

# Jahresbericht 2010





# Jahresbericht 2010

Bericht des Präsidiums  
anlässlich der ordentlichen  
Mitgliederversammlung in  
Hamburg am 2. Dezember 2010

10



36



56



70



94



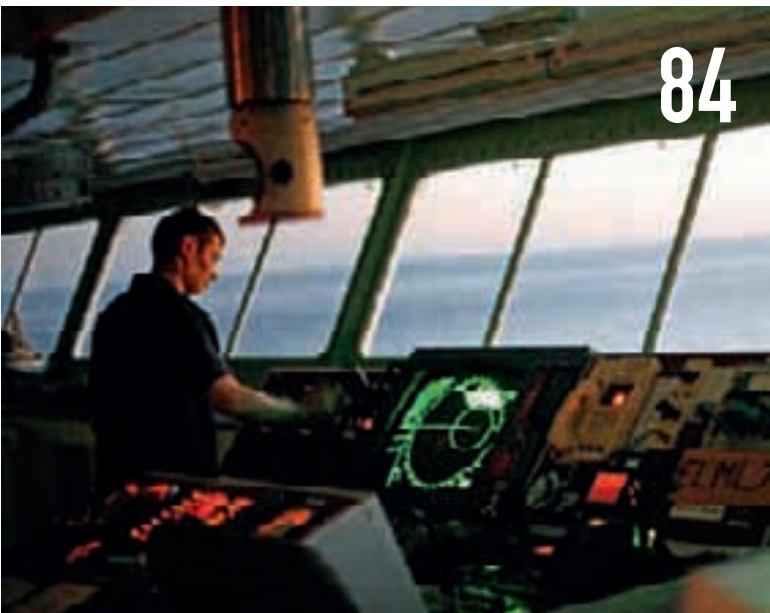
100



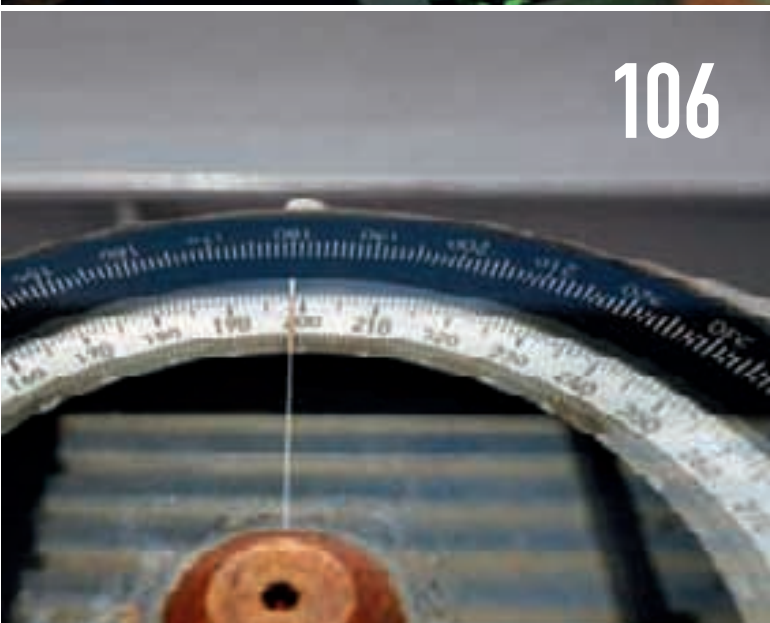




50



84



106

Vorwort <i>Michael Behrendt</i> .....	06
Überblick 2010 <i>Ralf Nagel</i> .....	08
<b>... GLOBALES UMFELD</b> .....	<b>10</b>
Weltkonjunktur <i>Aufhellungen</i> .....	12
Schifffahrtsmärkte <i>Geteilte Entwicklungen</i> .....	16
Welthandelsflotte <i>Weiteres Wachstum</i> .....	30
Weltschiffbau <i>Deutlich weniger Aufträge</i> .....	32
<b>... INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT UND HANDEL</b> .....	<b>36</b>
Iransanktionen <i>Schifffahrt massiv betroffen</i> .....	38
Arktispolitik <i>Rücksicht auf die Umwelt</i> .....	40
Handelspolitik <i>Marktzugänge öffnen</i> .....	44
Piraterie <i>Zusätzlicher Schutz nötig</i> .....	46
Incoterms <i>Neue Bedingungen</i> .....	49
<b>... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN EUROPA</b> .....	<b>50</b>
Fahrgastrichtlinie <i>Erfüllbare Anforderungen</i> .....	52
Meerespolitik <i>Europäische Strategie</i> .....	53
Seeverkehrsstrategie <i>Grundlage der Schifffahrtspolitik</i> .....	53
Ostseestrategie <i>Kurzstreckenseeverkehr ist gut</i> .....	54
Seeverkehrsraum <i>Erleichterte Zollabfertigung</i> .....	55
<b>... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND</b> .....	<b>56</b>
Maritimer Gipfel <i>Das 13-Punkte-Programm</i> .....	58
Maritimes Bündnis <i>Reeder stehen zu Versprechen</i> .....	62
Tonnageentwicklung <i>Weitere Zunahme</i> .....	66
<b>... UMWELT</b> .....	<b>70</b>
Schwefelstudie <i>Verkehrsverlagerung droht</i> .....	72
Klimapolitik <i>VDR aktiv beteiligt</i> .....	76
Ballastwasser <i>Weniger Schäden</i> .....	80
Landstrom <i>Alternativen</i> .....	82
<b>... PERSONAL UND AUSBILDUNG</b> .....	<b>84</b>
Ausbildung <i>Gute Auslastung</i> .....	86
Seearbeitsmarkt <i>Neue Zahlen</i> .....	88
STCW-Überarbeitung <i>Änderungsprozess abgeschlossen</i> .....	90
Nachwuchsinformationen <i>Techniker gesucht</i> .....	92
Kaufmännische Ausbildung <i>Veränderungen</i> .....	93
<b>... ARBEITS- UND SOZIALRECHT</b> .....	<b>94</b>
ILO <i>Umsetzung in deutsches Recht</i> .....	96
Tarifpolitik <i>Verhandlungen</i> .....	99
<b>... HÄFEN UND LOGISTIK</b> .....	<b>100</b>
Hafenpolitik <i>Masterplan</i> .....	102
Offshore <i>Neue Chancen</i> .....	104
<b>... DOKUMENTATION</b> .....	<b>106</b>
Zahlen und Fakten.....	108
Präsidium & Geschäftsführung.....	114
Verwaltungsrat & Kommissionen.....	116
Publikationen & Impressum.....	118

# Silberstreif am Horizont



Nach der tiefgreifenden Wirtschaftskrise, von der die Schifffahrt unmittelbar betroffen war, hat sich die Weltwirtschaft schneller erholt, als in den Prognosen vorhergesagt. Doch die positiven Effekte sind bei Weitem noch nicht bei allen Schifffahrtsunternehmen angekommen.

Für 2010 wird von einem Anstieg des Welthandels von 4,8 Prozent ausgegangen. Offen ist allerdings, ob es sich bereits um einen selbsttragenden Aufschwung handelt. Für das kommende Jahr fällt die Vorhersage mit 2,3 Prozent dann auch vorsichtiger aus. Die hohe Verschuldung verschiedener Staaten, der praktische Ausfall der USA als Konjunkturlokomotive und das Ende konjunkturstützender Maßnahmen in vielen Ländern dämpfen den Optimismus.

Dennoch zeigte sich 2010 für die Schifffahrt nach dem Krisenjahr 2009 ein Silberstreif am Horizont. Allerdings verlief die Entwicklung in den einzelnen Bereichen sehr unterschiedlich. Während die Linienschifffahrt einen substanziellen Mengen- und Ratenanstieg verzeichnete, steht insbesondere die Trampschifffahrt noch vor großen Herausforderungen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Charterraten für Containerschiffe in der Krise um bis zu 80 Prozent einbrachen. Auch hier kam es zu einer Erholung, jedoch sehr uneinheitlich in den einzelnen Größenklassen. Insbesondere bei kleineren Einheiten reichen die Charterraten nicht aus, den Kapitaldienst zu bedienen. Gleichzeitig steigen die Kosten. Darüber hinaus ist die positive Entwicklung der Charterraten im dritten Quartal zum Stillstand gekommen, zum Jahresende wird mit einer – saisonal bedingten – Zunahme von Aufliegern gerechnet. Das wird den Druck auf die Charterraten weiter erhöhen.

Gerade in der Trampschifffahrt gibt es eine große Anzahl familiengeführter Unternehmen. Die Tatsache, dass kaum eine Reederei in der schwersten Krise der Schifffahrt die Segel streichen musste, zeigt, dass mit aller Kraft um den Erhalt der Existenz gekämpft wurde – erfolgreich. Dies gelang, weil den Unternehmen auch die finanzierenden Partner im maritimen Cluster partnerschaftlich zur Seite standen. Wir gehen davon aus, dass die Zusammenarbeit mit den Kreditinstituten auch in den kommenden Jahren mit Augenmaß den notwendigen langfristigen Ansatz verfolgt – und zwar unabhängig von der Unternehmensgröße. Eine Reederei ist immer dann zukunftsfähig, wenn sie über ein langfristig erfolgreiches Geschäftsmodell verfügt. Dies haben die Unternehmen, ob klein oder groß, in der Vergangenheit immer wieder unter Beweis gestellt.

Die Zukunftsfähigkeit unserer Branche zeigt sich darin, dass wir Schiffe langfristig betreiben, dass wir in neue Schiffe, in innovative Technologien und in die Landorganisation investieren. Damit sichern wir langfristig Arbeitsplätze und eine hochwertige Ausbildung junger Menschen. Gerade familiengeprägte Unternehmen sorgen über Generationen für eine enorme Wertschöpfung und für Arbeitsplätze. Selbst in der tiefsten globalen Krise wurden in unserer Industrie praktisch keine Arbeitsplätze abgebaut. Auch die Ausbildungszahlen konnten auf einem außerordentlich hohen Niveau gehalten werden. Diese mittelständische Struktur darf jetzt nicht als Spätfolge der Krise infrage gestellt werden.

Wir müssen alles dafür tun, dass die Politik die Bedeutung der Schifffahrt und der deutschen Handelsflotte für die maritime Wirtschaft in Deutschland richtig einschätzt, sie anerkennt und weiter unterstützt. Schifffahrt ist für eine Industrienation wie Deutschland eine Schlüsselbranche wie Maschinenbau, Telekommunikation, Luftfahrt oder die Bahn.

Die Maritimen Gipfel haben auch dazu beigetragen, den Umweltschutz weiter voranzutreiben. Die Programme unterstützen die Maßnahmen zur technischen Umrüstung der Hauptmaschinen für Slow Steaming. Langsameres Fahren spart unmittelbar Brennstoff und trägt zu einer signifikanten Verminderung der Emissionen bei.

Eine weitere Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird derzeit im Rahmen der IMO debattiert. Im Juli 2011 werden hier wichtige Weichenstellungen erwartet. Für uns geht es dabei insbesondere darum, dass frühzeitig alle wirtschaftlichen Konsequenzen bedacht werden. Wir halten den einzelschiffsbezogenen Emissionshandel unverändert für den falschen Weg und präferieren das Klimaschutzmodell.

Schifffahrt ist und bleibt der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Mehr als 90 Prozent des Welthandels werden über See transportiert, der Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt jedoch nur 2,7 Prozent. Dennoch wollen und werden wir unseren weiteren Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Ein weiterer wichtiger Bereich in den Gesprächen mit der Bundesregierung ist die Sicherung der Handelswege gegen Piratenüberfälle. Das muss für ein exportorientiertes Land wie Deutschland einen hohen Stellenwert haben. Die bisher eingeleiteten Maßnahmen zeigen durchaus erste Erfolge, sind aber aus unserer Sicht unverändert nicht ausreichend.

Die Schifffahrt ist der Nukleus der maritimen Industrie in Deutschland mit insgesamt rund 400.000 Beschäftigten. Dies beginnt bei den Schiffszulieferern und reicht über die Banken bis zu Häfen und Werften. Wir blicken mit einem vorsichtigen Optimismus in die Zukunft. Wenn alle Bereiche, einschließlich der Politik, den Weg der erfolgreichen Kooperation fortsetzen, wird die maritime Industrie reüssieren und prosperieren.



Michael Behrendt  
Vorsitzender  
Verband Deutscher Reeder

# Die Krise hat tiefe Spuren hinterlassen



Im Jahr 2010 hat die Weltwirtschaft wieder Fahrt aufgenommen. Das macht es der internationalen und deutschen Seeschifffahrt wieder möglich, Kurs zu nehmen auf bessere Ergebnisse und neues Wachstum. Aber die Folgen der tiefen Krise sind noch nicht durchgängig verarbeitet.

Die Märkte und die Finanzierungsbedingungen für die Schifffahrt haben sich seit der Wirtschafts- und Finanzkrise dramatisch verändert, und das Tempo wird noch zunehmen. Die daraus erwachsenden Risiken müssen gemeistert und die Chancen genutzt werden.

Um die Chancen nutzen zu können, ist auf nationaler Ebene ein verlässliches, berechenbares Umfeld erforderlich. Die nächsten Monate und insbesondere die Nationale Maritime Konferenz im Mai 2011 in Wilhelmshaven werden zeigen, ob die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag weiter bereit sind, dieses Umfeld wie versprochen zu erhalten. Dabei geht es nicht um besondere Vorteile für die deutsche Seeschifffahrt. Es geht um den zwingend notwendigen Ausgleich von Nachteilen im internationalen Wettbewerb. Die Bundesregierung erwartet, dass mit der anziehenden Wirtschaft wieder Kurs auf mehr deutsche Flagge genommen wird. Auf der anderen Seite können die Reeder erwarten, dass die Beihilfen für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge unverändert erhalten oder adäquat ersetzt werden, um die deutlichen Nachteile bei den Lohnnebenkosten und der Ausbildung im internationalen Vergleich zumindest teilweise auszugleichen.

Die Entscheidung der Bundesregierung, diese Beihilfen drastisch zu kürzen, ist ein Rückschritt, denn sie verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit der



deutschen Flagge. Nur wenn der Schifffahrtsstandort Deutschland international weiter mithalten kann, können von den deutschen Reedern Beschäftigung, Ausbildung sowie Investitionen und Innovationen in Deutschland gesichert und neue Chancen genutzt werden. Dazu bedarf es angemessener Rahmenbedingungen im Maritimen Bündnis.

Ebenso wichtig wie das nationale ist das europäische Umfeld. Dort werden inzwischen nahezu alle für unsere Branche relevanten Entscheidungen vorbereitet und getroffen. In der IMO spricht die Europäische Kommission mittlerweile über die Abstimmung der Mitgliedstaaten ein gewichtiges Wort mit. Der Einfluss des einzelnen Mitgliedstaats ist dadurch erkennbar relativiert. Deutsche Schifffahrtsinteressen werden wir deshalb deutlicher als bisher in Brüssel geltend machen müssen.

Es sind jedoch nicht die wirtschaftlichen Herausforderungen allein, die die Branche beschäftigen. Die deutsche Seeschifffahrt leidet unter der zunehmenden Piraterie auf den Weltmeeren, zur Zeit insbesondere im Indischen Ozean. Leidtragende sind die Mannschaften, die brutale Übergriffe und erpresserischen Menschenraub am eigenen Leib erfahren müssen. Über ein Drittel der deutschen Importe und Exporte passiert das von Piraten besonders bedrohte Gebiet. Es ist von nationalem Interesse, die Handelswege offen und sicher zu halten. Die deutschen Reeder haben viel für einen besseren Schutz ihrer Besatzungen unternommen und damit erreicht, dass die Zahl der erfolgreichen Angriffe auf deutsche Schiffe zurückgegangen ist. Auch die internationale Gemeinschaft hat – unter anderem mit dem ATALANTA-Mandat – für höhere Sicherheit gesorgt. Die Bedrohung durch Piraten nimmt jedoch weiter zu, und es bedarf zusätzlicher Maßnahmen dagegen. Es ist kaum einzusehen, warum es für andere Flaggennationen selbstverständlich ist, dass hoheitliche Kräfte der Marine oder der Polizei die Sicherung von Schiffen unterstützen, es eine solche Möglichkeit in Deutschland aber bisher nicht gibt.

Die Schifffahrt ist gemessen an der transportierten Menge der umweltfreundlichste Verkehrs-

träger – mit Abstand! Deutschland hat die jüngste und modernste Flotte der Welt. Andererseits nutzt Schifffahrt mit den Meeren und Küsten sehr sensible Ökosysteme. Hinzu kommen die vorgegebenen Ziele zur Verminderung von Treibhausgasen, um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Auch unsere Kunden und deren Kunden achten immer stärker auf die Ökobilanz des Transports von Waren und Produkten. Die deutschen Reeder stellen sich dieser Herausforderung offensiv. Als Branche im globalen Wettbewerb sind wir aber auf internationale Regeln angewiesen, die für alle Marktteilnehmer in gleicher Weise gelten. Ausschließlich regionale Regeln bringen wenig und können viel schaden, wenn sie ohne Abschätzung der wirtschaftlichen, verkehrlichen und sozialen Folgen auferlegt werden. Nur die ökologische Gesamtbilanz kann ein sinnvoller Gradmesser dafür sein, wie der maritime Umweltschutz regulatorisch sinnvoll gestaltet werden kann.

Die internationale Seeschifffahrt hat eine gute Zukunft. Die Weltbevölkerung nimmt zu, der Wunsch nach Wohlstand und Gesundheit in bisher weniger entwickelten Regionen wächst und wird nachfragewirksam. Die Räume, in denen produziert und konsumiert wird, verändern sich. Und es steht der Anspruch der Weltgemeinschaft, diese Entwicklung so zu gestalten, dass sie nicht zulasten künftiger Generationen geht. Das sind Herausforderungen und Chancen für die deutschen Schifffahrtsunternehmen, die für den Standort Deutschland genutzt werden können – wenn es die nationalen Bedingungen zulassen.



Ralf Nagel  
Hauptgeschäftsführer  
Verband Deutscher Reeder





# Seeschifffahrt im globalen Umfeld

- 12 Weltkonjunktur
- 16 Schifffahrtsmärkte
- 30 Welthandelsflotte
- 32 Weltschiffbau



# Weltwirtschaftliches Umfeld hellt sich auf

Die Weltwirtschaft verzeichnet nach dem Einbruch in Folge der schweren Finanz- und Wirtschaftskrise im Verlauf des Jahres 2010 eine überraschend starke Erholung.

Getrieben wurde diese Entwicklung von der massiven Aufstockung der Lagerbestände sowie zuletzt von den Zuwächsen der Anlageinvestitionen. Diese beflügelten die bereits seit Jahresmitte 2009 begonnene Expansion der Produktion und des Welthandels, der im ersten Halbjahr 2010 deutlich an Fahrt aufnahm. In der zweiten Jahreshälfte ging das hohe Wachstumstempo leicht zurück. Dies gilt jedoch nicht für die wirtschaftlichen Aktivitäten in den asiatischen Schwellen- und Entwicklungsländern, die nochmals zulegen konnten. Zu diesem Schluss kommt der Internationale Währungsfonds (IWF) in der Herbstprognose des „World Economic Outlook“ vom Oktober 2010.

Nach den Angaben der Ökonomen wird die Wirtschaft in den Schwellen- und Entwicklungsländern im laufenden Jahr 2010 mit einer Rate von 7,1 Prozent stark zunehmen, während für die Industrieländer ein Wachstum in Höhe von 2,7 Prozent erwartet wird. Die weltwirtschaftliche Erholung wird daher ausgeprägt von den Schwellen- und Entwicklungsländern getragen, die in Asien bereits wieder ihren alten Wachstumspfad erreicht oder sogar überschritten haben. Hier kommen insbesondere positive Impulse aus der Konsumententwicklung, die in einer Reihe von Industrieländern infolge des gesunkenen Verbrauchervertrauens, niedrigeren Einkommens und damit Vermögens sowie der hohen Arbeitslosigkeit zum Teil schwächer ausfällt.

Insgesamt prognostizieren die Wirtschaftsforscher des IWF für die Weltwirtschaft im Jahr 2010 eine Expansion von erfreulichen 4,8 Prozent und damit annähernd ein Plus wie in den Jahren vor der Krise. Für den Welthandel zeichnet der jüngste Wirtschaftsausblick ein noch positiveres Bild. Infolge der Nachholeffekte wird dieser im Gesamtjahr 2010 mit einer Rate von 11,4 Prozent kräftig zulegen.

## USA

Die US-amerikanische Volkswirtschaft zeigt sich trotz der wirtschaftspolitischen Interventionen und der Stabilisierungsmaßnahmen im Finanzmarktbereich volatil. Ursächlich hierfür ist der schleppende private Konsum, der den Großteil des Bruttoinlands-

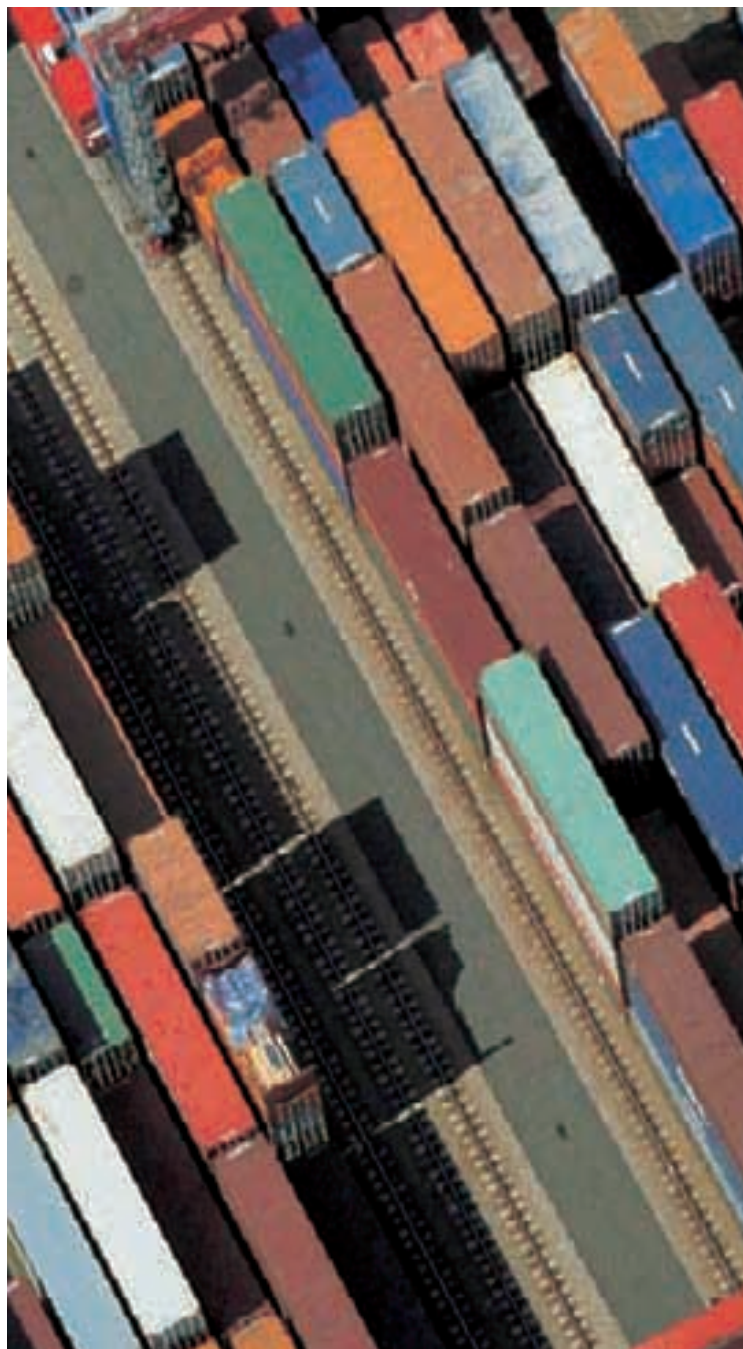


Foto: HHLA



**EXPANSION:** Die Weltwirtschaft soll 2010 um 4,8 Prozent wachsen, sagt der IWF voraus.



produkts darstellt. Gebremst wird dieser durch die unverändert hohe Arbeitslosigkeit, den drastischen Vermögenseinbruch privater Haushalte sowie der starken Zurückhaltung der Banken bei Verbraucherkrediten. Dagegen legten die Investitionen in Ausrüstungen und Software spürbar zu. Kurzfristig dürfte die Binnennachfrage von den Anlageinvestitionen gestützt werden, da der Effekt des Wiederaufbaus der Lagerbestände ausläuft.

Insgesamt leidet die US-Wirtschaft unter strukturellen Problemen, die durch die Krise evident wurden. Der IWF erwartet für das Gesamtjahr 2010 eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um ca. 2,6 Prozent. 2011 wird das Wirtschaftswachstum mit einer Rate von 2,3 Prozent moderater ausfallen, wobei die Prognose mit erheblichen Risiken behaftet ist. Belastungsfaktoren stellen unter anderem der nach wie vor fragile Immobilienmarkt, die hohe Staatsverschuldung und die sensible Lage auf dem Finanz- und Bankenmarkt dar.

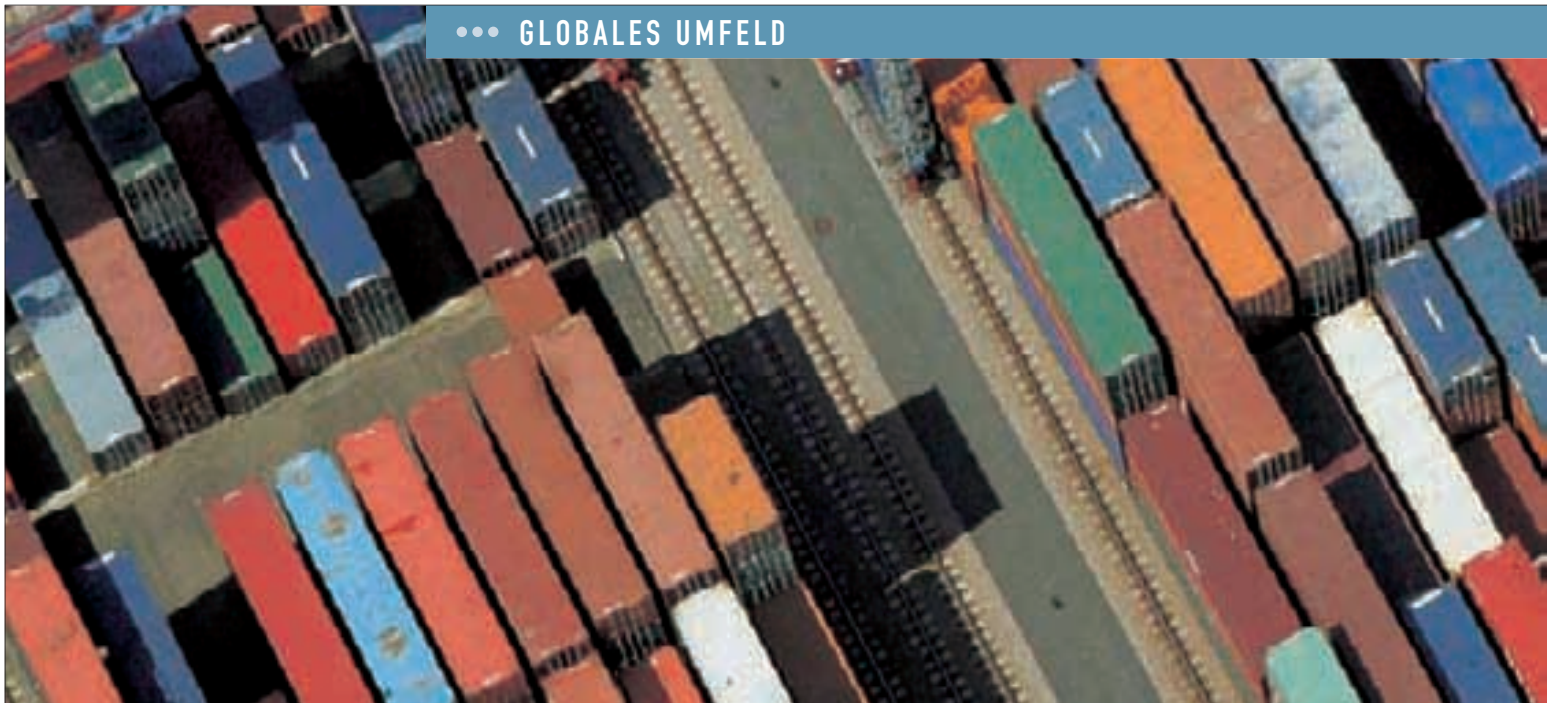
#### **Euro-Raum**

Im Euro-Raum zeigte sich die konjunkturelle Erholung im ersten Halbjahr vor dem Hintergrund der Schuldenkrise einiger Länder robust. Insgesamt ist die Entwicklung jedoch sehr uneinheitlich. Zurückzuführen ist die Wiederbelebung der wirtschaftlichen Aktivitäten auf die exportorientierten Volkswirtschaften, insbesondere Deutschland, wo die Produktion einen kräftigen Anstieg verbuchte.

Im Gegensatz dazu zeigten die von der Schuldenkrise direkt betroffenen Länder wie Spanien und Portugal eine schwache Expansion, während Griechenland erheblich schrumpfte. Insgesamt erwarten die Experten des IWF für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im laufenden Jahr 2010 ein Plus von 1,7 Prozent. Positive Impulse kamen zunächst von Lager- und dann von Anlageinvestitionen, wobei anfangs auch die privaten Konsumausgaben stärker zulegten. Durch das Eingreifen der Europäischen Union und EZB konnte eine weitere Zuspitzung der Schuldenkrise verhindert und die dadurch ausgelösten Turbulenzen an den Finanzmärkten stabilisiert werden. Die konjunkturellen Frühindikatoren deuten →







→ darauf hin, dass sich die wirtschaftliche Erholung im Euro-Raum leicht verlangsamen wird. Im Jahr 2011 werden die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen die Nachfrage seitens der öffentlichen Hände sowie das verfügbare Einkommen dämpfen.

Positive Impulse des Lagerzyklus und der Konjunkturprogramme werden auslaufen. Ebenso wird sich die Außenwirtschaft abkühlen. Die Experten rechnen für 2011 daher nur mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts von 1,5 Prozent, wobei die Entwicklung in den einzelnen Ländern weiterhin sehr unterschiedlich verlaufen wird.

### Asien

Der asiatische Wirtschaftsraum verzeichnete eine äußerst kräftige Erholung im ersten Halbjahr, die von einer deutlich expansiv ausgerichteten Wirtschaftspolitik unterstützt wurde. In den meisten Ländern konnte eine Abschwächung der Nettoexporte durch die stärkere Inlandsnachfrage ausgeglichen werden. Außerdem wird das bislang vom öffentlichen Sektor angetriebene Wachstum von der Privatwirtschaft

abgelöst. Die Industrieproduktion war in China und Indien besonders stark aufwärts gerichtet.

Durch diese sehr robuste konjunkturelle Dynamik gehen wiederum stimulierende Effekte für die Volkswirtschaften der übrigen Ländergruppe aus. So prognostizieren die Experten für die Volksrepublik China 2010 ein Wachstum in Höhe von 10,5 Prozent, gefolgt von 9,6 Prozent in 2011. Als maßgebliche Triebkraft erweist sich hier die Binnennachfrage, die durch das chinesische Stimulus-Programm und die massive Kreditausweitung angekurbelt wird. Die indische Wirtschaft wird im laufenden Jahr um 9,7 Prozent zulegen. 2011 rechnet der IWF mit einem Zuwachs von 8,4 Prozent.

Während für die ostasiatischen Länder Korea, Taiwan, Hongkong und Singapur eine Zunahme des zusammengefassten Bruttoinlandsprodukts um 7,8 Prozent errechnet wird, gehen Analysten bei den ASEAN-5-Staaten von einer Ausweitung von 6,6 Prozent aus. Für 2011 wird für beide Ländergruppen ein leicht abgeschwächtes Wachstum im Bereich von 4,5 – 5,4 Prozent erwartet. Für das japanische Bruttoin-

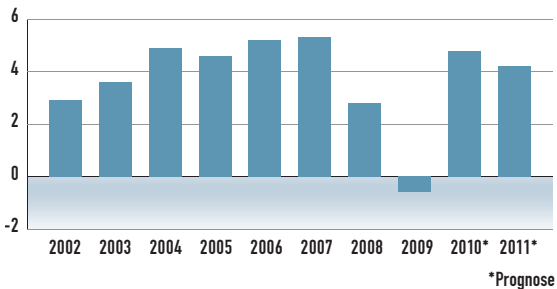
**ZUNAHME:** Ladungsvolumina ziehen im Verlauf des Jahres 2010 wieder an.



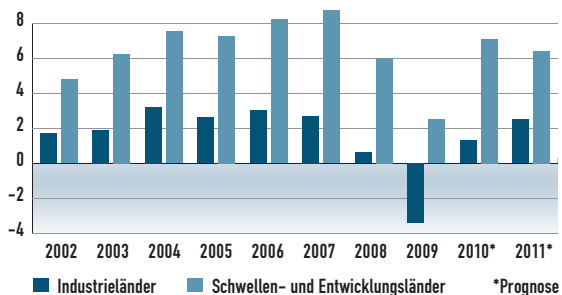
Foto: HHLA

## WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN (Veränderung zu 2009 in Prozent)

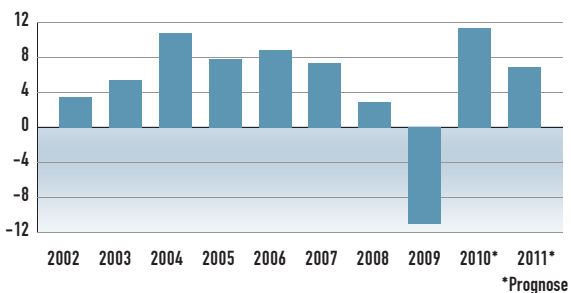
### REALES WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM



### REALES BIP-WACHSTUM



### ENTWICKLUNG DES WELTHANDELS



Quelle: IMF, World Economic Outlook, Okt. 2010



**ROHSTOFFE:** Der wesentliche Treiber für den Rohstofftransport sind die BRIC-Staaten.

Foto: HFM / H.-J. Hettichen



Foto: HHLA

landsprodukt prognostiziert der IWF eine Zunahme in Höhe von 2,8 Prozent in 2010 und 1,5 Prozent im folgenden Jahr.

### Übrige Welt

Die Wirtschaftsräume in Lateinamerika, Afrika und im Mittleren Osten kommen überraschend schnell aus der Krise und zeigen eine kräftige Belebung der Wirtschaft, wenn auch regional und national in unterschiedlichem Tempo. Begünstigt wird die Entwicklung durch die Konjunkturprogramme und die verbesserte Lage auf den Rohstoffmärkten.

### Ausblick

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Entwicklung in einzelnen Ländern sowie der finanzpolitischen Unwägbarkeiten lassen Aussagen der Experten für das Jahr 2011 keinen einheitlichen Trend erkennen. Die Ökonomen des IWF gehen davon aus, dass sich die Erholung der Weltwirtschaft im Winterhalbjahr 2010/2011 kurzzeitig verlangsamen, im Verlauf des Jahres 2011 aber wieder an Fahrt gewinnen wird. Der IWF erwartet für das kommende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 4,2 Prozent. Der Welthandel soll sogar um 7 Prozent zulegen und wächst damit wie in den Jahren vor der Krise.

So müssen in vielen Industrieländern und in einigen Schwellen- und Entwicklungsländern noch wesentliche Anpassungen erfolgen, um die Hauptvoraussetzungen für eine andauernde wirtschaftliche Besserung zu schaffen. So ist es notwendig, dass die hohe Verschuldung der privaten und öffentlichen Haushalte abgebaut und die internationalen Finanzmärkte „repariert“ und reformiert werden.

Auch die Konsequenzen aus den auslaufenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Krisenbekämpfung lassen sich kaum einschätzen. Hier könnten sich insbesondere Strukturprobleme in den USA hartnäckiger erweisen. Auch ein weiterer Vertrauensverlust an den Finanzmärkten, etwa durch Probleme bei der Bedienung der Staatsschulden, könnte negative Auswirkungen haben. ...



**UNGLEICH:**  
Während sich die  
Frachtraten erholten,  
stiegen Charraten  
nicht entsprechend.





# Die Schifffahrtsmärkte entwickeln sich unterschiedlich

Im Berichtsjahr zeigen die Märkte für  
Linien-schifffahrt und Charterschifffahrt  
teilweise stark abweichende Tendenzen

Der Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise führte Ende des Jahres 2008 zu einem abrupten Einbruch des Welthandels und damit auch zu einem Nachfrageverfall auf den globalen Schifffahrtsmärkten. Die Containerlinien-schifffahrt war infolge des prozyklischen Lagerabbaus besonders hart betroffen und brach im Jahr 2009 im zweifeligen Bereich ein. Infolgedessen sind die Frachtraten rapide gesunken, die zusammen mit den rückläufigen Beförderungsmengen bei den weltweit tätigen Linienreedereien zu Verlusten von insgesamt fast 20 Mrd. USD geführt haben.

Durch die unerwartet starke Erholung von Weltwirtschaft und -handel konnten sich die globalen Gütermärkte seit Mitte 2009 getrieben durch den Wachstumsmotor China sowie zahlreiche politische Unterstützungsmaßnahmen stabilisieren. Profitiert von der Konjunkturerholung hat vor allem der Markt im Containerverkehr, der seine ab der zweiten Jahreshälfte 2009 begonnene Aufwärtsbewegung im ersten Halbjahr 2010 mit zunehmendem Tempo fortsetzte. Experten schätzen, dass die weltweiten Containertransporte im laufenden Jahr um ca. 7 – 10 Prozent zunehmen werden.

## Nachholeffekte machen sich positiv bemerkbar

Hier kamen vor allem Nachholeffekte durch das massive Aufstocken der weltweiten Lagerbestände zum Tragen, die sich positiv auf die Nachfrage nach Containertransporten auf den Strecken Asien-Europa sowie den Transpazifik auswirkten. Aber auch auf →

→ dem Atlantik sowie in den Nord-Süd-Verkehren war eine spürbare Erholung zu verzeichnen. Das rapide ansteigende Ladungsaufkommen übertraf unerwartet schnell die an der Prognose der Verloader ausgerichteten Kapazitätsplanungen der Linienschiffahrtsunternehmen. Dadurch ist es insbesondere in der ersten Jahreshälfte in einigen Fahrtgebieten zu Kapazitätsengpässen gekommen. Außerdem standen dem Markt kurzfristig nicht genügend Container zur Verfügung, da viele Containerproduzenten in China während der Krise die Aktivitäten eingestellt hatten. Der Mengenanstieg zusammen mit diesen Effekten trug maßgeblich zur Trendumkehr bei der Frachtratenentwicklung bei.

Wie robust die Markterholung in der Containerschiffahrt ausfällt, zeigt sich auch durch die Aufnahmefähigkeit des Marktes an neuen Schiffskapazitäten. So ist die Flotte im Zuge der hohen Anzahl an Neubauablieferungen und Reaktivierungen von Aufliegern effektiv im zweistelligen Bereich gewachsen. Damit einhergehend verringerte sich die aufliegende Tonnage von dem im Januar 2010 erreichten Spitzenwert von 581 Schiffen (knapp 12 Prozent der bestehenden Stellplatzkapazität) auf 132 Schiffe (1,7 Prozent) Mitte Oktober. Die Anwendung von „Slow-Steaming“ hat darüber hinaus zu dieser Entwicklung beigetragen. Ein wichtiger Kostenfaktor

für die Schifffahrt ist die Entwicklung des volatilen Bunkerpreises. Zu Beginn des Jahres 2010 gaben die Preise zunächst nach, stiegen aber zur Jahresmitte wieder an und bewegen sich seit einigen Monaten auf stabilem Niveau. Es schwankt zwischen 400 und 470 USD/ton (Basis Rotterdam) und liegt Anfang Oktober bei ca. 460 USD/ton. Marktteilnehmer erwarten tendenziell ein weiter steigendes Preisniveau, da die Anforderungen an die Qualität des Bunkers zunehmen. Hier ist es notwendig, die von den Schifffahrtsunternehmen nicht zu beeinflussenden Kosten an den Markt weiterzuleiten.

Im zweiten Halbjahr ging die unerwartet hohe Dynamik des Ladungswachstums leicht zurück. Insgesamt ist aktuell eine Horizontalbewegung bei den Frachtraten und -mengen zu beobachten. Experten gehen davon aus, dass die Frachtraten im vierten Quartal saisonbedingt leicht abschmelzen.

Entscheidend für die weitere Zukunft ist, dass die weltwirtschaftlichen Unsicherheiten (wie z.B. über die US-amerikanische Konjunktur, Stabilisierung der Finanzmärkte, hohe Staatsdefizite) überwunden werden und sich die globale Wirtschaft und der Welthandel in 2011 weiter erholt. Experten prognostizieren für das kommende Jahr ein Wachstum von 7 bis 11 Prozent im weltweiten Containerverkehr. Wachstumstreiber werden dabei unverändert China

**KONJUNKTUR:** Dank besserer Nachfrage werden wieder mehr Autos transportiert.



Foto: HHLA

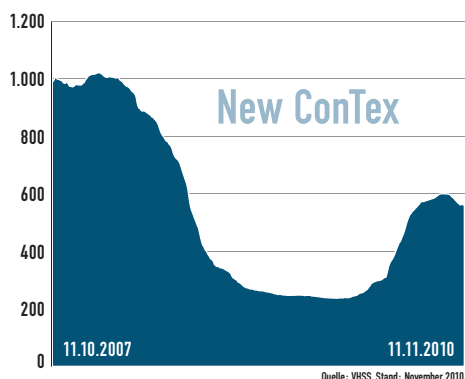
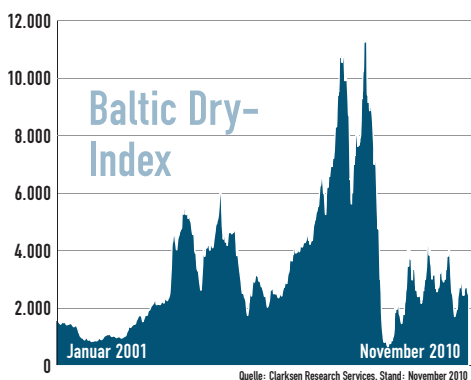
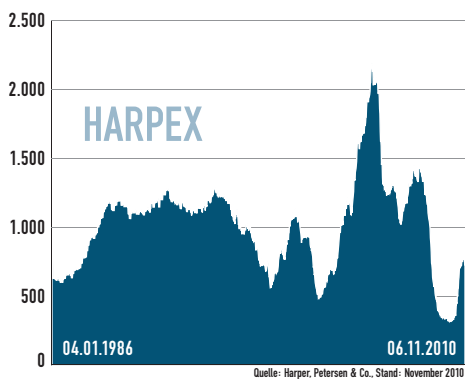


sowie andere asiatische Volkswirtschaften sein. Aber auch aus Lateinamerika werden positive Impulse erwartet. Branchenkenner gehen auf Basis der aktuell vorliegenden Marktdaten überwiegend davon aus, dass sich das Marktgleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage global im kommenden Jahr die Waage halten wird.

### DIE LINIENSCHIFFFAHRT IM EINZELNEN Ost-West-Verkehre Transatlantik: Europa – Nordamerika

Das Transportaufkommen im Transatlantikverkehr wird nach Einschätzung von Marktteilnehmern 2010

#### WICHTIGE INDIZES



um etwa 10 Prozent zulegen, wobei die Erholung der Beförderungsmengen auf der Route Europa- Nordamerika besser verläuft als in umgekehrter Richtung. Die Frachtraten verzeichnen einen Anstieg von leicht unter 10 Prozent. Hier gehen Fachleute davon aus, dass die Anhebung der Raten in ostgehender Richtung ausgeprägter ausfällt.

### Europa – Asien

In diesem Fahrtgebiet zeigt sich 2010 eine besonders positive Ratenentwicklung. Marktteilnehmer erwarten einen Anstieg des Ratenniveaus um rund 40 Prozent, ausgehend von einem nicht auskömmlichen Niveau im Vorjahr. Die transportierten Mengen werden im leicht zweistelligen Bereich zulegen. Zu dieser Entwicklung tragen insbesondere China, Indien, Japan sowie der Mittlere Osten bei.

### Nordamerika – Asien

Der Transpazifikverkehr profitierte im Berichtszeitraum von der sich schnell erholenden Wirtschaft in China und den anderen Volkswirtschaften. Fachleute gehen davon aus, dass das Transportaufkommen um etwa 13 Prozent zulegen wird, während das Ratenplus für das laufende Jahr sogar bei 20 Prozent rangiert. →



FEEDER: Kleinere Schiffe konnten kaum oder wenig von der neuen Nachfrage profitieren.

Foto: HHLA/BUSS Group GmbH & Co. KG



**SINGAPUR:** Die Container-nachfrage war in den asiatischen Häfen zuerst spürbar.

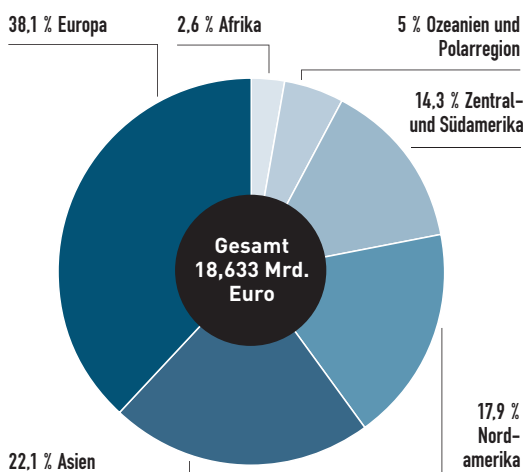
### → Nord-Süd-Verkehre

Insgesamt entwickelten sich die Nord-Süd-Verkehre sowohl hinsichtlich der Volumina als auch der Raten zufriedenstellend, blieben allerdings noch deutlich hinter dem Asien-Europa-Verkehr zurück. Getragen wurde diese Entwicklung durch die Zuwächse der Exportmengen im asiatischen Raum. Da insbesondere die südgehenden Asien-Verkehre nach Südamerika/Südafrika mit am schwersten von den Auswirkungen der globalen Krise betroffen waren, kann die diesjährige Erholung zwar an das Vorkrisenniveau anknüpfen, dieses aber nicht überschreiten. Auch für das kommende Jahr werden aus dem asiatischen Raum unverändert positive Impulse erwartet.

Das Fahrtgebiet Europa-Lateinamerika erreichte in südgehender Richtung in der ersten Jahreshälfte nur ein relativ geringes Wachstum, das sich im Verlauf des zweiten Halbjahres 2010 jedoch erheblich steigerte. Im Vergleich dazu konnten sich aufgrund des starken brasilianischen Reals die Ladungsmengen in der Gegenrichtung nicht so stark entwickeln. Experten gehen auch weiterhin von einer starken Binnenkonjunktur Brasiliens und damit einhergehend von einem starken Brasilianischen Real aus, der die Exporterwartungen dämpfen könnte. Marktteilnehmer ziehen hier sogar eine zunehmende strukturelle Verschiebung der Ladung aus der größten südamerikanischen Volkswirtschaft in Betracht: Demnach würden zukünftig verstärkt Rohstoffe exportiert, während hingegen Ausfuhren von bearbeiteten Produkten zurückgehen. Positive Impulse werden aus Europa erwartet.

Fachleute gehen davon aus, dass der Markt zwischen Nord- und Südamerika kurzfristig kein relevantes Wachstum aufweisen wird, da sich die US-amerikanische Wirtschaft nicht so schnell erholen wird. Daher wird auch für das kommende Jahr mit einem vergleichsweise schwachen US-Dollar

### HAUPTMÄRKTE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT



gerechnet, der voraussichtlich etwas leichter als im Jahresdurchschnitt 2010 zum Euro und zu anderen wichtigen Währungen valutieren wird. Hier sehen Marktteilnehmer die Chance, dass die traditionell exportschwache Industrie der USA von dieser Entwicklung profitiert.

### Europa – Südliches Afrika

Nachdem die Wirtschaftsleistung Südafrikas im Jahr 2009 im Zuge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise um 1,8 Prozent zurückgegangen ist, erwarten Marktbeobachter für das laufende Jahr 2010 ein reales Wachstum von ca. 3 Prozent. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich beim Ladungsaufkommen zwischen Europa und dem südlichen Afrika, das im Jahr 2010 allerdings noch nicht wieder an das Niveau von 2008 anknüpfen konnte. Ursächlich





Foto: Bloggler

hierfür ist die verstärkte Konkurrenz durch konventionelle Reefer-Carrier, die zu geringerer Nachfrage nach Kühlladung aus Südafrika führt.

Darüber hinaus haben auch höhere Verkaufspreise für Zitrusfrüchte in Asien im Vergleich zu Europa zu dieser Entwicklung beigetragen. Das Frachtrattenniveau hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Operative Herausforderungen ergaben sich im Mai durch einen mehrwöchigen Streik der Hafen- und Bahnarbeiter in Südafrika. Insgesamt wird für das Jahr 2010 ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet.

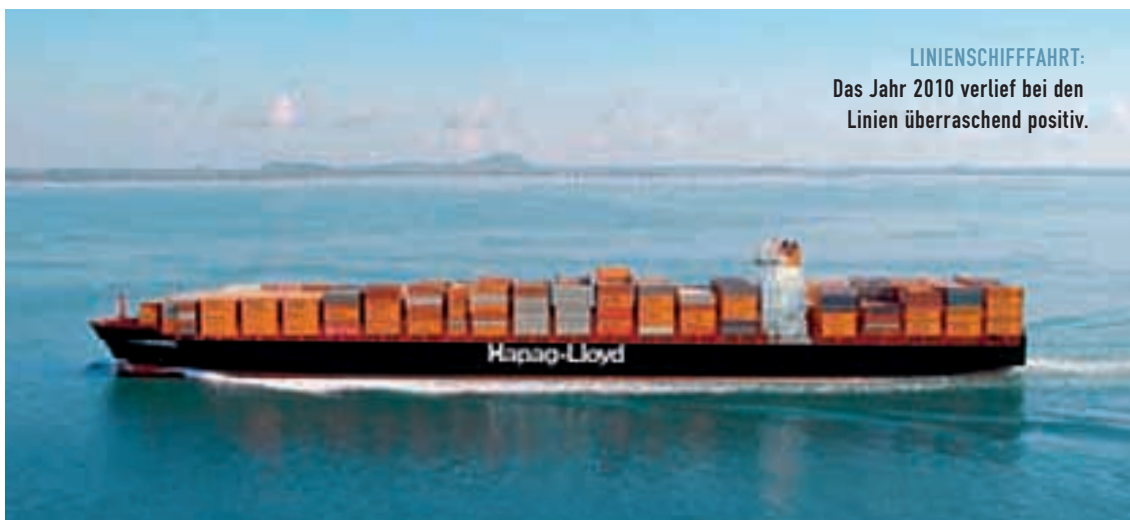
Marktteilnehmer halten den aktuellen wirtschaftlichen Aufschwung auch in Südafrika noch für fragil. Eine langfristig stabile Transportnachfrage hängt im Wesentlichen von der zukünftigen staatlichen Förderung der für Südafrika wichtigen Automobilindustrie ab, die derzeit im Parlament beraten

wird und die die in 2012 auslaufende Regelung ersetzen soll.

#### Europa – Indischer Ozean/Ostafrika

Das Ladungsvolumen von Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans verzeichnete gegenüber 2009 trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung nur eine minimale Steigerung. Hauptursachen waren die generelle Konsumzurückhaltung und das unverändert schwache Tourismusgeschäft auf Mauritius und den Seychellen. Zudem hat die Wirtschafts- und Finanzkrise den Trend verstärkt, europäische durch günstige asiatische Produkte zu ersetzen.

Im nordgehenden Verkehr fällt das Transportvolumen aus Madagaskar aufgrund der anhaltend schwierigen politischen Verhältnisse im Berichtszeitraum erneut sehr gering aus. Auch das Ausfuhrvolumen von Mauritius und Reunion, die vornehm- →



**LINIENSCHIFFFAHRT:**  
Das Jahr 2010 verlief bei den  
Linien überraschend positiv.

Foto: Hapag-Lloyd

→ lich Zucker, Kleidung und Fisch exportieren, bleibt gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Das Frachtrateniveau befindet sich wegen des Überangebots an Schiffskapazität weiterhin unter Druck.

Unvermindert bereiten die Überfälle durch Piraten in diesem Fahrtgebiet große Probleme. Schiffsfahrtsunternehmen begegnen diesem Überfallrisiko durch die nochmalige Anpassung und damit Verlängerung der Fahrtroute, die zu entsprechenden Zeitverlusten und höheren Reisekosten führt.

Die Ergebnissituation wird als nicht zufriedenstellend bezeichnet. Daher sind Frachtratenanpassungen dringend erforderlich. Fachleute erwarten für das Jahr 2010 auf der Nachfrageseite keine wesentlichen Änderungen.

#### CONTAINERTRAMPSCHIFFFAHRT / ZEITCHARTERMARKT

In der Containertrampschiffahrt zeigt sich zum Teil noch ein ganz anderes Bild als in der Linienschiffahrt: Der Chartermarkt für Containerschiffe verzeichnete nach dem schweren Einbruch in 2009 von zum Teil bis zu 80 Prozent seit März 2010 eine unerwartet schnelle – jedoch in den einzelnen Größenklassen sehr uneinheitliche – Erholung. In der Linienschiffahrt stieg insbesondere in den Fahrtgebieten mit Asien das Ladungsaufkommen so stark, dass die von den Linienreedereien reduzierten Transportkapazitäten nicht mehr den Bedarf decken konnten.

Von dieser Entwicklung haben im Chartermarkt speziell die größeren Schiffseinheiten mit einer Stellplatzkapazität von über 4.000 TEU profitiert, die nun zunehmend reaktiviert wurden oder als Neubauten in den Markt gekommen sind. Darüber hinaus begünstigte das Slow-Steaming die Nachfrage nach zusätzlichen Schiffen dieser Größenklasse. In der Folge verringerte sich die Anzahl der Auflieger (im Segment > 3.000 TEU) von 171 Einheiten zu Jahresbeginn auf ca. 22 Schiffe Mitte Oktober 2010. Hier wurden bezogen auf die durchschnittlichen Raten in 2009 die höchsten Anpassungen verzeichnet. Im Gegensatz dazu verbesserten sich zwar auch die Zeitcharterraten bei den kleineren Schiffen, allerdings im deutlich geringeren Tempo. Denn insbesondere dieses Segment (< 2.000 TEU) war noch bis zuletzt mit über 80 beschäftigungslosen Einheiten am stärksten betroffen. Die aktuellen Charterraten reichen daher insbesondere bei den kleineren Einheiten nicht aus, um den Kapitaldienst zu bedienen. Häufig können lediglich Betriebskosten und ggf. Zinszahlungen gedeckt werden. Im Vorjahr lagen die Charterabschlüsse zumeist noch unter Betriebskostenniveau. Die finanzielle Lage bleibt daher angespannt.

#### Schiffsbetriebskosten drohen weiter zu steigen

Hinzukommen die bereits wieder negativen Signale aus dem Bereich Schiffsbetriebskosten, wobei

sich diese je nach Unternehmen uneinheitlich entwickelt haben. Die Einschätzungen variieren zwischen stabilen und steigenden Kosten gegenüber dem Vorjahresniveau. So zogen zum Beispiel im Bereich der Schmierstoffe, Ersatzteile sowie bei der Überwachung, Wartung und Reparaturen von Schiffssicherheitseinrichtungen die Preise wieder an. Voraussichtlich werden auch die Personalkosten bei einer Verknappung des Schiffsführungspersonals bei anziehenden Märkten im kommenden Jahr wieder steigen. Belastend wirkten auch die hohen Finanzierungskosten der Banken, wobei sich diese insgesamt noch sehr restriktiv bei der Kreditvergabe zeigen.

#### Auflieger könnten wieder zunehmen

Seit dem dritten Quartal verzeichnet die Zeitcharterrentenentwicklung einen Stillstand, allerdings wird im vierten Quartal mit einer Zunahme von Aufliegern gerechnet, was wiederum zu einer Reduzierung der Raten führen dürfte. Experten gehen davon aus, dass diese Entwicklung nur kurzfristig ist und insgesamt bis in das Frühjahr 2011 stabil verläuft.

Die Mehrheit der Marktteilnehmer rechnet insgesamt für das kommende Jahr mit einer Festigung bzw. fortschreitenden Erholung der Chartermärkte, wobei die Raten in einigen Größenklassen noch kein auskömmliches Niveau erreichen werden. Es bleibt daher abzuwarten, wie sich die Liquidität und finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Reedereien entwickeln, um die noch andauernde Krise zu überbrücken. Insbesondere kleinere und mittelständische Reedereien befürchten, dass die Banken bei einer weiteren Erholung der Schiffswerte aus ihren Engagements aussteigen könnten. Die Prog-

#### Containerschiffahrt

**Etwa die Hälfte der weltweiten Containerschiffsflotte entfällt auf so genannte Charterschiffe (auch: Trampschiffe), die Linienreedereien über den eigenen Bestand hinaus für einen bestimmte Periode einchartern.**

Deutsche Schiffsfahrtsunternehmen, die überwiegend 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 Anteil des Trampgeschäftes an der in TEU gemessenen deutschen Containerschiffsflotte beträgt ca. 90 Prozent.





Foto: Hasenpusch

**„CERES“** : So gut abgeladen wie das 877-TEU-Schiff der Reederei Gebr. Winter waren viele Feeder bis Mitte 2010 kaum einmal.

nose für 2011 ist allerdings mit hohen Unsicherheiten behaftet. Eine nachhaltige Besserung der Containerschiffahrtsmärkte hängt maßgeblich von der weiteren Erholung der Weltwirtschaft und mit ihr des Welthandels ab. Zudem halten einige Marktteilnehmer es für möglich, dass es im kommenden Jahr zu einem Überhang an Transportkapazitäten speziell in der Post-Panamax-Klasse kommt, die die Charraten unter Druck setzen könnten. Die Schiffahrtsunternehmen hatten seit Krisenbeginn zunehmend Maßnahmen wie umfangreiche Ablieferungsverzögerungen von Neubaufträgen, Abbestellungen und Verschrottungen sowie einseitig Slow-Steaming-Maßnahmen ergriffen, um das Überangebot an Tonnage und damit einhergehend die schwere Marktlage zu mildern. Die Effekte durch die drei erstgenannten Maßnahmen – mit Ausnahme von Slow-Steaming – dürften langsam auslaufen.

Nach Meinung von Fachleuten werden die Charraten erst 2012 wieder ein auskömmliches Niveau erreichen. Abhängig von den einzelnen Größenklas-

sen hat sich der Container-Zeitchartermarkt folgendermaßen entwickelt:

#### 400 – 900 TEU

In diesem Segment zeigte sich im Berichtszeitraum regional eine uneinheitliche Entwicklung. Der Chartermarkt konnte sich im europäischen Raum nicht so schnell erholen wie in den anderen Regionen, insbesondere im innerasiatischen Feedermarkt. In der zweiten Jahreshälfte 2010 zogen aber die Transitmenngen in der Hamburg-Antwerpen Range für den Weitertransport im Feederverkehr wieder an. Im Ostseeraum wird insbesondere Russland im laufenden Jahr aufgrund der starken Importzuwächse das Vorkrisenniveau erreichen. Der durch die Krise ausgelöste Trend zu größeren Schiffseinheiten bei geringeren Abfahrtsfrequenzen hält unverändert an und spiegelt sich in einem zweigeteilten Chartermarkt wieder. So liegen weiterhin Schiffsgrößen zwischen 500-700 TEU auf bzw. können nur sehr kurzfristig zu nicht auskömmlichen Raten beschäftigt werden. Ein Containerschiff mit einer Ladekapazität von 900 TEU →





**BULKMÄRKTE:** Die Marktlage im Jahresverlauf 2010 war in einigen Größensegmenten der Massengutschiffe außerordentlich volatil.

→ hingegen erzielt derzeit bereits wieder eine Rate von ca. 7.000 USD pro Tag. Die Zeitcharterperioden liegen im Berichtsjahr 2010 wieder bei 6 Monaten, wobei jüngst Optionen aus den Verträgen herausverhandelt werden konnten. Zudem beobachten Marktteilnehmer mit großer Sorge eine Änderung in der Nachfragestruktur. Dadurch, dass die Betreiber von Feederdiensten weiter konsolidieren und die Überseelinien zunehmend selbst im Feedermarkt aktiv sind, sinkt die Anzahl der freien Marktteilnehmer auf der Nachfrageseite.

Fachleute gehen davon aus, dass das derzeit unverändert schwache Niveau nicht vor dem Frühjahr 2011 überwunden werden kann.

#### 1.000 – 4.000 TEU

Der Markt durchschritt in diesem Segment erst Ende des Jahres 2009 die Talsohle. Bis dahin waren die Zeitcharterraten im Vergleich zum Durchschnittswert aus 2008 um bis zu rund 80 Prozent gefallen. Danach setzte eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung ein, die je nach Größenklasse unterschiedlich stark ausfiel. Wurden Anfang des Jahres für ein 1.000-TEU-Schiff noch um die 4.000 USD pro Tag bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff noch um die 4.500 USD pro Tag oder für ein 2.500-TEU-Schiff 5.000 USD pro Tag bezahlt, so wurden Anfang Oktober für ein 1.000-TEU-Schiff 7.000 USD pro Tag für sechs Monate bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff 9.000 USD pro Tag für bis zu sechs Monate oder für ein 2.500-TEU-Schiff ca. 13.000 USD pro Tag für eine Beschäftigung von drei bis zwölf Monaten erzielt. Die 3.000-TEU-Klasse verzeichnete im Jahr 2010 eben-

falls steigende Raten mit tendenziell etwas längeren Zeitcharterabschlüssen. Während diese Einheiten zum Jahresanfang ca. 6.000 USD pro Tag für eine Beschäftigung von sechs bis zwölf Monaten verbuchten, konnten im Herbst Abschlüsse in Höhe von 19.000 USD pro Tag für bis zu zwölf Monate erreicht werden. Am stärksten konnten die Raten für Schiffseinheiten mit einer Stellplatzkapazität um 4.000 TEU zulegen. Ausgehend von 6.500 TEU pro Tag zu Jahresbeginn lagen die Raten in diesem Größensegment Anfang des vierten Quartals 2010 bei 24.000 USD pro Tag für eine Charterdauer von zwölf bis vierundzwanzig Monaten.

Beobachter gehen davon aus, dass der Markt über den Jahreswechsel auf dem aktuellen Niveau verharren und erst im Frühjahr 2011 weiter an Dynamik gewinnen wird.

#### BULKSCHIFFFAHRT

Die erste Jahreshälfte 2010 war durch stabile Märkte und ein festes Ratenniveau gekennzeichnet, das nur kurzfristig durch das chinesische Neujahrsfest eingetrübt wurde. Im Verlauf des Sommers gingen die Raten plötzlich auf Talfahrt. Diese Marktentwicklung spiegelt sich auch im Baltic Dry Index wieder, der die wichtigsten Bulkcarriermärkte zusammenfasst. Nachdem der Index Anfang Juni ein Jahreshoch von ca. 4.041 Punkten erreichte, rutschte das Niveau bis Mitte Juli auf 1.700 Punkte.

Von diesem Einbruch war insbesondere das Capesize-Segment betroffen. Hier lagen die Raten kurzfristig bei ca. 12.000 USD pro Tag und damit sogar knapp unterhalb der Handysize-Bulker. Die



Foto: Hasenpusch

trockenen Massengutmärkte waren Ende August wieder aufwärts gerichtet und zeigten sich bis Mitte September auf stabilem Niveau. Maßgeblich für die positive Entwicklung ist der enorme chinesische Importbedarf an Rohstoffen, der durch das im vergangenen Jahr aufgelegte Konjunkturprogramm weiter beflügelt wird. Allerdings ist damit eine starke Abhängigkeit verbunden, die sich insbesondere im laufenden Jahr unmittelbar auf die Ratenentwicklung niederschlug. Insgesamt konnten bis Ende September 2010 die Zeitcharterraten für Massengutschiffe (excl. Capesize-Bulker) gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt um ca. 40-50 Prozent erhöht werden. Derzeit erzielen Handysize-Bulker für eine Einjahresbeschäftigung



Foto: Hamburg-Süd

„SANTA ANNA“: Der Bulkarrier ist von Rudolf A. Oetker im Fahrgebiet zwischen Europa und Südamerika eingesetzt.

etwa 16.000 USD pro Tag, Panamax-Schiffe ca. 26.000 USD pro Tag, während Capesize-Bulker mit ca. 36.000 USD pro Tag bewertet werden.

Die im Vergleich zu den anderen Schifffahrtssegmenten positive Marktlage in der Bulkerfahrt hat zusammen mit den ansteigenden Raten zu einer massiven Ausweitung an Neubaufträgen geführt, die zukünftig den Markt belasten werden. Nach Angaben von Clarksons wurden bis Ende September 2010 ca. 700 Einheiten bestellt. Damit beläuft sich gemessen an der Tragfähigkeit das Verhältnis des aktuellen Auftragsbuches an der fahrenden Flotte auf ca. 54 Prozent, wobei diese Höhe je nach Größenklasse variiert. Um die große Anzahl neuer Bulker auffangen zu können, muss sich die starke Nachfrage nach Rohstoffen auf dem hohen Niveau stabilisieren bzw. weiter steigen.

Insgesamt wird das Jahr 2010 noch als relativ zufrieden stellend bezeichnet. Branchenkenner gehen überwiegend davon aus, dass sich die Marktlage in den Jahren 2011 und 2012 aufgrund der hohen Anzahl abzuliefernder Neubauten verschlechtern wird. Andererseits gibt es auch Meinungen, dass das durchschnittliche Niveau der Charterraten des Jahres 2010 auch im nächsten Jahr wieder erreicht werden kann. Grundsätzlich zeichnen sich die Bulkermärkte auch zukünftig durch große Volatilität aus.

### MULTIPURPOSE-SCHIFFFAHRT

Generell sind Multipurpose-Schiffe durch eine hohe Einsatzflexibilität und ihre Fähigkeit, 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. Bislang ist dieses Segment mit relativ stabilen Charterraten deutlich besser durch die Krise gekommen als die Container- und Tankschifffahrt. Allerdings gehen Marktteilnehmer davon aus, dass sich die Marktlage aufgrund der für die kommenden zwei Jahre anstehenden Neubauablieferungen im Bereich Stückgut- und Mehrzweckfrachter mit eigenem Ladegeschrir deutlich verschlechtern wird.

Der Bereich Bulk/ Papier/ Holzfahrt befindet sich in der kleineren und mittleren Fahrt mit Schiffsgrößen zwischen 4.000 und 12.000 Tonnen in einer Konsolidierungsphase. Trotz stabiler bzw. leicht steigender Raten, die bei Schiffen mit Ladegeschrir besser ausfallen, ist es häufig noch nicht möglich, die volle Tilgung zu erwirtschaften.

### KÜHLSCHIFFFAHRT

Aktuell verschiffen weltweit über 1.100 Kühlschiffe tropische und subtropische Früchte, Gemüse, Fleisch und Fisch als typische Kühlschiffsladung zu den →



→ Märkten. Der seewärtige Handel, der von traditionellen Kühlfrachtern sowie Containerschiffen mit Kühlcontainern durchgeführt wird, wird jährlich auf über 80 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 Marktsituation in der traditionellen Kühlschiffahrt angesichts des sehr geringen Bestellbestandes relativ besser eingeschätzt als in der Containerschiffahrt, die aktuell sehr niedrige Ergebnisse im Vercharterungsmarkt verzeichnet.

### KÜSTENSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2010 hat sich die Marktlage im Bereich Küstenschiffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2.000 und 8.000 tdw im Vergleich zum Vorjahr um ca. 25 bis 30 Prozent gebessert. Maßgeblich zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die anziehenden Ladungsvolumina. Im Zuge der Reaktivierung der Hochöfen und der damit verbundenen Erhöhung der Stahlproduktion ergab sich ein Anstieg der Transporte von Rohmaterial sowie von Fertigprodukten.

Im Bereich Getreide und Düngemittel verzeichneten die Marktteilnehmer eine Erhöhung der Verschiffungsmengen auf annähernd „normales“ (Vorkrisen-)Niveau, wobei die Frachtraten noch nicht auskömmlich sind. Zudem erschwerte der schwankende Dollarkurs die Kalkulationen. Aufgrund der großen Anzahl von Schiffen im Segment bis 4.000 Tonnen liegt hier das Frachtratenniveau niedriger als bei der größeren Tonnage. Insgesamt ist die zur Verfügung stehende Flotte gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant geblieben. Experten gehen davon aus, dass weniger Neubauten auf den Markt kommen.

Zukünftig hängen notwendige Ratensteigerungen von der Entwicklung der Überkapazitäten und des Ladungsaufkommens ab.

### TANKER-MARKT

Der Tankermarkt hat sich 2010 weitestgehend auf dem schon schlechten Niveau von 2009 bewegt, allerdings gab es im Verlauf des Sommers noch weitere Rückschläge zu verzeichnen. Hier drückte vor allem die Rückführung der VLCC-Tanker, die vorher aus dem Markt genommen wurden, um sie als schwimmende Lagerstätten für Rohöl zu nutzen, auf die bereits angespannte Angebotssituation und damit auf die Ratenlage. Experten gehen davon aus, dass die Märkte in der Tankschiffahrt weiterhin durch die hohe Anzahl abzuliefernder Neubauten unter Druck stehen werden.



Foto: Finnlines

**FÄHREN:** Im Ostseegebiet hat sich das Marktumfeld infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise deutlich verschlechtert.

### EUROPÄISCHE CHEMIKALIENTANKSCHIFFFAHRT

Die Nachfrage im europäischen Tankschiffahrtsmarkt für Chemikalien hat sich im laufenden Jahr 2010 deutlich erholt, wobei das Vorkrisenniveau nach dem drastischen Rückgang der Chemieproduktion um gut 11 Prozent im vergangenen Jahr (Angaben des European Chemical Industry Council) noch nicht wieder erreicht werden kann. Auf der Angebotsseite führt die unverändert hohe Anzahl von Neubauablieferungen zu einem Aufbau an Transportkapazitäten.

Der Anteil der Schiffe mit beschichteten Ladungstanks, die insbesondere von neuen Marktteilnehmern in Fahrt gesetzt werden, hat sich weiter erhöht. Infolge des massiven Kapazitätszuwachses ist die Auslastung der Flotte insgesamt deutlich gesunken, wobei sich die Situation bei einzelnen Marktteilnehmern sehr unterschiedlich darstellt.

Die derzeitigen Marktbedingungen stellen für die Chemikaliëntankerreederei eine große Herausforderung dar. Bei dem aktuellen Frachtratenniveau ist es für die Schifffahrtsunternehmen nicht möglich, auskömmliche Renditen zu erzielen. Zudem zeichnen sich immer schärfer Altersrestriktionen durch die Ablader ab, die die Unternehmensergebnisse weiter negativ beeinflussen. Insgesamt wird die Ergebnissituation derzeit als unbefriedigend bezeichnet.

Für das kommende Jahr rechnen die Marktteilnehmer nicht mit einer durchgreifenden Änderung der Marktsituation. Die chemische Industrie erwar-

tet lediglich ein moderates Wachstum, so dass die Auslastung der Produktionsanlagen demnach das ursprüngliche Niveau vor Kriseneintritt noch nicht wieder erreichen wird.

#### PRODUKTENTANKER

Bei den Produktentankern zeigte der Markt, nachdem dieser infolge der Wirtschaftskrise massiv unter Druck geraten war, auch im Jahr 2010 wenig Aktivität. Unverändert belasten die hohen Neubauströme, die von Experten netto nach Verschrottungen auf 11 Prozent geschätzt werden, das Marktgleichgewicht. Die Raten verharrten daher weiterhin auf niedrigem Niveau. Marktteilnehmer rechnen erst im Jahr 2012 mit einer Besserung, wenn der Zulauf an Neubauten deutlich zurückgehen wird.

#### KREUZFAHRTMARKT

Der Kreuzfahrtmarkt befindet sich in Deutschland ungebrochen auf Wachstumskurs. Im Jahr 2009, das von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt war, legte das Passagieraufkommen wie in den Vorjahren im zweistelligen Bereich zu und

durchbrach erstmals die Millionenmarke bei den Fahrgästen. Auch für das laufende Jahr 2010 wird ein zweistelliges Wachstum erwartet. Deutschland festigt damit hinter den USA und Großbritannien die dritte Position im weltweiten Kreuzfahrtmarkt. Experten erwarten für das kommende Jahr eine Fortsetzung der positiven Entwicklung.

#### FÄHRSCHIFFFAHRT

Die deutsche Fährschiffahrt zeichnet sich durch beachtliche Passagierzahlen aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nutzen jährlich rund 30 Millionen Passagiere Fährverbindungen innerhalb Deutschlands bzw. mit Häfen im Ausland. In Deutschland werden jährlich über 17 Millionen Fahrgäste zwischen Inseln und Festland befördert. Mehr als 12 Millionen Passagiere werden auf den Verkehren außerhalb deutscher Häfen verzeichnet, wobei im Ostseegebiet mit weitem Abstand die meisten Personenüberfahrten registriert werden.

Die deutsche Inselfahrt verbuchte nach starken Zuwächsen im Jahr 2009 für das aktuell laufende Jahr 2010 vor allem aufgrund des langen →

**BULKERBOOM:** Nach Tragfähigkeit beträgt das Verhältnis des aktuellen Auftragsbuches an der fahrenden Flotte ca. 54 Prozent.







**SCHLEPPER:**  
Die Seehafenassistentz befindet sich unverändert unter großem Druck.

→ und harten Winters leicht rückläufige Personen- und Fahrzeugbeförderungen. Die Marktteilnehmer blicken allerdings weiterhin optimistisch in die Zukunft und erwarten eine anhaltend stabile Entwicklung in den Inselversorgungsverkehren. Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Trend zum Urlaub „vor der Haustür“, von dem die Inseln in Nord- und Ostsee deutlich profitieren. Im Ostseegebiet hat sich das Marktumfeld infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise drastisch verschlechtert.

Die Transportmengen im Frachtmarkt sind im Jahr 2009 um über 20 Prozent zurückgegangen. Aufgrund der verbesserten wirtschaftlichen Lage in den Ostseeanrainerstaaten zeichnet sich für die ostseequerenden Fährverkehre für 2010 eine leichte Aufwärtsbewegung in den Beförderungsleistungen ab, die je nach Route und Güterart uneinheitlich ausfällt. In den ersten acht Monaten 2010 verzeichneten die Frachttransporte ein marginales Wachstum, während die Pkw- Beförderungen nochmals geringfügig sanken. Damit liegt das Ladungsaufkommen weit unter dem Vorkrisenniveau.

Die Beförderungszahlen im Passagierbereich stagnieren. Marktteilnehmer haben infolge des massiven Rückgangs des Frachtvolumens auf einigen Linien die Angebotsseite durch Außerbetriebnahmen von Fähren sowie Zusammenlegungen von Fahrplänen reduziert. Die Frachtraten konnten teilweise stabilisiert werden, befinden sich aber noch nicht auf auskömmlichem Niveau. Das Kostensenkungspotential wurde zu Beginn der Krise weitgehend ausgeschöpft. Marktteilnehmer schätzen, dass das Ergebnis im Vergleich zum historischen Tiefstand im Vorjahr merklich besser ausfällt. Allerdings reicht die Ertragslage noch nicht für Investitionen in neue Tonnage aus.

Für 2011 sind die Erwartungen verhalten. Experten rechnen mit einem moderaten Wachstum der Fährverkehre. Eine auskömmliche Ertragslage wird sich erst ergeben, wenn die Märkte weiter anziehen und notwendige Anpassungen der Frachtraten vorgenommen werden. Mittelfristig müssen sich die

Marktteilnehmer auf deutlich höhere Bunkerkosten einstellen, die sich mit der Verpflichtung gem. MARPOL Annex VI zum Einsatz von Marine Gasöl (Schiffsbunker mit einem Schwefelgehalt von 0,1 Prozent) ergeben. Experten gehen dann davon aus, dass die höheren Preise für Überfahrten in der Ostsee zu einer massiven Verlagerung von See auf Land führen.

#### ASSISTENZ- UND SCHLEPPSCHIFFFAHRT

Die Seehafenassistentz befindet sich unverändert unter großem Druck. Insbesondere die erhöhte Auslastung der vorhandenen Schiffskapazitäten im Container- und Car Carrier Bereich sowie die Umstellung zu größerer Linientonnage führen bei der Seehafenassistentz in den Haupthäfen zu einem Umsatzrückgang. Experten gehen davon aus, dass sich die Marktsituation voraussichtlich auch im Jahr 2011 nicht wesentlich verbessern wird.

Im Bereich der Seeverschleppungen ist es infolge des Tonnageüberangebots zu einem erheblichen Preisverfall gekommen, der auch durch das sich entwickelnde Geschäft der Offshore-Windenergie-Industrie im Bereich der südlichen Nordsee nicht ausgeglichen werden kann. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung im nächsten Jahr fortsetzen wird.

#### FORSCHUNGSSCHIFFFAHRT

In Deutschland gibt es nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sechzehn Forschungsschiffe, die in den unterschiedlichsten Meeren für biologische, geophysikalische, glaziologische, chemische, ozeanographische und meteorologische Forschungsarbeiten genutzt werden. Ihre Beereederung blieb im Jahr 2010 stabil. Experten gehen davon aus, dass es aufgrund der Ausschreibungspolitik der Bundesregierung in den kommenden Jahren zu einem erheblich steigenden Preisdruck bei

**LANGSAME ERHOLUNG:** Nach einem bis zu 80-prozentigen Einbruch der Charraten haben sich viele Containermärkte noch nicht wieder erholt.







# Welthandelsflotte: Starkes Wachstum

Innerhalb der letzten vier Jahre hat die Welthandelsflotte um gut 30 Prozent zugelegt und besteht zur Jahresmitte 2010 aus ca. 1.292,9 Mio. tons deadweight (tdw).

Im Vergleich zum Vorjahr legte die Tonnage nach Angaben des Bremer Instituts für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) um 10,3 Prozent zu und setzte damit das kräftige Wachstum aus den vergangenen Berichtszeiträumen in erhöhtem Tempo fort.

Getragen wird diese Entwicklung von dem hohen Neubauzustrom. Von Mitte 2009 bis Mitte 2010 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 133,9 Mio. tdw in Fahrt gekommen. Im Vorjahreszeitraum waren es mit 105,6 Mio. tdw noch deutlich weniger. Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 30,7 Mio. tdw abgewrackt. Obleich die Abwrackungsaktivitäten seit Ausbruch der Weltwirtschaftskrise deutlich zugenommen haben und das Volumen in diesem Berichtszeitraum knapp dem vierfachen Wert aus 2007/2008 entspricht, ergibt sich ein neuer Nettohöchstzuwachs von 103,2 Mio. tdw.

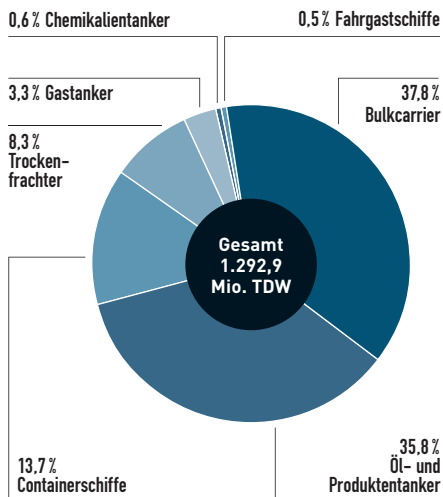
## Der Flottenmix

Die Bulkcarrierflotte wuchs zusammen mit der Flotte der Erz-/Ölfrachter gegenüber Mitte 2009 um 16,9 Prozent auf eine Gesamttragfähigkeit von 488,9 Mio. tdw. Damit hält sie mit 37,8 Prozent (Vorjahr: 35,7) erstmals den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Dieser Flottenanteil wird sich aufgrund des hohen Bestellbestandes an Massengutfrachtern in den nächsten Jahren noch deutlich vergrößern, sofern die Aufträge wie im Orderbuch zur Jahresmitte 2010 aufgeführt realisiert werden.

Auf Rang zwei der größten Schiffstypen folgt nun die Öltankertonnage, die um 8,1 Prozent auf 463,5 Mio. tdw zugenommen hat. Ihr Flottenanteil beläuft sich auf 35,8 (Vorjahr: 36,9) Prozent. Die Containerschiffstonnage verzeichnete von Mitte 2009 bis Mitte 2010 eine Zunahme von 7,7 Prozent auf 177,3

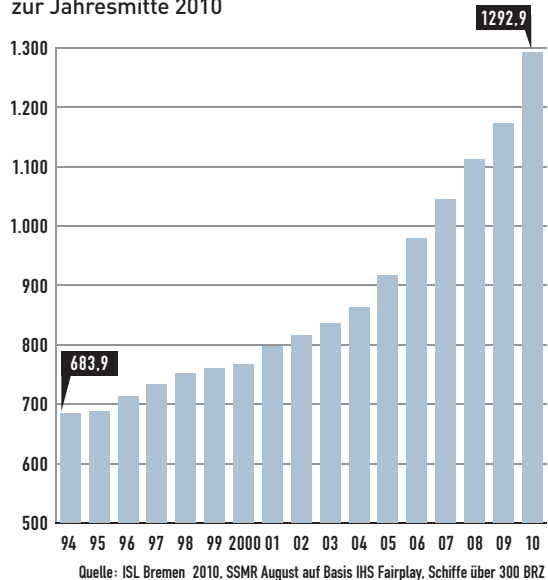
## WELTHANDELSFLOTTE nach Schiffstypen

zur Jahresmitte 2010



## WELTHANDELSFLOTTE in Mio. TDW

zur Jahresmitte 2010



Mio. tdw. Trotz dieses Wachstums verringerte sich der Anteil leicht auf 13,7 (Vorjahr: 14,0) Prozent. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro-Ro-Schiffe hat von 9,1 Prozent auf 8,3 Prozent abgenommen.

Recht unterschiedlich ist die Altersstruktur bei den Schiffstypen: Die Massengutfrachter weisen einen großen Anteil an älterer Tonnage auf. Hier besteht in den kommenden Jahren ein hohes Abwrackungspotential. Während die über 15 Jahre alte Tonnage bei den Bulkcarriern einen Anteil von 34 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 14 Prozent. Die Öltankertonnage kommt auf einen günstigen Anteil von 18 Prozent an älterer Tonnage.

### Der Flaggenmix

Die Welthandelsflotte fährt aktuell unter mehr als 170 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 IHS 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 21,8 Prozent an erster Position vor Liberia mit 11,2 Prozent. An dritter Stelle folgt die Flagge der Marshallinseln mit einem Tonnageanteil von 6,2 Prozent vor nun Hongkong mit 5,9 Prozent. Die Bahamas, Singapur und Griechenland nehmen mit jeweils 5,1 Prozent, 4,7 Prozent und 4,6 Prozent die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge verzeichnet nach dieser an der Flaggenführung und Bruttoreaumzahl der Schiffe ausgerichteten Statistik eine leichte Abnahme des Flaggenanteils

auf nun 1,7 (Vorjahr: 1,9) Prozent und bleibt damit unverändert auf dem 13. Rang.

### Die Welthandelsflotte nach Eignern

Die Welthandelsflotte teilt sich Mitte des Jahres 2010 auf Eigner aus über 130 Ländern auf (Schiffe über 1.000 BRZ). An der führenden Position stehen die japanischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte von 14,7 Prozent vor griechischen Schifffahrtsunternehmen mit 13,0 Prozent. Die deutsche Handelsflotte folgt mit 9,3 Prozent unverändert auf dem dritten Rang vor China mit 7,7 Prozent. Die nächsten Plätze belegen die USA mit einem Anteil von 4,1 Prozent, Norwegen und Südkorea mit jeweils 3,5 Prozent. Von diesen Top 7-Handelsflotten weist China absolut und relativ mit einer Rate von 12 Prozent das stärkste Wachstum gegenüber dem Vorjahr auf. Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein. Nach dieser Statistik werden von den Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 34 Prozent und vom europäischen Wirtschaftsraum 38 Prozent der Welthandelsflotte kontrolliert.

Im Containersegment bleiben deutsche Reedereien unangefochten auf der Spitzenposition. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 35,0 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 auf Platz fünf und sechs. Die Japaner stehen an der Spitzenposition der übrigen kontrollierten Trockengutfrachter. Deutsche Reeder belegen hier unverändert den vierten Platz. ...





**ARBEITSPLÄTZE DURCH ZULIEFERUNG:**  
Auch bei Neubauten wie hier in  
Korea findet ein wichtiger Teil der  
Wertschöpfung in Deutschland statt.



# Deutlich weniger Neubaufträge

Nach dem Allzeithoch Ende des dritten Quartals 2008 ging der weltweite Bestellbestand kontinuierlich zurück und umfasste nach Angaben von IHS Fairplay zur Jahresmitte 2010 insgesamt 6.901 Handelschiffe mit 279,7 Mio. BRZ.

Diese Zahlen entsprechen dem bereits hohen Niveau von Mitte 2007. Im Berichtszeitraum war der Neubaumarkt gekennzeichnet durch fallende Preise und eine stark Zurückhaltung bei Neubaufträgen. Im Verlauf des ersten Halbjahres 2010 ergab sich eine Trendwende. Die Nachfrage nach Neubauten erholte sich und die Neubaupreise fingen wieder langsam an zu steigen. Der Investitionswert der neuen Aufträge im Jahr 2010 liegt derzeit mit ca. 36 Mrd. USD bereits ein Drittel über dem Gesamtjahreswert aus 2009. Hauptinvestoren sind griechische Reedereien mit einem Marktanteil von 21 Prozent sowie chinesische Schifffahrtsunternehmen mit einem Anteil von 18 Prozent.

## Auftragsvergabe

Die Schiffbauindustrie verbuchte nach den Angaben von IHS Fairplay von Mitte 2009 bis Mitte 2010 ca. 1.172 Aufträge für Handelsschiffe mit 46,7 Mio. BRZ. Wenngleich die Nachfrage damit gegenüber dem sehr schwachen Vorjahreswert um knapp 40 Prozent gestiegen ist, liegt sie weiterhin auf niedrigem Niveau.

Die in den Boomzeiten platzierten Neubauschiffe strömen nun vermehrt auf den Markt und übersteigen gemessen an der Bruttoreaumzahl das Volumen der Auftragsengänge um das Zweifache. Der Auftragsmix hat sich weiter zu den Massengutfrachtern verschoben. Mit 63 Prozent stellten diese den Großteil der Neubaufträge im Berichtszeitraum dar, gefolgt von Öl- und Produktentankern mit 27 Prozent und Containerschiffen mit lediglich 2 Prozent.

Chinesische Werften konnten ihren Marktanteil aufgrund der hohen Nachfrage im Massengutbereich, insbesondere aus dem Inland, mit 707 Aufträgen mit 21 Mio. BRZ von 39 auf 45 Prozent erhöhen. Südkorea liegt unverändert mit einem Anteil von 36 Prozent der weltweit in 2009/2010 geordneten Schiffe an der zweiten Position vor Japan mit 12 Prozent. Auf den nachfolgenden Plätzen rangieren die Werften der Philippinen, Taiwans und Vietnams.

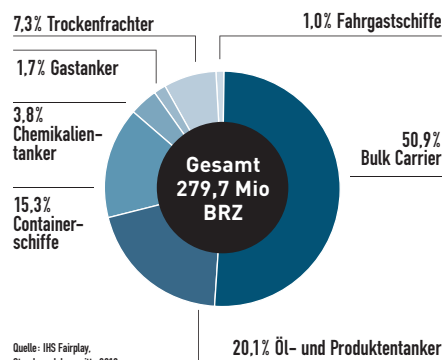
## Produktion

Weltweit erhöhten die Werften die Neubauproduktion gegenüber dem Vorjahreswert nochmals um 20 Prozent und erreichten damit einen neuen Höchststand. Von Jahresmitte 2009 bis Jahresmitte 2010 expandierte das Ablieferungsvolumen auf 2.285 Handelsschiffe mit rd. 83 Mio. BRZ. Diese Ausweitung ist hauptsächlich auch hier auf den Massengutbereich zurückzuführen, dessen Marktanteil von 21 auf 39 Prozent gestiegen ist. Öl- und Produktentanker waren mit 23 Prozent und Containerschiffe mit einem Anteil von 16 Prozent am Ablieferungsvolumen beteiligt. Die chinesischen Werften übernehmen mit knapp 29 Mio. BRZ und einem Anteil von 35 Prozent erstmals die führende Rolle und haben damit ihre Kapazitäten innerhalb eines Jahres nahezu verdoppelt.

Im vergangenen Berichtszeitraum lag die Volksrepublik mit einem Anteil von 23 Prozent noch auf Rang drei. Südkorea hält die Produktion gegenüber dem Vorjahr konstant und rangiert nun mit ei- →

## WELTAUFTRAGSBESTAND NACH SCHIFFSTYP

Angaben in Prozent



Quelle: IHS Fairplay, Stand zur Jahresmitte 2010



→ nem Anteil von ebenfalls 35 Prozent auf Platz zwei vor Japan mit 24 Prozent. Deutschland rutscht mit einem Anteil von 1 Prozent auf Rang fünf.

### Auftragsbestand

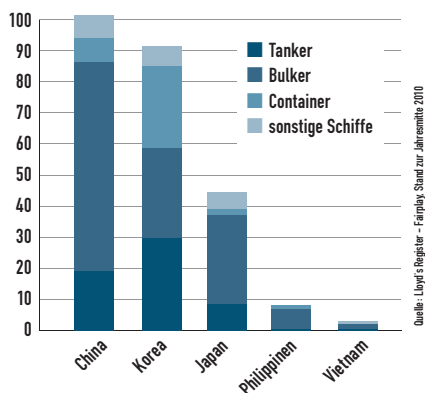
Nach der bisher vorliegenden Schiffbaustatistik von IHS Fairplay hat sich der Auftragsbestand von Handelsschiffen zwischen Mitte 2009 und Mitte 2010 um 52,0 Mio. BRZ auf 279,7 Mio. BRZ reduziert. Die Massengutschiffe machten daran 51 (Vorjahr: 46) Prozent, die Öl- und Produktentanker 20 Prozent und Containerschiffe 15 Prozent aus. Auch an dieser weltweiten Auftragslage ist der Schiffbaustandort China mit 2.900 Handelsschiffen mit 106 Mio. BRZ, entsprechend einem Anteil von 38 Prozent, führend beteiligt und verdrängt Südkorea mit einem Anteil von 35 Prozent auf den zweiten Rang.

Damit hat China sein politisches Ziel, die größte Schiffbaunation bis 2015 zu werden, weitaus früher erreicht. Japan liegt mit 17 Prozent am Weltorderbuch an dritter Position. Dahin-

ter folgen Werften von den Philippinen, aus Vietnam, Indien und Taiwan. Deutschland liegt mit 0,6 Prozent auf Rang 10. Insgesamt entfallen auf ostasiatische Werften über 90 Prozent des Weltauftragsbestands, westeuropäische Schiffbauländer halten am Weltorderbuch einen Anteil von 1,7 (Vorjahr: 1,9) Prozent. Im Containersegment hat sich das Auftragsbuch global um 45 Prozent deutlich reduziert. Zur Jahresmitte 2010 befanden sich 622 Einheiten mit einer Kapazität von insgesamt 3,69 Mio. Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 5,35 Mio. TEU), darunter 167 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.999 TEU, 70 Schiffe zwischen 5.000 und 7.499 TEU und 204 Schiffe mit über 7.500 TEU.

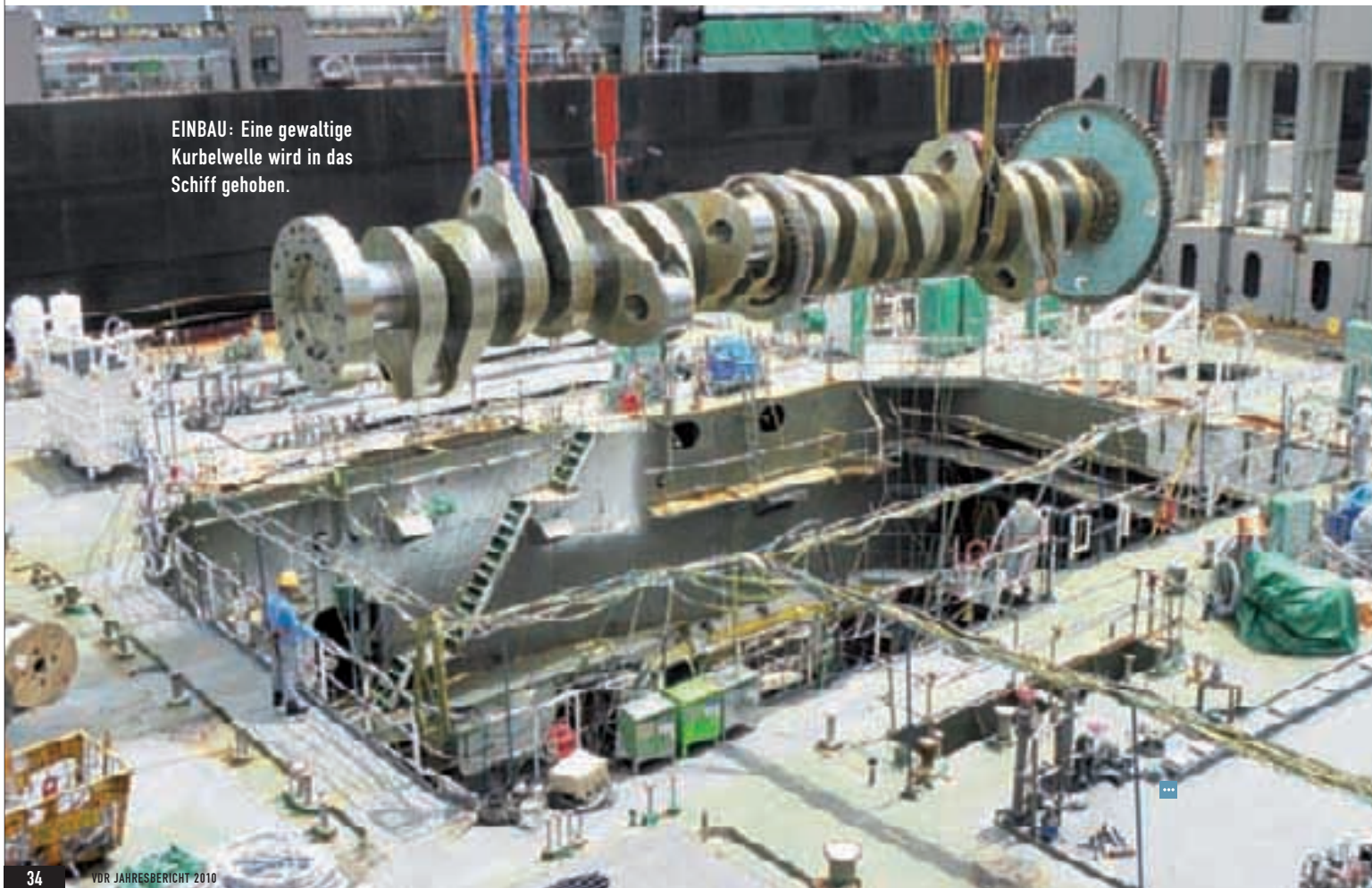
### TOP 5 SCHIFFBAUNATIONEN

nach Schiffstypen; in Mio. BRZ



### Aktivitäten der Auftraggeber nach Ländern

Am Auftragsbestand zur Jahresmitte 2010 von 6.901 Handelsschiffen sind nach Angaben von IHS Fairplay's Schiffbaustatistik Besteller aus über 70 Ländern beteiligt. Demnach haben griechische Auftraggeber mit



**EINBAU:** Eine gewaltige Kurbelwelle wird in das Schiff gehoben.



**EINBAU:** Die korrekte Montage aller Antriebsteile entscheidet über Effizienz.

Fotos: Hamburg-Süd

36,8 Mio. BRZ, was 13,2 Prozent der Weltauftragslage entspricht, den größten Anteil, gefolgt von nun China mit 11,2 Prozent, Japan mit 10,4 Prozent und Deutschland mit 9,8 Prozent.

Dahinter befinden sich die Bestellländer Südkorea, Taiwan und die Türkei. Im Marktsegment der Containerschiffe bleiben deutsche Reedereien mit einem Anteil von 32,4 Prozent unverändert die größten Auftraggeber, gefolgt von China mit 9,1 Prozent.

### Ausblick

Nachdem in der ersten Jahreshälfte 2010 verstärkt Aufträge für Massengutfrachter platziert wurden, werden seit Juli auch einige größere Bestellungen im Containerbereich verzeichnet. Inwieweit sich der Nachfragetrend insgesamt fortsetzt, hängt von der Entwicklung der Neubaupreise, den Engagements der schiffsfinanzierenden Banken sowie der weiteren Entwicklung der Schiffahrtmärkte

ab. Letztere werden unter anderem auch von der Entwicklung der Angebotsseite beeinflusst. Da die Ablieferungen bislang hinter dem planmäßigen Volumen aus dem Orderbuch zurückliegen, bleibt die Entwicklung der tatsächlichen Neubaugänge weiterhin schwierig einzuschätzen.

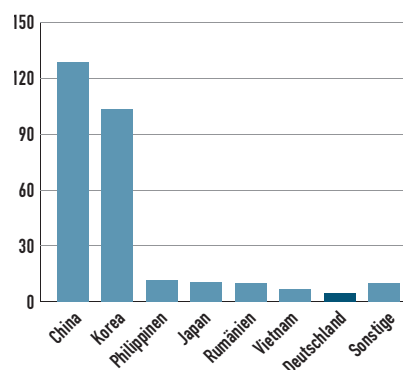
Nach Angaben des ISL blieben die Fertigstellungen im Jahr 2009 insbesondere im Container- und im Bulksegment um ca. 38 Prozent hinter dem ursprünglichen Ablieferungsprogramm zurück.

In der ersten Jahreshälfte 2010 betrug das abgelieferte Neubaugesamte 47 Mio. BRZ. Im Vergleich dazu zeigen die für die verbleibenden sechs Monate 2010 planmäßig anstehenden Fertigstellungen von ca. 74 Mio. BRZ einen Überhang. Dadurch dürfte es auch im

Jahr 2010 zu weiteren Verzögerungen kommen, es sei denn, dass die Schiffbaunationen ihre Produktion nochmals deutlich ausweiten können. Dies bleibt abzuwarten.

### DEUTSCHES AUFTRAGSBUCH

nach Schiffbauländern; in Mio BRZ



Quelle: Lloyd's Register - Fairplay, Stand zur Jahresmitte 2010









# Internationale Schifffahrt und Handel

- 38 Iransanktionen
- 40 Arktispolitik
- 44 Handelspolitik, Marktzugang
- 46 Piraterie
- 49 Incoterms





Foto: Jean-Pierre Bazard

# Iran-Sanktionen

Für zeitweilig große Verunsicherung in der Schifffahrt sorgten die Sanktionen, die die Europäische Union im Juli 2010 gegen den Iran verhängt hat.

Mit den Sanktionen soll der Iran von seinem Nuklearprogramm abgebracht werden. Die EU-Sanktionen bestehen aus einem Maßnahmenpaket, das Einschränkungen im Bereich Handel, Finanzdienstleistungen, Energie und Verkehr vorsieht. Zusätzlich hat die EU die Liste von benannten Mitarbeitern bestimmter Einrichtungen, wie auch dem iranischen Schifffahrtsunternehmen IRISL, denen die Einreise in die EU verweigert und deren Vermögen sowie Unternehmensvermögen eingefroren werden, erweitert. Problematisch war, dass zwischen der Ankündigung der neuen Sanktionen und deren Bekanntmachung Monate verstrichen, in denen zum Teil große Rechtsunsicherheit herrschte.

Der VDR setzt sich insbesondere über seinen europäischen und auch seinen internationalen Verband dafür ein, dass Rechtsklarheit erreicht wird und es zu einer praxisgerechten Ausgestaltung der Durchführungsvorschriften für die Schifffahrt kommt.

Für die Schifffahrt sind insbesondere die folgenden Bestimmungen relevant:

- Der Verkauf, die Lieferung oder die Weitergabe von wesentlichen Ausrüstungen oder Technolo-

gien durch Staatsangehörige der Mitgliedstaaten oder über das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten oder unter Benutzung von der Hoheitsgewalt der Mitgliedstaaten unterstehenden Schiffen ist unabhängig davon, ob sie ihren Ursprung im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten haben oder nicht, verboten, wenn sie für die folgenden Schlüsselbranchen der Öl- und Erdgasindustrie im Iran oder für iranische oder im Eigentum Irans stehende Unternehmen, die außerhalb Irans in diesen Branchen tätig sind, bestimmt sind: Raffination, Flüssigerdgas, Exploration und Produktion.

- Geldtransfers von und nach Iran ab 10.000 Euro sind mitteilungspflichtig, ab 40.000 Euro genehmigungspflichtig.
- Sämtliche Gelder und wirtschaftlichen Ressourcen, die sich im Besitz, im Eigentum, in der Verfügungsgewalt oder unter direkter oder indirekter Kontrolle der Islamic Republic of Iran Shipping Line (IRISL) befinden, werden eingefroren. Die Verpflichtung, die wirtschaftlichen Ressourcen von bezeichneten Einrichtungen der Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) einzufrieren, erfordert ausdrücklich nicht die Beschlagnahme

oder das Festhalten von Schiffen, die im Eigentum dieser Einrichtungen stehen, oder der Fracht dieser Schiffe, sofern diese Fracht Dritten gehört, und es erfordert auch nicht das Festhalten der von ihnen unter Vertrag genommenen Mannschaft (Durchführungsverordnung Nr. 668/2010).

- Die Bereitstellung von Versicherungen und Rückversicherungen an iranische Einrichtungen oder an in ihrem Namen oder auf ihre Anweisung handelnde Personen oder Einrichtungen oder an in ihrem Eigentum stehende oder von ihnen – auch durch unerlaubte Mittel – kontrollierte Einrichtungen ist verboten.
- Die Bereitstellung von Bunkerdiensten oder Schiffsversorgungsdiensten oder anderen Wartungsdiensten durch Staatsangehörige der Mitgliedstaaten oder von den Gebieten aus, die der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterstehen, für iranische oder vom Iran beauftragte Schiffe, einschließlich gecharterter Schiffe, ist verboten, sofern Informationen vorliegen, die hinreichende Gründe für die Annahme liefern, dass die Schiffe Artikel befördern, deren Lieferung, Verkauf, Weitergabe oder Ausfuhr verboten ist.
- Schiffe, die Ladungen aus oder nach dem Iran befördern, unterliegen der Pflicht einer zusätzlichen Vorabmeldung aller Güter, die in einen Mitgliedstaat verbracht werden oder diesen verlassen. Die endgültigen Einzelheiten des Meldeverfahrens sind noch nicht bekannt. Das bestehende Verbot von Lieferung, Verkauf und Weitergabe von Nuklearmaterial, Rüstungsgütern und Gütern mit doppelter Verwendung gilt weiterhin.
- Die Mitgliedstaaten überprüfen in ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich See- und Flughäfen, alle Ladungen auf dem Weg nach oder aus dem Iran, falls sie über Informationen verfügen, die hinreichende Gründe für die Annahme liefern, dass eine Ladung Artikel enthält, deren Lieferung, Verkauf, Weitergabe oder Ausfuhr nach diesem Beschluss verboten ist.
- Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit dem Völkerrecht, insbesondere dem Seerecht, mit Zustimmung des Flaggenstaates die Überprüfung

von Schiffen auf hoher See verlangen, wenn sie über Informationen verfügen, die hinreichende Gründe für die Annahme liefern, dass die Schiffe Artikel befördern, deren Lieferung, Verkauf, Weitergabe oder Ausfuhr verboten ist.

- Bei Überprüfungen beschlagnahmen und entsorgen die Mitgliedstaaten Artikel (sei es durch Vernichtung, Unbrauchbarmachung, Lagerung oder Weitergabe an einen anderen Staat als die Herkunfts- oder Zielstaaten zum Zwecke der Entsorgung), deren Lieferung, Verkauf, Weitergabe oder Ausfuhr verboten ist. Die durch die Beschlagnahme und Entsorgung entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Einführers.

Rechtsunsicherheit bestand zunächst bei der Frage, ob die Vercharterung eines Schiffes an ein gelistetes Schifffahrtsunternehmen nach deutschem Recht strafbar ist. Der Verband hat sich zur Klärung dieser Frage an das Bundeswirtschaftsministerium gewandt. In den Gesprächen wurde deutlich, dass im Falle der Vercharterung eines Schiffs an ein gelistetes Unternehmen grundsätzlich gegen das Bereitstellungsverbot verstoßen wird. Das Ministerium konnte aber überzeugt werden, dass Dritte dadurch nicht zu logistisch und rechtlich unmöglichen Handlungen verpflichtet werden könnten. Dritte könnten lediglich dazu verpflichtet werden, den Sanktionsverstoß so schnell wie möglich und ohne schuldhaftes Zögern abzustellen. Dies bedeutet, dass die bestehenden Schiffsauslieferungsverpflichtungen durch IRISL und die anderen gelisteten iranischen Schifffahrtsunternehmen so schnell wie möglich abzuwickeln sind und die Vercharterer das Schiff im Anschluss umgehend vom Charterer zurückzufordern haben. Vorher ist nach Ansicht des Ministeriums nicht von einem Sanktionsverstoß auszugehen.

Der Abschluss neuer Charterverträge bzw. die Verlängerung bestehender Charterverträge mit den gelisteten Unternehmen ist jedoch verboten. Diese Stellungnahme des Bundeswirtschaftsministeriums steht unter dem Vorbehalt einer abweichenden Einschätzung durch die zuständigen Gerichte und Staatsanwaltschaften. ...



Foto: Daniela Zalcman (L), Nanjing2010 (r)



**ATOMPROGRAMM:** Mit den Sanktionen soll der Iran von seinem Nuklearprogramm abgebracht werden, das wesentlich von Präsident Ahmadinedschad vorangetrieben wird.





# Arktisfahrt

Sibirien, Grönland, Labrador, Nunavut, Northwest Territories, Yukon und Alaska – auch diese arktischen Regionen zählen zu den Fahrtgebieten deutscher Reeder. Das Expeditionsschiff „Hanseatic“ kreuzte im Spätsommer 2010 durch die Nordwestpassage und traf unterwegs die „Bremen“. Die Schwergutfrachter „Beluga Fortitude“ und „Beluga Houston“ transportierten Kraftwerkskomponenten aus Europa durch die Nordostpassage nach Novy Port / Yamburg. Eine neue, exotische Nische öffnet sich für die Schifffahrt.

**B**ei steigenden Rohstoffpreisen wird die Arktisfahrt zunehmen, erleichtert durch den Klimawandel. Sie bleibt aber eine Fahrt mit vor allem bürokratischen Hürden. Russland rechnet für das kommende Jahr mit bis zu einem Dutzend Einfahrten von Handelsschiffen in die Nordostpassage. Die Russische Föderation fördert zur Wirtschaftsentwicklung der Region den Seeweg als Alternative

zum Suezkanal, zum Beispiel mit dem Ausbau der maritimen Infrastruktur und mit einer verstärkten Betätigung russischer Schifffahrtsunternehmen. Zugleich bleibt der Erwerb von Genehmigungen sowie von Eisbrecher- und Schiffsleitdiensten für ausländische Unternehmen beschwerlich und teuer. Staatliche Hürden behindern die Arktisfahrt ausländischer Reedereien insbesondere im russischen Einflussbereich



STRESSTEST: Die arktische Eisfahrt stellt ganz besondere Anforderungen an Mannschaften und Schiffe.

Foto: Daniella Zalcmann (L); Nanking2010 (r.)

mindestens ebenso wie die auf absehbare Zeit weiterhin anspruchsvollen klimatischen Bedingungen.

#### Verpflichtende Anmeldung in Kanada

Auch Kanada strafft sein vergleichsweise leicht zu befolgendes Arktisregime für die Schifffahrt. Seit Juli müssen sich alle Schiffe, die in kanadische Hoheitsgewässer in der Arktis einfahren, bei der kanadischen



TRIUMPH: Die Bremer Reederei Beluga brachte es mit der Arktispassage auf die Seite 1 des britischen „Independent“.

Küstenwache verpflichtend anmelden. Zuvor war die Anmeldung freiwillig. Hintergrund in Kanada ist dabei - neben der Schiffssicherheit - auch seine Haltung zum Status seiner Hoheitsgewässer im Völkerrecht, die international umstritten ist. Jedoch hatten sich auch die Anrainerstaaten der Arktis auf einer Regierungskonferenz im März in Kanada auf eine stärkere Kontrolle der Schifffahrt verständigt. Die Haltung wurde auf einer weiteren Konferenz im September in Russland bekräftigt.

#### IMO-Richtlinien für Schiffe in Polargewässern

Im Dezember 2009 hat die IMO die rund 30-seitigen Richtlinien für Schiffe in Polargewässern verabschiedet, die die Richtlinien für Schiffe in arktischen, eisbedeckten Gewässern von 2002 ersetzen. Sie befassen sich – wie die bisherigen Richtlinien – mit der Bauweise, Ausrüstung, den Betriebsabläufen und dem Umweltschutz in der Polarfahrt. Neu ist die Einbeziehung antarktischer Gewässer und eines noch größeren Gebietes entlang der grönländischen Küste. Die Anforderungen an die Schiffsstabilität bei Wassereintrich und an Ausrüstungsgegenstände wurden erweitert und die Risikomanagementanforderungen ausführlicher gestaltet.

In diesen Neuerungen sehen die Mitgliedstaaten der IMO nur einen Zwischenschritt: Ziel ist, die Richtlinien bis 2012 in einen verpflichtenden, noch weiter gefassten Polarkode zu überführen. Einen kompletten Entwurf samt Neuerungsanschlä- →





**ZUSCHAUER:** Eisbären betrachten neugierig die ersten Handelsschiffe, die den arktischen Verkehr aufnehmen.

→ gen etwa zu Ballastwassermanagement, Rumpfbewuchs und strenger Durchsetzung hat Kanada im November 2009 offiziell vorgelegt. Auch Staaten wie Deutschland, Dänemark, Großbritannien, Neuseeland und Norwegen haben ihre Vorstellungen für einen Pflicht-Polarkode in Eingaben bei der IMO konkretisiert.

#### IMO prüft das Regelwerk

Von Umweltverbänden, die wie die Schifffahrtsverbände als Beobachter an den IMO-Beratungen teilnehmen, liegt ein Katalog von Maximalforderungen vor. In den kommenden zwei Jahren wird also in der IMO das Regelwerk intensiv aus allen Blickwinkeln

geprüft und weiter entwickelt. Weitere Vorschläge stehen zur Diskussion. Die Europäische Union etwa will zum Beispiel zusätzliche Navigationsregeln einführen, Schiffssicherheits- und Umweltstandards in der Arktis weiter verschärfen und feste Schiffsrouten festlegen. Die Vereinigten Staaten von Amerika wollen unter anderem die Lebensrettung in der Arktis und Navigationsmittel verbessern, Verkehrsleitzentralen in besonders riskanten Gebieten einführen und neue Unterwassergeräuschnormen festsetzen. Und auch der Arktische Rat empfiehlt beispielsweise verbesserte Such- und Rettungsdienste, neue Regeln für Passagierschiffe, die Vorhaltung von Nothäfen und verbesserte Kommunikationsmittel für die Schiff-



„EISFREI“: Selbst so genannte „eisfreie“ Gewässer können voller Eisschollen sein.



VORSICHT: Die Navigation in der Arktis setzt besondere Vorsicht und Konzentration voraus.

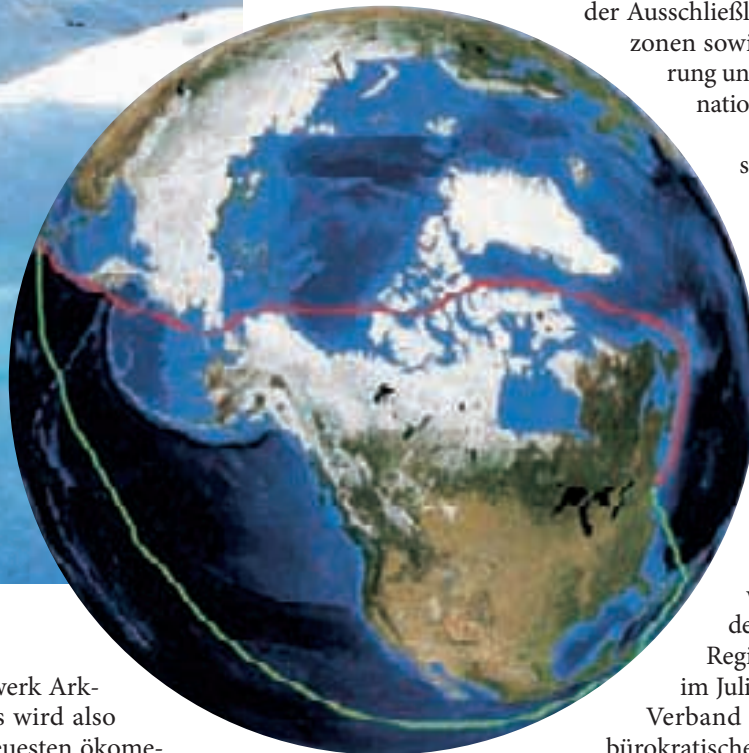


BEGLEITUNG: Deutsches Frachtschiff in Begleitung eines russischen Eisbrechers.



NORD-WEST-PASSAGE:  
New York – Tokio: Nordwestpassage = 14.000 km (rote Linie), via Panamakanal = 18.200 km (grüne Linie)

Foto: Hapag-Lloyd



fahrt. Das Regelwerk Arktis und Antarktis wird also beständig den neuesten ökome-trischen und technischen Entwicklun-gen angepasst werden.

Der VDR bringt sich intensiv in die Beratungen auf internationaler Ebene ein. Vorrangig in der Zielsetzung ist dabei die Wahrung der Freiheit der Meere und eine internationale Herangehensweise, wobei die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hierfür das richtige Forum ist.

### Sicherheit und Umweltschutz gehen vor

Darüber hinaus setzt sich der VDR dafür ein, dass

die Staaten in der Weiterentwicklung des Schiffssi-cherheits- und Umweltschutzstandards für Polarge-wässer auch ihren eigenen Pflichten nachkommen. Dazu zählen zum Beispiel die Gewährleistung einer ausreichenden Kommunikations- und Navigations-infrastruktur, der Ausbau von Such- und Rettungs-diensten, die Vorhaltung von angemessenen Umwelt-schutzkapazitäten, die zügige Festlegung der Ausschließlichen Wirtschafts-zonen sowie die Modernisie-rung und Harmonisierung nationaler Regelwerke.

Für diese Ziel-setzungen wirbt der Verband national und internatio-nal. Auf Initia-tive des VDR hat der inter-nationale Ree-derverband ICS eine Stel-lungnahme zur arktischen Schifffahrt ver-fasst, die bei der IMO eingereicht wurde. Bei den deutsch-russischen Regierungsgesprächen im Juli 2010 forderte der Verband einen Abbau der bürokratischen Hürden für die Arktisfahrt.

Auf einer Konferenz in Kopenhagen in 2010 zur internationalen Schifffahrtspolitik plädierte der Verband für verstärkte Bemühungen, die maritime Infrastruktur, Lebensrettungs- und Suchdienste und Umweltschutzeinrichtungen für die Arktis auszubau-en. Zugleich beteiligt sich der Verband - ebenso wie mehrere Mitgliedsunternehmen - an verschiedenen Forschungsinitiativen, die eine noch sicherere und effizientere Polarfahrt ermöglichen und neue Märkte erschließen sollen.



# Handelspolitik / Marktzugang

Noch immer besteht in vielen Ländern nur ein eingeschränkter Marktzugang, der gerade den Handel über See behindert. Schifffahrtsgespräche und Schifffahrtsabkommen sind wichtige Instrumente, den freien Handel zu ermöglichen.

Foto: Ludovic Courtès



Der Verband setzt sich im Rahmen von bilateralen Schifffahrtsgesprächen insbesondere für einen freien Marktzugang ein. Ein gravierendes Beispiel von Marktzugangsbehinderungen bleibt Algerien. Die algerische Regierung hat Transfers von schifffahrtsbezogenen Einnahmen aus Algerien praktisch unterbunden.

Auf Initiative des VDR hat die deutsche Regierung gegen diesen eindeutigen Verstoß gegen das deutsch-algerische Schifffahrtsabkommen interveniert. Auch das Assoziationsabkommen zwischen der Europäischen Union und Algerien wird hierdurch

verletzt. Der Verband hält eine energische Intervention der EU-Staaten gegen das Vorgehen Algeriens weiterhin für erforderlich.

## Consultative Shipping Group

Zur Durchsetzung gemeinsamer Interessen der wesentlichen Schifffahrtsnationen dient die Consultative Shipping Group. Bei Treffen in Busan, Korea und in den USA erörterten Vertreter von Schifffahrtsverwaltungen aus insgesamt 18 Staaten unter anderem Hinweise auf protektionistische Maßnahmen wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise, bürokratische Hin-



NISCHNIJ NOWGOROD: Ort der letzten deutsch-russischen Schifffahrtsgespräche



HAFEN VON ALGIER: Trotz des regen Betriebs gibt es immer wieder Behinderungen im Handel.

dernisse oder auch die Höhe der Gebühren für die Nutzung des Panama-Kanals. Für den Verband und andere Interessengruppen bieten die Foren stets eine gute Gelegenheit, ihre Standpunkte in allen schiffahrtspolitischen Belangen direkt einzubringen.

Die laufenden Verhandlungen über das Allgemeine Abkommen über den Handel in Dienstleistungen (GATS) haben bislang keine Fortschritte gebracht. Der VDR setzt sich weiterhin für die Einbeziehung der Schifffahrt in das GATS-Abkommen und eine Fortführung der Verhandlungen ein.

Eine sechste Verhandlungsrunde um ein Schifffahrtsabkommen zwischen der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und Indien fand im September 2010 in Neu Delhi statt. Ein endgültiger Vertragsentwurf konnte nicht erzielt werden. Offen geblieben sind Fragen bei der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten und beim Marktzugang für maritime Hilfsdienste.

### Gespräche in Russland

Die deutsch-russischen Schifffahrtsgespräche am 6. und 7. Juli 2010 in Nischnij Nowgorod dienten dem Gedankenaustausch und der Aussprache zu verschiedenen Themen. Die Russische Föderation hat sich in diesen Gesprächen deutlich gegen die Ausweisung weiterer Emissionskontrollzonen ausgesprochen, ohne dass eine vorherige Folgenabschätzung vorgenommen worden ist. Die russische Regierung hat kritisiert, dass vor der Einführung des Schwefelgrenz-

wertes auf 0,1% in Nord- und Ostsee ab 2015 keine Folgenabschätzung in der IMO vor der Beschlussfassung vorgenommen worden ist. In den bilateralen Gesprächen hat der Verband auch die Abfertigungsprobleme in den russischen Häfen angesprochen sowie seine Position zur Arktisfahrt dargelegt.

Ein neues Schifffahrtsabkommen mit Albanien ist im Juni 2010 auf den Weg gebracht worden. Nach langjährigen Verhandlungen haben Deutschland und Albanien einen Schifffahrtsvertrag unterzeichnet, der Klauseln zur Freiheit des Seeverkehrs, Gleichbehandlung in den Häfen, Anerkennung von Papieren, Landgang, Ein- und Durchreise von Seeleuten und freien Devisentransfer sowie Vereinbarungen zu Schiffbruch und Havarien umfasst. Das Abkommen enthält zudem eine Drittflaggenregelung, das heißt, dass es sich nicht nur auf die Schiffe unter deutscher oder albanischer Flagge bezieht, sondern auf alle Schiffe, die von den beiden Vertragsstaaten aus betrieben werden. Außerdem gewährt das Abkommen Niederlassungsfreiheit zur Ausübung und Nutzung von Agentur- und Speditionsdienstleistungen. Das Abkommen muss nun von beiden Staaten ratifiziert werden, um in Kraft zu treten.

Der VDR setzt sich dafür ein, das Netzwerk bilateraler Schifffahrtsabkommen zu erweitern und zu modernisieren. Dabei begrüßt der Verband den Ansatz, bilateralen Schifffahrtsabkommen eine neue Qualität mit einer verstärkten Einbeziehung flaggenstaatlicher Themen zu geben. ...





„TAIPAN“: Die Mannschaft konnte dank umsichtiger Planung nach Kaperung durch die niederländische Marine befreit werden.

# Piraterie: Gefährdete Gebiete deutlich ausgedehnt

Die deutschen Reedereien haben mit Selbstschutzmaßnahmen die Anzahl der erfolgreichen Piratenangriffe reduzieren können. Für die Mannschaften reicht das aber nicht.

Die Anzahl der Pirateriefälle im Jahr 2010 ist weltweit um 20% gesunken. Ein gegenläufiger Trend ist im asiatischen Seeraum, insbesondere im Bereich von Indonesien und im Südchinesischen Meer zu verzeichnen. Insgesamt wurden 597 Besatzungsmitglieder als Geiseln genommen, 16 wurden verletzt und eine Person wurde getötet.

Im ersten Halbjahr 2010 wurden 100 Piraterievorfälle und 27 Entführungen am Horn von Afrika registriert, die somalischen Piraten zugeschrieben werden. Damit entfielen erneut mehr als die Hälfte aller weltweiten Vorfälle und fast alle Entführungen auf den Pirateriebrennpunkt im Seegebiet um Somalia. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es 148 Fälle mit 30 Entführungen. Trotz des Rückgangs der Fallzahlen um ein Drittel reduzierten sich die erfolgreichen Entführungen lediglich um 10%. 2009

benötigten die Piraten noch die doppelte Anzahl von Angriffen gegenüber 2008, um einen Angriff mit einer Entführung abzuschließen. Im Golf von Aden ist mit nur 33 Meldungen in diesem Jahr gegenüber 86 in 2009 ein erheblicher Rückgang der Vorfälle zu verzeichnen. Dieser Rückgang schlug sich auch bei den Entführungen mit 11 in 2010 gegenüber 17 im Vorjahr nieder. Diese Tendenz bestätigt den Sicherheitszuwachs durch die Präsenz der Marineeinheiten und das im Golf von Aden praktizierte erfolgreiche Sicherheitsmanagement.

Im Somali Bassin und im Indischen Ozean wurde dagegen ein Anstieg der Fallzahlen von 44 in 2009 auf 51 in 2010 registriert. Noch stärker war der Anstieg bei den Entführungen. Im ersten Halbjahr 2010 wurden 16 Schiffe entführt; in 2009 waren es lediglich 12. Nach wie vor operieren die Piraten im



**ENGAGEMENT:** Die Deutsche Marine beteiligt sich aktiv an der europäischen Mission ATALANTA, die seit Ende 2008 eingesetzt ist.

Indischen Ozean unter Zuhilfenahme von Mutterschiffen, die kleinere Boote aufnehmen und in weit entfernte Seegebiete transportieren. Sie verfügen inzwischen über eine modernere Ausrüstung und versuchen permanent, ihre Taktik den Abwehrmaßnahmen der internationalen Gemeinschaft anzupassen.

### Marineeinsätze

Als größtes Problem für die im Kampf gegen die Piraterie eingesetzten Marineeinheiten erweist sich nach wie vor die Größe des Operationsgebietes der Piraten in diesem Seegebiet, die eine ausreichende Überwachung analog zu dem Sicherheitsmanagement im Golf von Aden nicht zulässt. So wurde ein Schiff kurz unweit des siebzigsten Längengrades entführt und ein Schiff nahe den Malediven von somalischen Piraten angegriffen. Der Verband Deutscher Reederei hatte sich – gemeinsam mit anderen Reederverbänden – vehement dafür ausgesprochen, dass das Mandat für die Operation ATALANTA verlängert und der Einsatzraum erweitert wird. Dieser Forderung wurde durch die EU-Außenminister zugestimmt und

sowohl eine Verlängerung als auch eine Ausweitung des Gebietes vollzogen.

Im ersten Halbjahr 2010 waren Schiffe deutscher Reedereien weitaus seltener in Piraterievorfällen involviert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dies bestätigt einmal mehr die Zufälligkeit der Betroffenheit der Fahrzeuge bezogen auf die Zugehörigkeit der Reedereien zu bestimmten Ländern.

Es wird sowohl vom Verband als auch von der Bundespolizei empfohlen, alle möglichen Schutzmaßnahmen zu treffen und durchgängig 24 Stunden visuelle Wache und Radar-Wache zu gehen. Es sollte auf kleine Boote geachtet werden, die sich mit großer Geschwindigkeit dem eigenen Schiff nähern. Rechtzeitiges Erkennen der Boote und genaue Bewertung der Lage schafft Handlungsspielraum zur Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung eines erfolgreichen Boardings und Alarmierung der Sicherheitsbehörden. Die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und anderen Behörden auf der Basis praktischer Erfahrungen entwickelten Best Management Practices haben sich als sehr →





Foto: DND

**GEFÄHRDUNG:** Insbesondere kleine und langsame Schiffe mit einem niedrigen Freibord sind von Piraten besonders bedroht.

→ wirksames Instrument zur Abwehr von Piratenangriffen erwiesen.

Auch in dem seit dem 1. Februar 2009 eingerichteten Transit Korridor (Internationally Recommended Transit Corridor IRTC) für Handelsschiffe im Golf von Aden und im Rahmen von Gruppen-Transits muss mit Angriffen somalischer Piraten gerechnet werden. Schiffen, die den IRTC befahren, wird dringend geraten, auch während der Passage alle notwendigen Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um einen möglichen Angriff rechtzeitig zu erkennen und auch abwehren zu können.

### Strafverfolgung von Piraten

Kenia hat den weltweit ersten Piraterie-Gerichtshof eröffnet. Das Nachbarland Somalias will damit den Aufforderungen der internationalen Reedergemeinde und der Europäischen Union nachkommen, die Anstrengungen im Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika zu verstärken. Allerdings hat Kenia die Aufnahme weiterer mutmaßlicher Piraten ausgesetzt.

Die nach dem Angriff auf das unter deutscher Flagge fahrende MV „Taipan“ am 5. April 2010 im Indischen Ozean im Rahmen der Befreiung durch die niederländische Marine festgenommenen somalischen Piraten wurden zwischenzeitlich von den Niederlanden an Deutschland ausgeliefert. Im ersten deutschen Piraten-Prozess gegen somalische Piraten stehen seit Mitte November in Hamburg zehn Ange-

klagte vor Gericht. Die Männer waren Anfang April bei einer Befreiungsaktion der niederländischen Marine auf dem deutschen Containerschiff „Taipan“ überwältigt und festgenommen worden. In Hamburg drohen ihnen Haftstrafen von bis zu zwölf Jahren.

### Hoheitliche Sicherheitskräfte

Der Verband Deutscher Reeder setzt sich gegenüber der Bundesregierung dafür ein, dass im Rahmen der Marineoperation ATALANTA Marinesoldaten und außerhalb des Mandates andere hoheitliche Sicherheitskräfte an Bord der deutschen Handelsschiffe eingesetzt werden, um die Besatzungen und die Schiffe zu schützen. Hierzu führt der Verband weiterhin mit allen beteiligten Bundesministerien Gespräche. Dabei geht es insbesondere auch darum, wie neben den rechtlichen Schwierigkeiten auch die logistischen Hürden solcher Einsätze bewältigt werden können. ...

**FESTNAHME:** Immer wieder gelingt es den internationalen Marinekräften, Piraten auf frischer Tat festzusetzen.



Foto: U.S. Navy

# Incoterms 2010

Am 1. Januar 2011 treten nach zehn Jahren überarbeitete INCOTERMS in Kraft.

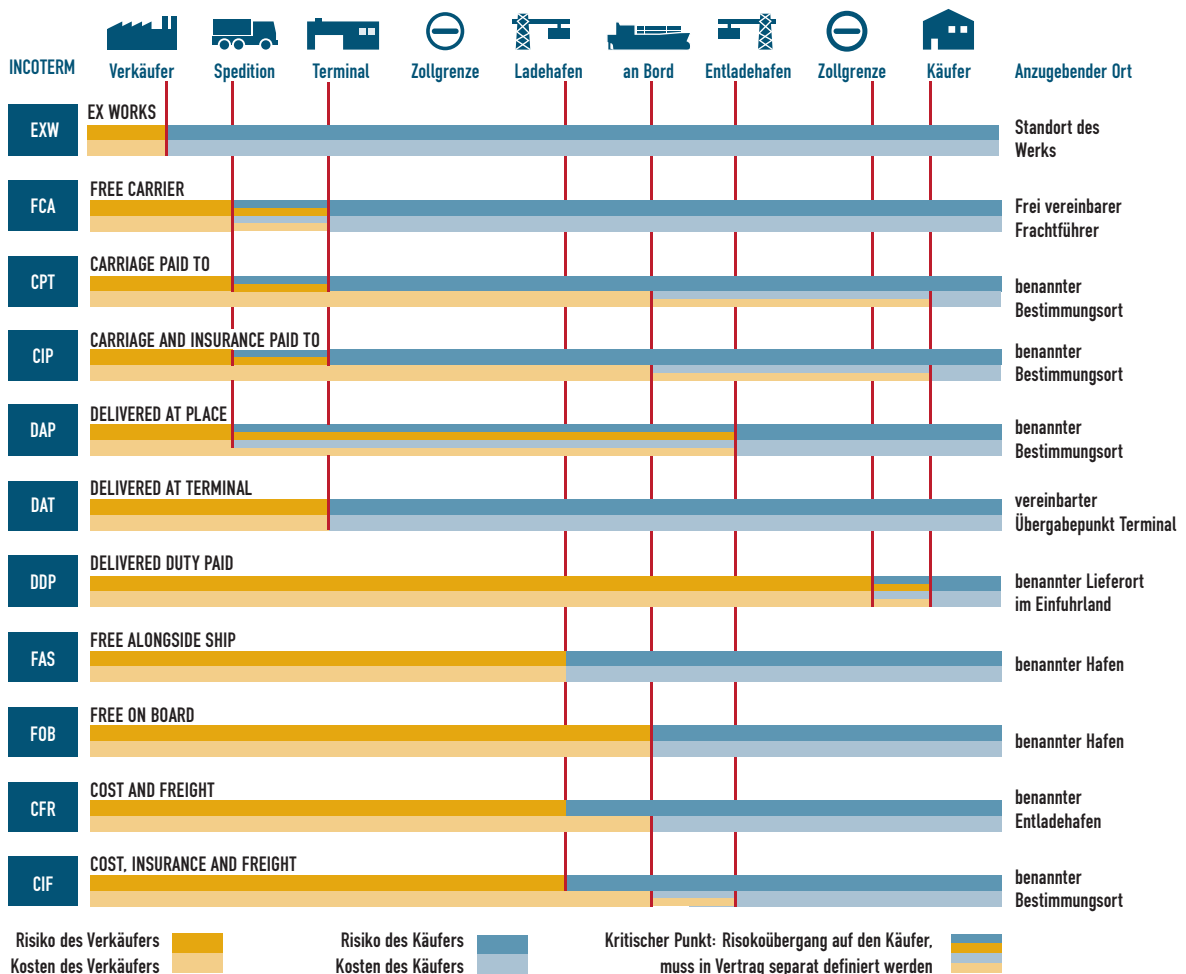
Die neuen Internationalen Handelsklauseln berücksichtigen Entwicklungen in der Terrorismusbekämpfung, im Containerverkehr, im US-amerikanischen Handelsrecht und an den Versicherungsmärkten. Die Anzahl der Klauseln reduziert sich von 13 auf 11 dadurch, dass eine neue Klausel DAP – „Delivered at Place / Geliefert Ort“ die bisherigen Klauseln DES (Geliefert ab Schiff), DAF (Geliefert Grenze) und DDU (Geliefert Unverzollt) zusammenfasst.

DAP bedeutet, dass der Verkäufer liefert, wenn die Ware dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung gestellt wird. Der Verkäufer trägt alle Gefahren, die im Zusammenhang mit der Beförderung zum benannten Ort stehen. Die Anwendung von DAP verpflichtet den Verkäufer nötigenfalls, die Ware zur Ausfuhr freizumachen. Jedoch hat

der Verkäufer keine Verpflichtung, die Ware zur Einfuhr freizumachen, Einfuhrzölle zu zahlen oder Einfuhrzollformalitäten zu erledigen. Falls die Parteien wünschen, dass der Verkäufer die Ware zur Einfuhr freimacht, Einfuhrzölle zahlt und die Einfuhrzollformalitäten erledigt, wird empfohlen, die DDP-Klausel zu verwenden. Die maritimen Klauseln FAS, FOB, CFR und CIF bleiben bestehen. Zudem sollen neue Beschreibungen der Klauseln deren richtige Anwendung erleichtern.

Die INCOTERMS, mit denen die Verteilung der Transportkosten zwischen Käufer und Verkäufer vereinbart werden, werden von der Internationalen Handelskammer (ICC) veröffentlicht. Die letzte Überarbeitung des erstmals 1936 aufgestellten Regelwerkes fand 1999 statt. Der VDR hat sich über die deutsche Arbeitsgruppe der ICC intensiv in das Überarbeitungsverfahren eingebracht.

## INCOTERMS 2010 (7. Revision) gültig ab 1. Januar 2011









# Schiffahrts- entwicklung in Europa

- 52 Fahrgastrichtlinie
- 53 Meerespolitik
- 53 Seeverkehrsstrategie
- 54 Ostseestrategie
- 55 Seeverkehrsraum



# Nationale Fahrgast-schiffsrichtlinie

Ziel sind wichtige Mindestanforderungen an die Sicherheit an Bord – sie müssen allerdings auch erfüllbar sein.

Die EU-weit geltende „Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und –Norm für Fahrgastschiffe“, ersetzt seit dem 29. Juni 2010 durch die Richtlinie 2010/36/EG, sieht Anpassungen im Sicherheitsstandard gestaffelt nach Fahrtgebieten und Baujahr vor.

Der VDR unterstützt grundsätzlich angemessene Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Schiffsverkehr. Das Ziel der Richtlinie, dass Fahrgäste angemessene Mindestanforderungen an die Sicherheit an Bord erwarten und sich auf sie verlassen können müssen, ist ausdrücklich zu begrüßen. Die nationale Ausflugs- und Fährschiffahrt an den deutschen Küsten hat eine lange Tradition. Gerade die regelmäßige Inselversorgung und Ausflugsfahrten in die Wattenmeer-Nationalparks der Nordsee sind in den meist strukturschwachen Gebieten ein touristischer Anziehungspunkt und wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Dabei hatte die Sicherheit bisher immer schon oberste Priorität.

## Stilllegungen müssen vermieden werden

Von der geplanten Umsetzung der Richtlinie 2010/36/EG in nationales Recht durch den Entwurf der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie (Stand 2009) sind insbesondere vorhandene Fahrgastschiffe in den Fahrtgebieten C und D durch zusätzliche Anforderungen z.B. aus dem Internationalen Freibord-Übereinkommen (LLC 66/88) betroffen. Da entsprechende Umbaumaßnahmen weder schiffbaulich durchführbar noch wirtschaftlich vertretbar wären, würde dies letztendlich zur Stilllegung einer erheblichen Anzahl von Schiffen und Aufgabe der Fahrgastschiffahrt in großen Bereichen der Nordsee führen.



„LANGEÖG“: Die Sicherheit der Passagiere auf Fähren ist zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.



RAMSAUER: Verkehrsminister Ramsauer macht sich ein Bild vor Ort.

In Kenntnis der damit verbundenen Schwierigkeiten formulierten das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union als Richtlinienggeber in Ziff. 12 der Präambel zur Richtlinie: „Die einzelnen Klassen neuer und vorhandener Fahrgastschiffe erfordern in Anbetracht der besonderen Bedürfnisse und Beschränkungen dieser verschiedenen Klassen ein unterschiedliches Konzept bei der Festlegung von Sicherheitsanforderungen, welche die gleichen Mindestanforderungen an die Sicherheit gewährleisten sollen. Bei den zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen sollte unterschieden werden zwischen neuen und vorhandenen Schiffen, da die Ausdehnung der Vorschriften für neue Schiffe auf vorhandene Schiffe so umfangreiche Änderungen struktureller Art nach sich ziehen würde, dass diese Schiffe betriebswirtschaftlich nicht mehr rentabel wären.“

Insbesondere für vorhandene Fahrgastschiffe eröffnet die Richtlinie im Rahmen der Umsetzung in nationales Recht damit einen Spielraum. Ferner kann nach der Richtlinie ein Mitgliedstaat besondere Regelungen für vorhandene Schiffe auf Inlandfahrten erlassen, bei denen nicht die Verhältnisse der offenen See herrschen, sofern die Sicherheitsanforderungen nicht gesenkt werden.

Der VDR hat sich in zahlreichen Stellungnahmen und Anhörungen dafür eingesetzt, dass alle Möglichkeiten genutzt werden, damit die vorhandenen Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt unter Beibehaltung der erforderlichen Sicherheitsanforderungen auch weiter eingesetzt werden können. Das BMVBS hat nun zugesichert, dass noch in 2010 eine einvernehmliche Lösung herbeigeführt werden soll. Dabei geht es insbesondere darum, bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht zu verhältnismäßigen Regelungen zu gelangen. ...

Foto: Bernd Klement

# Integrierte Meerespolitik

Mit der „Integrierten Meerespolitik“ verfolgt die Europäische Union das Ziel, verschiedene Politikbereiche mit Bezug zum Meer systematisch aufeinander abzustimmen, um so die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der maritimen Industrie im weitesten Sinne zu fördern. Zahlreiche Initiativen lassen sich unter der Überschrift „Integrierte Meerespolitik“ zusammen fassen. Aus Sicht der Schifffahrt sind insbesondere die Seeverkehrsstrategie 2009 bis 2018, der Seeverkehrsraum ohne Hindernisse und auch die Ostseestrategie relevant. Sie befassen sich unter anderem mit den folgenden Themen:

## Seeverkehrsstrategie 2009 bis 2018

VDR begrüßt Entwurf als gute Grundlage für europäische Schifffahrtspolitik.

Die Seeverkehrsstrategie 2009 bis 2018 markiert die Zielsetzungen der EU in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung, Umweltschutz und Schiffssicherheit. Weitere Schwerpunkte betreffen den Kurzstreckenseeverkehr sowie Forschung und Innovation. Der Verband hat in einer ersten Stellungnahme die Seeverkehrsstrategie 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.

Zwischenzeitlich hat auch das Plenum des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung der

Seeverkehrsstrategie Stellung genommen. Das Parlament befasst sich in seiner Stellungnahme insbesondere mit der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt, der Sozialpolitik, dem Umweltschutz und der Schiffssicherheit. Es hebt dabei insbesondere die Bedeutung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr, die Attraktivität seemännischer Berufe, die Qualität maritimer Dienstleistungen und die Bedeutung des Umweltschutzes hervor. Auf einer hochrangig besetzten Konferenz in Kopenhagen im Juni 2010 hat die EU-Kommission nochmals ihr Bestreben unterstrichen, auch international engagiert für ihre Schifffahrtspolitik zu werben. ...

KOPENHAGEN: Bevorzugtes Ziel für den Kurzstreckenseeverkehr.







FÄHRVERKEHR: Ein wichtiger Teil des Warentransports im Ostseeraum findet auf See statt.

## Ostseestrategie

**Kurzstreckenseeverkehr ist der wichtigste Pfeiler eines umweltfreundlichen Verkehrs.**

Eine weitere Säule der integrierten Meerespolitik ist die Ostseestrategie. Das Europäische Parlament hat zu dieser Strategie der EU-Kommission zwischenzeitlich eine Erklärung abgegeben, in der die Parlamentarier insbesondere die Durchführung einer Folgenabschätzung zur Einführung neuer Schwefelgrenzwerte bei Schiffstreibstoffen bis spätestens Ende 2010 fordern. Das Parlament unterstreicht dabei den Beitrag des Kurzstreckenseeverkehrs zu einem effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsnetz und fordert den Ausbau der europäischen Verkehrskorridore. Auch werden mehr Strukturfondsmittel für Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit, Infrastruktur und Sicherheit in der Ostseeregion gefordert.

Die Mitgliedsstaaten sind gehalten, die vorgenannten politischen Initiativen national umzusetzen. Die Bundesregierung hat daher den Entwurf eines „Entwicklungsplans Meer“ erarbeitet, den sie Ende September 2010 den Verbänden zur Stellungnahme übersandt hat. Mit diesem Grundsatzpapier soll die deutsche Meerespolitik und damit auch die Schifffahrtspolitik definiert werden. Der Entwurf des Entwicklungsplans Meer definiert die folgenden drei Hauptziele:

- Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft stärken und Beschäftigungspotentiale nutzen
- Ostsee und Nordsee bis 2020 zu den saubersten und sichersten Meeren machen
- Mitverantwortung für globale ökologische Entwicklungen wahrnehmen und die Anstrengungen gegen den Klimawandel unterstützen.

Die Schifffahrt nimmt in dem Entwurf eine hervorgehobene Stellung ein. Dabei wird ihre Bedeutung für den deutschen Standort und für eine globalisierte Welt unterstrichen. So wird in dem Entwurf beispielsweise festgestellt, dass eine globalisierte Wirtschaft ohne effiziente und umweltfreundliche Schifffahrt „undenkbar“ sei. Weiter heißt es: „Für den maritimen Standort Deutschland und die Beschäftigung nicht nur in den norddeutschen Küstenregionen ist die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs, des Schiffbaus, der Zulieferer, der meeres-technischen Industrie, der maritimen Dienste und der Hafengewirtschaft von erheblicher Bedeutung.“ Auch sei die Seeschifffahrt „gemessen an

**OSTSEE:** Luftbild  
des Ostseeraumes  
von Osten gesehen.



der Transportleistung der mit Abstand umwelt- und klimaverträglichste aller Verkehrsträger.“

Die bisherige Schifffahrtspolitik der Bundesregierung wird ausdrücklich als Erfolg gewertet. Hierzu heißt es in dem Entwurf: „Die Bundesregierung hat bereits vor der Finanz- und Wirtschaftskrise durch attraktive und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zu einer erfolgreichen Schifffahrtspolitik beigetragen. Sie hat Maßnahmen ergriffen, um Arbeitsplätze an Land und auf See zu erhalten und zu schaffen sowie eine moderne und damit sichere und umweltfreundliche Schifffahrt zu entwickeln. Deutsche Schiffbau- und Schiffbauzuliefererindustrien gehören zu den Weltmarktführern. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ist seit 2005 wieder gestiegen.“

Auch berücksichtigt der Entwurf grundlegende Positionen des Verbandes im Bereich der Klimapolitik. Hierzu heißt es, dass „aufgrund des internationalen Charakters der Seeschifffahrt und ihrer weltweiten Aktivitäten ... globale Regelungen regionalen Lösungen eindeutig vorzuziehen“ seien. Ebenso dürften „berechtigte Forderungen zur Reduktion von Schiffsemissionen oder anderer Emissionen ... nicht zu Effizienzmindernungen des Seeverkehrs oder internationalen Wettbewerbsverzerrungen führen.“ Auch wird die Rolle der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation für die Schaffung von Umwelt- und Sicherheitsstandards für die Schifffahrt hervorgehoben.

Der Verband wird zu den einzelnen Punkten des Entwurfs des Entwicklungsplans Meer detailliert Stellung nehmen. ...



**OSTSEE:**  
Die Koordination der Ostseepolitik durch die Anrainerstaaten hat zugenommen.

## Seeverkehrsraum ohne Hindernisse

**Schiffe sollen innerhalb der EU ohne Zollabfertigung verkehren können.**

**E**in weiterer Eckpfeiler der integrierten Meerpolitik ist die Schaffung eines „Seeverkehrsraums ohne Grenzen“, in dem Schiffe - ähnlich wie LKW und Eisenbahn - ohne Zollabfertigung innerhalb der EU verkehren können. Grundlage hierfür sind abgestimmte, elektronische Meldeformalitäten. Dazu hat das Europäische Parlament zwischenzeitlich einen Bericht verabschiedet.

Danach sollen die Mitgliedstaaten zukünftig verpflichtet sein, jeweils eine zentrale Meldestelle ein-

zurichten, an die alle relevanten Hafenanlaufdaten seitens der Schiffe und Agenten elektronisch gemeldet und an die zuständigen Stellen im Inland sowie EU-Ausland elektronisch weitergeleitet werden können. Die Umstellung auf elektronischen Datenverkehr soll zum 1. Juni 2015 vollzogen werden. Nicht durchsetzen konnte sich in den Beratungen hingegen der Vorschlag, im Rahmen dieser Meldeformalitäten Englisch in allen EU-Staaten als einheitliche Sprache zu nutzen. ...



# HAMBUR

16 m

15 m

14 m

13 m



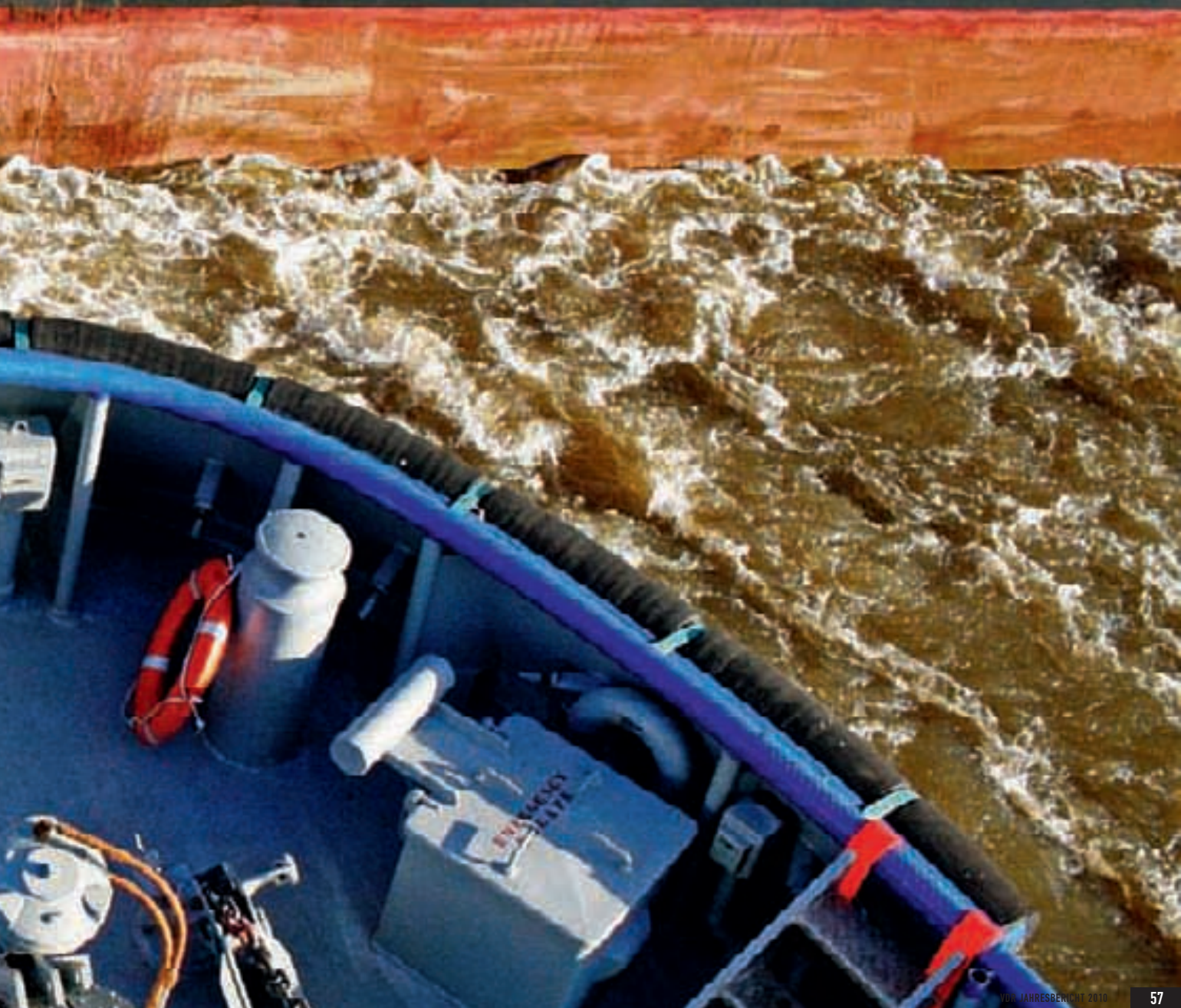




G

# Schiffahrts- entwicklung in Deutschland

- 58 Maritimer Gipfel
- 62 Maritimes Bündnis
- 66 Tonnageentwicklung





# Maritimer Gipfel: Regierung legt 13-Punkte-Programm auf

Die Finanz- und Weltwirtschaftskrise, die im Winterhalbjahr 2008/2009 abrupt einsetzte, wirkte sich unmittelbar auf den Welthandel und damit auch auf die Seeschifffahrt dramatisch aus.

Die Nachfrage nach seewärtigen Transporten brach rapide und unerwartet stark ein. In der Folge setzte im Jahr 2009 mit erhöhtem Tempo eine Talfahrt der Fracht- und Charraten ein, die insbesondere in der für den deutschen Standort wichtigen Containerschifffahrt zum Jahreswechsel 2009/2010 ihren Tiefpunkt erreichte. Hier waren im Verlauf des Jahres 2009 die Frachtraten um bis zu 50% und die Charraten je nach Größenklasse um bis zu 80% eingebrochen. Viele Schifffahrtsunternehmen sind hierdurch in existentielle Schwierigkeiten geraten. Charterabschlüsse waren, wenn überhaupt, nur für eine sehr kurze Dauer möglich und lagen häufig sogar unter Betriebskostenniveau. Daher wurden diese Schiffe zunehmend aufgelegt. Anfang des

Jahres 2010 erreichte die beschäftigungslose Tonnage mit rund 600 Schiffen und ca. 12% der weltweiten Containerschiffsflotte ihren Höchststand.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Hans-Joachim Otto, hat sich dieser Situation angenommen und im März 2010 zu einem ersten Maritimen Gipfel in das Bundeswirtschaftsministerium nach Berlin eingeladen. Der VDR hat diese Initiative des Maritimen Koordinators ausdrücklich begrüßt.

## Anpassung der bestehenden Hilfsprogramme

Der Verband hat sich insbesondere für eine Anpassung der bestehenden Hilfsprogrammen des Wirt-



LIQUIDITÄT: Reedereien brauchen in der Krise Überbrückungskredite.

schaftsfonds Deutschland eingesetzt. Ziel war die Anwendung dieser Programme auf die Schifffahrt und damit die Bewältigung der vorübergehend existierenden Liquiditätsengpässe insbesondere bei Bestandsschiffen. Gleichzeitig hat sich der VDR für eine stärkere Nutzung der Bürgschaftsprogramme des Bundes und der Länder ausgesprochen. Diese Punkte wurden u.a. in einem Arbeitsprogramm (13-Punkte-Programm) aufgenommen.

Im Folgenden werden die die Schifffahrt betreffenden Punkte aus dem Arbeitsprogramm und der dazugehörige Ergebnisverlauf aus dem Maritimen Folgetreffen im Juli 2010 sowie weiterer Gespräche mit den beteiligten Akteuren zusammengefasst:

Der VDR hatte an die Bundesregierung appelliert, transparentere und praxisgerechtere Antrags- und Genehmigungsverfahren bei den KfW-Programmen für die Schifffahrt einzuführen und für eine schnellere Bearbeitung der Anträge bei der KfW Sorge zu tragen.

In intensiven Gesprächen hat der VDR mit Vertretern der KfW und schiffsfinanzierenden Geschäftsbanken maßgebliche Detailfragen zu den Antragsvoraussetzungen geklärt und die bisherige Nutzung der KfW-Programme in der Praxis thematisiert. Hierbei hat sich gezeigt, dass die der Schifffahrt offen stehenden KfW-Sonderprogramme den Erwartungen sowohl der Reederschaft als auch der

antragstellenden Geschäftsbanken überwiegend nicht gerecht geworden sind. Grund hierfür ist, dass die Vergabekriterien der KfW nach wie vor restriktiv sind, so dass viele Fälle von der KfW abgelehnt oder aufgrund entsprechender Erfahrungen von den Geschäftsbanken gar nicht mehr eingereicht worden sind.

#### Mittelstand nicht angemessen berücksichtigt

Für problematisch hält der VDR insbesondere den von der KfW angestrebten Rangauslauf und die maximal zulässige Beleihung des Pfandobjektes Schiff, bemessen am aktuellen Marktwert, und die Besicherung der KfW-Mittel im Verhältnis zum Kredit der Geschäftsbank. Zudem wurde in den Gesprächen auf die häufig lange Bearbeitungszeit hingewiesen. Insgesamt hat nach Einschätzung des VDR bislang eine zu geringe Anzahl von Anträgen aus der Schifffahrt, gerade mit Blick auf die Bedürfnisse der mittelständischen Reederschaft, Erfolg gehabt und eine Zusage über Kredite aus KfW-Programmen erhalten.

Im Bereich der Landesbürgschaftsprogramme sind die Erfahrungen deutlich besser, insbesondere was Antragsvoraussetzungen und Bearbeitungszeit angeht. Der VDR begrüßt es sehr, dass die Länder ein klares Signal gegeben haben, für die Anwendung der Programme weiterhin bereitzustehen →

”

Reedereien  
sind Mittelstand.  
Darauf müssen  
staatliche  
Programme  
eingehen.

Ralf Nagel,  
VDR-Hauptgeschäftsführer



Foto: Heinz-Joachim Heitichen, Hamburg Süd



Foto: KfW/Thomas Klewar



**KfW-GEBÄUDE, FRANKFURT:** Die KfW hatte bei der Kreditvergabe zumeist nicht das besondere Umfeld der Reedereien im Blick.

→ und Anträge kurzfristig zu prüfen und zu bearbeiten. Der VDR hat seinen Mitgliedern auch einen Handlungsleitfaden zur Verfügung gestellt, den die Strategieberatung Roland Berger im Auftrag des Verbandes erarbeitet hat. In diesem Leitfaden werden die Antragsvoraussetzungen und Prüfkriterien unter anderem auch der Bürgschaftsprogramme detailliert dargestellt. Hierüber hat der VDR in einer gesonderten Veranstaltung informiert.

#### Noch kein auskömmliches Niveau

Wenngleich es seit dem Frühjahr 2010 eine Verbesserung der Marktlage in der Containerschifffahrt in Folge der weltweiten konjunkturellen Erholung gegeben hat, ist die Krise, insbesondere in der Trampschifffahrt, noch nicht überwunden. Bei einer ganzen Reihe von Reedereien ist die positive Marktentwicklung bislang nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang angekommen. Die Charraten steigen vor allem im kleineren Segment nur langsam an und haben noch kein auskömmliches Niveau erreicht, sondern decken häufig lediglich Betriebskosten und ggf. Zinszahlungen ab.

Die finanzielle Situation bleibt daher angespannt. Aus diesem Grund hält der VDR die Fortführung der staatlichen Hilfsprogramme und insbesondere auch der Bürgschaftsprogramme weiterhin für erforderlich. Allerdings ist nach aktueller Position des Bundeswirtschaftsministeriums eine Antragstellung im Rahmen der KfW-Sonderprogramme nur noch bis zum 31.12.2010 möglich. Der VDR hat bereits im Rahmen des Maritimen Folgetreffens im Juli 2010 gefordert, dass der „Wirtschaftsfonds Deutschland“ zwingend über das Jahresende 2010 hinaus verlängert werden muss.

#### Krise erst in mehreren Jahren überwunden

Aus Sicht des Verbandes haben die Maritimen Gipfeltreffen wesentlich dazu beigetragen, dass die verschiedenen Programme in der Folge unbürokratischer gestaltet und flexibler gehandhabt wurden. Die Zusammenarbeit der Banken mit den Reedereien war dabei geprägt von beiderseitigen Anstrengungen und strategisch vernünftigem Verhalten in der Krisensituation. Allerdings befürchten insbesondere kleinere mittelständische Reedereien, dass die Banken bei einer Erholung der Schiffswerte aus ihren Engagements aussteigen könnten. Aufgrund der noch nicht auskömmlichen Charraten sind viele Reedereien derzeit noch nicht in der Lage, Tilgungen zu leisten. Auch bei einer weiterhin positiven Marktentwicklung geht der VDR davon aus, dass die Krise erst in mehreren Jahren vollständig überwunden sein wird. Der Verband appelliert daher an die Bereitschaft der Banken, diese Zeit auch weiterhin gemeinsam mit ihren Kunden zu überbrücken und Schiffsverkäufe zu vermeiden.

**KOORDINATOR:**  
Der Maritime  
Koordinator der  
Bundesregierung,  
Hans-Joachim Otto.



Foto: dpa



Foto: Deutscher Bundestag/Stephan Erfurt

**GIPFELTREFFEN:** Die Maritimen Gipfeltreffen trugen wesentlich dazu bei, die Förderprogramme unbürokratischer zu gestalten.

### Gutes Signal für den Umweltschutz

Ein positives Signal hat der Maritime Gipfel auch für den Umweltschutz gegeben. Im Rahmen des ERP-Umwelt und Energieeffizienzprogramms der KfW ist unter anderem die Finanzierung von Slow-Steaming-Umrüstungsmaßnahmen möglich. Es handelt sich hierbei um ein „zinsgünstiges“ und beihilfefreies Kreditprogramm der KfW, mit dem Umweltschutz- und Energiesparinvestitionen finanziert werden, sofern umweltspezifische Antragsvoraussetzungen wie z.B. der Nachweis möglicher Kraftstoffeinsparungen und Emissionsverringerungen erfüllt werden.

Da das Programm keine Haftungsfreistellung für die antragstellende Geschäftsbank vorsieht, ist aus Sicht des VDR fraglich, inwiefern das ERP-Umweltprogramm in der Praxis von der Schifffahrt genutzt werden kann.

Dies dürfte maßgeblich von den konkreten Finanzierungskonditionen abhängen. Nur wenn die von der KfW angebotenen Zinssätze im Einzelfall deutlich unter den marktüblichen Zinssätzen liegen, dürfte das ERP-Umweltprogramm sowohl für die antragstellenden Geschäftsbanken als auch für die Reederschaft interessant sein. Der VDR setzt sich des weiteren dafür ein, dass auch andere Umrüstungsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt durch die KfW bzw. Landesbürgschaftsprogramme finanziert werden können.

Ein weiterer Aspekt aus dem Arbeitsprogramm des Maritimen Gipfels betrifft die Neubaubestellungen deutscher Reeder in Asien. Bereits im Januar 2010 fanden unter VDR-Beteiligung Gespräche in China mit der chinesischen Regierung und chinesischen Banken statt, die einen möglichen Beitrag der chinesischen Seite für Neubaubestellungen deut-

scher Reeder in China zum Gegenstand hatten. Die chinesische Seite war daran interessiert zu erfahren, um welche Volumina es konkret geht. Der VDR hat daher im Nachgang zu der China-Reise bei seinen Mitgliedern eine Umfrage durchgeführt, um das Volumen von Neubaubestellungen bei chinesischen Werften und bestehende Restfinanzierungslücken beziffern zu können.

### Appell nach China

Die Ergebnisse der Umfrage sind von PwC ausgewertet und dem Bundeswirtschaftsministerium in anonymisierter Form zur Verfügung gestellt worden. Die Bundesregierung hatte auf dem Maritimen Gipfel im Juli 2010 erneut erklärt, dass sie bereit sei, diesen Prozess politisch zu flankieren. Auf einer gemeinsamen Sitzung im August 2010 beim VDR, die unter Beteiligung von interessierten Reedereien, des Bundeswirtschaftsministeriums, Vertretern von schiffsfinanzierenden Banken und PwC stattfand, wurde beschlossen, das Anliegen der interessierten Reeder über die deutsche Botschaft in Peking nochmals in schriftlicher Form an die chinesische Seite zu adressieren.

Der Verband hat dem Bundeswirtschaftsministerium hierzu eine Unterlage übersandt, in der er die Anliegen nochmals zusammengefasst hat. Dabei wird an die zuständigen Stellen in China appelliert, gemeinsam an Lösungen zu arbeiten, um die zwischen deutschen Reedern und chinesischen Werften langfristig gewachsene Partnerschaft auch zukünftig zu sichern und auszubauen. Die Anliegen sind im September 2010 der deutschen Botschaft in Peking übermittelt worden und sollen gegebenenfalls auch noch durch eine Delegationsreise flankiert werden. ...



# Maritimes Bündnis: Reeder stehen zu ihren Versprechen

Die Seeschifffahrt ist Teil eines hoch qualifizierten Dienstleistungsexports und wichtiger Bestandteil interkontinentaler wie europäisch integrierter Verkehrssysteme.

Die Seeschifffahrt bleibt auch in Zukunft für Deutschland unverzichtbar. Damit der deutsche Schifffahrtsstandort im internationalen Wettbewerb bestehen kann, sind wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen erforderlich. Dem hat die Bundesregierung mit der Einführung der Tonnagesteuer im Jahr 1999 Rechnung getragen. Sie hat ganz maßgeblich zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland und zur Schaffung tausender neuer Arbeitsplätze an Bord und an Land beigetragen. Im Rahmen des „Maritimen Bündnisses für Beschäftigung, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit“ arbeiten die Bundesregierung und die Sozialpartner VDR und ver.di beständig daran, die Parameter für eine erfolgreiche deutsche Schifffahrtspolitik gemeinsam zu definieren. Dabei hat die Ausbildung und Beschäftigung von qualifiziertem seemännischen Personal eine immer größere Bedeutung gewonnen.

## Ausbildung und Beschäftigung im Mittelpunkt

Auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz im März 2009 in Rostock haben die Bundesregierung, der VDR und ver.di in Abstimmung mit den Küstenländern erneut konkrete zukunftsweisende Absprachen zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes hinsichtlich der Ausbildung und Beschäftigung von seemännischem Personal getroffen. Mit diesen Vereinbarungen wird das maritime Know How für den deutschen Standort gesichert und gleichzeitig gewährleistet, dass auch in Zukunft gut ausgebildetes Personal zur Verfügung steht. Auf der Maritimen Konferenz in

Rostock wurde auch die Rückflagungszusage aus der 5. Nationalen Maritimen Konferenz vom Dezember 2006 erneuert.

## Trotz Krise Absprachen erfüllt

Die Absprachen bei Ausbildung und Beschäftigung konnten – trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage – im Wesentlichen eingehalten werden, weil deutsche Reeder auch in der Krise an ihren gut ausgebildeten deutschen Seeleuten festhalten und sogar weiter einstellen. Die Anzahl der bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg gemeldeten Arbeit suchenden Seeleute ist in den Jahren 2009 und 2010 nicht signifikant angestiegen. Positiv ist auch zu vermerken, dass die fertig ausgebildeten Schiffsmechaniker in der Krise in Beschäftigungsverhältnisse übernommen wurden, obwohl im abgelaufenen Jahr eine große Anzahl Absolventen der Ausbildungsjahrgänge 2006 und 2007 auf den Arbeitsmarkt drängte.

Besonderes Augenmerk gilt den Absolventen der Fach- und Fachhochschulen Nautik, die ohne Fahrtzeit einen Platz an Bord suchen, um ihr Patent auszufahren. Obwohl auch in diesem Ausbildungssektor im Jahr 2010 ein deutlicher Anstieg durch die hohen Ausbildungszahlen der Jahre 2005 und 2006 sichtbar war, ist es durch gemeinsame Anstrengungen der Reedereien und des VDR gelungen, der Mehrheit der Absolventen einen Einstieg an Bord zu ermöglichen. Im Bereich der Schiffsbetriebstechnik herrscht sogar ein akuter Nachwuchsmangel. Der Bedarf der Unternehmen an Absolventen und qualifizierten →

**KURS:** Sobald Reedereien aus der Krise fahren, setzen sie wieder Kurs auf die deutsche Flagge. Weniger Bürokratie ist dabei erforderlich.

Fotos: Hasenpusch, Jörg Schwaltenberg





DEUTSCHE FLAGGE:  
Weniger Bürokratie  
könnte sie für die  
deutschen Reeder  
attraktiver machen.







**AUSSTRAHLUNG:** Qualifizierte Seeleute werden in allen mit der Schifffahrt verbundenen Branchen auch an Land stark nachgefragt.

→ Patentinhabern der Schiffsbetriebstechnik konnte 2010 nicht gedeckt werden. Hier überstieg die Nachfrage das Angebot erneut deutlich. Der VDR wird seine verstärkten Anstrengungen aufrecht erhalten, interessierte Schüler gerade über diesen Berufsweg zu informieren. Der Mangel ist auch im Kontext der demografischen Entwicklung zu sehen, die deutschlandweit zu einem Rückgang des Ingenieurwachstums führt. Die Reedereien haben damit auch in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihre Ausbildungsanstrengungen auf einem hohen Niveau beibehalten. Dies stellt ein ausdrückliches Bekenntnis zum Maritimen Bündnis dar.

#### Kurs auf die deutsche Flagge nach der Krise

Schwieriger gestaltet sich die Situation hingegen bei der Ein- und Rückflaggung. Ende 2008 hatten die

deutschen Reeder das Ziel, 500 Schiffe unter deutscher Flagge zu betreiben, erreicht und dieses Versprechen aus dem Maritimen Bündnis eingelöst. Allerdings konnte angesichts der Krise diese Zahl nicht gehalten werden. Zu groß war und ist der finanzielle Druck, dem die Reedereien ausgesetzt sind. Die Mehrkosten für den Betrieb eines Schiffes unter der deutschen Flagge konnten viele Reedereien nicht tragen. Sie konnten entweder keine zusätzlichen Schiffe unter die deutsche Flagge bringen oder waren durch den enormen Kostendruck gezwungen, wieder auszulagern. Zum Berichtszeitpunkt liegt die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge im sogenannten „Monitoringbestand“ unter 450.

Die Bundesregierung hat durch ihren Maritimen Koordinator Verständnis für das krisenbedingte Absinken der Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge



geäußert. Die Bundesregierung erwartet aber auch, dass mit der anziehenden Wirtschaft in einem ersten Schritt wieder Kurs auf das Ende 2008 erreichte Ziel von 500 Schiffen unter der Bundesflagge genommen wird. Es besteht gleichzeitig auch Verständnis dafür, dass das Ziel von 600 Schiffen erst dann angesteuert werden kann, wenn die Reedereien die Krise vollständig bewältigt haben.

### Kontraproduktive Kürzung der Beihilfen

Vor dem Hintergrund der noch nicht ausgestandenen Krise hat die Bundesregierung an die Beteiligten des Maritimen Bündnisses appelliert, die bisher erzielten positiven Wirkungen des Bündnisses noch weiter zu verstärken und dabei noch intensiver als bislang den Blick auf den gesamten maritimen Standort und die Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit zu richten. Im Widerspruch dazu steht der Beschluss des Bundeskabinetts, ab 2011 im Bundeshaushalt die Beihilfen für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge von 56 auf 28 Millionen Euro drastisch zu senken. Die Beihilfen werden gewährt, um die deutlichen Nachteile bei den Lohnnebenkosten und der Ausbildung im internationalen Vergleich teilweise auszugleichen.

Die Entscheidung der Bundesregierung trifft die Reeder in einer wirtschaftlich schwierigen Lage. Sie ist ein schwerer Schlag gegen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge, die ohnehin unter zahlreichen Wettbewerbsnachteilen leidet. Der Beschluss trifft insbesondere die Reedereien, die ganz maßgeblich zum Maritimen Bündnis beitragen.

Seeschifffahrt in Deutschland mit Schiffen unter deutscher Flagge zu betreiben ist teurer als an den meisten konkurrenzfähigen Standorten innerhalb und außerhalb Europas. Die deutlichen Personalkostennachteile von Handelsschiffen unter deutscher Flagge werden durch den Beschluss der Regierung zusätzlich erhöht. An allen maßgeblichen europäischen Schifffahrtsstandorten werden Steuern und Sozialabgaben für die Seeleute nicht oder in wesentlich geringerem Umfang erhoben als in Deutschland. Zudem ist die Förderung nach den Beihilfeleitlinien der EU-Kommission nicht nur gestattet, sondern ausdrücklich erwünscht. Daher ist der Schritt der Bundesregierung nicht nachvollziehbar.

Trotz der angekündigten Halbierung der Zuschüsse zur Senkung der Lohn- und Ausbildungskosten halten die Mitgliedsreedereien des VDR ihr Bekenntnis zum deutschen Standort und zum Ma-

ritimen Bündnis aufrecht. Die deutschen Reeder wollen gemeinsam die 2008 erreichte Zahl von 500 Schiffen unter deutscher Flagge in den Registern wieder anstreben. Eine eigens zu diesem Zweck gegründete Kommission aus Mitgliedsreedereien wurde vom Verwaltungsrat des VDR beauftragt, Lösungen zu entwickeln, die es den Unternehmen erleichtern, ihren Beitrag zu diesem Ziel zu leisten. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Möglichkeiten des Zusammenschlusses verschiedener Unternehmen zur Bildung von Pools von Schiffen unter deutscher Flagge gelegt. Ziel der fortdauernden Bemühungen ist es, die für den Erhalt des Maritimen Bündnisses erheblichen Mehrkosten gleichmäßig zu verteilen.

### Deutsche Flagge braucht weniger Bürokratie

Die deutsche Flagge muss attraktiver werden, damit die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge steigen kann. Von großer Bedeutung ist dafür die weitere Verschlankeung und Entbürokratisierung der Flaggenstaatsverwaltung. Nur so kann die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger werden. Heute ist die Schifffahrtsverwaltung über zahlreiche Stellen zersplittert. Hier besteht deutlicher Verbesserungsbedarf. Auch muss eine moderne Flaggenstaatsverwaltung kundennah und dienstleistungsorientiert sein. Der VDR begleitet im Rahmen der Verschlankeung der Flaggenstaatsverwaltung auch intensiv die Arbeiten zur Einführung eines elektronischen Meldeverfahrens für Seeleute anstelle der bisherigen Seefahrtbücher sowie des aufwändigen Musterungsverfahrens.

Der VDR setzt sich neben einer Verbesserung der Serviceleistungen für Schifffahrtsunternehmen auch dafür ein, dass eine behördenübergreifende Plattform der Schifffahrtsverwaltung eingerichtet wird, bei der das auf elektronischem Weg übermittelte Antragsverfahren ebenso Standard ist wie die elektronische Ausstellung und Übermittlung aller relevanten Dokumente. Neben der Zusammenfassung der maßgeblichen Verwaltungsstellen und einer Vielzahl nationaler Besonderheiten ist in diesem Zusammenhang auch das Verfahren der Visaerteilung an außereuropäische Seeleute zu optimieren.

Ziel eines solchen Maßnahmenpaketes ist es, die deutsche Flagge so attraktiv zu machen, dass sie im internationalen Wettbewerb mühelos bestehen kann. Damit würden gleichzeitig auch die positiven Wirkungen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung ganz wesentlich unterstützt. ...







**WELTMARKTFÜHRER:** Mit rund einem Drittel der Weltcontainerflotte sind die deutschen Reeder in diesem Segment mit weitem Abstand führend.



# Tonnage- und Investitionsentwicklung der deutschen Handelsflotte

Erstmals übertraf die deutsche Handelsflotte mit ihren derzeit rund 3.600 Schiffen im Berichtsjahr 2010 die Schwelle von 80 Millionen BRZ.

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2010 aus 3.645 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoreaumzahl - BRZ über 100) mit insgesamt 80,2 Mio. BRZ. Im Vergleich zur Jahresmitte 2009 bedeutet dies eine Zunahme der Schiffszahl um 188 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 7,2 Mio. BRZ. Sowohl der Schiffsbestand als auch das Tonnagevolumen stellen für die deutsche Handelsflotte im Berichtsjahr erneut einen historischen Höchststand dar.

Die vom deutschen Standort aus bereederte und eingesetzte Flotte deutscher Reedereien wird in drei unterschiedliche Kategorien hinsichtlich ihrer Flaggenführung aufgeteilt:

- 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, deren Eigentum dennoch deutschen Interessen zuzuordnen ist.

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am 30. Juni 2010 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 589 Schiffe (Vorjahr: 632 Schiffe) mit 15,1 Mio. BRZ (Vorjahr: 15,32 Mio. BRZ). Der so genannte Monitoringbestand lag →



Foto: Hasenpusch

**MITTELSTAND:** Die durchschnittliche deutsche Reederei betreibt derzeit acht Schiffe (im Bild: „Andrea“ der Reederei Ehler).



Foto: Hasenpusch

**TANKER:** Im Zuge der Diversifizierung nimmt der Anteil der Bulker und Tankschiffe (hier im Bild) in der deutschen Handelsflotte zu.



**STARKE HELFER:** Stark aufgestellt sind die deutschen Reeder bei den Schlepp- und Assistenzschiffen („Bugsier 2“ der Reederei Bugsier).

→ Ende Juni 2010 bei 439 Schiffen und ist zum 31. August wieder auf 441 Schiffe angestiegen.

Im ersten Halbjahr 2010 wechselten 17 bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe unter die Bundesflagge, 7 Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 764.800 BRZ standen 20 Auslandsverkäufe und 39 Ausflaggungen mit zusammen 879.800 BRZ gegenüber.

### Rückgang bei deutscher Flagge

Per Saldo ergibt sich bei der Flotte unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein Rückgang von 43 Schiffen bei einer Abnahme der Tonnage um 220.000 BRZ.

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 2009 zur Jahresmitte 2010 um 214 Schiffe und 7,13 Mio. BRZ auf 2.947 Schiffe mit 62,05 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2010 3.536 Handelsschiffe mit 77,15 Mio. BRZ eingetragen; gut 2.193 Schiffe und 63,9 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. In diesem Sektor zeigt die Flottenentwicklung aufgrund der 1998 eingeführten Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, weiterhin positive Resultate.

Der Sektor der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, wies im Betrachtungszeitraum eine Zunahme von 17 Schiffen bei einem Anstieg der Tonnage um 301.600 BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2010 aus 109 Handelsschiffen mit 3,07 Mio. BRZ.

### Liberia beliebteste Flagge

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die Liberias, die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Großbritanniens, der Marshallinseln, Zyperns und Maltas. Führend sowohl nach Anzahl der Schiffe als auch nach Tonnage ist die Flagge Liberias mit 1.084 Schiffen und 36,1 Mio. BRZ vor der Flagge Antigua und Barbudas mit 1.041 Schiffen und 9,6 Mio. BRZ. Die britische Flagge folgt mit 257 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 2,6 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 249 Schiffen und 6,9 Mio. BRZ. Es folgen die Flaggen von Zypern mit 138 Schiffen und 1,9 Mio. BRZ sowie Malta mit 121 Schiffen und 2,5 Mio. BRZ. Die verbleibenden 166 Schiffe mit der Tonnage von 5,4 Mio. BRZ verteilen sich auf 22 weitere Flaggen.



Foto: Hasenpusch



Foto: MPC Steamship

**BULKER:** Großes Wachstum gab es in der Flotte der Schiffe für trockenes Massengut zu verzeichnen (im Bild: „Yantze River“ der MPC Steamship.)



Foto: Witthohn

**RORO:** Schiffe für den RoRo-Transport sind vornehmlich in der Nord- und Ostseefahrt unterwegs (im Bild: „Nils Dacke“ von TT-Line).





In den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 stellten deutsche Reeder 173 Neubauten mit 6,0 Mio. BRZ und 8,6 Mio. tdw in Dienst (Vorjahr: 120 Neubauten mit 2,7 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 8,3 Mrd. US-Dollar. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 7 Schiffen und 92.900 BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 215 Mio. US-Dollar an den Ablieferungen beteiligt.

#### **Kaum Neubaufträge aus Deutschland**

Nachdem deutsche Reedereien in den ersten sechs Monaten des Vorjahres nahezu keine Neubauten in Auftrag gaben, wurden in der zweiten Jahreshälfte insgesamt 40 Schiffe mit 760.600 BRZ und einem Auftragswert von 1,0 Mrd. US-Dollar bestellt. Im ersten Halbjahr des Berichtsjahres haben deutsche Reedereien 22 Schiffe mit 713.400 BRZ und einem Bestellwert von 671 Mio. US-Dollar in Auftrag gegeben. Bei den Bestellungen handelt es sich überwiegend um Massengut- und Stückgutfrachter.

Anfang Juli 2010 befanden sich 820 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 28,1 Mio. BRZ für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 1.197 Handelsschiffe mit 41,6 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Bestellwert von rund

37,4 Mrd. US-Dollar. In Deutschland werden 23 Schiffe mit 458.300 BRZ im Wert von ca. 1,7 Mrd. US-Dollar gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren Ende Juni 2010 China mit 493 Schiffen und 12,9 Mio. BRZ, Südkorea mit 119 Schiffen und 10,4 Mio. BRZ, die Philippinen mit acht Schiffen und 1,1 Mio. BRZ, Japan mit 13 Schiffen und 1,1 Mio. BRZ, Rumänien mit 23 Schiffen und 993.500 BRZ und Vietnam mit 29 Schiffen und 656.900 Mio. BRZ. Die Neubaufträge für die restlichen 112 Schiffe mit 980.000 BRZ wurden an Werften in 13 Nationen vergeben.

#### **53 Schiffe mit mehr als 10.000 TEU Tragfähigkeit**

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 219 bestellten Neubauten mit insgesamt 13,7 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.241.000 TEU. Darunter sind 73 Schiffe mit einer Kapazität bis 2.000 TEU, 28 Schiffe zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 41 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU, 24 Schiffe zwischen 6.000 und 10.000 TEU und 53 Schiffe mit mehr als 10.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 288 Stückgut- und Ro/Rofrachter, 217 Massengutschiffe, 55 Rohöl- und Produktentanker unterschiedlicher Größe, 23 Chemikalienfrachter, 15 Gastanker sowie 3 Fahrgastschiffe. ...







# Umweltschutz und Umwelttechnik

- 72 Schwefelstudie
- 76 Klimapolitik
- 80 Ballastwasser
- 82 Landstrom





**EFFIZIENZ:** Schiffsmotoren sind mit einem Wirkungsgrad von rund 50% die effizientesten Verbrennungsmotoren aller Verkehrsträger.

# Schwefelgrenzwert: Verkehrsverlagerung vermeiden

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

Am 01. Juli 2010 trat die revidierte Fassung des Anhangs VI der IMO-Umweltschutzkonvention MARPOL in Kraft, die 2008 von der IMO beschlossen wurde. Der Anhang gibt Grenzwerte für Stickoxid- und Schwefeloxidemissionen aus dem Schiffsbetrieb vor. Festgelegt ist, den Schwefelgehalt in Schiffsbrennstoffen global von aktuell 4,5% auf 3,5% im Jahr 2012 und in 2020, spätestens jedoch 2025, auf 0,5% zu begrenzen. Deutlich schärfere Vorgaben hingegen gelten in den so genannten Schwefel-emissionsüberwachungsgebieten (SECAs). Aktuell sind maximal 1,0 % zulässig, ab 2015 sinkt der Wert auf nur noch 0,1%.

Der VDR hat die Einigung auf die globalen Schwefelgrenzwerte begrüßt. Sie muss auch künftig Bestand haben. Mit großer Sorge sehen wir hingegen die Vorgaben für die SECA-Gebiete, besonders ab 2015 in Nord- und Ostsee. Fähr- und Feederreedereien werden dann faktisch gezwungen sein, Destillate, d.h. Dieselmotoren einzusetzen, da potenzielle technische Alternativen, wie z.B. die Abgasreinigungsanlagen, hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit bis 2015 keine Lösung bieten. In den Jahren

2007 und 2008 waren Dieseldestillate im Vergleich zu aktuell zulässigen Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von 1,0% fast doppelt so preisintensiv und es besteht in der Industrie Einvernehmen darüber, dass das Preisniveau von 2008 in 2015 wieder erreicht werden wird.

## Fehlende Folgenabschätzung

Der Übergang auf Brennstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,1 % wurde von der IMO nicht auf ihre wirtschaftlichen, umwelt- und verkehrspolitischen Folgen für Europa geprüft. In diesem Versäumnis liegt der wesentliche Mangel der IMO-Entscheidung. Der europäische Binnenmarkt lebt von effizienten Verkehrsverbindungen und der Kurzstreckenseeverkehr hat eine wichtige Funktion zur Entlastung von Straße und Schiene. Eine einseitige Verteuerung wird die Anteile zwischen den Verkehrsträgern spürbar verändern – zulasten des Seeverkehrs und vor allem zugunsten →

## SECA Zone

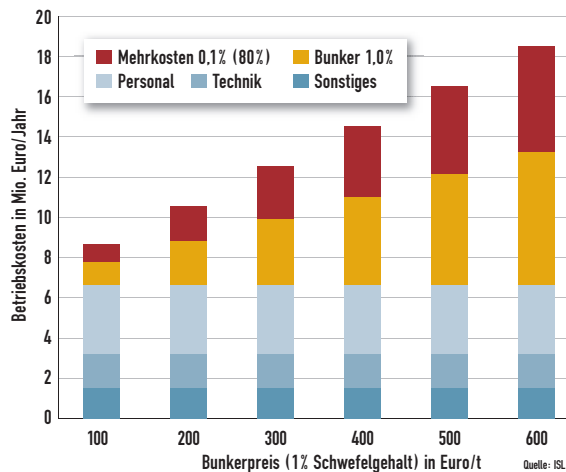
Abgesetzt sind die Schwefel-sonderzonen in Nord- und Ostsee. Es sind weltweit die ersten Seegebiete, in denen derzeit die Schwefelgrenzwerte von 1,0% gelten, die 2015 nach derzeitigem Plan auf 0,1% abgesenkt werden sollen.





## Betriebskostenentwicklung

Betriebskostenentwicklung eines deutschen RoPax-Schiffes bei unterschiedlichen Ölpreisen und Verwendung von Sulphur 0,1 Prozent-Qualität in Euro pro Jahr



→ der Straße. Die Europäische Kommission hat für 2010 angekündigt, die IMO-Regelungen über eine Revision der EU-Schwefelrichtlinie auch in europäisches Recht umzusetzen. Zu den vorrangigen Aufgaben für die Reederverbände und auch die Regierungen gehörte es daher, diese Folgenabschätzungsanalysen zu erstellen, um eine fundierte und objektive Diskussion führen zu können. Die Verei-

nigung der europäischen Reederverbände (ECSA) in Brüssel hat hierzu eine Studie in Auftrag gegeben. Sie wurde von der Universität Antwerpen (Institute of Transport and Maritime Management) gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen Transport & Mobility of Leuven erarbeitet und im März 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt. Einen wesentlichen aktiven Beitrag dafür haben die VDR-Mitgliedsreedereien TT-Line und Scandlines Deutschland geleistet. Anliegen der Studie war, Kostenwirkungen und Verkehrsverlagerungen vom Schiff auf den Lkw zu quantifizieren und die resultierenden externen Kostenentwicklungen einzuschätzen. Anhand von 30 Quell-Ziel-Transportroutenbetrachtungen bewerteten die Wissenschaftler die Effekte.

### Bis zu 40 Prozent Kostensteigerungen

Im Ergebnis müssten danach die Fähr- und Feederreedereien mit durchschnittlichen Kostensteigerungen zwischen 25 % und 30 %, zum Teil sogar 40 % rechnen. In ähnlichen Größenordnungen müssten die Frachtraten steigen, nämlich zwischen 20 % und 40 %. Eine Rückverlagerung bis zu 50 % auf die Straße wäre die Folge und damit die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit von Reedereien in Frage gestellt.

Mit Blick auf die geplante Revision der EU-Schwefelrichtlinie hat daher eine breite Allianz von über 50 Industrie-, Reeder- und Hafenverbänden im Mai 2010 in einem Schreiben an Kommissionspräsident Barroso und die Kommissare Kallas (Verkehr) und Potocnik (Umwelt) auf die Gefahren hingewiesen. Ziel des Appells ist es, schnell den konstruktiven

Foto: Finnlines



VORBILD: Die europäische Politik will eigentlich mehr Güter auf dem Seeweg transportiert sehen.



SHORT SEA: Der Verkehr wird in den SECA-Gebieten von der See auf die Straße abwandern.

Dialog mit der EU-Kommission zu starten. Zusätzlich war es wichtig, zeitnah diese Resultate auch der IMO zu präsentieren. Der VDR hat daher gemeinsam mit dem britischen, niederländischen, belgischen, schwedischen und finnischen Reederverband das britische ENTEC Institute beauftragt, die Kernpunkte und Ergebnisse aller vorliegenden Studien zu MARPOL VI-Folgen zusammen zu fassen. Die Studie konnte rechtzeitig fertig gestellt und bei der IMO eingereicht werden. Sie liegt als „MEPC 61/Inf. 10“ offiziell als Diskussionsgrundlage vor.

#### VDR beauftragt Folgenabschätzungsstudie

Zentrales Thema für den VDR in diesem Jahr war darüber hinaus die eigene nationale Folgenabschätzungsstudie. Anfang 2008 vereinbarten der VDR und das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) einen strukturierten Dialog zur SECA-Problematik. Im Dezember 2008 wurde der Beschluss gefasst, über ein neutrales wissenschaftliches Gutachten die Auswirkungen der MARPOL VI-Beschlüsse im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen vom Seeweg auf den Landweg vorzunehmen, wobei der Fokus dabei auf das Transitland Deutschland gerichtet werden sollte. Wichtig war, dass eine gemeinsame Studie auf den Weg gebracht werden sollte, die Grundlage für weitere politische Schritte wird. Eine erste Initiative startete im August 2009, an der sich auch der Zen-

tralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) beteiligte. Sie konnte jedoch aus projekt-externen Gründen nicht abgeschlossen werden.

Im Einvernehmen mit dem BMVBS haben VDR und ZDS im Frühjahr 2010 das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) mit der Untersuchung betraut. Die Wissenschaftler des ISL kommen in ihrem im Oktober 2010 vorgelegten Gutachten zu dem Ergebnis, dass die einseitige Verteuerung zu deutlich spürbaren Verkehrsverlagerungen vom Schiff zurück auf die Straße führt. Deutlich wird, dass der Seeweg weitgehend gemieden und der Straßenanteil am Transportweg erhöht wird.

Die Studie unterscheidet in ihren detaillierten Berechnungen zwischen Trailerverkehren und Containertransporten. Bei den Trailerverkehren prognostiziert das ISL eine Rückverlagerung im Mittel von 22 %. Besonders betroffen sind lange Strecken wie nach Finnland mit 27 % und nach Russland mit 46 % Ladungsverlust. Im Containerverkehr sind ähnliche Dimensionen zu erwarten: Feederverkehre könnten bis zu 34 % ihrer Fracht verlieren, der Kurzstrecken-seeverkehr für innereuropäische Containertransporte bis zu 35 %. Angesichts dieser Prognosen ist es dringend geboten, mit der Bundesregierung Maßnahmen zu diskutieren, um die politisch unerwünschte Verlagerung von Verkehren vom Seeweg auf den Landweg zu vermeiden. ...





**UMWELTSCHUTZ:** Die Schifffahrt ist der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger.



# Schifffahrt arbeitet weiter für den Klimaschutz

Die Schifffahrt arbeitet weiter kontinuierlich für den Klimaschutz. Im Rahmen der IMO stehen jetzt mehrere Konzepte die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Debatte.

**2010** sollte ein Schlüsseljahr für die globale Klimapolitik auch in der Seeschifffahrt werden, mit der 15. UN-Klimakonferenz im Dezember 2009 in Kopenhagen als maßgebendem Schrittmacher. Die Erwartungen an die Kopenhagen-Konferenz waren hoch: Ein neues weltweites Klimaschutz-Übereinkommen stand auf der Agenda, um das Kyoto-Protokoll zu ersetzen, dessen CO<sub>2</sub>-Minderungsverpflichtungen für die Industrieländer 2012 enden. Globaler Luft- und Seeverkehr standen im Blickpunkt der Politik. Das Abkommen sollte beide Verkehrsträger einbeziehen.

Angesichts der Erwartungen ging Kopenhagen mit nur wenigen Ergebnissen zu Ende. Die internationale Staatengemeinschaft verabschiedete den „Copenhagen Accord“, eine Vereinbarung mit dem Charakter einer politischen Absichtserklärung und damit weit entfernt von einem international verbindlichen Vertragswerk für die Senkung von Treibhausgasemissionen. Gemessen an dem fast 200 Seiten umfassenden Entwurfstext, der für den Klimagipfel vorbereitet wurde, ist die dreiseitige Kopenhagen-Vereinbarung ein Minimalkonsens. Luftverkehr und Schifffahrt werden im Papier gar nicht erwähnt.

## „Innovative Quellen“

Ein genauerer Blick auf die Vereinbarung zeigt zwei wesentliche Inhalte: Erstens bekennen sich die Unterzeichnerstaaten, den globalen Temperaturanstieg langfristig auf 2° C zu begrenzen. Zweitens einigten sich die Staaten auf finanzielle Unterstützungen der Entwicklungsländer. Sie erhalten bis 2012 die Summe von 30 Mrd. US-\$ für Klimaschutzmaßnahmen, die bis 2020 auf 100 Mrd. US-\$ pro Jahr steigen soll. Dafür wird ein „Copenhagen Green Climate Fund“ eingerichtet, der Allokation und Verwendungskontrolle der Mittel koordiniert.

Wie ist Kopenhagen aus dem Blickwinkel der Schifffahrt zu bewerten? Das grundsätzliche Politikanliegen und die ausgearbeiteten Vorschläge zur Einbeziehung in ein globales Klimaschutzabkommen bleiben unverändert auf der Agenda, auch wenn Luft-

und Seeverkehr nicht erwähnt werden. Kritisch sind die Finanzierungszusagen, zu deren Erfüllung auch sogenannte „innovative Quellen“ beitragen sollen. Es ist nicht viel Fantasie notwendig, sich vorzustellen, dass das politische Augenmerk auch auf den Seeverkehr gerichtet ist.

## Rolle der IMO noch wichtiger

Die Bedeutung der Arbeit der UN-Seeschifffahrtsorganisation IMO ist vor dem Hintergrund der ernüchternden Ergebnisse der Kopenhagen Konferenz weiter gestiegen. Der IMO-Umweltausschuss (MEPC) vereinbarte bereits im Juli 2009 einen konkreten Aktionsplan bis 2011, der kontinuierlichen Fortschritt bei den klimapolitischen Maßnahmen unabhängig von der UN sichert.

Der IMO-Umweltausschuss kam im März 2010 zu seiner 60. und im September 2010 zu seiner 61. Sitzung zusammen. Das Hauptaugenmerk liegt in der maritimen Klimapolitik auf zwei Kernaufgaben: Es geht zum einen darum, Effizienzverbesserungen für neue und existierende Schiffe zu verabschieden. Es werden zum anderen die markt-basierten CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen debattiert. Dahinter steht die politische Absicht, eine Rahmenregulierung für die Schifffahrt zu entwickeln. Die IMO hat dafür ein besonderes Dilemma zu lösen: Die UN-Klimapolitik folgt dem Prinzip „der gleichen, aber unterschiedlichen Verantwortung“ (CBDR). Entwickelte Industrienationen sind

danach zu konkreten Emissionsreduktionen verpflichtet, während Entwicklungsländern diese nicht auferlegt werden.

## Gleichbehandlung aller Schiffe

Eine solche Unterscheidung ist der IMO nicht möglich. Sie handelt nach dem strengen Grundsatz der Gleichbehandlung aller Schiffe. Beide Prinzipien zu verschmelzen ist eine komplexe Herausforderung, die innerhalb der IMO intensive und zeitaufwändige Detailarbeit und ein großes Maß an diplomatischem Geschick erfordert. In der öffentlichen Diskussion wird das häufig zu wenig anerkannt.



**KLIMAKONFERENZ: Ergebnisse blieben hinter den Erwartungen.**

Foto: Martin Stock/LKN SH



→ Aus Sicht des VDR gilt es zudem, mit Augenmaß vorzugehen. Die Schifffahrt ist gemessen an den Emissionen pro transportierter Tonne Fracht der energieeffizienteste Verkehrsträger. Konkret hat der internationale Seeverkehr einen Anteil von nur 2,7 % an den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Er bewältigt dabei rund 90 % des globalen Welthandels, sorgt für zuverlässige weltweite Transportketten, ist wesentliches Element für die internationale Arbeitsteilung und damit für Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung.

### Markt-basierte CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen

Um die markt-basierten Minderungsmaßnahmen (MBM) hat sich eine dynamische Diskussion entwickelt. Der VDR hatte sich frühzeitig positioniert und den Vorschlag für die Einrichtung eines Internationalen Klimafonds auf Ebene der IMO unterstützt. Die rechtzeitige Positionierung war wichtig, um die Diskussion maßgebend mitzugestalten und zu praktikablen Lösungen zu gelangen. In der Anfangsphase waren nur diese Option und der Vorschlag eines Emissionshandelssystems für die Schifffahrt in der Diskussion. Die Liste markt-basierter Maßnahmen umfasst seit der März-Sitzung des IMO-Umweltausschusses weitere Vorschläge. Hinzugekommen sind effizienz-basierte Konzepte. Der World Shipping Council (WSC) hat zum Beispiel in seinem „Vessel Efficiency System“ (VES) vorgeschlagen, den aktuell diskutierten Effizienzstandard für Schiffsneubauten, den „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI), grundsätzlich auf alle Schiffe verpflichtend anzuwenden und dieses Konzept mit dem Klimaschutzfonds zu verbinden. Danach müssten Schiffe, die einen vorgegebenen Standard (in g CO<sub>2</sub>/ Tonnen-Meile) nicht einhalten, eine Abgabe in den Fonds leisten.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt auch die US-Regierung. Sie hat ein „Ship Efficiency Credit Trading“-Modell (SECT) vorgelegt, dessen Kernelement ebenso ein Pflichtstandard für die Effizienz von Schiffen ist. Anders als beim WSC-Vorschlag würden Abweichungen davon nicht mit Finanzabgaben, sondern mit Bonus- bzw. Malus-Punkten (credits) versehen. Diese Punkte sollen zwischen allen betroffenen Schiffsbetreibern austauschbar, d.h. „handelbar“ sein, um größtmögliche Flexibilität des Systems zu sichern.

Die MBM-Liste enthält außerdem den Vorschlag Jamaikas, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe in Häfen zu erheben, deren Höhe sich aus der zuletzt zurückgelegten

Strecke ergibt. Die Bahamas haben sogar empfohlen, auf die Einführung eines MBM zusätzlich zu den technischen und betrieblichen Maßnahmen zu verzichten. Ausschlaggebend dafür ist die Sorge, dass die verbundenen Kosten eines MBM die Entwicklungsländer relativ stärker belasten als die Industrieländer.

### Frühzeitige Abschätzung der Konsequenzen

Diese Sorge wird in der IMO ernst genommen. Es geht um die - auch vom VDR wiederholt eingeforderte - frühzeitige Abschätzung der wirtschaftlichen Konsequenzen. Alle markt-basierten Maßnahmen müssen unvoreingenommen auf den Prüfstand. Eine wichtige erste Hürde ist dafür übersprungen: IMO-Generalsekretär Mitropoulos hatte im März ein IMO-Expertengremium beauftragt, die vorliegenden Modelle auf Klimawirksamkeit, Kosteneffizienz, rechtliche Aspekte, ihre praktische Durchführbarkeit, Bürokratielasten und die Folgen im operativen Schiffsbetrieb zu untersuchen.

Der VDR und weitere Reederverbände hatten bereits vor MEPC 60 gemeinsam mit ICS einen ähnlichen Kriterienkatalog entwickelt, so dass die Reedergemeinschaft wichtige Impulse geben konnte. Im September hatte das Gremium seinen Ergebnisbericht für die MEPC-Sitzung (MEPC 61) vorgelegt. Der Bericht gibt wesentliche Anhaltspunkte, in welchem Maß die einzelnen markt-basierten Instrumente die Ansprüche an ein tragfähiges und verhältnismäßiges Klimaschutzregime erfüllen. Zugleich ist er die Grundlage für MEPC 62 im Juli 2011, das wichtige Weichenstellungen in Richtung auf ein Instrument vornehmen soll.

Für den VDR steht die kritische Prüfung des Berichts aus Reedersicht an. Der Verband vertritt unverändert die Position, dass der einzelschiffsbezogene Emissionshandel für den Schifffahrtssektor ungeeignet ist. Demgegenüber hält der Verband das bislang präferierte Klimaschutzmodell weiterhin für eines der am besten geeigneten Modelle. Tatsache ist indes, dass die effizienzbasierten Konzeptvorschläge einen

wichtigen Beitrag zur Emissionsreduktion zu leisten im Stande sind. Der Verband wird daher auch die effizienzbasierten Modelle einer gründlichen Detailprüfung unterziehen und sich rechtzeitig vor der entscheidenden 62. MEPC Sitzung im Juli 2011 weiter positionieren.

### EEDI und SEEMP

Gute Fortschritte wurden mit Blick



IMO (LONDON): Maßnahmen für Umwelt- und Klimaschutz können nur für alle Schiffe gleichermaßen gelten.

Foto: AIDA Cruises

Foto: Green Lane





**AIDA CRUISES: Setzt mit eigenem Nachhaltigkeitsbericht schon heute hohe Umweltstandards.**

auf die effizienzfördernden Maßnahmen für Neubauten und existierende Schiffe in der IMO erreicht. Für neue Schiffe steht der „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI) im Mittelpunkt. Der EEDI gibt die Menge CO<sub>2</sub> in Gramm an, die das einzelne Schiff emittiert, wenn es eine Tonne Fracht über eine Meile transportiert. Schiffe gleichen Typs, wie z.B. Tanker oder Containerschiffe, werden darüber in ihrer Effizienz transparent und vergleichbar. In den vergangenen MEPC-Sitzungen wurde deutlich, dass einige Schiffstypen, wie hochmoderne Passagier- und kombinierte Fracht- und Passagierschiffe, spürbar schlechter abschnitten gegenüber dem durchschnittlichen Indexwert als zum Beispiel große Tankschiffe oder Massengutfrachter.

Im März und September 2010 diskutierte das MEPC einen Textentwurf für eine rechtlich bindende Umsetzung des EEDI. Eine Mehrheit der Delegationen unterstützte die Ergänzung des MARPOL Anhang VI, der die Emissionen von Luftschadstoffen regelt. Konsens wurde nicht erzielt, da wichtige Entwicklungsländer wie China, Indien und Brasilien dagegen und für ein eigenständiges Rechtsinstrument votierten. Es bleibt Aufgabe für MEPC 62, diese politische Diskussion zu einer einvernehmlichen Lösung zu führen. Hinsichtlich der technischen Details einer solchen Regulierung wurden wichtige Fortschritte erzielt: So stehen die Schiffstypen fest, für die eine

Mindesteffizienz festgelegt werden soll, u.a. Massengutschiffe, Tanker, Containerschiffe. Grundsätzlich müssen alle Neubauten einen EEDI errechnen lassen.

### Verschärfung alle fünf Jahre

Die Regelung für einen verpflichtenden Mindeststandard trifft allerdings nur Schiffsneubauten aber einer bestimmten Größe, Containerschiffe z.B. erst ab einer Tragfähigkeit von 15.000 dwt. Künftig sollen die Standards sogar im 5-Jahres-Rhythmus um jeweils 10 % verschärft werden. Mit Blick auf die existierende Flotte wurde aufgenommen, über den „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) den Schiffsbetrieb zu optimieren. Die IMO will eine Mitführungspflicht einführen, wobei es den Reedereien überlassen bleiben soll, den Managementplan konkret auf das Einsatzgebiet des jeweiligen Schiffs zuzuschneiden.

Mit dem EEDI und SEEMP ist ein gutes Maßnahmenpaket im Umweltausschuss vorbereitet worden, das in maßgebenden Punkten die Positionen des VDR und unseres internationalen Dachverbands ICS widerspiegelt. Hinsichtlich der markt-basierten CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen stehen grundlegende Entscheidungen an, die mittelfristig im operativen Schiffsbetrieb für jede Reederei spürbar werden. Insofern kann 2011 das klimapolitische Schlüsseljahr für die Schifffahrt werden. ...



# Behandlung von Ballastwasser

Das Thema regionaler Ballastwasseraustausch und die damit verbundenen Planungen zum Einbau geeigneter Ballastwasserbehandlungsanlagen stellen die Reedereien weiterhin vor große Probleme in der Praxis.

Das Thema regionaler Ballastwasseraustausch und die damit verbundenen Planungen zum Einbau geeigneter Ballastwasserbehandlungsanlagen stellen die Reedereien weiterhin vor große Probleme.

Die bereits im Jahr 2004 durch die IMO verabschiedete Ballastwasserkonvention ist nach wie vor nicht in Kraft, da bislang erst 26 Staaten mit 24,44% der Welttonnage die Konvention ratifiziert haben. Sie tritt aber erst zwölf Monate nach einer Ratifizierung durch mindestens 30 Staaten, deren Handelsflotte mindestens 35% des Bruttoreaumgehalts der Welt handelsflotte betragen muss, in Kraft, womit nach dem derzeitigen Stand nicht vor 2012 zu rechnen ist.

Vor dem Inkrafttreten der Konvention besteht keine Verpflichtung zur Installation eines Ballastwasserbehandlungssystems. Bislang sind weltweit nicht mehr als 150 Anlagen auf Schiffen eingebaut worden.

## Mehr D2-Anlagen stehen zur Verfügung

Positiv ist aber hervorzuheben, dass sich das Angebot von zugelassenen Ballastwasserbehandlungsanlagen gemäß dem D2-Standard mittlerweile eindeutig verbessert hat. Derzeit gibt es 10 Hersteller mit einem so genannten Type-Approval, das Voraussetzung für den Schiffseinbau ist. Mindestens weitere 10 Hersteller befinden sich in der entsprechenden Prüf- und Zulassungsphase, so dass sich das Angebot bis Ende 2011 voraussichtlich verdoppeln wird.

Gemäß der Konvention müssen ab Kiellegungsdatum 2010 sämtliche Neubauten (BW-Volumen < 5.000m<sup>3</sup>) mit entsprechenden Anlagen ausgerüstet werden. Für die Schiffe mit Kiellegungsdatum in 2009 erfolgte bereits die Verschiebung auf die 2. Jahresbesichtigung oder entsprechend auf das Jahresende 2011.

Kritisch wird es bereits ab 2012, wenn die Neubauten mit einer BW-Kapazität  $\geq 5.000\text{m}^3$  ausgerüstet werden müssen; denn für diese Schiffe sind die wenigsten der aktuell zugelassenen Anlagen ausgelegt oder modular erweiterbar. Besonders für Bulker



**BALLASTWASSER:**  
Ein Tanker leert seine Ballasttanks auf See.

und Tanker mit BW-Kapazitäten über 50.000m<sup>3</sup> und Pumpenleistungen von 5.000m<sup>3</sup>/h und mehr gibt es derzeit noch keine geeigneten Anlagen.

## Außergewöhnlich hoher Stromverbrauch

Die Kosten für die Anlagen werden hier bei rund

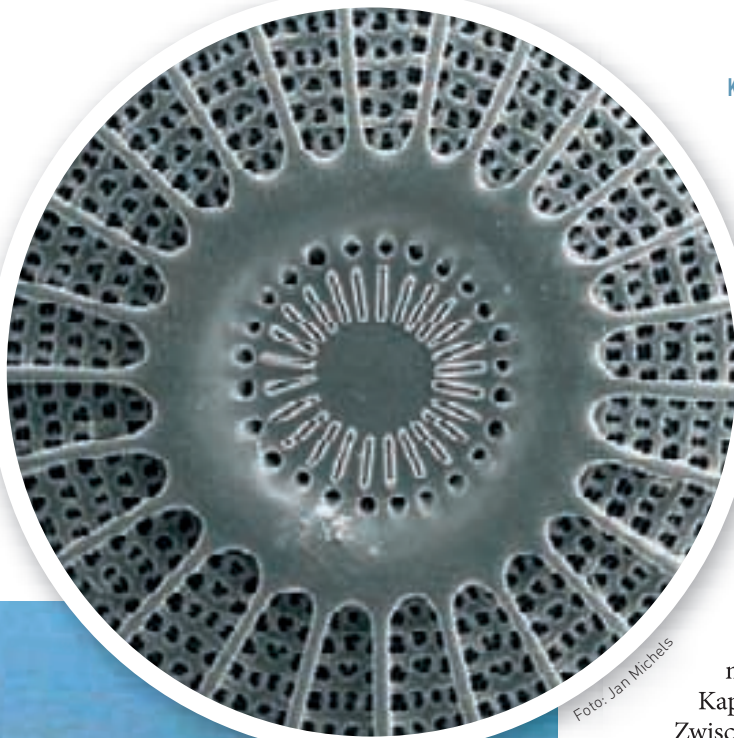


Foto: Jan Michéls

**KIESELALGE:** Nur eine der zahlreichen invasiven Spezies, die durch den Ballastwasseraustausch ihren Weg um die Welt gefunden haben.



zwei Millionen Euro liegen. Ein weiteres Problem ist der Stromverbrauch für größere Anlagen, welcher bei einer Pumpenleistung von  $2.000\text{m}^3$  bereits über 200 kW beträgt.

Die Fristen der Nachrüstung für existierende Schiffe mit Kiellegungsdatum vor 2009 wurden im

September 2010 durch den IMO-Umweltausschuss (MEPC 61) neu definiert. Danach müssen existierende Schiffe mit einer BW-Kapazität von  $1.500\text{m}^3$  –  $5.000\text{m}^3$  bis zur ersten Zwischenbesichtigung bzw. Klassenerneuerung – je nachdem welches Datum zuerst ansteht – nach dem Jahr 2014 nachgerüstet werden. Für existierende Schiffe mit einer BW-Kapazität  $< 1.500\text{m}^3$  und  $> 5.000\text{m}^3$  liegt der entsprechende Termin nach dem Jahr 2016.

Der VDR veranstaltet im Jahr 2010 noch weitere Ballastwasser-Symposien, auf denen Erfahrungsberichte und Empfehlungen von Reedereien, Designern, Werften und Herstellern präsentiert werden. Die ersten Symposien hierzu haben bereits eine große Resonanz bei den Mitgliedsreedereien erfahren.

#### Unklare Sonderregelungen in US-Gewässern

Die Hauptprobleme bleiben jedoch die noch offenen Fragen zu den geplanten Sonderregelungen in U.S.-Gewässern und die Frage nach der Notwendigkeit von Ballastwasseraustausch oder -behandlung im küstennahen Kurzstreckenverkehr, wie z.B. innerhalb der Ostsee oder zwischen Elbe, NOK und Ostsee.

In den USA befürwortet die United States Coast Guard die Grenzwerte der IMO (US Phase 1), während die US-Umweltbehörde mit Forderungen nach 1000-fach höheren Grenzwerten (US Phase 2) den kompletten IMO-Zulassungsprozess für BW-Behandlungsanlagen in Frage stellt. Der VDR ist hier zusammen mit dem amerikanischen und auch dem internationalen Reederverband ICS in die laufenden Anhörungsprozesse in den USA eingebunden.

Ebenso fraglich bleiben bis auf Weiteres die Themen der praxisgerechten Probenentnahme und die Untersuchung bei Hafenstaatkontrollen und Hafungsfragen bei Fehlfunktionen der Behandlungsanlagen. Hier gibt es noch erheblichen Diskussionsbedarf, bis die soweit gefundenen Regelungen wirklich praxistauglich sind. ...



# Reduzierung der Schiffsemissionen in Häfen

Gerade Schwefelemissionen wirken vor allem lokal. Jetzt sind die Schwefelgrenzwerte in den Häfen massiv gesenkt worden. Andere Schritte werden noch diskutiert.

Die Reduzierung der Schiffsemissionen im Hafen hat eine hohe umweltpolitische Bedeutung. Grund hierfür ist die in vielen Städten in den Häfen hineinragende Wohnbebauung. Durch den Schwefelgehalt im Schiffsbrennstoff, der während der Hafensliegezeiten verwendet wird, werden Emissionen verursacht, die möglichst vermieden werden müssen. Dies gilt insbesondere für die Partikelemissionen, die – wie auch die Schwefelemissionen – hauptsächlich lokal wirken.

Seit dem 1. Januar 2010 dürfen nach der EG-Richtlinie 2005/33 Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft grundsätzlich keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 0,1 % überschreitet. Damit ist der vorher geltende Grenzwert von 1,5 % um rund 93 % vermindert worden. Gleichzeitig nehmen hierdurch die Partikelemissionen um etwa 70% ab. Die Reduzierung des Grenzwertes auf 0,1 % führt zu einer spürbaren Verbesserung der Luftqualität in den Häfen. Der VDR begrüßt diesen Schritt daher ausdrücklich.

## Landstromversorgung von Schiffen

Aufgrund dieser erheblichen Reduzierung des Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff während der Hafensliegezeiten auf 0,1% seit Januar 2010 stellt sich die Frage, ob alternative Maßnahmen zur Minderung der lokalen Emissionen daneben noch nötig sind. Im Mittelpunkt der politischen Diskussion stehen dabei eine Landstromversorgung sowie die Verwendung von Gas als Energiequelle während der Liegezeiten. Eine VDR-interne Studie hat ergeben, dass eine Landstromversorgung zusätzlich zu der Reduzierung des Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff auf 0,1% während der Hafensliegezeiten keine sinnvolle Lösung darstellt. Folgende Gründe sind hierfür maßgeblich:

Die Einrichtung von land- und bordseitigen Stromanschlüssen ist technisch aufwändig und mit langen Vorlauf- und Planungszeiten verbunden. Eine Landstromversorgung könnte daher nur mit mehreren Jahren Vorlaufzeit wirksam werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich voraussichtlich nicht alle in Fahrt befindlichen Schiffe auf eine Landstromversorgung umrüsten lassen. Insoweit wäre die Wirkung einer landseitigen Energieversorgung auch begrenzt. Darüber hinaus ist keineswegs sichergestellt, dass

es im Falle einer Landstromversorgung tatsächlich zu einer Verbesserung der Gesamtemissionsbilanz käme. Nach einer Studie der EU-Kommission vom August 2009 (Study report „Tourist facilities in ports“) wird der Strom häufig noch in sehr ineffizienten Kohlekraftwerken produziert, die wiederum höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Damit ist nach Ansicht der Kommission der ökologische Nutzen einer Landstromversorgung zumindest in den Fällen nicht gegeben, in denen der landseitige Strom in Kohlekraftwerken produziert wird und an den Liegeplätzen – wie seit dem 1. Januar 2010 – ohnehin ein Schwefelgrenzwert von nur noch 0,1 % gilt.

## Verwendung von Gas als Alternative?

Alternativ wird die Verwendung von Gas als Kraftstoff während der Hafensliegezeiten diskutiert. Im



LANDSTROM: Keine geeignete Lösung für die Emissionen in den Seehäfen.

Foto: Wittrohn



**ALTERNATIVEN:** Gerade in stadtnahen Hafengebieten werden alternative Maßnahmen zur Emissionsabsenkung untersucht.

Vergleich zu den flüssigen Schiffskraftstoffen zeichnet sich Gas durch Schwefelfreiheit aus. Wegen des unmittelbaren Zusammenhangs zwischen dem Schwefelgehalt eines Kraftstoffes und den Partikelemissionen würde Gas daher zu einer wesentlichen Verbesserung der Luftqualität führen.

Für Gas als Kraftstoff zur Energieerzeugung während der Hafensliegezeiten ist – wie beim Landstrom – mit langen Vorlauf- und Planungszeiten für die technisch aufwändigen Installationen an Land und an Bord zu rechnen. Die Luftqualität in den Häfen würde damit nur mittel- oder langfristig noch weiter verbessert. Eine Gasversorgung stellt damit – wie eine Landstromversorgung – kurzfristig keine Lösung dar. Darüber hinaus werden sich nach Einschätzung des VDR viele ältere Motoren nicht auf eine Gasversorgung umrüsten lassen. Für moderne Motoren müsste im Einzelfall geprüft werden, ob sie zu „Dual fuel engines“ umgebaut werden können, das heißt sowohl mit Gas und Dieselöl betrieben werden können. Der Einsatz von Gas könnte zudem bei Passagier- und Kreuzfahrtschiffen problematisch sein, da sich die Passagiere hierdurch gefährdet fühlen könnten. Ein besonderes Augenmerk müsste auf die

Sicherheit von Öl-, Produkten- und Gastankschiffen gelegt werden.

### Besondere lokale Gegebenheiten

Die Reduzierung des Schwefelgrenzwertes während der Hafensliegezeiten auf 0,1% seit Januar 2010 führt bereits zu einer wesentlichen Verbesserung der Luftqualität in den Hafenstädten Europas. Nur falls bei bestimmten Hafenanlagen, wie bei Kreuzfahrtterminals, im Einzelfall wegen der besonderen lokalen Gegebenheiten ein weiterer Handlungsbedarf festgestellt werden sollte, käme nach Ansicht des VDR der Einsatz noch höherwertiger Kraftstoffe während der Schiffsliegezeiten in Betracht. Dabei müsste im Einzelfall geprüft werden, welche Kraftstoffqualität sinnvoll ist. Diese Maßnahme hätte – im Gegensatz zu einer Landstrom- oder Gasversorgung – den Vorteil, dass sie keine langen Vorlaufzeiten hat. In Abhängigkeit vom Schwefelgehalt würden im Falle der Verwendung höherwertiger Kraftstoffe Mehrkosten entstehen. Um die Abwanderung von Verkehren zu vermeiden, müssten anfallende Mehrkosten für eine noch bessere Kraftstoffqualität über wirksame Anreizsysteme der Häfen kompensiert werden. ...







# Personal und Ausbildung

- 86 Ausbildung
- 88 Seearbeitsmarkt
- 90 STCW-Überarbeitung
- 92 Nachwuchsinformationen
- 93 Kaufmännische Ausbildung



# Der seemännische Nachwuchs

Bereits im Frühjahr zeichnete sich ab, dass die Ausbildungszahlen – besonders bei der Ausbildung zum Schiffsmechaniker – in 2010 geringer ausfallen würden als im Vorjahr.

Bis Ende September 2010 waren bei der zentralen Heuerstelle in Hamburg insgesamt 245 Bewerber um einen Ausbildungsplatz in der Seeschifffahrt erfasst worden, während es im Jahr zuvor noch 255 Bewerber gewesen sind. Mit Stand 05. Oktober 2010 waren insgesamt 228 (Vorjahr 263) Ausbildungsverträge für eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker durch die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) eingetragen und 36 (73) Offiziersassistenten wurde ein Anmusterungsbescheinigung durch die BBS ausgestellt. Darunter befinden sich insgesamt 29 (44) Nautische Offiziersassistenten, aber nur 7 (31) Technische Offiziersassistenten. Hier zeigt sich ein deutlicher Rückgang auf der Bewerberseite. Insbesondere im technischen Bereich konnten Ausbildungsplatzangebote nicht besetzt werden. Aus diesen Zahlen sind die Schiffsbetriebstechnischen Assistenten und die Seiteneinsteiger mit einem Metall- oder Elektroberuf herausgerechnet. In den vorgenannten Zahlen sind nicht die Auszubildenden des Kreuzfahrtunternehmens AIDA Cruises erfasst, das besondere Ausbildungswege anbietet. Wie im Vorjahr begannen bei AIDA auch in 2010 20 junge Leute die Ausbildung zum Mechatroniker See an Bord, weitere 10 wählten das Duale Studium Schiffsbetriebstechnik mit der integrierten Ausbildung zum Mechatroniker und weitere 10 nautische Offizierspraktikanten absolvierten ihr Praktikum im Rahmen des Nautikstudiums mit integrierten Praxissemestern.

## Quereinsteiger und Zeitsoldaten

Das Bordpraktikum in der Fortbildung zum Schiffsmechaniker wird von 12 (19) 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.

Unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes SBW absolvierten bisher 29 (37) Zeitsoldaten der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Dieser Rückgang wird sich auch zum Ende des Jahres nicht aufholen lassen. Er liegt ebenfalls in einem Rückgang der Bewerberzahlen begründet. Von den Reedern werden deutlich mehr Plätze angeboten als tatsächlich besetzt werden können.



Fotos: Beluga-Shipping

## Weniger Bewerber für das Nautikstudium

Die Fachhochschulen meldeten insgesamt 175 (287) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie 11 (10) Praxissemesterstudenten in Bremerhaven und Flensburg. Die Fachschule Cuxhaven hat 38 (46) Schüler auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht. Die Eckener Schule in Flensburg ermöglichte 12 (12) jungen Schiffsbetriebstechnischen Assistenten diesen Einstieg. Die Seefahrtsschulen berichten, dass es in diesem Jahr insgesamt weniger Bewerber für das Nautikstudium mit integrierten Praxissemestern gab als in den vergangenen Jahren. Gleichzeitig hatten die Bewerber größere Schwierigkeiten, einen Platz an Bord zu finden, wenn sie sich nicht rechtzeitig bemüht haben. Zum Teil entsprachen die vorliegenden Bewerbungen auch nicht den Anforderungen der Reedereien.

In diesem Jahr konnten 24 (9) Seiteneinsteiger mit einem Metall- oder Elektroberuf ihre einjährige Erfahrungsseefahrtzeit beginnen, obwohl die Ree-

der 42 (54) Bordplätze an die Zentrale Heuerstelle Hamburg gemeldet hatten. Auch hier mangelte es an geeigneten Bewerbern. Es ist davon auszugehen, dass bei einer weiter anziehenden Konjunktur auch die Nachfrage nach qualifizierten Bewerbern im Binnenland wieder zunehmen wird, was zu einem weiteren Rückgang der Bewerberzahlen in der Seeschifffahrt führen könnte. Daher müssen alle Anstrengungen daran gesetzt werden, dem entgegen zu wirken.

### Klares Bekenntnis zum Maritimen Bündnis

Mit Stand 05. Oktober 2010 haben damit in diesem Jahr 605 (785) junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschifffahrt begonnen. Das noch immer relativ hohe Niveau der Anzahl der Neueinsteiger in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist als ein klares Bekenntnis der Reeder zum Maritimen Bündnis zu werten und ist auch ein Zeichen dafür, dass weiterhin in den inländischen seemännischen Nachwuchs investiert wird. Der Rückgang der Bewerberzahlen muss jedoch auch kritisch untersucht werden. Der Rückgang ist zum Einen darauf zurückzuführen, dass eine zu geringe Anzahl von qualifizierten Bewerbungen vorlag, so dass nicht alle Ausbildungsplätze zum Schiffsmechaniker besetzt werden konnten. Zum Anderen ist offensichtlich die Bereitschaft, als Nautischer oder Technischer Offiziersassistent zur See zu fahren, deutlich zurückgegangen. Dieser Rückgang dürfte insbesondere auch in der Krise begründet liegen, durch die die jungen Leute möglicherweise keine Perspektive in der Seeschifffahrt gesehen haben. Es ist aber auch davon

**AUSBILDUNGSWEGE:** Ob Nautik (links) oder Technik (unten) – die Reedereien haben trotz Krise an Bord weiter junge Menschen intensiv ausgebildet und eingestellt.



auszugehen, dass sich die ersten Anzeichen des demografischen Wandels bemerkbar machen und die verschiedenen Branchen noch stärker um die bestqualifizierten jungen Leute konkurrieren werden.

Die Bewerberzahlen an den Fachhochschulen für Nautik sind gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Alle Bewerber, die einen Praxissemesterplatz fanden, bekamen auch einen Studienplatz. Einige Bewerber dürften von der Zulassungsbeschränkung in der Nautik abgeschreckt worden sein, die später wieder aufgehoben wurde. Die Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik sind gut ausgelastet, ebenso wie die Fachschulen in beiden Ausbildungszweigen.

Die Mehrzahl der Schiffsmechaniker auch mit anderen Schulabschlüssen als Abitur oder Fachhochschulreife hat das klare Ziel, ein Befähigungszeugnis zu erwerben. Die abgefragten Berufswünsche der jungen Schiffsmechaniker deuten auf eine zunehmende Bedeutung der Schiffsbetriebstechnik hin.

### Noch immer Übergewicht der Nautik

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigt – wie auch in den vergangenen Jahren – ein noch stärker in Richtung Nautik geneigtes Bild. Es wurden in 2009 – die Zahlen werden vom BSH erst zu Beginn des jeweils nächsten Kalenderjahres veröffentlicht – 322 (282) unbegrenzte Befähigungszeugnisse zum nautischen Wachoffizier, jedoch nur 111 (90) Befähigungszeugnisse zum technischen Wachoffizier neu ausgestellt. Aufgrund der derzeit besonders an den Fachschulen gestiegenen Zahlen im technischen Bereich geht der VDR davon aus, dass die ausgestellten technischen Befähigungszeugnisse 2010 erheblich zunehmen werden. Es ist zudem damit zu rechnen, dass sich die neu ausgestellten nautischen Befähigungszeugnisse bei einem Wert von 340 einpendeln werden. Die ausgestellten Befähigungszeugnisse sind immer ein Blick in die Vergangenheit eines mindestens zwei Jahre dauernden Ausbildungsweges.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die maritime Ausbildung und die Aufnahme der jungen Absolventen in die Fahrt überwiegend positiv darstellt. Es ist zwar festzustellen, dass die Wirtschaftskrise Auswirkungen auf die Einstellung der jungen nautischen Wachoffiziere hat, die es schwerer haben als noch vor einem Jahr, einen Platz an Bord zu finden. Jedoch hat die Anzahl der suchenden Absolventen gegenüber dem Vorjahr nicht signifikant zugenommen, was bedeutet, dass bei einer steigenden Anzahl neu ausgestellter nautischer Befähigungszeugnisse insgesamt auch mehr Absolventen eingestellt wurden. Es ist erklärte Absicht der Reeder, in den kommenden Jahren, wenn die Krise gänzlich überwunden ist, die Ausbildung in der Schifffahrt wieder auszubauen. Es wird Aufgabe aller Beteiligten sein, gemeinsam das Interesse und die Begeisterung der jungen Leute für die Seeschifffahrt zu wecken, damit in ausreichender Anzahl qualifizierte Bewerber für eine Karriere in der Seeschifffahrt zur Verfügung stehen. Für den VDR hat diese Aufgabe weiterhin oberste Priorität. ...



AUSSICHTEN:  
Weiterhin sind die  
Aussichten für Berufe  
an Bord hervorragend.



# Bordpersonal und Arbeitsmarkt

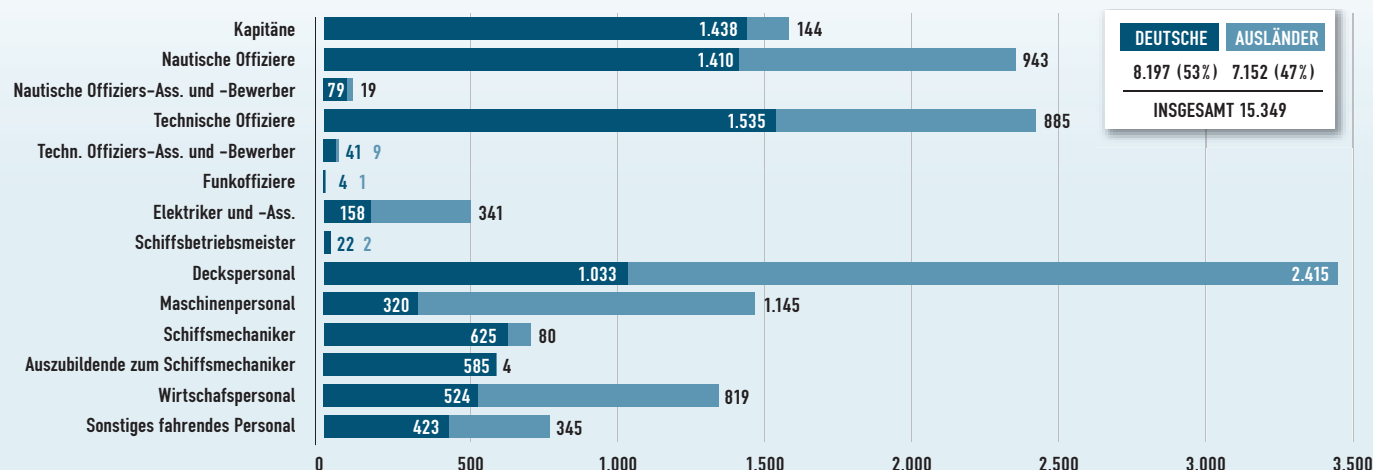
In diesem Jahr liegen seit Ende 2007 erstmalig wieder konkrete Daten zu der Anzahl der Seeleute auf deutschen Schiffen oder auf Schiffen unter Ausstrahlung vor.

Diese Daten werden jetzt von der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft Bahn-See (DRV KBS) erhoben. Da für die Jahre 2008 und 2009 kein Zahlenmaterial vorliegt, ist ein Vergleich zum Vorjahr aus statistischen Gründen nicht möglich.

Am 30. Juni 2010 waren auf deutschen Schiffen und Schiffen unter Ausstrahlung insgesamt 15.349

Seeleute beschäftigt, davon 8.197 deutsche und 7.152 ausländische Seeleute. Die Zusammensetzung nach Berufsgruppen lässt sich der unten stehenden Grafik entnehmen. Dabei ist der steigende Anteil weiblicher Besatzungsmitglieder hervorzuheben: Bereits 10 Kapitäninnen fahren auf deutschen Schiffen zur See, 85 Nautische, aber nur 14 Technische Offizierinnen. Der

Bordpersonal auf deutschen Seeschiffen Stand: 30.06.2010



Anteil der weiblichen Auszubildenden zum Schiffsmechaniker liegt bereits bei 6 %. An den Fachhochschulen wird die Anzahl der weiblichen Studierenden im Bereich Nautik sogar auf 20 % geschätzt mit weiter steigender Tendenz.

Vergleicht man die Daten der DRV KBS mit der durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erfassten Anzahl der gültigen Befähigungszeugnisse, so zeigt sich, dass nur 30 % der Inhaber eines gültigen Kapitänzeugnisses zur See fahren, wobei die Quote bei den weiteren Nautischen Offiziere 65 % beträgt. Von den Inhabern gültiger Technischer Befähigungszeugnisse fahren 41 % zur See.

### Problematische Altersstruktur

Nach wie vor problematisch ist die Altersstruktur der Senioroffiziere – also sowohl der Kapitäne als auch der Schiffingenieure. Eine sichtbare Erholung ist bei den Nautischen Offizieren zu beobachten, was ein Ergebnis der Ausbildungsanstrengungen der vergangenen sechs Jahre ist. Der Anteil an neu ausgestellten Befähigungszeugnissen zum Nautischen Wachoffizier ist kontinuierlich angestiegen und erreichte Ende 2009 seinen Höchststand mit 322. Diese Zahl konnte für die Befähigungszeugnisse zum Technischen Wachoffizier nicht erreicht werden, obwohl auch hier von 2008 auf 2009 eine Steigerung von 90 auf 111 zu verzeichnen war.

Während deutlich ist, dass durch die vermehrt ausgebildeten jungen Nautischen Offiziere vakant werdende Kapitänpositionen rechtzeitig nachbesetzt werden können, besteht diese Aussicht bei den Schiffingenieuren derzeit nicht. Derzeit befinden sich zu wenig junge Technische Offiziere in der Ausbildung und es sind zu wenig Junioringenieure an Bord tätig. Durch die bereits jetzt vollständig ausgelasteten Fach- und Fachhochschulen ist auch keine kurzfristige Entspannung der Lage in Sicht. Dies spiegelt sich auch in den Zahlen am Seearbeitsmarkt wider.

Im Jahr 2010 ist eine ähnliche Bewegung am Seearbeitsmarkt zu berichten wie im Krisenjahr 2009: Im 3. Quartal 2010 waren bei der Zentralen Heuerstelle in Hamburg noch 422 (455 in 2009) Seeleute gemeldet. Wie auch 2009 ist gegenüber dem 2. Quartal 2010 ein Anstieg der gemeldeten Seeleute um 9 % (2009: 14%) festzustellen. Demgegenüber ist ein leichter Rückgang der gemeldeten Stellen von 132 im 2. Quartal auf 106 im 3. Quartal 2010 zu verzeichnen. Insgesamt waren im Berichtsjahr jedoch wieder mehr Stellen gemeldet als im Vorjahr. Die Situation am Arbeitsmarkt spiegelt somit die sich verbessernde wirtschaftliche Lage wider.

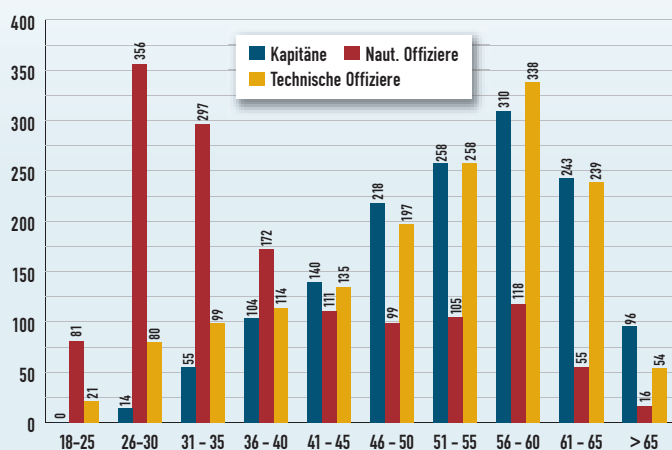
Im Bereich der Kapitäne ist die Bewerberlage entspannter als 2009. Den 39 sofort einsetzbaren Kapitänen stehen 18 gemeldete Stellen gegenüber. Das heißt, es kommen auf jede angebotene Kapitänstelle nun 2,2 Bewerber (2009: 1,4). Im Bereich der Technischen Schiffsoffiziere kann jedoch die Nachfrage nicht annähernd gedeckt werden: Auf 40 Stellenangebote kommen 34 sofort einsetzbare Schiffingenieure, auf jede Stelle somit 0,9 Bewerber (2009: 0,4).

Trotz eines Rückgangs von 86 Bewerbern im 2. Quartal auf 58 im 3. Quartal 2010 stellen Schiffsmechaniker weiterhin die größte Gruppe der Arbeit suchenden Seeleute dar, wobei im 3. Quartal keine Semesterfahrer erfasst sind. Dies scheint auch die Ursache für den Rückgang der Bewerberzahlen zu sein.

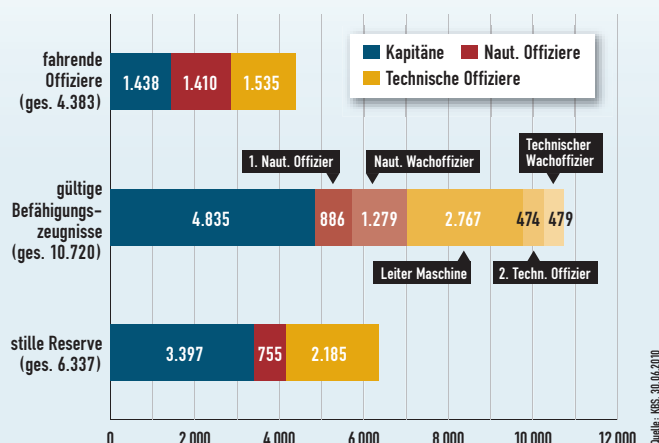
Insgesamt ist festzustellen, dass die Reeder in der Krise an ihren gut ausgebildeten deutschen Seeleuten festgehalten haben. Dies zeigt sich darin, dass ein signifikanter Anstieg der Anzahl der Arbeit suchenden Seeleute – insbesondere der Senioroffiziere – nicht festzustellen war und ist. Trotz einer erheblichen Steigerung der Anzahl der Absolventen, die 2010 neu auf den Arbeitsmarkt gekommen sind, ist es zu keiner Steigerung der Meldungen bei der ZHH gekommen. Auch hieraus lässt sich ablesen, wie ernst die deutschen Reeder das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung nehmen.

Foto: Kirk Williams

## Altersgruppen deutscher Kapitäne sowie Nautischer- und Schiffstechnischer Offiziere



## Aktive deutsche Offiziere auf deutschen Seeschiffen vs. BSH Befähigungszeugnisse







# Arbeits- und Sozialrecht

- 96 Umsetzung des Internationalen  
Seearbeitsübereinkommens 2006
- 99 Tarifpolitik





VERANTWORTUNG: Die  
Ausbildungsanforderungen  
für Seeleute wurden  
erweitert und ergänzt.

# Die Überarbeitung des STCW – Übereinkommens

Auf einer diplomatischen Konferenz in Manila wurde der seit 2006 unter anderem vom VDR intensiv begleitete Änderungsprozess abgeschlossen.

Vom 21. – 25. Juni 2010 fand in Manila die Diplomatische Konferenz (DipCon) zur Annahme der Änderungen des STCW-Übereinkommens (STCW-ÜE) statt. Der in 2006 eingeleitete Reformprozess, an dem auch der VDR intensiv mitgewirkt hat, wurde auf dieser Konferenz abgeschlossen. Das

so genannte Manila Amendment wird am 1. Januar 2012 in Kraft treten, wobei für einige Neuerungen eine Übergangsfrist von fünf Jahren gilt. Damit müssen alle Änderungen bis spätestens zum 1. Januar 2017 in nationales Recht umgesetzt sein. Die Federführung für die Umsetzung in Deutschland liegt

beim Bundesverkehrsministerium. Auf der Diplomatischen Konferenz in Manila sind einige wesentliche Änderungen beschlossen worden.

Mit dem neuen STCW-Übereinkommen werden Seediensttauglichkeitszeugnisse eingeführt, die einen einheitlichen internationalen Standard vorsehen. Dabei werden insbesondere Anforderungen an die medical und physical fitness festgelegt. Diese Neuregelung hat den Vorteil, dass die Seediensttauglichkeitszeugnisse der Vertragsstaaten gegenseitig anerkannt werden können.

Die bisher vorgeschriebene Erfahrungseefahrtzeit zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Leiter der Maschinenanlage darf von 36 auf 24 Monate reduziert werden, sofern mindestens 12 Monate eine Tätigkeit als Zweiter technischer Offizier nachgewiesen wird. Durch diese Formulierung erfolgt die aus unserer Sicht zu begrüßende Harmonisierung mit der Handhabung bei den nautischen Befähigungszeugnissen.

Es wurde auch ein verbindlicher Alkoholgrenzwert (0,05% Alkohol im Blut) festgelegt. Ein solcher Grenzwert ist in Deutschland bereits geltendes Recht. Er wurde im neuen STCW-Übereinkommen maßgeblich auf das Betreiben von Deutschland hin verankert.

### Anpassung der Mindestruhezeiten

Die Mindestruhezeiten wurden an die Bestimmungen des Internationalen Seearbeitsübereinkommens 2006 angepasst. Die ILO-Seearbeitskonvention sieht eine wöchentliche Mindestruhezeit von 77 Stunden vor, wobei hiervon durch Tarifvertrag abgewichen werden kann. Das STCW-Übereinkommen sah bislang eine wöchentliche Mindestruhezeit von 70 Stunden vor. Im Rahmen der Beratungen zum STCW-Übereinkommen gab es Bestrebungen, eine Mindestruhezeit von 77 Stunden vorzusehen, ohne aber gleichzeitig abweichende Regelungen zu ermöglichen, wie dies die ILO-Konvention vorsieht. Wir haben gemeinsam mit unserem internationalen Dachverband, der International Shipping Federation, und auch der Bundesregierung vehement gegen diese Bestrebungen interveniert. Dabei haben wir deutlich gemacht, dass hierdurch das bisher geltende Recht und auch der Rahmen der ILO-Konvention eingeschränkt würde. Im Übrigen sei es immer erklärtes Ziel insbesondere der Bundesregierung und auch der EU-Kommission gewesen, im Rahmen der Harmonisierung das geltende Recht nicht einzuschränken. Nach langen und intensiven Beratungen ist schließlich auch im STCW-Übereinkommen eine Öffnungsklausel aufgenommen worden, die es ermöglicht, für einen Zeitraum von 14 Tagen von der wöchentlichen Mindestruhezeit von 77 Stunden abzuweichen, wobei eine tägliche Mindestruhezeit von 10 Stunden nicht


unterschritten werden darf. Diese Regelung ist insbesondere für die Schlepp- und Bergungsschifffahrt von erheblicher Bedeutung, für die heute nach dem Seemannsgesetz und hierauf basierender tarifvertraglicher Regelungen eine Mindestruhezeit von 70 Stunden pro Woche und von 10 Stunden pro Tag gilt. Es geht nun darum, im Rahmen der Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens und des STCW-Übereinkommens durch Klarstellungen im nationalen Recht sicherzustellen, dass die bisherige Praxis insbesondere in der Schlepp- und Bergungsschifffahrt nicht beeinträchtigt wird.

### Standards für Facharbeiter

Mit dem neuen STCW-Übereinkommen werden auch Standards für Facharbeiter Deck (Able Seafarer Deck) und Facharbeiter Maschine (Able Seafarer Engine) eingeführt. Derartige Standards gab es bislang nicht. Sie haben unmittelbare Auswirkungen auf die Ausbildung zum Schiffsmechaniker, der diese Befähigungen zukünftig erhalten soll. Durch ein vehementes Petitum der deutschen Delegation und unseres internationalen Dachverbandes ISF gelang es, eine Fahrtzeitverkürzung für Facharbeiter Deck und Maschine, die integriert ausgebildet werden, zu erreichen. Dadurch verkürzt sich die vorgeschriebene Seefahrtzeit auf 16 Monate

Zukünftig werden die Fachkräfte Elektrotechnik (Electro-technical rating) und Elektrotechnischer Offizier (Electro-technical officer) eingeführt, die beide dem Leiter der Maschinenanlage unterstellt sein werden. Der Elektrotechnische Offizier wird nur für die Betriebsebene zertifiziert sein. Eine auch vom VDR unterstützte Konferenz-Resolution sieht vor, dass diese Neuerungen im STCW-Übereinkommen keine Auswirkungen auf die Schiffsbesetzung haben.

Mit dem neuen Übereinkommen werden unter anderem auch Leadership Skills als Bestandteil der Kompetenzen für nautische und technische Schiffsoffiziere eingeführt. Im Rahmen des Reformprozesses sind zudem die Lehrgänge für bestimmte Schiffstypen, wie RoRo/Fahrgastschiffe und Tanker neu strukturiert und inhaltlich überarbeitet worden. Zudem muss künftig in einem Abstand von fünf Jahren Kompetenz in Gebieten der Sicherheitsgrundausbildung, Rettungsbootmann und fortschrittlicher Brandbekämpfung jeweils neu nachgewiesen werden. Diese sehr offene Formulierung ist das Ergebnis einer langen Diskussion, bei der unser internationaler Verband ISF immer wieder betont hat, dass zusätzliche Bürokratie und Kosten vermieden werden müssen.

Der VDR wird sich jetzt intensiv in die Beratungen zur Umsetzung des neuen STCW-Übereinkommens einbringen. Wir stehen hierzu in einem engen und konstruktiven Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium. 



# Nachwuchsgewinnung

Der VDR informiert deutschlandweit über den attraktiven Arbeitsplatz Schiff.

Der Schwerpunkt der Berufsinformation des Verbandes lag auch im Berichtsjahr auf der Darstellung der deutschen Seeschifffahrt als attraktiver Arbeitgeber. Auf den zahlreichen Vorträgen und Berufsmessen und -börsen zeigte sich, dass das Interesse der Schülerinnen und Schüler an der deutschen Seeschifffahrt nach wie vor sehr hoch ist. Dennoch lässt sich bereits ein Rückgang der Bewerber verzeichnen. Dieser Rückgang ist auf die demographische Entwicklung und das damit verbundene intensive Werben auch anderer Wirtschaftszweige um die bestqualifizierten Bewerber zurückzuführen. Zur Sicherung des inländischen seemännischen Nachwuchses ist es damit erforderlich, die Berufsinformation und auch die Ausbildungsanstrengungen noch weiter zu intensivieren.

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 Ausstellungen auf 29 dieser Messen, darunter waren die NORTEC und die SMM in Hamburg. Ein wichtiger und zuverlässiger Partner sind die Arbeitagenturen, die eine umfassende Berufsinformation betreiben und auch sehr an den Berufen in der Seeschifffahrt als Publikumsmagnet interessiert sind. So wurden 25 berufskundliche Vorträge durch den VDR angeboten. Zudem war der Verband auf 45 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen vertreten. In Verbindung mit den Veranstaltungen in den Arbeitagenturen wurden gleichzeitig Berufsberater informiert und geschult. Gestiegen ist auch die Beteiligung des VDR an schulischen Berufsinformationstagen. Insbesondere im Norden Deutschlands wurden zahlreiche Schulen besucht oder auch Schulklassen in den VDR eingeladen.

## Erfolgreiche Aktion auf der SMM

Um dem gestiegenen Bedarf an Nachwuchs für die Schiffsbetriebstechnik Rechnung zu tragen, hat der Verband auf der SMM - in Kooperation mit anderen Verbänden - über die „ThinkIng“ - Kampagne 150 Jugendliche mit den Karrieren in der maritimen Wirtschaft vertraut gemacht. Auch den jüngeren Schülern wurde erneut durch die Aktion „Technik für Kinder - Faszination Schiff“, die der VDR unterstützt hat, die Faszination der Seeschifffahrt nahe gebracht.

Das Schülerpraktikum ist weiterhin das wichtigste Instrument in der Gewinnung von seemännischem Nachwuchs.

Es ist ein sehr effektives und für die beteiligten Unternehmen einfaches und probates Mittel der Nachwuchssicherung. Leider war auch hier der bereits angesprochene Rückgang der Bewerbungen wahrnehmbar: Konnten 2009 noch 109 vollständige Bewerbungen verzeichnet werden, waren es im Jahr 2010 nur noch 78. Durch engagierte Reedereien konnte in diesem Jahr allen interessierten Jugendlichen ein Platz an Bord zur Verfügung gestellt werden, was sehr erfreulich ist. Viele Schülerinnen und Schüler, die in ihren Ferien einen Einblick in die Seeschifffahrt erhalten haben, entscheiden sich später für eine Karriere an Bord.

Zwar ist ein gesteigener Wettbewerb um die besten Schulabgänger zu verzeichnen. Aufgrund der Anzahl der Bewerbungen und des nach wie vor hohen Interesses an der Seeschifffahrt konnten die ausbildenden Reedereien die Bewerber um einen Ausbildungsplatz zum Schiffsmechaniker oder für einen Praxissemesterplatz aber auswählen. Zwar mangelt es an Abiturienten, die sich direkt für eine Laufbahn in der Schiffsbetriebstechnik entscheiden, das heißt die als Technischer Offiziersassistent oder Praxissemesterstudent Schiffsbetriebstechnik fahren wollen. Dies kann auch daran liegen, dass der VDR grundsätzlich den an der Schiffsbetriebstechnik interessierten jungen Leuten den Einstieg über die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker empfiehlt. Da diese es den jungen Leuten ermöglicht, sowohl das Nautische als auch das Technische Befähigungszeugnis zu erwerben, liegt es auch im Einflussbereich der ausbildenden Unternehmen, das Interesse und die Entscheidung für die Schiffsbetriebstechnik zu fördern. ...



**SCHÜLERPRAKTIKUM:** Der wichtigste Weg, die anspruchsvollen Berufe auf See in der Praxis kennenzulernen.

# Kaufmännische Ausbildung steht vor Veränderungen

Die Krise in den Schiffahrtsmärkten hat dazu geführt, dass die Ausbildungsverträge für Schiffahrtskaufleute im Berichtsjahr noch einmal zurückgegangen sind.

Mit insgesamt 325 abgeschlossenen Verträgen bewegen sich die Reederei- und Schiffsmaklerunternehmen nun wieder auf einem Ausbildungsniveau wie vor Beginn des Marktaufschwungs Mitte dieses Jahrzehnts. Es besteht jedoch berechtigte Hoffnung, dass sich dieser Trend wieder umkehren wird. Insbesondere gilt es, alle bisher bestehenden Ausbildungsstandorte, einschließlich Duisburg, langfristig zu erhalten. Wie im vergangenen Jahr berichtet, muss das Berufsbild für Schiffahrtskaufleute überarbeitet werden, weil ein Kammerbezirk die im Fachbereich „Linien-schiffahrt“ vorherrschende Konzentration auf Containerverkehre bemängelt hatte. Das Bundesinstitut für Berufsbildung hat die für eine Teilnovellierung nötige Kurzexpertise mittlerweile fertig gestellt, und die Sachverständigen haben Ende Oktober mit der Novellierungsarbeit begonnen.

Die seitens der IHKs beabsichtigte Vereinheitlichung der Prüfungsaufgaben für Schiffahrtskaufleute auf Bundesebene wird sich verzögern, da im Beirat des Zentralen Prüfungsausschusses Nord-West vereinbart wurde, zunächst den Wortlaut der von den Sozialpartnern verhandelten Änderungsverordnung abzuwarten. Entsprechend dürfte das Ziel, für Schiffahrtskaufleute bundeseinheitliche Prüfungen erstmals schon zu den Terminen Herbst 2011 (Zwischenprüfung) und Sommer 2012 (Abschlussprüfung) durchzuführen, nicht mehr erreichbar sein.

Sorgen bereiten verschiedene Projekte der EU, wie der Europäische Qualifikationsrahmen für lebenslanges Lernen (EQR) und das Europäische Leistungspunktesystem für die Berufsbildung (ECVET), die auf nationaler Ebene gespiegelt werden sollen. Insbesondere die Einstufung sämtlicher Ausbildungsberufe des deutschen dualen Systems in die Niveaustufe 4 (von 8) ist äußerst unbefriedigend, da bereits die Hochschulreife mit derselben Ziffer bewertet wird. Zur Erreichung der Niveaustufe 5 ist die Absolvierung eines Studiengangs (Bachelor-Grad) notwendig. Es ist fraglich, ob das Bewertungssystem außerhalb des öffentlichen Dienstes, wo es für die Einstufung in verschiedene Laufbahnen entscheidend sein kann, von Bedeutung sein wird.

Ähnliches gilt für das Leistungspunktesystem. Mit der Veröffentlichung der ECVET-Empfehlungen im Juni 2009 hat die jahrelange Diskussion über den Sinn von Leistungspunkten für die Berufsbildung



Foto: Fotolia

**SCHIFFFAHRTSKAUFLEUTE:** Prüfungen werden vereinheitlicht.

vorerst ein Ende gefunden. Es stellt sich die Frage, ob zur Förderung der transnationalen Mobilität der Arbeitnehmer überhaupt ein Punktesystem erforderlich ist. So macht sich Skepsis breit, wenn man die aktuellen Umsetzungsschritte der EU-Kommission beobachtet: diese bietet finanzielle Unterstützung für die Entwicklung, Erprobung und Implementierung des Systems an. Von den EU-Staaten haben bisher lediglich Finnland und Deutschland nationale Initiativen zur Umsetzung des ECVET gestartet. In Deutschland wird sich nach ersten Verabredungen der Akteure der Berufsbildung die Umsetzung des Europäischen Leistungspunktesystems auf die Förderung der transnationalen Mobilität von Lernenden konzentrieren. Koordiniert werden die Planungen und Arbeiten bei der nationalen Agentur Bildung für Europa, beim Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) in Bonn.

Für die Praxis bedeutender erscheint der „Europäische Bezugsrahmen für die Qualitätssicherung in der beruflichen Aus- und Weiterbildung (EQARF)“. Mit der Amerikanisierung der Berufslandschaft fehlt vielen Ausbildungs- und Personalleitern die Orientierung, mit welchen Qualifikationen die Absolventen verschiedenster Bildungsinstitutionen ausgestattet sind. Unklar ist, wer die Bewertung und Qualitätssicherung übernehmen kann, und ob damit zuverlässige und aussagefähige Informationen für Studienbewerber und Arbeitgeber zur Verfügung stehen. ■■■





# Internationales Seearbeits- übereinkommen 2006

Das ILO-Seearbeitsübereinkommen wird jetzt in deutsches Recht umgesetzt.


Intensive Diskussionen gibt es bei Arbeitszeitregelungen und Unterbringungsfragen.

Der VDR hat im Jahr 2010 weitere Gespräche mit dem Bundesarbeitsministerium und auch dem Bundesverkehrsministerium zur Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommen 2006 geführt. In den Gesprächen ging es insbesondere um die Höchstarbeitszeit- und Mindestruhezeitregelungen, die Unterbringung von Auszubildenden, die Modernisierung des Musterungsverfahrens und die Einführung eines Seeleuteregisters.

Die Bundesregierung wird voraussichtlich Ende 2010/Anfang 2011 einen Gesetzentwurf zur Umsetzung des Übereinkommens vorlegen. Bislang haben insgesamt zehn Staaten die Konvention ratifiziert.

Hierzu gehören Kanada, Spanien, die Bahamas, Liberia, die Marshall Inseln, Panama, Norwegen, Bosnien und Herzegowina, Kroatien und Bulgarien. Die ILO-Konvention tritt ein Jahr, nachdem sie von mindestens 30 Staaten mit einer Welthandelstonnage von mindestens 33 Prozent ratifiziert worden ist, in Kraft.

Mit einem Inkrafttreten ist nach dem jetzigen Stand nicht vor Mitte 2012 zu rechnen. In den Gesprächen mit dem Bundesarbeitsministerium (BMAS) zur Umsetzung der Konvention setzt sich der VDR insbesondere dafür ein, dass die Höchstarbeitszeit- und Mindestruhezeitregelungen nach § 84 a Absatz 1 und 2 Seemannsgesetz an die internatio-



**VORBILD:** Arbeitsbedingungen auf deutschen Schiffen wie der „Maersk Semarang.. von CP Offen sind vorbildlich.

nenalen Vorgaben angepasst werden. Die ILO-Konvention sieht vor, dass die Höchstarbeitszeit

- 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden
- 72 Stunden in jedem Zeitraum von 7 Tagen nicht überschreiten darf oder die Mindestruhezeit
- 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden
- 77 Stunden in jedem Zeitraum von 7 Tagen nicht unterschreiten darf. Damit kann nach der Mindestruhezeitregelung die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 13 Stunden pro Tag betragen. Deutschland ist bei der Umsetzung der Vorgängerkonvention, der ILO-Konvention Nr. 180, deutlich über die internationalen und auch die europäischen Vorgaben hinausgegangen, indem es eine Höchstarbeitszeit von 72 Stunden pro Woche eingeführt hat.

Dies stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge gegenüber anderen, auch europäischen Flaggen dar. In den meisten europäischen Staaten sowie auch den Nicht-EU-Staaten gilt eine Mindestruhezeit von 77 Stunden pro Woche. Eine solche Regelung ist insbesondere für Verkehre mit häufigen Hafenanläufen erforderlich. Zwar ist im

Nachhinein in § 89 a Absatz 1 a Seemannsgesetz eine Öffnungsklausel eingefügt worden, die es erlaubt, in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung abweichende Regelungen zu treffen. Diese Öffnungsklausel stellt aber nur eine Teilkorrektur der deutlich über die internationalen Vorgaben hinausgehenden Regelung in § 84 a Absatz 1 und 2 Seemannsgesetz dar.

### Wettbewerbsnachteil korrigieren

Der VDR setzt sich daher dafür ein, dass dieser erhebliche Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge im Rahmen der Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens korrigiert wird. Dies ist unbedingt erforderlich, um das Führen der deutschen Flagge attraktiver zu machen. Bislang hat der Bündnispartner ver.di in den gemeinsamen Gesprächen mit dem Bundesarbeitsministerium in diesem Punkt keine Bereitschaft erkennen lassen, die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger zu gestalten. Der VDR wird jedoch weiter auf eine Korrektur dieser Re- →

Foto: Wolfhard Scheer

**KORREKTUR:**  
Das Führen der deutschen Flagge muss attraktiver werden.



Foto: ILO/Crozet M.





Foto: ILO/Crozet M.

**AUSBILDUNG:** Die Ausbildungszahlen dürfen nicht aus administrativen Gründen zurückgehen.

→ gelung dringen. Im Rahmen der Umsetzung der Konvention ist auch der folgende Punkt wichtig: Die ILO-Konvention sieht vor, dass für jedes Besatzungsmitglied grundsätzlich ein Schlafräum vorzusehen ist. Ausnahmen können für Spezialschiffe oder Schiffe mit weniger als 3.000 BRZ geschaffen werden. Als Spezialschiffe können nach einer ersten rechtlichen Bewertung solche Schiffe eingestuft werden, die mehr als zwölf Auszubildende an Bord haben. Damit würden aber nicht die Schiffe über 3.000 BRZ erfasst, auf denen mehrere Auszubildende mitfahren, was häufig der Fall ist.

#### Ausbildung darf nicht eingeschränkt werden

Der VDR hat das Thema daher auf einem Tripartite Meeting zur Umsetzung der ILO-Konvention, das vom 20.-22. September 2010 in Genf stattfand, angesprochen. Dabei wurde von den Vertretern der Internationalen Arbeitsorganisation und auch Regierungsvertretern darauf hingewiesen, dass in diesem Fall über die Substantial Equivalence-Klausel auf nationaler Ebene Regelungen gefunden werden müssen. Wir werden hierzu gemeinsam mit dem BMAS und dem Sozialpartner ver.di nach Lösungen suchen.

Es besteht Einvernehmen darüber, dass die ILO-Konvention nicht dazu führen darf, dass die Ausbildungsanstrengungen deutscher Reeder eingeschränkt werden. Zwar gilt die Regelung nur für Neubauten, deren Kiellegung nach Inkrafttreten der Konvention erfolgt. Für die bestehende Flotte gilt damit ein Bestandsschutz. Allerdings bedarf es auch für Neubauten einer Lösung, durch die sichergestellt wird, dass die Ausbildungsaktivitäten deutscher Reeder auf

einem hohen Niveau beibehalten werden können.

Der Prozess der Umsetzung der ILO-Konvention in Deutschland wird auch als Chance verstanden, veraltete Regelungen, Verfahren und Strukturen zu überarbeiten. Nach Ansicht des VDR bedarf es dringend einer Reform des bestehenden Musterungsverfahrens, das seit 1957 im Seemannsgesetz und der ergänzenden Seemannsamtverordnung geregelt ist. Von den Mitgliedsreedereien werden immer wieder große bürokratische Hürden bei der Beantragung der Seefahrtbücher im Ausland, ihrer Versendung und der An- und Abmusterung beklagt.

#### Entbürokratisierung der deutschen Flagge

Das Bundesverkehrsministerium hat die Umsetzung der ILO-Konvention nunmehr zum Anlass genommen, zu prüfen, wie die bestehenden Verfahren modernisiert werden können. Dabei sind in enger Abstimmung mit den Sozialpartnern VDR und ver.di Vorschläge entwickelt worden, die maßgeblich zu einer Vereinfachung und Entbürokratisierung der deutschen Flagge beitragen sollen. Im Rahmen der Modernisierung des Musterungsverfahrens soll zukünftig eine elektronische Datenbank, ein sogenanntes Seeleuteregister, eingeführt werden, in der insbesondere auch Angaben zum Dienstantritt und -ende an Bord erfasst werden.

Es ist angedacht, dass die Reedereien die erforderlichen Daten über eine „Online-Maske“ in die Datenbank eingeben und es damit quasi zu einem elektronischen An- und Abmusteren kommt. Gleichzeitig soll hierdurch der Nachweis über die Seefahrzeiten für das Besatzungsmitglied gewährleistet werden. Die Datenbank soll beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt werden. Das BMVBS und das BSH haben ein hohes Interesse daran, dass es im Rahmen der Modernisierung des Musterungsverfahrens zu praktikablen und leicht handhabbaren Abläufen kommt.

Es findet daher ein enger Dialog mit dem VDR und Reedereien über die Ausgestaltung der Verfahrensabläufe statt. Der VDR begrüßt dieses Vorhaben ausdrücklich, da es zu einer deutlichen Vereinfachung der heutigen An- und Abmusterungsverfahren führen wird. Nach dem jetzigen Stand soll die Umsetzung bis Anfang 2013 erfolgen. Eine frühere Umsetzung wäre aus Sicht des VDR sehr zu begrüßen, um die deutsche Flagge so schnell wie möglich zu entbürokratisieren und attraktiver zu gestalten. ...

# HTV-See: Verhandlungen

Nachdem die Gewerkschaft den Heuertarifvertrag zum Jahresende gekündigt hat, stehen im noch extrem schwierigen Marktumfeld Neuverhandlungen an.

Die Tarifgemeinschaft des VDR und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hatten im September 2008, d.h. noch vor Einsetzen der dramatischen Krise, einen neuen Heuertarifvertrag abgeschlossen. Der HTV-See 2008 sah eine Erhöhung der Heuern zum 1. Oktober 2008 um 5,25 Prozent bei einer Mindestlaufzeit des Vertrages von 18 Monaten vor. Gleichzeitig sind die Heuern der Beschäftigten auf Schiffen bis 1.600 BRZ bzw. bis 3.500 BRZ zusätzlich um 0,7 Prozent angehoben worden. Die Heuertarifverhandlungen hatten sich sehr schwierig gestaltet, da die Gewerkschaft ver.di im Juni 2008 noch eine Volumenforderung von 8,5 Prozent gestellt hatte. Zum Zeitpunkt der Verhandlungen im September 2008 hatten sich die Märkte aber bereits erheblich eingetrübt.

Wären die Verhandlungen noch zwei Monate später, im November 2008, geführt worden, hätte sich die Situation nochmals deutlich anders dargestellt. Zu diesem Zeitpunkt war der Einbruch des Welthandels mit den in der Folge massiv eingebrochenen Fracht- und Charraterraten in den Reedereien bereits voll angekommen.

## Firmenbezogene Verbandstarifverträge

Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage hatte der Verband im Jahr 2009 dann auch mehrere firmenbezogene Verbandstarifverträge abgeschlossen, die eine befristete Absenkung des Heuerniveaus gegen eine Beschäftigungssicherung vorsahen. Derartige Maßnahmen waren in der Krise zwingend notwendig. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage hat die Gewerkschaft ver.di dann auch davon abgesehen, den aktuell geltenden HTV-See zum 31. März

2010, dem frühest-möglichen Beendigungstermin, zu kündigen. Eine weitere Heuererhöhung wäre von den Unternehmen auch nicht verkraftbar gewesen.

Die Gewerkschaft hat den Heuertarifvertrag nunmehr aber zum 31. Dezember 2010 gekündigt. Gleichzeitig hat sie eine Volumenforderung des Verbandes hat auf einer Sitzung im Oktober 2010 über das weitere Vorgehen beraten. Es lässt sich schon jetzt sagen, dass angesichts der anhaltenden Krise Lohnsteigerungen in den meisten Unternehmen noch nicht verkraftbar sind.

## Krise noch nicht überwunden

Wenngleich es seit dem Frühjahr 2010 eine Verbesserung der Marktlage in der Linienschifffahrt infolge der weltweiten konjunkturellen Erholung gegeben hat, ist die Krise, insbesondere in der Trampschifffahrt, noch lange nicht überwunden. Bei einer ganzen Reihe von Reedereien ist die positive Marktentwicklung bislang nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang angekommen. Die Charraterraten steigen vor allem im kleineren Segment nur langsam an und haben noch kein auskömmliches Niveau erreicht, sondern decken häufig lediglich Betriebskosten und ggf. Zinszahlungen ab. Tilgungen können in den meisten Fällen noch nicht geleistet werden. Die Lage bleibt damit angespannt. Vor diesem Hintergrund dürften sich die Gespräche mit der Gewerkschaft ver.di – auch in Anbetracht der Höhe der Forderung – schwierig gestalten. ...

Foto: Dreamstime

## VERHANDLUNGEN:

Das schwierige Marktumfeld lässt Heuersteigerungen nicht zu.

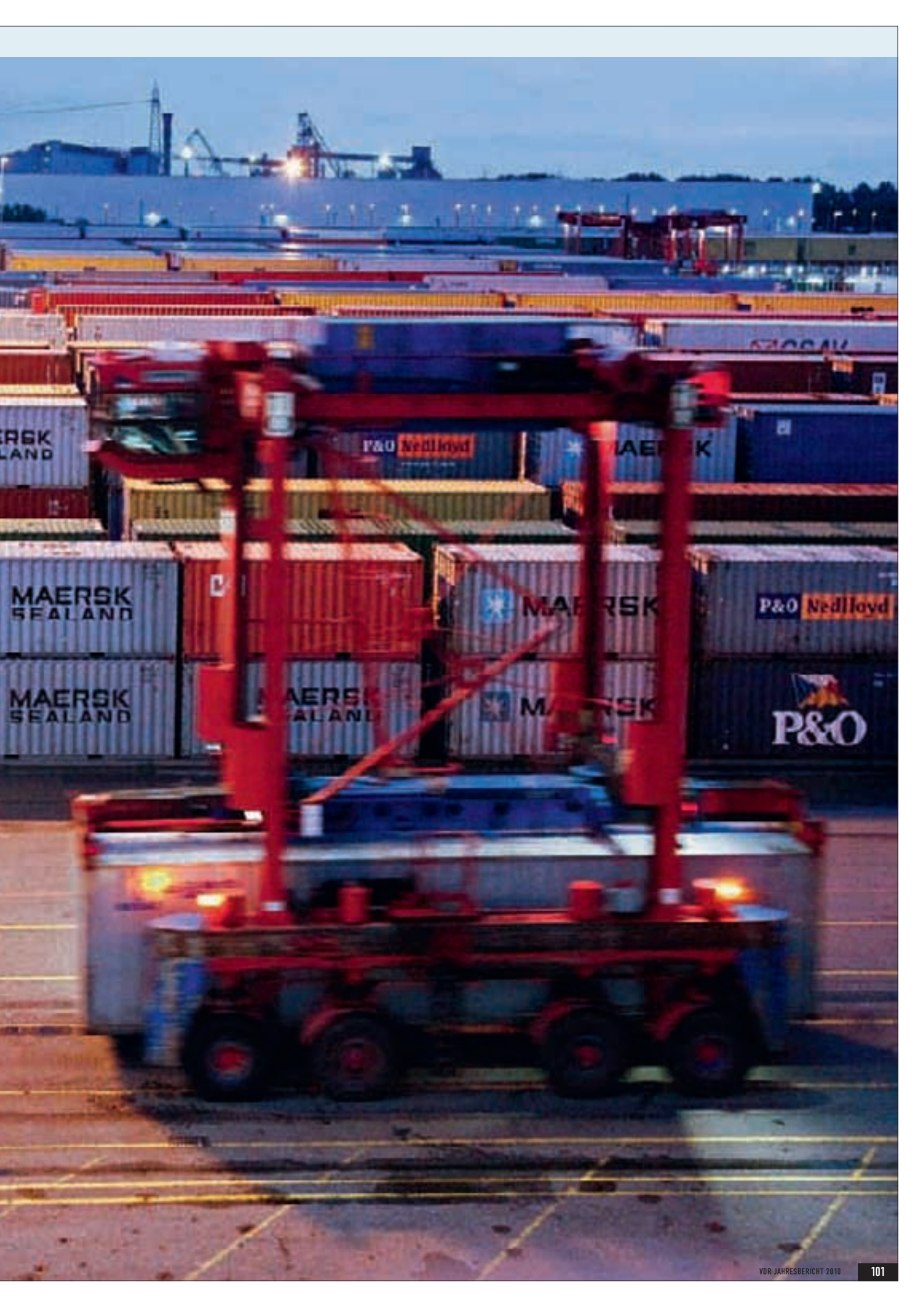




# Häfen und Logistik

102 Hafenpolitik  
104 Offshore







# Masterplan für den Logistikstandort

Der von der Bundesregierung vorgelegte Masterplan für die deutschen Häfen wurde dank der Vorschläge des VDR den Bedürfnissen der Seeverkehrswirtschaft angepasst.

Die Wirtschaftskraft Deutschlands ist ohne einen leistungsfähigen Logistik- und Güterverkehrssektor nicht denkbar. Entsprechend gewinnt die Positionierung Deutschlands als wichtiger Logistikstandort in Europa zunehmend an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung den bereits in der zurückliegenden Legislaturperiode erstellten Masterplan Güterverkehr und Logistik noch einmal einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen, um die Ziele des Masterplans, eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern sowie Güterverkehre gleichzeitig energiesparender, effizienter, sauberer und leiser zu machen, zu konkretisieren. Der VDR hat mit verschiedenen Vorschlägen maßgeblich dazu beigetragen, den Masterplan, der jetzt die Bezeichnung „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ trägt, den Interessen der Seeverkehrswirtschaft anzupassen.

## Kernpunkte des Aktionsplans

Wesentliche Bestandteile des Aktionsplans aus Sicht der Seeverkehrswirtschaft sind :

- die Umsetzung des nationalen Hafenkonzeptes für See- und Binnenhäfen,

- die Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes für den Kurzstreckenseeverkehr

Von Bedeutung sind aber auch die allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Ziele:

- den Logistikstandort Deutschland zu stärken
- die Effizienz aller Verkehrsträger zu steigern
- Langstreckenverkehre im Hinterland zu optimieren
- eine nachhaltige Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft zu schaffen
- die Stärken der einzelnen Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege besser zu nutzen
- die Aus- und Weiterbildung in der Logistikwirtschaft zu fördern.

Mit der Umsetzung des Hafenkonzeptes, das die entsprechenden Vorhaben für die Infra- und Suprastrukturgestaltung in den Häfen sowie für die Ein- und Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze enthält, wird derzeit begonnen. Die nötigen Beschlüsse und Arbeiten werden auf drei Ebenen getroffen bzw. erfolgen:

- in einem Beirat, zusammengesetzt aus hochrangigen Vertretern des Bundes, der Länder und von Verbänden
- in einem Lenkungsausschuss auf Abteilungsebene
- durch eine Koordinierungsstelle im BMVBS

Am 21. September 2010 fand die konstituierende Sitzung des Beirates statt, an der auch der Hauptgeschäftsführer des VDR teilgenommen hat. Die Mitglieder des Lenkungsausschusses sind noch zu benennen.

Im Rahmen der neuen Grundkonzeption des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik wird es noch in dieser Legislaturperiode zu einer Überprüfung der Bedarfspläne für Bundesstraßen, Bundesschienenwege und Binnenwasserstraßen kommen, während der neue Bundesverkehrswegeplan selbst wohl erst in der nächsten Legislaturperiode verabschiedet werden soll. Die maritimen Wirtschaftsverbände und Küstenkammern müssen deshalb, nicht zuletzt bei



Foto: bellemedia

**BRAKE:** Betrachtet wird in allen Häfen die Infra- und Suprastrukturgestaltung sowie die Anbindung an die Verkehrsnetze.



**CONTAINERUMSCHLAG:** Großhäfen wie hier Bremerhaven müssen kontinuierlich den Verkehrsanforderungen angepasst werden.

Umsetzung des nationalen Hafenkonzeptes, in den kommenden Monaten darauf achten, dass vor dem Hintergrund extrem knapper Haushaltsmittel die prioritären Projekte der Seehafenverkehrswirtschaft zügig in Angriff genommen und nicht auf eine lange Zeitschiene geschoben werden.

#### **Optimale Kombination der Verkehrsträger**

Aus ähnlichem Grunde sollte das BMVBS nun auch ein Konzept für den Kurzstreckenseeverkehr fertig stellen, um nicht nur eine verlässliche politische Aussage zur künftigen Arbeit des Short Sea and Inland Waterway Promotion Center zu treffen, sondern auch ein nachhaltiges politisches Konzept zu entwickeln, damit die politische Willenserklärung „From Road to Sea“ nicht im Rahmen umweltpolitischer Regularien konterkariert wird. Dies hat ungeachtet der mittlerweile modifizierten Leitlinien der europäischen Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) zu geschehen, nach denen alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile in TEN-Projekte einbezogen werden sollen. Die Seehäfen der Europäischen Gemeinschaft und ihre Hinterlandverbindungen sollten im künftigen TEN-Netz eine wichtigere Rolle spielen. Dies gilt insbesondere für die Hinterlandverbindungen, die bislang noch nicht in vollem Umfang Bestandteil des ausgewiesenen TEN-Netzes sind.

Im Vordergrund der neuen europäischen Verkehrspolitik steht jedoch die optimale Kombination

und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger durch Schaffung trimodaler Knotenpunkte, sowie der Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen, die erforderlich sind, um Engpässe in grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zu beseitigen. Ein geeignetes Mittel der Wahl soll dabei weiterhin die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt sein.

Eine starke Belastung für die Seeschifffahrt waren und sind in der noch nicht überstandenen Krise die Hafenanlaufkosten. Dies betrifft in besonderem Maße Verkehre, die im Vergleich zur Seestrecke eine besonders hohe Hafenanlauffrequenz aufweisen. Neben vielen individuellen Gesprächen, die einzelne Reedereien mit ihren jeweiligen Dienstleistern über kostensenkende Maßnahmen geführt haben, war auch der VDR auf nationaler Ebene an Diskussionen mit den Hafenverwaltungen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) beteiligt, um im öffentlich-rechtlichen Bereich Gebührensenkungen herbeizuführen, wenngleich nicht in allen Fällen erfolgreich, wie es die teilweise sogar stark angestiegenen Lotsgelder in deutschen Revieren zeigen. Positiv ist hervorzuheben, dass die WSV angesichts der desolaten Wirtschaftslage eine generelle Absenkung der Lotsabgaben vorgenommen hat. Auch wenn die Reduzierung der Lotsabgaben zeitlich befristet wurde und die Abgaben nur einen geringen Teil der gesamten Hafenanlaufkosten ausmachen, wurde damit ein richtiges Signal gesetzt. ...



# Offshore-Windparks

Der erste deutsche Windpark mit 12 Anlagen und einer Nennleistung von 60 Megawatt steht nördlich Borkum auf 30m Wassertiefe. Er bietet erhebliche Chancen für deutsche Reedereien.

**A**m 27. April 2010 erfolgte die Inbetriebnahme des ersten deutschen Offshore-Windparks alpha ventus, errichtet durch ein Konsortium von EWE, E.ON und Vattenfall sowie der Deutschen Offshore-Testfeld und Infrastruktur GmbH (DOTI). Die Investitionssumme in dieses Pionierprojekt betrug 250 Millionen Euro. Die Strommenge, die alpha ventus künftig jährlich produzieren wird, entspricht dem Verbrauch von 50.000 Haushalten.

Anfang August 2010 hat die Bundesregierung den Nationalen Aktionsplan für erneuerbare Energien (NAP) beschlossen und an die EU-Kommission nach Brüssel gemeldet. Danach sollen bereits bis 2020 in der deutschen Nord- und Ostsee Kapazitäten von 10 Gigawatt Offshore-Windenergieleistung errichtet werden. Dies entspricht der Installation von etwa 2.000 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung von jeweils 5 MW und einem Investitionsvolumen von über 30 Milliarden Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre. Politisch gewollt sind weitere 10 bis 15 Gigawatt bis 2025/2030.

Damit ist die Offshore-Windenergie in der Zukunft ein tragender Pfeiler in der Energie- und Klimaschutzpolitik der Bundesregierung, der enormes Wachstumspotential enthält. Besonders durch eine Vernetzung mit der maritimen Wirtschaft, das heißt der Schifffahrt, den Häfen und Werften, kann in diesen Branchen ein nachhaltiges Wachstum geschaffen werden. Prognosen sagen einen jährlichen Kapazitätzuwachs von 30% zwischen 2009 und 2020 voraus.

An der Nord- und Ostseeküste wurde bereits über eine halbe Milliarde Euro in Fertigungsstätten und Infrastruktur für den Ausbau der Offshore-Windenergie investiert. Neben der regionalen Wirtschaft in den Küstenländern profitiert davon die Zulieferindustrie in allen Bundesländern.

Somit ist das wachsende energie- und industrie-politische Gewicht der Offshore-Windenergie von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Im Hinblick auf die massiven Anstrengungen in europäischen Nachbarländern, insbesondere Großbritannien (14 GW bis 2020) und Niederlande (6 GW bis 2020), müssen jetzt aber die entscheidenden Weichen für den Standort Deutschland gestellt werden.

Mit dem Ziel einer engen Abstimmung zwischen den Unternehmen der verschiedenen Branchen, den Verbänden und politischen Institutionen hat sich auch der VDR der seit fünf Jahren tätigen Stiftung „Offshore Windenergie“ angeschlossen. In dem Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergie“ wurde ein gemeinsames Positionspapier hierzu erarbeitet.

Die Offshore-Windenergie bietet im Vergleich zur Onshore-Windenergie ein bedeutend größeres Potential, wobei die Meeresbedingungen in den Windparks der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) große Anforderungen an die Realisierung der Projekte stellen: Wetter, Wind und Wellen sind hier bei Wassertiefen von 20 – 50m und großen Entfernungen zum Land die ausschlaggebenden Fakto-



**CHANCEN:** Bei Errichtung und Service der Windparks sind Reedereien gefragt.

ren. Insgesamt erfordert die Nutzung der Offshore-Windenergie einen ganz neuen Ansatz im Hinblick auf Turbinentechnik und –größe, Fundamente, sowie die Logistik für Installation und Wartung.

Spezialschiffe sind dabei der Schlüssel zur erfolgreichen Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen. Dabei kommen unterschiedlichste Arten von Arbeitsschiffen zum Einsatz. Dies sind einerseits Schwerlastkranschiffe oder Schleppverbände zum Transport der Komponenten und Hubplattformen für die Errichtung der Fundamente und Montage der Kransäulen, Turbinen und Flügel. Trotz erhöhter Marktaktivitäten zum Ausbau der Schiffskapazitäten ist der Weltmarkt für Offshore-Installationsschiffe weiterhin angespannt und es steht weiterhin nur eine sehr beschränkte Anzahl geeigneter Schiffe zur Verfügung. Andererseits besteht ein großer Bedarf an Verkehrssicherungsfahrzeugen und besonders Crew- und Serviceschiffen, die zur Montage, Wartung und Reparatur benötigt werden. Diese Schiffe sollen bei hohem Wellengang einsetzbar sein und gleichzeitig das Fachpersonal sicher transportieren. Sie müssen eine hohe Transfargeschwindigkeit aufweisen, im Windpark leicht manövrierbar sein und einen sicheren Übergang des Personals auf die Anlagen gewährleisten.

Eine ganze Reihe von Mitgliedsreedereien des VDR hat frühzeitig die Möglichkeiten der Windenergiebranche erkannt und bietet mit Spezialschiffen im Bereich Schwerguttransport, Verkehrssicherung und

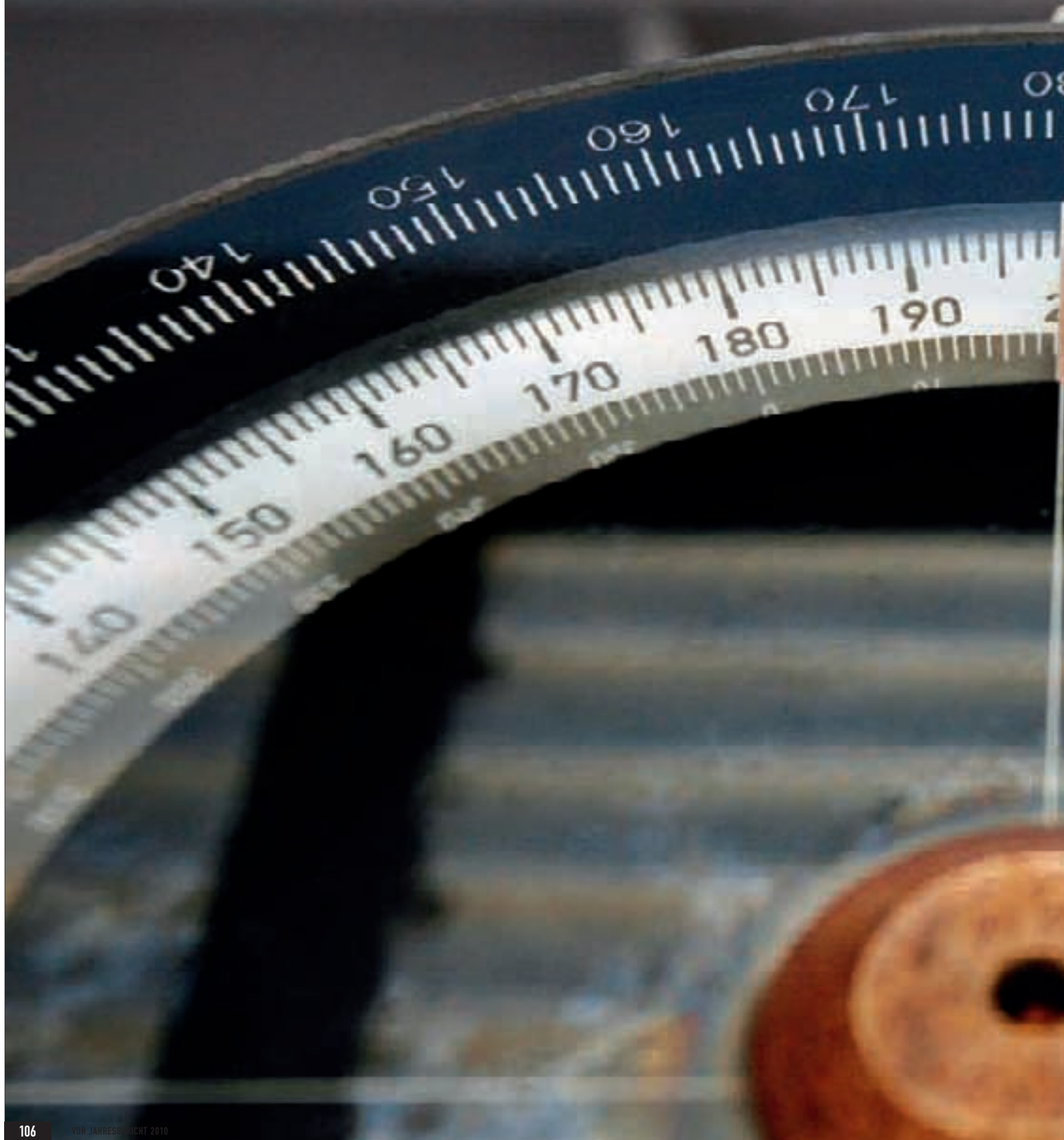
Crewtransport umfangreiche Verkehrs- und Versorgungslogistik für Offshore-Windparks (OWPs). Andere Reedereien engagieren sich in Joint Ventures mit Energieversorgungsunternehmen oder OWP-Errichterrfirmen bei Konzeption, Konstruktion und Betrieb von Hubkranschiffen und Errichterfahrzeugen.

Den Rahmen für den Aufbau der Offshore-Windparks in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone in Nord- und Ostsee setzt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als zuständige Genehmigungsbehörde nach der Seeanlagen-Verordnung. Insgesamt sind bereits über 94 Anträge für die Errichtung und den Betrieb von OWPs gestellt, davon sind rund 30 Vorhaben genehmigt. Hinzu kommen noch die aktuellen Anträge auf Errichtung der Stromabführungssysteme durch den Übertragungsnetzbetreiber in der Nordsee.

Der Verband bringt sich sowohl in die langjährigen Genehmigungsprozesse als auch in die Festlegung der Vorschriften zur Befeuerung und Kennzeichnung und die Erarbeitung eines Schutz- und Sicherheitskonzeptes von OWP's (Heli-Transfer, Notfallmanagement, Abfallwirtschafts- und Betriebsstoffkonzept, Arbeits- und Betriebssicherheit) ein.

Mit der Einführung einer Raumordnung in der AWZ hat der Gesetzgeber zudem der Notwendigkeit nach einer abgestimmten Planung auf dem Meer Rechnung getragen. Dabei werden verschiedene Interessen wie die eines freien Seeverkehrs und des Meeresumweltschutzes zusammengeführt. ...





A close-up photograph of a curved ruler with blue and white markings. The ruler is curved, and the numbers are printed in white on a blue background. The numbers range from 180 to 260, with major markings every 10 units and minor markings every 1 unit. The ruler is positioned diagonally across the frame.

# Dokumentation

- 108 Zahlen und Fakten
- 114 Präsidium
- 115 Geschäftsführung
- 116 Verwaltungsrat
- 117 Vorsitzende der Kommissionen
- 118 Publikationen
- 119 Impressum



# VDR

## Verba

# 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.

### II Struktur der deutschen Handelsflotte

SCHIFFSTYP				
	SCHIFFE	1.000 BRZ	1.000 TDW	% BRZ
<b>PASSAGIERSCHIFFE</b>				
Kreuzfahrtschiffe	15	503	47	0,1 %
Fahrgastschiffe	83	146	15	0,0 %
Sportangelfahrzeuge u. a.	13	2	1	0,0 %
<b>INSGESAMT</b>	<b>111</b>	<b>651</b>	<b>62</b>	<b>0,1 %</b>
<b>TROCKENFRACHTER</b>				
Andere Fähren	38	466	146	0,2 %
Bohrinselversorger	16	39	52	0,1 %
Containerschiffe	1.735	49.347	59.161	54,7 %
Eisenbahnfähren	4	90	18	0,0 %
Kühlschiffe	54	523	554	0,5 %
Leichterträgerschiffe	4	72	77	0,1 %
Ro/Ro-Schiffe	42	531	317	0,1 %
Stückgutfrachter	956	5.843	7.926	7,3 %
<b>INSGESAMT</b>	<b>2.849</b>	<b>56.913</b>	<b>68.253</b>	<b>63,2 %</b>
<b>MASSENGUTSCHIFFE</b>				
Massengut-Mehrzweckfrachter	1	172	306	0,3 %
Massengutfrachter	263	9.317	16.918	15,8 %
<b>INSGESAMT</b>	<b>264</b>	<b>9.489</b>	<b>17.224</b>	<b>15,9 %</b>
<b>TANKER</b>				
Bunkerboote	7	1	2	0,0 %
Chemikalien- und übrige Tanker	109	1.643	2.630	2,4 %
Gastanker	58	993	1.216	1,1 %
Mineralöltanker	247	10.524	18.681	17,3 %
<b>INSGESAMT</b>	<b>421</b>	<b>13.163</b>	<b>22.529</b>	<b>20,8 %</b>
<b>HANDELSCHIFFE INSGESAMT</b>	<b>3.645</b>	<b>80.217</b>	<b>108.068</b>	<b>100,0 %</b>

VDR, Stand: 30.06.2010



#### TANKER:

Tankschiffe machen  
rund 20 Prozent der  
deutschen Flotte aus.

# 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
2010	3.645	80.217	589	15.103

Quelle: BSH und VDR Stand: 30.06.2010

### 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
2009	-	-	120	2,7
1.Hj. 2010	23	0,8	173	6,0

Quelle: VDR/IHS-Fairplay Stand: 30.06.2010

Foto: Fotolia



# VDR

## 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	190,6	290,8	21,8 %
2 Liberia	97,8	151,8	11,2 %
3 Marshall-Inseln	54,0	87,0	6,2 %
4 Hongkong	51,3	84,4	5,9 %
5 Bahamas	45,0	59,1	5,1 %
6 Singapur	41,4	62,5	4,7 %
7 Griechenland	39,9	69,6	4,6 %
8 Malta	36,7	58,5	4,2 %
9 China	30,8	47,8	3,5 %
10 Zypern	20,0	31,4	2,3 %
11 Italien	16,2	18,4	1,9 %
12 Großbritannien	15,4	15,9	1,8 %
13 Deutschland	14,9	17,3	1,7 %
14 Japan	14,5	18,9	1,7 %
15 Norwegen	14,4	18,5	1,6 %
Sonstige	191,4	259,6	21,9
Insgesamt	874,4	1.291,4	100,0 %

Handelsschiffe über 100 BRZ, Quelle: IHS Fairplay, Stand: 30.06.2010

## 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 Liberia	864	31,7	7	20,9 %
2 Panama	745	30,7	11	20,2 %
3 Deutschland	292	13,2	8	8,7 %
4 Hongkong	273	10,2	8	6,7 %
5 Singapur	318	9,3	8	6,1 %
6 Großbritannien	188	8,2	7	5,5 %
7 Dänemark	87	6,1	9	4,0 %
8 Antigua & Barbuda	410	6,0	8	3,9 %
9 China	207	4,9	15	3,2 %
10 Marshall-Inseln	201	4,8	9	3,2 %
Sonstige	1.219	26,9	–	17,7
Insgesamt	4.804	151,9	10	100,0 %

Quelle: IHS Fairplay, Stand: 30.06.2010

## IV. EINNahmen DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

Bei den Zahlen für das laufende Jahr 2010 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	9.020	49	9.424	50	189	1	18.633
2010	5.234	50	5.120	49	86	1	10.440

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



FLAGGEN: Deutsche Reedereien nutzen nur erstklassige Flaggen für ihre Schiffe.

Foto: Hasenpusch



# VDR Verba

## 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.

### VI. Führende Handelsflotten nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Japan	3.652	127,5	189,2	14,7 %
2 Griechenland	3.091	112,5	192,5	13,0 %
3 Deutschland	3.641	81,0	108,3	9,3 %
4 China	3.330	66,5	106,1	7,7 %
5 USA	971	35,7	38,8	4,1 %
6 Norwegen	1.422	30,8	40,1	3,5 %
7 Südkorea	1.141	30,2	48,5	3,5 %
8 Dänemark	891	26,5	34,6	3,1 %
9 Hongkong	694	23,5	37,0	2,7 %
10 Taiwan	653	20,7	31,8	2,5 %
11 Singapur	815	19,8	31,3	2,3 %
12 Italien	761	16,9	21,8	2,0 %
13 Kanada	379	13,0	18,9	1,5 %
14 Großbritannien	482	12,9	18,2	1,5 %
15 Bermuda	180	12,1	22,2	1,2 %
Sonstige	16.240	237,8	342,8	27,4 %
Insgesamt	38.343	867,4	1.282,0	100,0 %

### VII Containerflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	1.000 TEU	MIO. TDW	TEU-ANTEIL
1 Deutschland	1.761	4.703	61,0	35,0 %
2 Japan	321	1.186	14,9	8,8 %
3 Dänemark	240	1.079	15,0	8,0 %
4 China	332	753	10,2	6,6 %
5 Griechenland	195	664	8,8	4,9 %
6 Taiwan	197	634	8,0	4,7 %
7 Frankreich	98	424	5,2	3,1 %
8 Singapur	170	407	5,5	3,0 %
9 Südkorea	130	353	4,6	2,6 %
10 Hongkong	65	268	3,3	2,0 %
Sonstige	1.263	2.985	39,8	22,2 %
Insgesamt	4.772	13.454	176,5	100,0 %



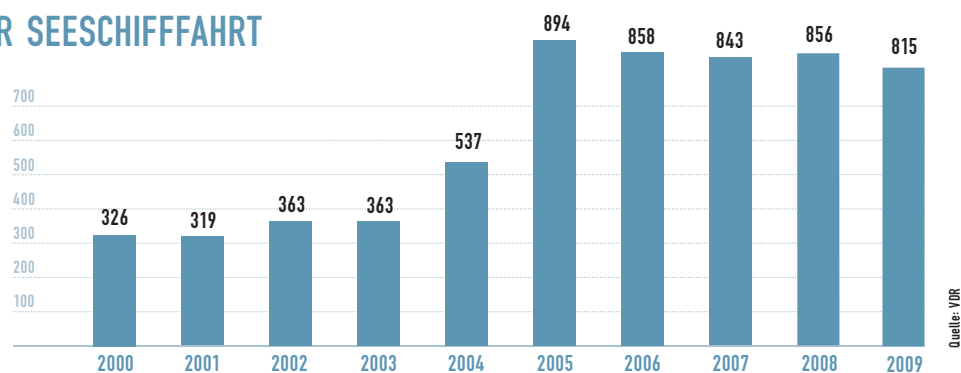
# Reeder

Foto: Kirk Williams

**SEEPERSONAL:**  
Über 60.000 Seeleute  
sind bei deutschen  
Reedereien beschäftigt.

## 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 Bulkcarriflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Japan	1.301	56,1	102,4	20,6 %
2 Griechenland	1.311	48,5	89,1	17,8 %
3 China	1.051	33,2	59,2	12,2 %
4 Südkorea	317	15,0	27,7	5,5 %
5 Hongkong	272	9,9	18,1	3,6 %
6 Deutschland	291	9,0	16,2	3,3 %
7 Taiwan	234	8,9	16,3	3,3 %
8 USA	239	8,1	14,9	3,0 %
9 Norwegen	158	5,0	8,7	1,8 %
10 Türkei	188	4,5	7,8	1,6 %
Sonstige	2.572	74,1	131,1	27,2 %
Insgesamt	7.934	272,2	491,5	100,0 %

### V.IV Tankerflotte nach der Nationalität des Eigners

LAND	FLOTTENGRÖSSE			
	SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	BRZ-ANTEIL
1 Griechenland	1.152	50,9	91,3	16,6 %
2 Japan	1.116	39,8	61,2	13,0 %
3 China	553	15,5	25,6	5,1 %
4 Norwegen	447	13,0	20,3	4,3 %
5 Deutschland	437	13,0	22,0	4,3 %
6 USA	263	11,3	18,8	3,7 %
7 Singapur	423	9,7	17,1	3,2 %
8 Südkorea	327	9,1	14,0	3,0 %
9 Dänemark	345	8,8	14,2	2,9 %
10 Hongkong	221	8,1	14,2	2,6 %
Sonstige	4.896	127,3	206,7	41,5 %
Insgesamt	10.207	306,4	505,4	100,0 %

Handelsschiffe über 1.000 BRZ, Quelle: IHS Fairplay, Stand: 30.06.2010



# 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

## II. GESCHÄFTSFÜHRUNG



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



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



**RALF NAGEL**  
Hauptgeschäftsführer,  
Verband Deutscher Reeder, Hamburg



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



**RÖRD BRAREN**  
Reederei Rörd Braren, Kollmar



**UTA ORDEMANN**  
Geschäftsführerin,  
Verband Deutscher Reeder, Hamburg



# VDR Verba

## Personalien

### I. PRÄSIDIUM

### II. GESCHÄFTSFÜHRUNG

### III. VERWALTUNGSRAT

### IV. VORSITZENDE DER VDR-KOMMISSIONEN

### 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

#### HARTMANN, ALFRED

Hartmann Schifffahrts GmbH & Co. KG,  
Leer

#### HELD, JAN

H & H Schifffahrts GmbH,  
Haren (Ems)

#### IPPICH, MICHAEL

Unterweser Reederei GmbH,  
Bremen

#### KIRST, WULFERT

Peter Döhle Schifffahrts-KG,  
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

Schiffahrtsgesellschaft Oltmann  
mbH & Co KG, Stade

#### PETERSON, KLAUS-DIETER

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

# nd Deutscher Reeder

## **PONATH, HELMUT**

NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft  
mbH & Co. KG, Buxtehude

## **REHDER, THOMAS**

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

## **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 Costa Crociere S.p.A.,  
Rostock

## **VINNEN, MICHAEL**

F.A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG),  
Bremen

sowie die Präsidiumsmitglieder:

## **MICHAEL BEHRENDT (VORSITZ)**

## **RÖRD BRAREN**

## **DR. OTTMAR GAST**

## **FRANK LEONHARDT**

## **ROBERT LORENZ-MEYER**

## **DR. EBERHART VON RANTZAU**

Als Gäste:

## **SCHAEDER, 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**

NN

### **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. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

### II. DER JAHRESBERICHT 2010

### III. DAS MAGAZIN „DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT“

### IV. DER VDR-KALENDER 2011

### V. PLAKATE 2010

### I. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

*Trotz der Krise bilden die Reedereien weiter intensiv aus. Der Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften an Bord wird hoch bleiben. Deswegen braucht es engagierte junge Menschen, die bereit sind, auch in frühen 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.*

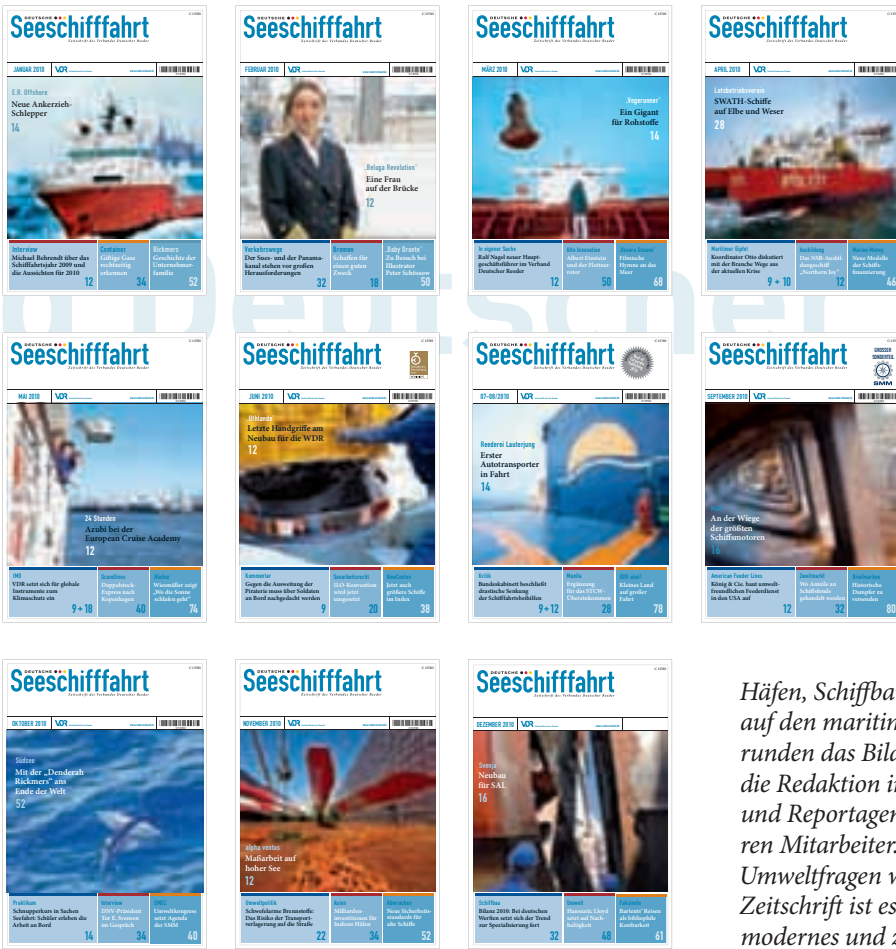
**KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT: [WWW.REEDERVERBAND.DE](http://WWW.REEDERVERBAND.DE)**



### II. JAHRESBERICHT 2010

*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: 2010**



### III. VDR-VERBANDSMAGAZIN

Gleich doppelt wurde die Fachzeitschrift „Deutsche Seeschifffahrt“ des VDR in diesem Jahr ausgezeichnet. Neben dem „Silver Award“ des Corporate Publishing gelang auch die Nominierung für den renommierten Designpreis Deutschland. Das Magazin 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 2010. 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. Ziel der Zeitschrift ist es, in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein modernes und zeitgemäßes Bild der Schifffahrt zu etablieren.

### IV. VDR-KALENDER 2011



Im Mittelpunkt des VDR-Jahreskalenders 2011 stehen die Seeleute an Bord mit Motiven des bekannten maritimen Fotografen Peter Andryszak.

VDR-KALENDER 2011: SEELEUTE IM MITTELPUNKT

### V. PLAKATE 2010

Bei zahlreichen Messen und Symposien informiert der VDR mit Fachvorträgen und Informationen für die Öffentlichkeit über die Seeschifffahrt. 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: Uta Ordemann, Max Johns Gestaltung: Lohrengel Mediendesign, Hamburg  
 Titelfoto/Montage: Hamburg-Süd Doppelseiten: Andreas Vallbracht | www.prachtvoll.de (Seiten 10, 36, 50, 56, 70, 84, 94, 100, 106)  
 Druck: Storck Druckerei GmbH & Co. KG | durben@storck-druckerei.de ISSN: 1866-7295