

Jahresbericht 2009



Jahresbericht 2009

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen
Mitgliederversammlung in
Hamburg am 3. Dezember 2009

20



44



62



70

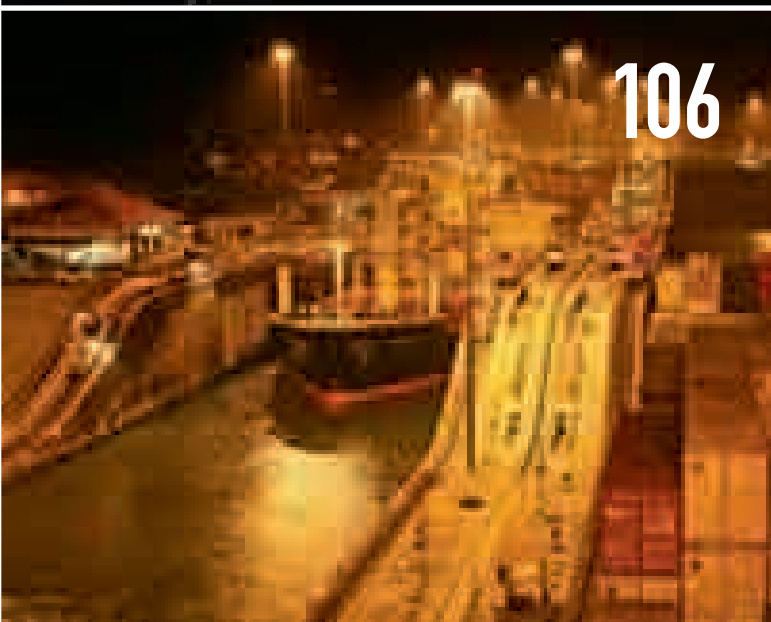


92



102





Vorwort vom VDR-Vorsitzenden Michael Behrendt	06
Überblick von Dr. Hans-Heinrich Nöll	08
... SCHWERPUNKTE 2009	10
Wirtschaftskrise Abkühlung	10
Klimapolitik VDR für Fondslösung	14
Piraterie Mehr Schutz	18
... GLOBALES UMFELD	20
Weltkonjunktur Abkühlung	22
Schifffahrtsmärkte Globale Entwicklung	26
Welthandelsflotte Weiter Zuwachs	38
Weltschiffbau Bestellungen eingebrochen	40
... INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT	44
Arktis Nördlicher Seeweg durchquert	46
Rotterdam Regeln Ratifizierung ohne Deutschland	50
HNS Haftung für Gefahrgüter	51
Internationales Organisationen und Beziehungen	52
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN EUROPA	54
Strafrecht Vereinheitlichung	56
EU-Schiffssicherheitspaket Parlament stimmt zu	57
Passagierrechte Verordnung im Parlament	58
Konsortien Rechtssicherheit	59
Seeverkehr Strategie und Blaubuch	60
Meerespolitik Deutschland und Europa	61
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND	62
Schifffahrtspolitik Erfolgreiche Standortpolitik	64
HGB Reform des Seehandelsrechts	65
Tonnageentwicklung Steigerung	66
... UMWELT	70
Schwefel Verkehrsverlagerungen vermeiden	72
Häfen Weniger Emissionen	74
Bunkeröl Übereinkommen in Kraft	77
Ship Recycling Umweltschonend	78
Ballastwasser Schleppende Ratifizierung	79
... PERSONAL UND AUSBILDUNG	80
Ausbildung Für die Zukunft	82
Seearbeitsmarkt Stabile Nachfrage	86
Nachwuchsgewinnung Berufsaufklärung des VDR	88
Kaufmännische Ausbildung Rückgang	89
STCW Überarbeitung und Modernisierung	90
... ARBEITS- UND SOZIALRECHT	92
ILO Seearbeitsübereinkommen	94
UVV Reform der Unfallverhütung	97
HTV Tarifliche Öffnungsklausel	98
Arbeitszeitregelungen Harmonisierung	99
See-BG Reform abgeschlossen	100
... SICHERHEIT	102
Container Keine komplette Durchleuchtung	104
Lascharbeitsplätze Mehr Sicherheit	105
... HÄFEN, TRANSPORT UND SEEWEGE	106
Hafenpolitik Nationales Hafenkonzept	108
... DOKUMENTATION	110
Zahlen Statistik	112
Präsidium & Geschäftsführung	118
Verwaltungsrat & Kommissionen	120
Publikationen & Impressum	122

Die Krise gemeinsam überwinden – 2010 wird ein entscheidendes Jahr



Das Schifffahrtsjahr 2009 ist noch schlechter verlaufen als vor einem Jahr zu befürchten war. Die Auswirkungen der Finanzmarktkrise treffen die Schifffahrt doppelt: Der durch sie ausgelöste Rückgang in der Realwirtschaft hat die Transportnachfrage und damit die Fracht- und Chartermärkte dramatisch einbrechen lassen.

Verstärkt wurde dieser Effekt noch dadurch, dass in den vergangenen Jahren neue Transportkapazitäten aufgebaut wurden und die Bestellungen neuer Schiffe einen historischen Höchststand erreichten. Die aktuellen und in den nächsten Jahren noch zunehmenden Überkapazitäten an Transportraum geben Anlass zu tiefer Sorge für viele Unternehmen in der Schifffahrt. Die Finanzmarktkrise und daraus resultierend die eigenen Probleme vieler Banken haben trotz aller staatlicher Stützungsmaßnahmen zugunsten des Finanzsektors die Kreditversorgung der Wirtschaft wesentlich verknappt. Die gestiegenen Anforderungen an die Banken nach Basel II wirken hier zusätzlich bremsend. Die traditionell besonders in Deutschland gebräuchliche Beschaffung von Eigenkapital für Schiffsinvestitionen auf dem freien Markt ist auf rund ein Fünftel des ursprünglichen Volumens gesunken. Viele Unternehmen stehen deshalb vor ernststen Problemen bei der Beschaffung von Fremd- und Eigenkapital für Investitionen oder zur Aufrechterhaltung des Betriebs.

Die staatlichen Maßnahmen zur Überbrückung der Krisensituation sind zu einem erheblichen Teil international abgestimmt und sollen durch Stabilisierung der Finanzmärkte den Hauptimpuls zur Wiederbelebung der Weltwirtschaft und des Welt Handels geben. Sie müssen im eigenen Interesse zusammen mit den Reedereien und Anteilseignern zur Überwindung der Krise beitragen. Staatliche Kriseninstrumente für mittelständische und größere Unternehmen wie das KfW-Sonderprogramm und der Wirtschaftsfonds Deutschland müssen ebenfalls in dazu geeigneter Weise angewendet werden.

Auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock im März konnte eine positive Bilanz der Schifffahrtspolitik der letzten Jahre gezogen werden. Der Schifffahrtstandort Deutschland hat sich quantitativ und qualitativ gut entwickelt. Die vom Verband auf der vorangegangenen Konferenz bis Ende 2008 zugesagte Zahl von mehr als 500 Schiffen unter deutscher Flagge wurde erreicht. Die Ausbildung von seemannischem Nachwuchs hat sich auf hohem Niveau stabilisiert. Mit der vom Verband zugesagten und geleisteten Unterstützung des Kapazitätsausbaus der Seefahrtsschulen der Küstenländer im nautischen Bereich konnte die Zahl der Studienplätze beträchtlich erhöht werden. In Rostock hat der Verband seine Zusagen auf die weitere Unterstützung von Ausbildung und Beschäftigung konzentriert und seine weitere Rückflaggungszusage der letzten Konferenz für mehr als 600 Schiffe bis Ende 2010 erneuert. Sie steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Schifffahrt bis dahin mindestens wieder auf das Niveau von 2006 verbessern.

Auch für die Seeschifffahrt ist der Klimaschutz ein beherrschendes Thema der nächsten Jahre. Trotz ihrer im Vergleich aller Verkehrsträger unübertroffenen Energieeffizienz und ihres geringen Anteils am weltweiten Gesamtausstoß von Kohlendioxid von nur knapp drei Prozent ist die Seeschifffahrt bereit, ihre Emissionen weiter zu verringern. Gefordert ist hier die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), die seit letztem Jahr intensiv daran arbeitet, die Emissionen aus Schiffsmotoren durch technische Verbesserungen an Schiff und Maschine zu senken. Auf der im Dezember 2009 stattfindenden Klimaschutzkonferenz in Kopenhagen kommt es darauf an, die IMO auch weiterhin mit dem Mandat für

die Schaffung eines verbindlichen Regelungsrahmens für die Schifffahrt zu betrauen. Dieser muss international einheitlich angewendet werden, kalkulierbar sein und bürokratischen Aufwand vermeiden. Der Verband ist gegen die Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel und tritt für die Errichtung eines Internationalen Klimaschutzfonds ein, der die Entrichtung einer Abgabe auf Schiffsbrennstoff in einen auf Ebene der IMO einzurichtenden Fonds der Vertragsstaaten vorsieht. Die Fondsmittel können insbesondere zur Senkung von Kohlendioxidemissionen in Ländern mit geringeren Reduktionszielen verwendet werden.

Die Piraterie ist auch in diesem Jahr vor allem in den Gewässern um das Horn von Afrika eine ernste Bedrohung für die Handelsschifffahrt geblieben. Die seit letztem Jahr verstärkten Einsätze von Marine-Einheiten vieler Staaten, darunter die EU-Operation ATALANTA unter Beteiligung der deutschen Marine, haben nur begrenzten Erfolg gehabt, weil die Piraten mit immer besserer Ausrüstung ihr Operationsgebiet ausgeweitet haben. Zum Glück wurden bisher alle entführten Handelsschiffe nach Zahlung von Lösegeldern wieder freigelassen, ohne dass Besatzungsmitglieder Schaden an Leib und Leben erlitten. Die internationale Politik bleibt gefordert, die Anstrengungen zur Eindämmung der Piraterie zu verstärken.

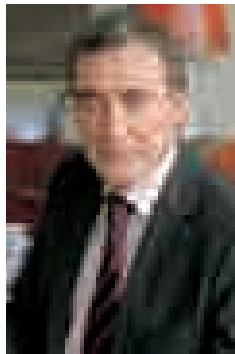
Die Schifffahrt hatte in den letzten Jahren einen klaren und richtigen Kurs, von dem sie durch die Wirtschaftskrise abgebracht worden ist. Die Anzeichen für eine Erholung der Weltwirtschaft mehrten sich. Die Schifffahrt muss jetzt gemeinsam mit Banken, Anteilseignern und staatlichen Stellen alle Anstrengungen unternehmen, um die Krise zu überwinden. Das Jahr 2010 wird dafür entscheidend sein. Die Schifffahrt bleibt langfristig der unverzichtbare Verkehrsträger in einer globalisierten Welt.



Michael Behrendt
Vorsitzender
Verband Deutscher Reeder

Weltwirtschaft nach dem Abschwung – Zeichen der Erholung, aber ein langer Weg für die Schifffahrt

Die Finanzmarktkrise hat die Weltwirtschaft und den Welthandel seit 2008 in ein tiefes Tal gerissen. Die Schifffahrt wurde 2009 hart getroffen und muss auch im nächsten Jahr mit weiter angespannten Verhältnissen rechnen. Erste Zeichen der Erholung gibt es zwar bereits, doch eine nachhaltige Erholung wird Zeit brauchen.



Die Weltwirtschaft durchläuft in diesem Jahr die schlimmste Krise seit Jahrzehnten. Sie wird vermutlich um 1,1 % schrumpfen. Die Industrieländer müssen mit einem Rückgang von 3,4 % rechnen, während sich in den Entwicklungs- und Schwellenländern lediglich das Wachstum auf 1,7 % abschwächen wird. Für den Welthandel hat das in 2009 einen Einbruch von knapp 12 % zur Folge.

Die Schifffahrt als wichtigster Träger des Welthandels ist nach ihrem Höhenflug bis 2008 von der Rezession besonders hart getroffen worden.

In dem für den deutschen Standort wichtigsten Segment der Containerschifffahrt muss mit einem Rückgang der transportierten Volumina um mehr als 8 % gerechnet werden. In nahezu allen

Fahrtgebieten sind die Frachtraten in der Linienschifffahrt drastisch eingebrochen. Stagnierende Betriebskosten und vorübergehend niedrigere Treibstoffkosten stehen dem nur geringfügig entgegen.

Der massiv gesunkene Bedarf an Transportkapazität hat in der Trampschifffahrt einen Absturz der Zeitcharterraten bis zu 80 % verursacht, so dass vielfach Tilgung, Zinsen oder sogar Betriebskosten nicht mehr verdient wurden. Obwohl mit 2 % der vorhandenen Stellplatzkapazität mehr ältere Tonnage abgewrackt wurde als in den sechs vorangegangenen Jahren, konnte dies den Abschwung ebenso wenig aufhalten wie das Auflegen von Schiffen in einer Größenordnung von ca. 10 %. Vor allem der in den letzten Jahren aufgebaute Bestellbestand wirkt sich trotz intensiver Bemühungen, ihn durch Abbestellungen, Veränderungen oder Verschiebungen zu verkleinern, sehr negativ aus. Dass seit einem Jahr fast keine Containerschiffe mehr bestellt wurden, entspannt die Lage noch nicht.

Ähnlich negativ, wenn auch unterschiedlich, verlief in diesem Jahr die Ratenentwicklung auch in anderen Segmenten wie der Tankschifffahrt und der

internationalen Fährschifffahrt, während die Bulkschifffahrt, die Kühlschifffahrt, die Mehrzweckschifffahrt und die Schleppschifffahrt zum Teil weniger hart getroffen wurden. An die positiven Ergebnisse der vergangenen Jahre anknüpfen konnte allein die Kreuzschifffahrt.

Die Schifffahrt ist Ende des Jahres 2009 in einer schwierigen Lage. Obwohl es Zeichen für eine Erholung der Weltwirtschaft gibt, wird die Erholung der Schifffahrt länger dauern. Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet für 2010 wieder mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1 % und des Welt Handels von 2,5 % - allerdings von einem niedrigeren Niveau als 2008.



Hans-Heinrich Nöll
Hauptgeschäftsführer

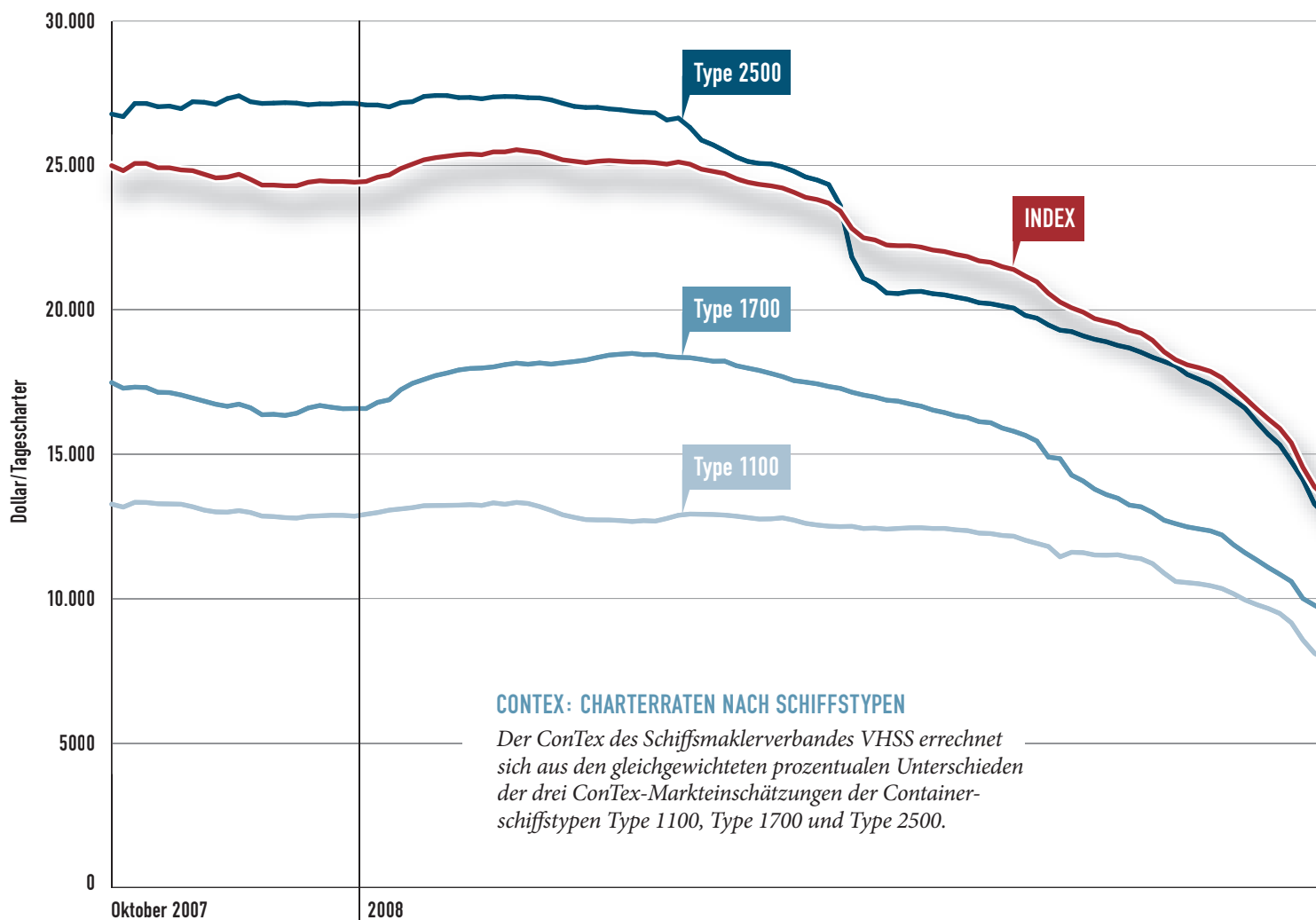
LEHMAN BRO

Schwerpunkt Wirtschaftskrise:
Historische Krise

THE R

Die wirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt hat sich 2009 dramatisch verschlechtert. Nach dem Zusammenbruch der Lehman-Bank im September 2008 hat die Finanzmarktkrise die Weltwirtschaft, den Welthandel und auch die Seeschifffahrt und Schiffsfinanzierung in eine tiefe Krise gestürzt.

LEHMAN: Auslöser für eine tiefe Krise der Seeschifffahrt und der Schiffsfinanzierung.



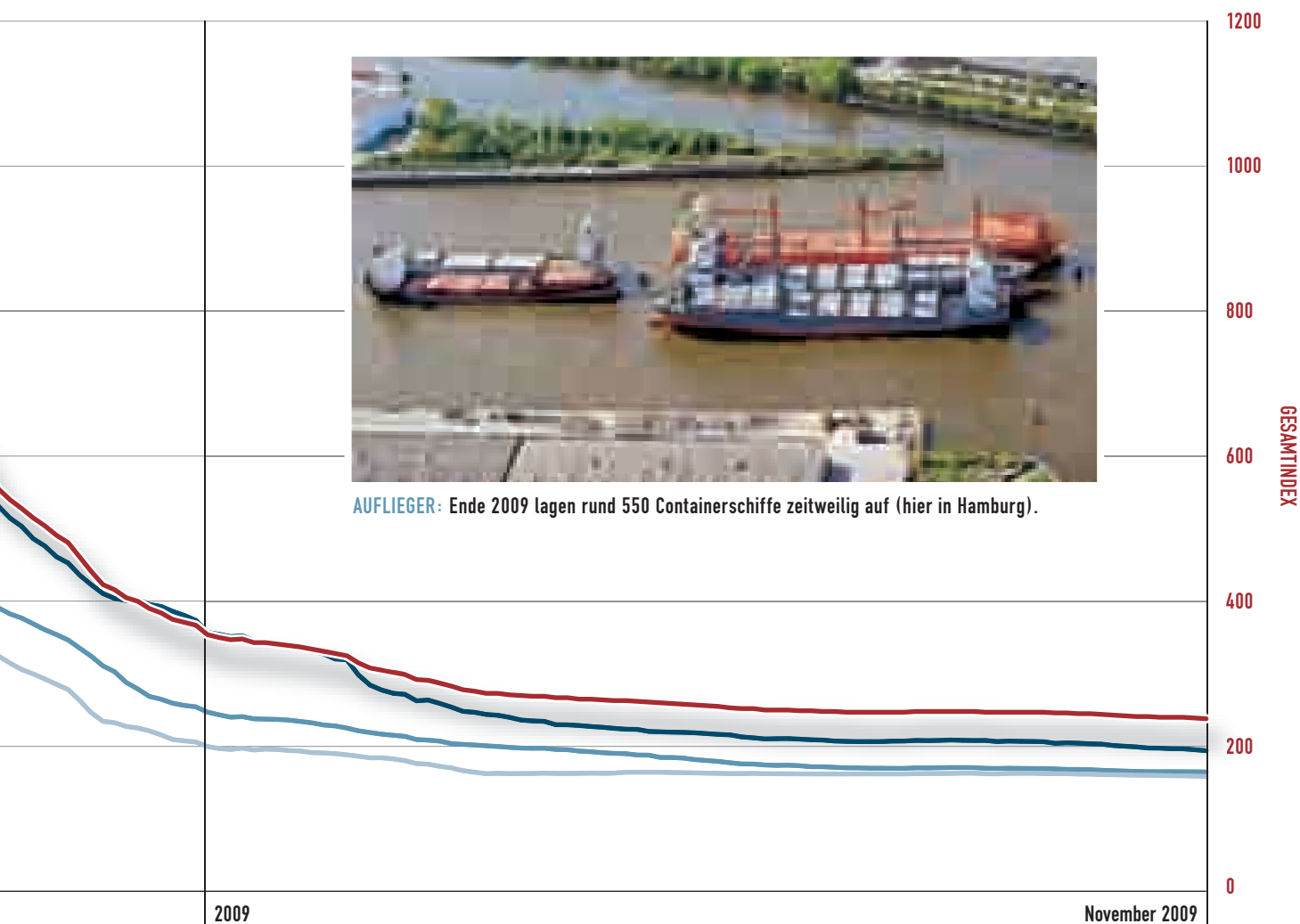
Die wirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt hat sich 2009 dramatisch verschlechtert. Nach dem Zusammenbruch der Lehman-Bank im September 2008 hat die Finanzmarktkrise die Weltwirtschaft, den Welthandel und damit ebenso die Seeschifffahrt und die Schiffsfinanzierung in eine – auch historisch – tiefe Krise gestürzt.

Die sinkende Transportnachfrage ließ die Fracht- und Charraten zum Teil massiv einbrechen. Gleichzeitig verschlechterten sich durch die Finanzmarkt- und die Schifffahrtskrise die Bedingungen für die Schiffsfinanzierung auf der Fremdkapital- und der Eigenkapitalseite. Trotz der staatlichen Maßnahmen zur Stabilisierung der Finanzmärkte verteuerten die Banken die Kreditvergabe, schränkten sie ein oder verweigerten sie ganz – teils wegen höherer Anforderungen an die Refinanzierung, teils infolge der schlechteren Marktaussichten, teils wegen einer Einschränkung oder der kompletten Aufgabe des Schiffsfinanzierungsgeschäftes. Die unsicheren Zukunftsperspektiven führten dazu, dass auch die Beschaffung von Eigenkapital für Neubauprojekte fast zum Erliegen kam. Der Markt für An- und Verkäufe von Schiffen kam 2009 so gut wie zum Stillstand.

Die Schifffahrt kann die Krise nur begrenzt mit eigenen Mitteln überwinden, da sie vor allem davon abhängig ist, dass sich Weltwirtschaft und Welthandel wieder erholen.

Aktives Management der Neubau-Tonnage

Zu den eigenen Bemühungen, die Lage der Branche positiv zu beeinflussen, gehört vor allem ein aktives Management der Neubau-Tonnage. Seit Herbst 2008 sind nur wenige Schiffe und kaum noch Containerschiffe bestellt worden. Zudem konnten die Bedingungen mancher bereits bestehender Aufträge nachverhandelt und angepasst werden, etwa durch eine Verschiebung des Ablieferungszeitpunktes. Teilweise wurden Aufträge für Containerschiffe auch in Tank- und Bulkschiffe umgewandelt. Dagegen erwiesen sich Stornierungen als schwierig, insbesondere bei Bestellungen auf asiatischen Werften. Ältere Tonnage ist in 2009 zwar in erheblich größerem Umfang abgewrackt worden, jedoch nicht in dem Umfang, dass eine bedeutende Wirkung im Markt zu spüren wäre. Viele Schiffe wurden 2009 aufgelegt, weil Betriebskosten und Zinsen nicht mehr verdient werden konnten. In der Containerschifffahrt liegen rund 540 Schiffe mit



10 % der weltweiten Stellplatzkapazität auf. Diese Reserveflotte belastet ebenfalls den Markt. Es ist deshalb damit zu rechnen, dass sich das Überangebot an Transportraum langsam abbauen wird.

Stabilisierende Wirkung der Tonnagesteuer

Viele Reedereien poolen ihre Einnahmen. Damit können günstige Chartereinkünfte aus älteren Verträgen die Ausfälle aus jüngeren Verträgen zu niedrigeren Raten oder durch ein Aufliegen ausgleichen. Die positive Wirkung der Poolung lässt aber nach oder endet irgendwann, je länger die Krise dauert. Im Übrigen steht eine Zusammenarbeit der Reedereien unter dem allgemeinen Vorbehalt des Wettbewerbsrechtes. Kooperationen der Linienschifffahrt in Konsortien sind im Rahmen des europäischen Rechts dagegen ausdrücklich zulässig und bleiben dies auch. Die EU hat eine entsprechende Gruppenfreistellung gerade bis 2015 erneuert, die im April 2010 ausgelaufen wäre. Eine vorangegangene Untersuchung hatte Vorteile für die Kunden durch Konsortien festgestellt. Andere Kooperationen, wie Baltic Max Feeder, sind nach den Vorgaben der Europäischen Kommission ebenso zulässig.

Gefordert ist aber auch der Einsatz von mehr Eigenkapital, um weiter Fremdkapital für Neubaulprojekte oder zur Aufrechterhaltung des Betriebs zu erhalten. Viele Reedereien müssen sich deshalb restrukturieren. In der für Deutschland typischen Struktur der Einschiffsgesellschaften sind dabei Anteilseigner, Banken und Bereederer gemeinsam gefordert. Häufig müssen bereits geleistete Ausschüttungen wieder zurückgefordert oder zusätzliches Eigenkapital eingefordert werden. Die Tonnagesteuer zeigt in der aktuellen Krise ihre stabilisierende Wirkung. Sie ist für zehn Jahre bindend und ein Wechsel zur normalen Gewinnermittlung häufig mit der Versteuerung von Unterschiedsbeträgen aus vergangenen Jahren zum ungünstigsten Zeitpunkt verbunden.

Eine große Bedeutung zur Überwindung der Krise gewinnen die staatlichen Instrumente wie das KfW-Sonderprogramm 2009 für mittelständische Unternehmen und der Wirtschaftsfonds Deutschland für große Unternehmen. Die für alle inländischen Unternehmen geltenden Instrumente müssen für die Verhältnisse in der Schifffahrt anwendbar gemacht werden. Der Verband ist darüber mit der KfW und der Bundesregierung im Gespräch. ...

Schifffahrt steht für Klimaschutz

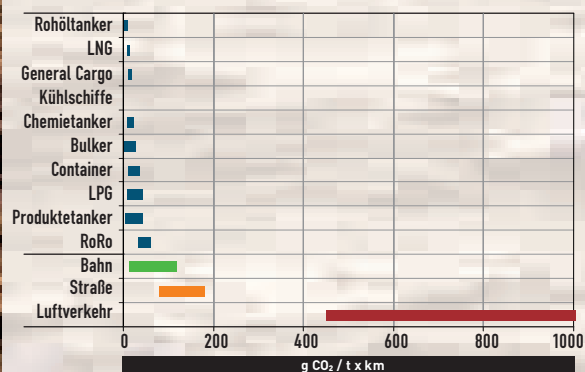
Die Schifffahrt hat die mit Abstand beste Klimabilanz aller Verkehrsträger. Sie unterstützt weitreichende Maßnahmen zur weiteren Verringerung der CO₂-Emissionen.

Die Schifffahrt arbeitet bereits seit Jahren unablässig daran, ihre Energieeffizienz und damit die Treibhausgasemissionen weiter zu verringern. Das Jahr 2009 ist eine wichtige Etappe in der Klimapolitik, da im Dezember 2009 die UN-Klimakonferenz in Kopenhagen stattfindet. Dort soll ein Nachfolgeübereinkommen für das Kyoto-Protokoll verhandelt werden, das 2012 ausläuft. Dieses Protokoll ergänzt die UN-Klimarahmenkonvention, indem es den Unterzeichnerstaaten konkrete Treibhausgas-minderungspflichten auferlegt. Die internationalen Verkehrsträger Luft- und Schifffahrt unterliegen bislang keinen unmittelbaren Reduktionspflichten. Gleichwohl enthält das Protokoll den klaren Handlungsauftrag an die zuständigen UN-Organisationen ICAO und IMO, ein Regelwerk für die Minderung von Treibhausgasemissionen zu entwickeln.

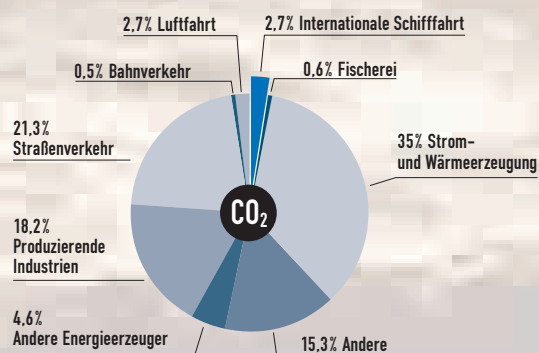
Das Seeschiff ist der energieeffizienteste Verkehrsträger, da mit ihm im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine Tonne Fracht mit dem geringstmöglichen Einsatz an fossilen Brennstoffen transportiert wird (siehe nebenstehende Grafik). Der internationale Seeverkehr hat einen Anteil von nur 2,7% an den weltweiten CO₂-Emissionen. Er bewältigt dabei rund 90 % des globalen Welthandels, sorgt für weltweite Transportketten, ist wesentliches Element für die internationale Arbeitsteilung und damit für Wohlstand und Beschäftigung. Die von Deutschland aus betriebene Handelsflotte hat daran einen maßgeblichen Anteil. Damit die Schifffahrt auch künftig ihren Beitrag zur globalen Arbeitsteilung leisten kann, sind politische Rahmenbedingungen in der Klimapolitik mit Augenmaß zu setzen. Der VDR bekennt sich ausdrücklich zum Ziel des Klimaschutzes. Er unterstützt sinnvolle und verhältnismäßige Maßnahmen, um den Brennstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen weiter zu senken.

Die Seeschifffahrt steht im intensiven weltweiten Wettbewerb. Es ist daher unverzichtbar, für die

CO₂-BANDBREITE BEZOGEN AUF VERKEHRSTRÄGER



GLOBALE CO₂-EMISSIONEN



Quelle: Second IMO GHG Study 2009

Minderung der Treibhausgasemissionen auch einen weltweiten Regelungsrahmen zu schaffen. Regionale Lösungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen und haben nur einen sehr begrenzten Klimaeffekt. Ungeachtet dessen kündigte die EU-Kommission Anfang 2009 europäische Vorschläge an, sollten die Arbeiten der UN-Seeschiffahrtsorganisation IMO ergebnislos verlaufen. Die Kommission will den Seeverkehr künftig in die Minderungspflichten der Treibhausgasemissionen einbeziehen. Sie wird darin unterstützt durch Regierungen der EU-Mitgliedstaaten und Abgeordnete des Europäischen Parlaments. Zwar wird die Rolle von IMO und ICAO für die Verabschiedung von Klimaschutzübereinkommen betont. Eigene europäische Schritte bleiben indes auf der Tagesordnung, wenn beide UN-Organisationen bis 2011 keine verbindlichen Vereinbarungen erreichen.

Im Oktober einigte sich der Rat der EU-Umweltminister zudem auf Reduktionsziele für die globalen Sektoren Luft- und Seeverkehr. Danach fordert die EU von der Schifffahrt eine 20-%-Reduktion der absoluten CO₂-Emissionen, gemessen an 2005. Die Minderungsleistung soll bis 2020 erbracht werden. Der VDR hat diesen Anspruch als überzogen kritisiert. Er geht weit über die Möglichkeiten hinaus, die durch Schiffbau und technische Innovationen sowie durch weitere Verbesserungen im operativen Betrieb bis 2020 realisierbar sind. Nach Ansicht des Verbandes muss zunächst jedoch eine fundierte Bewertung vorgenommen werden, welche Minderungsziele für die Seeschifffahrt realistisch sind, ohne dass der Welthandel beeinträchtigt wird oder es zu einer Verlagerung auf weniger umweltfreundliche Verkehrsträger kommt. Der VDR plädiert zudem dafür, das Augenmerk auf die Brennstoff- und damit CO₂-Minderungen jedes einzelnen Schiffes zu richten.

Die Debatte um die Instrumente zur Zielerreichung muss in der IMO geführt werden. Das Gremium dafür ist der IMO-Umweltausschuss „Marine Environment Protection Committee“ (MEPC). Das MEPC arbeitet intensiv an Lösungen zur weiteren Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Schifffahrt. In einem ersten Schritt hat der Ausschuss Kernanforderungen definiert, denen ein Klimaschutzinstrument generell genügen muss. Danach soll es neben seiner Umweltwirkung vornehmlich realistisch, pragmatisch, umsetzbar und kosteneffektiv sein. Zudem ist es flaggen- und wettbewerbsneutral zu gestalten. Diese Prinzipien müssen nach Ansicht des VDR um ein Kriterium erweitert werden: Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt dürfen nicht zu Verkehrsverlagerungen vom energieeffizientesten Verkehrsträger Schiff auf andere Verkehrsträger führen.

Marktbasierte Instrumente

Die Arbeiten innerhalb des IMO-Umweltausschusses konzentrieren sich auf drei Kernbereiche: technische und betriebliche Maßnahmen und die „markt-basierten Instrumente“ (MBI). Die MBI-Debatte hatte in 2009 eine besondere Dynamik. Anders als bei den

technischen und betrieblichen Maßnahmen, also den Instrumenten für einen verbesserten Schiffbau und Schiffbetrieb, handelt es sich bei einem MBI um einen politischen Regelungsrahmen. Hintergrund dafür ist, dass die Schifffahrt als technisch gereifter Sektor gilt, dessen Potenzial für jährliche Effizienzsteigerungen auch mit Blick auf die Lebensdauer von Schiffen gering und eher langfristig angelegt ist. Die Politik fordert daher einen Kontroll- und Regelungsrahmen ein. Er soll Anreize für weitere Minderungsanstrengungen setzen.

Im Fokus der Diskussion um die markt-basierten Instrumente stehen drei Modelle: Der „Internationale Klimaschutzfonds“, die Einbeziehung der Schifffahrt in ein Emissionshandelssystem und ein Vorschlag, verpflichtende Effizienzstandards für Schiffe zu verabschieden.

Das Konzept des „Internationalen Klimaschutzfonds“ ist maßgeblich von Dänemark entwickelt worden. Es sieht vor, einen CO₂-„Beitrag“ auf Schiffsbrennstoff direkt in einen durch ein IMO-Übereinkommen einzurichtenden internationalen Fonds zu leiten. Datengrundlage ist die „Bunker Delivery Note“, ein Pflichtdokument, auf dem Menge und Qualität des gebunkerten Schiffsbrennstoffs vermerkt sind. Vorgesehen ist zudem eine verbindliche Registrierung der Bunkerlieferanten, die die Beiträge an den Fonds abführen. Das Mittelaufkommen soll verwendet werden für Emissionsminderungs- und Anpassungsmaßnahmen in Entwicklungsländern, maritime Forschung und Entwicklung, technische Kooperationen im Rahmen der IMO und zur Deckung der Fonds-Administration. Die Regierung Japans unterstützt grundsätzlich den dänischen Vorschlag, schlägt zusätzlich aber das Element einer Beitragsentlastung für Schiffe vor, die besser als bestimmte Effizienzstandards sind.

Das Emissionshandelssystem (ETS) wurde 2005 in der EU für die Energie- und Industriewirtschaft eingeführt. Der Verkehrsbereich blieb davon ausgenommen. Ab 2012 soll der Flugverkehr von und nach Europa in den EU-Emissionshandel eingebunden werden. Vor diesem Hintergrund schlugen drei europäische Regierungen in der IMO vor, auch die Seeschifffahrt in ein solches Handelssystem zu integrieren. Kern des Systems ist die Festschreibung per politischer Entscheidung einer maximalen Höchstmenge an CO₂-Emissionen („cap“) für die betroffenen Sektoren. Sie wird in einzelne Emissionsberechtigungen (allowances) unterteilt und an die Unternehmen ausgegeben. Das kann auf dem Wege der kostenfreien Allokation geschehen oder per Versteigerung. Jüngste IMO-Papiere sehen ausschließlich die Versteigerung vor. Mit der Bestimmung einer Emissionshöchstmenge sind aber – wie die bestehenden Handelssysteme zeigen – bereits ambitionierte Minderungsanforderungen verbunden, die in den Folgejahren kontinuierlich weiter sinken. Unterschreitet ein Unternehmen die Höchstmenge, kann es überschüssige Emissionsberechtigungen veräußern, bei höherem Bedarf hinzukaufen. →



KYOTO: Hier wurde im Dezember 1997 das erste globale Protokoll zum Klimaschutz beschlossen.

→ Darüber hinaus haben die USA einen Beitrag in die Diskussion eingebracht, der verpflichtende Effizienzstandards für Schiffe vorsieht. Danach sollen Schiffe bestimmte technische Mindeststandards erreichen. Erreicht ein Schiff den Standard nicht, erhält es Malus-Punkte. Der Vorschlag enthält die Möglichkeit, diese Malus-Punkte mit einem Bonus zu kompensieren, den ein Schiff generiert, das besser als der Standard ist.

Die Modelle befinden sich aktuell im rein konzeptionellen Status. Für keine der vorliegenden Varianten liegen fundierte ökonomische und ökologische Folgeabschätzungen vor. Angesichts des hohen Tempos in der Klimapolitik stehen die europäischen und internationalen Reederverbände vor der Herausforderung, eine Präferenz zu formulieren. Der VDR hat sich nach intensiver Prüfung aller Modelle für die Einrichtung eines Internationalen Klimafonds (International Greenhouse Gas Fund – GHG Fund) ausgesprochen. Dafür waren folgende Aspekte entscheidend: Die Klimawirksamkeit des Systems hängt maßgebend davon ab, dass von Beginn an eine weltweite Lösung vereinbart wird. Rund 67 % der Welthandelsflotte sind in den so genannten Entwicklungs- und Schwellenländern registriert. Ihre Zustimmung zu einem marktbasierten Instrument ist daher Voraussetzung für eine globale Lösung, durch die Wettbewerbsverzerrungen und Ausweichreaktionen vermieden werden. Der Internationale Klimafonds hat gute Aussichten, in der IMO auch die Zustimmung der Entwicklungs- und Schwellenländer zu finden, da er deren Anliegen berücksichtigt. Erstens drohen ihnen nicht das Risiko einer absoluten Mengenbeschränkung und damit die kaum

kalkulierbaren Gefahren für Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Beschäftigung in diesen Ländern. Zudem würden sie über die Mittelverwendung an den Fonds-Mitteln partizipieren. Die Fondsmittel helfen, die eigenen Maßnahmen der Entwicklungs- und Schwellenländer hinsichtlich einer kohlenstoffarmen Wirtschaftsentwicklung sowie der notwendigen Anpassungsmaßnahmen für die Folgen der Klimaänderungen zu finanzieren. Das Instrument erbringt für den Klimaschutz somit eine „doppelte Dividende“: Angesichts des hohen Anteils der Brennstoffkosten an den Gesamtkosten des Schiffsbetriebs steigen die Anreize für jeden Schiffsbetreiber, den Verbrauch zu minimieren. Ungeachtet dessen werden über die Fondsmittel Klimaschutzprojekte gefördert. Die Zweckbindung dieser Mittel für Klimaschutzmaßnahmen sichert weitere Treibhausgasminderungen beispielsweise über den Erwerb von Reduktionsgutschriften im Rahmen des „Clean-Development-Mechanisms“ (CDM). Das Instrument wäre schnell und unbürokratisch umsetzbar, da es auf die Erfahrungen mit dem Ölverschmutzungs-Kompensationsfonds der IMO zurückgreift. Da das System an etablierte Brennstoffbeschaffungsverfahren anknüpft, wäre der administrative Aufwand für die Schifffahrt vertretbar.

Die Vorschläge für ein Emissionshandelssystem für die Schifffahrt lehnt der VDR ab. Im Falle einer Einbeziehung in den Emissionshandel ist davon auszugehen, dass die Seeschifffahrt die CO₂-Zertifikate schon für das aktuelle Geschäft, vor allem aber für künftiges Wachstum, hinzukaufen muss. Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit der Zertifikate sind nicht gesichert, da für alle anderen Sektoren (Energie, Industrie, Luftverkehr) ebenfalls ambitionierte Reduktionsziele

gelten. Wäre das Zukaufen nicht möglich, würde das ETS wie ein geschlossenes Emissionshandelssystem wirken. Die Folge: Schifffahrt und Welthandel werden beschränkt. Unabhängig von den strukturellen Unwägbarkeiten des Emissionshandels kommt es darauf an, von Beginn an eine globale Lösung über die IMO anzustreben. Die Debatte um ein globales Emissionshandelssystem für die Schifffahrt zeigt indes, dass dieses Instrument weder Aussicht auf breite internationale Zustimmung von Entwicklungs- und Schwellenländern noch von zahlreichen entwickelten Staaten hat. Es ist daher unwahrscheinlich, dass in der IMO Konsens zu einem Emissionshandelssystem gefunden wird. Ein rein europäischer Emissionshandel birgt die Gefahr einer Insellösung, die eine geringe Klimaschutzwirkung entfaltet und den Schifffahrtsstandort Deutschland und Europa benachteiligt.

Erfreulich ist, dass auf der jüngsten Sitzung des IMO-Umweltausschusses eine große Zahl von Delegationen ebenfalls ihre Präferenz für den Internationalen Klimaschutzfonds bekundet hat. Auch weltweite Schifffahrtsorganisationen wie die BIMCO und der World Shipping Council (WSC) haben sich für den Klimafonds ausgesprochen. Der Vorschlag für ein Emissionshandelssystem für die Schifffahrt, der von Deutschland gemeinsam mit Norwegen und Frankreich eingereicht worden ist, hat hingegen keine weitere Unterstützung erfahren.

EEDI, SEEMP und EEOI im Fokus

Neben den so genannten marktbasierten Instrumenten werden in der IMO auch technische und betriebliche Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt beraten. Im Mittelpunkt der technischen Instrumente steht der „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI). Es handelt sich dabei um ein Instrument, das neu zu bauende Schiffe vergleichbaren Typs und Größenklasse mit Blick auf ihre CO₂-Emissionen und die verrichtete Transportarbeit gegenüberstellt. Konkret wird ein individueller Schiffsindex einem typspezifischen Durchschnittsindex („baseline“) gegenübergestellt. Der Index wird damit zu einer Effizienzgröße und Erfolgsfaktor für den Markterfolg eines Schiffes.

Der VDR hat das Konzept des „Energy Efficiency Design Index“ grundsätzlich unterstützt. Der Index kann als Emissionskennzahl einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung in der Schifffahrt leisten. Die Unterstützung ist gleichwohl an den Anspruch geknüpft, über den EEDI tatsächlich Entwicklung, Forschung und Innovation voranzubringen und „Paragraphenschiffe“ zu vermeiden. Das kann nur gelingen, wenn eine faire Bewertung aller Schiffstypen gefunden wird. Zahlreiche Testrechnungen haben gezeigt, dass gerade hochmoderne, komplexe Schiffe vornehmlich im Bereich der Passagier- und kombinierten Fracht- und Passagierschifffahrt spürbar schlechter abschnitten gegenüber dem maßgebenden durchschnittlichen Indexwert als große Tankschiffe oder Massengutfrachter. Die Index-Überprüfungen zeigten, dass die physikalische Beziehung zwischen

Antriebsleistung und Geschwindigkeit in der Indexformel nicht korrekt berücksichtigt sind. Auch in der Baseline-Formel findet sich dieses Manko wieder. Im Ergebnis sind Indexverbesserungen fast ausschließlich über eine niedrigere Geschwindigkeit möglich. Technische Innovationen bleiben hingegen ohne Wirkung. Der VDR hat dies als zentrale Kritik im Vorfeld der MEPC-Sitzung im Juli 2009 gegenüber dem Verkehrsministerium deutlich gemacht. Nach intensiven Diskussionen einigte sich der Ausschuss darauf, den EEDI – anders als erwartet – weiterhin als freiwilliges Instrument anzuwenden, auch für große Schiffe mit „traditionellem Antrieb“ (Container, Massengutschiffe). Weitere Testläufe und Probenanwendungen sollen die Solidität des EEDI verbessern. Eine verpflichtende Einführung soll zu einem späteren Zeitpunkt debattiert werden. Auch sollen noch drei zusätzliche Kategorien für den EEDI definiert werden, die die Besonderheiten von Fahrzeugtransporten sowie von volumen- und gewichtsdominierten Transporten berücksichtigen. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Versuchsanwendungen werden im nächsten MEPC diskutiert.

Auf der MEPC-Sitzung fanden auch betriebliche Maßnahmen wie der „Energy Efficiency Operational Indicator“ (EEOI) und der „Ship Energy Efficiency

KOPENHAGEN: Ende 2009 wird hier das Kyoto-Nachfolgeprotokoll beraten.



Management Plan“ (SEEMP) Zustimmung. Die International Chamber of Shipping hatte zum SEEMP einen Vorschlag bereits im März 2009 eingebracht, an dem der VDR intensiv mitgewirkt hat. Die USA und Japan haben ergänzende Vorschläge vorgelegt. Der SEEMP enthält einen Katalog von betrieblichen Maßnahmen, durch die Brennstoffverbrauch und damit CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt weiter reduziert werden können. Auch die Überarbeitung des ursprünglich CO₂ Operational Index (MEPC/Circ 471) benannten Instruments wurde weitgehend abgeschlossen. Das MEPC übernahm formal die neue Bezeichnung „Energy Efficiency Operational Indicator“, für die sich der VDR ausgesprochen hatte und die von der Intersessional Working Group vorgeschlagen wurde. Auch hier bleibt der vollständig freiwillige Charakter unverändert. Vorgenommen wurden technische Anpassungen, die zum Beispiel die Definition der Reise (voyage) oder die Anwendung des gleitenden Durchschnitts (rolling average) betreffen. ...



ATALANTA: Ein Beiboot der Fregatte „Bremen“ (Mitte) bringt zwei Schnellboote mutmaßlicher Piraten auf.

Piraterie – Eine ernste und wachsende Bedrohung für die Seeschifffahrt

2009 sind besonders deutsche Handelsschiffe von Übergriffen der Piraten betroffen.

Die Schutzmaßnahmen der internationalen Staatengemeinschaft greifen teilweise.

Die Bedrohung der Handelsschifffahrt durch Piraten ist ein uraltes Phänomen. In der Neuzeit schien die Piraterie jedoch bis auf wenige Meeresgebiete weitgehend eingedämmt. Vor allem in Asien, besonders in der Straße von Malakka, blieb die Piraterie auch für die internationale Schifffahrt auf einer der wichtigsten Routen des Weltseeverkehrs eine Bedrohung. Meist ging es um Diebstahl von Ladung sowie Schiffsausrüstungsgegenständen und das Ausrauben von Schiffskassen. Verstärkte Gegenmaßnahmen der Anrainerstaaten haben hier zu einer Besserung geführt.

Seit 2008 ist die Piraterie in den Gewässern um das Horn von Afrika und vor den Küsten Somalias nicht nur extrem stark angestiegen, sondern in eine neue Dimension vorgestoßen. Der von der internationalen Staatengemeinschaft nicht aufgehaltene Zerfall

des Staates Somalia und der gesellschaftlichen Ordnung haben dort einen günstigen Nährboden für Piraterie geschaffen. In 2008 stieg die Zahl der Piratenangriffe in den Gewässern um das Horn von Afrika auf 111, während sie in der übrigen Welt im Durchschnitt zurückging. Die somalischen Piraten gingen im letzten Jahr auch dazu über, Schiffe zu entführen und Lösegelder für ihre Freilassung zu erpressen. Sie allein entführten 42 Schiffe von 49 weltweit. Dabei gerieten nahezu 900 Seeleute in ihre Gewalt.

Diese erschreckende Entwicklung zwang die internationale Staatengemeinschaft zu reagieren. Ausgestattet mit einem Mandat des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen, wurden die Staaten befugt, auf der Grundlage des Völkerrechts, insbesondere des Seerechtsübereinkommens, gegen die Piraterie vorzugehen. Dieses Mandat diente zunächst zum

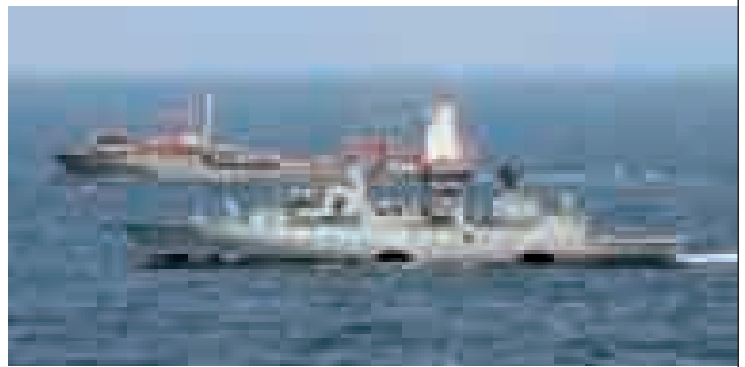
Schutz der Lieferungen von Nahrungsmitteln durch das Welternährungsprogramm an die hungernde somalische Bevölkerung, die nur über See möglich waren. Die zunehmende Bedrohung der übrigen Handelsschifffahrt veranlasste den Sicherheitsrat im Laufe des letzten Jahres, das Mandat zu ihrem Schutz auszudehnen. Unter Einbeziehung der somalischen Hoheitsgewässer sind die Staaten seitdem berechtigt, Piratenangriffe mit allen geeigneten Mitteln, nötigenfalls auch unter Anwendung von Waffengewalt zu unterbinden.

Erste gemeinsame militärische Aktion Europas

Die Forderungen der internationalen Seeschifffahrt führten nach langen Diskussionen im Europäischen Rat zu einer ersten gemeinsamen Aktion der europäischen Staaten gegen die Piraterie in den Gewässern um das Horn von Afrika. Im November 2008 wurde einer gemeinsamen Streitmacht europäischer Marinen (EUNAVFOR) in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen ein Mandat mit dem Namen „ATALANTA“ erteilt.

Schon in 2008 hatte sich gezeigt, dass deutsche Handelsschiffe mit 41 Angriffen und 3 entführten Schiffen am meisten von der Piraterie betroffen waren. Es erwies sich außerdem als völlig inakzeptabel, dass die Deutsche Marine aus verfassungsrechtlichen Gründen gegen Piraterie nur zur Verhinderung schon ablaufender Angriffe eingreifen durfte. Der Verband hatte deshalb die Bundesregierung dringlich gebeten, der Deutschen Marine ein ausreichendes Mandat zu verschaffen, um einen der deutschen Bedeutung in Welthandel und Wertschifffahrt angemessenen Beitrag zur Bekämpfung der Piraterie zu leisten. Nach Klärung einer Reihe weiterer Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Strafverfolgung gefangener Piraten erteilte der Deutsche Bundestag Mitte Dezember 2008 das verfassungsrechtlich mögliche Mandat zur Teilnahme an der europäischen Operation „ATALANTA“. Die Deutsche Marine leistet mit bis zu vier gut ausgerüsteten Schiffen den größten nationalen Beitrag in der Operation „ATALANTA“.

Der Einsatz von Marinestreitkräften im Rahmen von „ATALANTA“ und weiterer Staaten mit insgesamt ca. 40 Kriegsschiffen hat seitdem die Piraterie in den Gewässern um das Horn von Afrika nicht unterbinden können. Zwar konnten Piratenangriffe



SCHUTZ: „Hansa Stavanger“ mit Fregatte „Brandenburg“ nach Lösegeldzahlung.

in dem im Golf von Aden eingerichteten internationalen Transitkorridor verringert und Entführungen von Schiffen dort verhindert werden. Die somalischen Piraten verlagerten jedoch den Schwerpunkt ihrer Angriffe in das somalische Becken. Angespornt durch ihre Erfolge übertrifft die Zahl der Angriffe mit 147 und der Entführungen mit über 30 schon in den ersten neun Monaten die Aktivitäten der Piraten im Vorjahr. Nach wie vor sind deutsche Schiffe zahlenmäßig am häufigsten betroffen, in 2009 waren es bisher schon über 50 (Stand Ende September).

Seit 2008 wurden 7 deutsche Handelsschiffe von Piraten in den Gewässern vor der somalischen Küste entführt und bis zu vier Monaten festgehalten, um Lösegeld zu erpressen. Alle Schiffe konnten nach Zahlung von Lösegeld bis ca. 3 Mio. USD freikommen, ohne dass die Besatzungen – abgesehen von der erheblichen psychischen Belastung – ernste Schäden erlitten. Der VDR hält die zum Teil auch aus der Politik geäußerte Kritik an Lösegeldzahlungen nicht für begründet, weil das unversehrte Entkommen der Seeleute aus der Gewalt der Piraten uneingeschränkt Priorität hat. Aus demselben Grund steht der VDR Befreiungsaktionen auf gekaperten Schiffen ebenso skeptisch gegenüber wie der Bewaffnung der Besatzung. Darüber besteht in der internationalen Schifffahrt weitgehend Einigkeit.

Der Schutz der Handelsschifffahrt durch die internationalen Marinestreitkräfte bleibt wegen der anhaltenden und mit immer besseren Waffen ausgeführten Angriffe ein vorrangiges Ziel der Staatengemeinschaft, auch wenn die Reedereien ihre eigene Verantwortung zum Schutz ihrer Schiffe und Besatzungsmitglieder noch stärker wahrnehmen müssen. Der VDR hat deshalb die Bundesregierung gebeten, sich für eine Ausweitung und noch bessere Koordination der internationalen Schutzmaßnahmen gegen die Piraterie einzusetzen. Insbesondere tritt er dafür ein, dass weitere Transitkorridore eingerichtet werden, in Einzelfällen bei besonders gefährdeten Schiffen Soldaten an Bord genommen werden können und die Kommunikation zwischen Streitkräften und Handelsschifffahrt verbessert wird. Der Koalitionsvertrag zeigt, dass die neue Bundesregierung das Thema weiter ernst nimmt.



MARINE: Fregatte „Bremen“ im Einsatz.



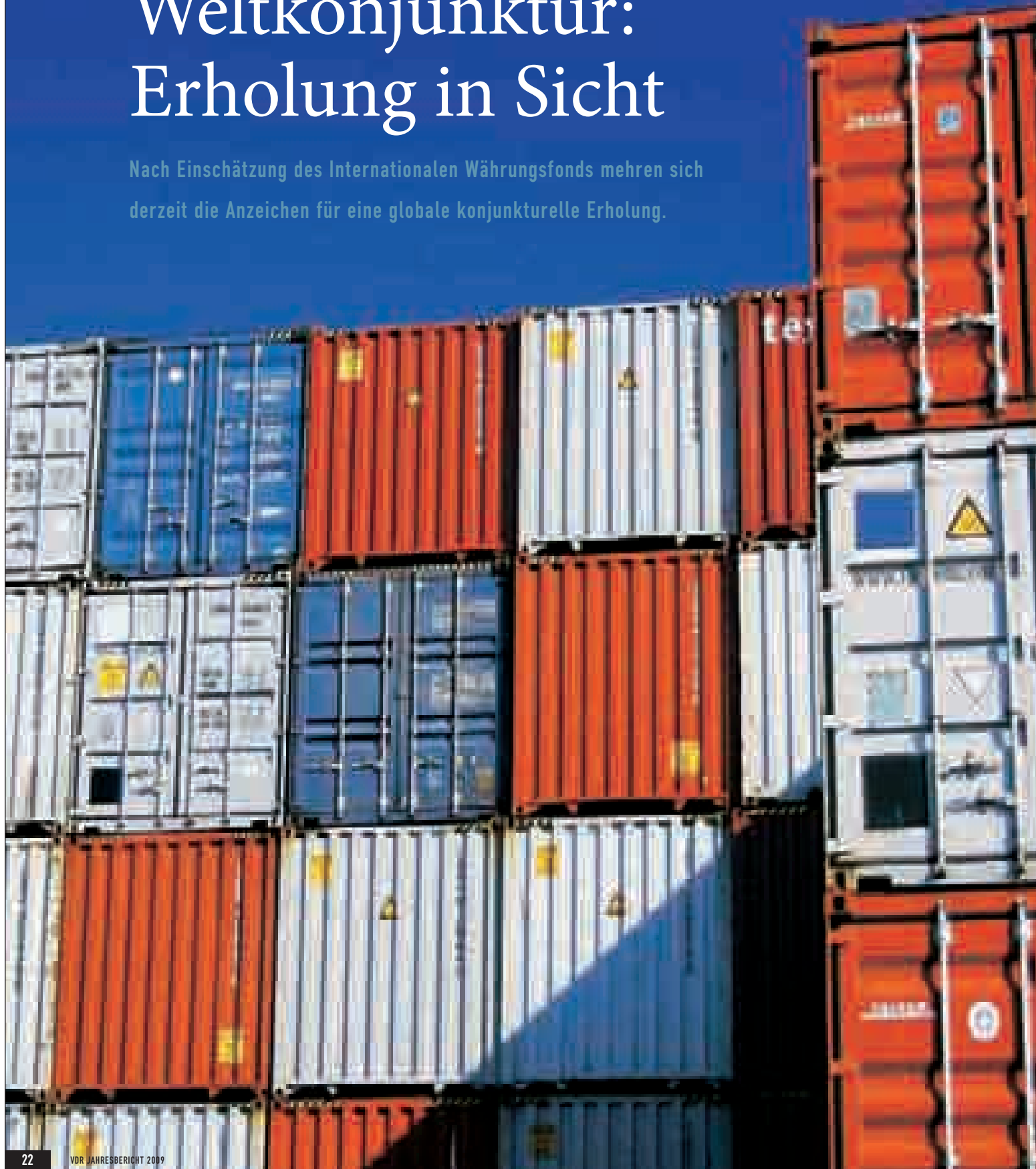
An aerial photograph of a dense urban landscape, likely Hong Kong, with numerous high-rise buildings and a large body of water in the background. The sky is blue with some clouds.

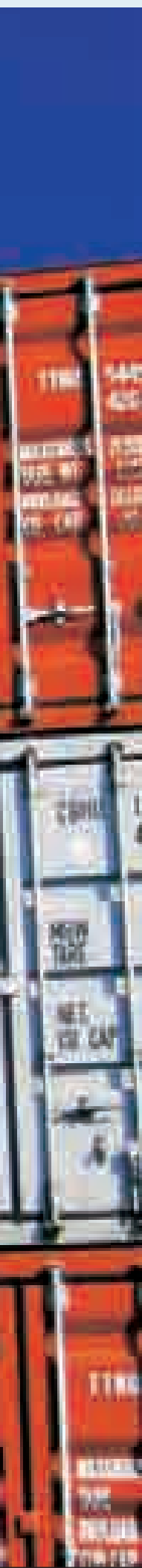
Seeschifffahrt im globalen Umfeld

- 22 Weltkonjunktur
- 26 Schifffahrtsmärkte
- 38 Welthandelsflotte
- 40 Wertschiffbau

Weltkonjunktur: Erholung in Sicht

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds mehren sich derzeit die Anzeichen für eine globale konjunkturelle Erholung.





WELTHANDEL: Für 2010 erwartet
der IWF eine erstaunlich niedrige
Zunahme von 2,5 Prozent.

Die Weltwirtschaft scheint nach der schwersten Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg wieder zu wachsen. Maßgeblich für den Umschwung ist die kräftige wirtschaftliche Belebung in Asien sowie die Stabilisierung der Volkswirtschaften in anderen Regionen der Welt. Dazu haben vor allem die massiven wirtschaftspolitischen Interventionen seit Herbst 2008 beigetragen, die stimulierend auf die Nachfrage wirken und darüber hinaus die Lage an den Weltfinanzmärkten entspannt haben. Aktuell geben die wachsende Produktion, der Lagerzyklus, die aufwärts gerichteten Stimmungsindikatoren und erste Erholungstendenzen auf den Immobilienmärkten positive Impulse.

Gleichwohl erfolgt die weltwirtschaftliche Erholung nur in sehr mäßigem Tempo. Produktion und Handel befinden sich nach wie vor auf Vorkrisenniveau. Zu diesem Schluss kommt der Internationale Währungsfonds (IWF) in der Herbstprognose des „World Economic Outlook“ vom Oktober 2009. Infolge der Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise soll nach den Angaben der Ökonomen die Produktion der Industrieländer im laufenden Jahr 2009 mit einer Rate von 3,4 Prozent stark zurückgehen, während für die Schwellen- und Entwicklungsländer noch ein leichtes Wachstum in Höhe von 1,7 Prozent erwartet wird. Insgesamt prognostizieren die Wirtschaftsforscher des IWF bei der Weltwirtschaft für 2009 einen Rückgang von 1,1 Prozent. Für den Welt-handel zeichnet der jüngste Wirtschaftsausblick ein noch düsteres Bild. Angesichts des signifikanten Einbruchs in der ersten Jahreshälfte wird dieser im Gesamtjahr 2009 mit einer Rate von 11,9 Prozent drastisch schrumpfen, was auch durch die leichte Erholung des Handels im Sommer dieses Jahres nicht ausgeglichen werden kann.

USA: Anzeichen der Stabilisierung

Die weltgrößte Volkswirtschaft zeigt erste Anzeichen der Stabilisierung. Dennoch erwartet der IWF infolge der stark rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Produktion in der ersten Jahreshälfte für das Gesamtjahr 2009 eine Abnahme des Bruttoinlandsprodukts um ca. 2,7 Prozent. Außerdem belastete im ersten Halbjahr 2009 die seit den frühen 1980er Jahren schlechteste Lage am Arbeitsmarkt die US-Wirt-

schaft. Die beispiellosen geld- und finanzpolitischen Maßnahmen der Regierung wirken auf die Konsumausgaben sowie Immobilien- und Finanzmärkte stabilisierend und führen im zweiten Halbjahr zu einer moderaten Zunahme der wirtschaftlichen Aktivität. Die konjunkturelle Dynamik wird allerdings zu Beginn des Jahres 2010 an Fahrt verlieren, da die Banken im Prognosezeitraum trotz der Entspannung an den Finanzmärkten weiteren Belastungen ausgesetzt sein werden. Entsprechend wird auch der private Konsum schwächer zulegen, die Arbeitslosigkeit weiter zunehmen und vom Konjunkturprogramm werden keine zusätzlichen Impulse mehr erwartet. Das Wirtschaftswachstum der USA wird nach Meinung des IWF 2010 mit 1,5 Prozent nur mäßig ausfallen.

Euro-Raum: Fehlende Investitionen

Der wirtschaftliche Abschwung scheint auch im Euro-Raum ein Ende zu nehmen. Im zweiten Quartal 2009 fiel der Rückgang der Wirtschaftsleistung für die gesamte Region niedriger aus als prognostiziert, während die größten Volkswirtschaften Deutschland und Frankreich bereits einen moderaten Anstieg des Bruttoinlandsprodukts verzeichneten. Allerdings ist im Zuge der Rezession die Kapazitätsauslastung auf ein Rekordtief gefallen. Insgesamt erwarten die Experten des IWF für die gesamtwirtschaftliche →



UMSCHLAG: Deutsche Häfen verzeichnen starke Einbrüche.

HAMBURG: Die exportorientierte deutsche Wirtschaft ist von der eingebrochenen Auslandsnachfrage besonders getroffen.



→ Produktion im laufenden Jahr 2009 ein kräftiges Minus von 4,2 Prozent. Ursachen liegen insbesondere in fehlenden Investitionen, in der starken Abnahme der Binnennachfrage sowie den Auswirkungen des nachlassenden Handels innerhalb der eng verflochtenen Staaten. Besonders die exportorientierte deutsche Wirtschaft war von der eingebrochenen Auslandsnachfrage hart getroffen. In einigen Ländern wie Spanien und Irland schwächte sich die Konjunktur aufgrund der Immobilienkrise ab. Die konjunkturelle Besserung wird sich nach Ansicht des IWF im kommenden Jahr in moderatem Tempo fortsetzen. Getragen wird diese Entwicklung von der weiterhin expansiv ausgerichteten Geld- und Finanzpolitik sowie von der weltwirtschaftlichen Belebung. Wie in den USA wird die zu erwartende, nochmals restriktivere Kreditvergabe der Banken die Investitionen begrenzen und steigende Arbeitslosigkeit wird den privaten Verbrauch belasten. Die Experten rechnen für 2010 daher nur mit einer geringen Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 0,3 Prozent.

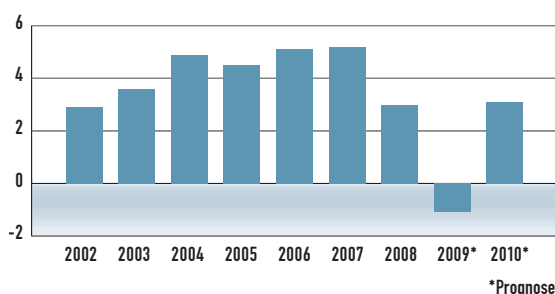
Asien

Der asiatische Wirtschaftsraum, der überwiegend aus exportorientierten Volkswirtschaften besteht, wurde vom massiven Einbruch des Welthandels schwer getroffen und ebenfalls von der globalen Rezession erfasst. Besonders die stark gesunkene Nachfrage nach langlebigen Gebrauchsgütern wie Pkws und die rückläufigen internationalen Kapitalströme in die Schwellen- und Entwicklungsländer haben sich negativ auf den Export ausgewirkt. China und Indien blieben angesichts der staatlichen Unterstützungsprogramme

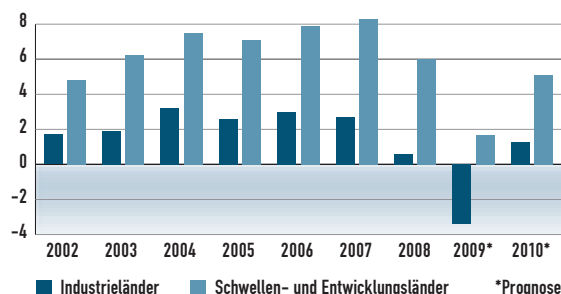
von einem starken Abschwung verschont. Vor allem durch die konjunkturelle Dynamik in China werden zukünftig wieder stimulierende Effekte für die Volkswirtschaften der übrigen Ländergruppe erwartet. So prognostizieren die Experten für die Volksrepublik 2009 ein leicht abgebremstes Wachstum in Höhe von 8,5 Prozent, gefolgt von 9 Prozent in 2010. Als maßgebliche Triebkraft erweist sich hier die Binnennachfrage. Die indische Wirtschaft wird im laufenden Jahr um 5,4 Prozent zulegen. 2010 rechnet der IWF mit einem Produktionszuwachs von 6,4 Prozent. Während für die ostasiatischen Länder Korea, Taiwan, Hongkong und Singapur eine Abnahme des zusammengefassten Bruttoinlandsprodukts um 2,4 Prozent

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN (Veränderung zum Vorjahr in Prozent)

REALES WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM



REALES BIP-WACHSTUM





errechnet wird, gehen Analysten bei den ASEAN-5-Staaten von einer leichten Zunahme von 0,7 Prozent aus. Für 2010 wird für beide Ländergruppen ein kräftigeres Wachstum im Bereich von 4 Prozent erwartet. Für das japanische Bruttoinlandsprodukt prognostiziert der IWF einen Rückgang in Höhe von 5,4 Prozent, dem ein Wachstum von 1,7 Prozent im kommenden Jahr gegenübersteht.

Übrige Welt: Kräftige Erholung

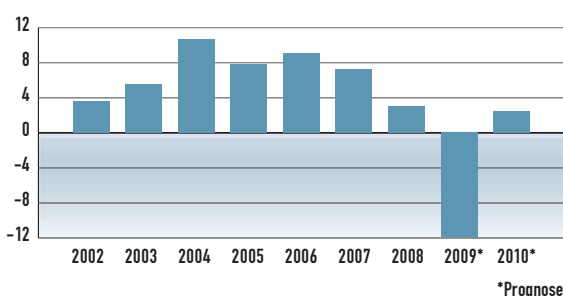
Auch die Wirtschaftsräume in Lateinamerika, Afrika und im Nahen Osten sind, wenn auch regional und national unterschiedlich stark, von den Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise

getroffen. Im Prognosezeitraum gehen die Experten für diese Wirtschaftsregionen infolge der verbesserten Lage auf den Weltfinanz- und Rohstoffmärkten sowie der gesunden volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen von einer kräftigen Erholung aus.

Ausblick

Nach einer der schwersten globalen Rezessionen erwartet der IWF für 2010 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,1 Prozent. Die Prognose für den Welthandel liegt mit einer Zunahme von lediglich 2,5 Prozent erstaunlich niedrig und bleibt hinter der Weltproduktion zurück. Dagegen schätzen die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute im aktuell vorliegenden Herbstgutachten (Oktober 2009), dass die Expansionsrate des Welthandels dem mehr als zweifachen Wert der Weltwirtschaft entspricht. Die konjunkturellen Aussichten bleiben allerdings mit Risiken behaftet. Ein vorzeitiges Ende der ausgeweiteten Geld- und Finanzpolitik könnte die globale Erholung dämpfen. Die Hauptvoraussetzung für eine andauernde wirtschaftliche Besserung ist die Gesundung des Finanzsektors, während die Maßnahmen der expansiven Wirtschaftspolitik solange aufrechterhalten werden, bis die Wirtschaft nicht mehr auf solche Impulse angewiesen ist. Eine Ausstiegsstrategie bleibt notwendig, damit Haushalte und Unternehmen nicht das Vertrauen verlieren, dass die Geldpolitik in den kommenden Jahren zu einer neutralen Ausrichtung zurückkehrt und die Finanzpolitik nachhaltige Konsolidierungsmaßnahmen einleitet.

ENTWICKLUNG DES WELTHANDELS



Quelle: IWF, World Economic Outlook, Oktober 2009

Schiffahrtsmärkte erleben Rezession

Nachdem das Wachstum der Containerschiffahrt in den letzten Jahren deutlich über dem des Welthandels lag, ist es nun ebenfalls von der globalen Rezession betroffen.

Die globale Weltproduktion und insbesondere der Welthandel sind infolge der Finanzmarktkrise massiv eingebrochen. Dies hat vor allem die Seeschiffahrt getroffen, da die Nachfrage nach Seetransportdienstleistungen als abgeleitetes Geschäft von den wirtschaftlichen Aktivitäten zahlreicher Länder und vor allem von deren Warenaustausch abhängt. Im Berichtsjahr 2009 verzeichnet die globale Containerschiffahrt einen von Expertenkreisen vor Ausbruch der Finanzmarktkrise für unmöglich gehaltenen Markteinbruch. Nachdem das Wachstum der Containerschiffahrt in den vergangenen Boomjahren immer deutlich über dem des Welthandels lag, ist es nun ebenfalls von der weltweiten Rezession betroffen. Besonders belastend wirkte sich die starke Abnahme der Konsumnachfrage in Europa und Amerika auf die beförderten Containermengen aus. Insgesamt prognostiziert das Analysehaus Global Insight für das Jahr 2009 einen Rückgang der weltweiten Containertransporte um ca. 8,4 Prozent.

Darüber hinaus ist der Markt aufgrund der Schiffskapazitätserweiterung belastet, die durch den Nachfrageeinbruch zu einem deutlichen Überangebot an Tonnage führte und das Frachtratenniveau sinken ließ. Marktteilnehmer begegnen dieser Marktsituation durch verschiedene Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung, Rationalisierung und Zusammenlegung von Liniendiensten, Rückgabe von Charterschiffen, Schiffsverschrottungen sowie Verschiebungen oder gar Stornierungen. Dadurch soll das Tempo der Flottenausweitung begrenzt und damit einhergehend die Lücke zwischen Angebot und Nachfrage nach Containerschiffkapazitäten verringert werden.

Zusätzlich haben viele Schiffahrtsunternehmen Kosteneinsparungsprogramme aufgelegt, die eigens die ladungsbezogenen Kosten, aber auch das Kosteniveau insgesamt signifikant reduzieren. Im Bereich der Bunkerkosten wirkte sich zu Beginn des Jahres der niedrige Preis positiv auf das Ergebnis aus, jedoch belastete der im Verlauf des Jahres eingetretene und

anhaltende Preisanstieg die Ertragslage zunehmend.

Experten gehen davon aus, dass die aktuelle Krise keinen nachhaltigen Effekt auf den Welthandel und damit auf die Containerschiffahrt haben wird. Die Nachfrage nach Containertransporten wird wieder steigen, da sich Globalisierung und internationale Arbeitsteilung fortsetzen werden. Darüber hinaus wird ein Anstieg der Containerisierung in den Schwellenländern erwartet und die in 2009 aufgelegten Konjunkturprogramme werden zu einer Stabilisierung der einzelnen Volkswirtschaften führen, die sich nachfragefördernd auf Konsum und Produktion auswirken. In Folge der Kapazitätssteuerungsmaßnahmen wird auch eine Verlangsamung der Angebotsausweitung erwartet. Insgesamt prognostiziert Global Insight im kommenden Jahr für den weltweiten Containerverkehr bereits wieder ein Wachstum von 7,3 Prozent.

LINIENSCHIFFFAHRT Ost-West-Verkehre Transatlantik: Europa – Nordamerika

Das Transportaufkommen im Transatlantikverkehr wird 2009 durch die insgesamt schwache Konsum- und Investitionsnachfrage in Nordamerika und Europa belastet. Das Frachtratenniveau ist infolge des scharfen Wettbewerbs um das verbliebene Marktvolumen hinter 2008 zurückgeblieben. Die Aussichten für die Zukunft werden günstiger beurteilt. Fachleute prognostizieren hier im Rahmen der konjunkturellen Erholung für 2010 eine Steigerung der nordamerikanischen Nachfrage nach europäischen Produkten, insbesondere in der Maschinenbau- und Chemieindustrie sowie in der Folge eine positive Transportmengenentwicklung. Damit einhergehend werden auch leicht steigende Frachtraten erwartet.

Europa – Asien

Die transportierten Mengen liegen in diesem Fahrtgebiet 2009 insgesamt deutlich unter dem Vorjahreswert. Ursächlich ist das niedrige Beförderungs- ➔



NOK: Seltenes Treffen
der „Jork Reliance“
und „Jork Ranger“ von
Bernd Becker.



→ volumen von Asien nach Europa als Konsequenz der schwachen Nachfrage nach Konsumgütern aus Fernost. Dementsprechend wurde die Produktion in Asien an diese Situation angepasst, so dass auch in der entgegengesetzten Richtung weniger Containertransporte, vor allem mit Rohstoffen wie z. B. Holz, Wertstoffe oder Altmittel durchgeföhrt wurden. In folge der schwachen Marktnachfrage ist das Frachtratenniveau stark gesunken. Eine Belebung der Konsumgüternachfrage wird zu einem Wachstum der Containertransporte von Asien nach Europa föhren. Bedingt durch die stärkere Nachfrage wird auch das asiatische Produktionsniveau wieder steigen, was zu einer Zunahme der Roh- und Wertstofftransporte föhren wird. Diese Entwicklung wird sich auch positiv auf das Frachtratenniveau auswirken. Experten sehen aktuell bereits erste Anzeichen einer Frachtraterholung. Zudem haben fast alle Reedereien weitere Frachtraterhöhungen angekündigt, die notwendig sind, um ein auskömmliches Niveau zu erreichen.

Nordamerika – Asien

Die anhaltende Schwäche der nordamerikanischen Konsumgüternachfrage föhrt 2009 im Transpazifikverkehr gegenüber dem Vorjahr zu rückläufigen Transportmengen. Dies wirkt sich auch hier negativ

auf das Frachtratenniveau aus. Experten erwarten auch für dieses Fahrtgebiet eine Erholung und damit steigende Transportmengen sowie Frachtraten.

Nord-Süd-Verkehre Europa – Südamerika Ostküste

Eine deutliche Abschwächung in 2009 kennzeichnet dieses Fahrtgebiet, je nach Ladung jedoch in unterschiedlicher Weise. Experten schätzen, dass die Wirtschaftskraft in Lateinamerika im Berichtsjahr um 1,9 Prozent schrumpft, während für Brasilien, die größte Volkswirtschaft dieser Region, nur mit einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von ca. 0,5 Prozent gerechnet wird. Aufgrund dieses wirtschaftlichen Umfeldes ist das südgehende Ladungsvolumen erheblich zurückgegangen. Insbesondere traf es die Automobilindustrie, die den wichtigsten Sektor im Verkehr zwischen Europa und der südamerikanischen Ostküste darstellt. Gleichzeitig föhrte der durch die Abschwächung der Wirtschaft reduzierte Bedarf in Europa in der Gegenrichtung zu einem signifikanten Rückgang der Holz-, Frucht- und Fleischvers Schiffungen, während Kaffee- und Tabakvers Schiffungen kaum Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr zeigten.

Für 2010 wird für Brasilien ein Wachstum von 3,5 bis 4,0 Prozent prognostiziert. Aufgrund der Be-



völkerungsstärke von 190 Millionen Einwohnern ist vor allem der Inlandskonsum einer der stärksten Wachstumstreiber.

Nordamerika – Australien/Neuseeland

Während infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise die südgehenden Transporte im ersten Halbjahr deutlich gesunken sind, zeichnet sich mittlerweile, unter anderem begünstigt durch einen schwächeren US-Dollar, eine Erholung ab. Im Vergleich dazu konnte sich das Marktvolumen in der entgegengesetzten Richtung 2009 auf konstantem Vorjahresniveau halten, wenn auch die Entwicklung der einzelnen Marktsegmente unterschiedlich verlief. So verbuchten Marktteilnehmer einen deutlich rückläufigen Export von Teilen für die Automobilindustrie. Gleichzeitig erhöhten sich die Ausfuhren landwirtschaftlicher Produkte. Das Reefervolumen wird ebenfalls auf Vorjahresniveau erwartet.

US-Ostküste/US-Golf – Südamerika Ostküste

Im US-Südamerikaverkehr zeichnet sich insgesamt für 2009 eine starke Abschwächung im Markt ab. Südgehend wird trotz der positiven Einflüsse des schwachen US-Dollars das Beförderungsvolumen, insbesondere nach Mexiko und Kolumbien, stark

abnehmen. Der nordgehende Verkehr wird gegenüber dem Vorjahr nochmals schrumpfen, obgleich sich derzeit die Krise am US-Immobilienmarkt leicht entschärft. Ursächlich für den Rückgang ist der starke Real. Damit sind bei allen Ladungsarten Einbußen zu verzeichnen. Zudem reduzieren sich infolge des im Jahresdurchschnitt niedrigen Ölpreises erstmals seit Jahren die Importe Venezuelas.

Marktbeobachter gehen für das kommende Jahr davon aus, dass die Exporte der USA und damit die südgehenden Verschiffungen kräftig zunehmen werden. Die weiter zu erwartende Abschwächung des US-Dollars sowie das prognostizierte Wachstum in Mexiko, Kolumbien und Brasilien werden hierzu maßgeblich beitragen.

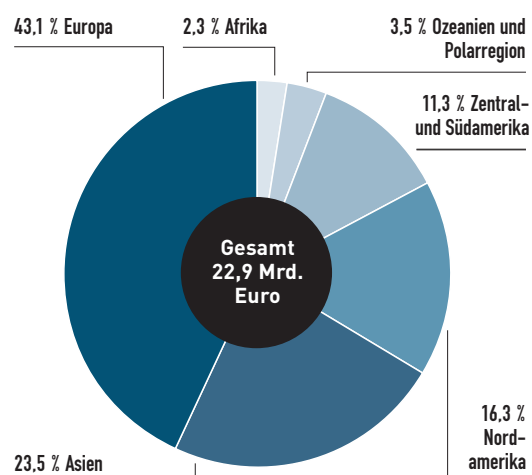
Asien – Südamerika Westküste

Das Marktvolumen von Asien an die südamerikanische Westküste wird trotz einiger Anzeichen der Erholung in 2009 gegenüber dem Vorjahr um ca. 20 Prozent zurückgehen. Im nordgehenden Verkehr wird in 2009 dagegen ein Wachstum erwartet. Im Bereich der Kühlladung fällt die Entwicklung uneinheitlich aus. Während die Fruchtsaison gegenüber 2008 besser ausfällt, wird nach Meinung der Fachleute der Export beim Lachs wie auch im Vorjahr hinter den Erwartungen zurückbleiben.

Asien – Südafrika/Südamerika Ostküste

Der Handel im westgehenden Verkehr zwischen Asien und der südamerikanischen Ostküste brach im ersten Halbjahr 2009 um rund 30 Prozent ein. Die seither leicht positiven Entwicklungstendenzen werden aber den deutlichen Jahresabschwung von über 20 Prozent nicht kompensieren können. Marktteilnehmer erwarten auch für die Transportstrecke von Asien nach Südafrika für 2009 einen mit ca. 20 Prozent spürbaren Volumenrückgang. Die extreme →

HAUPTMÄRKTE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT



→ Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung führte in den ersten sechs Monaten verstärkt zum Abbau der Lagerhaltung und der Abwicklung von Einmalgeschäften und somit zu einer starken Reduzierung der Ex- und Importgeschäfte. Insbesondere der Einzelhandel sowie der Automobilsektor haben überproportional unter der Wirtschaftskrise gelitten. Auf der anderen Seite erwarten die Experten, dass die Verschiffungen von Südamerika nach Asien trotz aller Probleme um ca. 5 Prozent leicht zunehmen. In der Trockenfahrt steigen die Baumwoll-, Zucker- und Papiertransporte um ca. 10 Prozent, während im Kühlbereich Einbußen von ca. 8 Prozent zu verzeichnen sind.

auf dem Niveau des Jahres 2008 stabil bleiben. Die wichtigsten Exportgüter bleiben Rindfleisch, Molke-reiprodukte und Baumwolle.

Europa – Südliches Afrika

Die Entwicklung in diesem Fahrtgebiet spiegelt sich in den Hafenaktivitäten in Südafrika wider. Hier ist der Containerumschlag im ersten Halbjahr 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt um ca. 25 Prozent zurückgegangen. Mit 15 Prozent fiel die Abnahme im Containerumschlag in den Europaverkehr relativ gesehen geringer, aber dennoch sehr hoch aus. Infolge der Ladungsrückgänge waren die Frachtraten im südgehenden Verkehr zwischen Eu-

„WALTZ“: Ein hochmo-
derner Rohöltanker der
Reederei Hartmann.



Asien – Australien/Neuseeland

Die weltweite wirtschaftliche Krise hat auch die australische und neuseeländische Wirtschaft nicht verschont. Trotz eines Volumenrückgangs von 15 Prozent im ersten Halbjahr 2009 gegenüber 2008 zeigt sich der australische Markt aber weniger anfällig. Experten nennen hierfür den stabilen Finanzsektor als Grund, da der Einfluss der US-amerikanischen Bankenkrise kaum spürbar wurde. Zudem profitiert Australien sehr stark von den hohen Rohstoffpreisen. Für den Rückgang der Importe ist daher nicht in erster Linie das veränderte Konsumverhalten, sondern insbesondere die Reduzierung der gut gefüllten Lagerbestände verantwortlich. Der neuseeländische Import-Markt ist aufgrund der höheren Arbeitslosigkeit und der Verringerung des durchschnittlichen verfügbaren Einkommens wesentlich stärker betroffen. Hier ging das Volumen in der ersten Jahreshälfte 2009 um ca. 20 Prozent zurück.

Fachleute erwarten, dass demgegenüber die nordgehenden Mengen aus Australien/Neuseeland

ropa und Südafrika zuletzt unter Druck geraten. Im Vergleich dazu wirkt in der Gegenrichtung der unverändert hohe Bedarf an Reeertransportkapazitäten stabilisierend. Die Ergebnissituation wird insgesamt als nicht zufrieden stellend bezeichnet. Hier beeinflussten vor allem die durch Mengen- und Frachtraten bedingten Erlösrückgänge die Ergebnisse negativ, die auch durch die in den ersten acht Monaten dieses Jahres zu verzeichnenden geringeren Bunker- und Zeitcharterkosten nicht kompensiert werden konnten. Außerdem stellt die Produktivität der südafrikanischen Häfen, wo aktuell umfangreiche Baumaßnahmen für Kapazitätserweiterungen stattfinden, weiterhin ein großes Problem dar. So kommt es unverändert immer wieder zu Engpässen. Marktbeobachter gehen davon aus, dass die Inbetriebnahme des neuen Hafens in Coega die Situation verbessern wird.

Nach einem Rückgang der Wirtschaftsleistung in Südafrika um ca. 2 Prozent in 2009 wird für das Jahr 2010 wieder ein leichtes Wachstum prognosti-

ziert, welches aber mit etwa 2 Prozent nicht an die Wachstumsraten der vergangenen Jahre anknüpfen würde. Für das Fahrtgebiet Europa – Südafrika werden trotz Fußballweltmeisterschaft in 2010 keine nennenswerten Mengensteigerungen erwartet. Die Ergebnislage hängt zukünftig davon ab, ob notwendige Frachtratenerhöhungen durchgesetzt werden können.

Europa – Indischer Ozean/Ostafrika

Das Ladungsvolumen von Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans verzeichnete gegenüber 2008 einen Rückgang von etwa 13 Prozent, da das infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise abgeschwächte Tourismusgeschäft auf Mauritius und den Seychellen den besonders von Konsumgütern geprägten Markt negativ beeinflusste. Damit einhergehend war die Entwicklung der Frachtraten nach unten gerichtet. Diese liegen derzeit um bis zu 30 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Marktbeobachter sehen nun auch für den südgehenden Verkehr vermehrt den Trend zu Transshipmentkonzepten. So können freie Kapazitäten auf den großen im Europa-Asienverkehr eingesetzten Schiffen bis zum jeweiligen Hub genutzt werden, von wo die Ladung dann mit Feederschiffen verteilt wird.

Im nordgehenden Verkehr ist der wichtige Exportmarkt aus Madagaskar im Berichtszeitraum fast zum Erliegen gekommen. Marktbeobachter erwarten erst eine spürbare Erholung, wenn die politischen Verhältnisse mit der Wahl im Oktober 2010 geklärt werden können. Dagegen verzeichnen die Ladungsströme zwischen den einzelnen Inseln eine positive

Entwicklung. Zudem rechnen Experten für 2009 mit vermehrten Zuckertransporten in Containern.

Für die Fahrt nach Ostafrika verbuchten die Marktteilnehmer ebenfalls einen signifikanten Ladungsrückgang, der sich zusammen mit den hohen Wartezeiten in den Häfen Ergebnis belastend auswirkte. Darüber hinaus bereiten die Überfälle durch Piraten in diesem Fahrtgebiet große Probleme. Schifffahrtsunternehmen begegnen diesem Überfallrisiko durch die Anpassung der Fahrtrouten, die zu entsprechenden Zeitverlusten und höheren Reisekosten führen. Fachleute erwarten für das Jahr 2010 auf der Nachfrageseite keine wesentlichen Änderungen. Eine notwendige Frachtratenerhöhung wird von den Marktteilnehmern angekündigt.

CONTAINERTRAMPSCHIFFFAHRT / ZEITCHARTERMARKT

Etwa die Hälfte der weltweiten Containerschiffsflotte entfällt auf so genannte Charterschiffe, die Linienreedereien meist über ihren eigenen Bestand hinaus für ihre weltweiten Dienste über einen bestimmten Zeitraum einchartern. Deutsche Schifffahrtsunternehmen, die überwiegend (geschätzter Anteil an der deutschen Containerschiffsflotte ca. 90 Prozent) in diesem Trampgeschäft tätig sind und diese Einheiten am deutschen Standort bereedern, sind die bedeutendsten Versorger von Containerschiffen und mit einem Anteil von ca. 66 Prozent an diesem globalen Vercharterungsmarkt führend beteiligt.

Der Chartermarkt für Containerschiffe ist, beginnend im dritten Quartal 2008, in zunehmendem Maße eingebrochen. Die Zeitcharterraten ver- ➔



„HEINRICH EHLER“: Als größtes Schiff im Liniendienst durch den NOK schreibt sie als „Baltic Max“ Typ-Geschichte.

→ zeichnen seitdem je nach Größenklasse einen Rückgang von bis zu 80 Prozent. Die Ursachen liegen in der Wechselwirkung zwischen Tramp- und Linienschiffahrt. Dadurch, dass das Beförderungsvolumen im weltweiten Containerverkehr angesichts des rückläufigen Welthandels drastisch zurückgegangen ist, sank gleichzeitig der Bedarf der Linienreedereien an Transportkapazität, die zunächst die eigene Flotte auslasten. Zudem verschärfte der hohe Zustrom an Neubauten, der im kommenden Jahr noch weiter ansteigen wird, die Angebotssituation zusätzlich. Aufgrund dieses Überhangs an Transportkapazitäten sind Anfang Oktober 2009 ca. 10 Prozent der globalen Stellplatzkapazität weltweit beschäftigungslos. In der Folge haben die Marktteilnehmer, die von auslau-

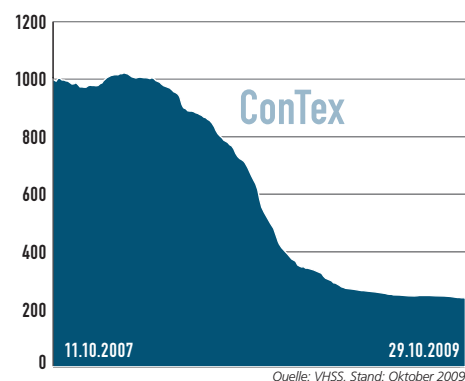
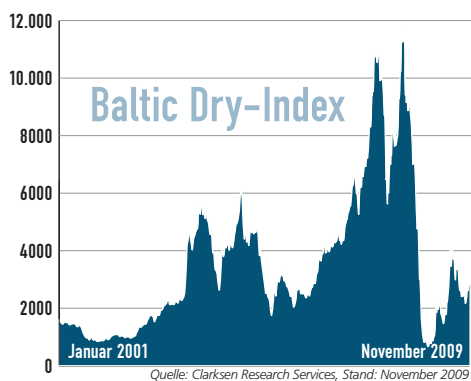
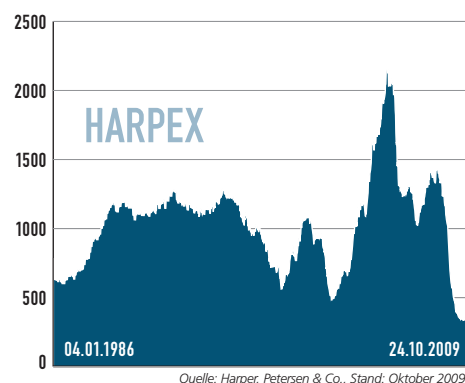
fenden Charterverträgen betroffen sind, große Probleme, Anschlussbeschäftigungen für ihre Schiffe zu finden. Charterabschlüsse sind, wenn überhaupt, nur für eine sehr kurze Dauer, von wenigen Wochen bis zu mehreren Monaten, möglich und liegen in allen Größensegmenten auf oder sogar unter Betriebskostenniveau. Die Befrachterseite versucht zudem, sich Schiffe mit Optionen bis 2011 auf diesem schlechten Rateniveau zu sichern und belastet die Situation auf der Verchartererseite durch teilweise Nachverhandlungen und spezielle Vertragsbedingungen, wie der „break clause“, mit der sie die Charter für Schiffe innerhalb von 7 bis 4 Tagen beenden kann.

Dem Überangebot von Schiffseinheiten stehen reduzierende Maßnahmen wie eine stark gestiegene Anzahl von Verschrottungen, die nach Clarksons in den ersten 9 Monaten 2009 über den Abwrackungen der gesamten letzten 6 Jahre liegen, Verschiebungen, Veränderungen und auch Stornierungen von Neubestellungen gegenüber. Diese Maßnahmen führen zu einem deutlich abgeschwächten Flottenwachstum. So wurde zu Beginn des Jahres 2009 für das Berichtsjahr noch mit einer Expansion im zweistelligen Bereich gerechnet, die sich Anfang Oktober auf eine Höhe von 7 – 8 Prozent reduziert hat. Dies trägt ebenso wie der Einsatz zusätzlicher Schiffe durch „Slow-Steaming“ dazu bei, das Überangebot zu verringern.

Die Entwicklung auf den Chartermärkten führt für Unternehmen ohne auskömmliche Charterverträge zu finanziellen Engpässen, wenn Liquidität nicht durch Reserven oder andere Kanäle zufließen kann, zumal Stundungen oder Betriebsmittelkredite von Banken in der Regel nur in Ausnahmefällen gewährt werden.

Positiv sind vorerst nur Signale aus dem Bereich der Schiffsbetriebskosten, wobei sich diese je nach Unternehmen uneinheitlich entwickelt haben. So gehen Marktkenner davon aus, dass sich diese gegenüber dem Vorjahresniveau beinahe konstant halten. Auch der Trend zu stark steigenden Personalkosten scheint gebremst zu sein. Die Heuern für Kapitäne und Offiziere befinden sich zwar nach wie vor auf hohem, dafür aber stabilem Niveau. Es wird vielfach eine Entspannung auf dem Arbeitsmarkt erwartet, während einige Unternehmen für kleinere Schiffseinheiten noch mit einem Engpass an qualifiziertem Personal, besonders für die Maschine, konfrontiert sind. Erst wenn Linienreedereien ihre eigene Flotte in Fahrt gesetzt haben und steigendes Transportaufkommen zusätzliche Tonnagenachfrage generiert, wird es eine nachhaltige Erholung für Trampreederei geben. Aktuell scheint der Tiefpunkt auf dem Zeitchartermarkt erreicht zu sein. Experten gehen allerdings davon aus, dass sich die Lage auf dem Zeitchartermarkt nicht vor 2011 signifikant verbessern wird, wobei eine Erholung in kleineren Größenklassen grundsätzlich früher erwartet wird als für größere. Mit der Verbesserung der Beschäftigungsmöglich-

WICHTIGE INDIZES





„CAP PATTON“: Das 1.819 TEU tragende Schiff der Reederei C. P. Offen in den Farben der Hamburg Süd.

keiten wird es in der Folge auch zu Erhöhungen von Charrerraten kommen, die aber nach Meinung von Fachleuten erst 2012 ein auskömmliches Niveau erreichen werden.

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

400 – 900 TEU

In diesem Segment setzte sich die negative Vorjahresentwicklung aufgrund des starken Ladungseinbruchs im asiatischen Raum auch in 2009 fort. Für fast alle Schiffgrößen wurde mit einem Einbruch der Charrerraten in Höhe von bis zu 70 Prozent ein historisches Tief verzeichnet. So erzielte ein Containerschiff mit einer Ladekapazität von 900 TEU Anfang Oktober eine Rate von ca. 3.900 USD pro Tag und lag damit unterhalb der Kostendeckung. Weltweit leidet der Feedermarkt an Überkapazitäten und auch der Herbst hat nicht die erhoffte Veränderung gebracht. Die Zeitcharterperioden liegen im Berichtsjahr 2009 bei maximal 6 Monaten, wobei die Linienreedereien in der Regel eine „break-Clause“ verlangen, die weiteren Ratenanpassungen bzw. zur kurzfristigen Anpassung an veränderte Bedürfnisse dient. Marktteil-

nehmer gehen davon aus, dass das derzeit schwache Niveau nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2010 überwunden werden kann.

1.000 – 4.000 TEU

Die Marktentwicklung war auch in diesem Segment von Sommer 2008 bis in das zweite Quartal 2009 hinein stark abwärts gerichtet. Gegenüber dem Durchschnittswert aus 2008 sind die Zeitcharterraten um bis zu 75 Prozent auf einen zuvor nie da gewesenen Tiefstand gefallen. Wurden Anfang des Jahres für ein 1.000-TEU-Schiff noch um die 4.500 USD pro Tag bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff noch um die 5.800 USD pro Tag oder für ein 2.500-TEU-Schiff 7.500 USD pro Tag bezahlt, so wurden Anfang Oktober für ein 1.000-TEU-Schiff lediglich 3.900 USD pro Tag für drei Monate bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff 4.100 USD pro Tag für bis zu sechs Monate oder für ein 2.500-TEU-Schiff ca. 5.000 USD pro Tag für eine Beschäftigung von drei bis zwölf Monaten erzielt. Die 3.000-TEU-Klasse verzeichnete im Jahr 2009 ebenfalls einen negativen Verlauf mit relativ geringer Charter-Aktivität. Während diese Einheiten zum Jahresanfang ca. 7.250 USD pro Tag für eine Beschäftigung von zwölf Monaten verbuchten, konnten →



„MEDBALKASH“: Die Reederei Hermann Buss aus Leer hat den 331 TEU tragenden Containerfeeder Anfang 2009 in Fahrt genommen.

→ im Herbst nur noch Abschlüsse in Höhe von 5.000 – 5.900 USD pro Tag für bis zu sechs Monate erreicht werden. Ähnlich verlief der Ratenverfall für die 4.000-TEU-Schiffe. In diesem Größensegment lagen die Raten Anfang des vierten Quartals 2009 bei 6.600 USD pro Tag für eine Charterdauer von zwölf Monaten.

Beobachter gehen davon aus, dass sich die bereits große Anzahl von unbeschäftigten Schiffen bis voraussichtlich Frühjahr 2010 weiter erhöhen wird. Daher ist für den schwachen Zeitchartermarkt vorerst keine Belebung zu erwarten.

BULKSCIFFFAHRT

Nach dem Absturz der Märkte in der trockenen Massengutfahrt im letzten Quartal 2008 und einem außerordentlich schwachen Start zu Jahresbeginn 2009 kam es im weiteren Verlauf des Berichtjahres zu einer für viele Marktbeobachter überraschend schnellen Erholung. Während die Panamax-Indexrate für Spotmarktbeschäftigungen im ersten Quartal des Jahres noch bei durchschnittlich ca. 9.950 USD pro Tag lag, stieg diese dann im nächsten Vierteljahr auf eine Rate von durchschnittlich ca. 18.150 USD pro Tag an. Diese positive Marktentwicklung wird auch von dem Baltic Dry Index, der die wichtigsten Bulkcarriermärkte zusammenfasst, abgebildet. Nachdem der Index gegen Jahresende auf ein Niveau von un-

ter 700 Punkte rutschte, gleichbedeutend mit Charraten auf Betriebskostenniveau, setzte in der ersten Jahreshälfte 2009 wieder ein Aufwärtstrend ein. So erreichte der Index im Mai ein Jahreshoch von ca. 4.300 Punkten.

Maßgeblich für die positive Marktentwicklung war das von der chinesischen Regierung aufgelegte Konjunkturprogramm zusammen mit einer lockeren Geldpolitik und stark gesunkenen Warenpreisen für Erz, Mineralien und Kohle, die zu einem erneuten deutlichen Anstieg der chinesischen Rohstoffimporte führten.

Experten gehen davon aus, dass sich die Märkte gegen Ende des Jahres 2009 tendenziell leicht abschwächen, da insbesondere im zweiten Halbjahr mit einer erheblichen Zahl von Ablieferungen von Bulkcarriern gerechnet wird. Dieses Kapazitätswachstum wird trotz einiger positiver Signale hinsichtlich wieder anziehender Rohstoffimporte in die EU, die USA und Japan kaum von steigender Nachfrage zu absorbieren sein. Andererseits halten es die Marktteilnehmer ebenso für möglich, dass das durchschnittliche Niveau der Charraten des Jahres 2009 auch im nächsten Jahr wieder erreicht werden kann. Grundsätzlich zeichnen sich die Bulkermärkte auch zukünftig durch große Volatilität aus und werden erst nach Ablieferung des bestehenden Orderbuchs eine stabilere Phase erleben.

MULTIPURPOSE-SCHIFFFAHRT

Generell sind Multipurpose-Schiffe durch eine hohe Einsatzflexibilität und ihre Vielseitigkeit, unterschiedlichste Ladungstypen – von Bulkladung über Stück- und Schwergut bis zu Containern und flüssigen Gütern – befördern zu können, charakterisiert. Im Vergleich zu den spezialisierten Schiffssegmenten ergibt sich für die Mehrzweckfrachter eine stabilere Ratenentwicklung, ohne starken Schwankungen zu unterliegen. Dies zeigt sich besonders in der aktuellen weltwirtschaftlichen Situation. Zwar sind die Mehrzweckfrachter ebenfalls von der globalen Wirtschaftskrise betroffen, jedoch stellt sich die Marktlage in diesem Segment deutlich besser dar als in der Container- oder Tankschiffahrt. Marktteilnehmer registrieren weltweit auch weiterhin eine gute bis befriedigende Nachfrage nach diesen Schiffstypen, besonders für Einheiten mit eigenem Ladegeschirr.

KÜHLSCHIFFFAHRT

Aktuell verschiffen weltweit über 1.200 Kühlschiffe tropische und subtropische Früchte, Gemüse, Fleisch und Fisch als typische Kühlschiffsladung zu den Märkten. Der seewärtige Handel mit diesen verderblichen Gütern, der von traditionellen Kühlfrachtern sowie Containerschiffen in Form von Kühlcontainern durchgeführt wird, wird jährlich auf über 77 Mio. Tonnen geschätzt.

Auf die Marktlage der Kühlschiffe wirkt die Konkurrenz der Kühlcontainerkapazitäten, die in den kommenden Jahren noch deutlich zunehmen werden, weiterhin drückend. Nach den Angaben von Marktbeobachtern bewegen sich die Kühlschiffsraten auf niedrigem Niveau. Insgesamt wird die Situation für das Niveau der Charraten in der traditionellen Kühlschiffahrt angesichts des sehr geringen Bestellbestandes nicht so negativ eingeschätzt wie bei der Containerschiffahrt.

KÜSTENSCHIFFFAHRT

Das Jahr 2009 erweist sich im Bereich Küstenschiffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2.000 und 8.000 tdw als sehr schwierig. Der durch die Finanzkrise hervorgerufene Einbruch des Güterhandels, besonders in den Bereichen Stahl, Getreide, Dünger sowie Forstprodukte, belastete die europäische Küstenschiffahrt in erheblichem Maße. Gleichzeitig beeinflussten die in dem Berichtszeitraum in Fahrt gesetzten Neubauten die Marktlage zusätzlich negativ. Diese Entwicklung führte dazu, dass Marktteilnehmer im Jahresverlauf ihre Schiffseinheiten außer Dienst gestellt haben oder verkaufen mussten. Als Resultat verzeichneten die Charraten, beschleunigt durch die lange Sommerpause, eine weitere Abwärtsbewegung. Erste positive Signale gab es Ende des dritten Quartals aus der Schwerindustrie. Hier läuft die Produktion wieder an, so dass von den Experten ein Anstieg der Transporte von Rohmaterial sowie von Fertigprodukten im letzten Quartal

2009 erwartet wird. Dennoch befinden sich die zu erzielenden Charraten nicht auf einem kostendeckenden Niveau. So liegen die Charraten für Küstenfrachter in der Größenordnung bis 4.000 tdw aktuell bei ca. 2.000 Euro pro Tag, während Anfang 2008 noch 4.200 Euro pro Tag veranschlagt werden konnten. Marktbeobachter gehen davon aus, dass die Einfahrerergebnisse in 2009 nur ein Niveau von 30 – 40 Prozent des Vorjahreswertes erreichen.

Die Prognosen für 2010 deuten auf einen steigenden Transportbedarf für alle Güter innerhalb Europas hin. Einige Marktteilnehmer gehen allerdings nicht von einer wesentlichen Verbesserung der Lage in der Küstenschiffahrt vor Herbst kommenden Jahres aus. Notwendige Ratensteigerungen hängen hier auch von einer Stabilisierung des Handels ab.

TANKER-MARKT

Aktuell unterliegen die Charraten der Tankschiffahrt einem starken Preisverfall. Ballast- oder auch Positionierungsreisen wirken sich zusätzlich einnahmereduzierend auf das Geschäft der Small-Handy-Size Tanker aus. Branchenkenner schätzen, dass in einzelnen Fahrtgebieten das Transportatenniveau um bis zu 45 Prozent eingebrochen ist. Zudem wirken sich fehlende Paarigkeiten in den Transportrouten auf die Erlöse aus. Die infolge der MARPOL-Regulierung anstehenden Ablieferungen werden dabei nach Expertenmeinung durch den Abbruch von Einhüllentankern nur noch teilweise kompensiert.

EUROPÄISCHE CHEMIKALIENTANKSCHIFFFAHRT

Der europäische Tankschiffahrtmarkt für Chemikalien wurde im vierten Quartal 2008 hart von den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erfasst. Hier wirkten vor allem der drastische Rückgang der Chemieproduktion sowie →

BULKER: Das Jahr geht nach einem extrem volatilen Verlauf mit einer Erholung zu Ende.



→ die Stilllegung von ganzen Produktionsanlagen negativ auf das Schifffahrtssegment. Zwar zieht die Nachfrage nach Transportleistungen seit Februar, wenn auch in langsamem Tempo, kontinuierlich wieder an, allerdings werden die Frachtraten derzeit massiv durch die Transportkapazitätserhöhung infolge der Neubaugänge belastet. Außerdem erzielen die Schifffahrtsunternehmen bei dem aktuellen Frachtrateniveau kaum noch auskömmliche Renditen, da diese Schiffe zu deutlich höheren Preisen kontrahiert wurden. Auch die im Verhältnis zu den ersten Monaten des Jahres 2008 geringeren Bunkerkosten können dieser Entwicklung nicht ausreichend entgegenwirken. Zudem zeichnen sich immer schärfere Altersrestriktionen durch die Ablader ab, die die Unternehmensergebnisse weiter negativ beeinflussen. Für das kommende Jahr erwarten die Marktteilnehmer, dass sich die Situation in der Chemikalientaktschifffahrt angesichts der Nachfragetrends der letzten Monate wieder etwas entspannt.

PRODUKTENTANKER

Bei den Produktentankern sind die Märkte zuletzt ebenfalls massiv unter Druck geraten. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise ist die weltweite Ölnach-

KREUZFAHRTMARKT

Der Kreuzfahrtmarkt befindet sich in Deutschland ungebrochen auf Wachstumskurs. Im Jahr 2008 legte das deutsche Passagieraufkommen wieder im zweistelligen Bereich zu und erreichte eine Gesamtzahl von knapp 910.000 Fahrgästen. Damit festigt Deutschland hinter Großbritannien die zweite Position im europäischen Kreuzfahrtmarkt. Auch das Jahr 2009 knüpft an die Steigerungsraten der Vorjahre an.

Diese positive und gleichzeitig temporeiche Entwicklung ist umso bemerkenswerter, da der deutsche Reisemarkt insgesamt für dieses Jahr einen Rückgang zu verzeichnen hat. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass bereits im laufenden Jahr 2009 im deutschen Markt die Nachfrage nach Kreuzfahrtreisen die Millionenmarke durchbricht. Davon profitieren auch die deutschen Kreuzschifffahrtsunternehmen. Experten erwarten für 2010 eine Fortsetzung der Wachstumsdynamik auf unverändert hohem Niveau.

FÄHRSCHIFFFAHRT

Die deutsche Fährschifffahrt zeichnet sich durch beachtliche Passagierzahlen aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nutzen jährlich knapp 30 Millionen Passagiere Fährverbindungen inner-



GREEN SHIPS: Die „Robin Hood“ und „Nils Dacke“ fahren mit dieselelektrischem Antrieb und neuester Technik besonders umweltfreundlich.

frage gesunken. Die International Energy Agency (IEA) rechnet für 2009 mit einem Rückgang von 2,5 Mio. Barrel pro Tag. Ferner werden aus den USA und Europa außergewöhnlich hohe Lagerbestände an Ölprodukten gemeldet. Gleichzeitig kommt das Ablieferungsprogramm von Neubauten im Produktentanker-Segment voll zum Tragen. Viele dieser Schiffe wurden im Jahr 2006 bestellt und werden in 2009/2010 fertig gestellt. Experten prognostizieren für dieses Jahr ein Flottenwachstum von knapp 10 Prozent. Diesem Zustrom an Neubauten steht eine wachsende Anzahl an Verschrottungen von Alttonnage und Einhüllentankern gemäß MARPOL-Regulierung gegenüber, die das Flottenwachstum jedoch nur zu einem Teil abschwächen kann.

halb Deutschlands bzw. mit Häfen im Ausland. In Deutschland werden jährlich gut 16 Millionen Fahrgäste zwischen Inseln und Festland befördert. Ungefähr 13 Millionen Passagiere werden auf den Verkehren außerhalb deutscher Häfen verzeichnet, wobei im Ostseegebiet mit weitem Abstand die meisten Personenüberfahrten registriert werden.

Die deutsche Inselfahrt verbucht für das Jahr 2009 je nach Reiserelation eine unterschiedlich ausgeprägte Nachfrage nach Personen- und Fahrzeugbeförderungen. In einigen Fahrtgebieten wirkt sich entgegen den Erwartungen die Wirtschafts- und Finanzkrise sehr positiv auf das Beförderungsvolumen aus, so dass im ersten Halbjahr 2009 ein Wachstum in Höhe von rund 10 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum erreicht wurde. Maßgeblich für



„SEABASS“: Der bei Lindenau in Kiel gebaute Doppelhüllentanker gehört zur hochmodernen Flotte der Reederei German Tanker.

diese Entwicklung sind der Trend zum Urlaub „vor der Haustür“ und die positive Konsumentenstimulierung. Für das kommende Jahr 2010 erwarten die Unternehmen einen signifikanten Rückgang der Personenbeförderungen und Transporte. Hier hängen die Marktaussichten von der zu erwartenden schlechten Arbeitsmarktlage in 2010 und damit einhergehend von der Konsumlaune und der inländischen Tourismuskonsumnachfrage ab.

Im Ostseegebiet hat sich das Marktumfeld infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise drastisch verschlechtert. Die Transportmengen im Frachtmarkt sind in der ersten Jahreshälfte durchschnittlich um ein Viertel zurückgegangen. Die weiterhin sinkende Industrie- und Güterproduktion wird auch in den folgenden Monaten den Frachtverkehr negativ beeinflussen. Besonders hart trifft es die Fahrtgebiete, die von den Automobilzulieferungen abhängen. Im Rahmen dieser Entwicklung sind die Raten auf ein nicht auskömmliches Niveau gefallen. Auch das Passagieraufkommen liegt für das Gesamtjahr 2009 unter dem Vorjahreswert, was durch die Fahrgastzahlen in den bisher bekannten drei Hauptsaisonmonaten dieses Jahres, die besser verliefen als erwartet, nicht ausgeglichen werden konnte. Insgesamt befinden sich die Fährschiffahrtsmärkte gegenwärtig auf konstant niedrigem Niveau. Marktteilnehmer begegnen diesen veränderten Rahmenbedingungen mit einer Reihe

von Maßnahmen zur Kostensenkung, Effizienzsteigerung sowie Umstrukturierung, um die unternehmerische Ertragskraft für das laufende Jahr und darüber hinaus zu erhalten und zu steigern. Insgesamt allerdings prognostizieren die Schifffahrtsunternehmen für 2009 ein Ertragsergebnis, das nochmals deutlich hinter dem nicht zufrieden stellenden Ergebnis aus dem Vorjahr zurückbleibt. Für das kommende Jahr erwarten die Marktteilnehmer keine grundsätzliche Verbesserung und Erholung des Gesamtmarktes. Speziell die Transporte rund um das Automobilgeschäft werden durch eine weiter sinkende Nachfrage voraussichtlich noch stärker unter Druck geraten. Die Ergebnissituation wird sich erst stabilisieren, wenn die Märkte wieder anziehen und sich die Frachtraten konsolidieren.

ASSISTENZ- UND SCHLEPPSCHIFFFAHRT

In der Seeschiffsassistenz hat das Ratenniveau 2009 nachgegeben. Deutlicher fällt dieser Rückgang, auch in der Nachfrage, bei den See- und Offshoreschleppern aus. Unverändert hält in diesem Berichtsjahr der Trend zu stärkeren Schleppern an. Die Aussichten für das Jahr 2010 sind für die Assistenz- und Schleppschiffahrt verhalten optimistisch. Es wird mit einer Stabilisierung der Umsätze und Ergebnisse sowohl für die Seeschiffsassistenz und bei Offshoreschleppern auf niedrigem Vorjahresniveau gerechnet. ...



Welthandelsflotte: Weiter starker Zuwachs

Das starke Nettowachstum der Welthandelsflotte aus den Vorjahren hat sich fortgesetzt. Trotz starker Zunahme der Abwrackungen blieben diese deutlich hinter den Ablieferungen zurück.

Zur Jahresmitte 2009 besteht die Welthandelsflotte nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, aus ca. 1.193,7 Mio. tons deadweight (tdw). Im Vergleich zum Vorjahr legte die Tonnage um 7,1 Prozent zu und setzte damit das starke Wachstum aus den vergangenen Berichtszeiträumen auf hohem Niveau fort. Von Mitte 2008 bis Mitte 2009 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 105,6 Mio. tdw in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 82,8 Mio. tdw). Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 23,8 Mio. tdw abgewrackt. Trotz anziehender Abbruchaktivitäten, deren Volumen in diesem Berichtszeitraum dem aus den drei Vorjahren zusammen entspricht, ergibt sich ein neuer Nettohöchstzuwachs von 81,8 Mio. tdw.

Die Öltankertonnage wuchs gegenüber Mitte 2008 um 35,4 Mio. tdw. Sie hält mit 36,9 (Vorjahr: 36,3) Prozent den größten Anteil an der in

Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 24,0 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 173.000 tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil 35,7 (Vorjahr: 36,1) Prozent. Aufgrund des hohen Bestellbestandes an Massengutfrachtern und des hohen Anteils an Großtonnage wird sich deren Anteil (Gewicht) an der Welthandelsflotte in den nächsten Jahren vergrößern.

Abwrackungspotential bei Massengutschiffen

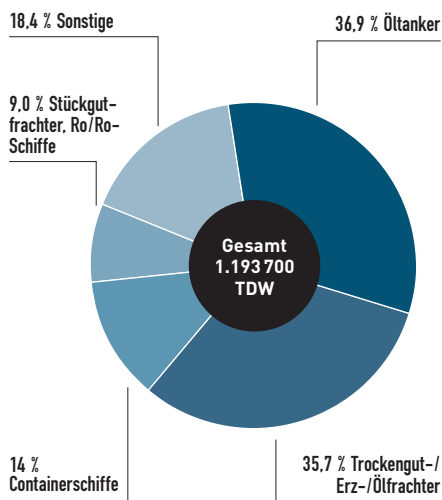
Die Containerschiffstonnage verzeichnete von Mitte 2008 bis Mitte 2009 eine Zunahme von 12,2 Mio. tdw und steigerte damit ihren Anteil auf 14,0 (Vorjahr: 13,8) Prozent.

Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat von 9,4 Prozent auf 9,0 Prozent abgenommen.

BREMERHAVEN: Die Welt-containerflotte ist zuletzt auf einen Anteil von 14 Prozent angestiegen.

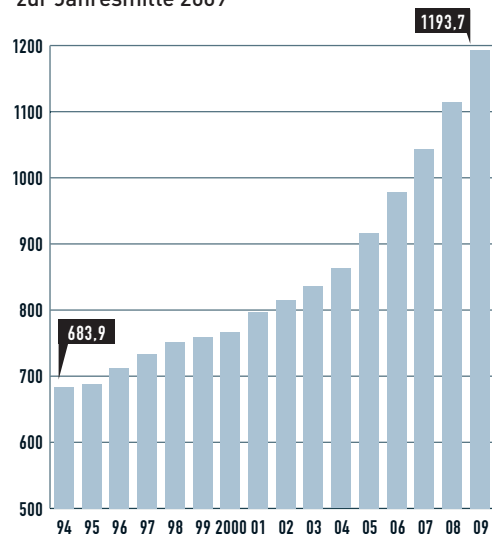
WELTHANDELSFLOTTE nach Schiffstypen

zur Jahresmitte 2009



WELTHANDELSTONNAGE in Mio. TDW

zur Jahresmitte 2009



Quelle: ISL Bremen, 2009

Recht unterschiedlich ist die Altersstruktur bei den Schiffstypen: Die Massengutfrachter weisen einen großen Anteil an älterer Tonnage auf. Hier besteht in den kommenden Jahren ein hohes Abwrackungspotential. Während die über 15 Jahre alte Tonnage bei den Bulkcarriern einen Anteil von 36 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 15 Prozent. Die Öltankertonnage kommt auf einen günstigen Anteil von 22 Prozent an älterer Tonnage. Im Jahr 2002 musste für diese Altersgruppe noch ein Anteil von ca. 38 Prozent ausgewiesen werden.

Der Flaggenmix

Die Welthandelsflotte fährt aktuell unter mehr als 175 verschiedenen Flaggen. Ein Großteil dieser Flotte ist nicht im Ansässigkeitsstaat der Schiffseigner registriert. Unter den Top 10 Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich nach den Angaben von LR-Fairplay daher sechs Staaten mit den sogenannten „offenen“ Schiffsregistern.

Unverändert ist die Reihenfolge der beiden führenden Flaggen. Panama bleibt mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in BRZ) von 22,5 Prozent an erster Position vor Liberia mit 10,4 Prozent. An dritter Stelle folgt nun erstmals die Flagge der Marshall-Inseln mit einem Tonnageanteil von 5,6 Prozent vor den Bahamas mit 5,5 Prozent. Hongkong, Singapur und Griechenland nehmen mit jeweils 5,1 Prozent, 4,9 Prozent und 4,8 Prozent die nächsten Positionen ein.

Die deutsche Flagge ist nach dieser an der Flaggenführung und Bruttoreaumzahl der Schiffe ausgerichteten Statistik um knapp 14 Prozent gewachsen und festigt mit einem Anteil von 1,9 Prozent der Welthandelsflotte den 13. Rang.

Die Welthandelsflotte nach Eignern

Die Welthandelsflotte teilt sich Mitte des Jahres 2009 auf Eigner aus über 130 Ländern auf (Schiffe über 1.000 BRZ). An der führenden Position stehen erstmals die japanischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte von 14,9 Prozent vor griechischen Schifffahrtsunternehmen mit 13,6 Prozent. Die deutsche Handelsflotte folgt mit 9,2 Prozent auf dem dritten Rang vor China mit 7,3 Prozent. Die nächsten Plätze belegen die USA mit einem Anteil von 4,0 Prozent, Norwegen mit 3,7 Prozent und Südkorea mit 3,3 Prozent.

Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein. Nach dieser Statistik werden von den Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 35 Prozent und vom europäischen Wirtschaftsraum 39 Prozent der Welthandelsflotte kontrolliert.

Im Containersegment bleiben deutsche Reedereien unangefochten auf der Spitzenposition. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 34,2 Prozent der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz vor Reedereien aus Japan, Dänemark und China. 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 Bulkerflotte umgekehrt. Deutsche Reeder rangieren in diesen Segmenten jeweils auf Platz vier und fünf. Die Japaner stehen an der Spitzenposition der übrigen kontrollierten Trocken-gutfrachter. Deutsche Reeder belegen hier unverändert den vierten Platz.

Neubaubestellungen: Rückgang um über 90 Prozent

Der Weltschiffbaumarkt hat nach dem längsten und volumenmäßig stärksten Auftragsboom aller Zeiten seinen Höhepunkt im September 2008 überschritten und befindet sich seitdem stark unter Druck.

STANDORT: Kurz vor dem
Stapellauf bei Peters-
Schiffbau in Wewelsfleth
Anfang 2009.

Die starke Zurückhaltung bei Neubaubestellungen führte zusammen mit erneut auf Rekordniveau liegenden Ablieferungen zu einer Reduktion des Bestellbestands. Nach dem Allzeithoch Ende des dritten Quartals 2008 ging dieser weltweit um zwölf Prozent zurück und umfasste nach den vorerst bekannten Ergebnissen von Lloyd's Register – Fairplay zur Jahresmitte 2009 insgesamt 8.355 Handelsschiffe mit 331,6 Mio. BRZ, ein nach wie vor hohes Volumen.

Im ersten Halbjahr 2009 verzeichneten die weltweiten Neubaubestellungen einen noch nie dagewesenen Tiefstand. Sie brachen um ca. 93 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein. Gleichzeitig versuchen die Auftraggeber Aufträge zu ändern, Ablieferungstermine zu verzögern und Bestellungen zu streichen, um das Volumen der fertig gestellten Schiffe zu verringern und zukünftige Überkapazitäten zu begrenzen.

Auftragsvergabe

Im Berichtszeitraum 2008/2009 ist die Neubau nachfrage im Weltschiffbau massiv eingebrochen und verzeichnete gegenüber dem Vorjahreswert einen Rückgang von knapp 74 Prozent. So verbuchten die Schiffbauunternehmen nach den Angaben von Lloyd's Register – Fairplay von Mitte 2008 bis Mitte 2009 ca. 760 Aufträge für Handelsschiffe mit 33,4 Mio. BRZ.

Damit entsprachen die Auftragseingänge gemessen an der Bruttoreaumzahl nicht einmal der Hälfte der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe, so dass die Ablieferungen nun erstmals seit 2001/2002 wieder über den Neubaubestellungen lagen. An diesem Auftragsvolumen waren Schüttgutfrachter mit 51 Prozent, Öl- und Produktentanker mit 31 Prozent und Containerschiffe mit 9 Prozent beteiligt. Insgesamt wurde für jeden dieser Hauptschiffstypen eine deutlich niedrigere Nachfrage verzeichnet, wobei diese bei den Containerschiffen seit dem Ende des dritten Quartals 2008 fast gegen Null tendierte.

Der Großteil der im Berichtszeitraum neu platzierten weltweiten Aufträge ging weiterhin an die asiatische Schiffbauindustrie. Mit einem Anteil von 39 Prozent entfiel das größte Ordervolumen mit ca.

285 Einheiten mit 13,2 Mio. BRZ auf die chinesischen Werften. Südkorea verlor, ausgehend von einem Anteil von knapp 47 Prozent im Vorjahreszeitraum, deutlich an Marktgewicht und liegt nun mit einem Anteil von 35 Prozent der weltweit in 2008/2009 platzierten Aufträge an der zweiten Position vor Japan mit ca. 15 Prozent. Auf den nachfolgenden Plätzen rangieren die Werften der Philippinen, Indiens und Brasiliens.

Produktion

Die weltweite Neubauproduktion verzeichnete gegenüber dem Rekordvolumen aus dem Vorjahres-

berichtszeitraum eine nochmalige Steigerung um gut 20 Prozent. Von Jahresmitte 2008 bis Jahresmitte 2009 expandierte das Ablieferungsvolumen auf 2.165 Handelsschiffe mit rund 70 Mio. BRZ. Daran waren Öl- und Produktentanker mit ca. 29 Prozent, Massengutfrachter mit 21 Prozent und Containerschiffe mit einem Anteil von 20 Prozent beteiligt. Während hier die Produktion bei den Öl- und Produktentankern und Bulkcarriern um jeweils 53 und 25 Prozent ausgeweitet

wurde, verzeichneten die Ablieferungen von Containerschiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Rückgang von 12 Prozent.

Südkorea vergrößert Abstand

Südkorea nimmt mit knapp 29 Mio. BRZ und einem Anteil von 41 Prozent weiterhin die führende Rolle ein und vergrößert damit den Abstand zu den nachfolgenden Schiffbaustandorten Japan und China, deren Ablieferungen nur 65 bzw. 57 Prozent des südkoreanischen Volumens entsprachen.

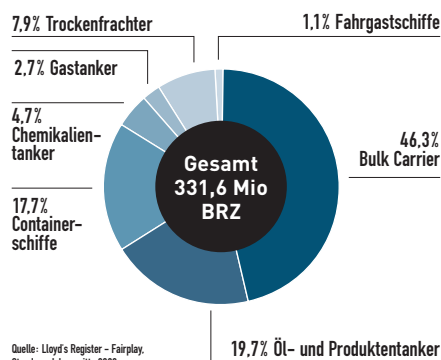
Insgesamt ergeben sich für Japan und China Marktanteile von jeweils 27 und 23 Prozent, wobei die Volksrepublik ihre Kapazitäten um 43 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich ausgeweitet hat. Deutschland liegt mit einem Anteil von 1,6 Prozent auf Rang vier.

Auftragsbestand

Nach der bisher vorliegenden Schiffbaustatistik von Lloyd's Register – Fairplay hat sich der Auftrags-

WELTAUFTRAGSBESTAND NACH SCHIFFSTYP

Angaben in Prozent



→ bestand von Handelsschiffen zwischen Mitte 2008 und Mitte 2009 um 24,6 Mio. BRZ auf 331,6 Mio. BRZ reduziert. Es ist davon auszugehen, dass die Auftragslage tatsächlich niedriger einzustufen ist, da es vielfach zu Streichungen von Neubeauftragstellungen gekommen ist bzw. noch Streichungen zu erwarten sind.

Die Massengutschiffe machten daran, gemessen in BRZ, 46 (Vorjahr: 40) Prozent, die Öl- und Produktentanker 20 Prozent und Containerschiffe 18 Prozent aus. An dieser weltweiten Auftragslage ist der Schiffbaustandort Korea mit 1.953 Handelsschiffen mit 119,6 Mio. BRZ, entsprechend einem Anteil von 36 Prozent, führend beteiligt. Dahinter rangiert dicht gefolgt mit einem Anteil von 35 Prozent die Schiffbauindustrie Chinas, die ihren Auftragsbestand auf 3.281 Schiffe mit 116,3 Mio. BRZ als einzige der drei großen Schiffbauländer im Vergleich zum Vorjahr ausweiten konnte.

Japan liegt mit 18 Prozent an der weltweiten Auftragslage an dritter Position. Dahinter folgen Werften von den Philippinen, aus Vietnam, Indien und Deutschland (0,8 Prozent). Insgesamt entfallen auf ostasiatische Werften über 90 Prozent des Weltauftragsbestands, westeuropäische Schiffbauländer halten am Weltorderbuch einen Anteil von 1,9 Prozent (Vorjahr: 2,6 Prozent).

Im Containersegment befanden sich zur Jahresmitte 2009 1.028 Einheiten mit einer Kapazität von insgesamt 5,35 Mio. Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 6,49 Mio. TEU), darunter 329 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.999 TEU, 130 Schiffe zwischen 5.000 und 7.499 TEU und 256 Schiffe mit über 7.500 TEU.

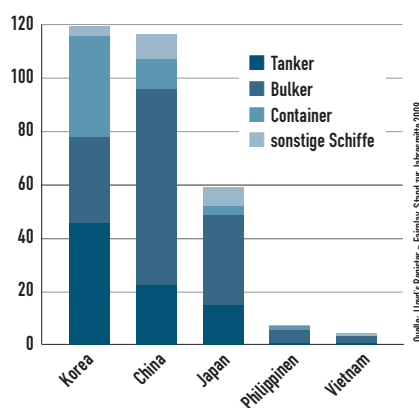
Aktivitäten der Auftraggeber nach Ländern

Am Auftragsbestand zur Jahresmitte 2009 von 8.355 Handelsschiffen sind nach Angaben von LR-Fairplay's Schiffbaustatistik Besteller aus über 66 Ländern beteiligt. Demnach haben griechische Auftraggeber mit 45,7 Mio. BRZ, was 13,8 Prozent der Weltauftragslage entspricht, den größten Anteil, gefolgt von Deutsch-

land mit 12,3 Prozent, Japan mit 10 Prozent und China mit 9,8 Prozent. Dahinter befinden sich die Bestellländer Südkorea, Hongkong und Norwegen mit einem Volumen von jeweils über 10 Mio. BRZ. Als einzige der TOP-7-Auftraggeber vergrößerte die Volksrepublik ihren Orderbestand gegenüber dem Vorjahr. Im Marktsegment Containerschiffe bleiben deutsche Reedereien mit einem Anteil von 36,5 Prozent unverändert und, ihrem Anteil an der weltweiten Containerschiffsflotte entsprechend, die größten Auftraggeber, gefolgt von China mit 7,4 Prozent.

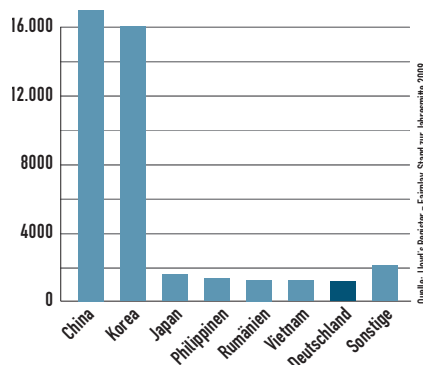
TOP 5 SCHIFFBAUNATIONEN

nach Schiffstypen; in Mio. BRZ



DEUTSCHES AUFTRAGSBUCH

nach Schiffbauländern



Ausblick

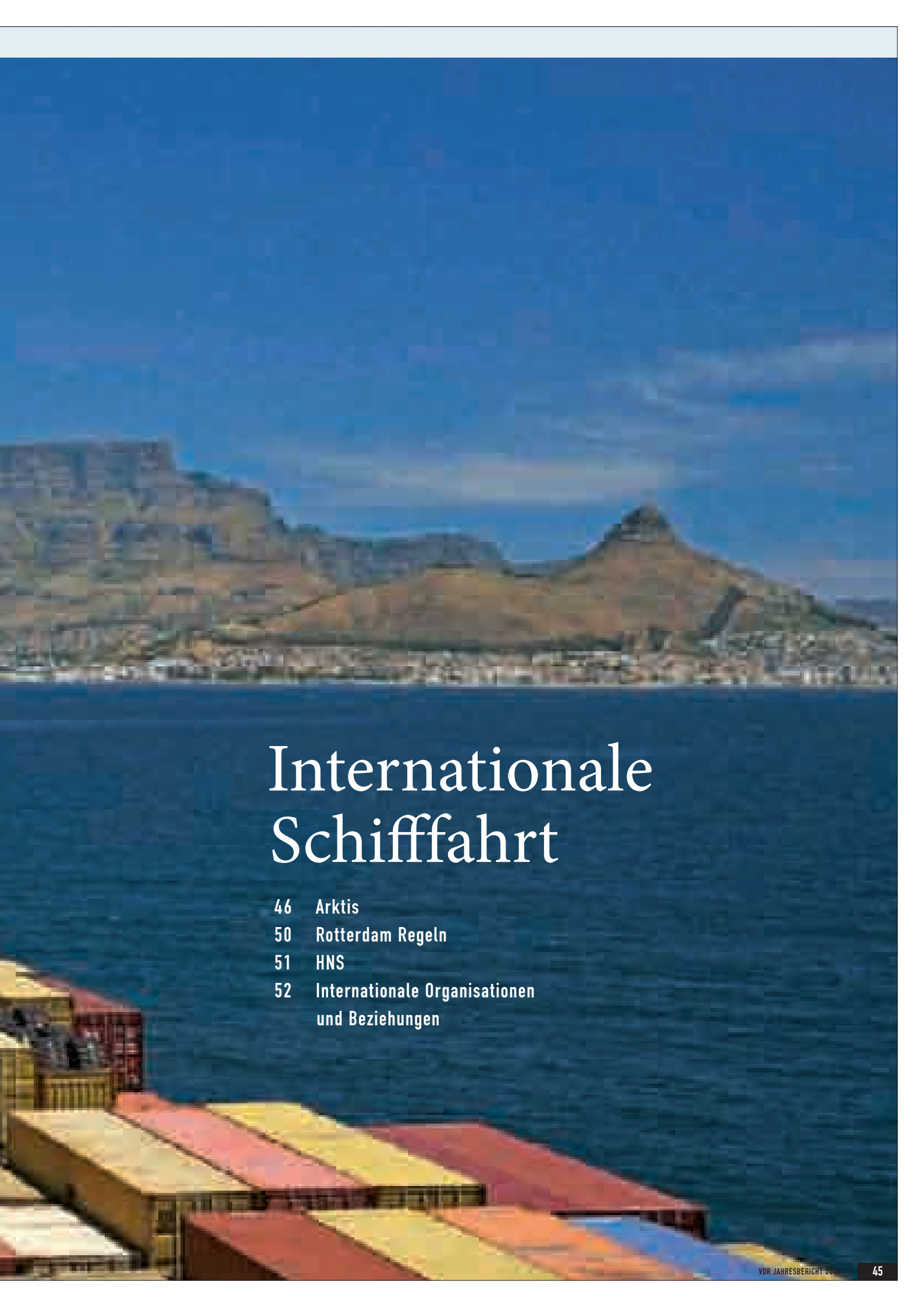
Unklar bleibt, inwieweit die bestellten Schiffe planmäßig abgeliefert werden können bzw. aus finanziellen Gründen von Stornierungen betroffen sind. Das in der ersten Jahreshälfte 2009 abgelieferte Neubauvolumen von 38 Mio. BRZ im Verhältnis zu den für die verbleibenden sechs Monate 2009 planmäßig anstehenden Fertigstellungen von ca. 72 Mio. BRZ zeigt einen deutlichen Überhang in der zweiten

Jahreshälfte. Dieser Überhang kann so voraussichtlich nicht im Berichtsjahr realisiert werden, da beispielsweise Werftkapazitäten in Folge von finanziellen Engpässen und Überkapazitäten nicht mehr so stark ausgeweitet bzw. sogenannte „Greenfield Yards“ nicht mehr errichtet werden. Welche Auswirkungen dies auf die zukünftige Auftragslage und das Ablieferungsprogramm hat, bleibt abzuwarten.



UMBAU: Eine der letzten Sektionen für ein Containerschiff wird zu Sietas geliefert. Die Werft stellt sich auf Spezialschiffbau um.





Internationale Schifffahrt

- 46 Arktis
- 50 Rotterdam Regeln
- 51 HNS
- 52 Internationale Organisationen
und Beziehungen

Arktis: Der Nördliche Seeweg wird schiffbar

Erstmals haben Handelsschiffe die Nordostpassage von Asien nach Europa durchquert.

Die historische Premiere gelang zwei Schiffen aus Bremen.

Die beiden deutschen Schiffe „Beluga Fraternity“ und „Beluga Foresight“ werden – wie auch die Amundsens „Gjoa“ und Nordenskjölds „Vega“ – in die Geschichte der Entdeckung der Arktis eingehen. Den beiden Handelsschiffen der Beluga-Gruppe gelang in 2009 die Durchquerung der Nordostpassage von Asien nach Europa.

Ermöglicht hat die Durchquerung der Nordostpassage der Klimawandel, durch den in den Sommermonaten die Eisausbreitung in der Arktis geringer und das Eis insgesamt dünner ist. Gleichwohl bleibt die Arktisfahrt schwierig: die Reise der Beluga-Schiffe erforderte eine intensive Vorarbeit durch die Reederei. Die Schiffe mussten für das schwierige Revier ausgerüstet, die Mannschaften vorbereitet und die russische Bürokratie überwunden werden. Das neue Fahrtgebiet stellt viele Herausforderungen an alle Beteiligten. Küsten- und Flaggenstaaten müssen die Navigations- und Kommunikationsmittel bereitstellen, die in südlichen Gefilden üblich sind. Lebensrettungs- und Umweltschutzstrukturen müssen für den hohen Norden geschaffen werden. Regelungen, die der Wahrung hoheitlicher Ansprüche der Arktisanrainer dienen, müssen unter Wahrung des Seevölkerrechts getroffen werden.

DURCHFAHRT: Die Durchquerung der Nordostpassage durch eine deutsche Reederei wurde in der internationalen Presse als Triumph gefeiert.

EU will Schiffssicherheit in der Arktis fördern

Im November 2008 hat die Europäische Kommission im Zuge ihrer „integrierten Meerespolitik“ die Denkschrift „Die Europäische Union und die Arktis“ veröffentlicht. Danach will die EU-Kommission die Umsetzung von Verpflichtungen in den Bereichen Navigationsregeln, Schiffssicherheit und Routenführungs- und Umweltstandards in der Arktis fördern. Dabei will sie insbesondere die Arbeiten der IMO in diesen Bereichen unterstützen. Die Kommission will sich auch dafür einsetzen, dass eine Benachteiligung von ausländischen Schiffen etwa bei Gebühren oder bei der Verpflichtung zur Routenberatung oder Eisbrecherannahme vermieden wird. Sie strebt zudem eine Verbesserung der Satellitenabdeckung arktischer Meeresräume an. Damit könne – so die Kommission – der Schiffsverkehr besser überwacht und schneller auf Notfälle reagiert werden. Sie regt zudem die Einstufung einiger arktischer Schifffahrtswege als besonders empfindliche Meeresgebiete an.

Richtlinien der IMO

Die IMO befasst sich seit längerem im Schiffssicherheitsausschuss (MSC) und im Meeresumweltausschuss (MEPC) mit der Polarfahrt in der Arktis und Antarktis. Sie wird Richtlinien für den Schiffsbetrieb in eisbedeckten Gewässern verpflichtend einführen. Unabhängig davon befasst sich auch der IMO-Unterausschuss Training and Watchkeeping (STW) mit neuen Standards für die Eis- →



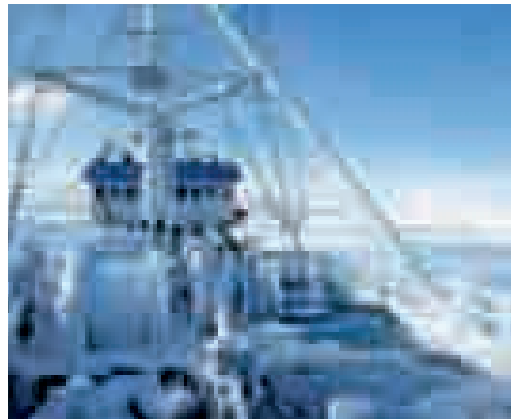


BEOBACHTER: In der arktischen Schifffahrt gilt besondere Sorgfalt dem Schutz von Fauna und Flora.

EISFREI: Mit der Klimaveränderung wird der Nördliche Seeweg immer häufiger eisfrei.



BELASTUNG: In der arktischen Schifffahrt werden Menschen und Schiffe ungewohnten Belastungen ausgesetzt.



→ fahrt, die zunächst aber nur empfehlenden Charakter erhalten sollen. Der Untersuchungsbericht zum Untergang des Kreuzfahrtschiffes „Explorer“ in der Antarktis stellt weitere Schiffssicherheitsstandards zur Diskussion.

Praktische Empfehlungen vom Arktischen Rat

Zu den Überlegungen beitragen wird sicherlich auch die Bewertung des Arktischen Seeverkehrs (AMSA), die der Arktische Rat im April 2009 herausgegeben hat. In einem umfassenden, 194-seitigen Bericht geht der Rat auf Geographie, Geschichte, Rechtsrahmen, gegenwärtige Schiffsverkehre und Szenarien für die Zukunft ein. Er befasst sich zudem mit sozial- und umweltpolitischen Fragestellungen. Aus der Analyse leitet der Rat zahlreiche Empfehlungen ab, sowohl

technischer als auch rechtlicher Art, deren Umsetzung sich direkt auf die arktische Schifffahrt auswirken würden.

US-Arktispolitik konkretisiert

Als eine seiner letzten Amtshandlungen hat US-Präsident George W. Bush auch die amerikanische Arktispolitik im Januar konkretisiert. Danach seien zur Gewährleistung eines sicheren und umweltfreundlichen Seehandels in der Arktis Maßnahmen wie Lebensrettungseinrichtungen, Nah- und Fernnavigationsmittel, Schiffsverkehrsmanagement in besonders riskanten Gebieten, Eisbergwarnungen und andere Meereisinformationen sowie effektive Schiffssicherheitsstandards unverzichtbar. Zum amerikanischen Maßnahmenkatalog gehören ferner vorgegebene Schiffsrouten, Verkehrstrennungsgebiete, neue Unterwassergeräuschnormen, neue Abkommen zur Bekämpfung von Umweltverschmutzung durch Öl und Gefahrgut sowie überarbeitete und verschärfte IMO-Regeln für die Eisfahrt. Die Leitlinien der US-Exekutive setzen auf die Staatengemeinschaft: Sie fordern ausdrücklich den Beitritt der USA zum UN-Seerechtsübereinkommen und stützen internationale Gremien wie den Arktischen Rat und die IMO.

Der VDR verfolgt die Entwicklungen intensiv und bringt sich auf nationaler und internationaler Ebene in die Beratungen ein. Dabei gilt es, die Interessen der deutschen Schifffahrt in diesem neuen, zukunftssträchtigen Fahrtgebiet zu wahren.

Der VDR beteiligt sich auch an der deutsch-russischen Arbeitsgruppe zur Nutzung des Nördlichen Seeweges. Die Gruppe konnte 2009 nach russischen Zusagen endlich das Forschungsvorhaben „Entwicklung einer Eis-Routen-Optimierung als Voraussetzung für eine wirtschaftliche Nutzung des Nördlichen Seeweges“ auf den Weg bringen. Deutsche und russische Firmen sowie Institutionen sind hier beteiligt. Ziel ist eine den Schiffsbesatzungen direkt zur Verfügung gestellte Eisvorhersage (Eis-Routen-Optimierung), die verschiedenen Modelle in einem übergreifenden Eisvorhersage- und Navigationssystem zusammenführt. Ein solches System würde wesentlich zu ökologisch und ökonomisch vertretbaren Schiffsverkehren in der Arktis beitragen. ...



Rotterdam Regeln

Das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ wurde acht Jahre verhandelt.



ZEREMONIE: 16 Nationen bei der Unterzeichnung am 23.09.2009.

Nach 12-jähriger Diskussion und 8-jährigen Verhandlungen in der Handelsrechtskommission der Vereinten Nationen (UNCITRAL) hat die UN-Generalversammlung im Dezember 2008 ein „Übereinkommen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ beschlossen. Am 23. September 2009 wurde es zur Zeichnung und Ratifikation durch die Staaten in Rotterdam ausgelegt und erhielt deshalb den Namen „Rotterdam Regeln“. Ziel des neuen Übereinkommens ist die von der Schifffahrt seit langem befürwortete Vereinheitlichung des Beförderungsrechts über See und der anschließenden Landstrecken im Vor- und Nachlauf zu Seetransporten. Es soll die geltenden Übereinkommen über die Seebeförderung (Haager Regeln, Haager-Visby Regeln und Hamburg Regeln) und abweichende oder überholte nationale Rechtsvorschriften einzelner Staaten ersetzen. Letzteres ist von erheblicher praktischer Bedeutung vor allem für die Verkehre mit den USA und China.

Die Rotterdam Regeln verschieben die Risikoverteilung bei Transportschäden zwischen Seebeförderern und Reedern auf der einen Seite und den Verladern und Ladungseigentümern auf der anderen Seite. Die traditionellen Haftungsfreistellungen für nautisches Verschulden und die Beschränkung der Haftung des Verfrachters nur auf die anfängliche See- und Ladungsuntüchtigkeit entfallen. Außerdem werden die Haftungshöchstsummen bei Verlust oder Beschädigung von Gütern von zwei auf drei Sonderziehungsrechte (SZR) pro Kilogramm oder von 666,67 SZR auf 875 SZR pro Packungseinheit erhöht. Aufgenommen wurden auch die Haftung des Beförderers für Verspätungsschäden und die Verlängerung

der Verjährungsfrist. Die Rotterdam Regeln finden grundsätzlich bei allen Beförderungen Anwendung, sofern sie zumindest teilweise als internationale Beförderungen über See laufen. Neu sind die Regeln für eine papierlose Vereinbarung und Abwicklung von internationalen Seetransporten. Die Rotterdam Regeln sind nicht zwingend anzuwenden. Die Vertragsparteien können Haftungsregelungen vereinbaren, die von der gesetzlichen Regelhaftung abweichen. Zulässig sind Rahmenverträge über den Seetransport größerer Gütermengen über einen bestimmten Zeitraum (Volumenverträge), die die Haftung des Verfrachters beschränken oder erweitern.

Insgesamt sind die Rotterdam Regeln ein Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen Interessen der am Seetransport Beteiligten. Sie wurden in den Verhandlungen ausführlich diskutiert und abgewogen. Die vor allem vom Europäischen Verladerkomitee (ESC) nachträglich geäußerte Kritik geht darüber hinweg und ignoriert, dass die US-Verladerorganisation NITLeague das neue Übereinkommen ausdrücklich unterstützt.

Das Übereinkommen tritt nach Annahme durch 20 Staaten in Kraft. Bis Ende Oktober 2009 haben 20 Staaten durch Zeichnung bekundet, dass sie Vertragsstaaten des Übereinkommens werden wollen. Darunter sind im Welthandel so bedeutende Staaten wie die USA, aber auch sieben europäische Staaten mit ausgeprägten Schifffahrtsinteressen wie Dänemark, Griechenland, die Niederlande, Norwegen und Frankreich. Es gibt Anzeichen, dass auch China die Rotterdam Regeln übernimmt. Damit sind die Aussichten für ein zeitnahes Inkrafttreten gestiegen und eine realistische Alternative zu der nötigen internationalen Rechtsvereinheitlichung ausgeschlossen.

Deutschland hat das Übereinkommen noch nicht gezeichnet. Der VDR hatte die Bundesregierung Mitte des Jahres gebeten, das Übereinkommen ebenfalls zu zeichnen und später zu ratifizieren. Die Bundesministerin der Justiz lehnte die Zeichnung ab und erklärte, die Bundesregierung wolle abwarten, bis feststehe, ob sich das Übereinkommen weltweit durchsetze. Angesichts der steigenden Zahl von Zeichnungen wird sich der VDR bei der neuen Bundesregierung erneut dafür einsetzen, dass Deutschland als einer der wichtigsten Staaten im Welthandel und im Weltseeverkehr das neue Übereinkommen übernimmt. Eine Entscheidung darüber ist auch für die anstehende Reform des deutschen Seehandelsrechts im 5. Buch des HGB unausweichlich, die das Seefrachtrecht einschließt. Weder international noch national ist ein deutscher Sonderweg angebracht. ...



FRACHTSCHIFFFAHRT:
Das HNS-Übereinkommen
regelt die Haftung bei
unverpackten Gefahr-
gütern außer Öl.

HNS-Übereinkommen regelt Haftung für Gefahrgüter

Nach langjährigen Verhandlungen hat der IMO-Rechtsausschuss die letzten Hürden für eine Verabschiedung des Übereinkommens aus dem Weg geräumt.

Das Übereinkommen über die Haftung beim Transport gefährlicher Güter über See von 1996 (HNS-Übereinkommen) regelt die Haftung für Schäden, die bei der Beförderung von gefährlichen Gütern außer Öl der Umwelt oder Dritten zugefügt werden. Der Schiffseigentümer haftet nach den Grundsätzen einer Gefährdungshaftung ähnlich wie für Ölschäden nach dem Ölhaftungsübereinkommen und muss eine Versicherung seines Haftungsrisikos durch eine Bescheinigung des Flaggenstaates oder des Anlaufstaates nachweisen. Die Haftung ist je nach Schiffsgröße bis zu einem Betrag in Höhe von 100 Mio. Sonderziehungsrechten (SZR) beschränkt. Schäden, die darüber hinausgehen, muss ein Entschädigungsfonds (HNS-Fonds) bis zur Höhe von 250 Mio. SZR ausgleichen, dessen Beiträge von den Empfängern der Gefahrgüter erhoben werden müssen.

Das HNS-Übereinkommen ist vor allem deshalb bisher nicht in Kraft getreten, weil die Beitragserhebung für gefährliche Güter in verpackter Form wegen

der Vielzahl der Empfänger administrativ nicht in den Griff zu bekommen war. Die IMO hat deshalb nach Wegen gesucht, dieses Problem zu überwinden und das von der Schifffahrt unterstützte Inkrafttreten des HNS-Übereinkommens zu ermöglichen.



GEFAHRGUT: Haftung für unverpackte Güter neu geregelt.

mitgetragen werden. Dafür wird die Reederhaftung angehoben. Der Entwurf soll einer Diplomatischen Staatenkonferenz im April 2010 zur Verabschiedung vorgelegt werden. Diese Konferenz muss auch über die Erhöhung der Reederhaftung befinden.

Verpackte Güter befreit

Im Frühjahr dieses Jahres hat der IMO-Rechtsausschuss nach langjähriger Diskussion den Entwurf eines Protokolls zur Ergänzung des HNS-Übereinkommens beschlossen. Das Protokoll sieht vor, dass verpackte Güter von der Beitragspflicht zum HNS-Fonds befreit werden sollen. Die für die Entschädigung im Bereich der verpackten gefährlichen Güter nötigen Mittel des HNS-Fonds müssen nach dem Protokoll durch die Empfänger von gefährlichen Massengütern

Consultative Shipping Group

Die in der Beratenden Schifffahrtsgruppe (CSG) zusammengeschlossenen Schifffahrtsverwaltungen aus 18 Staaten besprachen wichtige schifffahrtspolitische Themen.

Die Staaten, die gemeinsam rund 50 Prozent der Welthandelstonnage nach Eigentum vertreten, tauschten sich über die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Schifffahrt, über Gefahrenabwehrmaßnahmen und über Umweltthemen aus. Sie unterstrichen dabei die Notwendigkeit, für Marktzugang und gegen Protektionismus einzutreten. Zuletzt ist die Gruppe auf diplomatischem Weg erfolgreich gegen die Frachtsteuer in Vietnam und gegen venezolanische Ladungslenkungsmaßnahmen vorgegangen. Sie befasst sich weiter mit der staatlichen Einfluss-

maßnahme bei der Gestaltung von Umschlagentgelten in Indonesien.

In einem von unserem internationalen Dachverband ICS mitorganisierten Seminar für die CSG besprachen Schifffahrts- und Regierungsvertreter die Finanzkrise, die Arktisfahrt und nationale Schifffahrtspolitik. Der VDR hatte dabei die Gelegenheit, in einem Vortrag seine Standpunkte zur Fortführung der erfolgreichen deutschen Schifffahrtspolitik und zum Internationalen Klimafonds für die Schifffahrt darzulegen. ...

Internationales Verkehrsforum

Spyros Polemis setzt sich für internationale Regelungen der Schifffahrt ein.

Ende Mai 2009 hat in Leipzig das Internationale Verkehrsforum zu dem Thema „Verkehr für eine globale Wirtschaft“ getagt. Verkehrsminister und hochrangige Ministeriumsvertreter aus rund 50 Staaten – darunter allen Industriestaaten – diskutierten die Auswirkungen der Finanzkrise auf den Verkehrssektor mit Vertretern der Wirtschaft, der Hochschulen und anderer Bereiche.

Der Vorsitzende des VDR-Dachverbandes ICS, Spyros Polemis, vertrat die Schifffahrt auf den Podien und hob deutlich die Notwendigkeit freier Märkte – auch in Zeiten der Krise – und einer international abgestimmten Herangehensweise bei allen die Schifffahrt betreffenden Themen hervor. Dies sei gerade beim Klimaschutz von herausragender Bedeutung. Das Forum wird im Mai 2010 erneut zusammenkommen. Auf der Tagesordnung wird dann das Thema „Verkehr und Innovation“ stehen. ...



Welthandelsorganisation

WTO kann noch keine merklichen Fortschritte bei der Doha-Runde vermelden.



PASCAL LAMY: Keine Fortschritte bei der Doha-Runde.

Keine merklichen Fortschritte sind in der Wiederbelebung der Doha-Runde zu verzeichnen. Die Schifffahrt fordert seit Langem eine Einbeziehung des Wirtschaftszweiges in das Allgemeine Abkommen über den Handel in Dienstleistungen. Dadurch würde ein verbindlicher Rechtsrahmen für den internationalen Handel zur See geschaffen, der durch belastbare Streitschlichtungsmechanismen durchgesetzt werden kann. Zudem würde der Abschluss den Welthandel beleben. Aber weder ein Ministertreffen in Neu Delhi noch der G-20-Gipfel in Pittsburgh führten zu Fortschritten. Wesentliche Hindernisse bleiben das Vorgehen bei Industriegütern und Agrarsubventionen. ...

Kanadische Importzölle

Zölle auf die zeitweilige Einfuhr von Schiffen wichtiger Verhandlungspunkt.

Kanada hat zum Schutz heimischer Werften hohe Zölle auf die zeitweilige Einfuhr von Schiffen verhängt. Dieses Vorgehen wird wichtiger Verhandlungspunkt bei den in diesem Jahr angelaufenen Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und Kanada sein. Darauf hat der Verband in Abstimmung mit anderen maritimen Verbänden gegenüber der Bundesregierung und auch der Europäischen Kommission hin-

gewirkt. Kanada verlangt Zölle zwischen 15 und 20 Prozent des Schiffswertes bei der Einfuhr von Schiffen. Bei der zeitweiligen Einfuhr von Motorschiffen, die im Inlandverkehr eingesetzt werden sollen, wird der Zoll zeitanteilig erhoben. Kanada diskriminiert dabei die EU-Staaten, denn mit einigen Staaten, darunter Schiffbauland Korea, ist längst vereinbart, die Zölle abzubauen. Aus Sicht des Verbandes sind die Importzölle schnellstmöglich abzuschaffen. ...

Bilaterale Abkommen



Albanien

Der Schifffahrtsvertrag zwischen Albanien und Deutschland ist unterschriftsreif. Bei der Verhandlungsrunde im März 2009 in Berlin konnte der Entwurf paraphiert werden. Er entspricht vollständig dem deutschen Musterabkommen. Er gewährleistet die Freiheit des Seeverkehrs, Gleichbehandlung in den Häfen, die Niederlassungsfreiheit, den freien Kapitalverkehr, einen erleichterten Landgang und auch eine Zusammenarbeit bei Seenotfällen. Außerdem enthält der Entwurf eine Streitschlichtungsklausel.



Philippinen

Erste neue Ansätze für den Abschluss eines deutsch-philippinischen Schifffahrtsabkommens ergaben sich aus einem vom VDR initiierten Treffen im März 2009 in Berlin. Bei dem informellen Ge-

spräch wurden die offenen Punkte identifiziert und abgegrenzt. Aus Sicht des VDR wäre der Abschluss eines Abkommens mit dieser wichtigen Seefahrernation sehr zu begrüßen.



Libyen

Deutliche Fortschritte konnten bei den deutsch-libyschen Verhandlungen um ein Schifffahrtsabkommen erreicht werden, die Anfang Oktober in Tripolis stattfanden. Das Prinzip der Gleichbehandlung in den Häfen, eine generelle Meistbegünstigungsklausel, das Prinzip des freien Marktzugangs und der freie Devisentransfer konnten in den Abkommensentwurf übernommen werden. Zudem wurde die freie Wahl von Schifffahrtsagenturen vereinbart. Offen blieb die genaue Ausgestaltung der Drittflaggenregelung, der Niederlassungsfreiheit und der Klauseln zu den Passdokumenten von Seeleuten. ...

EU-Schifffahrtsabkommen

Konstruktive Anwendung des Abkommens mit China, Stagnation mit Indien.



China

Das EU-China-Schifffahrtsabkommen wird seit seiner Unterzeichnung 2002 angewandt. Es bietet die Grundlage für einen regelmäßigen Austausch zwischen der chinesischen und den EU-Schifffahrtsverwaltungen. Bei den letzten Gesprächen konnten die Vertragsparteien insbesondere Themen wie den Verkehr zwischen Taiwan und dem chinesischen Festland, Fördermaßnahmen für die chinesische Flotte, Kabotage, Klimaschutz und Schiffssicherheit besprechen.



Indien

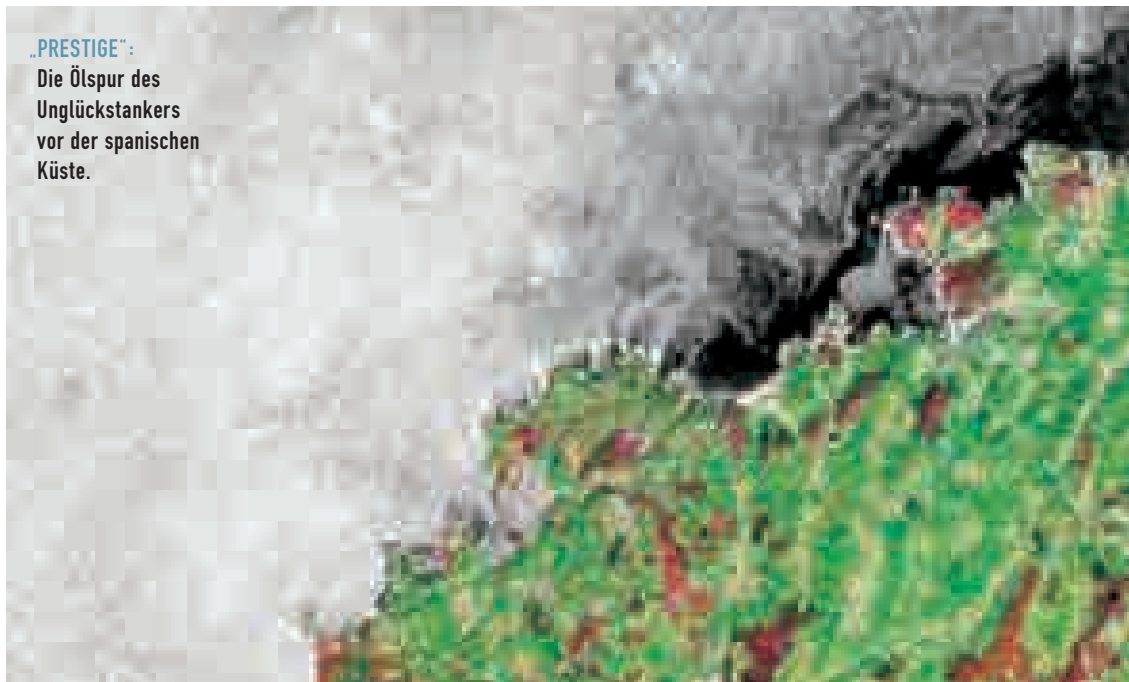
Keine Fortschritte konnten hingegen bei den Bemühungen um ein Schifffahrtsabkommen zwischen Indien, der EU und den EU-Mitgliedstaaten verzeichnet werden. Nach zwei Verhandlungsrunden in 2008 hat Indien offenkundig derzeit kein ausgeprägtes Interesse an einem solchen Abkommen. Deutschland verfügt bereits seit 1966 über ein bilaterales Abkommen. Darin wurden freier Wettbewerb, freie Flaggenwahl, Gleichbehandlung in den Häfen und freier Devisentransfer vereinbart. ...





Schifffahrts- entwicklung in Europa

- 56 Strafrecht
- 57 EU-Schiffssicherheitspaket
- 58 Passagierrechte
- 59 Konsortien
- 60 Seeverkehr
- 61 Meerespolitik



„PRESTIGE“:
Die Ölspur des
Unglückstankers
vor der spanischen
Küste.

Strafrechtliche Verantwortlichkeit für Umweltverschmutzungen des Meeres

Das europäische Umweltstrafrecht für die Meeresverschmutzung durch Schiffe ist vereinheitlicht worden. Änderungen des deutschen Strafrechts sind nicht zu erwarten.

Nach dem Untergang des Tankers „Prestige“ im Jahr 2002 hat die Europäische Gemeinschaft mit der Richtlinie 2005/35 und dem Rahmenbeschluss des Rates 2005/667/JI das Umweltstrafrecht der Mitgliedstaaten im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe vereinheitlicht und damit in einigen EU-Mitgliedstaaten verschärft.

Die Schifffahrt kritisierte die Richtlinie als Akt ihrer Kriminalisierung, weil sie zum Teil einen schärferen Verschuldensmaßstab anlegte als das MARPOL-Übereinkommen für „unfallbedingte Umweltverschmutzungen“ durch Öl oder Chemikalien vorsieht. 2008 entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH), dass die Richtlinie nicht gegen das MARPOL-Übereinkommen verstoße, weil die EU selbst keine Vertragspartei sei, und nicht gegen das Internationale Seerechtsübereinkommen, weil dieses keine Individualrechte schütze.

Ein EuGH-Urteil von 2007 über die Zuständigkeitsverteilung zwischen Rat und EU-Kommission hat die Gültigkeit der Richtlinie in Frage gestellt und

ihre Anpassung notwendig gemacht. Mit der Richtlinie 2009/123/EG wurde das Rechtsetzungsverfahren im Oktober 2009 ohne wesentliche substanzielle Änderungen der ursprünglichen Regelung abgeschlossen. Lediglich Meeresverschmutzungen ohne Verschlechterung der Wasserqualität („minder schwere Fälle“) sollen straflos bleiben können.

Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie in ihrem Strafrecht umsetzen. Der Verband erwartet jedoch keine wesentliche Änderung des deutschen Strafrechts.



EUGH: Der
Europäische
Gerichtshof hat
maßgebliche
Urteile gefällt.

3. Schiffssicherheitspaket

Drei Jahre hat es gedauert von der Vorlage bis zum Beschluss. Im März hat das Europäische Parlament dem 3. Schiffssicherheitspaket schließlich zugestimmt.



Drei Jahre nach der Vorlage von Vorschlägen für ein 3. Schiffssicherheitspaket durch die EU-Kommission ist das Rechtsetzungsverfahren mit der Zustimmung des Europäischen Parlaments zu sieben Legislativakten im März 2009 abgeschlossen worden. Die Europäische Gemeinschaft reagiert damit im Anschluss an die früheren Schiffssicherheitspakete Erika I und II auf den Untergang des Tankers „Prestige“ im Herbst 2002.

Die Aufstellung von Voraussetzungen für die Anerkennung von Schiffsüberprüfungs- und Schiffsbesichtigungsorganisationen, die Einführung eines Safe Sea Net Systems für die Schifffahrt in den europäischen Gewässern, die Anforderungen an die Verantwortlichkeit von Flaggenstaaten zur Wahrnehmung ihrer internationalen Verpflichtungen und die Vereinheitlichung der Seeunfalluntersuchung mit dem Ziel der Gewinnung von Erfahrungen sind die weniger direkt relevanten Rechtsakte in der Form von Richtlinien.

Die EU-Mitgliedstaaten müssen ihr Recht in den nächsten beiden Jahren anpassen, was für Mitgliedstaaten wie Deutschland geringere Änderungen erforderlich macht als in anderen Mitgliedstaaten.

Drei der sieben Rechtsakte haben unmittelbare praktische Auswirkungen auf die Schifffahrt:

- Anstelle einer allgemeinen Überprüfungsquote von 25 % sollen Schiffe in der Hafenstaatkontrolle zukünftig nach individuellen Kriterien differenziert überprüft werden. Je nach Prioritätsstufe (I oder II),

Risikoprofil (Hoch, Standard, Niedrig) und weiteren Faktoren soll die Überprüfungsintensität variieren und sollen die Überprüfungsintervalle zwischen 5 und 24 Monaten liegen. Der Verband begrüßt diese Neuausrichtung.

- Mit einer Verordnung wird das Athener Übereinkommen von 2003 über die Haftung bei der Beförderung von Passagieren und deren Gepäck über See in europäisches Recht übernommen. Der Verband begrüßt auch dies.

- Besonders umstritten war der Vorschlag der EU-Kommission, die uneingeschränkte Geltendmachung von Haftungsbeschränkungen für Seeforderungen in den EU-Mitgliedstaaten davon abhängig zu machen, ob der Flaggenstaat Vertragspartei nach dem Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1996 ist. In langwierigen Diskussionen konnten die EU-Kommission, der Rat und das Europäische Parlament davon überzeugt werden, die Anwendung der Haftungsbeschränkungen des Übereinkommens in der EU nicht von der zivilrechtlich untauglichen Bedingung abhängig zu machen, dass der Flaggenstaat Vertragsstaat des Übereinkommens ist. Die Richtlinie führt eine Versicherungspflicht für Schiffe unter den Flaggen der Mitgliedstaaten und für europäische Häfen anlaufende Schiffe unter anderen Flaggen ein. Diese ist durch eine an Bord mitzuführende Versicherungsbescheinigung nachzuweisen. Der Verband hält diese Regelung zwar nicht für erforderlich, aber hinnehmbar. ...

Passagierrechte-Verordnung

Seit Anfang dieses Jahrzehnts setzt sich die Europäische Union gemäß dem von der EU-Kommission veröffentlichten Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ für die Verbesserung der Rechte der Fahrgäste ein.

So wurden von den Europäischen Organen bereits Bestimmungen im Bereich der Rechte der Fahrgäste im Luftverkehr und im Bahnverkehr angenommen. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat im April 2009 einen weiteren Vorschlag für eine Verordnung übermittelt, der sich mit den Rechten von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr befasst. Ziel dieser Initiative ist nicht nur die Stärkung der Rechte der Fahrgäste, sondern auch die Angleichung der Rechte für die europäischen Verbraucher bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Dabei sollen die Besonderheiten des Sektors der See- und Binnenschiffahrt bei der konkreten Anwendung der Rechte der Fahrgäste berücksichtigt werden.

Der Vorschlag der Kommission deckt die Rechte der Fahrgäste allgemein sowie die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PeM) ab. Der Entwurf zielt darauf ab, Hindernisse zu beseitigen, die es Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität erschweren, in Europa mit dem Schiff zu reisen. Außerdem enthält er Bestimmungen über die Rechte der Fahrgäste allgemeiner Art, insbesondere bei Verspätungen und Annullierungen. Der Verordnungsvorschlag sieht folgende Regelungsgegenstände vor:

- die spezifischen Rechte der Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, wobei darauf geachtet wird, dass der Grundsatz der Nichtdiskriminierung eingehalten und der Schwerpunkt

auf die Zugänglichkeit der Häfen und Schiffe und die Hilfe für Personen mit eingeschränkter Mobilität gelegt wird;

- die Verpflichtungen der Beförderer im Fall der Verspätung und der Annullierung einer Reise;
- die den Reisenden zu übermittelnden Informationen sowie die Bearbeitung von Beschwerden;
- die Durchsetzung der Verordnung durch die nationalen Stellen.

Der Anwendungsbereich des Verordnungsentwurfs umfasst die nationalen und internationalen Dienste der gewerblichen Beförderung von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr.

Der VDR hat sich in mehreren umfangreichen Stellungnahmen direkt an den französischen Berichterstatter im Europäischen Parlament, den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses und die zuständigen Ministerien in Deutschland gewandt. Eine Reihe von Forderungen des VDR, wie die Forderung nach der Einführung einer Haftungsfreistellung in Fällen Höherer Gewalt, sind in dem aktuellen Verordnungsentwurf berücksichtigt worden. Der Verkehrsministerrat der 27 Mitgliedstaaten hat am 9. Oktober 2009 dem Inhalt des Verordnungsentwurfs zugestimmt. Da das Europäische Parlament derzeit intensiv über die einzelnen Inhalte verhandelt, ist damit zu rechnen, dass die Verordnung bereits im Jahr 2012 in Kraft tritt und dann unmittelbar in den Mitgliedstaaten gilt. ...

FÄHREN: Ab 2012 gilt voraussichtlich die neue Passagierrechteverordnung der EU.





NICHT NUR CONTAINER: Die neue Gruppenfreistellung gilt jetzt für alle Arten von Liniendiensten – nicht nur für Containerdienste.

Rechtssicherheit für Konsortien

Für die Linienschifffahrt ging es im Jahr 2009 darum, dass die bestehende Rechtssicherheit für Konsortien erhalten bleibt.

Für die Linienschifffahrt ging es 2009 darum, dass die bestehende Rechtssicherheit für Konsortien erhalten bleibt. Ende 2008 hatte die Europäische Kommission das gesetzlich vorgesehene Nachprüfungsverfahren für die Gruppenfreistellungsverordnung angestoßen, die eine effizienzsteigernde Form der Zusammenarbeit von Linien ermöglicht. Die Verordnung enthält auf die Schifffahrt abgestimmte Rahmenbedingungen und schafft damit eine hohe Rechts- und Planungssicherheit in der Anwendung des allgemein gültigen Wettbewerbsrechts.

Der VDR hat sich sowohl gegenüber der Bundesregierung als auch auf europäischer Ebene für einen langfristigen Erhalt der Gruppenfreistellungsverordnung eingesetzt. Auch von der verladenden Wirtschaft werden die Vorteile von Konsortien anerkannt.

Ende September 2009 hat die Europäische Kommission die Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung Nr. 906/2009) veröffentlicht, die folgende wesentliche Regelungen enthält:

- Die Gruppenfreistellung gilt nun für alle Liniendienste und nicht nur für Liniendienste, die überwiegend mit Containern durchgeführt werden.
- Der Schwellenwert für Marktanteile von Konsortien wurde von 35 auf 30 % reduziert. Bei der Berechnung von Marktanteilen dürfen die Besonderheiten von Märkten mit kleinen Volumina oder Situationen, in welchen der Marktanteil durch die Beteiligung kleiner Unternehmen geringfügig

überschritten wird, ausdrücklich berücksichtigt werden.

- Die Mitglieder eines Konsortiums dürfen gemeinschaftlich ihr Kapazitätsangebot anpassen; die Anpassungen müssen nicht mehr nur temporärer Art sein.
- Die zulässige Höchstkündigungsfrist wurde von 6 auf 12 Monate und die Anlaufzeiten von Konsortialvereinbarungen wurden von 18 auf 24 Monate bzw. von 30 auf 36 Monate für hoch integrierte Konsortialvereinbarungen erhöht.
- Die Pflicht zu Konsultationen mit Verladerverbänden wurde abgeschafft, ebenso wie gemeinsame Vermarktungsstrukturen und gemeinsame Konnossemente. Abgeschafft wurde auch die Beteiligung an Ladungseinnahmen- und Nettoeinnahmenpools und an gemeinsamen Dokumentationssystemen. Nach Kenntnis des Verbandes fanden diese Aktivitäten in der Praxis ohnehin keine Anwendung mehr.

Die neue Verordnung tritt am 26. April 2010 in Kraft und gilt dann bis zum 25. April 2015. Sie gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten, ohne dass es einer gesonderten Umsetzung bedarf.

Positiv ist, dass die Gruppenfreistellungsverordnung ohne grundsätzliche Änderungen fortgeführt wird und teilweise sogar klarer und besser gefasst wurde. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Kommission in den nächsten 5 Jahren hinsichtlich einer weiteren Verlängerung in 2015 positionieren wird. ...

Seeverkehrsstrategie bis 2018

Ziele für Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung, Umweltschutz und Schiffssicherheit.

Die im Januar 2009 vorgelegte Mitteilung der EU-Kommission zur Seeverkehrsstrategie ist politisch richtungweisend für die kommenden zehn Jahre. Sie markiert die Zielsetzungen der EU in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung, Umweltschutz und Schiffssicherheit. Weitere Schwerpunkte betreffen den Kurzstreckenverkehr sowie Forschung und Innovation.

Der Verband hat in einer ersten Stellungnahme die Seeverkehrsstrategie der EU-Kommission ausdrücklich begrüßt. Sie bildet eine gute Grundlage für die europäische Schifffahrtspolitik, da sie den globalen Charakter der europäischen Schifffahrt auf allen Ebenen betont. Die Strategie enthält auch ein klares Bekenntnis zur Beihilfenpolitik der Gemeinschaft. Sie zielt zudem darauf ab, Maßnahmen zur Unterstützung freier Handels- und Marktzugangsbedingungen und zur Erreichung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Große Bedenken bestehen allerdings hinsichtlich des erneut vorgebrachten Vorschlags, der Europäischen Kommission eine größere Rolle in der IMO



GRUNDLAGE: Der VDR begrüßt die Strategie der EU-Kommission als Grundlage für eine europäische Schifffahrtspolitik.

einzuräumen. Der VDR ist der Auffassung, dass sich das gegenwärtige System bewährt hat, wonach sich die Europäische Kommission auf eine koordinierende Rolle beschränkt und die Mitgliedstaaten sich direkt in die IMO einbringen. Dieses bewährte System sollte daher beibehalten werden. ...



Seeverkehrsraum ohne Hindernisse

„Blaubuch“ bildet Grundlage für die weitreichende Initiative zu einer integrierten Meerespolitik.

Der VDR begrüßt das Bestreben der EU-Kommission, einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Hindernisse einzurichten. Die Kommission hat zu dieser Initiative, die ihre Grundlage in dem so genannten Blaubuch für eine integrierte europäische Meerespolitik hat, Anfang dieses Jahres eine Mitteilung und einen Aktionsplan vorgelegt.

Danach sollen kurzfristig die Zollformalitäten für Schiffe, die ausschließlich zwischen europäischen Häfen verkehren, vereinfacht werden. Darüber hinaus sollen Leitlinien für die Beschleunigung der Dokumentenkontrolle für zwischen EU-Häfen beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse erlassen und der administrative Aufwand bei der Vorlage von Do-

kumenten aufgrund unterschiedlicher Regelwerke verringert werden.

Außerdem sollen mittelfristig Verwaltungsformalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, aber einen Zwischenhafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen, vereinfacht werden. Darüber hinaus wird den Mitgliedstaaten empfohlen, die verschiedenen administrativen Inspektionen zu koordinieren und einen Rechtsrahmen für Ausnahmen von der Lotsenannahmepflicht zu schaffen.

Aus Sicht des Verbandes gehen die Vorschläge in die richtige Richtung. Es bleibt aber abzuwarten, mit welcher Intensität die neue Europäische Kommission das Thema vorantreiben wird. ...

Entwicklungsplan Meer

Abgestimmte Politik soll europäische Meerespolitik umsetzen.



Zur Umsetzung der europäischen Meerespolitik in Deutschland hat die Bundesregierung im April 2009 auf der Grundlage eines Kabinettsbeschlusses den „Entwicklungsplan Meer“ in Auftrag gegeben. Durch eine in allen Bereichen aufeinander abgestimmte Politik sollen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft gestärkt und zugleich Nord- und Ostsee zu den „saubersten und sichersten Meeren“ gemacht werden.

Der VDR hat die Zielsetzungen des Entwicklungsplanes in einer ersten Stellungnahme begrüßt. Zugleich hat er vor einer regionalen Herangehensweise, die die bereits deutlich strengeren Umwelt-

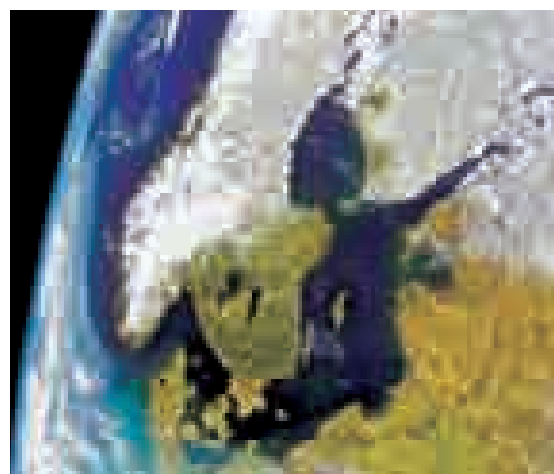
standards in Nord- und Ostsee im Verhältnis zu anderen Meeren außer acht lässt, gewarnt. Vor einer Beschlussfassung über die Einführung von Umweltstandards muss immer eine Gesamtbetrachtung und eine vorherige Folgenabschätzung vorgenommen werden, um unerwünschte negative Effekte zu vermeiden. So darf die Einführung von Umweltanforderungen nicht zu einer negativen Gesamtbilanz führen, indem es zu einer Rückverlagerung von Verkehren vom umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff auf den Landtransport kommt. Der VDR moniert zudem die fehlende Einbeziehung der Landwirtschaft und anderer landseitiger Beteiligter in den Entwicklungsplan, da 80 Prozent der Verschmutzung der Meere auf landseitige Aktivitäten zurückzuführen sind. Dieser Aspekt muss daher in dem Entwicklungsplan unbedingt berücksichtigt werden. Der Entwurf des Entwicklungsplans Meer wird voraussichtlich im Herbst 2009 vorgelegt werden. ...

EU-Strategie für Ostseeraum

EU-Kommission will eine verbesserte Zusammenarbeit mit Russland erreichen.

Im Juni 2009 hat die Europäische Kommission die EU-Strategie für den Ostseeraum vorgestellt. Mit der Strategie soll der Verschlechterung der Umweltbilanz der Ostsee, nicht ausreichenden (Hinterland-)Verkehrsverbindungen, Marktzugangshindernissen und Problemen bei der Energieversorgung entgegen getreten werden. Außerdem soll eine klare Identität für den Ostseeraum nach dem Vorbild des Mittelmeeres geschaffen und die praktische Zusammenarbeit mit Russland verbessert werden. Bereits laufende Programme für den Ostseeraum sollen besser koordiniert werden. Zur Umsetzung der Ostseestrategie werden rund 280 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln bereit gestellt.

Der Verband begrüßt die in der EU-Strategie für den Ostseeraum formulierten Ziele. Der Abbau von Marktzugangshindernissen und die Verbesserung von Hinterlandverbindungen sind wichtige Anliegen. Auch ist eine integrierte Ostseepolitik zu begrüßen, wenn dadurch sichergestellt wird, dass die Schifffahrt durch umweltpolitische Maßnahmen nicht einseitig im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern belastet wird. Dieser Aspekt ist gerade für die Ostsee von größter Bedeutung, da dort auf vielen Relationen der



OSTSEE: Zum sensiblen Binnenmeer hat die EU im Juni 2009 eine eigene Strategie aufgestellt, die der VDR begrüßt.

umweltfreundliche Verkehrsträger Schiff mit dem Landtransport im Wettbewerb steht. Unter diesem Aspekt sind daher auch die zahlreichen Einzelmaßnahmen, die in dem Aktionsplan der Strategie zusammengefasst sind, zu prüfen. ...





Schifffahrts- entwicklung in Deutschland

64 Schifffahrtspolitik

65 HGB

66 Tonnageentwicklung



GIPFEL: Kanzlerin Angela Merkel bei der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock (mit Dagmar Wöhl und Erwin Sellering).

Schifffahrtspolitik: Erfolgreiche Standortpolitik

2009 konnte an zwei historische schifffahrtspolitische Entscheidungen erinnert werden:

Vor 10 Jahren trat die Tonnagesteuer in Kraft und vor 20 Jahren wurde das ISR eingerichtet.

Mit der Tonnagesteuer erhielt die deutsche Seeschifffahrt einen völlig neuen steuerrechtlichen Rahmen, um Seeschiffsverkehrsunternehmen am deutschen Standort zu halten. Die Einrichtung des Internationalen Seeschiffsregisters (ISR) sorgte mit dem so genannten Zweitregister für Bedingungen für die Beschäftigung an Bord deutschflagger Schiffe, die den Ausflagungen entgegenwirkten. Beide Entscheidungen stehen für die Erkenntnis, dass der deutsche Schifffahrtsstandort nur dann eine Zukunft hat, wenn seine Bedingungen nach Maßstäben ausgerichtet sind, die der internationale Wettbewerb bestimmt. Beide Entscheidungen stehen auch dafür, dass die deutsche Schifffahrtspolitik in der Lage ist, die nötigen Konsequenzen daraus zu ziehen. Wie der VDR in einer Veranstaltung des Maritimen Forums in Berlin am 4. März 2009 aufzeigen konnte, haben die meist sehr umstrittenen Richtungsentscheidungen ihr gestecktes Ziel erreicht. Der Schifffahrtsstandort Deutschland ist in den letzten beiden Jahrzehnten zu einem der bedeutendsten Standorte der Welt geworden, in einigen Bereichen sogar der bedeutendste.

Einzelne wegweisende Entscheidungen der Schifffahrtspolitik wie die oben genannten sind heute nicht denkbar ohne die Einrichtung der Nationalen

Maritimen Konferenzen durch die Bundesregierung im Jahr 2000. Sie haben es ermöglicht, die maritime Politik einschließlich der Schifffahrtspolitik zu einer einheitlichen Politik der Bundesregierung für den gesamten maritimen Standort zu gestalten. Die Ernennung der bisher drei Maritimen Koordinatoren ist Ausdruck des Willens zur Gestaltung einer nachhaltigen maritimen Politik in Deutschland. Diese Politikstruktur ist vorbildlich. Sie hat sich in sechs Maritimen Nationalen Konferenzen mit Teilnahme des damaligen Bundeskanzlers Schröder und der amtierenden Bundeskanzlerin Merkel bewährt. Der Koalitionsvertrag bestätigt das und setzt so ein Zeichen der Kontinuität auch in der neuen Bundesregierung.

Reeder erfüllen Rückflaggungsversprechen

Auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock Ende März 2009 konnte deshalb eine erfolgreiche Bilanz für die Zeit seit der letzten Konferenz 2006 gezogen werden.

Die deutschen Schifffahrtsunternehmen haben ihre Rückflaggungsverpflichtung der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in der gesetzten Frist bis Ende 2008 erfüllt. Zu diesem Zeitpunkt fuhr wie zugesagt mehr als 500 Schiffe unter deutscher Flagge im

internationalen Verkehr. Die wachsende Zahl von lokalen Solidargemeinschaften in der Reederschaft hat dazu wesentlich beigetragen. Ende Oktober 2009 fuhren 484 Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr. Die deutschen Reedereien haben ihre Ausbildungsbemühungen in den letzten Jahren verstärkt und eine wachsende Zahl an Ausbildungsverträgen geschlossen. Die Kapazitätsengpässe an den Seefahrtsschulen der Küstenländer konnten mit der finanziellen Unterstützung des VDR um 220 Plätze im nautischen Bereich gesteigert werden.

Positive Entwicklung des Standortes

Festgestellt werden konnte eine positive Entwicklung des Schifffahrtstandorts insgesamt, wie in einem Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einzelnen dargelegt wurde. Insbesondere ist die Zahl der Arbeitsplätze in den Reedereien und damit verbundenen Unternehmen wesentlich gestiegen, nämlich auf ca. 22.000.

Auf der Konferenz hat der VDR seine zweite Rückflaggungszusage der 5. Nationalen Maritimen Konferenz erneuert. Bis Ende 2010 sollen mehr als 600 Schiffe unter deutscher Flagge fahren, sofern sich die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder denen annähern, die Ende 2006 herrschten. Dies ist mit der Perspektive von Ende 2009 nicht zu erwarten. Der VDR setzt dennoch seine Bemühungen fort, die Solidargemeinschaften für die bestehende Flotte zu erweitern, damit die anfallenden Mehrkosten unter deutscher Flagge auf viele Schultern verteilt werden können. Eine weitere Rückflaggungszusage hat der VDR wegen der schwierigen Lage der Schifffahrt nicht erklärt.

Auf der Konferenz hat der VDR seine Bemü-

hungen zur Förderung der Ausbildung in den Mittelpunkt seiner Zusagen gestellt. Insbesondere wird er alle Anstrengungen unternehmen, dass die wachsende Zahl der Absolventen der Seefahrtsschulen ihre Patente nach Abschluss der Ausbildung ausfahren kann. Außerdem wird der VDR dafür werben, dass noch mehr Reedereien Nachwuchs ausbilden, um den seit vielen Jahren bestehenden Mangel an qualifiziertem seemännischen Personal zu überwinden.

Im Sommer 2009 hat der Verband die Bundesregierung gebeten, verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung der Seeschifffahrt in der Wirtschaftskrise zu ergreifen. Dazu gehört die Forderung, die Anwendung des KfW-Sonderprogramms 2009 auf die Verhältnisse in der Schifffahrt auszurichten und die Schifffahrt unter deutscher Flagge zu entlasten. Letzteres zielt vor allem auf die weitere Entlastung von Lohnnebenkosten und eine Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung. Schon vor der 6. Nationalen Maritimen Konferenz hat der VDR nach vorheriger Abstimmung im Maritimen Bündnis die Bundesregierung gebeten, die deutsche Schifffahrtsverwaltung, soweit sie Flaggenstaatsverwaltung ist, zu modernisieren. Ziel ist eine effektivere und kundenfreundlichere Aufstellung der im Wesentlichen auf das BSH, auf die WSD Nord und auf die Schiffsicherheitsabteilung der See-BG verteilten Zuständigkeiten nach dem Vorbild ausländischer moderner Verwaltungen.

Die aktuelle schwierige wirtschaftliche Lage gebietet es, in den kommenden Jahren die Schifffahrtspolitik darauf zu konzentrieren, die Schifffahrt am deutschen Standort zu stabilisieren und insbesondere die Bedingungen für die Schiffe unter deutscher Flagge zu verbessern. ...

Umfassende Reform des Seehandelsrechts im HGB

Expertenkommission legt Entwurf zu einem neuen 5. Buch des HGB vor.

Im Juli 2004 hat die damalige Bundesministerin der Justiz eine Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts eingesetzt. Berufen wurden neun Mitglieder aus Wissenschaft, Anwaltschaft, Justiz und Verbänden. Die Sachverständigengruppe hatte den Auftrag zur Erarbeitung von Vorschlägen für einen Gesetzentwurf zur Änderung des 5. Buchs des HGB, um es den heutigen Verhältnissen in der Seeschifffahrt anzupassen.

Im August 2009 hat die Sachverständigengruppe der Bundesministerin der Justiz einen umfassenden Abschlussbericht und den Entwurf eines neuen 5. Buchs des HGB übergeben. Das Bundesministerium der Justiz hat im Oktober 2009 die Diskussion

über den Entwurf mit den betroffenen Kreisen eingeleitet. Ob, wann und mit welchen Abänderungen daraus ein Gesetzentwurf entsteht, ist noch offen. Das weitere Vorgehen hängt wesentlich davon ab, welche Haltung die Bundesregierung zu dem neuen Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise über See (Rotterdam Regeln) einnehmen wird. Das Seefrachtrecht ist ein Kernabschnitt des nationalen Seehandelsrechts im 5. Buch des HGB.

Der Verband Deutscher Reeder hält es für unverzichtbar, das nationale Frachtrecht den sich abzeichnenden internationalen Entwicklungen entsprechend anzupassen. ...

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2009 aus 3.457 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoreaumzahl - BRZ über 100) mit insgesamt 73,0 Mio. BRZ. Im Vergleich zur Jahresmitte 2008 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 135 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 3,7 Mio. BRZ. Sowohl der Schiffsbestand als auch das Tonnagevolumen stellen für die deutsche Handelsflotte im Berichtsjahr erneut einen historischen Höchststand dar.

Die Flotte deutscher Reedereien setzt sich aus drei Sektoren zusammen, die vom deutschen Standort aus bereedert und eingesetzt werden:

- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen. Die weit überwiegende Anzahl dieser Schiffe ist im internationalen Verkehr eingesetzt und daher zusätzlich im Internationalen Seeschiffregister (ISR) eingetragen.
- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und befristet mit Genehmigung des Bundes eine ausländische Flagge führen;
- Schiffe, die in ausländischen Seeschiffsregistern eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am 30. Juni 2009 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 632 Schiffe (Vorjahr: 549 Schiffe) mit 15,32 Mio. BRZ (Vorjahr: 13,24 Mio. BRZ). Mit 454 Schiffen (Vorjahr: 376 Schiffe) mit 14,93 Mio. BRZ (Vorjahr: 12,98 Mio. BRZ) ist der wesentliche Teil der Flotte unter deutscher Flagge im Internationalen Seeschiffregister eingetragen. Mit einem Bestand von 645 Schiffen mit 15,8 Mio.



Tonnage- und Investitionsentwicklung der deutschen Handelsflotte

Im Berichtsjahr erzielte die deutsche Handelsflotte nach Anzahl der Schiffe und Tonnagebestand erneut einen historischen Höchstwert. Die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge hat im Berichtszeitraum stark zugenommen.



„CMA CGM VELA“: Das größte Containerschiff unter deutscher Flagge wurde 2008 von NSB/Conti in Dienst gestellt und trägt 10.960 TEU.

BRZ erreichte die Handelsflotte zum 31. Dezember 2008 unter deutscher Flagge ihr bislang größtes Tonnagevolumen.

VDR hält Zusage zur Rückflaggung ein

Im ersten Halbjahr 2009 wechselten 19 bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe auf die Bundesflagge, dreizehn Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 607.300 BRZ standen fünf Auslandsverkäufe und vierzig Ausflaggungen mit zusammen 1.062.800 BRZ gegenüber.

Per Saldo ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein Anstieg von 83 Schiffen bei einem gleichzeitigen Tonnagezuwachs von 2,1 Mio. BRZ. Dieser hohe Zuwachs ist auf die vom Verband abgegebene Zusage zurückzuführen, bis zum 31. Dezember 2008 mindestens 500 Schiffe im deutschen Register unter deutscher Flagge zu führen. →



„RIO BLANCO“: Das 5.908 TEU tragende Schiff wurde 2009 von der Reederei Hamburg Süd in Dienst gestellt.



→ Zugenommen hat ebenfalls 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 2008 zur Jahresmitte 2009 um 92 Schiffe und 2,23 Mio. BRZ auf 2.733 Schiffe mit 54,92 Mio. BRZ angestiegen.

Nachhaltig positive Effekte der Tonnagesteuer

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2009 3.365 Handelsschiffe mit 70,24 Mio. BRZ eingetragen; gut 1.830 Schiffe und 57,1 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. In diesem Sektor zeigt die Flottenentwicklung vornehmlich aufgrund der vor zehn Jahren eingeführten Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, beachtliche positive Resultate.

Der Sektor der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, wies im Betrachtungszeitraum ein Minus von

40 Schiffen bei einem Rückgang der Tonnage um 594.202 BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2009 aus 92 Handelsschiffen mit 2,77 Mio. BRZ.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens, der Marshallinseln, Zyperns und Maltas. Nach Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 983 Schiffen und 8,7 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 903 Schiffen und 28,8 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 268 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 2,9 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 247 Schiffen und 6,9 Mio. BRZ. Es folgen die Flaggen von Zypern mit 130 Schiffen und 1,9 Mio. BRZ sowie Malta mit 123 Schiffen und 2,8 Mio. BRZ. Die verbleibenden 171 Schiffe mit der Tonnage von 5,6 Mio. BRZ verteilen sich auf 23 weitere Flaggen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 stellten deutsche Reeder 120 Neubauten mit 2,7 Mio.



„BBC SWITZERLAND“: Der 601 TEU tragende Neubau der Leerer Reederei Briese ist für den Schwerguttransport ausgerüstet.

BRZ und 3,8 Mio. tdw in Dienst (Vorjahr: 153 Neubauten mit 3,5 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 4,2 Mrd. US-Dollar. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 12 Schiffen und 184.500 BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 350 Mio. US-Dollar an den Ablieferungen beteiligt.

Praktisch keine Neubaubestellungen mehr

Nach Bestellung von 155 Handelsschiffen mit 6,8 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 9,1 Mrd. US-Dollar im ersten Halbjahr des Vorjahres haben deutsche Reedereien in den ersten sechs Monaten des Berichtsjahres nahezu keine Neubauten mehr in Auftrag gegeben.

Anfang Juli 2009 befanden sich 1.197 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 41,6 Mio. BRZ für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 1.314 Handelsschiffe mit 43,13 Mio. BRZ). Inwieweit diese Zahlen den tatsächlichen Auftragsbestand wiedergeben, bleibt angesichts der gegenwärtig fehlenden Transparenz unklar. Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 57,2 Mrd. US-Dollar. In Deutschland werden 62 Schiffe mit 1,15 Mio. BRZ im Wert von ca. 3,5 Mrd. US-Dollar gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren Ende Juni 2009 China mit 621 Schiffen und 17,0 Mio. BRZ, Südkorea mit 215 Schiffen und 16,0 Mio. BRZ, Japan mit 18 Schiffen und 1,6 Mio. BRZ, die Philippinen mit 13 Schiffen und 1,32 Mio. BRZ, Rumänien mit 31 Schiffen und 1,2 Mio. BRZ und Vietnam mit 57 Schiffen und 1,2 Mio. BRZ. Die Neubaufträge für die restlichen 180 Schiffe mit 2,1 Mio. BRZ wurden an Werften in 18 Nationen vergeben.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 403 bestellten Neubauten mit insgesamt 21,4 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.950.000 TEU. Darunter sind 136 Schiffe mit einer Kapazität bis 2.000 TEU, 61 Schiffe zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 94 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU, 52 Schiffe zwischen 6.000 und 10.000 TEU und 60 Schiffe mit mehr als 10.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 388 Stückgut- und Ro/Rofrachter, 297 Massengutschiffe, 66 Rohöl- und Produktentanker, 29 Chemikalienanker, 8 Gastanker sowie 6 Fahrgastschiffe.

...



„BUGSIER 9“: Der Schlepper mit 80 Tonnen Pfahlzug der Reederei Bugsier ist 32 Meter lang und seit Ende 2008 in Fahrt.





Umweltschutz und Umwelttechnik

- 72 Schwefel
- 74 Häfen
- 77 Bunkeröl
- 78 Ship Recycling
- 79 Ballastwasser



ÖKOLOGISCH: Der umweltfreundlichste Transport findet auf Schiffen statt.

SO₂: Verkehrsverlagerungen müssen vermieden werden

Der VDR unterstützt die Bemühungen, den Schwefelgehalt des Brennstoffs zu reduzieren. Augenmaß ist jedoch geboten, um nicht der ökologischen Gesamtbilanz zu schaden.

Die IMO hat auf der 58. Sitzung ihres Umweltausschusses „Marine Environment Protection Committee“ (MEPC) im Oktober 2008 beschlossen, dass der höchstzulässige Schwefelanteil im Schiffsbrennstoff in 2012 weltweit von derzeit 4,5 % auf dann 3,5 % und in 2020 bzw. spätestens 2025 auf dann 0,5 % reduziert wird. Nur in gesondert ausgewiesenen Kontrollgebieten, den so genannten Emission Control Areas (ECAs), gilt nach dem IMO-Beschluss ab 2015 ein maximaler Schwefelgehalt im Schiffsbrennstoff von 0,1 %. Dieser Wert gilt ausschließlich für die Nord- und Ostsee und den Englischen Kanal. Bereits heute gilt in diesen Gebieten ein Grenzwert von 1,5 % und ab Juli 2010 von 1,0 %.

Der VDR hat die politischen Bemühungen um eine Absenkung des Schwefelgehaltes im Schiffsbrennstoff grundsätzlich unterstützt. Mit Blick auf

die ECAs war es wichtig, eine verhältnismäßige und wettbewerbsneutrale Regelung zu finden. Die Wettbewerbsneutralität bezieht sich dabei nicht nur auf die Schifffahrt selbst, sondern insbesondere auch auf die Verkehrsträger Straße und Schiene, mit denen gerade der Kurzstreckenseeverkehr in Nord- und Ostsee konkurriert.

Ein Schwefelgrenzwert von 1,0 % ab Juli 2010 ist vor diesem Hintergrund umweltpolitisch sinnvoll und verkehrspolitisch akzeptabel. Viele Fähr- und Feederreedereien in diesen Gebieten nutzen bereits Schiffsbrennstoffe, die einen Schwefelanteil von 1 % enthalten. Das belegt, dass der Umweltschutz ernst genommen wird.

Nicht akzeptabel ist hingegen die weitere Absenkung des Höchstwertes auf 0,1 % Schwefelanteil ab 2015. Ein derart geringer Wert ist selbst mit nied-

rigstschwefeligem Schweröl nicht zu realisieren. Damit ist die Schifffahrt in diesen Gebieten gezwungen, auf so genannte Destillate, d. h. im Kern auf Dieselmotorkraftstoff umzusteigen. Die Absenkung des Schwefelgrenzwertes auf 0,1 % wird erhebliche Auswirkungen auf die ausschließlich in ECAs operierenden Fähr- und Feederreedereien haben. Experten gehen aktuell davon aus, dass die Brennstoffkosten sich annähernd verdoppeln werden.

Auf Grund der aufwändigeren Raffinerieprozesse und der höheren Nachfrage am Markt sind Destillate deutlich teurer als niedrig schwefeliges Schweröl, das bereits heute in diesen Gebieten verwendet wird. Damit ist ein Anstieg der gesamten Betriebskosten der in ECAs operierenden Fähr- und Feederreedereien verbunden, da die Treibstoffkosten einen hohen Anteil an den Betriebskosten ausmachen. In den IMO-Gremien wurde es leider versäumt, vor der Beschlussfassung eine fundierte wirtschaftliche Folgenabschätzung der Vorschläge vorzunehmen.

Die Folgen dieser Politik liegen auf der Hand: Sie wird zu Verlagerungen von Verkehren vom Seeweg auf den Landweg führen. Der Kurzstreckenseeverkehr wird geschwächt, die ohnehin überlastete Stra-

ßen- und Bahninfrastruktur zusätzlich belastet und die CO₂-Bilanz des Verkehrssektors verschlechtert.

Auch Ostseehäfen würden leiden

Darüber hinaus geht dies zulasten der Umschlagsergebnisse in den deutschen Ostseehäfen, des Feederverkehrs deutscher Nordseehäfen in die Ostsee und wird die Wettbewerbssituation deutscher Seehäfen gegenüber den West- und Südhäfen verschlechtern. Es ist davon auszugehen, dass die Transportketten künftig so organisiert werden, dass große Überseecarrier nur möglichst kurze Strecken in den ECAs zurücklegen, um höhere Treibstoffkosten zu vermeiden. Die Güter werden dann voraussichtlich vermehrt in Rotterdam oder auch im Mittelmeerraum abgeladen und von dort aus auf dem Landweg weiter transportiert werden. Das von der Bundesregierung und der EU-Kommission verfolgte Ziel, möglichst viele Verkehre vom Landweg auf den Seeweg zu verlagern, wird damit durch den IMO-Beschluss konterkariert. Gleichzeitig werden durch die IMO-Entscheidung in erheblichem Umfang Arbeitsplätze in der gesamten Maritimen Industrie in Deutschland gefährdet.

Nicht nachvollziehbar ist, dass in der IMO unterschiedliche Grenzwerte für Europa beschlossen wurden. Während die Schifffahrt in Nord- und Ostsee zukünftig noch deutlich strengeren Grenzwerten als heute unterliegen soll, gilt im Mittelmeer und im Schwarzen Meer weiterhin der globale Grenzwert von derzeit 4,5 %, der 2012 auf 3,5 % und später auf 0,5 % abgesenkt wird. So gelten innerhalb Europas unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen.

Angesichts dieser drängenden Probleme hat der VDR unter Beteiligung des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe mit der Bundesregierung vereinbart, in einer Studie das Ausmaß der Verkehrsverlagerungsgefahren untersuchen zu lassen. Sie wird zudem die Folgen für die Hafenaktivitäten darlegen und die Verzerrungen im intra-europäischen Wettbewerb darstellen. Die Regierungen von Schweden und Finnland haben die Risiken frühzeitig erkannt und bereits im Frühjahr 2009 die Auswirkungen auf ihre Schifffahrt und die Folgen für die herstellende Industrie untersuchen lassen. Beide Regierungen kommen in ihren Analysen zu dem Ergebnis, dass Verkehrsverlagerungen in signifikantem Maß stattfinden werden. Mit den Ergebnissen der deutschen Studie wird der neuen Bundesregierung ein klares und faktenbasiertes Instrument der Folgenbewertung zur Verfügung stehen. Nach Ansicht des VDR besteht dringender Handlungsbedarf, um den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. ...

VERLAGERUNG: Die neuen Schwefelgrenzwerte würden zu einer ökologisch nicht vertretbaren Verkehrsverlagerung führen.







SAUBERE LUFT:
Um die Ökobilanz zu
verbessern, gibt es
sinnvollere Methoden als
die Landstromversorgung
von Schiffen.

Weniger Schiffs- emissionen in den Häfen

Der VDR setzt sich für sinnvolle Lösungen ein, die Schiffsemissionen gerade in den Häfen zu senken. Dabei kommt es vor allem auf die Gesamtökobilanz an.

Die Reduzierung der Schiffsemissionen in Häfen hat eine hohe umweltpolitische Bedeutung, da in vielen Städten die Wohnbebauung in den Häfen hineinragt. Durch den Schwefelgehalt im Schiffsbrennstoff werden Partikelemissionen verursacht, die möglichst vermieden werden müssen. Schwefel- und Partikelemissionen wirken hauptsächlich lokal. Der VDR setzt sich daher für sinnvolle Maßnahmen ein, durch die in den Hafenstädten die Luftqualität weiter verbessert wird.

Anfang 2010 wird bereits ein ganz wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Luftreinhaltung in den europäischen Häfen umgesetzt: Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 dürfen an Liegeplätzen der Gemeinschaft grundsätzlich keine Schiffskraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelgehalt 0,1 Prozent überschreitet. Der derzeit geltende Grenzwert von 1,5 Prozent wird somit um 93 Prozent reduziert. Gleichzeitig nehmen auch die Partikelemissionen etwa um den gleichen Prozentsatz ab. Beides führt damit zu einer wesentlichen Verbesserung der Luftqualität in den europäischen Häfen.

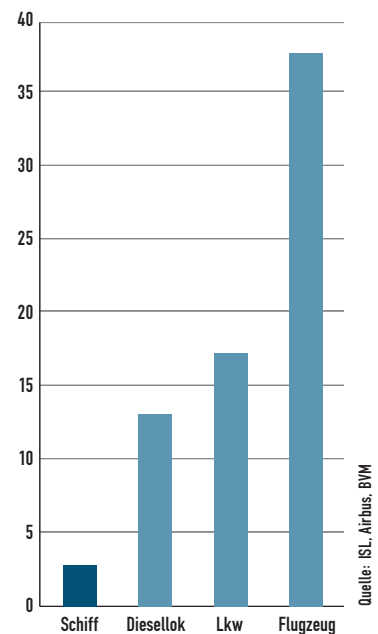
Nach Ansicht des VDR kommt einer Landstromversorgung daneben aber keine Bedeutung mehr zu. Die Einrichtung von landseitigen Stromanschlüssen ist technisch aufwändig und mit langen Vorlauf- →



KEINE VERBINDUNG: Stecker, Spannung und Frequenz können von Schiff zu Schiff stark schwanken.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch in Litern auf 100 km pro 20-TEU-Container.



→ und Planungszeiten verbunden. Auch wäre durch eine Landstromversorgung keineswegs sichergestellt, dass es tatsächlich zu einer Verbesserung der Gesamtemissionsbilanz käme. Dies ergibt sich aus einer aktuellen Studie, die die Europäische Kommission im August 2009 vorgelegt hat. Danach wird insbesondere in südeuropäischen Staaten der Strom häufig noch in Kohlekraftwerken produziert, die viel höhere CO₂-Emissionen verursachen als Schiffe. In der Studie wird nachgewiesen, dass eine Kilowattstunde Strom, die in einem solchen Kraftwerk produziert wird, mehr Emissionen verursacht als eine Kilowattstunde Strom, die auf einem Kreuzfahrtschiff produziert wird, das Schiffsbrennstoff mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,1 Prozent verwendet. Nach Ansicht des VDR darf eine Maßnahme zur Emissionsreduzierung aber keinesfalls dazu führen, dass die Emissionen nur an eine andere Stelle – in diesem Fall an Land – verlagert werden. Es ist daher immer eine ökologische Gesamtbetrachtung vorzunehmen.

Als Alternative zu einer Landstromversorgung wird häufig auch die Verwendung von Gas als Kraftstoff zur Energieversorgung während der Hafenliegezeiten diskutiert. Bei der Verwendung von Gas ist

aber – wie beim Landstrom – mit sehr langen Vorlauf- und Übergangszeiten für die technisch aufwändigen Installationen an Land und an Bord zu rechnen. Es ist auch davon auszugehen, dass sich viele ältere Motoren nicht auf einen Gasbetrieb umrüsten lassen. Damit hätte die Verwendung von Gas als Kraftstoff während der Hafenliegezeiten nur einen begrenzten Effekt und stellt wegen der langen Vorlaufzeiten kurzfristig keine Alternative dar.

Besserer Brennstoff = bessere Luftqualität

Der jetzt von der EU beschrittene Weg, höherwertige Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,1 Prozent an den Liegeplätzen der Gemeinschaft zu verwenden, wird vom VDR begrüßt. Diese Maßnahme wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Luftqualität in den Hafenstädten Europas führen. Anders als bei dem IMO-Beschluss, den Schwefelgrenzwert in der gesamten Nord- und Ostsee auf 0,1 Prozent ab 2015 abzusenken, wird es bei dieser europäischen Regelung, die ausschließlich für die Hafenliegezeiten gilt, auch nicht zu unerwünschten Ausweich- und Verlagerungseffekten mit einer insgesamt negativen Umweltbilanz kommen. ...

Bunkeröl-Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden ist am 21. November 2008 in Kraft getreten.



Gegenstand des Bunkeröl-Übereinkommens ist die Haftung des Schiffseigentümers (Eigentümer einschließlich des eingetragenen Eigentümers, Bareboat-Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffs) für Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches oder von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht werden.

Der eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1.000 BRZ 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.

Eine entsprechende Pflicht besteht in Bezug auf die in das Schiffsregister eines Nicht-Vertragsstaats eingetragenen Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 1.000 BRZ, sofern diese einen Hafen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einen Umschlagplatz im Küstenmeer anlaufen oder verlassen oder sich anderweitig im Geltungsbereich des Ölschadengesetzes befinden. Hierzu zählen auch Schiffe im Transitverkehr. Das Original der Ölhaftungsbescheinigung nach dem Bunkeröl-Übereinkommen (CLBC) ist an Bord mitzuführen.

Die Geltungsdauer der Bescheinigung entspricht der Geltungsdauer der durch die Versicherung nachgewiesenen Sicherheit. Nachdem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens Schiffe im deutschen Eigentum mit einer Ölhaftungsbescheinigung ausgestattet waren, mussten zum Wechsel des Versicherungsjahres im Februar 2009 erneut alle vorhandenen Bescheinigungen ausgewechselt werden.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) stellt bislang Ölhaftungsbescheinigungen nach dem Bunkeröl-Übereinkommen (CLBC) für alle im deutschen Schiffsregister eingetragenen – einschließlich der in Vertragsstaaten ausgeflaggten – Schiffe aus und bestätigt damit, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach dem Bunkeröl-Übereinkommen in Kraft ist.

Eine Bescheinigung an Bord ist ausreichend

Schiffe, die zwar in einem deutschen Register eingetragen, aber befristet in Staaten ausgeflaggt sind, die nicht Vertragsstaaten des Bunkerölübereinkommens sind, erhielten auf Antrag ebenfalls eine vom BSH ausgestellte Ölhaftungsbescheinigung.

Es ist ein Disput zwischen verschiedenen Flaggenstaaten und den Staaten, in deren Seeschiffsregister die Schiffe eingetragen sind, darüber entbrannt, welcher Staat für die Ausstellung der Ölhaftungsbescheinigungen zuständig ist. Die Frage ist in der Zwischenzeit im Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO entschieden worden. Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Generalversammlung der IMO. Danach werden die jeweiligen Flaggenstaaten der Schiffe mit der Ausstellung der Ölhaftungsbescheinigungen betraut, sofern sie Vertragsstaaten des Übereinkommens sind.

Bereits vom Registerstaat des Schiffes ausgestellte Zertifikate sollen jedoch gegenseitig anerkannt werden. Es soll vor allem vermieden werden, dass mehr als eine Bescheinigung an Bord der Schiffe geführt wird.

Der Antrag auf Ausstellung einer Bunkerölhaftungsbescheinigung für die kommende Versicherungsperiode ist danach grundsätzlich beim Flaggenstaat des Schiffes zu stellen. ...

Umweltschonendes Schiffsrecycling

Der Grundstein für ein weltweit verbessertes Recycling von Schiffen und der Arbeitsbedingungen auf den Recycling-Werften ist gelegt.

Am 15. Mai 2009 wurde die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009“ durch 67 IMO-Mitgliedstaaten unterzeichnet.

Die Konvention tritt zwei Jahre, nachdem sie von mindestens 15 Staaten mit mehr als 40% der Welthandelstonnage umgesetzt worden ist, in Kraft. Zusätzlich ist es erforderlich, dass die Recycling-Kapazitäten der ratifizierenden Länder - gerechnet im Durchschnitt der letzten zehn Jahre - nicht weniger als 3% der Welthandelstonnage betragen dürfen. Diese Voraussetzung wäre erfüllt, wenn die Recyclingstaaten China und Indien das Übereinkommen ratifizieren würden. Eine Unterzeichnung durch Bangladesh und Pakistan ist derzeit eher fraglich.

Über zehn Jahre lang war die Entsorgung von Schiffen Gegenstand intensiver Diskussionen, in denen Schiffseigner, Abwrackwerften und Behörden regelmäßig in der Kritik standen. Viele Schiffe werden heute noch immer an Stränden zerlegt, was besonders bei den Umweltorganisationen und auch der EU-Kommission auf starke Kritik stößt. In diesem Jahr hat sich das Recyclingaufkommen aufgrund der aktuellen Schifffahrts- und Werftenkrise auch bei 20–25 Jahre alten Containerschiffen gegenüber den Vorjahren mehr als verdreifacht. Selbst Neubauerwerften haben mittlerweile ein steigendes Interesse daran, Recycling in ihr Angebot aufzunehmen. Besonders China zeichnet sich dabei durch den Ausbau des „Green

Recycling“ aus, bei dem die Schiffe in Schwimmdocks oder an der Pier zerlegt werden. Aber auch in der Türkei und Großbritannien werden entsprechende Werftkapazitäten ausgebaut oder umgewandelt.

Reederverbände erarbeiten vorzeitige Umsetzung

Kernpunkt des Schiffsrecycling-Übereinkommens ist die Erstellung einer Schadstoffliste, in der alle toxischen Stoffe wie Asbest, PCB, Ozon abbauende Gase und die TBT-haltigen Außenhautanstriche erfasst werden müssen. Das IMO-Übereinkommen enthält weiterhin Bestimmungen für die Zertifizierung und qualitative Auswahl von geeigneten Schiffsrecyclingwerften. Die Konvention gilt für Neubauten ebenso wie für Schiffe der fahrenden Flotte mit mehr als 500 BRZ. Damit fallen ca. 50.000 Schiffe unter den Anwendungsbereich. Mit einem Inkrafttreten des Übereinkommens ist frühestens 2015 zu rechnen. Da besonders die EU-Kommission zu den Kritikern des gezielten Strandens der Schiffe zählt und vorzeitige, regionale Sonderbestimmungen fordert, haben internationale Reederverbände wie ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO und OCIMF eine industrielle Arbeitsgruppe eingerichtet. In dieser Gruppe werden konventionskonforme Übergangsmaßnahmen erarbeitet. Diese beinhalten insbesondere Empfehlungen für eine vorzeitige Erstellung der Schadstofflisten sowie für die Auswahl des Zwischenhändlers und der möglichen Abwrackwerft.



RECYCLING: Zerlegte Schiffe am Strand wie hier in Chittagong sollen der Vergangenheit angehören.



ZEBRAMUSCHEL: Sie ist ein typischer Organismus, der durch das Ballastwasser in völlig neue Umgebungen getragen wurde.

Ballastwasser: Schleppende Ratifizierung

Die Ratifizierung des 2004 beschlossenen Internationalen Ballastwasser-Übereinkommens verläuft schleppend. Die zahlreichen regionalen Umsetzungen sind unübersichtlich.

Für die Reedereien wird es immer schwieriger, die mittlerweile über zwanzig verschiedenen regionalen Bestimmungen zum Ballastwasseraustausch (D1-Standard) und zur Dokumentation durch die Schiffsführung zu überblicken. Die Regelungen gelten in den meisten nord- und südamerikanischen Staaten sowie in Australien, Ägypten, Israel, Russland und der Ukraine. Die Mitgliedstaaten von HELCOM (Ostsee) und OSPAR (Nordsee und Nordatlantik) haben ebenfalls eine freiwillige Teilnahme nach D1-Standard beschlossen.

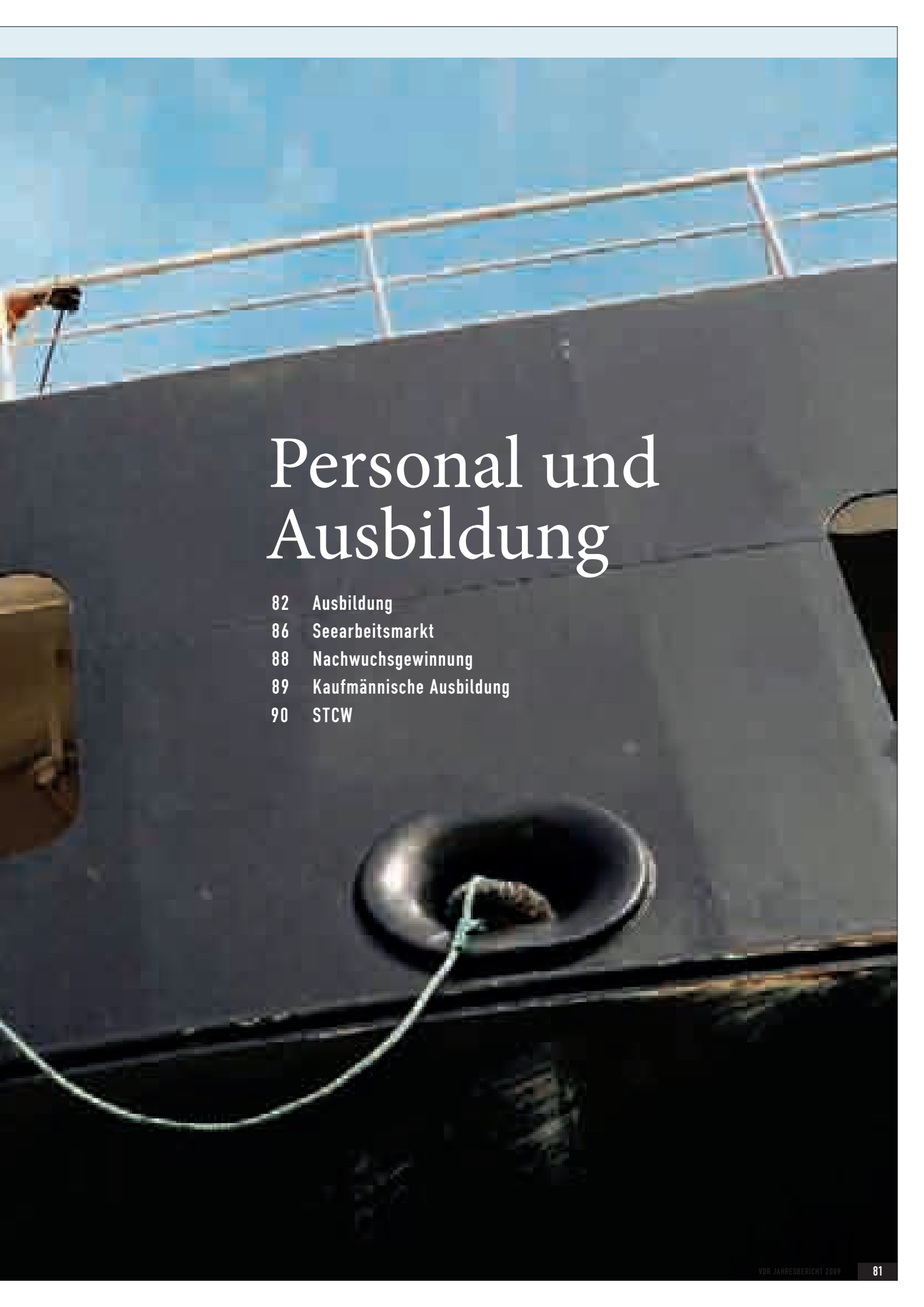
Ratifikation erst durch 18 Staaten

Bisher haben aber erst 18 Staaten mit 15,36 % der Welthandelstonnage das Übereinkommen ratifiziert. Notwendig sind jedoch mindestens 30 Staaten mit mehr als 35 % der Tonnage. Experten erwarten daher ein Inkrafttreten nicht vor 2013. Bis dahin sind noch viele offene Punkte auf europäischer und internationaler Ebene zu klären. Dabei geht es insbesondere um die Frage der Notwendigkeit von Ballastwasseraustausch oder -behandlung im küstennahen Kurzstreckenverkehr wie der Ostsee oder zwischen Elbe, Nord-Ostsee-Kanal und Ostsee. Weiterhin ungeklärt ist die praxisgerechte Probenentnahme und Untersuchung bei Hafenstaatskontrollen sowie Haftungsfragen bei Fehlfunktionen der Behandlungsanlagen.

Trotz langwieriger Tests und der erforderlichen Nachweise hat sich mittlerweile die Angebotssituation von zugelassenen Ballastwasserbehandlungsanlagen nach dem D2-Standard eindeutig verbessert. Bis Ende 2009 wird es weltweit 13 Hersteller geben, deren Anlagen für Schiffe mit einer Ballastwasserkapazität bis 5.000 m³ ausgelegt sind. Der VDR hat mehrere Symposien für seine Mitgliedsreedereien durchgeführt, auf denen die Techniken und Behandlungssysteme durch die zertifizierten Anbieter präsentiert wurden. So soll die Neubau- und Nachrüstungsplanung für die Reedereien erleichtert werden.

Ab Kiellegungsdatum 2010 müssen Neubauten mit weniger als 5.000 m³ mit Anlagen ausgerüstet werden. Für die Schiffe mit Kiellegungsdatum in 2009 erfolgte die Verschiebung bis zur zweiten Jahresbesichtigung oder bis spätestens zum 31. Dezember 2011. Kritisch wird es bereits ab 2012, wenn die Neubauten mit einer Ballastwasserkapazität von mehr als 5.000 m³ ausgerüstet werden müssen; denn für diese Schiffe sind die wenigsten der aktuell zugelassenen Anlagen ausgelegt oder modular erweiterbar. Existierende Schiffe mit Kiellegungsdatum vor 2009 und einem Ballastwasservolumen von 1.500 – 5.000 m³ müssen ab 2014 nachgerüstet werden, Schiffe mit Kiellegungsdatum vor 2009 und einem Ballastwasservolumen von mehr als 5.000 m³ ab 2016. ...





Personal und Ausbildung

- 82 Ausbildung
- 86 Seearbeitsmarkt
- 88 Nachwuchsgewinnung
- 89 Kaufmännische Ausbildung
- 90 STCW

Ausbildung für die Zukunft

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation bilden die Reedereien auf unverändert hohem Niveau aus. Die Zahl der Technischen Offiziere steigt inzwischen spürbar an.

Bis August 2009 war noch kein Rückgang der Ausbildungsaktivitäten zu bemerken, legt man die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker als Indikator zugrunde. Erstmals ist aber im September 2009 die diesjährige Anzahl der Ausbildungsverträge gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Mit Stand 9. Oktober 2009 waren 263 (Vorjahr: 282) Ausbildungsverträge für eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker durch die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) eingetragen und 73 (Vorjahr: 101) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die BBS ausgestellt. Seit Inkrafttreten der neuen Offiziersassistenten-Richtlinien (OA-Richtlinien) müssen auch die Schiffsbetriebstechnischen Assistenten (SBTA) der Fachschule Cuxhaven und der Eckener Schule Flensburg sowie Facharbeiter mit einem Metall- oder Elektroberuf ihre 12-monatige Erfahrungsseefahrtzeit nach den Inhalten der Offiziersassistenten-Richtlinien ableisten. Zukünftig werden also alle Erfahrungsseefahrtzeiten – sei es als „12-Monats-Metaller“, Offiziersassistent, SBTA oder auch als Marinesoldat oder Praxissemesterstudent – den Inhalten der OA-Richtlinien folgen müssen. Das heißt, künftig wird die erfolgreiche Fahrtzeit nach den OA-Richtlinien durch die Berufsbildungsstelle

Seeschiffahrt bestätigt und diese wird das Vorliegen der Voraussetzungen bescheinigen. Hierdurch werden diese Ausbildungswege transparenter und klarer.

Erstmals Mechatroniker erfasst

Erstmals erfasst wird der Ausbildungsweg einer Mitgliedsreederei des VDR, die sich für eine neue Variante der Ausbildung des schiffsbetriebstechnischen Nachwuchses entschieden hat: Seit 2008 bildet das Kreuzfahrtunternehmen Aida Cruises junge Leute zu Mechatronikern aus, die neben dem IHK-Facharbeiterbrief durch ihren Einsatz an Bord die Wachbefähigung für den Maschinendienst erhalten sowie die Seefahrtzeit-Voraussetzungen zum Erwerb des technischen Befähigungszeugnisses erfüllen. Nach ihrer Ausbildung können sie an einer Fach- oder Fachhochschule – abhängig von ihrem Schulabschluss – dieses Befähigungszeugnis erwerben. Bereits 2008 begannen 19 junge Leute diese Ausbildung. Im Berichtsjahr waren es 20. In Kooperation mit dem Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar wird zudem ein duales Studium Schiffsbetriebstechnik mit dem Berufsabschluss Mechatroniker angeboten, das 2009 erstmalig 10 junge Leute begannen.

Das Bordpraktikum in der Fortbildung zum Schiffsmechaniker wird auch in diesem Jahr von einigen Personen entweder mit Fahrtzeiten im Decks- oder Maschinenbetrieb, die noch nicht den Schiffsmechanikerbrief erworben haben, oder von Facharbeitern mit einem Metall- oder Elektroberuf, die kein technisches Befähigungszeugnis erwerben möchten, genutzt. Die Anzahl wird Ende des Jahres durch die BBS ermittelt werden.

Unter der Trägerschaft des Seemannischen Berufsförderungswerkes SBW absolvierten bisher 37 (42) Zeitsoldaten der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Hier ergaben sich im Berichtsjahr deutlich mehr Herausforderungen, die das SBW zu überwinden hatte, um die Bewerber in ein Praktikum zu vermitteln, als in den Jahren zuvor. ➔



FH:
Der VDR hat die Ausbildung wie hier in Warnemünde 2007 – 2009 gefördert.



AUSBILDUNG:
Das Deckschrubben
gehört seit der Zeit
der Segelschiffe dazu.



AUSBILDUNG: Die Praxiszeiten an Bord sind für alle Ausbildungsgänge das zentrale Element, um Erfahrung zu sammeln.

→ Die Fachhochschulen meldeten insgesamt 301 (256) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie 10 (5) Praxissemesterstudenten, die diesen Weg für das Studium der Schiffsbetriebstechnik wählten. Die Fachschule Cuxhaven hat 46 (43) Schüler auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht. Die Eckener Schule in Flensburg ermöglichte 12 (21) jungen Schiffsbetriebstechnischen Assistenten diesen Einstieg. Hier waren deutlich mehr Schüler angemeldet, die allerdings ihre Ausbildung nicht antraten. Hintergrund ist sicherlich auch, dass einige Bewerber statt einer seemännischen Karriere eher den Erwerb der Fachhochschulreife im Hinterkopf hatten und sich für dieses Ziel bei verschiedenen Einrichtungen bewarben.

Erneut sind Metall- und Elektrofacharbeiter in der Zählung enthalten, die eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst absolvieren, um ein technisches Befähigungszeugnis zu erwerben. Nur 9 (22) dieser „Metaller“ konnten ihre einjährige Er-

fahrungsseefahrtzeit beginnen, obwohl die Reeder 54 Bordplätze an die Zentrale Heuerstelle Hamburg gemeldet hatten. Während die Bewerberzahlen trotz der sich verschlechternden Wirtschaftslage in der Metall- und Elektrobranche an Land nicht deutlich gestiegen sind, könnten hier deutlich mehr Schiffsbetriebstechniker herangezogen werden. Gerade in der jetzigen Situation besteht die Gelegenheit, gut ausgebildeten jungen Metallfacharbeitern, die in anderen Bereichen keine Perspektive haben, die guten Aussichten in der Seeschifffahrt vorzustellen.

Steigerung bei Schiffsmechanikern noch möglich

Mit Stand 9. Oktober 2009 haben damit in diesem Jahr 783 (786) junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschifffahrt begonnen. Eine Steigerung bei den Auszubildenden zum Schiffsmechaniker kann jedoch noch erwartet werden, da diese Ausbildung – wie auch die Ausbildung zum Offiziersassistenten – jederzeit begonnen werden kann. Der Erhalt des hohen Niveaus der Neueinsteiger in den



wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist ein Bekenntnis der Reeder zum Maritimen Bündnis und ein Zeichen, dass in den inländischen seemännischen Nachwuchs auch weiter investiert wird, damit in besseren Zeiten weiterhin qualifiziertes Personal vorhanden ist.

Zunahme technischer Befähigungszeugnisse

Die Bewerberzahlen an den Fachhochschulen für Nautik blieben auf demselben Niveau wie im vergangenen Jahr, so dass alle Bewerber einen Studienplatz fanden. Die Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik verfügen erneut über freie Kapazitäten. Anders ist die Lage bei den Fachschulen: Hier konnten sowohl in der Nautik als auch in der Schiffsbetriebstechnik nicht alle Bewerber aufgenommen werden. Durch Mehrfachbewerbungen entstanden im Nachrückverfahren in der Nautik wieder freie Kapazitäten. Ein Zeichen für den Wandel der beruflichen Zielsetzung ist die komplette Auslastung der Fachschulen für Schiffsbetriebstechnik. Der VDR wirkt auf die Verbesserung des Verfahrens für die Vergabe dieser Plätze hin, damit sich die angehenden Schüler darauf verlassen können, dass sie einen Platz im Bildungsgang ihrer Wahl – wenn auch nicht an der Fachschule ihrer Wahl – ohne Zeitverlust erhalten. Dies lässt sich nur durch eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Fachschulen bei der Annahme der Bewerber erreichen. Die Entwicklung der Zahlen der Studien- und Schulanfänger entspricht dem, was anhand der Neueinsteiger insbesondere in der Ausbildung zum Schiffsmechaniker zu erwarten war.

Da sich die Anzahl der Neueinsteiger seit 2007 nicht weiter erhöht hat und der Anteil von Schiffsmechaniker-Auszubildenden und Schiffsbetriebstechnischen Assistenten auf hohem Niveau erhalten blieb, kann 2010 und 2011 mit einer ähnlichen Auslastung der Fachschulen, insbesondere für Schiffsbetriebstechnik, gerechnet werden. Diese wird voraussichtlich auf die Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik übergreifen. Wir erwarten, dass es in der Nautik zu einer Entspannung der Anfängerzahlen kommt und dass die Schiffsmechaniker mit Abitur oder Fachhochschulreife wieder vermehrt an die Fachhochschulen gehen. Hierdurch werden die Fachschulen entlastet, die in der Zeit der Personalknappheit auch Abiturienten auszubilden hatten.

Die Mehrzahl der Schiffsmechaniker mit anderen Schulabschlüssen als Abitur oder Fachhochschulreife hat das klare Ziel, ein Befähigungszeugnis zu erwerben. Dieser Personenkreis kann dies nur an der Fachschule erreichen. Die abgefragten Berufswünsche der jungen Schiffsmechaniker geben ebenfalls der Schiffsbetriebstechnik eine Chance: Das Ziel „Nautischer Schiffsoffizier“ äußerten in 2008 38 %, das Ziel Technischer Schiffsoffizier 30 % der Abschlussprüflinge. Mit 21 % streben doppelt so viele junge Facharbeiter eine Tätigkeit als Schiffsmechaniker an wie in 2007, 11 % wechseln den Beruf.

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigt wie auch in den vergangenen Jahren ein noch stärker in Richtung Nautik geneigtes Bild. Es wurden

in 2008 – die Zahlen werden vom BSH erst Anfang 2010 veröffentlicht – 282 (232) unbegrenzte Befähigungszeugnisse zum nautischen Wachoffizier, jedoch nur 90 (73) zum technischen Wachoffizier neu ausgestellt. Aufgrund der derzeit besonders an den Fachschulen gestiegenen Zahlen im technischen Bereich gehen wir jedoch davon aus, dass die technischen Befähigungszeugnisse 2009 zunächst moderat und 2010 dann erheblich zunehmen werden und vermutlich eine Verdoppelung des Wertes von 2007 erreichen. Der VDR rechnet damit, dass die Anzahl neu ausgestellter nautischer Befähigungszeugnisse auf deutlich über 300 ansteigen wird. Die Befähigungszeugnisse sind immer ein Blick in die Vergangenheit eines mindestens zwei Jahre dauernden Ausbildungsweges.

Die Situation in der maritimen Ausbildung stellt sich damit auch in der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage weitestgehend positiv dar. Es ist zwar deutlich zu spüren, dass sich die Wirtschaftskrise auch auf die Einstellung von nautischen Wachoffizieren auswirkt, die es nun schwerer haben als noch vor einem Jahr, einen Platz an Bord zu finden. Diese Situation kann sich noch verschärfen, wenn mehr nautische Befähigungszeugnisse ausgestellt werden. Der VDR setzt sich dafür ein, dass alle Absolventen einen Platz an Bord finden.

VDR-Förderung zeigt starke Wirkung

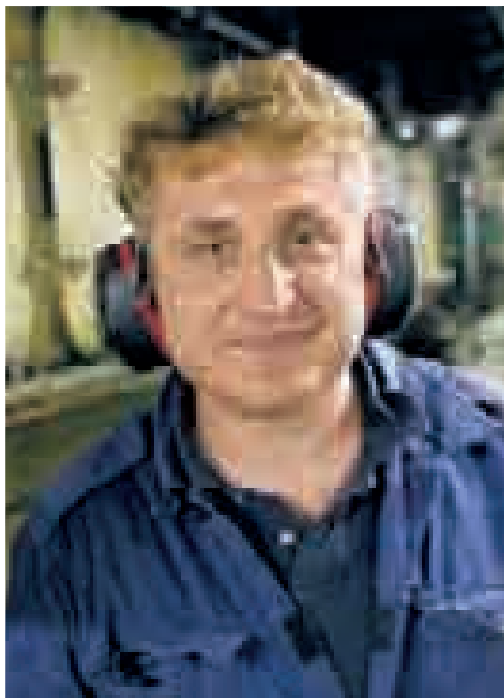
Die vom VDR auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 zum Ausbau der Kapazitäten für Nautiker an den Fach- und Fachhochschulen in den Jahren 2007 bis 2009 zugesagten 3 Mio. Euro sind zur Verfügung gestellt worden. Die Küstenländer haben damit die Ausbildungskapazitäten um 220 auf insgesamt 650 Plätze für Nautiker erhöht. Neben der Einstellung zusätzlicher Dozenten wurden vor allem die Ausstattung der Schulen mit Simulatoren, Funkanlagen, Laboreinrichtungen, einem Liquid Cargo Simulator, einem GMDSS-Labor verbessert und ein Manöverbecken modernisiert. ...



SCHIFFSMECHANIKER: Weiter der wichtigste Weg zum Offizier.



Seeleute werden auch trotz Wirtschaftskrise gebraucht, denn die Schiffe müssen weiter besetzt werden. Der VDR setzt sich intensiv dafür ein, dass weiterhin gerade die Absolventen schnell an Bord vermittelt werden.



Der seemännische Arbeitsmarkt

Wie bereits 2008 wurden auch im Berichtsjahr die Seeleute nicht zentral erfasst. Künftig soll eine Erfassung über die Knappschaft-Bahn-See möglich sein. Der VDR geht davon aus, dass die Anzahl deutscher Schiffsoffiziere und Facharbeiter 2009 gestiegen ist. Diese Annahme ist sowohl in der Anzahl der neu ausgestellten Befähigungszeugnisse zum nautischen und technischen Wachoffizier belegt als auch in der höheren Anzahl der Auszubildenden zum Schiffsmechaniker.

Im 3. Quartal 2009 waren bei der Zentralen Heuerstelle in Hamburg (ZHH) noch etwa 455 Seeleute gemeldet. Damit ist die Anzahl der Bewerber gegenüber dem 2. Quartal um gut 14 % gestiegen. Im Vergleich zum 1. Quartal sind 132 Bewerber mehr gemeldet, was einem Anstieg von 29 % entspricht. Hierbei handelt es sich nicht um Arbeitslose gemäß der Statistik der Agentur, sondern um Arbeitssuchende im Sinne des Seearbeitsübereinkommens, also um Seeleute, die sich in einem Heuerverhältnis befinden und sich nach neuen Arbeitgebern umschauen. Die Nachfrage der Reedereien nach qualifizierten Seeleuten ist leicht zurück gegangen. Dies gilt bei nautischen und technischen Schiffsoffizieren. Die Anzahl der angebotenen, für die Schiffsbesetzung relevanten Positionen hat sich hierbei von 118 im 2. Quartal 2009 um 21 % auf 93 verringert. Insgesamt spiegelt die Bewerber- und Stellensituation bei der ZHH die Auswirkungen der Wirtschaftskrise wider.

Anzahl der Vermittlungen bleibt stabil

Die Anzahl der Vermittlungen durch die ZHH ist im Vergleich zum Vorjahr trotz erschwelter Bedingungen annähernd bei 83 gegenüber 87 gleich geblieben. Nach wie vor ist ein Zugang und Abgang an Stellenangeboten zu beobachten. Die Reedereien nehmen die Zentrale Heuerstelle also weiterhin als Vermittlerin an. Verstärkt zeigt sich im Berichtsjahr die Schwierigkeit, den Personenkreis zu vermitteln, der schon in den Jahren des Mangels an qualifiziertem Personal keine Stelle gefunden hat. So wurden im Bereich der eingeschränkten Befähigungszeugnisse im Berichtszeitraum nur gelegentlich offene Stellen gemeldet.

Die Verfügbarkeitsliste der ZHH enthält seit Juli 2009 erstmalig seit langem wieder nautische Wachoffiziere. Dies lässt sich direkt auf neue Absolventen der Fach- und Fachhochschulen zurückführen, die in

der wirtschaftlichen Situation der Schifffahrt keinen Platz an Bord nach ihrer schulischen Ausbildung finden. Den bei der Zentralen Heuerstelle gemeldeten 20 nautischen Absolventen, die nach dem Abschluss der Fach- oder Fachhochschule keine Fahrtzeit haben, stehen lediglich drei Stellenangebote gegenüber.

Kapitäne und Schiffsingenieure gesucht

Zur Wahrung der langfristigen Grundlagen der Schifffahrt wird der VDR seine Anstrengungen zur Beibehaltung eines hohen Ausbildungsstandes fortsetzen und hat bereits auf die veränderte Lage am Arbeitsmarkt reagiert. Die Priorität sieht der Verband darin, der steigenden Zahl von Absolventen der Seefahrtsschulen den Einstieg in eine Beschäftigung zu ermöglichen. Die Seeschifffahrt benötigt auch nach der Krise qualifiziertes Personal und muss dafür eine Perspektive schaffen. Hierzu arbeitet der VDR mit den Seefahrtsschulen eng zusammen.

Für technische Wachoffiziere – auch Absolventen ohne Fahrtzeit – bestehen keine Schwierigkeiten, eine Beschäftigung an Bord zu finden. Die Liste der „Verfügbarkeit auf dem inländischen Seearbeitsmarkt“ weist über die nautischen Wachoffiziere hinaus per 5. Oktober 2009 keine verfügbaren Seeleute aus. Das heißt nicht, dass keine Bewerber vorhanden sind, sondern dass die Anzahl der gemeldeten Stellen höher ist als die fünffache Anzahl der Bewerber. Im Bereich der Kapitäne ist die Bewerberlage weiterhin angespannt. Es kommen auf jede angebotene Kapitänsstelle nur 1,4 Bewerber – für 19 sofort verfügbare Kapitäne stehen also 14 gemeldete Stellen bereit. Im Bereich der Schiffsbetriebstechniker und -ingenieure stellt sich die Arbeitsmarktlage aus Bewerbersicht noch besser dar: Hier sind 11 Schiffsingenieure als sofort verfügbar gemeldet, denen 26 Stellenangebote gegenüberstehen. Schiffsmechaniker stellen nach wie vor die größte Gruppe der Stellen suchenden Seeleute. 61 Schiffsmechaniker stehen dem Arbeitsmarkt unmittelbar zur Verfügung, 17 Stellen wurden Ende September für sie angeboten.

Die Nachfrage auf dem sekundären Arbeitsmarkt – insbesondere der Bedarf an Inspektoren und Schiffsoffizieren – ist nach wie vor groß. Bewerber mit entsprechenden Erfahrungen und Kenntnissen lassen sich trotz Ausschreibungen häufig nicht finden. Dies zeigt, dass qualifiziertes inländisches Personal auch in der Krise nachgefragt ist. ...

Nachwuchsgewinnung

Berufsaufklärung des VDR weiterhin von strategischer Bedeutung.

Auch nach dem ersten Jahr der Wirtschaftskrise ist von einem Rückgang des Interesses der jungen Leute an den Berufen an Bord nichts zu spüren. Die Seeschifffahrt genießt bei Bewerbern und Berufsberatern und einer wachsenden Anzahl an Lehrkräften den Ruf, auf lange Zeit sichere und vielseitige Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten zu bieten. Die Bewerber sind überzeugt, in der Seeschifffahrt ihre berufliche Zukunft zu finden. Im Sinne einer nachhaltigen Nachwuchsinformation ist es unerlässlich, sowohl die Ausbildungsanstrengungen als auch die Berufsinformation fortzusetzen.

Daher ist die Berufsaufklärung des VDR über die seemannischen Berufe trotz des kurzfristig gesunkenen Bedarfs an Bordpersonal auf dem Niveau des Vorjahres gehalten worden. Dies ist vor allem strategisch wichtig, damit das über die letzten Jahre systematisch herangebildete Interesse nicht nachläßt. Von den zahlreichen Partnern im Umfeld der Berufsinformation werden die Veranstaltungen und Messeauftritte des VDR als attraktiv und informativ bewertet. Die Ausrichtung der Information auf die Schiffsbetriebstechnik zeigt Resultate in dem steigenden Anteil von technischen Offiziersassistenten und Schiffsmechaniker-Auszubildenden mit Abitur.

Berufskundliche Messen im Vordergrund

Um Jugendliche, Eltern und Lehrkräfte zu erreichen, bilden die kommerziellen berufskundlichen Messen im gesamten Bundesgebiet nach wie vor die effektivste Plattform. Im Berichtsjahr zeigte der VDR seine Ausstellung auf 28 dieser Messen. Das Konzept, die Seeschifffahrt an den Wohnorten der Schülerinnen und Schüler zu präsentieren und engagierte Berater auf die Jugendlichen zugehen zu lassen, hat sich bewährt. Dabei wird insbesondere das Interesse für die Seefahrt auch im Binnenland geweckt. Die Teilnahme an den „Nordjob“- und „Chancen“-Berufsmessen, die von den Industrie- und Handelskammern organisiert werden, hat sich ebenfalls als hervorragende Plattform für Schülerinnen und Schüler etabliert.

Ein wichtiger und zuverlässiger Partner sind die Agenturen für Arbeit, die sehr an den Berufen in der Seeschifffahrt als Publikumsmagnet interessiert sind. So wurden in 2009 30 berufskundliche Vorträge durch den VDR angeboten. Darüber hinaus war der Verband auf 58 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen präsent. Gestiegen ist auch die Beteiligung des VDR an schulischen Berufsinformationstagen. Hauptsächlich in Hamburg und im Norden Deutschlands wurden zahlreiche Schulen besucht oder Schulklassen in den VDR eingeladen. Der direkte Erfolg dieser Berufsaufklärung und In-

formationskampagne ist nach Aussage der Zentralen Heuerstelle Hamburg anhand der eingehenden Bewerbungen nachzuweisen.

Zudem wurde erstmalig der Weg der reinen Berufsinformation verlassen: Auf dem Evangelischen Kirchentag in Bremen hat der VDR seine attraktive Ausstellung in einem anderen Rahmen präsentiert. In vielen Gesprächen mit einem sehr offenen und interessierten Publikum konnte die Seeschifffahrt einer großen Anzahl von Personen auch aus dem Binnenland nahegebracht werden.

Erstmals bei „Faszination Schiff“ dabei

Bisher verfolgte die Nachwuchsinformation des VDR die Strategie, Jugendliche in den Jahren kurz vor der Berufswahl anzusprechen und für die Seefahrt zu interessieren. Hiervon wurde im Berichtsjahr erstmalig abgewichen und ein deutlich jüngeres Klientel angesprochen. Der VDR unterstützte die Aktion „Faszination Schiff“ mit seiner Ausstellung und personell. „Technik für Kinder – Faszination Schiff“ richtete sich an Kinder von 8 bis 12 Jahren, die Vorlesungen zu Themen wie „Zeig mir den Weg – Orientierung auf See?“, „Wieso schwimmen Schiffe?“, „Das Schiff – eine kleine Welt“ und „Wer wird Kapitän?“ an der TU Harburg und eine begleitende Ausstellung besuchen konnten. Die Vorlesungen waren überaus anschaulich für die Kinder gestaltet. Mehr als 1.700 Kinder beteiligten sich und waren begeistert. Besonders der Praxistag, den die Hamburger Reedereien anboten, genoss großen Zulauf.

Auch in diesem Jahr wurde das Schülerpraktikum als wichtigstes Instrument der Nachwuchssicherung und -gewinnung durchgeführt. Viele Schülerinnen und Schüler, die dieses Bordpraktikum absolvieren, entscheiden sich später für eine Karriere an Bord. 2009 war die Nachfrage genauso groß wie 2008. Von den 109 (Vorjahr: 114) vollständigen Bewerbungen konnten jedoch nur 84 (Vorjahr: 110) Bewerber untergebracht werden, was einer Vermittlungsquote von 77 % (Vorjahr: 96 %) entspricht.

Zu der Ausbildungssituation insgesamt ist anzumerken, dass im Berichtsjahr den ausbildungsbereiten Reedereien bei leicht zurückgegangenem Angebot an Ausbildungs- und Praktikumsplätzen qualifizierte Bewerber in ausreichender Zahl zur Verfügung standen. Wegen des Bewerberüberhangs im Bereich der Schiffsmechanikerausbildung konnten die Reedereien geeignete Auszubildende auswählen. Es gab auch ausreichend Bewerber um einen Praktikumsplatz als Student im Rahmen eines Praxissemesters. Zudem konnten Plätze in der rein schiffsbetriebstechnischen Laufbahn besetzt werden. ...

Kaufmännische Berufsbildung

Die Einbrüche auf den Schifffahrtsmärkten spiegeln sich in den Ausbildungszahlen.

Im Februar und August 2009 haben etwa 20 % weniger Schifffahrtskaufleute ihre Ausbildung aufgenommen als im Jahre 2008. Mit etwa 350 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen wurde aber immerhin das bisher drittbeste Resultat dieses Jahrzehnts erzielt. Viele Unternehmen setzen alles daran, die Zahl der Ausbildungsplätze trotz Krise stabil zu halten. Dies geschieht zum Einen, weil die Fachkräfte in den zurückliegenden Jahren ohnehin knapp geworden sind und mittelfristig wieder mit einer Besserung der Märkte gerechnet wird, so dass erneut Personalengpässe drohen. Zum Anderen wird die Zahl der Schulabgänger und damit voraussichtlich auch die Zahl qualifizierter Bewerber in den kommenden Jahren zurückgehen.

2010 ist jedoch zumindest in Hamburg das Gegenteil zu erwarten, weil dann zwei Abiturientenjahrgänge die Schulen verlassen werden. Damit wird es etwa 5.000 zusätzliche Schulabgänger geben. Auch wenn die meisten davon sicherlich ein Studium ergreifen werden, ist – wenn sich die Verteilungsquoten vorheriger Jahrgänge nicht wesentlich ändern – mit 1.000 – 1.500 zusätzlichen Bewerbern um Ausbildungsplätze zu rechnen. Damit ergibt sich eine gute Chance für Hamburger Unternehmen, sehr qualifizierte Bewerber einzustellen, um frühzeitig den künftigen Nachwuchsbedarf zu decken.

Einheitliche Abschlussprüfungen in der Diskussion

In der Verbandsarbeit ergeben sich derzeit verschiedene, miteinander verknüpfte Schwerpunkte im Rahmen einer Optimierung der dualen Ausbildung für Schifffahrtskaufleute. Die Ausbildungsordnung soll in der Fachrichtung Linienfahrt so angepasst werden, dass sie auch von Schifffahrtsunternehmen, die nicht in der reinen Containerfahrt tätig sind, problemlos angewendet werden kann. Durch die nahezu ausschließlich verbale Ausrichtung des Ausbildungsrahmenplanes auf Containerverkehre ist es in den vergangenen Jahren vereinzelt zu Problemen gekommen, weil die für die Prüfung zuständigen Kammern den Umgang mit anderen Ladeeinheiten als dem Container als nicht ausbildungskonform erachteten. Diese Schwachstelle in der

Basisverordnung soll nun durch eine Änderungsverordnung behoben werden.

Daneben gibt es das Bestreben der Kammern, für alle Ausbildungsstandorte einheitliche Zwischen- und Abschlussprüfungen einzuführen. Die Unternehmen an den verschiedenen Standorten haben diesem Ansinnen grundsätzlich zugestimmt, obwohl sie sich der durchaus unterschiedlichen Ausbildungsbedingungen an den einzelnen Standorten bewusst sind. Entsprechend ist die endgültige Zustimmung zu diesem Vorhaben an verschiedene Prämissen, wie z. B. einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf sowie die Berücksichtigung regionaler Besonderheiten, gebunden. Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und Schiffsagenten sowie der Verband Deutscher Reeder sind derzeit mit den Industrie- und Handelskammern im Gespräch, um die Details der Umstellung festzulegen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens, einheitliche Prüfungen einzuführen, ist die Verfügbarkeit eines umfassenden Lernbuchs, um allen Auszubildenden, unabhängig von der fachlichen Ausrichtung ihres Ausbildungsbetriebes und der Qualität des schulischen Unterrichts, eine einheitliche Ausbildungsgrundlage an die Hand zu geben und ihnen damit in etwa vergleichbare Chancen für die Absolvierung der Prüfung zu verschaffen. Das Lernbuch, an dem intensiv gearbeitet wird, soll im Laufe des kommenden Jahres fertig gestellt werden. Der Redaktionsausschuss unternimmt derzeit zusätzliche Anstrengungen, um dieses Ziel zu realisieren. ...



RÜCKGANG: 2009 haben 20 % weniger Schifffahrtskaufleute die Ausbildung aufgenommen.

STCW-Übereinkommen

Dem hat das Maritime Safety Committee auf seiner 81. Sitzung im Mai 2006 zugestimmt. Gleichzeitig wurde der STW-Unterausschuss aufgefordert, sich mit Grundsätzen für die Gewährleistung einer sicheren Schiffsbesetzung zu befassen. Hierzu wurden im Januar 2007 folgende Grundsätze für die Überarbeitung festgelegt:

- Struktur und Zielsetzung des STCW-Übereinkommens in der Fassung von 1995 sind beizubehalten.
- Die Mindeststandards dürfen nicht herabgesetzt werden.
- Unstimmigkeiten sollen beseitigt werden.
- Die Kommunikationsstandards (bordintern, Schiff-Schiff, Schiff-Land) sollen verbessert werden.
- Das Übereinkommen soll hinsichtlich technischer Weiterentwicklungen zukunftsfähig gemacht werden. Hierbei sollen Ausbildungsstandards für elektronische Seekarten sowie für den Dienst auf Gas-tankern festgelegt werden.
- Die besonderen Bedingungen für küstennahe Reisen sowie für die Offshore-Industrie sollen berücksichtigt werden.
- Es soll für Flexibilität gesorgt werden, wenn Ausbildungsstand und Wachdienst von innovativen Technologien beeinflusst werden können.
- Es sollen verbindliche Grenzwerte für Alkohol an Bord eingeführt werden.
- Die Anforderungen an die Seeleute zur Gefahrenabwehr sind einzubeziehen (ISPS-Code).

Die Überarbeitung des STCW-Übereinkommens soll auf der 41. Sitzung des STW-Unterausschusses im Januar 2010 abgeschlossen werden. Die Änderungen sollen dann auf einer Diplomatischen Konferenz im Juni 2010 angenommen werden.

Die Überarbeitung wird für das deutsche maritime Ausbildungssystem einige relevante Änderungen mit sich bringen. Es sollen unter anderem Mindeststandards für die Fachkräfte Maschine und Deck eingeführt werden. Darüber hinaus soll es zukünftig Mindeststandards für elektrotechnische Fachkräfte sowie elektrotechnische Offiziere neben den bisherigen Standards für technische Schiffsoffiziere und Fachkräfte Maschine geben. Hiergegen gab es erheblichen Widerstand seitens einiger nordeuropäischer Länder und auch der International Shipping Federation, in der der VDR mitwirkt. Die Mehrheit der Delegationen hat sich aber für die Einführung derartiger Mindeststandards ausgesprochen.

Auf der 37. Sitzung des IMO-Unterausschusses Standards of Training and Watchkeeping (STW) im Januar 2006 haben die Mitgliedstaaten beschlossen, das STCW-Übereinkommen und den STCW-Code zu überarbeiten und zu modernisieren.



NEUE LEHRGÄNGE:
Für Öl-, Chemikalien- und
Gastanker gibt es jetzt
unterschiedliche Kurse.

Bei den Standards für die Fachkraft Elektrotechnik ist es gelungen, diese so zu gestalten, dass nur wenige Module notwendig sind, um eine Fachkraft Maschine – und damit auch den Schiffsmechaniker – zu einer Fachkraft Elektrotechnik weiterzubilden. Ob es eine derartige elegante Lösung auch für den elektrotechnischen Offizier geben wird, ist derzeit noch offen. Der VDR setzt sich hierfür gegenüber der Bundesregierung und auch auf internationaler Ebene ein, damit die Kompetenzen der technischen Schiffsoffiziere erhalten bleiben und diese die Möglichkeit bekommen, durch Weiterbildung ebenfalls die Qualifikation des elektrotechnischen Offiziers zu erwerben.



BESETZUNG: Maßgeblich ist weiterhin das derzeitige schiffsspezifische Verfahren eines zielorientierten Minimum Safe Mannings.

Noch offen ist die Frage, wie mit denjenigen Anforderungen aus der Schiffssicherheit umgegangen werden soll, die nicht regelmäßig an Bord geübt werden können. Bisher gab es die Sicherheitsbefähigungsnachweise wie Basic Safety, Survival Craft und Rescue Boats sowie Advanced Fire Fighting, die auf unbestimmte Zeit und somit ohne eine Begrenzung der Gültigkeitsdauer ausgestellt wurden. Dieses Verfahren wurde damit begründet, dass an Bord regelmäßig geübt werde. Das Maritime Safety Committee hat dieses Vorgehen moniert und eine Liste mit Schiffssicherheitsübungen erstellt und beschlossen, die nicht regelmäßig an Bord durchgeführt werden können. Voraussichtlich wird es daher zu einer Einführung von Wiederholungstrainings im Bereich Schiffssicherheit kommen.

Der Bereich der Lehrgänge für besondere Schiffstypen wurde weitestgehend neu strukturiert. So gibt es nun für Öl-, Chemikalien- und Gastanker unterschiedliche Kurse. Im empfehlenden Teil des STCW-Codes werden zudem Standards zur Fortbildung von Kapitänen und nautischen Offizieren für den Dienst auf Offshore Supply Vessels (OSV) einschließlich Anchor Handling erfasst. Ebenso werden Standards hinsichtlich der Nutzung von Dynamic Positioning Systems aufgenommen, die es bisher

nicht gab. Im Rahmen der Überarbeitung der STCW-Regelungen soll erstmalig auch ein international verbindlicher Alkoholgrenzwert von 0,5 Promille festgelegt werden. Dieser Wert ist im deutschen Recht bereits verankert.

Der STW-Unterausschuss hat sich auftragsgemäß auch mit Grundsätzen für die Gewährleistung einer sicheren Schiffsbesetzung befasst. Hierzu hat eine Correspondence Group im Februar 2008 erste Ergebnisse präsentiert. Sie hat die IMO-Resolution A.890(21) überarbeitet und empfohlen, diese als verbindliche Richtlinie in SOLAS Kapitel V/14 aufzunehmen. Dabei konnte verhindert werden, dass es zu einer Verschärfung kommt. Maßgeblich ist weiterhin das derzeitige Verfahren eines zielorientierten Minimum Safe Mannings, das schiffsspezifisch ist.

Die im Rahmen der Überarbeitung des STCW-Codes erzielten Zwischenergebnisse sind in Teilen positiv zu bewerten, da es hierdurch zu internationalen Angleichungen kommt. Auf anderen Gebieten wird es hingegen zu einem höheren bürokratischen Aufwand kommen. Es wird daher auf eine praktikable Umsetzung der Neuerungen in das nationale Recht ankommen. Der VDR steht hierzu in einem intensiven und konstruktiven Dialog insbesondere mit dem Bundesverkehrsministerium. ...





Arbeits- und Sozialrecht

- 94 ILO
- 97 UVV
- 98 HTV
- 99 Arbeitszeitregelungen
- 100 See-BG

IO



ILO-Seearbeitsüber- einkommen 2006

Anfang 2006 wurde das Seearbeitsübereinkommen auf einer Seeverkehrstagung der Internationalen Seearbeitsorganisation (ILO) einstimmig angenommen. Es wird derzeit in ein Seearbeitsgesetzbuch eingearbeitet.

Das neue Übereinkommen fasst mehr als 60 ILO-Konventionen und Empfehlungen in einem Regelwerk zusammen. Die Bundesregierung erarbeitet derzeit den Entwurf eines Seearbeitsgesetzbuchs, mit dem das ILO-Übereinkommen in nationales Recht umgesetzt werden soll.

Inkrafttreten 2011

Der Gesetzentwurf mit den entsprechenden Verordnungsentwürfen wird voraussichtlich im Frühjahr 2010 vorgelegt werden. Mit einem Inkrafttreten der Konvention ist nach dem jetzigen Stand nicht vor Ende 2011 zu rechnen. Die Konvention tritt erst 12 Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern mit einer Welthandels-tonnage von mindestens 33 % eingetragen worden sind, in Kraft. Bislang ist die Konvention von den Staaten Liberia, Bahamas, Panama, den Marshall Islands und Norwegen ratifiziert worden.

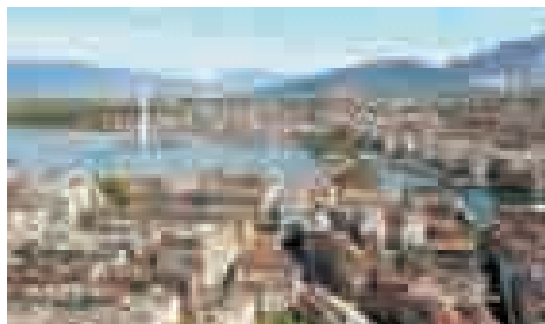
Der Verband ist seit Ende 2007 in einem intensiven Dialog mit dem federführenden Bundesarbeitsministerium (BMAS) und dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) zur Umsetzung des Übereinkommens. Im Jahr 2009 hat der Verband mehrere Gespräche mit den Ministerien geführt, in denen es u. a. um die Befreiung von Nicht-EU-Besatzungsmitgliedern von der gesetzlichen Sozialversicherungspflicht, die Definition des Begriffs „Besatzungsmitglied“ sowie die Höchstarbeits- und Mindestruhezeiten ging. Das BMAS hatte zunächst Überlegungen angestellt, die Nicht-EU-Besatzungs-

mitglieder auf Schiffen unter deutscher Flagge ohne Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland wieder in die Sozialversicherungspflicht einzu-beziehen. Der Verband hatte gegenüber dem BMAS dargelegt, dass eine Einbeziehung der Nicht-EU-Besatzungsmitglieder in die Sozialversicherungspflicht im Widerspruch zu den auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck im Mai 2003 getroffenen Beschlüssen stehen würde. Auf dieser Konferenz ist eine Senkung der Lohnnebenkosten auf deutschflag-gigen Schiffen durch verschiedene Maßnahmen beschlossen worden.

Sozialversicherungspflicht von Nicht-EU-Bürgern

Dazu gehört die Befreiung der Nicht-EU-Angehörigen auf Schiffen unter deutscher Flagge ohne Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland von der Sozialversicherungspflicht. Diese Befreiung geht zurück auf eine gemeinsame Initiative der Sozialpartner VDR und ver.di. Nach eingehender Erörterung hat das BMAS mitgeteilt, dass es bei der Befreiung der Drittstaatsangehörigen auf Schiffen unter deutscher Flagge von der Sozialversicherungspflicht bleiben wird.

Ein weiterer Punkt in den Gesprächen war die Definition des Begriffs „Besatzungsmitglied“. Die ILO-Konvention differenziert – anders als das geltende Seemannsgesetz – nicht mehr zwischen dem Besatzungsmitglied und sonstigen an Bord tätigen Personen. Eine Resolution zu dem Übereinkom- ➔



GENF: Hier wurde 2006 das ILO-Übereinkommen angenommen.

ARBEITSZEIT: Der VDR fordert eine Regelung, die den Gegebenheiten der Schifffahrt Rechnung trägt.



→ men eröffnet den Mitgliedstaaten in Zweifelsfällen jedoch gewissen Gestaltungsspielraum, der unter Beteiligung der Sozialpartner ausgefüllt werden kann. Der VDR hatte in einem Schreiben an das BMAS deutlich gemacht, dass für bestimmte Personengruppen praktikable Lösungen gefunden werden müssen, um den reibungslosen Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Die Sozialpartner VDR und ver.di haben daher im Mai 2009 Einvernehmen mit dem BMAS darüber erzielt, dass Hafenarbeiter, Lascharbeiter, Werftarbeiter u. ä., die ausschließlich während der Liegezeit des Schiffes im Hafen oder auf Reede auf dem Schiff beschäftigt sind, nicht unter der Begriff „Besatzungsmitglied“ fallen.

Definition von „Besatzungsmitglied“

Auch die folgenden Personen werden von dem Begriff Besatzungsmitglied ausgenommen, wobei allerdings die Vorschriften über die Ordnung an Bord anwendbar bleiben:

- Schülerpraktikanten, die aufgrund von landesrechtlichen Vorschriften Praktika leisten.
- Spezialmonteure, die zur Ausführung von unaufschiebbaren Reparaturen vorübergehend an Bord eines Schiffes mitfahren und grundsätzlich nicht länger als 48 Stunden an Bord bleiben.
- Reederei-, Supercargo- oder Vetting-Inspektoren, wenn sie nur vorübergehend an Bord eines Schiffes mitfahren und grundsätzlich nicht länger als 48 Stunden an Bord bleiben.
- Unterhaltungskünstler, die vorübergehend und nicht länger als 48 Stunden an Bord eines Schiffes tätig sind, wie z. B. Sänger oder Tanzlehrer.
- Bergungsteams sowie Personen, die zu Offshore- und Windkraftanlagen transportiert werden. Sie haben Passagierstatus, da sie an Bord nicht arbeiten.
- Wissenschaftler auf Forschungsschiffen, die nur vorübergehend an Bord sind, wenn Art und Umfang der Tätigkeit an Bord nicht als Teil des gewöhnlichen Schiffsbetriebs zu qualifizieren ist.
- Lotsen, staatliche Inspektoren, Fischereibeobachter.

Im Rahmen der Umsetzung der ILO-Konvention hat der VDR auch die „und“-Regelung bei den Höchstarbeits- bzw. Mindestruhezeiten in § 84 a Abs. 1 und 2 SeemG aufgegriffen und deutlich gemacht, dass sowohl die ILO-Seearbeitskonvention als auch die ILO-Konvention Nr. 180 eine „oder“-Regelung enthalten müssen. Der VDR hat moniert, dass Deutschland bei der Umsetzung der ILO-Konvention Nr. 180 weit über die internationalen Vorgaben hinaus gegangen ist, indem eine „und“-Regelung in das nationale Recht eingeführt wurde. Das bedeutet, dass eine Höchstarbeitszeit von 72 Stunden pro Woche einzuhalten ist und die Mindestruhezeit im Gesetz nur rein deklaratorischen Charakter hat. Nach Umsetzung der „und“-Regelung im Gesetz hatte sich gezeigt, dass diese viel zu restriktiv ist. Daher wurde im Nachhinein noch die Öffnungsklausel in § 89 a Abs. 1 a SeemG eingefügt, die unter bestimmten Voraussetzungen eine Abweichung von den Höchstarbeitszeiten zulässt. Es handelt sich hierbei aber nur um eine Teil-Korrektur. Deutschland hat im Vergleich zu anderen Schifffahrtsnationen nach wie vor deutlich strengere Arbeitszeitregelungen. Dies hat eine Umfrage ergeben, die der VDR bei europäischen Reederverbänden gestartet hatte. Das federführende BMAS hat nunmehr die Sozialpartner VDR und ver.di zu einem Gespräch in dieser Angelegenheit eingeladen, das noch im November 2009 stattfinden wird. Der Verband wird sich in dem Gespräch dafür einsetzen, dass die Arbeitszeitregelungen in Deutschland an die internationalen Vorgaben angepasst werden und im Verhältnis zu anderen EU-Flaggenstaaten wettbewerbsfähig ausgestaltet werden.

Im Zuge der Umsetzung der ILO-Seearbeitskonvention gibt es auch Pläne zur Modernisierung des Musterungsverfahrens, die vom Verband ausdrücklich begrüßt werden. Das jetzige Musterungsverfahren ist nicht mehr zeitgemäß und auch mit hohen bürokratischen Hürden verbunden. Es bedarf daher dringend einer praktikableren Ausgestaltung des Verfahrens. Der VDR ist hierzu in einem intensiven Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium. ...

Reform der Unfallverhütungsvorschriften See – UVV See

Der „See-BG-Standard“ gehört der Vergangenheit an. Schiffsbesetzung, Bau und Ausrüstung werden jetzt allein durch internationale und nationale Vorschriften vorgegeben.

Mit der Umsetzung der EG-Maschinenrichtlinie durch das Gerätesicherheitsgesetz von 1993 wurde ein bis heute andauernder Reformprozess in der Unfallverhütung angestoßen. Er folgt dem Grundsatz, dass die sicherheitstechnischen Anforderungen an Bau und Ausrüstung neuer Maschinen in einem einheitlichen Gerätesicherheitsgesetz und nicht mehr in einzelnen Unfallverhütungsvorschriften (UVV) zu regeln sind.

Mit dem „Leitlinienpapier zur Neuordnung des Arbeitsschutzrechts“ haben sich 2003 das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS), die Bundesländer, die Sozialpartner und die großen Wirtschaftsverbände darauf verständigt, dass Unfallverhütungsvorschriften nur noch zur Konkretisierung oder Ergänzung staatlicher Arbeitsvorschriften erlassen werden sollen. Insbesondere im Anwendungsbereich von Rechtsverordnungen, in denen staatliche Ausschüsse Regeln aufstellen, bestand deshalb kein Bedarf mehr für ergänzende oder konkretisierende Vorschriften der Unfallversicherungsträger. Zudem beschloss die 81. Konferenz der Arbeits- und Sozialminister (ASMK) im November 2004, die Rechtsetzungskompetenz der Unfallversicherungsträger zur Deregulierung des Arbeitsschutzrechts auf das „zwingend Erforderliche“ zu begrenzen.

Als eine der letzten Unfallverhütungsvorschriften soll ab 2010 die UVV See den veränderten Grundsätzen angepasst werden. Die inhaltliche Überarbeitung der UVV See ist abgeschlossen. Allein die förmliche Genehmigung der neuen UVV See durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) steht noch aus.

Neben strukturellen haben vor allem inhaltliche Änderungen in der neuen UVV See eine besondere Bedeutung für die versicherten Betriebe. Mit der Streichung sämtlicher Bau- und Ausrüstungsvorschriften entfällt der früher neben den staatlichen Schiff-

sicherheitsvorschriften von Schiffen unter deutscher Flagge zu erfüllende „See-BG-Standard“. Schiffsbesetzung, Bau und Ausrüstung werden allein durch verbindliche internationale und bleibende nationale staatliche Schiffsicherheitsvorschriften vorgegeben. Wo solche Vorschriften nicht bestehen, sind sachgerechte betriebliche Maßnahmen anzuwenden.

Paradigmenwechsel in den UVV

Die neue UVV See besteht aus drei Teilen: BGV A1, BGV A2 und BGV D. Die BGV A1 beschreibt allgemeine Grundsätze der Prävention. Diese Grundsätze sind branchenübergreifend und enthalten kaum seefahrtsspezifische Anforderungen. Die BGV A2 regelt die Bestellung von Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit. Sie regelt zudem die Höhe der zu berücksichtigenden Einsatzzeiten für Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Die BGV D ist der UVV-Teil mit den schiffahrtsspezifischen Regelungen.

Die neue UVV See setzt keine verbindlichen Anforderungen zur praktischen Durchführung des Arbeitsschutzes im Betrieb. Sie setzt auf eigenständiges und eigenverantwortliches Handeln des Unternehmers im Rahmen der geltenden Gesetze. ...



UVV SEE:
Die Vorschriften
setzen auf Eigenver-
antwortlichkeit.

HTV-See 2008

VDR schließt firmenbezogene Verbandstarifverträge zur Beschäftigungssicherung ab.

Die Tariftgemeinschaft des VDR und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hatten sich bereits im September 2008 auf einen neuen Heuertarifvertrag geeinigt, der eine Mindestlaufzeit von 18 Monaten hat. Der Tarifvertrag sieht eine Erhöhung der Heuern um linear 5,25 Prozent ab dem 1. Oktober 2008 vor. Die Gesamtvergütungen der Beschäftigten auf Schiffen bis 1.600 BRZ bzw. bis 3.500 BRZ sind mit Wirkung vom 1. Oktober 2008 zusätzlich um linear 0,7 Prozent angehoben worden. Damit liegt das Tarifniveau der Beschäftigten auf diesen Schiffen nunmehr bei 92,5 Prozent des allgemeinen Tarifniveaus. Die Heuertarifverhandlungen hatten sich sehr schwierig gestaltet, da die Gewerkschaft ver.di im Juni 2008 eine Volumenforderung von 8,5 Prozent gestellt hatte. Zum Zeitpunkt der Verhandlungen im September 2008 hatten sich die Märkte aber bereits erheblich eingetrübt.

Firmenbezogene Verbandstarifverträge

In den Monaten nach dem Abschluss des neuen HTV-See hat sich die wirtschaftliche Lage in der Seeschifffahrt weiter verschärft. Dies hat dazu geführt, dass der Verband im Jahr 2009 mehrere firmenbezogene Verbandstarifverträge mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen hat. Diese Tarifverträge sehen größtenteils eine befristete Absenkung des Heuerniveaus gegen eine Beschäftigungssicherung vor. Der Verband hat sich gegenüber der Gewerkschaft ver.di zudem dafür eingesetzt, dass eine allgemeine Öffnungsklausel geschaffen wird, die es den Betriebsparteien in der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage ermöglicht, das Tarifniveau für einen befristeten Zeitraum gegen eine Beschäftigungssicherung abzusenken. Die Gewerkschaft ver.di hat eine solche tarifliche Öffnungsklausel aber abgelehnt, da sie – so die Gewerkschaft – auch in der momentan schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht zu rechtfertigen sei. Sie hat dies unter anderem damit begründet, dass durch die Heuerkürzungen die nach HTV-See Beschäftigten verprellt würden und ihre Bereitschaft, zur See zu fahren, verringert werde.

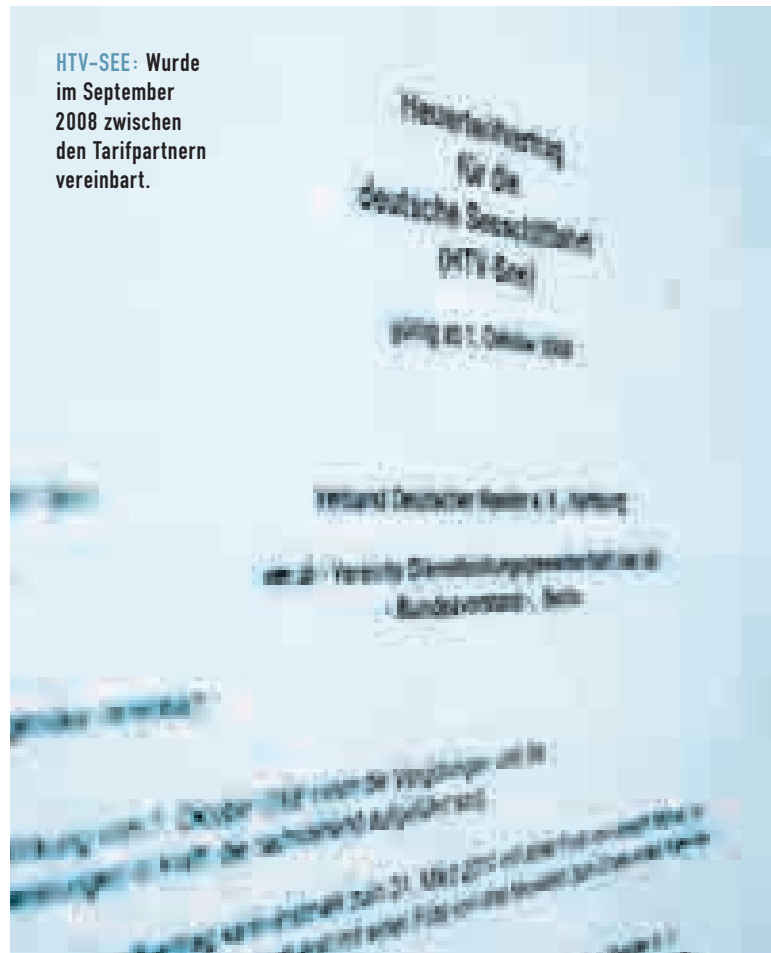
Diese Tendenz ist jedoch keinesfalls erkennbar. Bei den Beschäftigungssicherungstarifverträgen handelt es sich vielmehr um ein sinnvolles Instrument, um qualifiziertes Personal auch in der Krise halten zu können und den Beschäftigten eine langfristige Perspektive in den Reedereien zu bieten. Daher gibt es derartige Öffnungsklauseln, die den Betriebsparteien diesen Gestaltungsspielraum ermöglichen, auch in vielen Tarifbereichen.

Eingehen auf besondere Situationen

Die Gewerkschaft ver.di hat aber angeboten, dass auch weiterhin in begründeten Fällen firmenbezogene Verbandstarifverträge abgeschlossen werden können, mit denen der besonderen Situation in den jeweiligen Unternehmen Rechnung getragen wird.

Auch im International Bargaining Forum (IBF) haben die Tarifvertragsparteien der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage in der Seeschifffahrt Rechnung getragen. Dort haben sich das International Maritime Employers' Committee (IMEC) und die International Transport Workers' Federation (ITF) Ende September 2009 darauf verständigt, die Heuern der Seeleute zunächst einzufrieren und keine Erhöhung vorzunehmen.

HTV-SEE: Wurde im September 2008 zwischen den Tarifpartnern vereinbart.





ARBEITSZEIT:
Muss den Realitäten an
Bord angepasst sein.

Harmonisierung der Arbeitszeitregelungen

Die Arbeitszeiten des STCW-Codes werden mit dem ILO-Übereinkommen harmonisiert.

Im Rahmen der derzeit laufenden Beratungen zur Überarbeitung des STCW-Code sollen auch die Arbeitszeitregelungen des Internationalen Seearbeitsübereinkommens mit denen des STCW-Code harmonisiert werden. Deutschland hatte während seiner Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 hierzu einen entsprechenden Vorschlag eingebracht. Ziel war es dabei, das geltende Recht nicht zu verändern oder einzuschränken.

Die ILO-Seearbeitskonvention sieht eine Höchstarbeitszeit von 72 Stunden oder eine Mindestruhezeit von 77 Stunden in einem 7-Tage-Zeitraum und von 10 Stunden pro Tag vor. Gleichzeitig enthält die ILO-Konvention eine Öffnungsklausel, nach der die Mitgliedstaaten Ausnahmen von den festgelegten Zeiten gestatten können. Die Untergrenze stellt dabei für das Wachpersonal die Regelung im STCW-Code dar, nach der eine wöchentliche Mindestruhezeit von 70 Stunden in einem 7-Tage-Zeitraum nicht unterschritten werden darf. An zwei aufeinander folgenden Tagen darf dabei die Mindestruhezeit auf 6 zusammenhängende Stunden gesenkt werden, vorausgesetzt, dass eine Mindestruhezeit von 70 Stunden pro Woche eingehalten wird.

Vorschlag der EU-Kommission inakzeptabel

Im Rahmen der Beratungen zum STCW-Code haben einige Mitgliedstaaten nunmehr eingewandt, dass

für eine Mindestruhezeit von 70 Stunden besondere Umstände vorliegen und die Voraussetzungen hierfür definiert werden müssen. Die EU-Mitgliedstaaten wurden von der Vorsitzenden der IMO-Arbeitsgruppe damit beauftragt, im weiteren Verfahren zu konkretisieren, unter welchen besonderen Voraussetzungen auf eine Mindestruhezeit von 70 Stunden abgewichen werden kann.

Die EU-Kommission hatte daraufhin einen Textvorschlag vorgelegt, der eine Mindestruhezeit von 10 Stunden pro Tag vorsah ohne die Möglichkeit, die Ruhezeit an 2 aufeinanderfolgenden Tagen auf 6 Stunden abzusenken. Der VDR hat gegenüber dem Bundesverkehrsministerium deutlich gemacht, dass dieser Vorschlag inakzeptabel sei, da so das geltende Recht eingeschränkt werde. Dies sei nie Intention der Harmonisierungsbestrebungen gewesen. Die geltenden STCW-Regelungen seien insbesondere für die Kurzstreckenverkehre und auch die Schleppschiffahrt unerlässlich.

Das Bundesverkehrsministerium hat daraufhin in einer EU-Koordinierung Ende September 2009 – gemeinsam mit Dänemark – gegen diesen EU-Vorschlag interveniert. Es wird nunmehr ein neuer Vorschlag erarbeitet, der Mitte November 2009 weiter beraten werden soll. Der Verband wird sich auch im weiteren Verfahren dafür einsetzen, dass das geltende Recht nicht eingeschränkt wird. ...



Reform der See- Sozialversicherung abgeschlossen

Mit dem Abschluss des Fusionsvertrags am 29. September 2009 zwischen der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) im Oktober 2009 sind die vor einigen Jahren eingeleiteten organisatorischen Reformen der See-Sozialversicherung zum Abschluss gekommen. Die neue Berufsgenossenschaft wird Berufsgenossenschaft für Verkehr (BG Verkehr) heißen und ihren Sitz in Hamburg haben. Sie übernimmt das Personal der See-BG. Die BG Verkehr ist ab 2010 in Deutschland der Unfallversicherungsträger des Straßenverkehrs, der privaten Bahnen, der Luftfahrt, der Binnenschifffahrt sowie der Seeschifffahrt und der Fischerei.

Bis zum 1. Oktober 2005 vereinigte die See-BG unter ihrem Dach bis auf die Arbeitslosenversicherung die gesamte Sozialversicherung in der Seeschifffahrt. Als See-BG war sie für die Unfallversicherung als originäre Aufgabe zuständig, mit der Seekasse für die Rentenversicherung und mit der See-Krankenkasse für die Kranken- und Pflegeversicherung. Daneben verwaltete die See-BG die Seemannskasse, die ein Überbrückungsgeld bei vorzeitigem Ausscheiden von Seeleuten aus dem Beruf leistet, und führte mit der Schiffssicherheitsabteilung einen Teil der staatlichen Schiffsicherheitsaufgaben aus.

Das Gesetz zur Organisationsreform in der gesetzlichen Rentenversicherung von 2004 hatte im

Die organisatorischen Reformen der See-Sozialversicherung sind mit dem Abschluss des Fusionsvertrages von See-BG und BGF abgeschlossen.

Oktober 2005 die Vereinigung der Seekasse mit der Rentenversicherung des Bergbaus unter dem neuen Namen Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS) zur Folge.

Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs in der gesetzlichen Krankenversicherung von 2007 stellte die gesetzlichen Krankenkassen ab April 2007 in den allgemeinen Wettbewerb. Da die See-Krankenkasse nicht die zur Behauptung ihrer Selbständigkeit nötigen Marktanteile besaß und den kommenden administrativen Anforderungen des Gesundheitsfonds nicht gewachsen schien, wurde sie ab 2008 mit der Krankenversicherung der KBS vereinigt. Sie konnte ihren Mitgliederbestand bis 2009 von 75.900 auf 97.500 steigern.

Die Seemannskasse wurde schon seit Oktober 2005 wegen der Sachnähe zur Rentenversicherung von der KBS mitverwaltet und ab 2009 mit ihr fusi-



UNTERSCHRIFT: Klaus Peter Röskes (Vorstand BGF) und Reedervertreter Frank Jungmann (Vorstandsvorsitzender See-BG).

niert. Sie bleibt aber eine eigenständige Einheit in der KBS.

Das Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz (UVMG) von 2008 leitete die letzte große Veränderung in der 120-jährigen Geschichte der See-BG ein. Nach einem Konzept des Spitzenverbandes der gewerblichen Unfallversicherungsträger, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), zur Anpassung der organisatorischen Struktur der Unfallversicherung an die veränderten Strukturen in der Wirtschaft und die demographische Entwicklung verlangte das Gesetz ab 2010 eine Verringerung der Zahl der Träger der gewerblichen Unfallversicherung von 25 auf 9 und führte ein neues Rentenlastenausgleichsverfahren (Überaltlastenausgleich) ein.

Synergien und klare Strukturen

Die Selbstverwaltung der See-BG (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) beschloss deshalb nach intensiver Prüfung, mit der (BGF) Fusionsverhandlungen aufzunehmen, die in diesem Jahr nach intensiven und fairen Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Durch ein Minderheitenrecht wurde sichergestellt, dass die Besonderheiten der Schifffahrt in der Verkehrs BG ausreichend berücksichtigt und die Prävention schifffahrtsspezifisch durchgeführt werden. Gleichzeitig wurde mit der deutlichen Trennung der staatlichen Schiffsicherheitsaufgaben von

den berufsgenossenschaftlichen Präventionsaufgaben die Grundlage für eine Modernisierung der deutschen Schifffahrtsverwaltung gelegt, die der Verband seit längerem für die Schifffahrt unter deutscher Flagge fordert.

Aufgrund der sehr detaillierten Vorbereitungen seit 2007 gelang es, bereits vor der Fusion erste Synergien zu erzielen. Deshalb ist damit zu rechnen, dass die BG Verkehr als neuer Träger ihre Arbeit 2010 ohne Übergangsschwierigkeiten effektiv leisten kann.

Die BG Verkehr wird auch die Administration der Schiffsicherheitsabteilung der See-BG übernehmen. Allerdings wird diese 2010 räumlich in das BSH verlegt, damit die maritimen Verwaltungsaufgaben trotz noch bleibender getrennter Zuständigkeiten mit einem für die Reedereien geringeren Wegeaufwand erbracht werden können. Die bisher von der Schiffsicherheitsabteilung ausgeführten Präventionsaufgaben werden ab 2010 von einem neu eingerichteten maritimen Präventionsreferat der BG Verkehr übernommen.

Mit der Fusion der See-BG und der BGF werden Ende 2009 drei große, auch die Seeschifffahrt und Fischerei berührende Reformvorhaben in der deutschen Sozialversicherung abgeschlossen. Über die zu erwartenden Synergien in der Verwaltung hinaus konnte der Umlagesatz der Reedereien von 7,3 % in 2005 auf 4,4 % in 2009 gesenkt werden. ...





Sicherheit

104 Container

105 Lascharbeitsplätze

Containersicherheit

Nach intensiver Lobbyarbeit ist selbst das US-Heimatschutzministerium nicht mehr von der hundertprozentigen Containerkontrolle überzeugt. Die Einführung verzögert sich.

Die amerikanische Heimatschutzministerin Janet Napolitano hat im Rahmen einer Anhörung zur künftigen Ausrichtung der Sicherheitspolitik des Heimatschutzministeriums vor dem U.S.-Repräsentantenhaus zum weiteren Umgang mit dem Gesetz zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung Stellung genommen. Sie machte deutlich, dass die Frist zur Umsetzung dieses Vorhabens vom Department of Homeland Security (DHS) nicht eingehalten werden könne. Selbst im Heimatschutzministerium habe man

Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme. Die Heimatschutzministerin begründete ihre Skepsis insbesondere mit dem erheblichen finanziellen und personellen Aufwand. Auch gäbe es hinsichtlich der Umsetzung erhebliche „diplomatische Herausforderungen“ gegenüber den Handelspartnerstaaten.

Napolitano betonte, man werde verstärkt mehrschichtige Risikoanalysen durchführen und einen Fokus auf den Austausch von Geheimdienstinformationen sowie die Analyse von Sendungsdaten legen. Sie wies darauf hin, dass die US-Zollbehörde anhand bereits existierender Sicherheitsinitiativen mittlerweile in der Lage sei, eine fast hundertprozentige Analyse aller Sendungsdaten durchzuführen. Im US-Kongress wird die zurückhaltende Positionierung der Heimatschutzministerin offenbar nicht geteilt und die Einhaltung der Frist zur vollständigen Containerdurchleuchtung im Juni 2012 eingefordert.

Weltweit, insbesondere aber innerhalb der EU, ist der Widerstand gegen das amerikanische Vorhaben ungebrochen. Dies hat sich im September 2009 anlässlich einer Konferenz zur Containersicherheit in Bremen noch einmal bestätigt. Unter Federführung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wird in den nächsten Monaten eine vom nationalen Sicherheitsforschungsprogramm des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) und dem VDI geförderte Untersuchung stattfinden, mit der nach alternativen Methoden für das Container-Screening gesucht werden soll. Erste Hinweise zu den angedachten Alternativen scheinen darauf hinzudeuten, dass man ein Container-Scre-



LEUCHTBILD: Durchleuchtung eines Autos im Container, der auf einem Trailer liegt.

ning möglicherweise durch intelligente satellitengesteuerte Überwachungssysteme ersetzen möchte.

In dieselbe Richtung geht das im Frühjahr 2009 zwischen Bundesforschungsministerin Schavan und der amerikanischen Heimatschutzministerin Napolitano unterzeichnete Abkommen über eine engere Zusammenarbeit in der zivilen Sicherheitsforschung. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, innovative Lösungen zum Schutz vor Kriminalität, Terroranschlägen, Naturkatastrophen und Großunfällen zu entwickeln. Auch hier muss künftig sehr darauf geachtet werden, dass die Forschungsergebnisse nicht nur den industriepolitischen Interessen gerecht werden, sondern vielmehr auch einen praktischen Mehrwert im Rahmen von Gefahrenabwehrprogrammen in der Transportkette haben. Da ein absoluter Schutz vor terroristischen Übergriffen nicht erreicht werden kann, ist beim Container-Screening – wie auch bei jeder anderen Sicherheitsmaßnahme – darauf zu achten, dass dem Aufwand ein angemessener Zugewinn an Sicherheit gegenübersteht.

Der Umfang bereits existierender Gefahrenabwehrprogramme ist nämlich mittlerweile beachtlich. Ein im Sommer 2008 beim Bundesverkehrsministerium konstituierter Arbeitskreis „Sicherheitsstrategie in der Logistik“ hat die Bestandsaufnahme und Bewertung aller bestehenden Normen und Initiativen zur Gefahrenabwehr in der Logistik aus Sicht der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft abgeschlossen. Die Arbeitsgruppenberichte zeigen, dass es kaum noch nennenswerte Sicherheitslücken in diesem System gibt. ...

Sichere Lascharbeitsplätze

Mit wachsender Anzahl und Größe der Containerschiffe und der Containermengen gewinnt die seesichere Befestigung von Containern zunehmend an Bedeutung.

Nach vorsichtiger Schätzung werden 40 – 50 % aller zu transportierenden Container an Deck geladen. Die Sicherung der Container ist dabei ein wichtiger Faktor für die Ladungs- und Schiffssicherheit, die Kosten der Transportversicherung, die Minimierung der Hafenliegezeit und die Arbeitssicherheit im Ladungsumschlag.

International verbindlich geregelt ist die Ladungssicherung an Bord von Seeschiffen im zuletzt 2003 überarbeiteten IMO-Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, kurz CSS-Code. Dieser Code enthält Empfehlungen zur Berechnung der Beschleunigungskräfte, Lasch-Empfehlungen für spezielle Ladungen wie Stahlrollen und -platten, Schrott, Stückgut, rollende Ladung, Holz etc. sowie Richtlinien zur Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs, dem Cargo Securing Manual.

Mehr Platz für Lascharbeiten beschlossen

Container-Lascharbeiten an Bord von Schiffen werden unter besonderen Bedingungen durchgeführt, was in der Vergangenheit immer wieder zu Unfällen geführt hat. So sind Arbeiten in größeren Höhen und unübersichtlichen Bereichen erforderlich, die einen größeren Arbeitsraum erfordern als normale Verkehrswege gem. SOLAS (600 mm) ihn bieten. Bei Lascharbeiten in beengter Arbeitsumgebung kann es dazu kommen, dass die Arbeiten nicht in der hohen Qualität durchgeführt werden können wie in einer Umgebung mit größerem Bewegungsspielraum. Enge Arbeitsbereiche können daher in Einzelfällen zu unsicheren Laschverbindungen führen, welche bei extremen Seegangsbewegungen die Beschädigung des Containerstapels oder sogar den Verlust von Containern auslösen können.

VORBILDLICH: An gut gewarteten Containern und mit viel Platz ist der Lascharbeitsplatz sicherer.

Der IMO-Unterausschuss Gefahrgut und Container (DSC) hatte daher den Auftrag zur Überarbeitung und Ergänzung des CSS-Codes erhalten. Auf der letzten DSC-Sitzung im September 2009 wurde ein neuer Annex 14 mit dem Titel „Guidance on Providing Safe Working Conditions For Securing of Containers On Deck“ fertig gestellt, welcher das Mindestmaß von 750 mm für Laschgänge, Laschbrücken und andere Lascharbeitsplätze festlegt. Das Hauptargument hierfür war die im ILO-Seearbeitsübereinkommen enthaltene Empfehlung, die hinsichtlich der Ausgestaltung der Lascharbeitsplätze auf die ILO-Richtliniensammlung „Die Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen“ (1996), in der jeweils gültigen Fassung verweist. Auf der DSC-Sitzung wurden zudem weitere Richtlinien für die bauliche Ausführung von Leitern, Geländern, Übergängen, Beleuchtung und Einweisung/Schulung erarbeitet.

Die Ergänzung des CSS-Code hat rein empfehlenden Charakter und soll für neue Containerschiffe ab 2015 angewandt werden. Die Vorgabe der Bemessung von Lascharbeitsplätzen stellt daher keinesfalls einen Eingriff in bestehende Schiffskonstruktionen dar, sondern ist eine in die Zukunft gerichtete Maßnahme zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Schiffssicherheit.





A night-time photograph of a busy port. In the foreground, there are several stacks of shipping containers in various colors like red, yellow, and blue. A large white crane is visible on the right side. In the background, a lighthouse or a similar tower structure is illuminated. The scene is lit by warm, yellowish lights, creating a hazy atmosphere.

Häfen, Transport und Seewege

108 Hafenpolitik

Hafenpolitik – Nationales Hafenkonzept

Die Ziele des „Masterplans für Güterverkehr und Logistik“ sind hoch gesteckt. Beweisen muss dieser sich an konkreten Projekten wie der zügigen Vertiefung der Hafenzufahrten.

Der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung war im vergangenen Jahr mit den Zielen verabschiedet worden,

- Verkehrswege optimal zu nutzen und den Verkehr effizienter zu gestalten;
- wenn möglich, Verkehr zu vermeiden;
- mehr Verkehr von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße zu bringen;
- den Ausbau von Verkehrsachsen und Verkehrsknotenpunkten zu verstärken;
- den Verkehr grundsätzlich umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer zu machen sowie
- für eine gute Ausbildung im Transportgewerbe zu sorgen.

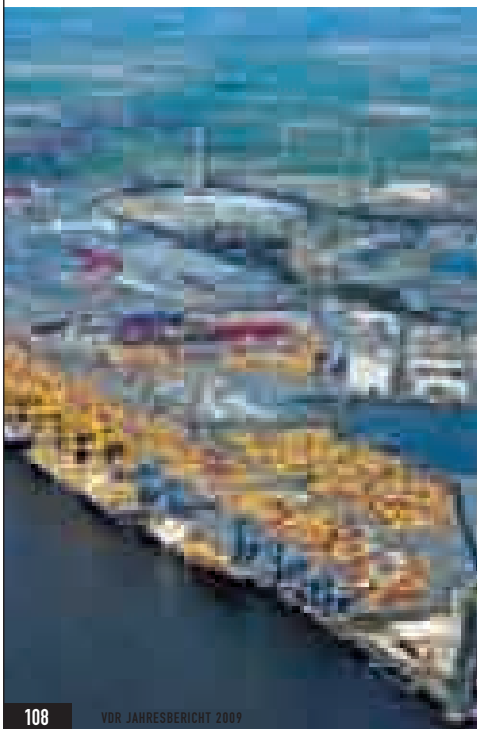
Als eine der Maßnahmen wurde die Erstellung eines nationalen Hafenkonzeptes genannt, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher See- und Binnenhäfen im weitesten Sinne zu verbessern. Dieses nationale Hafenkonzept wurde daraufhin bereits im Sommer 2008 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet und verabschiedet. Das Konzept enthält eine Vielzahl von Anregungen und Maßnahmen, durch die den Interessen der nationalen

Seehafenverkehrswirtschaft und Hafenkunden noch besser als bisher entsprochen werden könnte.

Kerngedanke ist, die Koordinierung der nationalen Hafenpolitik und die Kooperation zwischen den Häfen zu intensivieren. Da die politische Zuständigkeit für die Häfen bei den Küstenländern liegt, während der Bund für die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen in der Verantwortung steht, wird damit ein Versuch unternommen, bestehende Kompetenzabgrenzungsprobleme auszuräumen.

Grundsätzlich ist diese Initiative des Bundes zu unterstützen. Dies gilt auch für die verschiedenen einzelnen Maßnahmen, die das nationale Hafenkonzept zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen vorsieht.

So ist das deutliche Bekenntnis der Bundesregierung zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe, Außen- und Unterweser, Ems und Peene sowie zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zu begrüßen. Wie sehr dann konzeptionelles Denken und praktisches Handeln voneinander abweichen können, wird an der eingetretenen weiteren Verzögerung bei der Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe sichtbar. Ebenso muss angemerkt werden, dass der



Wettbewerb trotz Intensivierung der Abstimmungen in der nationalen Seehafenverkehrspolitik zwischen Bund und Küstenländern ein konstituierendes Merkmal der deutschen und europäischen Seehafenwirtschaft bleiben muss. Eine zentral gelenkte Arbeitsteilung zwischen den Häfen ist für die Hafenkundschaft nicht akzeptabel.

Kooperation kann sinnvoll sein

Weniger verbindliche Kooperationen, wie die jüngst vereinbarte Zusammenarbeit der Seehäfen an der Unterelbe (Hafenkonzept Unterelbe), sind hingegen möglicherweise für alle Beteiligten von Vorteil. Die Häfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade haben in ihrem „Hafenkonzept Unterelbe“ neben einem regelmäßigen allgemeinen Informations- und Erfahrungsaustausch die Zusammenarbeit in kaufmännischen und technischen Bereichen, wie bei Unternehmensansiedlungen und Flächenvergaben, vereinbart. Auch sollen künftig das Marketing gemeinsam betrieben, der Kreuzfahrttourismus zum Wohle aller Häfen gefördert und Verkehrsinfrastrukturanlagen gemeinsam vorgetragen werden.

Ein wichtiger Aspekt im nationalen Hafenkonzept betrifft die Förderung der europäischen Kurzstreckenseeschifffahrt. Die maritime Wirtschaft begrüßt es, dass der Bund prüfen wird, welche infrastrukturellen Voraussetzungen und Anreize zur Stärkung eines umweltfreundlichen Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden müssen. Ebenso will der Bund das Umweltentlastungspotential, das eine Verlagerung von Gütertransporten auf Kurzstreckenseeverkehre mit sich brächte, ermitteln und bewerten. Allerdings ist zu befürchten, dass diese Vorhaben durch den IMO-Beschluss, den Schwefelanteil für Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee ab 2015 auf

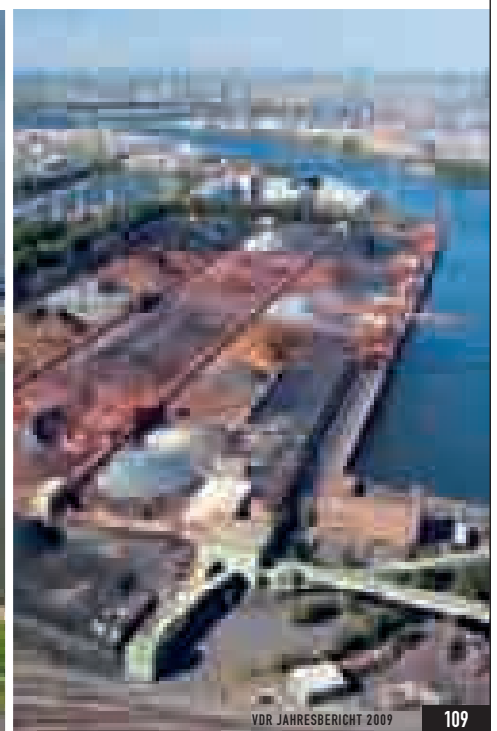
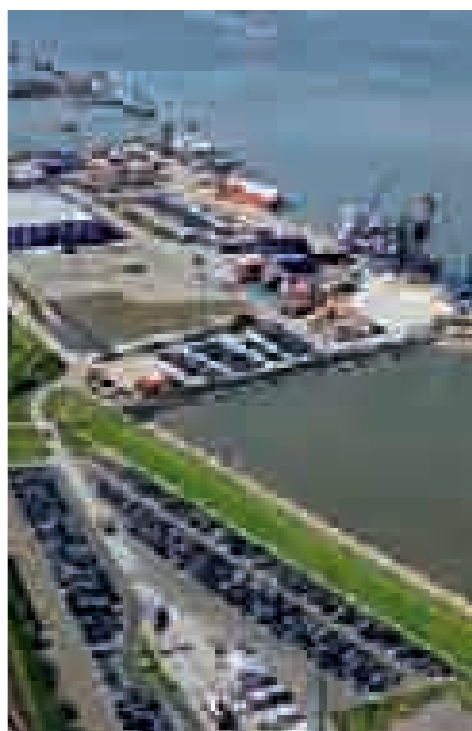
max. 0,1 % zu reduzieren, konterkariert werden.

Auch die Entwicklung der Hafenkosten macht den Schifffahrtsunternehmen besonders in der gegenwärtigen Krise große Sorgen. Hohe Hafenanlaufkosten belasten nicht nur die ohnehin knappe Liquidität der Reeder, sondern gefährden die bisher strategisch günstige Position einzelner Häfen, insbesondere Hamburgs. Entsprechend sind sämtliche Hafendienstleister inklusive See- und Hafenlotsen aufgefordert, einen Beitrag zu leisten, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu sichern.

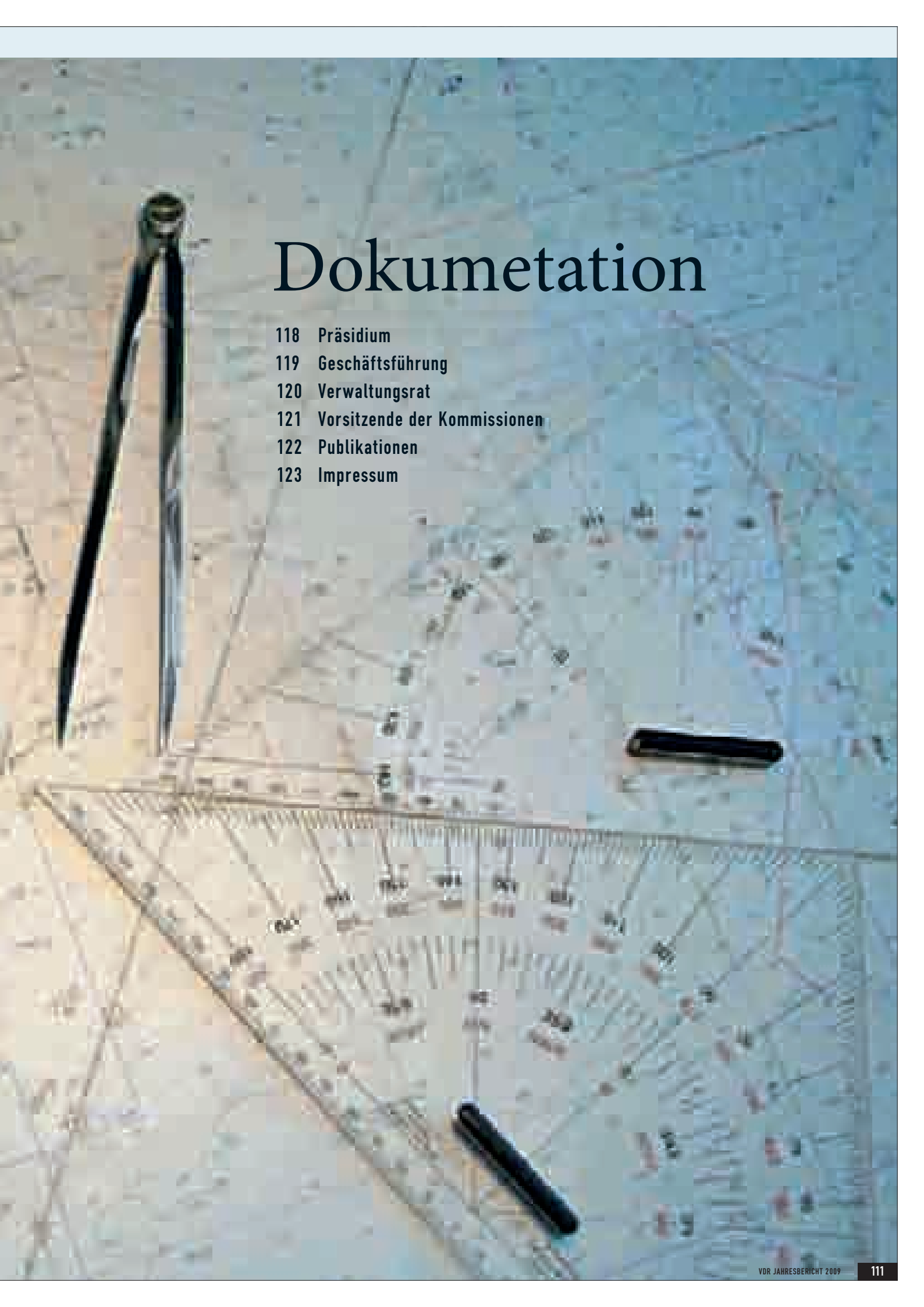
Deshalb passt die Initiative des Hamburger Umweltressorts, eine Stiftung „Lebensraum Elbe“ über das Hafengeld finanzieren zu lassen, derzeit nicht in die wirtschaftspolitische Landschaft. Ein diesbezüglich bereits vorliegender Gesetzesentwurf bereitet der Seehafenverkehrswirtschaft große Sorge, da der Hamburger Hafen seit Monaten unter besonderem Konkurrenzdruck der Westhäfen Rotterdam und Antwerpen steht, die zunehmend mehr Ladung an sich ziehen. Insofern laufen sowohl dieser Umweltfonds als auch der IMO-Beschluss zur Reduzierung des Schwefelgehalts im Schiffstreibstoff auf 0,1 % ab 2015 in Nord- und Ostsee den Zielsetzungen des nationalen Hafenkonzeptes entgegen.

Bei allem Wohlwollen, das dem nationalen Hafenkonzept entgegengebracht wird, muss dennoch auf eine wesentliche Schwachstelle des Konzeptes hingewiesen werden, die dessen Erfolg zumindest in Frage stellt. Diese Schwachstelle liegt letztlich in der Unverbindlichkeit aller Vorschläge und einer fehlenden Quantifizierung der monetären Auswirkungen, die bei Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen auf die Bundes- und Länderhaushalte zukäme, d. h. die Finanzierung sämtlicher Maßnahmen scheint keinesfalls gesichert. ...

MASTERPLAN: Ziel ist die bessere Zusammenarbeit von Seehäfen wie Bremen, Rostock, Brake, Cuxhaven und Hamburg (von li.).





The background of the page is a technical drawing, likely a map or a plan, showing a network of lines and points. Overlaid on this drawing are several drafting tools: a large pair of compasses on the left, a long ruler at the bottom, and two smaller rulers or straightedges on the right. The title 'Dokumentation' is written in a large, black, serif font in the upper right quadrant.

Dokumentation

- 118 Präsidium
- 119 Geschäftsführung
- 120 Verwaltungsrat
- 121 Vorsitzende der Kommissionen
- 122 Publikationen
- 123 Impressum



Verband Deutscher Reeder

Zahlen & Fakten

I. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

II. FÜHRENDE FLAGGENSTAATEN

III. FLAGGENFÜHRUNG DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

IV. EINNAHMEN DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

V. FLOTTEN NACH NATIONALITÄT DES EIGNERS

VI. BERUFSANFÄNGER IN DER SEESCHIFFFAHRT

I. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

Erfasst sind hier alle Handelsschiffe in deutschem Eigentum, unabhängig von der Flaggenführung, die im deutschen Register eingetragen sind.

I.1 Struktur der deutschen Handelsflotte

SCHIFFSTYP				
	SCHIFFE	1.000 BRZ	1.000 TDW	% BRZ
PASSAGIERSCHIFFE				
Kreuzfahrtschiffe	13	364	34	0,6 %
Fahrgastschiffe	84	103	11	0,1 %
Sportangelfahrzeuge u. a.	12	2	1	0,0 %
INSGESAMT	109	469	46	0,7 %
TROCKENFRACHTER				
Andere Fähren	28	267	77	0,4 %
Bohrinselversorger	11	24	34	0,0 %
Containerschiffe	1.643	44.833	53.888	61,4 %
Eisenbahnfähren	4	90	18	0,1 %
Kühlschiffe	60	572	599	0,8 %
Leichterträgerschiffe	4	72	77	0,1 %
Ro/Ro-Schiffe	40	525	325	0,7 %
Stückgutfrachter	919	5.358	7.387	7,4 %
INSGESAMT	2.710	51.741	62.405	70,9 %
MASSENGUTSCHIFFE				
Massengut-Mehrzweckfrachter	1	172	306	0,2 %
Massengutfrachter	223	7.667	14.007	10,5 %
INSGESAMT	224	7.839	14.313	10,7 %
TANKER				
Bunkerboote	7	1	2	0,0 %
Chemikalien- und übrige Tanker	114	1.663	2.664	2,3 %
Gastanker	57	972	1.189	1,3 %
Mineralöltanker	236	10.321	18.362	14,1 %
INSGESAMT	414	12.957	22.217	17,7 %
HANDELSCHIFFE INSGESAMT	3.457	73.006	98.981	100,0 %

VDR, Stand: 30.06.2009



CONTAINERSCHIFFE:
Deutschland bleibt
in diesem Sektor der
Weltmarktführer.

r Reeder

I.II Entwicklung der deutschen Handelsflotte

JAHR	DEUTSCHE FLOTTE		DEUTSCHE FLAGGE	
	SCHIFFE	1.000 BRZ	SCHIFFE	1.000 BRZ
1970	2.578	7.485	2.578	7.485
1975	2.120	9.965	1.882	8.563
1980	1.900	11.833	1.540	7.866
1985	1.750	9.524	1.388	5.933
1990	1.410	7.518	922	4.005
1995	1.542	10.797	825	5.373
2000	1.850	19.924	717	6.536
2001	2.010	23.039	692	6.605
2002	2.110	26.584	605	6.190
2003	2.230	29.726	549	6.093
2004	2.397	33.975	482	5.778
2005	2.575	40.879	508	7.577
2006	2.729	49.946	603	11.475
2007	3.011	58.751	574	11.248
2008	3.220	65.899	546	12.668
2009	3.457	73.006	632	15.323

Quelle: BSH und VDR Source: BSH/VDR

I.III Neubauaktivitäten deutscher Reeder

JAHR	AUFTRÄGE		ABLIEFERUNGEN	
	SCHIFFE	MIO. BRZ	SCHIFFE	MIO. BRZ
2000	164	4,5	145	2,7
2001	133	2,8	128	3,3
2002	101	2,3	124	2,9
2003	340	11,9	118	2,6
2004	302	7,4	160	4,3
2005	330	8,3	206	6,5
2006	401	8,7	244	4,1
2007	643	25,2	308	6,3
2008	215	10,1	286	6,6
1.Hj.2009	-	-	120	2,7

Quelle: VDR/LR-Fairplay

II. FÜHRENDE FLAGGENSTAATEN

Die Tabelle wird weiterhin von Panama angeführt, Deutschland hat sich bei wachsender Flotte (nach BRZ) im Berichtszeitraum vom 12. auf den 13. Platz verändert.

FLAGGE	FLOTTENGRÖSSE		
	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Panama	183,5	277,0	22,5 %
2 Liberia	84,7	131,0	10,4 %
3 Marshall-Inseln	45,3	72,5	5,6 %
4 Bahamas	44,9	59,1	5,5 %
5 Hongkong	41,6	68,4	5,1 %
6 Singapur	39,7	60,4	4,9 %
7 Griechenland	38,8	67,2	4,8 %
8 Malta	33,3	53,7	4,1 %
9 China	26,3	40,4	3,2 %
10 Zypern	19,5	30,4	2,4 %
11 Großbritannien	16,1	16,8	2,0 %
12 Norwegen	15,8	20,7	1,9 %
13 Deutschland	15,2	17,9	1,9 %
14 Italien	14,2	15,4	1,7 %
15 Japan	13,0	15,6	1,6 %
Sonstige	184,3	250,2	22,6 %
Insgesamt	816,2	1.196,7	100,0 %

Handelschiffe über 100 BRZ, Quelle: LR-Fairplay, Stand: 30.06.2009

Zahlen & Fakten

I. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

II. FÜHRENDE FLAGGENSTAATEN

III. FLAGGENFÜHRUNG DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

IV. EINNAHMEN DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

V. FLOTTEN NACH NATIONALITÄT DES EIGNERS

VI. BERUFSANFÄNGER IN DER SEESCHIFFFAHRT

III. FLAGGENFÜHRUNG CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Auch bei der Betrachtung nach Flaggen bleibt die deutsche Containerschiffsflotte weltweit mit führend.

FLAGGE	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	ALTER	BRZ-ANTEIL
1 Panama	771	30,8	12	21,5 %
2 Liberia	762	26,3	8	18,4 %
3 Deutschland	325	13,3	8	9,3 %
4 Großbritannien	213	9,0	7	6,3 %
5 Singapur	297	8,5	8	5,9 %
6 Hongkong	236	8,1	8	5,7 %
7 Dänemark	84	6,0	8	4,2 %
8 Antigua & Barbuda	393	5,5	8	3,8 %
9 Marshall-Inseln	198	4,6	10	3,2 %
10 China	183	4,0	15	2,8 %
Sonstige	1.213	27,0	–	19,0 %
Insgesamt	4.675	143,1	10	100,0 %

Quelle: LR-Fairplay, Stand: 30.06.2009

IV. EINNahmen DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

Bei den Zahlen für das laufende Jahr 2009 sind nur Werte der ersten Jahreshälfte berücksichtigt.

JAHR	LINIENFAHRT		TRAMP- UND TANKFAHRT		PASSAGIERSCHIFFFAHRT		INSGESAMT
	MIO. EUR	%	MIO. EUR	%	MIO. EUR	%	
1960	710	55	530	41	56	4	1.296
1965	881	49	858	48	64	4	1.803
1970	1.144	45	1.327	52	93	4	2.564
1975	1.822	52	1.606	46	67	2	3.495
1980	2.009	47	2.145	51	77	2	4.231
1985	2.427	51	2.224	47	81	2	4.732
1990	2.183	55	1.683	42	132	3	3.998
1995	2.684	51	2.199	42	356	7	5.239
2000	4.956	54	4.051	44	204	2	9.211
2001	5.319	52	4.747	46	237	2	10.303
2002	4.914	51	4.469	47	223	2	9.606
2003	4.660	47	5.161	52	181	2	10.002
2004	4.970	40	7.313	58	235	2	12.518
2005	5.959	41	8.440	57	286	2	14.685
2006	7.718	48	8.359	51	164	1	16.241
2007	9.622	47	10.489	52	194	1	20.305
2008	9.817	43	12.789	56	257	1	22.863
2009	4.772	49	4.837	50	103	1	9.712

Umsätze in der Passagierfahrt werden ab 1998 nur zum Teil ermittelt. Quelle: Deutsche Bundesbank



„BUGSIER 5“:
Der neue Schlepper der
Hamburger Reederei
Bugsier hat 80 Tonnen
Pfehlzug.

Zahlen & Fakten

I. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

II. FÜHRENDE FLAGGENSTAATEN

III. FLAGGENFÜHRUNG DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

IV. EINNAHMEN DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

V. FLOTTEN NACH NATIONALITÄT DES EIGNERS

VI. BERUFSANFÄNGER IN DER SEESCHIFFFAHRT

V. FLOTTEN NACH NATIONALITÄT DES EIGNERS

Deutschland kann im Vergleich der größten Handelsflotten seinen dritten Rang halten. Japan baut die Führung in dieser Rangfolge nach BRZ aus. Norwegen und die USA tauschen ebenso die Plätze wie Italien und Großbritannien.

V.I Führende Handelsflotten nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Japan	3.624	121,2	177,4	14,9 %
2 Griechenland	3.113	110,4	186,6	13,6 %
3 Deutschland	3.483	74,8	100,3	9,2 %
4 China	3.165	59,6	94,3	7,3 %
5 USA	950	32,5	34,7	4,0 %
6 Norwegen	1.471	30,3	38,7	3,7 %
7 Südkorea	1.124	27,1	42,8	3,3 %
8 Dänemark	859	25,2	32,5	3,1 %
9 Hongkong	660	23,0	35,9	2,8 %
10 Taiwan	638	20,8	31,6	2,6 %
11 Singapur	774	18,9	29,5	2,3 %
12 Italien	752	15,6	20,1	1,9 %
13 Großbritannien	538	14,0	20,5	1,7 %
14 Kanada	361	12,0	17,5	1,5 %
15 Russland	1.393	11,9	17,9	1,5 %
Sonstige	14.311	214,0	309,0	26,4 %
Insgesamt	37.216	811,0	1.189,3	100,0 %

V.II Containerflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	1.000 TEU	MIO. TDW	TEU-ANTEIL
1 Deutschland	1.698	4.296	56,2	34,2 %
2 Japan	325	1.150	14,8	9,2 %
3 Dänemark	247	1.087	15,1	8,6 %
4 China	314	675	9,1	5,4 %
5 Taiwan	204	663	8,4	5,3 %
6 Griechenland	213	656	8,9	5,2 %
7 Singapur	167	392	5,4	3,1 %
8 Frankreich	90	361	4,5	2,9 %
9 Südkorea	129	335	4,4	2,7 %
10 Hongkong	63	253	3,2	2,0 %
Sonstige	1.230	2.697	36,6	21,5 %
Insgesamt	4.680	12.565	166,7	100,0 %

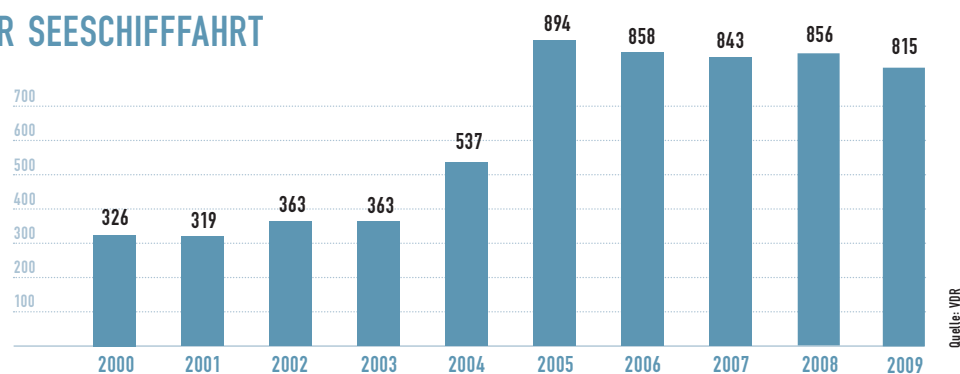


Reeder

AUSBILDUNG:
Weiterhin gute Aussichten
für Berufsanfänger in der
Seeschifffahrt.

VI. BERUFSANFÄNGER IN DER SEESCHIFFFAHRT

Deutlich erkennbar ist der starke Zuwachs der Berufsanfänger ab 2003. Der VDR hatte hier mit seinen intensiven Maßnahmen zur Berufsaufklärung eingesetzt. Die deutschen Reeder haben infolge der Vereinbarungen des Maritimen Bündnisses die Ausbildung erheblich intensiviert.



V.III Bulkcarrierflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGROSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Japan	1.230	51,4	93,6	21,5 %
2 Griechenland	1.268	45,7	83,7	19,1 %
3 China	951	28,8	51,2	12,1 %
4 Südkorea	300	12,7	23,5	5,3 %
5 Deutschland	287	9,9	18,0	4,1 %
6 Hongkong	261	9,0	16,5	3,8 %
7 Taiwan	230	8,4	15,4	3,5 %
8 USA	204	6,0	11,0	2,5 %
9 Norwegen	174	4,8	8,4	2,0 %
10 Türkei	175	4,2	7,3	1,7 %
Sonstige	2.193	58,0	101,0	24,2 %
Insgesamt	7.273	238,8	430,0	100,0 %

V.IV Tankerflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGROSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Griechenland	1.136	50,8	90,1	17,3 %
2 Japan	1.080	37,9	58,5	12,9 %
3 China	532	14,3	23,3	4,9 %
4 Deutschland	421	13,0	22,0	4,5 %
5 Norwegen	483	12,5	19,3	4,2 %
6 USA	272	11,4	18,9	3,9 %
7 Singapur	375	9,1	16,0	3,1 %
8 Südkorea	316	8,3	12,6	2,8 %
9 Saudi Arabien	94	8,3	15,5	2,8 %
10 Hongkong	186	8,2	14,5	2,8 %
Sonstige	4.740	119,4	193,7	40,7 %
Insgesamt	9.635	293,2	484,4	100,0 %

Handelsschiffe über 1.000 BRZ. Quelle: LR-Fairplay, Stand: 30.06.2009

VDR

Verba

Verband Deutscher Reeder

Personalien

I. PRÄSIDIUM

II. GESCHÄFTSFÜHRUNG

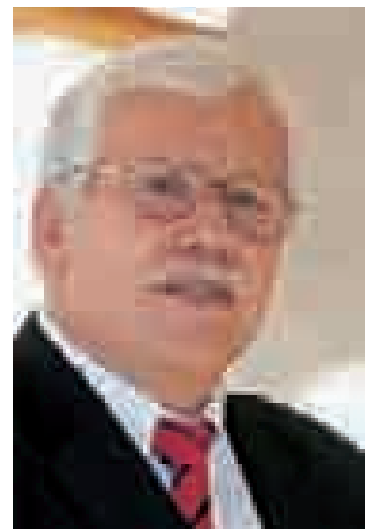
III. VERWALTUNGSRAT

IV. VORSITZENDE DER VDR-KOMMISSIONEN

I. PRÄSIDIUM



MICHAEL BEHRENDT (VORSITZENDER)
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

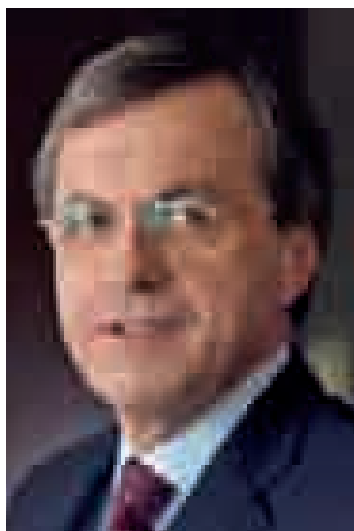


FRANK LEONHARDT
Leonhardt & Blumberg, Hamburg

nd Deutscher Reeder



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



DR. OTTMAR GAST
Hamburg Südamerikanische Dampf-
schiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg



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



RÖRD BRAREN
Reederei Rörd Braren, Kollmar

II. GESCHÄFTSFÜHRUNG



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



UTA ORDEMANN
Geschäftsführerin,
Verband Deutscher Reeder, Hamburg

VDR Verba

III. VERWALTUNGSRAT

BECKER, BERND

Bernd Becker Shipmanagement GmbH
& Co. KG, Jork

BINDER, GERHARD

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

BUNNEMANN, KLAUS F.

Herm. Dauelsberg GmbH & Co. KG,
Bremen

HANSEN, CLAUS OTTO

Flensburger Schiffsparten-
Vereinigung AG, Flensburg

HARTMANN, ALFRED

Hartmann Schifffahrts-GmbH & Co. KG,
Leer

HELD, LAURENZ

Laurenz Held,
Haren (Ems)

KIRST, WULFERT

Peter Döhle Schifffahrts-KG,
Hamburg

KRANICH, ULRICH

Hapag-Lloyd AG,
Hamburg

MACKENTHUN, THORSTEN

Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co.
KG, Bremen

MEYNKÖHN, AXEL

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

OFFEN, CLAUS-PETER

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

OLTMANN, PETER

Schifffahrtsgesellschaft Oltmann
Verwaltungs mbH, Stade

Personalien

I. PRÄSIDIUM

II. GESCHÄFTSFÜHRUNG

III. VERWALTUNGSRAT

IV. VORSITZENDE DER VDR-KOMMISSIONEN

nd Deutscher Reeder

PETERSON, KLAUS-DIETER

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

PONATH, HELMUT

NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft
mbH & Co. KG, Buxtehude

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 Schifffahrt GmbH,
Jork

THAMM, MICHAEL

AIDA Cruises -
German Branch of Società
di Crociere Mercurio S.r.l.,
Rostock

WEHR, JÜRGEN

Oskar Wehr KG (GmbH & Co.),
Hamburg

Gäste:

SCHAEDE, RA ANDREAS

Landrat a.D., Landkreis Leer

VÖLKL, ROBERT

Bremer Rhederverein e. V., Bremen

IV. VORSITZENDE DER VDR-KOMMISSIONEN

BERUFSBILDUNGS-KOMMISSION

RÖRD BRAREN

Reederei Rörd Braren,
Kollmar

FINANZ- UND STEUER-KOMMISSION:

MARKUS HEMPEL

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

KOMMISSION FÜR BETRIEBSWIRTSCHAFT

NN

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 KOMMUNIKATION

EVA GRAUMANN

Hamburg Südamerikanische
Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR KÜSTENSCHIFFFAHRT

BERND BECKER

Bernd Becker Shipmanagement
GmbH & Co. KG,
Jork

KOMMISSION FÜR LINIENFAHRT

JOACHIM A. KONRAD

Hamburg Südamerikanische
Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR TANKFAHRT

NN

KOMMISSION FÜR TRAMPFAHRT

DETLEF REHDER

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

KOMMISSION FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT

MICHAEL SCHROIFF

Unterweser Reederei GmbH,
Bremen

NAUTISCH-TECHNISCHE KOMMISSION

FRANK LEONHARDT

Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

RECHTS- UND VERSICHERUNGS-KOMMISSION:

ROBERT LORENZ-MEYER

Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

SOZIAL-KOMMISSION

HANS RUDOLF TIETJENS

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

VDR

Verba

Die Publikationen des VDR – Informationen aus erster Hand

I. DAS MAGAZIN „DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT“

II. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

III. DER VDR-KALENDER 2009

IV. DER JAHRESBERICHT 2009

V. PLAKATE 2009



II. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

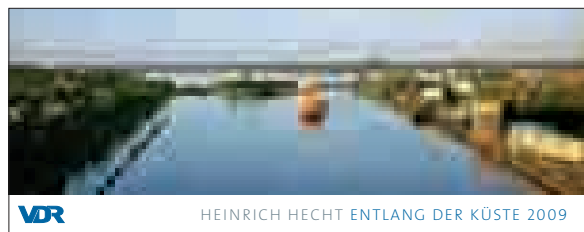
Die deutsche Seeschifffahrt hat in den vergangenen Jahren einen Aufschwung genommen wie kaum eine andere Branche. Das wichtigste Ergebnis: Es sind viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Deswegen braucht es engagierte junge Menschen, die bereit sind, auch in jungen Jahren Verantwortung zu übernehmen. 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

III. VDR-KALENDER 2009

Ein Bild der modernen Seefahrt bietet der VDR-Kalender. Für die Ausgabe 2009, die wieder in Zusammenarbeit mit der „Edition Panorama“ erschien, konnte Heinrich Hecht gewonnen werden, der besonders durch seine Bilder und Bücher im besonderen Querformat bekannt geworden ist.

VDR-KALENDER 2009: HEINRICH HECHT – ENTLANG DER KÜSTE 2009



I. VDR-VERBANDSMAGAZIN



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 1.000 Seiten bot die Redaktion im Jahr 2009. Im Mittelpunkt der Geschichten und Reportagen stehen dabei die VDR-Mitglieder und deren Mitarbeiter. Die Menschen an Bord, Ausbildung und Umweltfragen waren die wiederkehrenden Themen.

Erstmals wurde die „DS“ mit dem „Gold Award“ des Corporate Publishing ausgezeichnet, der höchsten Auszeichnung der Branche. Die Jury würdigte dabei ausdrücklich den Umweltaspekt der Seeschifffahrt: „Ein Magazin in seiner Herstellung so ökologisch wie die Seeschifffahrt selbst – das sauberste Verkehrsmittel. Das schlüssige Gesamtkonzept hat die Jury des BCP 2009 beeindruckt: professionelle journalistische Gestaltung, die Nachhaltigkeit natürlich integriert, überraschend und überzeugend zugleich.“



AUSGEZEICHNET:
DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT

IV. JAHRESBERICHT 2009

Der Jahresbericht des Verbandes Deutscher Reeder zieht Bilanz, fasst zusammen und bietet einen Ausblick auf die Zukunft. Auf rund 120 Seiten werden die wichtigsten Themen der deutschen Handelsschifffahrt übersichtlich und präzise beschrieben.

VDR JAHRESBERICHT: 2009



V. PLAKATE 2009

Bei zahlreichen Messen und Vorträgen informiert der VDR über die Seeschifffahrt, dieses Jahr erstmals auch auf dem Bremer Kirchentag. Die Plakate informieren über Themen und Termine.

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: ACV, Andryszak (3), Außenministerium der Niederlande, Beluga-Group (2), BIMCO, Channel 4, Cornischong, DNV (2), Döhle-Gruppe, Dreamstime, EC (2), Forum Corporate Publishing, Fotolia (5), Hafen-Hamburg, Hamburg-Süd (2), Hampel, Hapag-Lloyd (2), Hartmann (3), Hasenpusch (16), HHLA, HHM Lindner, iStockphoto, Johns (6), Laitche, Lang (2), MPC Steamship, NASA, Niedersachsen-Port, NSB, ork.ch, OZBILD, Papsch (4), Petzold (10), picture-alliance/dpa (2), Pixelio, Pohl, See-BG, Stember, TT Line (2), U.S. Fish & Wildlife Service, Witthohn, WTO, Zapf
Titelfoto: Paula Antonia Johns
Druck: OURDAS druck! | ourdas@ourdas.de ISSN: 1866-7295

