraus zu befürchtenden Verlagerungen von Seetransporten auf Landstrecken innerhalb Europas müssen durch europäische Gegenmaßnahmen ausgeschlossen werden. Der Verband hat dazu einen intensiven Dialog mit der Bundesregierung und der Europäischen Kommission begonnen.

Ein besonderes Problem auch für die deutsche Seeschifffahrt ist mit der Eskalation der Piraterie in den Gewässern um das Horn von Afrika entstanden.

Nach dem Seerechtsübereinkommen und mehreren Resolutionen des VN-Sicherheitsrates ist es erforderlich, dass die Staatengemeinschaft wirksame Maßnahmen gegen die Piraterie an einer der meist befahrenen Wasserstraßen des Weltseeverkehrs ergreift. Dabei erwartet der Verband auch eine Beteiligung der Deutschen Marine, für die er sich beim Deutschen Bundestag eingesetzt hat. Nach dem Beschluss der EU, Seestreitkräfte der Mitgliedstaaten zum Schutz der Nahrungsmittelhilfslieferungen nach Somalia und der Handelsschifffahrt in die Gewässer um das Horn von Afrika zu entsenden, geht es allein um dessen Umsetzung durch den Deutschen Bundestag. Da Deutschland wie kein anderes Land auf einen sicheren Welthandel angewiesen ist und die deutsche Handelsflotte eine bedeutende Rolle im Weltseeverkehr spielt, muss Deutschland die Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs zum Ziel seiner Schifffahrtspolitik machen.



DAGMAR WÖHRL: Die
Maritime Koordinatorin
der Bundesregierung
führt die Schifffahrts-
politik zusammen.

Tonnageentwicklung: Deutsche Handelsflotte weiterhin auf Rekordkurs

Die deutsche Handelsflotte hat auch 2008 wieder die Rekordzahlen des Vorjahres übertroffen. Über 3.300 Schiffe sind den deutschen Reedereien zuzuordnen. Der Neubaubestand ist weiterhin hoch.

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2008 aus 3.322 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoreaumzahl – BRZ - über 100) mit insgesamt 69,3 Mio. BRZ. Im Vergleich zur Jahresmitte 2007 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 197 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 7,2 Mio. BRZ. Das Wachstum der deutschen Handelsflotte im Berichtsjahr bedeutet erneut einen Rekord.

Die deutsche Handelsflotte setzt sich aus drei Kategorien von Schiffen zusammen, die vom deutschen Standort aus bereedert und eingesetzt werden:

- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen. Die weit überwiegende Anzahl dieser Schiffe wird im internationalen Verkehr eingesetzt und daher zusätzlich im

Internationalen Seeschiffsregister (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 ausländische Flaggen führen.

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am 30. Juni 2008 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 549 Schiffe (Vorjahr: 547 Schiffe) mit 13,24 Mio. BRZ (Vorjahr: 12,51 Mio. BRZ). Mit dieser Bruttoreaumzahl von über 13 Millionen erreichte die Handelsflotte unter deutscher Flagge erneut ihr bislang größtes Tonnagevolumen. Mit 376 Schiffen (Vorjahr: 367 Schiffe) mit 12,98 Mio.



„HEINRICH OLDENDORFF“:
Panamax-Bulker der Lübecker
Reederei Oldendorff.



„MARUBA MAXIMA“: Das 2.702-TEU-Schiff der Reederei
NSB ging 2008 als „Buxmelody“ in Fahrt.

BRZ (Vorjahr: 12,1 Mio. BRZ) ist der wesentliche Teil der Flotte unter deutscher Flagge im Internationalen Seeschiffsregister eingetragen.

Starke Rückfluggungstendenz im zweiten Halbjahr

Im ersten Halbjahr 2008 kamen zwanzig bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe unter die Bundesflagge, sechs Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 721.600 BRZ standen 16 Auslandsverkäufe und sieben Ausflaggungen mit zusammen 154.801 BRZ gegenüber. Per Saldo ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein spürbarer Anstieg bei einem

gleichzeitigen Tonnagezuwachs. Bis zum Jahresende 2008 ist die Ein- und Rückfluggungszusage aus der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 zu erfüllen und deshalb mit einem weiteren signifikanten Zuwachs zu rechnen.

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 von der Jahresmitte 2007 zur Jahresmitte 2008 um 232 Schiffe und 6,33 Mio. BRZ auf 2.641 Schiffe mit 52,68 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2008 3.190 Handelsschiffe mit 65,62 →



„CONTI CONTESSA“:
Das Schiff der 8.100-
TEU-Klasse wurde von
Samsung Heavy
Industries gebaut.

→ Mio. BRZ eingetragen, gut 1.740 Schiffe und 52,3 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. In diesem Sektor zeigt die Flottenentwicklung vornehmlich aufgrund der vor neun Jahren eingeführten Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, beachtliche positive Resultate. Die Zahl der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, nahm im Betrachtungszeitraum um 37 Schiffe ab, wobei die Tonnage um 70.952 BRZ leicht anstieg. Mitte 2008 waren es 132 Handelsschiffe mit 3,36 Mio. BRZ.

Neubauten mit 3,5 Mio. BRZ

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens, der Marshallinseln und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 961 Schiffen und 8,3 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 860 Schiffen und 27,7 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 273 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 2,8 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 236 Schiffen und 6,6 Mio. BRZ und Zypern mit 148 Schiffen und 2,3 Mio. BRZ. Die verbleibenden 295 Schiffe mit der Tonnage von 8,3 Mio. BRZ verteilen sich auf 28 weitere Flaggen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2008 stellten deutsche Reeder 153 Neubauten mit 3,5 Mio. BRZ und 4,4 Mio. tdw in Dienst (Vorjahr: 149 Neubauten mit 3,1 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 6,6 Mrd. US-Dollar. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 18 Schiffen und 308.000 BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 965 Mio. US-Dollar an den Ablieferungen beteiligt.

Deutsche Schifffahrtsgesellschaften bestellten in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 155 Handelsschiffe mit 6,8 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 9,1 Mrd. US-Dollar (Vorjahreszeitraum: 230 Schiffe, 8,7 Mio. BRZ, 9,3 Mrd. Euro). Hiervon konnten

Werften in China 79 Neubaufträge verbuchen, 49 Bestellungen gingen an koreanische Schiffbauer. Deutsche Werften erhielten in den ersten zwei Quartalen 2008 Aufträge über vier Neubauten mit 78.800 BRZ von deutschen Reedern.

Anfang Juli 2008 befanden sich 1.314 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 43,13 Mio. BRZ für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 1.052 Handelsschiffe mit 29,6 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 62,2 Mrd. US-Dollar. In Deutschland werden 97 Schiffe mit 1,82 Mio. BRZ im Wert von ca. 4,6 Mrd. US-Dollar gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren Ende Juni 2008 China mit 619 Schiffen und 15,4 Mio. BRZ, Südkorea mit 260 Schiffen und 17,6 Mio. BRZ, Rumänien mit 51 Schiffen und 1,8 Mio. BRZ, Japan mit 23 Schiffen und 1,65 Mio. BRZ sowie Vietnam mit 58 Schiffen und 1,2 Mio. BRZ und Polen mit 19 Schiffen und 0,4 Mio. BRZ. Die Neubaufträge für die restlichen 187 Schiffe mit 3,23 Mio. BRZ wurden an Werften in 18 Nationen vergeben.

Bis zum Ende des zweiten Quartals 2008 wurden von deutschen Reedern 64 Containerschiffe der Superpostpanamax-Klasse mit 9,2 Mio. BRZ, einer Stellplatzkapazität von 822.000 TEU und einem Investitionsvolumen von 10,6 Mrd. US-Dollar bestellt. Die Fertigstellung der Neubauten wird vorwiegend in den Jahren 2010 bis 2012 erfolgen.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit 523 bestellten Neubauten mit insgesamt 25,1 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 2.300.000 TEU. Darunter sind 187 Schiffe mit einer Kapazität bis 2.000 TEU, 99 Schiffe zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 118 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU, 55 Schiffe zwischen 6.000 und 10.000 TEU und 64 Schiffe mit mehr als 10.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 362 Stückgut- und Ro/Rofrachter, 249 Massengutschiffe, 106 Rohöl- und Produktentanker unterschiedlicher Größe, jeweils 50 Chemikalienentanker und Gastanker sowie 24 Fahrgastschiffe. ...



„BBC AMAZON“:
Das 2007 abgelieferte
Schwergutschiff der
Leeraner Reederei
Briese in San Franzisko.

Umweltschutz und Umwelttechnik

- 58 MARPOL VI – Fähr- und Feederverkehre
- 62 Treibhausgase
- 66 Ballastwasser
- 67 Wrackbeseitigung
- 68 Bunkerölübereinkommen
- 69 HNS

Schwefelemissionen: Weitere Reduzierung

Revision von MARPOL Annex VI und des NO_x-Technical Code



UMSTELLUNG:
Seeschiffe sollen bald schwefelarmen Treibstoff nutzen. Ob die Raffinerien diesen überhaupt herstellen können, ist aber bislang unklar.

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat sich in den letzten Jahren intensiv mit einer Verbesserung der Luftreinhaltung durch eine Verminderung der Emissionen von Schiffsmaschinen befasst. Mit dem Inkrafttreten der speziell die Emissionen regelnden Anlage VI des Meeresumweltschutzübereinkommens (MARPOL) im Mai 2005 war ein erster Anfang gemacht worden. Seit Inkrafttreten von MARPOL Annex VI ist nur noch ein maximaler Schwefelgehalt von 4,5 % im Schiffstreibstoff zulässig, in den küstennahen Schwefelemissionssondergebieten (SECAs) lediglich noch von 1,5 %. Die

Ostsee ist seit Mai 2006 eine SECA, die Nordsee seit August 2007.

Globale Regelung angestrebt

Sofort nach dem Inkrafttreten von MARPOL Annex VI ist der Revisionsprozess mit dem Ziel einer weiteren Senkung der Luftschadstoffe eingeleitet worden. Die Schifffahrt hat den Revisionsprozess grundsätzlich positiv begleitet. Sie hat sich insbesondere für eine globale Regelung zur Senkung der Luftschadstoffe im Rahmen von MARPOL Annex VI ausgesprochen, die wettbewerbsneutral ist. Gleichzeitig hat der

knapp 12 % durch den höheren Energieaufwand bei den Entschwefelungsprozessen in den Raffinerien zu rechnen sei.

Der VDR hat im Rahmen der Revision von MARPOL Annex VI auch gefordert, dass eine genaue Untersuchung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die gesamte Bilanz aller Verkehrsträger vorzunehmen ist. Der Verband hat deshalb besonders dafür plädiert, die Grenzwerte für die innereuropäischen Fähr- und Feederverkehre in Nord- und Ostsee nur so weit zu senken, dass die zu erwartenden Kostensteigerungen keine Rückverlagerungen vom Seeverkehr zu den hier konkurrierenden Landverkehren verursachen. Dies stünde in einem eklatanten Widerspruch zu der seit Langem verfolgten umfassenden Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft und der Bundesregierung, die wachsenden Verkehrsströme in möglichst großem Umfang über See abzuwickeln. In mehreren Stellungnahmen und Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium hat der VDR daher gefordert, dass im Rahmen des Revisionsprozesses der besonderen Situation der innereuropäischen Fähr- und Feederverkehre in Nord- und Ostsee Rechnung zu tragen ist.

Auf der 57. Sitzung des IMO-Umweltausschusses MEPC im April 2008 wurden in der Arbeitsgruppe „Luftverschmutzung“ weitreichende Vorentscheidungen zur Senkung der Grenzwerte von SO₂ →

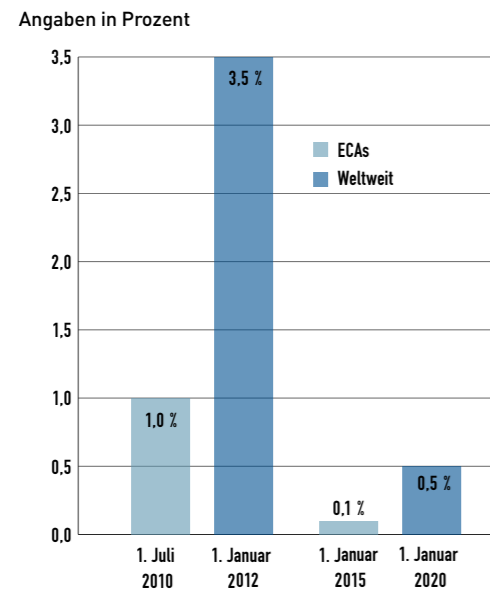
Verband aber auch immer deutlich gemacht, dass es durch eine Senkung der Grenzwerte von Schwefeldioxid (SO₂) und von Stickoxiden (NO_x) nicht zu einer Verlagerung von Emissionen kommen dürfe. So erfordern die Entschwefelungsprozesse in den Raffinerien einen höheren Energieaufwand und verursachen dadurch – wie auch die IMO-Expertenstudie vom 20. Dezember 2007 bestätigt hat – wiederum höhere CO₂-Emissionen. Die IMO-Expertenstudie kommt zu dem Schluss, dass als Folge einer allgemeinen Verwendung von Destillaten als Schiffsbrennstoff mit einer Erhöhung der CO₂-Emissionen von



VORBILD:
Die Schifffahrt ist
mit Abstand der
energieeffizienteste
Verkehrsträger.

→ und NOx getroffen. Die Absenkung dieser Grenzwerte wurde auf der 58. Sitzung des IMO-Umweltausschusses vom 6. bis 10. Oktober 2008 in London endgültig angenommen. Die revidierten Fassungen von MARPOL Annex VI und des NOx-Technical Code treten jeweils zum 1. Juli 2010 in Kraft. Die Grenzwerte des Schwefelgehalts im Bunkeröl werden gemäß der Revision von MARPOL Annex VI stufenweise wie folgt gesenkt:

GRENZWERTE DES SCHWEFELGEHALTS



Die neuen Grenzwerte können auch durch Abgasnachbehandlung oder durch Verwendung noch weiter entschwefelter Rückstandsöle eingehalten werden.

Die Absenkung des weltweiten Grenzwertes für den Schwefelgehalt im Schiffsbrennstoff auf 0,5 % ab dem 1. Januar 2020 ist an eine für das Jahr 2018 vorgesehene Überprüfung gebunden, die klären soll, ob die geforderten Schiffsbrennstoffe von den Raffinerien rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden können. Falls die genannte Überprüfung ein negatives Ergebnis ergibt, kann der weltweite Einführungstermin des Grenzwertes von 0,5 % bis zum Jahr 2025 verschoben werden.

Spezifische Grenzwerte für Partikelemissionen sind im Rahmen der Revision von MARPOL Annex VI nicht beschlossen worden, weil die Senkung der Partikelemissionen mit der Senkung der Grenzwerte des Schwefelgehalts im Bunkeröl verbunden und damit signifikant ist.

Auf der 58. Sitzung des IMO-Umweltausschusses sind auch wesentliche Änderungen zum NOx Technical Code angenommen worden, die ebenfalls zum 1. Juli 2010 in Kraft treten. Die Änderungen sehen eine Absenkung der NOx-Grenzwerte in zwei Stufen um bis zu 80 % vor.

Auswirkungen auf die Fähr- und Feeder-schifffahrt

Die weitere erhebliche Absenkung des Schwefelgrenzwertes im Schiffsbrennstoff in ECAs (früher: SECAs) von 1 % auf 0,1 % ab dem 1. Januar 2015 wird erhebliche Auswirkungen auf die ausschließlich in ECAs operierenden Fähr- und Feederreederei-

reien haben. Sie führt zu einer massiven Verteuerung des Schiffsbrennstoffs in einer Größenordnung von 80 bis 100 %. Der Anteil der Bunkerkosten an den Schiffsbetriebskosten beträgt zum Teil mehr als 50 %. Die Frachtraten müssten – ausgehend von den heutigen Preisen – je nach Schiffstyp und Route um ca. 30 bis 50 % erhöht werden. Diese Preisanpassungen werden zu erheblichen Ladungsverlusten und einer Rückverlagerung von Verkehren vom Seeweg auf den Landweg führen. Für die südliche Ostsee schätzen Experten den Verlagerungseffekt auf ca. 30 %. Viele Relationen könnten nicht mehr wirtschaftlich betrieben und müssten eingestellt werden. Im Falle der Einstellung von Verkehren auf bestimmten Routen würde es zu einer vollständigen Verkehrsverlagerung „from sea to road“ der bisher transportierten Verkehrsvolumina kommen. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern führt die Absenkung des Schwefelgrenzwertes auf 0,1 % dazu, dass allein von deutschen Ostseehäfen täglich zusätzlich ca. 3.000 Lkw-Transporte wieder auf den Landweg verlagert werden. Dies entspricht ca. einer Million Ladungseinheiten pro Jahr. Hinzu kommt, dass eine Abwanderung dieser Verkehre auf die Landstrecken auch mit einem erheblichen Verlust von Arbeitsplätzen nicht nur in den Reedereien, sondern in der gesamten maritimen Wirtschaft, insbesondere auch den Hafenumschlagbetrieben, verbunden wäre.

Auch die Auswirkungen auf die Feederschifffahrt in Nord- und Ostsee wären erheblich. Das Verlagerungspotenzial wird von Experten aus Reedereien mit 1,6 Mio. TEU p. a. beziffert. Allein von Hamburg aus müssten schätzungsweise 1.700 Trailer pro Tag zusätzlich mit dem Lkw transportiert werden und von Bremerhaven aus ca. 1.100 Trailer pro Tag.

Die Auswirkungen durch die Revision von MARPOL Annex VI stehen damit in einem erheblichen Widerspruch zu der von der Bundesregierung und auch der Europäischen Kommission verfolgten Politik, Verkehre vom Landweg auf den Seeweg zu verlagern.

Die Absenkung des Schwefelgrenzwertes von 1 auf 0,1% ab 2015 ausschließlich in den ECAs führt zudem zu innereuropäischen Wettbewerbsverzerrungen. Hierdurch wird die maritime Wirtschaft in Nord- und Ostsee gegenüber anderen europäischen Fahrtgebieten benachteiligt. In den Fahrtgebieten Irische See, Mittelmeer und Schwarzes Meer gelten bis 2020 bzw. gegebenenfalls bis 2025 35 Mal höhere Schwefelgrenzwerte mit den damit verbundenen Ko-



FORSCHUNG:
Motorenhersteller arbeiten intensiv an weiteren
Verbesserungen der Schiffsmaschinen, um die
Emissionen noch weiter zu senken.

stenvorteilen für die dort operierenden Reedereien. Die Auswirkungen dieser unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen in Europa dürften vielfältig sein.

Wir haben uns wegen der zu erwartenden Auswirkungen an das Bundesverkehrsministerium gewandt mit dem Ziel, dass Lösungen zur Vermeidung der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen geschaffen werden. Ein erster Workshop hat am 3. Juli 2008 im Bundesverkehrsministerium in Bonn stattgefunden. In dem Workshop haben die betroffenen Fähr- und Feederreedereien die zu erwartenden Auswirkungen im Einzelnen dargelegt. Der Dialog soll am 8. Dezember 2008 fortgesetzt werden. Das Thema wird auch Gegenstand des Umwelt-Workshops auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz am 29./30. März 2009 in Rostock sein.

Zwischenzeitlich haben auch viele andere europäische Reederverbände und Regierungen dieses Thema aufgegriffen. Insbesondere Finnland und Schweden befürchten massive Auswirkungen nicht nur auf die maritime, sondern auf ihre gesamte Industrie. Das Thema steht auch bei der Europäischen Kommission auf der Agenda.

Am 7. November 2008 fand beim Europäischen Reederverband ECSA ein Gespräch mit Vertretern der EU-Kommission statt, an dem nationale Reederverbände und auch die betroffenen Fähr- und Feederreedereien teilgenommen haben. Die Europäische Kommission hat in diesem Gespräch zugesagt, bis Mitte 2009 eine Studie zu erstellen, in der die Auswirkungen der Absenkung des Schwefelgrenzwertes in ECAs von 1 auf 0,1 % ab 2015 untersucht werden soll.

Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt

Die Seeschifffahrt ist der energieeffizienteste Verkehrsträger. Dennoch unterstützt der VDR die IMO darin, die CO₂-Emissionsbilanz von Seeschiffen weiter zu verbessern.

In der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) finden derzeit Verhandlungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt statt. Sie ist als globaler Verkehrsträger bisher nicht in das Kyoto-Protokoll einbezogen worden. Die IMO ist gemäß Artikel 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls jedoch gefordert, globale Regelungen für die Seeschifffahrt zur Reduzierung der Treibhausgase und damit auch der CO₂-Emissionen zu treffen.

Die Seeschifffahrt ist sich ihrer Verantwortung für den Klimaschutz bewusst. Sie arbeitet ungeachtet ihrer schon hervorragenden CO₂-Bilanz unablässig daran, ihre Emissionen weiter zu reduzieren. Der Verband unterstützt daher die Arbeiten der IMO, die CO₂-Emissionsbilanz von Seeschiffen weiter nachhaltig zu verbessern.

In der Diskussion sind zum einen technisch-betriebliche Maßnahmen zur Emissionsreduzierung, wie die Einführung eines Energy Efficiency Design-Indexes (EEDI) für Schiffsneubauten sowie ein Ship Efficiency Management Plan. Zum anderen werden auch marktorientierte Instrumente, wie ein Emissionshandelssystem, diskutiert.

Der VDR befürwortet grundsätzlich die Einführung eines Energy Efficiency Design-Indexes für Schiffsneubauten. Bei der Ausgestaltung der Formel muss aber darauf geachtet werden, dass keine „Pa-



CO₂-EFFIZIENZ:
Die Schifffahrt hat nur einen äußerst geringen Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen, arbeitet aber weiter an Verbesserungen.



DIE ERDERWÄRMUNG kann auch neue Seegebiete öffnen.

graphenschiffe“ entstehen und Innovationen im Schiffbau durch die Formel nicht verhindert werden.

Auch die Einführung eines Ship Efficiency Management Plans (SEMP), der einen Katalog von betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen enthält, wird vom VDR unterstützt. Die in dem Katalog aufgeführten Maßnahmen sollten aber nicht Gegenstand eines weiteren obligatorischen Managementsystems werden, da die Reedereien bereits heute mit einer Vielzahl von administrativen Aufgaben belastet sind.

In der Diskussion ist auch die Einführung eines betrieblichen Indexes als Instrument (Self Assessment Tool) für die Reedereien zur Feststellung, wie sich der Brennstoffverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen entwickelt haben. Der VDR lehnt die Einführung eines betrieblichen Indexes strikt ab. Es ist in den Reedereien gängige Praxis, die Entwicklung des Brennstoffverbrauchs und damit auch die CO₂-Emissionen permanent zu überprüfen. Nach Ansicht des Verbandes bedarf es daher keines aufwändigen betrieblichen Indexes. Hinzu kommt, dass ein solcher Index auch nicht auf feststehenden Daten beruht, sondern von vielen Faktoren, wie Geschwindigkeit, Wetterverhältnissen etc. abhängig ist. Die Aussagekraft wäre damit begrenzt. Es kann zudem nicht ausgeschlossen werden, dass ein betrieblicher Index zu einem Wettbewerbsinstrument werden würde, obwohl er sich hierfür wegen seiner eingeschränkten Aussagekraft nicht eignet.

Der Verband befasst sich auch intensiv mit den verschiedenen in der Diskussion befindlichen Ansätzen zu einem Emissionshandelssystem. Auf →



HILFREICH:
Innovationen wie Zugdrachen an Frachtschiffen können helfen, den CO₂-Ausstoß weiter zu verringern.

→ der 57. Sitzung des IMO-Umweltausschusses Anfang April 2008 sind einige Grundsätze als Basis für zukünftige Regelungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen festgelegt worden. Danach müssen die Regelungen unter anderem

- tatsächlich zu einer Reduzierung der globalen Treibhausgasemissionen beitragen,
- für alle Flaggenstaaten gleichermaßen zur Anwendung kommen, um Ausweichmöglichkeiten zu verhindern,
- kosteneffektiv sein,
- in der Lage sein, Wettbewerbsverzerrungen zu beschränken oder zumindest zu minimieren,
- transparent und einfach zu verwalten sein.

Deutschland, Norwegen und Frankreich haben vor der Sitzung der Intersessional Working Group der IMO Ende Juni 2008 in Oslo Diskussionspapiere zu einem Emissionshandelssystem für die internationale Schifffahrt eingebracht. Die Papiere sind sehr offen formuliert. Deutschland betonte in seinem Papier, dass ein Emissionshandelssystem für die internationale Schifffahrt nur ein mögliches Instrument unter mehreren marktorientierten Instrumenten sei, die allesamt einer vertiefenden Betrachtung bedürfen.

Der VDR befasst sich in einer Expertengruppe intensiv mit den verschiedenen in der Diskussion befindlichen Lösungsansätzen. In einer ersten Stellungnahme vom 23. Juli 2008 hat der VDR dargelegt, dass im Rahmen der weiteren Untersuchungen die Pluralität und Komplexität der Seeschifffahrt berücksichtigt werden müssen. Anders als die energieintensive Industrie, die dem EU-Emissionshandel unterliegt, wird die Seeschifffahrt nicht von wenigen großen Konzernen betrieben. Die weltweit insgesamt ca. 52.000 Handelsschiffe sind in den verschiedensten Schiffsregistern in der ganzen Welt eingetragen. Es stellt sich daher die Frage, wie über ein Emissionshandelssystem sämtliche Reedereien und Schiffsregister erfasst werden sollen. Nach Auffassung des VDR darf die Seeschifffahrt als Teil der globalen logistischen Transportketten in einem Emissionshandelssystem nicht isoliert betrachtet werden. Das Seeschiff ist bereits heute der energieeffizienteste Verkehrsträger mit den niedrigsten CO₂-Emissionen pro Transportleistung. Im Falle der Einführung eines CO₂-Emissionsgrenzwertes für die Seeschifffahrt würde der CO₂-günstigste Verkehrsträger eingeschränkt mit den damit verbundenen Auswirkungen auf den Welthandel und die gesamte Weltwirtschaft.

Die Seeschifffahrt ist für die internationale Arbeitsteilung und den globalen Handel unverzichtbar.



VORREITER: Die Bundesregierung unter Kanzlerin Angela Merkel (im Bild links mit dem dänischen Amtskollegen Rasmussen) sieht sich als Vorreiter in Sachen Klimaschutz.

Allein 90% des interkontinentalen Güterverkehrs wird mit dem Seeschiff abgewickelt. Gleichzeitig trägt die Seeschifffahrt nach einer aktuellen IMO-Studie nur zu ca. 2,7% zu den globalen Emissionen bei. Im Vergleich der CO₂-Effizienzen der verschiedenen Verkehrsträger schneidet die Seeschifffahrt am besten ab. Nach Ansicht des VDR kann im Falle der Weiterverfolgung eines Emissionshandelssystems daher nur ein Ansatz in Betracht kommen, der alle Verkehrsträger in der gesamten Transportkette mit einbezieht. Dieser Ansatz kann zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen nur auf globaler Ebene zum Tragen kommen. Ein Emissionshandelssystem sollte daher darauf abzielen, in den gesamten Transportketten den Einsatz der energie- und emissions-effizientesten Verkehrsträger zu fördern. Dazu könnte ein solches Emissionshandelssystem zum Beispiel auf das jeweilige Importland bezogen werden, dessen Inlandsnachfrage die Transporte auslöst. Das Unternehmen, das den Auftrag für den Transport erteilt hat, wäre gehalten, im Rahmen der gesamten Transportkette zur optimalen Ausnutzung der CO₂-Zertifikate den jeweils energie- und emissions-effizientesten Verkehrsträger auszuwählen. Der Vorteil dieses Systems läge darin, dass durch den Einsatz der CO₂-günstigsten Verkehrsträger die CO₂-Emissionen in der gesamten Transportkette reduziert werden. Zugleich würde die von der EU-Kommission und der Bundesregierung verfolgte Politik unterstützt, Transporte von der Straße auf den Seeweg zu verlagern.

Im interkontinentalen Verkehr würden bei einem Import-Emissionshandelssystem dieselben Schiffstypen auf denselben Relationen miteinander konkurrieren, so dass ein permanenter Anreiz zur Verbesserung der CO₂-Emissionsbilanz gegeben wä-

re. Wie bei jedem anderen Emissionshandelssystem müssten auch bei einem Import-Emissionshandelssystem die Emissionen der einbezogenen Sektoren gemessen werden. Dafür müsste ein CO₂-Index für die jeweiligen Verkehrsträger definiert werden. Der VDR favorisiert einen für das jeweilige Schiff feststehenden Index, der nur durch nachträglich zertifizierte Maßnahmen verändert werden kann.

Nach der 58. MEPC-Sitzung Anfang Oktober 2008 in London ergibt sich folgender Zwischenstand: Die Formel für den Energy Efficiency Design Index wurde weiter entwickelt. Sie wird auch Gegenstand der nächsten Intersessional Working Group der IMO im März 2009 sein. Auf dieser Sitzung soll auch der Ship Efficiency Management Plan im Einzelnen behandelt werden. Bei den marktorientierten Ansätzen konnten noch keine wesentlichen Fortschritte erzielt werden. Eine Reihe von Drittstaaten hat sich dagegen ausgesprochen, auf der Ebene der IMO eine Regelung zu treffen, die für alle Flaggenstaaten gleichermaßen zur Anwendung kommt. Sie begründen dies damit, dass auch das Kyoto-Protokoll zwischen den Annex I-Staaten und den übrigen Staaten differenziere. Aus Sicht des VDR ist es aber unbedingt erforderlich, zu globalen Lösungen zu gelangen, die wettbewerbsneutral sind. Der VDR setzt sich daher sowohl über den Europäischen Reederverband ECSA als auch die International Chamber of Shipping (ICS) für globale und wettbewerbsneutrale Lösungen ein.

Die Beratungen bei der IMO werden im März 2009 in einer Intersessional Working Group und im Juli 2009 auf der 59. MEPC-Sitzung fortgesetzt. Der VDR geht davon aus, dass es der IMO gelingen wird, geeignete Lösungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt zu schaffen.

Ballastwasser: Technische Zulassungen schleppend

Wegen der schleppenden Ratifizierung des IMO-Übereinkommens von 2004 werden zunehmend nationale Regelungen zum Ballastwasseraustausch erlassen.

Das auf der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Februar 2004 verabschiedete Ballastwasser-Übereinkommen ist bislang noch nicht in Kraft getreten. Bisher haben erst 16 Staaten mit 14,24 % der Welthandelstonnage das Übereinkommen ratifiziert. Für das Inkrafttreten sind jedoch mindestens 30 Staaten mit mehr als 35 % der Welthandelstonnage erforderlich.

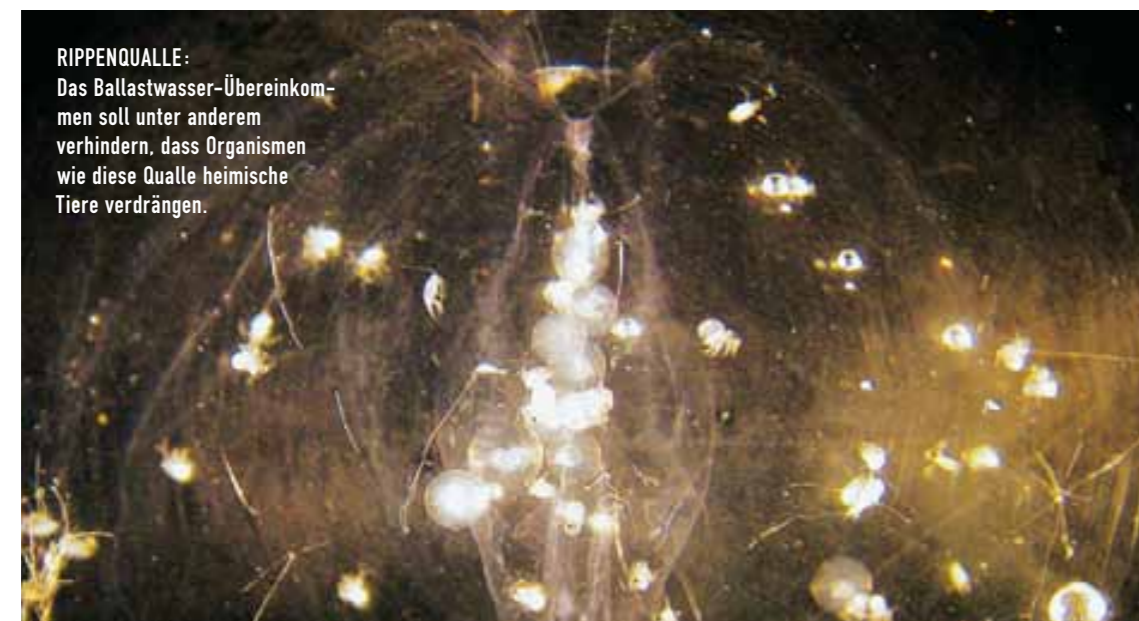
Die Verzögerung des Inkrafttretens der Konvention hat zur Folge, dass zunehmend nationale Regelungen geschaffen werden, die eine vorgezogene Einführung des Ballastwasseraustauschs gemäß dem D1-Standard des Übereinkommens mit den entsprechenden Nachweisen vorsehen. Diese Regelungen gelten unter anderem in einigen nord- und südamerikanischen Staaten, in Australien, Ägypten, Israel, Russland und der Ukraine. Die Mitgliedstaaten von HELCOM (Ostsee) und OSPAR (Nordsee und Nordatlantik) haben ebenfalls eine freiwillige Teilnahme gemäß dem D1-Standard beschlossen.

Aufgrund der langwierigen Testverfahren und der erforderlichen Nachweise für die Ballastwasserbehandlungsanlagen gemäß dem D2-Standard gibt es

weltweit bisher erst drei Anlagen mit der Typenzulassung durch einen Flaggenstaat, zwei weitere Anlagen wurden kürzlich von der IMO mit dem „Final Approval“ versehen. Die flaggenstaatlichen Zulassungen sollen in Kürze folgen. Weitere 24 Anlagen befinden sich derzeit in den verschiedenen Zertifizierungsphasen.

Der Internationale Reederverband (ICS) hatte im Jahr 2007 in einem bei der IMO eingebrachten Antrag auf die mangelnde Verfügbarkeit von Ballastwasseranlagen hingewiesen. Die IMO hat daraufhin die Ausrüstungsfrist für Neubauten ab 2009 um zwei Jahre verschoben. Danach müssen neu konstruierte Schiffe mit einer Ballastwasserkapazität von weniger als 5.000 m³ eine entsprechende Behandlungsanlage gemäß dem D2-Standard erst bis zur zweiten Jahresbesichtigung oder bis spätestens zum 31. Dezember 2011 vorweisen.

Die Beratungen bei der IMO über die begleitenden 14 Richtlinien des Ballastwasser-Übereinkommens wurden auf der letzten Sitzung des IMO-Umweltausschusses (MEPC 58) Anfang Oktober 2008 ebenfalls abgeschlossen. Damit wurde auch die Richtlinie G2 zur Probennahme an Bord in eine praktikable Formulierung gebracht. ...



RIPPENQUALLE:
Das Ballastwasser-Übereinkommen soll unter anderem verhindern, dass Organismen wie diese Qualle heimische Tiere verdrängen.



ABWRACKWERFT:
Der Dokumentarfilm „Eisenfresser“ (2008) hat die Zustände auf einigen Abwrackwerften beschrieben.

Schiffsrecycling: IMO-Konvention fertig gestellt

Das IMO-Übereinkommen zum Schiffsrecycling könnte 2013 in Kraft treten.

Kernpunkt ist die Erstellung einer verbindlichen Schadstoffliste für alle Schiffe.

Bislang wurden außer Dienst gestellte Schiffe in vielen Fällen nicht fachgerecht entsorgt. So werden Schiffe auf Stränden in Südostasien unter unzulänglichen Bedingungen gestrandet und abgebaut, wobei die Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter sowie die Umwelt gefährdet werden.

Bereits 1999 bildete sich daher eine industrielle Arbeitsgruppe der führenden Internationalen Reederverbände (ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, ECSA) und veröffentlichte 2001 den „Industry Code of Practice on Ship Recycling“, der sich mit der Vermeidung gefährlicher Substanzen an Bord bereits während der Konstruktionsphase des Schiffes befasste. Diese Dokumentation bildete die Basis für die ersten IMO-Richtlinien im Jahre 2003 und die anschließende Erarbeitung eines IMO-Übereinkommens für ein umweltgerechtes Schiffsrecycling. Auf erheblichen Druck besonders durch Umweltverbände und die Europäische Kommission, die am 21. Mai 2008 eine Entschließung zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen erlassen hat, wurde jetzt der Text des IMO-Übereinkommens abschließend beraten und zur Verabschiedung an eine Diplomatische Konferenz im Mai 2009 weitergeleitet. Danach beginnt der Ratifizierungsprozess, der voraussichtlich zu einem Inkrafttreten der Konventi-

on im Jahr 2013 führen wird. Kernpunkt des Übereinkommens ist die Erstellung einer Schadstoffliste, in der alle toxischen Stoffe wie Asbest, PCB, Ozon abbauende Gase und die noch vor einiger Zeit häufig verwendeten TBT-haltigen Außenhautanstriche erfasst werden müssen. Die Konvention gilt für Neubauten ebenso wie für Schiffe der fahrenden Flotte größer als 500 BRZ. Das sind weltweit ca. 50.000 Schiffe, für die die Reeder dann innerhalb von fünf Jahren die Listen erstellen und durch eine Klassifikationsgesellschaft zertifizieren lassen müssen. Dies erfolgt durch einen Gefahrstoffexperten, der Schiff und Ausrüstung bewertet. Die Dokumentation ist eine Art Schadstoff-Bauplan, anhand dessen sich die eingebauten Teile mit den darin enthaltenen Schadstoffen lokalisieren lassen. Die Verantwortung dafür liegt bei der Neubauerwerft und deren Zulieferfirmen und bei bestehenden Schiffen bei der betreffenden Reederei. Das noch zu verabschiedende IMO-Übereinkommen enthält auch Richtlinien für die Zertifizierung und Auswahl von Schiffsrecycling-Werften sowie Regelungen für einen verbesserten Arbeitsschutz. Inwieweit die entsprechenden Staaten in Südostasien das Übereinkommen ratifizieren und durch eine Umsetzung in nationales Recht die Arbeitsbedingungen verbessern werden, bleibt abzuwarten. ...

Bunkerölübereinkommen

Ende November dieses Jahres trat nach sieben Jahren das Übereinkommen in Kraft, das die zivilrechtliche Haftung bei Bunkerverschmutzungsschäden regelt.

Am 21. November 2008 ist das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (Bunkeröl-Übereinkommen) völkerrechtlich in Kraft getreten und gilt ab diesem Datum für die Bundesrepublik Deutschland als Vertragsstaat des Übereinkommens.

Gegenstand des Bunkeröl-Übereinkommens ist die Haftung des Schiffseigentümers (im Seeschiffsregister eingetragener Eigentümer, Bareboat-Charterer, Vertragsreeder oder Ausrüster/Manager, also dem mit der Betriebsführung Beauftragten des Schiffs) für Verschmutzungsschäden, die außerhalb des Schiffs durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden. Der räumliche Anwendungsbereich beschränkt sich dabei auf Verschmutzungsschäden innerhalb der Hoheitsgebiete, der Küstenmeere und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen der Vertragsstaaten.

Der Eigentümer eines in das Seeschiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000 ist verpflichtet, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für Verschmutzungsschäden in Höhe eines Betrags abzudecken, der den Haftungsgrenzen nach

den anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungen entspricht. P & I – Versicherungen stellen entsprechende Garantien im Rahmen ihrer Versicherungsverträge über die Schiffe aus. Die International Group der P & I-Versicherungen hat sich über eine einheitliche Bestätigung der finanziellen Sicherheit durch eine „blue-card“ verständigt.

Eine gleichlautende Pflicht zur Aufrechterhaltung einer finanziellen Sicherheit besteht ebenfalls für die in das Seeschiffsregister eines Nicht-Vertragsstaats eingetragenen Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000, sofern diese einen Hafen im Hoheitsgebiet Deutschlands oder anderen Vertragsstaates anlaufen oder verlassen.

BSH stellt Bescheinigungen aus

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) stellt Ölhaftungsbescheinigungen nach dem Bunkeröl-Übereinkommen (CLC-BC) für in das deutsche Seeschiffsregister eingetragene Schiffe aus und bestätigt damit, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach dem Bunkeröl-Übereinkommen in Kraft ist.

Darüber hinaus stellt das BSH Ölhaftungsbescheinigungen nach dem Bunkeröl-Übereinkommen (CLC-BC) für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten aus, sofern diese einen Hafen im deutschen Hoheitsgebiet anlaufen oder verlassen, eine vor der Küste innerhalb des deutschen Küstenmeers gelegene Einrichtung anlaufen oder verlassen oder sich im Transit befinden.

Die Geltungsdauer der Bescheinigung entspricht der Geltungsdauer der nachgewiesenen Sicherheit. In der Regel entspricht die Geltungsdauer der Laufzeit der P & I – Versicherung von einem Jahr.

Die Ölhaftungsbescheinigung des BSH ist nach dem Bunkeröl-Übereinkommen (CLC-BC) an Bord des Schiffes mitzuführen. ...

BUNKERBARGE: Hier beim Bunkern der „Cap Polonia“ im Hamburger Hafen.



Gefährliche Güter: Ratifikation des Übereinkommens wird möglich

Nach Verabschiedung des Übereinkommens 1996 zeigten sich Schwierigkeiten, die Beiträge für gefährliche Güter in verpackter Form in praktikabler Weise zu erheben.

Eine IMO-Staatenkonferenz hat 1996 ein Übereinkommen zur Haftung von Schiffseigentümern für Schäden beim Transport gefährlicher Güter über See beschlossen, das bis heute trotz seiner grundsätzlichen Unterstützung durch die Schifffahrt noch nicht in Kraft getreten ist.

Das Übereinkommen sieht nach dem Vorbild des geltenden Ölhaftungsübereinkommens von 1992 vor, dass der Schiffseigentümer nach den Grundsätzen der Gefährdungshaftung für die von gefährlichen Gütern verursachten Personen-, Sach- und Umweltschäden je nach Schiffsgröße bis zu einer Höchstsumme von 100 Mio. SZR (ca. 114 Mio. Euro) haftet. Der Schiffseigentümer ist verpflichtet, das Haftungsrisiko zu versichern und eine Gefährdungshaftungsbescheinigung an Bord mitführen zu lassen. Weitergehende Schäden sollen – nach dem Vorbild des Übereinkommens von 1992 über die Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden – von einem Internationalen Gefährdungshaftungsfonds bis zur Höhe von 250 Mio. SZR (ca. 285 Mio. Euro) entschädigt werden. Die Beiträge zum Fonds sollen die Empfänger der gefährlichen Güter aufbringen.

Vorschläge der „Fokus-Gruppe“

Nach Verabschiedung des Übereinkommens zeigten sich alsbald erhebliche Schwierigkeiten, die Beiträge für gefährliche Güter in verpackter Form in praktikabler Weise zu erheben. Verpackte gefährliche Güter werden in der Praxis nicht nur mit Spezialschiffen, sondern auch auf nahezu allen Containerschiffen für eine Vielzahl von Empfängern befördert. Um das Problem zu überwinden, setzte die IMO 2007 eine

„Fokus-Gruppe“ ein, die dem IMO-Rechtausschuss in diesem Jahr Vorschläge für ein Protokoll zur Änderung des Übereinkommens zugeleitet hat.


Die „Fokus-Gruppe“ schlägt vor, die Empfänger verpackter gefährlicher Güter von der Beitragspflicht zu befreien, ohne die Entschädigungspflicht des Fonds für die von ihnen verursachten Schäden aufzugeben.

Die dafür nötigen Beiträge sollen die Importeure von Bulk Ladungen aufbringen. Um weiter dem Grundsatz der zwischen Schiff und Ladung geteilten Verantwortlichkeit Genüge zu tun, ist geplant, die Haftung der Schiffseigentümer für die von gefährlichen verpackten Gütern verursachten Schäden zu erhöhen. Der internationale Reederverband ICS hat sich damit einverstanden erklärt, wenn die Erhöhung moderat bleibt. Eine diplomatische Staatenkonferenz muss das Protokoll zur Änderung des Übereinkommens noch verabschieden. Wahrscheinlich wird sie in 2010 stattfinden.

Die Schifffahrt hat ein großes Interesse an dem Inkrafttreten des Übereinkommens. Es schließt eine rechtspolitische Lücke in der Reihe der internationalen seerechtlichen Haftungsübereinkommen, indem es die Entschädigungsvolumina über diejenigen des bislang noch für die Entschädigung von Gefährdungsschäden geltenden allgemeinen Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996 erheblich erhöht.

Andererseits gewährleistet das Übereinkommen die Kalkulierbarkeit der Haftung der Schiffseigentümer und ihrer Versicherer. Ein Inkrafttreten des Übereinkommens macht außerdem eigene Regelungen der EU überflüssig. ...





Personal und Ausbildung

- 72 Neue Kapazitäten (FS und FH)
- 74 Ausbildung seemännischer Nachwuchs
- 76 Nachwuchsgewinnung
- 78 Seearbeitsmarkt
- 79 Kaufmännische Aus- und Weiterbildung

Neue Kapazitäten an Fach- und Fachhochschulen der Fachrichtung „Nautik“

Die gemeinsame Anstrengung des VDR mit den Partnern im Maritimen Bündnis zeigt konkrete Erfolge: Die Plätze an den Seefahrtsschulen konnten massiv erhöht werden.



CUXHAVEN:
Studieren mit Blick auf die künftigen Arbeitsplätze.



WARNEMÜNDE:
Die Küstenländer konnten die Kapazitäten insgesamt um 88 Prozent erhöhen.

Im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung vereinbarten die Bündnispartner auf der 5. Nationalen Konferenz am 4. Dezember 2006 in Hamburg, die Ausbildungskapazitäten an den Fach- und Fachhochschulen signifikant auszubauen. Der Verband Deutscher Reeder hat auf der Maritimen Konferenz zugesagt, die Fach- und Fachhochschulen im Bereich Nautik in den Jahren 2007 bis 2009 mit insgesamt 3,0 Mio. Euro zu unterstützen. Zusätzlich werden die Fach- und Fachhochschulen durch Einzelmaßnahmen von Reedereien mit weiteren 13,0 Mio. Euro in den kommenden zehn Jahren gefördert.

Der Verband Deutscher Reeder und die in der maritimen Aus- und Weiterbildung engagierten Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern haben sich daraufhin am 9. März 2007 auf ein Verfahren zur Erhöhung der Anfängerkapazitäten an den Fach- und Fachhochschulen der Fachrichtung Nautik verständigt. Gemäß dieser Vereinbarung werden den Bundesländern jährlich jeweils 250.000 Euro zweckgebunden zur Verfügung gestellt. Durch die finanzielle Förderung sollen die Kapazitäten an den Fach- und Fachhochschulen im Bereich Nautik um 220 auf insgesamt 501 Plätze erhöht werden.

Neben einer Kofinanzierung befristeter Personalstellen werden im Wesentlichen Maßnahmen zur

Verbesserung der schulischen Infrastrukturen gefördert. Hierzu gehören beispielsweise technische Laboreinrichtungen wie Simulatoren und Funkanlagen, Lehrmittel und Erweiterungsbauten.

Numerus Clausus praktisch außer Kraft

Mit der finanziellen Förderung des Verbandes Deutscher Reeder, den von verschiedenen Reedereien zur Verfügung gestellten Mitteln und dem Engagement der Küstenländer sind mittlerweile 88 Prozent der zugesagten Kapazitäten von 501 Plätzen aufgebaut worden. Daran haben sich die Küstenländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Bremen zusätzlich mit rund 4,0 Mio. Euro und das Land Hamburg mit 1 Mio. Euro beteiligt.

Mit dieser vom Verband Deutscher Reeder und den Küstenländern begonnenen Zusammenarbeit ist bereits in diesem Jahr erreicht worden, dass sich der wieder eingeführte Numerus Clausus faktisch nicht auswirkte und alle studierwilligen Seeleute einen Platz an einer Fach- oder Fachhochschule in der Fachrichtung Nautik erhalten haben.

Im Ausblick auf die kommenden Jahre ist festzustellen, dass die in den Jahren 2006/2007 prognostizierte Kapazitätserhöhung die reale Nachfrage widerspiegelt und damit Erfolg hat. Inwieweit weitere Anstrengungen aller Beteiligten notwendig sind, wird im kommenden Jahr zu bewerten sein.



SIMULATOR:
Die Schiffsführung wird unter virtuellen aber realen Bedingungen geübt.

Ausbildung für den Seebetrieb

Die hohen Ausbildungszahlen haben sich stabil gehalten. Ein Erfolg der VDR-Nachwerbung ist das zunehmende Interesse an der Karriere als technische/r Wachoffizier/in.

Auch in 2008 liegen die Ausbildungszahlen konstant auf einem hohen Niveau, wobei eine leichte Verlagerung bei der Gewichtung der einzelnen Ausbildungswege gegenüber dem Vorjahr (Zahlen jeweils in Klammern) zu verzeichnen ist. Mitte Oktober 2008 waren 293 (345) Ausbildungsverträge über eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker durch die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) eingetragen und 101 (57) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die BBS ausgestellt. Damit hat sich die Situation des Vorjahres umgekehrt, in dem die Anzahl der OA-Bescheinigungen erheblich gesunken und die Anzahl der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverträge gestiegen war.

Das Bordpraktikum zur Fortbildung zum Schiffsmechaniker absolvierten mit Begleitung des Seemannischen Berufsförderungswerkes (SBW) im Berichtsjahr hingegen nur 2 (9) Metall- oder Elektrofacharbeiter, Matrosen oder Motorleute. Diese geringe Zahl ist auf die verlängerten Praktikumszeiten zurückzuführen.

Unter der Trägerschaft des SBW absolvierten bisher 42 (39) Zeitsoldaten der Marine ihr Praktikum als Vorstufe zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Auch bei diesem Weg könnten mehr Bewerber in den nachfragenden Unternehmen untergebracht werden. Derzeit liegen jedoch keine Bewerbungen mehr vor, obwohl der VDR intensive Kontakte mit den Berufsförderungsdiensten der Bundeswehr pflegt.

Die Fachhochschulen meldeten insgesamt 256 (248) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie 5 (10) Praxissemesterstudenten für die Schiffsbetriebstechnik. Die Fachschule Cuxhaven hat 2008 43 (46) Schüler auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht. Die Eckener Schule in Flensburg ermöglicht 21 (17) jungen Schiffsbetriebstechnischen Assistenten diesen Einstieg. Interessant an dieser Ausbildung ist der gleichzeitige Erwerb der Fachhochschulreife. Erneut sind 22 (22) Metall- und Elektrofacharbeiter in der Zählung enthalten, die eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst absolvieren, um ein technisches Befähigungszeugnis zu erwerben. Hier ist ein Rückgang der Bewerberzahlen zu verzeichnen, da der Landarbeitsmarkt diese qualifizierten Facharbeiter ebenfalls begehrt. Die meisten der 74 offenen Stellen konnte nicht besetzt werden.

Per 13. Oktober 2008 hatten 786 (795) junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschiffahrt begonnen. Eine Steigerung bei den

Auszubildenden zum Schiffsmechaniker kann in diesem Jahr noch erwartet werden, da diese Ausbildung - wie auch die zum Offiziersassistenten - jederzeit begonnen werden kann.

Die Situation an den Fach- und Fachhochschulen

Die Bewerberzahlen an den Fachhochschulen Nautik verringerten sich leicht. Dies gilt jedoch nicht für die Fachhochschulen in Bremen und Warnemünde, die noch keine Studiengebühren erhoben haben. Die Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik verfügten über freie Kapazitäten. Anders ist die Lage bei den Fachschulen: Hier konnten zunächst sowohl in der Nautik als auch in der Schiffsbetriebstechnik nicht alle Bewerber aufgenommen werden. Durch Mehrfachbewerbungen entstanden jedoch in der Nautik wieder freie Kapazitäten. Ein Zeichen für den Wandel bei der beruflichen Zielsetzung ist die komplette Auslastung der Fachschulen Schiffsbetriebstechnik. Die angespannte Lage der Fachschulen 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, was für diesen Personenkreis nur an der Fachschule möglich ist.

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigte wie auch in den vergangenen Jahren ein noch stärker in Richtung Nautik geneigtes Bild. Es wurden in 2007 272 unbegrenzte Befähigungszeugnisse zum nautischen Wachoffizier, jedoch nur 73 Befähigungszeugnisse zum technischen Wachoffizier neu ausgestellt. In 2006 waren es 185 nautische und ebenfalls 73 technische Befähigungszeugnisse. Aufgrund der jetzt erheblich gestiegenen Zahlen im technischen Bereich geht der VDR davon aus, dass die Anzahl der ausgestellten Technischen Befähigungszeugnisse ab 2008 zunächst moderat, und in 2010 erheblich zunehmen wird.

Die abgefragten Berufswünsche der jungen Schiffsmechaniker zeigen auch ein großes Interesse an der Schiffsbetriebstechnik: Das Berufsziel Nautischer Schiffsoffizier äußerten in 2007 44 %, das Ziel Technischer Schiffsoffizier 34 % der Abschlussprüflinge. Nur 10 % streben eine Tätigkeit als Schiffsmechaniker an, 12 % wechseln den Beruf. Damit bedarf es auch im Bereich der Schiffsbetriebstechnik einer Anpassung der Ausbildungskapazitäten, um dem gestiegenen Interesse Rechnung zu tragen.



SIMULATOR: Student der Nautik auf der virtuellen Brücke.



PRAXIS: Hapag-Lloyd bildet auf den Ausbildungsschiffen gezielt aus.



SEA ACADEMY: Beluga bietet Praxissemesterstudenten ein eigenes Lehrdeck.

Der Weg zum Kapitän

KAPITÄN	
mind. 1 Jahr Seefahrtszeit als Erster Nautischer Offizier	mindestens 3 Jahre Seefahrtszeit als Wachoffizier
Erster Nautischer Offizier	
mind. 1 Jahr Seefahrtszeit als Wachoffizier	
Erster Nautischer Wachoffizier	
nach dem Studium	
Befähigungszeugnis Nautischer Wachoffizier	
4 Semester Fachschule Nautik (verkürztes Studium zum Diplom möglich)	6 Semester Fachhochschulstudium Nautik mit Abschluss Diplom mit Abitur oder Fachhochschulreife
Nachzuweisende Praxiszeiten	
Realschulabschluss: Praktikum „Schiffsbetriebstechnischer Assistent der Seefahrtschule Cuxhaven“	
Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker	
Abitur oder FH-Reife: 12 Monate prakt. Ausbildung und Seefahrtszeit als Nautischer Offiziersassistent	
2 x 6 Monate Praxissemester im achtsemestriigen Fachhochschulstudiengang	

Der Weg zum Schiffsmechaniker

SCHIFFSMECHANIKER	
Jahr 3	Berufsschule 3. Schulzeitblock Abschlussprüfung am Ende des 3. Blocks
	Ausbildungsstätte Schiff Ausbildung und Einsatz im Gesamtschiffsbetrieb
Jahr 2	Berufsschule 2. Schulzeitblock Zwischenprüfung am Ende des 2. Blocks
	Überbetriebliche Ausbildungsstätte Grundbildung in Metallbearbeitung und Brandabwehr
Jahr 1	Ausbildungsstätte Schiff Ausbildung und Einsatz im Gesamtschiffsbetrieb
	Berufsschule 1. Schulzeitblock
Voraussetzungen und Eigenschaften	
Mindestens Hauptschulabschluss • Seediensstauglichkeit für Decks- und Maschinendienst • Mindestalter 16 Jahre (sonst Einverständniserklärung der Eltern) • handwerkliches Geschick und technisches Interesse • gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik • Teamfähigkeit • Bereitschaft und Fähigkeit, sich in Englisch zu verständigen	

Karrieren an Bord und an Land

Die Information über Berufe in der Seeschifffahrt trägt Früchte: Immer mehr junge Menschen entscheiden sich für eine Karriere an Bord oder an Land.

Die Berufsaufklärung des Verbandes Deutscher Reeder ist gegenüber dem Vorjahr erneut ausgeweitet worden. Während in der Vergangenheit ausschließlich über die Bedeutung der Seeschifffahrt und die Karrieren an Bord informiert wurde, ist das Programm 2008 um Informationen über den Lehrberuf „Schiffahrtskauffrau/-mann“ ergänzt worden. Die Zielgruppe der Informationskampagne sind zum einen Schüler mit dem Ziel eines mittleren oder hohen Bildungsabschlusses. Zum anderen werden zunehmend die Multiplikatoren wie Lehrer und Berufsberater und insbesondere auch Eltern angesprochen. Es zeigt sich, dass gerade die Haltung der Eltern bei der Berufswahl eine wichtige Rolle spielt.

Präsenz auf berufskundliche Messen

Um alle potentiellen Zielgruppen zu erreichen, bilden die kommerziellen berufskundlichen Messen in Hamburg, Berlin, Karlsruhe, Köln, München, Hannover, Leipzig sowie Halle, Magdeburg, Potsdam und Frankfurt/Oder nach wie vor die effektivste Plattform. Durch die attraktive Ausstellung des VDR werden insbesondere auch im Binnenland Personen für die Seeschifffahrt interessiert, die sich ohne diese Präsenz nicht erreichen ließen. Die Teilnahme an den Berufsmessen „Nordjob“ und „Chancen“, die von den Industrie- und Handelskammern organisiert werden, hat sich ebenfalls bewährt. Insgesamt hat der VDR an 22 kommerziellen Messen teilgenommen, was nahe-



TEAM: In der Ausbildung lernen junge Menschen bereits, dass Seeschifffahrt immer Teamarbeit heißt.



SCHÜLERPRAKTIKUM: Das wichtigste Instrument, um Interessierte mit der Realität an Bord vertraut zu machen.

zu einer Verdoppelung gegenüber 2007 entspricht.

Ein wichtiger Partner sind nach wie vor die Agenturen für Arbeit, die in Zusammenarbeit mit dem VDR eine umfassende Berufsinformation betreiben. So hat der VDR in 27 Berufsinformationszentren berufskundliche Vortragsveranstaltungen durchgeführt. Gleichzeitig hat der VDR in den Agenturen für Arbeit Berufsberater geschult und informiert. Darüber hinaus war der Verband mit seiner Ausstellung auf 76 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen präsent. Gestiegen ist auch die Beteiligung an schulischen Berufsinformationstagen, die im Norden Deutschlands an 9 Schulen durchgeführt wurden. Der direkte Erfolg dieser Berufsaufklärung und Informationskampagne ist nach Aussage der Zentralen Heuerstelle Hamburg anhand der eingehenden Bewerbungen nachzuweisen.

Das Schülerpraktikum als wichtigstes Instrument in der Gewinnung von seemännischem Nachwuchs war Dank des Engagements der Beteiligten auch in 2008 sehr erfolgreich. Es ist ein sehr effektives und für die beteiligten Unternehmen einfaches Mittel der Nachwuchsgewinnung. Aus den sehr ansprechenden Berichten der Praktikanten spricht die Ernsthaftigkeit, mit der sie ihre Zeit an Bord betrachten. Insgesamt konnten 110 Bewerberinnen und Bewerber durch den VDR in ein Praktikum an Bord vermittelt werden, was einer Vermittlungsquote von 96 % (Vorjahr: 84 %) entspricht.

Rückflaggung verstärkt Nachfrage nach Bordpersonal

Besonders Kapitäne und Schiffsingenieure sind stark gesucht.

Auf Schiffen unter deutscher Flagge waren nach der Statistik der See-Berufsgenossenschaft Ende 2007 insgesamt 13.686 (Vorjahr: 13.119) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.235 (4.212), die der ausländischen Schiffs-offiziere 1.317 (1.147), die der deutschen Schiffsleute 1.750 (1.864) und die der ausländischen Schiffsleute 3.052 (2.857). Die Anzahl der deutschen und ausländischen Auszubildenden zum Schiffsmechaniker sowie der Nautischen und Technischen Offiziersassistenten, die bei der deutschen See-Sozialversicherung versichert sind, betrug Ende 2007 910 (802) und ist somit erheblich gestiegen. Im Bereich des Wirtschaftspersonals sowie des sonstigen fahrenden Personals ist mit 1.028 (1.003) deutschen sowie 1.367 (1.234) ausländischen Arbeitnehmern kaum eine Veränderung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Der Anteil der Offizierinnen ist weiter angestiegen und liegt nun bei zwei Prozent. Von den Schiffs-offizierinnen führen 5 (6) als Kapitäninnen und 70 (63) als nautische und technische Führungskräfte. 31 (19) als Fach- oder Hilfskräfte Deck oder Maschine sowie als Schiffsmechanikerinnen und 46 (29) als Auszubildende zur Schiffsmechanikerin sowie 13 (14) als Offiziersassistentinnen.

Seearbeitsmarkt angespannt

Im 3. Quartal 2008 waren in der Zentralen Heuerstelle in Hamburg (ZHH) noch etwa 396 Seeleute gemeldet. Bis dahin waren 227 neue Stellen gemeldet und auf diese Stellen 87 Seeleute vermittelt worden. Im Berichtszeitraum war insgesamt ein reger Zugang bei den offenen Stellen mit entsprechend erfolgreichen Vermittlungen zu verzeichnen, was auf die Rückflaggungswelle zurückzuführen ist.

Ein immer kleiner werdender Kreis von Arbeitssuchenden mit einem naturgemäß größer werdenden



13.686: So viele Seeleute waren auf Schiffen unter deutscher Flagge beschäftigt.

Anteil an schwieriger zu vermittelnden Personen erschwerte die Aufgabe der Zentralen Heuerstelle Hamburg. Nach wie vor gibt es bei der Berufsgruppe der Kapitäne keine Entspannung auf der Nachfrageseite. Derzeit stehen den 27 gemeldeten Stellengesuchen für Kapitäne (Befähigungszeugnis ohne Einschränkung) nur 53 gemeldete Bewerber gegenüber. Noch angespannter ist die Bewerberlage bei den Schiffsingenieuren. Auf jeden gemeldeten technischen Schiffs-offizier kommen mehr als vier Stellenangebote. Schiffsmechaniker stellen die größte Gruppe Arbeitssuchender Bewerber im Segment der gewerblichen Facharbeiter an Bord (58) dar. Entsprechend lebhaft war die Bewegung am Arbeitsmarkt. Dennoch sind auch sie als nicht verfügbar gemeldet, weil auf jedes Stellenangebot nur durchschnittlich zwei Bewerber kommen.

Unter dem Gesichtspunkt des bereits seit langem festgestellten Mangels an Technischen Schiffs-offizieren soll hier erneut auf die Wichtigkeit dieses Seiteneinstiegs für Metall- oder Elektrofacharbeiter zum Erwerb des Technischen Befähigungszeugnisses hingewiesen werden. Trotz der derzeit gemeldeten 74 Bordplätze konnten bislang nur 22 Bewerber vermittelt werden.

Kaufmännische Berufsbildung: Steigende Ausbildungszahlen

Internationalisierung der Bildungsgänge bringt Fortschritt, aber auch Probleme.

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge für Schiffskaufleute hat sich erneut um ca. 10 % erhöht. Insgesamt wurden 2008 fast 440 Ausbildungsverträge geschlossen, gut 200 mehr als im Jahre 2000. Neben der traditionellen Ausbildung im dualen System gibt es mittlerweile verschiedene Alternativen, die von den Bewerbern nachgefragt und den Ausbildungsbetrieben angeboten werden. Dabei handelt es sich weitgehend um Studiengänge mit mehr oder weniger großen Praxisanteilen. In Bremen läuft bereits seit einiger Zeit der Bachelor-Studiengang „Shipping and Chartering“ mit dem Ziel, eine besonders praxisnahe, aber auch fachwissenschaftlich fundierte Ausbildung zu vermitteln. Die künftigen Tätigkeitsfelder der Studenten sollen zwar schwerpunktmäßig im Bereich „Shipping and Chartering“ liegen, doch ist das Studium so breit angelegt, dass Einsätze in der gesamten internationalen Verkehrswirtschaft und Logistik denkbar sind. Zum Studiengang gehören englischsprachige Ausbildungsmodule und ein Praxissemester im Ausland.

Ab Herbst 2008 bietet die Hamburg School of Business Administration (HSBA) den ebenfalls praxisorientierten Studiengang „Shipping and Ship Finance“ an. Auch dieser Studiengang ist englischsprachig und international ausgerichtet. Die fachspezifischen Module „Shipping and Ship Finance“ machen allerdings nur ca. ein Drittel der Studiendauer aus, während die übrige Studienzeit durch allgemeine betriebswirtschaftliche Inhalte abgedeckt wird. Die Praxisorientierung des Studiengangs mit Abschluss Bachelor of Arts (BA) ist jedoch noch stärker als in Bremen ausgeprägt, da die Absolventen während des dualen Studiums 32 Wochen pro Jahr im Unternehmen und 20 Wochen an der HSBA verbringen. In frühestens drei Jahren werden die Unternehmen wissen, für welche Positionen in den Betrieben sie geeignet sind.

Die Position des traditionellen dualen Systems, nach dem

Schiffskaufleute an den Berufsschulen ausgebildet werden, wird dadurch zwar nicht gefährdet. Doch wird befürchtet, dass den Berufsschulen und den Unternehmen, die weiterhin eine alleinige Ausbildung im dualen System bevorzugen, die besseren Bewerber abhanden kommen. Insofern sind einzelne Berufsschulen dabei, ihre Ausbildungsgänge aufzurüsten, um es Schiffskaufleuten zu ermöglichen, parallel zur dualen Ausbildung den Bachelorabschluss zu erreichen. Der Aufrechterhaltung des deutschen dualen Berufsbildungssystems kommt im Rahmen der europäischen Bildungspolitik eine große Bedeutung zu. Da Berufsbildungssysteme in Europa überwiegend schulisch geprägt sind, nimmt Deutschland eine besondere Stellung ein. Diese Situation macht es erforderlich, die Ausbildungsgänge im dualen System im Rahmen der laufenden Harmonisierungsbemühungen richtig zu positionieren, um nicht nur eine Vergleichbarkeit der Berufsabschlüsse zu gewährleisten, sondern die unterschiedlichen Ausbildungsgänge auch korrekt zu bewerten. Es hat allerdings den Anschein, als ob qualifizierte deutsche Berufsabschlüsse im dualen System im verabschiedeten europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) keine ausreichend hohe Bewertung erfahren. Hier sollten seitens der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft noch Nachbesserungen eingefordert werden.



SCHIFFFAHRTSKAUFLEUTE: Die Berufsschulen müssen sich gegen Bachelor neu positionieren.

Arbeits- und Sozialrecht

- 82 HTV-See 2008
- 83 ILO Seearbeitsübereinkommen
- 84 STCW: Mindestruhezeiten

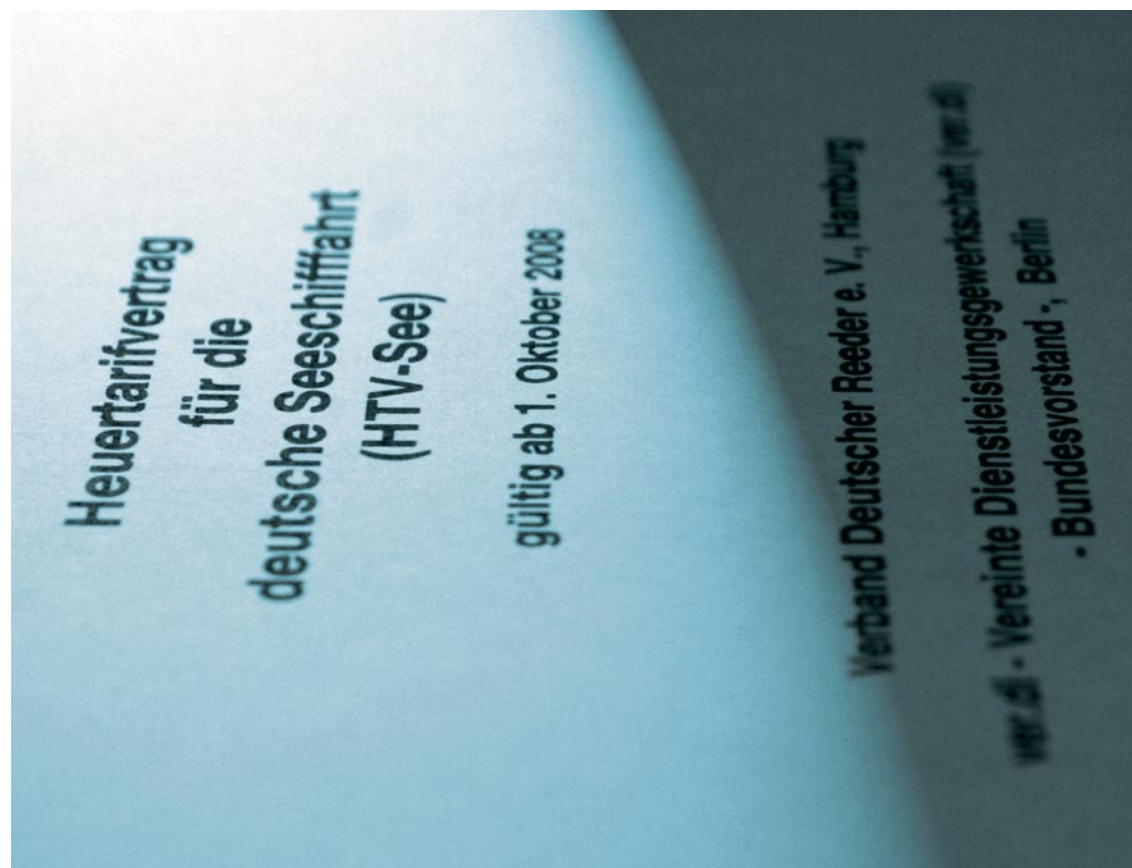
HTV-See 2008: Schwierige Verhandlungsrunden

Der neue Heuertarifvertrag zwischen der Tarifgemeinschaft des VDR und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di gilt bis mindestens zum März 2010.

Die Tarifgemeinschaft des VDR und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di haben sich nach zwei schwierigen Verhandlungsrunden im September 2008 auf den Abschluss eines neuen Heuertarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt geeinigt. Der Tarifabschluss sieht eine Anhebung der Heuern zum 1. Oktober 2008 um linear 5,25 Prozent vor. Die Gesamtvergütungen der Beschäftigten auf Schiffen bis 1.600 bzw. bis 3.500 BRZ sind mit Wirkung vom 1. Oktober 2008 zusätzlich um 0,7 Prozent linear angehoben worden. Damit liegt das Tarifniveau der Beschäftigten auf diesen Schiffen nunmehr bei

92,5 Prozent des allgemeinen Tarifniveaus. Darüber hinaus haben sich die Tarifvertragsparteien darauf verständigt, den Erstattungsbetrag für eine berufsspezifische Versicherung von 18,00 auf 21,00 Euro pro Jahr zu erhöhen. Die Erstattung erfolgt gegen einen entsprechenden Nachweis.

Der jetzt gültige Heuertarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von 18 Monaten. Er kann erstmals zum 31. März 2010 mit einer Frist von einem Monat, zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Frist von drei Monaten zum Ende eines Kalendervierteljahres gekündigt werden.



HTV-SEE: Vereinbarung ist eine Anhebung der Heuern um linear 5,25 Prozent.



GENF: Am Sitz der ILO (oben rechts) wurde das Seearbeitsübereinkommen verhandelt.

ILO-Seearbeitsübereinkommen 2006 – Sozialpartnervereinbarung

Die EU- Mitgliedstaaten sollen das Seearbeitsübereinkommen noch vor Ende 2010 ratifizieren. Der VDR unterstützt den Abschluss einer Sozialpartnervereinbarung.

Am 7. Februar 2006 wurde das Seearbeitsübereinkommen auf einer Seeverkehrstagung der Internationalen Seearbeitsorganisation (ILO) einstimmig angenommen. Das neue Übereinkommen fasst mehr als 60 ILO-Konventionen und Empfehlungen in einem Regelwerk zusammen. Die Bundesregierung hat im August 2006 erklärt, die ILO-Seearbeitskonvention zügig ratifizieren zu wollen. Das federführende Bundesministerium wird voraussichtlich in den nächsten Monaten einen Entwurf zur Umsetzung der ILO-Konvention in nationales Recht vorlegen. Bislang ist die Konvention von den Staaten Liberia, Bahamas und den Marshall Islands ratifiziert worden.

Am 7. Juni 2007 hat der Rat die EU-Mitgliedstaaten ermächtigt, das Seearbeitsübereinkommen in Bezug auf Teile, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, zu ratifizieren. Gleichzeitig hat der Rat die Mitgliedstaaten aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zur Ratifizierung des Übereinkommens möglichst bis zum 31. Dezember 2010 zu treffen. Erklärtes Ziel des Rates ist es damit, dass die ILO-Konvention auch in den EU-Mitgliedstaaten zur Anwendung kommt. Vor diesem Hintergrund haben die Sozialpartner, der Europäische Reederverband ECSA und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) Mitte 2007 Verhandlungen über eine Vereinbarung zur Umsetzung von Teilen der ILO-Seearbeitskonvention in den EU-Mitgliedstaaten aufgenommen. Ziel war es dabei, eine 1:1-Umsetzung der Konvention zu erreichen und darüber

hinaus gehende Regelungen zu vermeiden. Der VDR hat sich daher für den Abschluss der Sozialpartnervereinbarung ausgesprochen.

Die Verhandlungen von ECSA und der ETF haben am 9. November 2007 zu dem Abschluss einer Sozialpartnervereinbarung geführt, die nach Prüfung durch den juristischen Dienst der EU-Kommission am 19. Mai 2008 formal unterzeichnet wurde. Die Vereinbarung orientiert sich strikt an einer 1:1-Umsetzung der ILO-Seearbeitskonvention. Nach Abschluss der Vereinbarung haben die Sozialpartner den EU-Verkehrskommissar ersucht, den Text der Vereinbarung gemäß Art. 139 Abs. 2 des EG-Vertrages durch Beschluss des Rates auf Vorschlag der EU-Kommission in eine EG-Richtlinie zu übernehmen.

Am 2. Juli 2008 hat die EU-Kommission daraufhin einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Sozialpartnervereinbarung vorgelegt. Im Falle der Annahme dieses Vorschlags durch den Rat wären die Mitgliedstaaten verpflichtet, 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie die in ihr enthaltenen Regelungen in nationales Recht zu übernehmen. Das Inkrafttreten der Regelungen in den EU-Mitgliedstaaten ist aber an das Inkrafttreten der ILO-Seearbeitskonvention geknüpft. Das bedeutet, dass die Regelungen erst 12 Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über eine Bruttoreizungszahl von mindestens 33 % der Welthandelsflotte verfügen, in Kraft treten.

STCW: Mindestruhezeiten

Die Verhandlungen zur Harmonisierung von STCW-Code und ILO-Regeln dauern an. Abweichende Regelungen müssen auch nach dem STCW-Code zulässig sein.



KÜSTENVERKEHRE:
Besondere Regelungen zur
Mindestruhezeit erforderlich.



RUHEZEITEN: Die in STCW-Code und ILO-Seearbeitsübereinkommen festgehaltenen Mindestruhezeiten sorgen für Sicherheit.

Derzeit findet in der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation (IMO) eine Überarbeitung des STCW-Code (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) statt. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollen auch die Höchstarbeits- bzw. Mindestruhezeitregelungen der ILO-Seearbeitskonvention und des STCW-Code miteinander harmonisiert werden. In die ILO-Seearbeitskonvention wurden die Bestimmungen der ILO-Konvention Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe von 1996 übernommen. Nach der ILO-Seearbeitskonvention darf die Höchst-arbeitszeit

- 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden
- 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht überschreiten oder die Mindestruhezeit darf
- 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden
- 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht unterschreiten. Gemäß der ILO-Seearbeitskonvention können die Mitgliedstaaten Ausnahmen von den festgelegten Beschränkungen zulassen. Dem trägt die Regelung in § 89 a Absatz 1a Seemannsgesetz Rechnung, nach der in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrages in einer Betriebs- oder Bordvereinbarung abweichende Regelungen zur Höchstarbeits- bzw. Mindestruhezeit vereinbart werden können. Der STCW-Code sieht aus Safety-Gründen insoweit eine Mindestruhezeit von 70 Stunden in einem Zeitraum von sieben Tagen vor.

In einer ganzen Reihe von Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen ist von der Möglichkeit Ge-

brauch gemacht worden, abweichende Regelungen zu treffen. Die Öffnungsklausel in § 89 a Absatz 1a Seemannsgesetz ist insbesondere für die Verkehre mit häufigen Hafenanläufen von größter Bedeutung.

Im Rahmen der Beratungen zur Harmonisierung der ILO-Seearbeitskonvention und des STCW-Codes hatte die EU-Kommission bei der IMO einen Antrag eingebracht, der eine wörtliche Wiedergabe der ILO-Regelung im STCW-Code vorsah. Dieser Antrag enthielt – anders als die ILO-Regelung – aber nicht die Möglichkeit, durch Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung von den vorgegebenen Zeiten abzuweichen. Der VDR hatte sich daraufhin gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine vollständige Übernahme der ILO-Regelungen im STCW-Code ausgesprochen, damit auch weiterhin die Möglichkeit gegeben ist, durch Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung abweichende Regelungen zu treffen. Auch der Europäische Reederverband ECSA und die International Shipping Federation (ISF) hatten sich gegenüber der EU-Kommission und der IMO für eine vollständige Harmonisierung des STCW-Codes mit der ILO-Konvention ausgesprochen.

Auf der Sitzung des IMO-Unterausschusses „Standards of Training and Watchkeeping“ im März 2008 und im Rahmen einer Intersessional Working Group im September 2008 konzentrierten sich die Beratungen daraufhin auf zwei Vorschläge, die beide eine dahingehende Regelung vorsehen, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage von internationalen Konventionen Ausnahmen von den zeitlichen Vor-

gaben zulassen können. Dabei darf allerdings eine Mindestruhezeit von 70 Stunden in einem 7-Tage-Zeitraum nicht unterschritten werden.

Eine Einigung konnte in den Beratungen noch nicht erzielt werden. Die International Transport Workers' Federation (ITF) hat sich auf der Sitzung im September 2008 dafür ausgesprochen, die Öffnungsklausel, wonach abweichende Regelungen durch die Mitgliedstaaten bis zu einer Mindestruhezeit von 70 Stunden in einem 7-Tages-Zeitraum zugelassen werden können, zu streichen. Diese Haltung der ITF ist aus Sicht der Arbeitgeber nicht nachvollziehbar, da auch die ILO-Seearbeitskonvention eine solche Öffnungsklausel enthält. Im übrigen haben auch die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in vielen europäischen Staaten Tarifverträge mit unterzeichnet, die abweichende Regelungen von den ILO-Vorgaben enthalten.

Der VDR hat sich daher nochmals an das Bundesverkehrsministerium gewandt und auf eine vollständige Harmonisierung der ILO-Seearbeitskonvention mit dem STCW-Code gedrungen. Das bedeutet, dass auch weiterhin die Möglichkeit gegeben sein muss, durch Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung von den Vorgaben der ILO-Konvention abzuweichen. Das Bundesverkehrsministerium hat zugesagt, sich weiterhin für eine vollständige Harmonisierung einzusetzen. Auch die anderen europäischen Reederverbände setzen sich vehement für eine Beibehaltung des Status quo ein. Die Beratungen zum STCW Code werden im Februar 2009 fortgesetzt.



MIND YOUR HEAD

Sicherheit

- 88 Piraterie
- 90 Gefahrenabwehr in der
Transportkette



Foto: Dreamstime

PIRATERIE: Eine ernsthafte Bedrohung.

Piraterie: Einsatz von Seestreitkräften erforderlich

Im Jahr 2008 sind die Übergriffe von Piraten auf Handelsschiffe am Golf von Aden eskaliert. Zum Schutz vor Geiselnahmen müssen jetzt Marineverbände eingreifen.

Obwohl die Piraterie im weltweiten Durchschnitt seit Jahren eher zurück geht, ist sie im Laufe des Jahres 2008 in den Gewässern um das Horn von Afrika eskaliert. In den Gewässern einer der wichtigsten Schifffahrtsstraßen der Welt wurden in 2008 schon über 200 Vorfälle registriert. Über 30 Schiffe wurden entführt und über 500 Seeleute als Geisel genommen. 3 deutsche Schiffe wurden entführt und nach Zahlung von Lösegeld ohne Schäden für die Besatzung wieder freigelassen. Insbesondere die Entführungen haben den Piraten weitere Mittel zur Erweiterung ihrer Überfälle verschafft. Die Weltgemeinschaft hat sich dieses ernstesten Problems nur zögerlich angenommen, obwohl seit über 6 Jahren Seestreitkräfte verschiedener Staaten mit einem Mandat der Vereinten Nationen die Seegebiete im Golf von Aden zur Abwehr von terroristischen Aktivitäten überwachen. Im Laufe des Jahres hat ein Umdenken begonnen. Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen hat die Staatengemeinschaft in zwei Resolutionen ermächtigt und sogar aufgefordert, den Nahrungsmittelhilfeleistungen über See nach Somalia und der internationalen Handelsschifffahrt Schutz zu gewähren. Der Europäische Rat hat im Herbst beschlossen, eine Einsatzgruppe aus Schiffen der Seestreitkräfte verschiedener Mitgliedstaaten in die gefährdeten Gewässer zu entsenden. Gleiches hat die NATO auf den Weg gebracht. Einzelne Staaten wie Frankreich haben darüber hinaus einseitige Maßnahmen zur Abwehr der Piraterie ergriffen.

Der Einsatz der Deutschen Marine zur Abwehr von Piraten wird in Deutschland überwiegend als nicht mit dem Grundgesetz vereinbar angesehen. Der Verband hat sich jedoch im Sommer an den Deutschen Bundestag gewandt und dringend darum gebeten, auch der Deutschen Marine in Zusammenarbeit mit anderen Marinen ein Mandat zur Abwehr von Piraten über die bloße Hilfeleistung bei unmittelbar stattfindenden Angriffen hinaus zu erteilen.

Grundgesetzänderung nicht notwendig

Der VDR hält eine Grundgesetzänderung wegen der eindeutigen Völkerrechtslage nicht für erforderlich. Nach seiner Auffassung genügt ein Beschluss des Deutschen Bundestages wie in allen anderen Fällen des Einsatzes der deutschen Streitkräfte im Ausland. Darüber soll noch vor der Verlängerung der Resolution des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen Anfang Dezember entschieden werden. Alle Anzeichen sprechen dafür, dass der Deutschen Marine ein Mandat für ein aktives Vorgehen gegen Piraten in Zusammenarbeit mit anderen EU-Mitgliedstaaten erteilt wird. Es besteht die berechnete Erwartung, dass dann durch Abschreckung oder eine begrenzte Zahl von direkten Aktionen das Problem wesentlich eingedämmt werden kann. Deutschland hat hier eine besondere Verantwortung, da es als größter Exporteur der Welt und Betreiber der drittgrößten Handelsflotte auf einen sicheren Seeverkehr besonders angewiesen ist.



SCHUTZ: Auch deutsche Marinesoldaten sollen bald die Handelsschifffahrt schützen.

Gefahrenabwehr

Noch immer könnte die 100-prozentige Containerdurchleuchtung im US-Verkehr verpflichtend werden. Das Land Bremen hat dazu ein Forschungsprojekt initiiert.

Die zu befürchtende Umsetzung des US-amerikanischen Gesetzes hinsichtlich einer 100%igen Containerdurchleuchtung in den Ladehäfen wird nach wie vor weltweit heftig diskutiert. Sämtliche betroffenen Handelspartner der USA sowie die entsprechenden Vertreter der Wirtschaft haben sich gegen diese Maßnahme ausgesprochen. Nach derzeitiger Einschätzung wird die Einführung der Verpflichtung zur Durchleuchtung sämtlicher Container zu gravierenden Störungen des Handels und der Verkehrsabläufe in den Häfen führen. Besonders Bremerhaven wird von einer solchen Regelung betroffen sein, da der Anteil der US-Container am Gesamtverkehr dort am größten ist.

Das Land Bremen ist aus diesem Grund derzeit bemüht, im Rahmen des Sicherheitsforschungsprogramms des Bundes ein Forschungsprojekt „Containersicherheit“ auf die Beine zu stellen, mit dem die Auswirkungen einer Umsetzung der amerikanischen Gesetzgebung auf die Ladehäfen, speziell Bremerhaven, untersucht werden sollen. Das vom Bremischen Senator für Wirtschaft und Häfen gemeinsam mit dem ISL und dem Fraunhofer Institut initiierte Projekt wird auch vom Verband Deutscher Reeder unterstützt.

Die Umsetzung des modernisierten EU-Zollkodex, der für Importe grundsätzlich Vorabmeldefristen von 24 Stunden vor Verladung im Abgangshafen vorsieht, wird sich vermutlich verzögern, da die elektronische Vernetzung aller EU-Zollstellen nicht rechtzeitig vollzogen werden kann, um den ursprünglich vorgesehenen Termin 1. Juli 2009 einzuhalten. Die Einführung dieses elektronischen Meldesystems wird sich deshalb vermutlich bis in das Jahr 2010 oder sogar bis 2011 verzögern. Eine Verpflichtung zur elektronischen Verflechtung aller Zolldienststellen haben sich die EU-Mitgliedstaaten spätestens bis 2012 auferlegt.

AEO-Zertifizierungen laufen schleppend an

Die Nachfrage von Kundenseite nach so genannten AEO-Zertifikaten (Authorized Economic Operator) war bisher äußerst gering. Dennoch hat bereits eine größere Zahl von Unternehmen Anträge auf Zulassung als AEO gestellt. Unter den wenigen Unternehmen, die bereits eine AEO-Zertifizierung erhalten haben, befindet sich allerdings bisher kein Seeschiffahrtsunternehmen, obwohl eine solche Zertifizierung künftig vermutlich von vielen Verladern als Gütesiegel der Dienstleister gefordert werden dürfte.

IMPORTE: Die Einführung der 24-Stunden Vorabmeldung wird sich wegen der IT-Probleme des Zolls noch bis 2010 oder 2011 verzögern.

DURCHLEUCHTUNG: Die vollständige Durchleuchtung aller Container (hier beim Zoll in Hamburg) gilt als extrem teuer und undurchführbar.



SICHERHEIT: Zahlreiche Maßnahmen haben zu erheblichem Mehraufwand für Reedereien und Hafengebiete geführt.

Der AEO-Status ist zwar für Schifffahrtsunternehmen nicht gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben, sondern eine freiwillige Option für interessierte Zollbeteiligte. Dennoch werden Unternehmen, die in internationale Transportketten eingebunden sind, kaum darum herumkommen, diesen Status zu erwerben. Insofern sind zwar Reeder, die nicht als Verfrachter/Carrier agieren, was die Gefahrenabwehr betrifft, mit dem ISPS-Code weitgehend abgesichert. Unternehmen aber, die sich gleichzeitig als Verfrachter/Carrier oder multimodaler Frachtführer betätigen, ist aus den oben genannten Gründen zu empfehlen, sich mit dem Erwerb des AEO-Status zu beschäftigen.

Leider gibt es bisher keine Verständigung über die gegenseitige Akzeptanz verschiedener Gefahrenabwehrzertifikate. So sollte zum Beispiel der europäische AEO-Status mit dem US-amerikanischen CTPAT (Customs and Trade Partnership against Terrorism) kompatibel sein. Beide Sicherheitssysteme sollten jeweils wechselseitig Anerkennung finden.

Der Hang, die Gefahrenabwehrsysteme bzw. Antiterrormaßnahmen durch zusätzliche Maßnahmen weiter auszubauen, hält unvermittelt an. So ist der VDR derzeit darum bemüht, die Schifffahrt weitestgehend aus einem europäischen Gefahrenabwehr-

programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen herauszuhalten.

Hochsicherheitssiegel im US-Verkehr

Unverändert werden Diskussionen über den Einsatz elektronischer Siegel oder hochintelligenter, satellitengeschützter Überwachungssysteme für Container geführt. Diese Systeme werden in erster Linie von der Industrie propagiert, die sich mit der Produktion derartiger Module beschäftigt und in den schnell wachsenden Containerverkehren einen dankbaren Markt vermutet. Die schon weit fortgeschrittene Normung des elektronischen Siegels ist deshalb ins Stocken geraten. Andererseits ist erstmals mit dem 15. Oktober 2008 die Verwendung von Hochsicherheitssiegeln gemäß ISO/PAS 17712 im Verkehr mit US-amerikanischen Häfen verpflichtend geworden.

Um einen Überblick über die bestehenden und geplanten Gefahrenabwehrsysteme und -projekte zu schaffen, hat sich im Sommer 2008 beim Bundesverkehrsministerium der Arbeitskreis „Sicherheitsstrategie in der Logistik“ konstituiert. Der VDR ist in der Arbeitsgruppe „Schifffahrt/Häfen“ vertreten, die eine Bestandsaufnahme und Bewertung der Sicherheitsinitiativen für Schifffahrt und Häfen unternimmt.



Häfen, Transport und Seewege

- 94 Short Sea Shipping (NOK, FBB)
- 96 Hafeninfrastruktur, Hinterlandanbindung & Zufahrten
- 98 Lotswesen



ROSTOCK: LKW auf einer Scandlines-Fähre schonen die Umwelt.



HAMBURG: Große Containerschiffe laden auf Feeder um. Leider noch nicht häufig genug.

Neue Hindernisse für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg

Stark reduzierte Schwefelgrenzwerte beim Treibstoff sorgen für Beunruhigung in den Fähr- und Feederverkehren – der umweltschonende Seetransport wird benachteiligt.

Nicht zuletzt im 2008 veröffentlichten Masterplan Güterverkehr und Logistik wird auf die stetig steigenden Volumina der Transporte quer durch Europa – insbesondere im Nord-Süd-Korridor – hingewiesen und eine stärkere Einbeziehung der See- und Binnenschifffahrt als eine entlastende Maßnahme zur Entzerrung der europäischen Transitverkehre über Land betrachtet.

Im Masterplan wird deshalb erneut die Entwicklung eines Konzeptes zur Verlagerung von Straßen-

güterverkehr auf die See- und Binnenwasserstraßen vorgeschlagen. Mit einer kürzlich auf EU-Ebene veröffentlichten Studie wird zum wiederholten Male betont, dass der Kurzstreckenseeverkehr zwischen den EU-Staaten noch deutlich stärker zur Bewältigung des Verkehrswachstums beitragen könnte. Dazu bedarf es nach Auffassung der Autoren der Studie jedoch einer Verstärkung der Fördermaßnahmen für den Kurzstreckenseeverkehr sowie erweiterter Investitionen in die Seehäfen und die Seehafenhinterlandinfrastruktur.

Auch die Hafengebührensyste sollten nach Auffassung der Autoren stärker auf die Bedürfnisse der Kurzstreckenseeverkehre zugeschnitten werden.

Administrative Hürden

Die seit einigen Jahren laufenden EU-Förderprogramme für die Kurzstreckenseeverkehre rund um Europa stellen teilweise schon bei Antragstellung sehr hohe Anforderungen an die Projektbeteiligten oder verzerren gar in unzulässiger Weise den Wettbewerb. So lassen sich die „Motorways of the Sea“-Projekte nur mit erheblichem administrativen Aufwand auf die Beine stellen. Ebenso gibt es immer wieder Auseinandersetzungen darüber, welche Faktoren bei der Berücksichtigung eines Projektes im Rahmen der Europäischen Förderrichtlinie entscheidend sein sollen. Denn dort, wo regelmäßig großvolumige Güterströme bewegt werden, sind die „Motorways of the Sea“ praktisch schon vorhanden, und dort, wo es derartige Güterströme nicht gibt, bleiben künstlich mit Fördermitteln geschaffene Meeresautobahnen betriebswirtschaftlich unrentabel. Bei Marco-Polo-Projekten, die innovative Transporttechnik und optimierte multimodale Transportketten beinhalten sollen, handelt es sich häufig um Zuschüsse für ohnehin geplante Verkehrsverbindungen, so dass Mitnahmeeffekte nicht ausgeschlossen werden können. In den meisten Fällen bleiben zuschussfreie konkurrierende Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen von diesen Pro-

jekten nicht unberührt, sondern erhalten durch die vorgenommene Projektfinanzierung mit EU-Mitteln urplötzlich unlautere Konkurrenz. Die ursprüngliche Zusage der Kommission, derartige Konkurrenzsituationen bei der Auswahl der Projekte zu berücksichtigen, scheint sich – wie die jüngsten Projektzuschläge zeigen – nicht grundsätzlich einhalten zu lassen.

Sämtliche Förderprogramme des Kurzstreckenseeverkehrs dürften jedoch mittelfristig an Wirksamkeit verlieren, wenn die jüngsten Beschlüsse der IMO zur Schwefelreduzierung in den Schiffsbrennstoffen im Jahre 2015 Anwendung finden werden. Die vorgesehenen Absenkungen des Schwefelgrenzwertes von 1% auf 0,1% in ECAs (Emission Control Areas) wird zu einer signifikanten Erhöhung der Bunkerkosten führen. Bei einem Anteil der Bunkerkosten an den Schiffsbetriebskosten von teilweise mehr als 50 %, wird es dabei auf allen Relationen des Fähr- und Feederverkehrs zu massiven Rückwirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen kommen. Die von der Europäischen Kommission verfolgte Politik, mehr Verkehre von den Landstrecken auf den Seeweg zu verlagern, wird damit in ihr Gegenteil verkehrt.

Der VDR ist aus den genannten Gründen im politischen Raum darum bemüht, dass frühzeitig Instrumentarien geschaffen werden, mit denen befürchtete Verkehrsverlagerungen zurück vom Seeweg auf den Landweg vermieden werden. ...

Hafen- und Verkehrspolitik

Der Ausbau der Hinterlandanbindungen für die deutschen Seehäfen bleibt unabhängig von konjunkturellen Entwicklungen dringlich.

Die ungeheure Wachstumsdynamik des Welthandels über See hat die Häfen sowie ihre seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen zunehmend in den Brennpunkt der nationalen und europäischen Verkehrspolitik gerückt. Durch den europawärtigen Rückgang der Weltwirtschaftskonjunktur könnte der Eindruck entstehen, dass die ins Auge gefassten Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen für die deutschen Seehäfen sowie die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen an Bedeutung verlieren. Dies ist jedoch keineswegs der Fall, sondern sämtliche bereits geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur müssen auch weiterhin möglichst schnell in Angriff genommen werden. Selbst wenn der Welthandel in den kommenden Jahren nicht ganz so schnell wachsen sollte wie prognostiziert, wird es schwierig sein, insbesondere die Hafenhinterlandinfrastruktur rechtzeitig auf die wachsenden Güterströme einzustellen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Problematik bei Erstellung des Masterplans Güterverkehr und Logistik erkannt und weist dort auf die besondere strategische Bedeutung der See- und Binnenhäfen für die gesamte Volkswirtschaft hin. Es soll deshalb an der Erstellung eines nationalen Hafenkonzeptes gearbeitet werden, da es einer gemeinsamen Verantwortung von Bund, Ländern und Wirtschaft bedarf, um den bevorstehenden Herausforderungen des Infrastrukturausbaus zu begegnen. Die Hafenpolitik wird damit zu einer nationalen Aufgabe. Die

Seeverkehrswirtschaft begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich.

Im Zentrum eines nationalen Hafenkonzeptes sollen die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes noch stärker als bisher auf gesamtwirtschaftlich besonders wichtige Projekte der Infrastruktur- und Suprastruktur konzentriert werden. Dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße) räumt die Bundesregierung



BREMERHAVEN: Nach dem Ausbau des CT4 ist der Kai fast fünf Kilometer lang.

zusätzliche Einnahmen aus der LKW-Maut oder anderen Haushaltsmitteln gedeckt werden können, ist eine derzeit noch offene Frage.

Prinzip „Hafen finanziert Hafen“

Wie problematisch Hafenplanung und Hafeninfrastrukturfinanzierung derzeit sind, zeigt das Beispiel Hamburg, wo demnächst nach dem Motto „Hafen finanziert Hafen“ verfahren werden soll. Sollte sich dieses Finanzierungsprinzip tatsächlich durchsetzen, werden sicherlich alle am Seeverkehr und Hafenumschlag Beteiligten mit erheblichen Gebühren- und Kostensteigerungen zu rechnen haben. Ob sich dieser Weg im Wettbewerb mit anderen Häfen beschreiten lassen wird, bleibt abzuwarten.

Wie kritisch und fragil hafenpolitische Investitionsentscheidungen sind, wird ebenso am Beispiel der Hafenquerspanne in Hamburg deutlich. Nach mehr als 30 Jahren intensiver Diskussion über dieses Projekt soll nun ein völlig neuer Planungsauftrag erteilt werden. Die Kosten für das technisch sehr anspruchsvolle Projekt sind mittlerweile ohnehin weit verteilt, so dass die Refinanzierungsmöglichkeit über eine Maut zumindest in Frage zu stellen ist.

Ähnliches befürchten die Reeder im Übrigen bezüglich des laufenden Ausbaus des Panamakanals. Auch hier hat man die Sorge, dass sich die Ausbaukosten nicht im Rahmen der bisherigen Planungen bewegen, und durch weitere Gebührenerhöhungen finanziert werden müssen. Gleichzeitig müssen die Reeder am Panamakanal damit rechnen, dass dessen Kapazität sich im Laufe der Umrüstungsarbeiten nicht rechtzeitig an die wachsenden Verkehrsvolumina anpassen lässt und somit in den nächsten Jahren lange Wartezeiten vor den Schleusen entstehen können. Die internationalen Reederverbände haben die Panamakanalverwaltung bereits auf ihre Sorgen aufmerksam gemacht.

Vorrang ein, um in der Zukunft auch einem überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs begegnen zu können.

Bedenklich erscheint aus Sicht der Wirtschaft allerdings der Umstand, dass der Verkehrshaushalt erheblich unterfinanziert ist und damit viele Verkehrsprojekte, auch wenn sie auf der Prioritätenliste zu finden sind, unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit stehen. Ob diese Finanzierungslücken durch

GRÖSSENENTWICKLUNG DER CONTAINERSCHIFFE: Die Elbvertiefung soll den Weg für Großcontainerschiffe frei machen.



Baujahr ab 1980 (3. und 4. Gen) Länge: bis 295 m Kapazität: 3.000 bis 5.000 TEU Breite: bis 32,2 m Tiefgang: bis 13,5 m*



Baujahr ab 1992 Länge: bis 318 m Kapazität: rd. 6.000 TEU Breite: bis 42 m Tiefgang: 13,5 bis 14,5 m*



Baujahr ab 1997 Länge: bis 350,0 m Kapazität: rd. 9.000 TEU Breite: bis 46 m Tiefgang: bis 14,5 m*



In Fahrt/in Bau Länge: bis 400 m Kapazität: 12.000 TEU Breite: bis 56 m Tiefgang: bis 15,5 m*

*bezogen auf Salzwasser

Lotswesen: Außergewöhnlich starke Anhebung der Lotsgelder

Obwohl das in diesem Jahr geänderte Seelotsgesetz den Einstieg vereinfachen soll, sieht der VDR die Zukunft in einer speziellen Seelotsausbildung.

Die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen sollen im Berichtsjahr von € 9.228,- (Startwert 1. Januar 2008) auf € 9.632,- (Endwert 31. Dezember 2008) angehoben werden. Für das Revier WIROST liegen die Werte etwas darunter. Die Steigerungsrate ergibt sich aus der vereinbarten indexbezogenen Anhebung der Sollbetriebseinnahmen um 2,75% sowie einer pauschalierten Kompensation für fehlende Beitragszeiten in der Altersversorgung in Höhe von € 150,-. Dennoch werden die von den Nutzern der Lotsdienstleistungen zu entrichtenden Lotsgelder in einzelnen Tarifgebieten vermutlich in zweistelliger Prozenzhöhe steigen. Dies liegt zum Einem an einer Reduzierung der kalkulatorischen wöchentlichen Arbeitszeit um etwa eine Stunde und zum Anderen an einer Erhöhung des Fortbildungsanteils in der so genannten „Ausfallquote“ von bisher zwei auf fünf Tage. Beide Maßnahmen wirkend erhöhend auf die in den Revieren jeweils benötigte Lotsenzahl (Solllotsen).

Die Anhebung der Fortbildungszeiten ergibt sich aus der IMO-Resolution A960 (Recommendations on training and certification on operational procedures for maritime pilots other than deep sea pilots). In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Seelotsen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

(WSV) war hinsichtlich der sich aus der Resolution ergebenden Anforderungen ein Fortbildungsbedarf von insgesamt sieben Tagen p.a. festgestellt worden. Die damit noch fehlenden zwei Tage sollen in den kommenden Jahren nachtarifiert werden, soweit die Praxis ergibt, dass diese Zeiten seitens der Lotsen auch für die Fortbildung genutzt werden. Der gegenwärtige Arbeitsaufwand und der nach wie vor fehlende Nachwuchs werden dies möglicherweise gar nicht zulassen.

Die maritimen Wirtschaftsverbände hatten sich gegenüber der WSV insbesondere gegen die Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit sowie die pauschalierte Kompensation für fehlende Beitragszeiten in der Altersversorgung der Seelotsen ausgesprochen.

Änderung des Seelotsgesetzes

Um den Beruf des Seelotsen für potentielle Bewerber attraktiver zu gestalten, ist in diesem Jahr das Seelotsgesetz geändert worden. Bisher mussten Bewerber eine Seefahrtszeit von mindestens zwei Jahren innerhalb der letzten fünf Jahre in einer dem Befähigungszeugnis entsprechend nautisch verantwortlichen Position geleistet haben. Nun wurde eine Möglichkeit geschaffen, anstelle der Seefahrtszeit eine



NACHWUCHS: Die Reform der Lotsenausbildung geht nicht weit genug.

lotsspezifische, praxisorientierte Grundausbildung einzuführen, die allerdings nur auf Antrag einzelner Lotsenbrüderschaften für das jeweilige Seelotsrevier zugelassen werden soll. Der VDR hat sich gegen eine solche „Öffnungsklausel“ gewandt und sich statt dessen für eine von Beginn an spezifische Lotsenausbildung ausgesprochen. Ob die neue Regelung im Seelotsgesetz ausreicht, dem auf verschiedenen Revieren bestehenden Nachwuchsmangel erfolgreich entgegen zu wirken, bleibt abzuwarten.

Bei allen Maßnahmen, die seitens der WSV bezüglich des Seelotswesens getroffen werden, ist im Auge zu behalten, dass die ständige Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Seelotsen auf allen deutschen Revieren erhalten bleiben muss.

Englische Reviersprache denkbar

Das Gutachten über die Auswirkungen der Einführung der englischen Sprache als primäre Reviersprache im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist nun zwar mit nahezu zweijähriger Verzögerung abgeliefert worden, ruht aber seit einiger Zeit beim Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, der darüber befinden soll, inwieweit sich die Ergebnisse dieses Gutachtens politisch umsetzen lassen. Die Ergebnisse sind zwar noch nicht bekannt, doch lässt sich vermuten, dass sich die Gutachter eine Einführung

der englischen Sprache als primäre Reviersprache durchaus vorstellen können. Eine Umsetzung dieses Gedankens hätte erhebliche Auswirkungen auf die Gestaltung des Verkehrssicherungskonzeptes an der deutschen Küste. So wäre es künftig zum Beispiel für englischsprachige Kapitäne möglich, sich von der Lotsenannahmepflicht befreien zu lassen. Dies würde bedeuten, dass auf einigen Revieren mit hohen Fahrverkehrsanteilen die Solllotsenzahl erheblich reduziert werden könnte. Damit einhergehen könnte dann auch die seit vielen Jahren vom VDR eingeforderte Straffung der Prüfungsordnung, mit konsequenter Beschränkung auf Fragen, die konkret die Revierkenntnisse und die Verkehrssicherheit betreffen.

Mit gutem Beispiel voran geht diesbezüglich die Hamburg Port Authority (HPA) hinsichtlich einer Befreiung von der Lotsenannahmepflicht im Hamburger Hafen. Als ebenso beispielhaft können die Regelungen für die Gestaltung und Entwicklung der Tarife im Hamburger Hafenlotswesen gelten. So mussten die Hafenslotsgelder am 1. Oktober diesen Jahres erstmalig seit 1999 um 5,15% angehoben werden. Auch dieser Tarifanstieg ist zu einem wesentlichen Teil darauf zurück zu führen, dass (siehe oben) neue Vorgaben der International Maritime Organization (IMO) zum Training und zur Fortbildung der Lotsen umgesetzt werden mussten. ■

HAMBURG: Die HPA geht bei der Befreiung von der Lotsannahmepflicht vorbildlich voran.



Dokumentation

- 102 Präsidium
- 103 Geschäftsführung
- 104 Verwaltungsrat
- 105 Vorsitzende Kommissionen
- 106 Publikationen
- 107 Impressum

Das Präsidium



FRANK LEONHARDT
Vorsitzender (bis November 2008),
Leonhardt & Blumberg, Hamburg



RÖRD BRAREN
Reederei Rörd Braren, Kollmar



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



MICHAEL BEHRENDT
Vorsitzender (ab November 2008),
Hapag-Lloyd AG, Hamburg



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



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

Die Geschäfts- führung



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

BEHRENDT, MICHAEL

Hapag-Lloyd AG,
Hamburg

BINDER, GERHARD

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

BRAREN, RÖRD

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

KIRST, WULFERT

Peter Döhle Schifffahrts-KG,
Hamburg

KRANICH, ULRICH

Hapag-Lloyd AG,
Hamburg

LEONHARDT, FRANK

Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

LORENZ-MEYER, ROBERT

Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

MEIER-HEDE, DR. JENS

Schlüssel Reederei KG (GmbH & Co.),
Bremen

MEVES, DR. KLAUS

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-
Gesellschaft KG,
Hamburg

MEYNKÖHN, AXEL

Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH,
Wyk auf Föhr

OFFEN, CLAUS-PETER

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

OLTMANN, PETER

Schiffahrtsgesellschaft Oltmann Verwaltungs mbH,
Fredenbeck

PETERSON, KLAUS-DIETER

Reederei Hans Peterson & Söhne GmbH & Co. KG,
Rendsburg

PONATH, HELMUT

NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG,
Buxtehude

V. RANTZAU, DR. EBERHART

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

Transeste Schiffahrt GmbH,
Jork

THAMM, MICHAEL

AIDA Cruises,
Rostock

WEHR, JÜRGEN

Oskar Wehr KG (GmbH & Co.),
Hamburg

STAND: NOVEMBER 2008

Vorsitzende der VDR-Kommissionen

FINANZ- UND STEUER-KOMMISSION

MARKUS HEMPEL

Norddeutsche Reederei H. Schuldt GmbH & Co. KG,
Hamburg

RECHTS- UND VERSICHERUNGS-KOMMISSION

ROBERT LORENZ-MEYER

Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

NAUTISCH-TECHNISCHE KOMMISSION

FRANK LEONHARDT

Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

KOMMISSION FÜR LINIENFAHRT

JOACHIM A. KONRAD

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-
Gesellschaft KG, Hamburg

SOZIAL-KOMMISSION

HANS RUDOLF TIETJENS

BBC Burger Bereederungs Contor GmbH & Co. KG,
Burg/Dithmarschen

BERUFSBILDUNGS-KOMMISSION

RÖRD BRAREN

Reederei Rörd Braren,
Kollmar

KOMMISSION FÜR FÄHR- UND FAHRGASTSCHIFFFAHRT

AXEL MEYNKÖHN

Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH,
Wyk auf Föhr

DR. BERNHARD BRONS (STELLVERTRETER)

Aktien-Gesellschaft „Ems“,
Emden

KOMMISSION FÜR KÜSTENSCHIFFFAHRT

BERND BECKER

Bernd Becker Shipmanagement GmbH & Co. KG,
Jork

KOMMISSION FÜR TRAMPFAHRT

DETLEF REHDER

Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH
& Co. KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR TANKFAHRT

NN

KOMMISSION FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT

MICHAEL SCHROIFF

Unterweser Reederei GmbH,
Bremen

KOMMISSION FÜR BETRIEBSWIRTSCHAFT

NN

KOMMISSION FÜR KOMMUNIKATION

EVA GRAUMANN

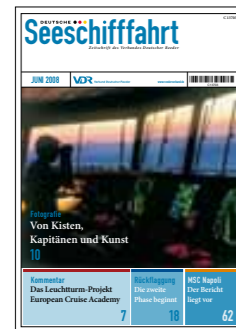
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-
Gesellschaft KG,
Hamburg

Publikationen des VDR: Informationen von der Quelle

Der VDR berichtet und informiert aus erster Hand: Mit der Fachzeitschrift „Deutsche Seeschifffahrt“, durch den Jahresbericht und Broschüren.



SABINE VIELMO AT SEA 2008



Nachrichten, Reportagen, Hintergründe

Die Fachzeitschrift „Deutsche Seeschifffahrt“ berichtet über die wichtigsten Entwicklungen aus der Welt der Schifffahrt - aber auch aus den eng verbundenen Bereichen Häfen, Schiffbau, Meeresforschung und Umwelt. Ein Blick auf den maritimen Buchmarkt und historische Beiträge runden das Bild ab. 11 Ausgaben und fast 1000 Seiten bot die Redaktion im Jahr 2008. Zum zweiten Mal in Folge wurde die „DS“ mit dem „Silver Award“ des Corporate Publishing ausgezeichnet, eine Art Oscar der Firmenzeitschriften.

AUSGEZEICHNET:
DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT

VDR-Kalender 2008

Ein Bild der modernen Seefahrt wie sie Seeleute tagtäglich erleben, bietet der VDR-Kalender. Für die Ausgabe 2008, die wieder in Zusammenarbeit mit der „Edition Panorama“ erschien, konnte eine der bekanntesten zeitgenössischen Schiffsfotografinnen gewonnen werden, Sabine Vielmo, die seit Jahren mit ihren maritimen Arbeiten Furore macht.

VDR-KALENDER 2008: SABINE VIELMO - AT SEA



Karrieren in der Seeschifffahrt

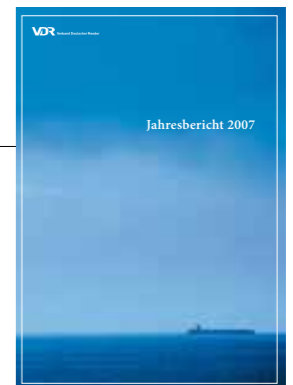
Die deutsche Seeschifffahrt hat in den vergangenen Jahren einen Aufschwung genommen wie kaum eine andere Branche. Das wichtigste Ergebnis: es sind viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Deswegen braucht es engagierte junge Menschen, die bereit sind, auch in jungen Jahren Verantwortung zu übernehmen. Für die Bordberufe gibt der VDR eine Reihe von Broschüren heraus, die über die Werdegänge informieren. Sie stehen im Internet und auf Papier zur Verfügung.

KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT: WWW.REEDERVERBAND.DE

Jahresbericht 2008

Der Jahresbericht des Verbandes Deutscher Reeder zieht Bilanz, fasst zusammen und bietet einen Ausblick auf die Zukunft. Auf rund 100 Seiten werden die wichtigsten Themen der deutschen Handelsschifffahrt übersichtlich und präzise beschrieben. Ein Kernpunkt der Berichte ist die Analyse der Märkte und der einzelnen Fahrtgebiete sowie der Statusbericht zur Tonnageentwicklung und zur Entwicklung der Flotte insgesamt.

VDR JAHRESBERICHT: ISSN 1866-7295 - ZU BESTELLEN UNTER VDR@REEDERVERBAND.DE



Impressum

Herausgeber: Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, 20354 Hamburg, www.reederverband.de, E-Mail: vdr@reederverband.de
 Redaktion: Max Johns, Uta Ordemann Lektorat: Dr. Ines Lasch Gestaltung: Lohrengel Mediendesign, Hamburg
 Fotos: Andryszak: 99; Arndt: 16, 98; Beluga: 75, 76; Briese: 22; Bundeswehr/PIZ Marine: 89; dpa: 65; Dreamstime: 10, 18, 32, 40, 56, 86, 88, 100; Erdtmann/NSB: 28 (4x); ESA: 35; EU-Kommission: 43, 44, 45; Fotolia: 20, 38, 58, 62, 79; Franck: 7, 103; Hamburg-Süd: 42, 90, 102; Hampel: 103; Hapag-Lloyd: 6, 34, 63, 75, 102; Hasenpusch: 52, 68; HCL: 91; Hoch Zwei/Henning Angerer: 95; IFM Geomar: 66; iStockphoto: 46, 70, 80, 92; Johns: 26, 50, 60, 72, 73, 75, 82, 83, 90, 102 (2x), 103; Lammel: 51; Lang: 64, 73; Lemme-Film: 67; MAN: 61; MPC: 53; NASA: 39; Navantia: 24; Petzold: 49; PSW: 14; Reederei Nord: Titelbild; Russ: 103; Scandlines: 94; Tjaden: 77, 78, 84, 85; UN: 36; Witthohn: 30 (2x), 96; WTO: 38
 Druck: Storck Druckerei, Hamburg ISSN: 1866-7295