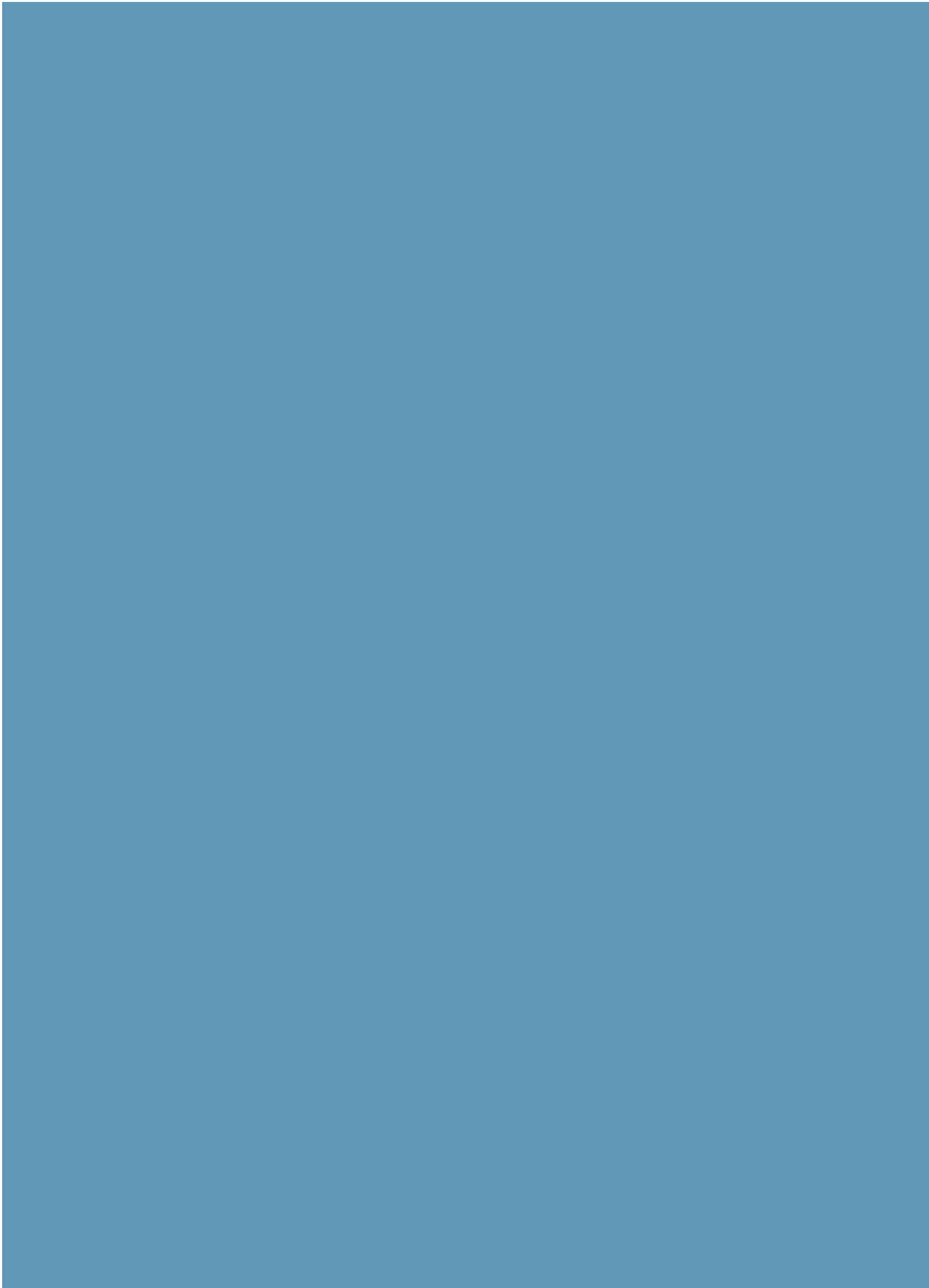


# Jahresbericht 2012







Das Titelfoto zeigt die 2008 von Sietas abgelieferte und 1.421 TEU tragende „Vera Rambow“ der Reederei Rambow (Drochtersen). Das Bild ist aufgenommen von Herman Ijsseling, der sich mit seiner Firma „Flying Focus“ darauf spezialisiert hat, Luftaufnahmen von Schiffen im Sturm zu machen.

# Jahresbericht 2012

Bericht des Präsidiums

Hamburg, im August 2013



10



14

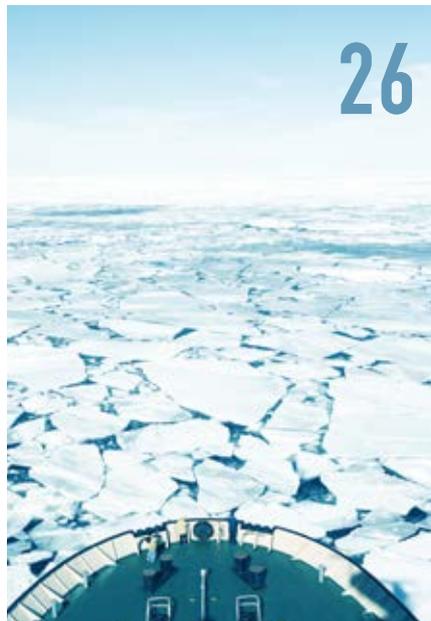


18

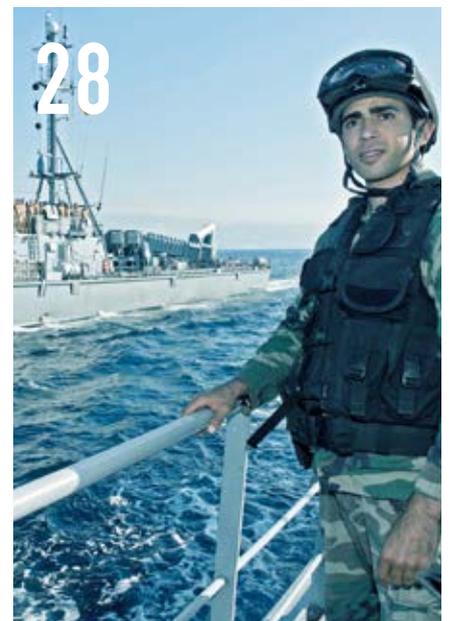
Überblick 2012		Europa	
Michael Behrendt .....	06	Europäische Institutionen gewinnen an Einfluss .....	24
Vorwort		Arktis-Schifffahrt	
Ralf Nagel .....	08	Anforderungen für Sicherheit und Umweltschutz. ....	26
Das globale Umfeld der Schifffahrt		Sanktionen	
Druck auf Charraten. Lichtblick bei Kreuzfahrten .....	10	Komplexere Sanktionen sorgen für Verunsicherungen ..	28
Schiffsfinanzierung		„Grünes“ Schiffsrecycling	
Rückzug der Banken. Trend zur Kooperation .....	14	Hongkong-Konvention schafft weltweite Standards .....	30
Maritimes Bündnis		Ballastwasser-Konvention	
Reeder fördern Ausbildung mit 30 Mio. Euro .....	18	Umrüstungszeitraum ist ambitioniert .....	32
Versicherungsteuer auf Erlös-pools		Klimapolitik und Schwefelemissionen	
Millionenbelastung abgewendet .....	22	Neue Effizienzstandards in Kraft .....	34



24



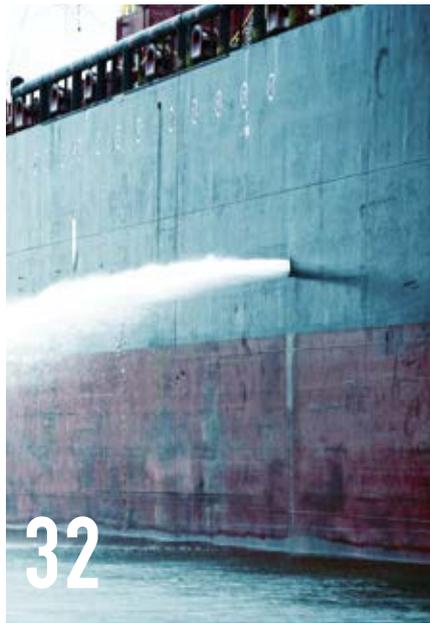
26



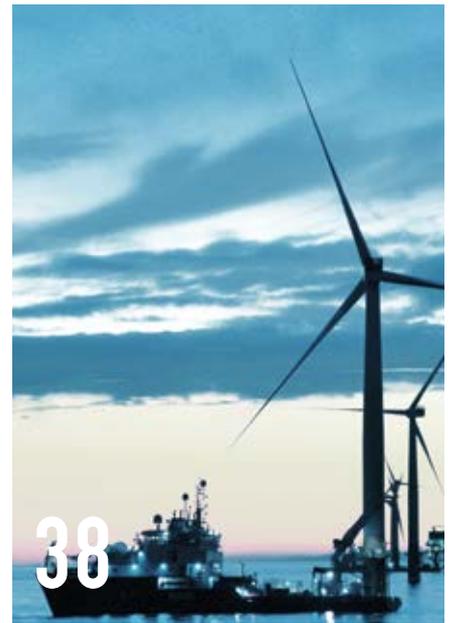
28



30



32



38

**Offshore-Windenergie**  
 Wettbewerbsverzerrungen benachteiligen Reeder ..... 38

**LNG als Schiffsbrennstoff**  
 Fehlende Infrastruktur und hohe Sicherheitsauflagen ... 40

**Seearbeitsübereinkommen**  
 Ratifizierung bringt weltweit soziale Standards ..... 42

**Seemännischer Arbeitsmarkt**  
 Zahl der Arbeitsplätze trotz Krise konstant ..... 44

**Piraterie: Bedrohung**  
 Neue Gefährdung vor Westafrika ..... 46

**Piraterie: Prävention**  
 VDR unterstützt Ausbildungszentrum in Dschibuti ..... 48

**Hafenpolitik**  
 Finanzierung der Infrastruktur sichern ..... 50

**Seehandelsrecht**  
 Grundlegende Reform in Kraft getreten ..... 52

**Fahrgastrechte**  
 EU-Mindeststandards in Kraft getreten ..... 54

**Zahlen & Fakten** ..... 56

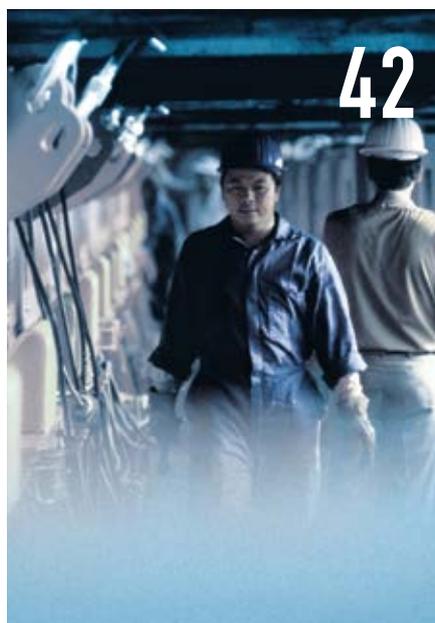
**Präsidium & Geschäftsführung** ..... 60

**Verwaltungsrat & Kommissionen** ..... 61

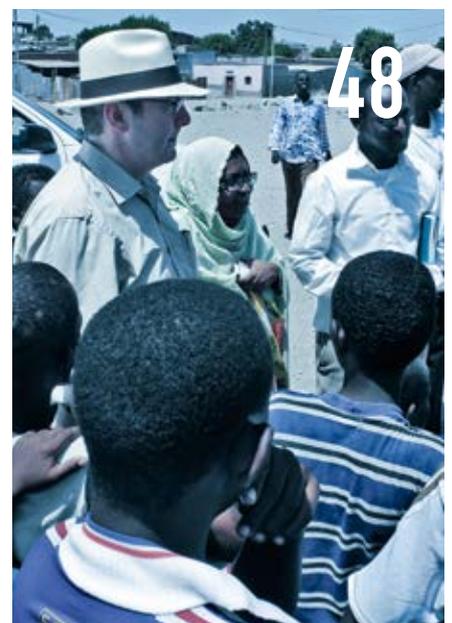
**Publikationen & Impressum** ..... 62



40



42



48

# 2012: Neue Lasten und neue Chancen

Rückzug der Banken aus der Schiffsfinanzierung verstärkt die Krise. Kooperationen nehmen zu. 90 Mio. Euro für Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland.

Die deutsche Seeschifffahrt hat ein weiteres, wirtschaftlich äußerst schwieriges Jahr hinter sich gebracht. Die weltweiten Überkapazitäten an Schiffsraum und die schwache Konjunktur in vielen Teilen Europas sorgten auch im Jahr 2012 für ein starkes Ungleichgewicht bei Angebot und Nachfrage. Während die Linienreeder zunächst ihre eigenen Kapazitäten auslasten, leiden insbesondere die Charterreeder unter den nicht auskömmlichen Raten. Am Reedereistandort Deutschland, dessen kleine und mittelständische Unternehmen ganz überwiegend von der Vermietung ihrer Schiffe leben, sind nach nunmehr fünf Jahren Krise die finanziellen Reserven weitgehend aufgebraucht. Die Zurückhaltung der schiffsfinanzierenden Banken, in Teilen sogar der vollständige Rückzug aus der Schiffsfinanzierung, verschärft die Situation vieler deutscher Reeder. Hinzu kommen steigende Preise für Brennstoff und verschärfte Umweltauflagen, deren Mehrkosten nur selten an die Kunden weitergegeben werden konnten.

Die Spuren der schweren Krise sind sichtbar. Die Zahl der Insolvenzen einzelner Schiffsgesellschaften steigt ebenso an wie die Verschrottung alter Tonnage. Erstmals seit mehr als 20 Jahren ist die deutsche Flotte zum Jahresende 2012 geschrumpft. Und dennoch: Gerade die deutschen Reeder haben sich als besonders robust erwiesen und trotzen der schweren See. Neue Kooperationsformen tragen dazu bei, die Zeit bis zum Anziehen der Märkte zu überstehen. Wichtigste Aufgabe aller beteiligten Finanzierungspartner muss es sein, die Schiffe und die Bereederung am Standort Deutschland zu halten.

Die allgegenwärtige Krise darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die internationale Seeschifffahrt und die deutschen Reeder in den vergangenen zwölf Monaten auch beachtliche Erfolge erzielt haben.

Mit der Ratifizierung der Maritime Labour Convention (MLC), dem Internationalen Seearbeits-Übereinkommen, ist eine vierte Säule in der internationalen Regulierung der Schifffahrt hinzugekommen. Die „Grundrechte-Charta der Seeleute“ verbessert die Arbeits- und Lebensbedingungen der mehr als 1,2 Millionen Beschäftigten an Bord. Auch Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Sozialstandards nicht mehr entziehen. Dafür sorgt das dichte Netz der Hafensaatkontrollen in der ganzen Welt. Wer den Hafen eines Zeichnerstaates der Konvention anläuft, muss die Sozialstandards erfüllen. Die Konvention stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte, denn die deutschen Reeder bieten auf ihren Schiffen bereits sehr gute Arbeitsbedingungen, die andere Nationen nun ebenfalls schaffen müssen.

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung zwischen Politik und Reedern wurde auf eine neue Grundlage gestellt. Für die Schifffahrtförderung des Bundes gibt

es klare Zusagen für eine Verstärkung der jährlich knapp 60 Millionen Euro. Die Reeder stellen zudem erstmals weitere 30 Millionen Euro pro Jahr bereit, um die Ausbildung von seemännischem Personal zu fördern. Dadurch tragen öffentliche Hand wie maritime Wirtschaft gemeinsam dazu bei, das besondere Know-how am Standort Deutschland langfristig zu sichern und auszubauen.

Zu begrüßen ist auch der auf eine rechtliche Grundlage gestellte Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften zum Schutz vor Piraten. Dank der neuen Gesetzeslage können Bewachungsunternehmen aus Deutschland und der ganzen Welt jetzt auch auf Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt werden. Ein hohes Maß an persönlicher Eignung und Zuverlässigkeit der Sicherheitsdienste wird durch ein staatliches Zulassungsverfahren gewährleistet.

Piraterie stellt weiterhin eine massive Bedrohung für die Sicherheit der Handelswege und ganz besonders für das Leben der Seeleute dar. Während sich die Situation vor Somalia aufgrund des Marineeinsatzes und der Selbstschutzvorkehrungen der Reeder glücklicherweise verbessert hat, nehmen die brutalen Überfälle von Piraten auf Schiffe vor der Westküste Afrikas besorgniserregend zu. Erst im Frühjahr wurden neun Seeleute auf zwei deutschen Schiffen Opfer von erpresserischem Menschenraub. Die internationale Staatengemeinschaft und die betroffenen Küstenländer sind aufgerufen, die Sicherheit der Seewege für den friedlichen Handelsverkehr zu garantieren.

Wie ist die Perspektive für die deutsche Seeschifffahrt? Viele Reedereien stehen unter erheblichem Druck. Solange die Charraterraten nicht auskömmlich sind und Finanzierungspartner fehlen, wird es für sie schwer, das kommende Jahr zu überstehen. Aber es gibt erste Anzeichen für eine Besserung. Angebot und Nachfrage bewegen sich aufeinander zu. Der Welthandel wird selbst nach konservativen Prognosen um drei bis fünf Prozentpunkte jährlich weiterwachsen. Um die Waren zu transportieren, werden Schiffe benötigt. Davon werden auch deutsche Schiffe profitieren.

Michael Behrendt  
Präsident  
Verband Deutscher Reeder





# Deutsche Seeschifffahrt in Kreuzsee

Deutsche Reeder betreiben Qualitätsschifffahrt. Maritimer Standort Deutschland muss auch weiterhin Kraft für Investitionen in eine moderne Handelsflotte aufbringen. Standortbedingungen müssen internationale Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten.

Wenn Meereswellen aus verschiedenen Richtungen zusammentreffen und sich überlagern, sprechen Seeleute von einer Kreuzsee. Sie ist ein schwer vorhersehbares und für die Schiffe durchaus gefährliches Phänomen. Dass die Schifffahrtsbranche auch in den vergangenen zwölf Monaten durch eine sprichwörtliche Kreuzsee navigieren musste, wird aus den Beiträgen zu diesem Jahresbericht deutlich. Es bleibt für die Reedereien weltweit sehr herausfordernd, in der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage ihre Schiffe über Wasser und auf Kurs zu halten – oder wenigstens so zu stellen, dass der Sturm abgewettert werden kann.

Am Schifffahrtsstandort Deutschland wird nach wie vor versucht, so viele Schiffe wie möglich in deutscher Bereederung und in deutschem Eigentum zu halten. Die sogenannten Plattformlösungen können ein Instrument dafür sein. Ob und vor allem welche Folgen die lange währende Doppelkrise für den maritimen Standort Deutschland letztlich haben wird, dürfte erst dann erkennbar werden, wenn das Schifffahrtsgeschäft wieder anzieht und dadurch auch die Schiffswerte steigen. Dann werden die Banken für die Bestandsschiffe kaufkräftige Nachfrager suchen – und zwar weltweit. Dabei wird eine wichtige Rolle spielen, welche Schiffe künftig noch wirtschaftlich am Markt agieren können angesichts absehbar hoch bleibender Bunkerpreise, steigender Betriebskosten und weiter verschärfter Umweltauflagen. Wie viel Kraft kann der deutsche Schifffahrtsstandort aufbringen, um auch künftig in eine moderne, zukunftsfähige Handelsflotte zu investieren?

Die maritime Wirtschaft ist für die Exportnation und den Industriestandort Deutschland von strategischer Bedeutung. Die hochwertigen Arbeitsplätze und das maritime Know-how aus der Schifffahrt sichern den Fortbestand des maritimen Clusters insgesamt. Die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung gemeinsam durch die öffentliche Hand und die Reeder im Rahmen des Maritimen Bündnisses ist ein wichtiges Element einer strategischen maritimen Wirtschaftspolitik. Eine solche Politik muss die Bedingungen am Standort Deutschland so gestalten, dass die deutschen Schifffahrtsunternehmen mit ihren hohen technischen, sozialen und umwelt-

gerechten Standards auf dem Weltmarkt weiterhin konkurrenzfähig bleiben können.

Schon heute unterliegt die Schifffahrt einem weltumspannenden Netz aus Vorschriften und Kontrollen. Während andere Branchen auf freiwillige Selbstverpflichtungen setzen, ist der Seetransport in allen zentralen Bereichen verbindlich für alle geregelt: hohe Sicherheitsnormen, gleiche Ausbildungs- und Qualitätsstandards für die Beschäftigten auf See sowie umfassende Vorschriften zum Schutz des Klimas und der Meeresumwelt. In diesem Jahr kommen erweiterte soziale Rechte für alle Seeleute weltweit hinzu.

Regeln für die Schifffahrt werden nicht nur international, sondern auch auf anderen politischen Ebenen gesetzt: regional, national, europäisch. Das stellt die Wirtschaftsakteure vor erhebliche Managementaufgaben, vor allem hinsichtlich der Investitionsplanung und der Gestaltung der Geschäftsprozesse. Zu dichte und tief greifende rein nationale Vorschriften wirken sich unmittelbar negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes aus – mit Folgen für die Beschäftigung und die Wertschöpfung.

Unsere Schiffe sind völlig mobile Unternehmen und konkurrieren mit Anbietern aus der ganzen Welt. Deshalb brauchen wir internationale Regeln, die für alle Marktteilnehmer gleichermaßen gelten und durchgesetzt werden. Nur so können effektive Fortschritte bei aktuellen Herausforderungen wie dem Klimaschutz oder dem Schiffsrecycling erzielt werden. Deutsche Reeder betreiben Qualitätsschifffahrt und wollen weiterhin bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der internationalen Standards aktiv dabei sein.

Ralf Nagel  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied  
Verband Deutscher Reeder

# Das globale Umfeld der Schifffahrt

Geringes Weltwirtschaftswachstum und Überkapazitäten drücken auf Fracht- und insbesondere Charraten. Lichtblick bei den Kreuzfahrten

Die zurückhaltenden Prognosen sind eingetroffen: Mit 3,2 Prozent wuchs die Weltwirtschaft 2012 noch schwächer als im Vorjahr (4,0 Prozent). Als Hauptgründe nennt der Internationale Währungsfonds (IWF) die sich verschärfende Schuldenkrise in der Euro-Zone, das wachsende Budgetdefizit der Vereinigten Staaten sowie das im Vergleich zu vorangegangenen Jahren verhaltene Wachstum Chinas. Die Wirtschaftsforscher erwarten für die Länder der Euro-Zone für das Berichtsjahr 2012 ein negatives Wachstum von 0,6 Prozent.

Die US-Wirtschaft blieb mit 0,3 Prozent leicht hinter dem Wert aus 2011 zurück. Zugleich verlor auch die wirtschaftliche Entwicklung in China – bislang gleichsam das Zugpferd der Weltwirtschaft – weiter an Dynamik. Hier lag das Wachstum bei lediglich 7,8 Prozent (2011: 9,3 Prozent). Die Abschwächung der Wirtschaftsentwicklung beeinflusste auch den Welthandel maßgeblich. So legte das Handelsvolumen im Berichtszeitraum nur um 2,5 Prozent zu (2011: 6,0 Prozent).

Für 2013 sieht der IWF in seiner Frühjahrsprognose erste Anzeichen für eine positive Wende. Sie basiert auf den Maßnahmen zur Sicherung der Euro-Zone sowie der abgewendeten Zahlungsunfähigkeit der Vereinigten Staaten. Während die Wirtschaft in den Schwellen- und Entwicklungsländern bereits an Fahrt gewinnt, soll diese Entwicklung in den Industrienationen erst mit dem zweiten Quartal des Jahres einsetzen. Für das Gesamtjahr wird daher eine leichte Erholung der Weltwirtschaft auf insgesamt 3,3 Prozent erwartet. Auch der Handel soll um 3,6 Prozent zulegen.

## Containerschifffahrt

Die Containerschifffahrt litt auch in 2012 unter Überkapazitäten, hohen Bunkerpreisen und niedrigen Fracht- und Charraten. Mit einer Zunahme von 6 Prozent stieg die nominale Kapazität der Weltcontainerschiffsflotte stärker als die Nachfrage nach Transporten (ca. 4 Prozent), wobei reale, kapazitätsreduzierende Effekte wie Slow Steaming und Auflieger nicht berücksichtigt sind. Eine nachhaltige Verbesserung der Frachtraten blieb nach einer Erholung im ersten Halbjahr für das Gesamtjahr daher zunächst aus. Die Marktteilnehmer fokussierten sich in der Folge stärker auf das Kapazitätsmanagement anstatt auf die Marktanteile ihrer Flotte. So konnten

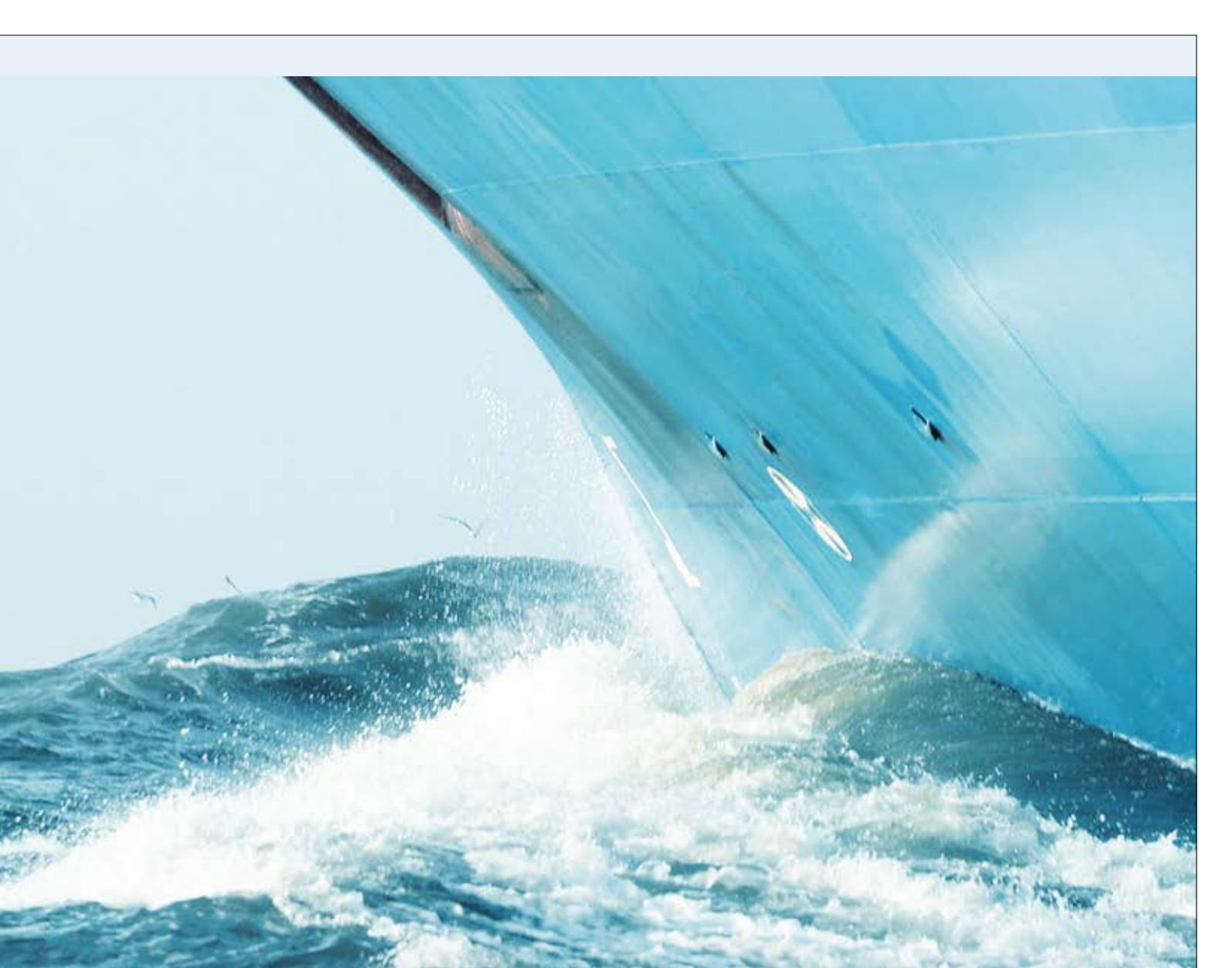
ab März umfangreiche Ratenrestaurationen durchgeführt werden, die jedoch nur zeitweise den Erlösdruck minderten. Das traditionell starke Ladungsaufkommen im dritten Quartal des Jahres („Peak Season“) fiel im Berichtszeitraum weitestgehend aus, wodurch sich der Wettbewerb in der zweiten Jahreshälfte verschärfte. Ein weiterer Faktor, der die Raten unter Druck brachte, war der Kaskadeneffekt: Neue, große Schiffe verdrängen kleinere in die Nischenmärkte, wodurch dort ebenfalls Überkapazitäten entstehen. Die Einführung immer weiterer ULCS (Ultra Large Container Ships) in die Ost-West-Verkehre leistet diesem Phänomen erheblichen Vorschub und kann auch durch zunehmende Verschrottungen nur unzureichend abgefangen werden.

Die Entwicklung der Bunkerpreise erreichte im Berichtszeitraum neue Rekordstände und markierte im ersten Halbjahr 2012 zeitweise über 720 USD pro Tonne. Insgesamt lagen die Kosten für eine Tonne Schiffsdiesel durchschnittlich ca. 3 Prozent über dem bereits hohen Vorjahresniveau und hatten somit erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsergebnisse der Linienreeder.

Die Lage für Vercharterer von Containerschiffen ist nach wie vor kritisch. Das Überangebot an Schiffsraum wirkt sich direkt auf die zu erzielenden Preise für Tonnage aus. Während zu Beginn des Vorjahres noch eine kurzzeitige Erholung der Charraten verzeichnet werden konnte, befinden sich diese seitdem in einer kontinuierlichen Abwärtsbewegung – nur unterbrochen im Mai/Juni 2012 durch eine sehr kurze und schwache Entspannungsphase. Auf dem aktuellen Niveau reichen die Charraten oft nicht mehr aus, um den Kapitaldienst zu leisten.

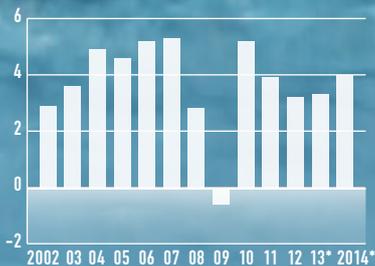
In den einzelnen Größenklassen waren Rückgänge der durchschnittlichen Raten zwischen 30 Prozent und 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu beobachten. Zudem sind die Reeder mit dem Problem konfrontiert, dass rund 5 Prozent der Flotte zum Ende des Berichtsjahres ohne Beschäftigung sind und sich die Kostensituation weiter verschlechtert. Betroffen sind hierbei in erster Linie kleinere Schiffe, die aufgrund des Kaskadeneffektes größeren Schiffen weichen müssen. Der Trend zur Verschrottung auch von jüngerer Tonnage dürfte anhalten und 2013 sogar einen neuen Rekordwert erreichen.

Daher könnte die Anzahl der Schiffsverkäufe und Insolvenzen von Einzelschiffsgesellschaften →

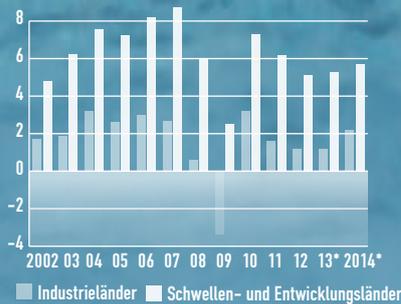


## WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

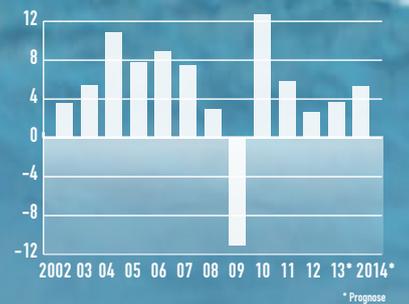
Reales Weltwirtschaftswachstum



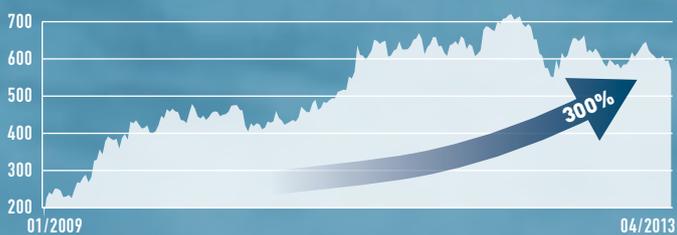
Wachstum nach Ländern



Entwicklung des Welthandels



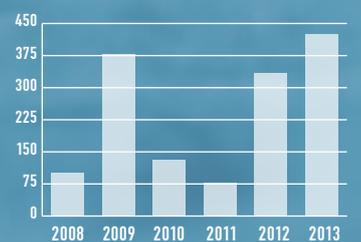
Entwicklung Bunkerpreis (MFO) in Rotterdam



Auflieger Angaben in Schiffe



Abwrackungen Containerschiffe in 1.000 TEU



Quelle: IWF, World Economic Outlook, April 2013

→ zunehmen. Aufgrund weiterer Ablieferung von Schiffsraum und den sich damit verschärfenden Überkapazitäten ist eine deutliche Erholung des Chartermarktes derzeit vor Ende 2014 nicht absehbar. Folglich besteht auch weiterhin ein erheblicher Konsolidierungsdruck für die Marktteilnehmer.

### Bulkschifffahrt

Die Bulkschifffahrt sieht sich mit einem historischen Tiefstand der Charraten konfrontiert. Der Baltic Dry Index (BDI), der die wesentlichen Bulk-Carrier-Märkte abbildet, verzeichnete den niedrigsten Durchschnittswert seit 26 Jahren. Weiter steigende Überkapazitäten verhindern eine Erholung der Charraten. Über die verschiedenen Größenklassen der Massentrockengutfrachter lagen die durchschnittlichen Charraten 2012 bis zu einem Drittel unter denen des Jahres 2011 und sanken damit das zweite Jahr in Folge massiv ab. Damit verschärfte sich die ohnehin nicht auskömmliche Ertragslage nochmals erheblich.

Zum Ende des Jahres konnten Handysize-Bulker für eine Einjahrescharter lediglich 6.800 USD pro Tag erzielen, Supramax- und Panamaxschiffe 8.500 bzw. 7.300 USD pro Tag. Die Frachtraten der großen Capesize-Bulker lagen bei etwa 10.000 USD pro Tag und reichten in der Regel nicht aus, um die operativen Schiffskosten zu decken.

Eine Entspannung der Marktlage ist bis auf Weiteres nicht zu erwarten. Obwohl in 2012 rund 5 Prozent der weltweiten Flottenkapazität verschrotet wurden, wuchs die zur Verfügung stehende Tonnage netto um 10 Prozent, während die Nachfrage lediglich um 5,8 Prozent zulegen konnte. Das Ladungsvolumen ging zwar nicht so stark zurück, wie die Abkühlung der Weltkonjunktur befürchten ließ, verschlechterte das Marktungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage aber nochmals. Zudem umfasst das weltweite Orderbuch noch immer Tonnage, die etwa 20 Prozent der derzeitigen Flotte entspricht. Eine Be-

grenzung des Wachstums der Bulkerflotte für 2013 auf 5 Prozent ist wahrscheinlich, wobei ein gleichbleibend hoher Prozentsatz an Abwrackungen eine entscheidende Rolle spielt. Bei den Frachtraten dürfte im laufenden Jahr eine Bodenbildung einsetzen. Eine Rückkehr auf ein auskömmliches Niveau wird nicht vor 2014 erwartet.

### Tankerfahrt

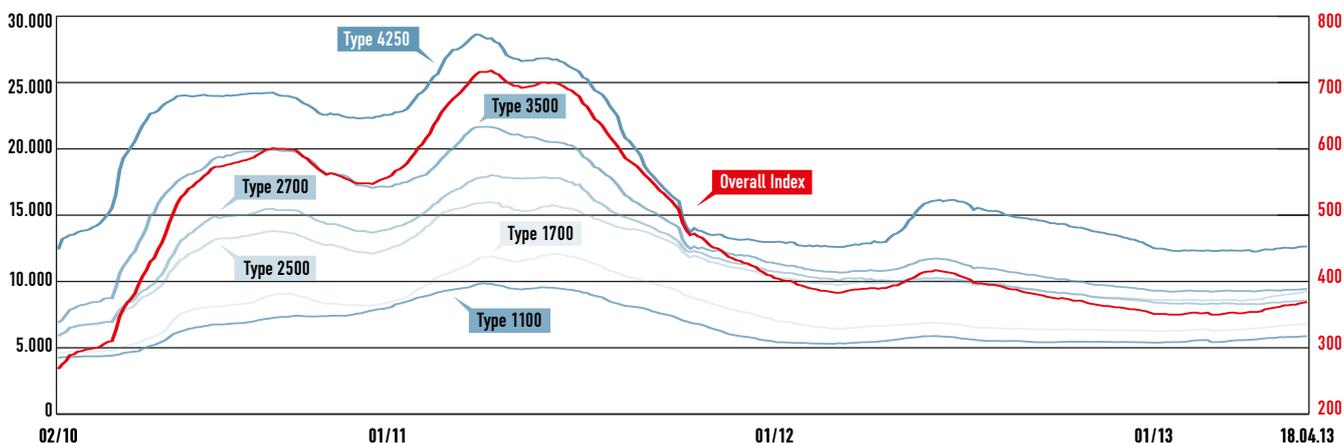
Die Situation der Öl- und Ölprodukte-Tankschifffahrt blieb auch im Jahr 2012 angespannt. In beiden Segmenten waren die Charraten meist für den Kapitaleinsatz der Schiffe nicht ausreichend. Zudem ging die Nachfrage in Europa und Nordamerika zurück. Weitere Ablieferungen an Neubautonnage weiten den Angebotsüberhang aus – wenn auch gebremst.

Die in der europäischen Chemikalien-Tankschifffahrt engagierten Reedereien sahen sich im Berichtsjahr 2012 ebenfalls mit nicht auskömmlichen Frachtraten aufgrund der Überkapazitäten konfrontiert. Im Vergleich zu anderen Segmenten wächst das Angebot jedoch derzeit nicht weiter. Trotzdem wurde das Vorkrisenniveau auf der Erlöseseite bisher nicht erreicht. Weitere Probleme der Chemikalien-Tankerreederei bestehen in den individuellen und nicht vorhersehbaren Anforderungen der Befrachter sowie den verschärften Brennstoffvorschriften in der ECA, die weitere Belastungen der Kostenseite bedingen. Aufgrund der Entwicklungen auf dem US-Energie Markt dürfte es zukünftig zu Änderungen bei den Handelsrouten für den Transport von Ölprodukten, Rohöl und Gas kommen.

### Mehrzweckschifffahrt

Die Mehrzweckschifffahrt stand 2012 je nach Fahrtgebiet uneinheitlich stark unter Druck. Der Einbruch im Ostseeraum aus den vergangenen Jahren konnte – wenn überhaupt – nur geringfügig kompensiert werden, da die Holz- und Papiermärkte in Skandinavien schwächelten. Experten sehen für den Mit-

## ENTWICKLUNG DES NEWCONTEX



Quelle: VHS

telmeerraum Potenzial – unter der Voraussetzung politischer Stabilität insbesondere für Nordafrika. In Westafrika machen sich zunehmend das Nord-Süd-Gefälle und eine damit verbundene schwache Transportnachfrage in den nordgehenden Verkehren bemerkbar. Dies ist auch der Hauptgrund, weswegen sich die Struktur der verfügbaren Tonnage geändert hat und ein Rückzug aus diesem Fahrtgebiet von einigen Reedereien angekündigt oder schon vollzogen wurde. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass eine Marktberingung Ende 2013/Anfang 2014 deutlich erkennbar sein wird, wenn die Verschrottungsaktivitäten älterer Tonnage weiter fortgeführt und Neubauaufträge nur dosiert platziert werden.

### RoRo-Fahrt

Der allgemeine Abwärtstrend ist 2012 auch in der europäischen RoRo-Fahrt angekommen. Die Nachfrage ist aufgrund der Rahmenbedingungen in den EU-Staaten zurückhaltend und führte zu einem Tonnageüberangebot. Die Marktteilnehmer setzen auf ein optimiertes Kapazitätsmanagement und Kooperationen. Ebenso gibt es einen Trend zur Konsolidierung von großen Operateuren. Besser stehen moderne RoRo-Schiffe im Mittelmeerraum da.

Der RoRo-Markt wird 2013 angesichts der verhaltenen Konjunkturaussichten für die EU weiter unter Druck bleiben. Große Unsicherheiten anlässlich der kostenintensiven Umweltauflagen in den SECA-Gebieten ab 2015 sind am Markt zunehmend spürbar. Nicht nur für die RoRo-Fahrt wird mit erheblichen Verkehrsrückverlagerungen auf den Landweg gerechnet. Außerdem bleibt es fraglich, ob Reedereien notwendige Umrüstungsmaßnahmen – sofern diese technisch bis 2015 ausgereift sind – finanzieren können. Der Finanzierungsmarkt ist insbesondere aufgrund der starken Zurückhaltung schiffsfinanzierender Banken fast ausgetrocknet.

### Kreuzfahrtmarkt

Der Hochseekreuzfahrt-Markt konnte sein rasanten Wachstum in Deutschland auch in 2012 fortsetzen. Vor dem Hintergrund der Indienstellung maßgeschneiderter Neubauten sowie zunehmender Aktivitäten internationaler Reedereien im deutschen Quellmarkt wuchs der Markt mit 11,2 Prozent erneut zweistellig. Im Ergebnis meldeten die Hochseekreuzfahrt-Reedereien mit mehr als 1,5 Millionen Passagieren eine neue Rekordanzahl von Reisenden an Bord. Insbesondere die Fahrtgebiete Nord- und Ostsee gewinnen weiter an Attraktivität, wobei die zukünftige Entwicklung maßgeblich davon abhängen wird, wie schnell die notwendige Infrastruktur im Norden Deutschlands und im restlichen Fahrtgebiet ausgebaut werden kann. Experten rechnen auch für 2013 mit einer Fortsetzung dieser überaus positiven Marktentwicklung.

### Fährschiffahrt

Die nationale Fähr- und Fahrgastschiffahrt verzeichnete 2012 insgesamt ein verhaltenes Jahr. Die

Personenüberfahrten zwischen Inseln und Festland legten im Ganzen um 0,8 Prozent zu. Vielfach gab es auf einzelnen Destinationen rückläufige Beförderungen, während hingegen vereinzelt auf einigen Verbindungen zu den ostfriesischen Inseln ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnet wurde. Die touristische Nachfrage nach Inselurlaub ist maßgeblich für die Personenüberfahrten und damit auch für Fracht- und Fahrzeugbeförderungen. Die für viele Fahrgastverkehre wichtige Umsatzgröße der Tagesausflügler stand im Jahr 2012 aufgrund des schlechten Wetters vielfach unter Druck.

Belastend wirkten sich zudem die stark gestiegenen Brennstoffpreise auf die Ertragslage aus. Insbesondere bei den Ausflugsreedereien grenzten die niedrigen Fahrpreise den Spielraum für Investitionen in Schiffsneubauten oder größere Umbaumaßnahmen stark ein. Auch die Umsetzung der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie stellt eine große finanzielle Herausforderung für viele dar.

Im internationalen Ostseeverkehr verzeichneten die Marktteilnehmer insbesondere im letzten Quartal 2012 eine stagnierende bis rückläufige Entwicklung der Güterverkehre. Folglich gingen die Raten zum Jahreswechsel 2012/13 in der gesamten südlichen Ostsee deutlich zurück. Im Passagierbereich verzeichnete der Dänemark-Verkehr eine positive Entwicklung, während hingegen die Beförderungszahlen im Schweden-Verkehr insgesamt konstant blieben.

Das Jahr 2013 wird von hoher Volatilität geprägt sein. Ursache hierfür ist das konstante Schiffsraumangebot bei gleichzeitig sinkender Transportnachfrage. Im Bereich des Passagierverkehrs fallen die Erwartungen optimistischer aus.

### Assistenz- und Schleppschiffahrt

Die Seeschiffsassistenten entwickelte sich 2012 in den einzelnen deutschen Seehäfen unterschiedlich. Da die Containerschiffe immer größer werden, waren in den großen Häfen stärkere Schlepper gefragt. Allerdings konnten die Unternehmen die höheren Investitions- bzw. Betriebskosten aufgrund des Wettbewerbs und der allgemeinen Schifffahrtskrise nicht an die Kunden weitergeben. Positiv ist, dass Schlepper vermehrt im Offshore-Windenergie-Sektor eingesetzt werden. Die zukünftige Entwicklung der Branche wird entscheidend davon abhängen, ob die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wie die Fahrrinnenanpassungen von Weser und Elbe sowie Sanierung und Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zügig verwirklicht werden. Sollte sich die Umsetzung dieser bedeutenden Verkehrsprojekte weiter verzögern, drohen Verkehrsverlagerungen zulasten der deutschen Häfen mit negativen Folgen auf die Beschäftigung.

### Offshore

Vielversprechend entwickelt sich das Offshore-Segment. Die Reeder profitieren nicht nur durch Baufahrzeuge für Windenergie-Anlagen auf See, sondern insbesondere vom Betrieb von Servicefahrzeugen für Wartungs- und Rettungseinsätze. ...

## Schiffsfinanzierung

Die Krisenbewältigung wird durch den strategischen Rückzug wichtiger schiffsfinanzierender Banken zusätzlich erschwert. Politische Erfolge – etwa die Abwendung einer Versicherungsteuer auf Erlöspools – bleiben möglich. Reedereien setzen neue Finanzierungsmodelle erfolgreich um.

Die deutschen Reedereien stehen vor schwierigen Herausforderungen. Das Überangebot von Tonnage in wichtigen Marktsegmenten führte im vergangenen Jahr weiterhin zu häufig nicht kostendeckenden Charraten und unbefriedigenden Frachtraten. Auch die Situation bedeutender schiffsfinanzierender Banken gibt Anlass zur Sorge. Die Marktkrise hat sich zu einer Doppelkrise verschärft: Die lang anhaltenden, tiefen Verwerfungen auf den Schifffahrtsmärkten seit dem Jahr 2008 treffen zusammen mit den Auswirkungen der Finanz- und Bankenkrise nach der Pleite der US-amerikanischen Lehman-Bank. Die dadurch motivierte verschärfte Regulierung der Banken schränkt den Handlungsspielraum der Kreditinstitute zur Krisenbewältigung drastisch ein und verstärkt die Krise prozyklisch.

Bedeutende schiffsfinanzierende Institute haben einen (Teil-)Rückzug aus der Schiffsfinanzierung begonnen, wodurch sich der Druck auf viele Reedereien weiter erhöht. Dies zu einer Zeit, in der die Unternehmen mit großer Disziplin Maßnahmen zur Kostenreduzierung umsetzen und alles versuchen, um die Krise im konstruktiven Zusammenwirken mit ihren Banken zu durchfahren.

Darüber hinaus hat die Schifffahrt in dieser Doppelkrise zusätzliche Umweltauflagen zu bewältigen, die in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen erfordern werden. Die hohen Ausgaben für den Schiffsbrennstoff sind eine weitere Belas-

tung, die die Kostenseite der Schifffahrt strukturell dauerhaft verändert.

Der VDR hat sich im letzten Jahr intensiv dafür eingesetzt, die Politik für unterstützende Maßnahmen zur Krisenbewältigung im Bereich der Schiffsfinanzierung und zur Förderung von innovativen „Green Shipping“-Maßnahmen am deutschen Standort zu gewinnen. Als Reaktion hierauf haben auf Einladung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, Staatssekretär Hans-Joachim Otto, und des Wirtschaftssenators der Freien und Hansestadt Hamburg, Senator Frank Horch, eine Reihe von Gesprächsrunden mit breiter Expertenbeteiligung stattgefunden. Sie haben die Einschätzungen des VDR zur aktuellen Situation im Bereich der Schiffsfinanzierung bestätigt und insbesondere mögliche Beiträge der Politik diskutiert. Neue Finanzierungsstrategien und die vielfältigen Bemühungen der Reedereien, ihre Geschäftsmodelle zur Krisenbewältigung zu optimieren, werden alleine nicht ausreichen. Gerade die erforderlichen Investitionen, um Bestandsschiffe an die neuen Umweltauflagen anzupassen, müssen staatlich flankiert und stimuliert werden.

### Wunsch nach gezielter Unterstützung

Nach einhelliger Meinung in den verschiedenen Gesprächen droht die andauernde Krise zu einer Gefahr für den gesamten maritimen Standort Deutschland zu werden. Wirtschaft und Politik stünden in der Ver-



antwortung, dieser Gefahr gemeinsam zu begegnen. Folgerichtig bildeten die vom VDR vorgeschlagenen Bausteine für eine Unterstützung der Seeschifffahrt bei der Krisenbewältigung den Schwerpunkt der Gespräche. Seit Herbst 2012 wurden erste Maßnahmen von der Politik aufgenommen und in Teilen bereits umgesetzt. Hinsichtlich des vom VDR vorgeschlagenen Engagements der KfW zur Krisenbewältigung sind bislang allerdings keine greifbaren Fortschritte zu verzeichnen.

Der VDR hat zu keiner Zeit öffentliche Zuschüsse zur Krisenbewältigung für die Branche gefordert – wie sie die Automobilindustrie etwa über die Abwrackprämie für Autos erhalten hatte. Angesichts des Rückzugs von Geschäftsbanken aus der Schiffsfinanzierung sollte die KfW lediglich befristete, besicherte und rückzahlbare Kredite für bestimmte Fallkonstellationen bereitstellen oder in die bestehende Finanzierung eintreten. Dabei ging es nur um Fälle, bei denen die Banken keine weiteren Betriebsmittelkredite, etwa für Klassekosten oder Tilgungsrückstellungen, gewähren wollen oder können, obwohl die betreffenden Schiffe weitgehend entschuldet sind.

Zusätzliches Fremdkapital ist derzeit auch in solchen Fällen häufig kaum verfügbar, die Entscheidung wichtiger Institute zum Ausstieg aus der Schiffsfinanzierung hat die Situation weiter verschärft. Über die KfW könnten in diesen Fällen Kreditmittel zweckgebunden bereitgestellt werden, um

eine Restrukturierung zu ermöglichen. Vertreter von Geschäftsbanken haben während der Gesprächsrunden die Argumente des VDR ausdrücklich unterstützt und ein Engagement der KfW-Bankengruppe in bestimmten Fallkonstellationen als einen erfolgversprechenden Baustein bezeichnet, um die Krise zu überwinden.

Geprüft werden sollte, inwiefern die KfW in bestehende Engagements der Geschäftsbanken eintreten und den Geschäftsbanken insofern einen Teil des Kreditrisikos abnehmen und in welchem Ausmaß sie besicherte Überbrückungskredite zur Verfügung stellen kann. Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler hat diesen Forderungen jedoch eine Absage erteilt. Der Minister vertritt die Auffassung, dass eine Risikoübernahme durch die KfW nicht erfolgen soll. Die Bundeskanzlerin hat dies in ihrer Rede auf der Nationalen Maritimen Konferenz bekräftigt. Allerdings hat sich das Bundeswirtschaftsministerium offen gezeigt für ein stärkeres Engagement der KfW für „Green Shipping“-Investitionen. Hierzu finden auf Einladung des Ministeriums weitere Gespräche statt.

Ende 2012 hatte der Bundestag mit der Entfristung der Überschuldungsregelung (§ 19 Insolvenzordnung) zumindest eine wichtige vom VDR getragene Forderung umgesetzt. Die zuvor bis zum 31. Dezember 2013 befristete Regelung zur insolvenzrechtlichen Überschuldung (§ 19 Abs. 2 InsO) wird nun unbefristet auf Dauer beibehalten. Durch die →

**KREDITKLEMME:**  
Wichtige Banken ziehen sich aus der Schiffsfinanzierung zurück.

→ Entfristung des eigentlich zum Ende des Jahres 2013 auslaufenden Überschuldungsbegriffs der Insolvenzordnung ist ein Unternehmen auch ab dem Jahr 2014 nicht überschuldet, wenn die Fortführung des Unternehmens nach den Umständen überwiegend wahrscheinlich ist. Die Entfristung soll dem Umstand Rechnung tragen, dass sich der derzeit geltende Überschuldungsbegriff in der Praxis bewährt hat. Die Entfristungsregelung bringt für die betroffenen Unternehmen Rechtssicherheit. Dies hat auch Bedeutung für die Fortführungsprognose im Rahmen der Rechnungslegung und deren Beurteilung durch den Abschlussprüfer.

Erfreuliche Fortschritte sind bei den Bemühungen zur Anerkennung des Long Term Asset Value (LTAV)-Verfahrens zu verzeichnen. Hier engagiert sich der VDR als Mitglied des LTAV e.V. gemeinsam mit Mitgliedsreedereien und der Vereinigung

Hamburger Schiffsmakler VHSS. Der LTAV soll als alternative Schiffsbewertungsmethode in der Schiffsfinanzierung etabliert werden, die den Wert eines Schiffes auf der Grundlage des langfristigen Ertragspotenziales betrachtet. Bankenvertreter berichteten in mehreren Gesprächsrunden, dass das LTAV-Modell zur Risikobeurteilung bei der Kreditvergabe oder Verlängerung von Krediten bereits häufig angewendet werde. Denn in diesen Fällen stelle man auf den erwarteten Cashflow ab und weniger auf den augenblicklichen (derzeit häufig extrem niedrigen) Marktwert, sofern ein solcher überhaupt nachvollziehbar festgestellt werden könne. Seitens der BAFIN gibt es keine grundsätzlichen Einwände, den LTAV als langfristige Schiffsbewertungsmethode zu etablieren. Sofern der LTAV an Akzeptanz gewinnt, könnte er auch einen Beitrag

zur Reduzierung der Volatilität leisten und den Spielraum der schiffsfinanzierenden Banken erhöhen.

Die Forderung nach einer Flexibilisierung der bei der BAFIN hinterlegten Ratingmodelle wurde ebenfalls von der Politik aufgenommen. Einige Landesbanken verwenden Ratingmodelle, die es ihnen stark erschweren, Tilgungsstundungen über einen Zeitraum von mehr als drei Jahren zu gewähren. Diese sogenannte „Dreijahresfrist“ existiert bei Schiffskrediten nicht generell. Die Spielräume für die Banken, Engagements zu verlängern, hängen aber etwa auch davon ab, welches von der Finanzaufsicht abgenommene Ratingmodell sie verwenden. Die betroffene

nen schiffsfinanzierenden Institute sind angehalten, mit der BAFIN eine praxismgerechte, angemessene Lösung zu finden. VDR und Politik unterstützen einen solchen Dialog.

Im Berichtszeitraum hat sich der VDR intensiv mit Vorschlägen beschäftigt, den Unterschiedsbetrag für einen begrenzten Zeitraum nicht zu erheben oder grundsätzlich abzuschaffen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Idee, temporär einen Anreiz zur Verschrottung von älteren Schiffen zu setzen, sehr interessant. Dabei würde der beim Wechsel in die Tonnagesteuer festgestellte Unterschiedsbetrag in solchen Fällen nicht versteuert werden, wenn ein Schiff verschrottet wird. Die zuständigen Ministerien und Politiker bewerteten einen generellen Erlass des Unterschiedsbetrages aber als äußerst problematisch, da hierfür eine Gesetzesänderung notwendig wäre. Die steuerrechtlichen Bestimmungen zu ändern, wäre nicht nur sehr langwierig. Der Bundesrat müsste beteiligt und die EU-Kommission konsultiert werden. Ein steuerpolitisch und steuersystematisch so schwieriges Unterfangen auf nationaler und internationaler Ebene hätte zudem ungewisse Erfolgsaussichten.

### Konstruktive Ergebnisse erzielt

Sehr erfolgreich waren die Bemühungen des VDR, eine bis zu sieben Jahre rückwirkende Erhebung von Versicherungssteuer auf Erlöspools abzuwenden. Hätte sich die Ansicht des Bundeszentralamts für Steuern durchgesetzt, wären erhebliche Millionenforderungen auf die deutschen Reedereien zugekommen. Bundestag und Bundesrat haben eine Änderung des Versicherungsteuergesetzes verabschiedet, die rückwirkend und zumindest bis Ende 2015 das Risiko der Einstufung von Erlöspools als steuerpflichtige Versicherungsverhältnisse beseitigt (s. Seite 22-23). Der enge Schulterschluss, der in dieser Frage mit dem Bundeswirtschaftsministerium, maßgeblichen Vertretern der Bundesländer und Mitgliedern des Deutschen Bundestages vom VDR hergestellt werden konnte, ist beispielhaft. Die zeitnahe Reaktion des Gesetzgebers und auch das konstruktive Engagement des Bundeskanzleramtes in dieser Angelegenheit zeigen deutlich, wie wichtige schiffahrtspolitische Interessen wirksam in Berlin vorgebracht werden können.

Der VDR appelliert immer wieder nachdrücklich an Politik und schiffsfinanzierende Banken, den Schiffsstandort Deutschland nicht zu schwächen. An jedem Schiff hängt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen an Land und auf See. Daher sind alle gemeinsamen Anstrengungen von Seiten der Reederschaft, der finanzierenden Banken, der Anleger



„ENTSCHEIDEND FÜR DIE ZUKUNFT DES SCHIFFFAHRTSSTANDORTS IST ES, DASS EIGENTUM UND MANAGEMENT DER SCHIFFE IN DEUTSCHLAND BLEIBEN.“

RALF NAGEL



**DOPPELKRISE: Die lang anhaltende Marktschwäche wird durch den Rückzug wichtiger Banken aus der Schiffsfinanzierung verschärft.**

und Emissionshäuser zu begrüßen, die noch anhaltende Krise durch innovative Konzepte zu bewältigen. Diese müssen aber geeignet sein, zur Sicherung des Standortes beizutragen, indem Schiffe am hiesigen Standort gehalten werden können. Dazu können auch die Plattformlösungen gehören, die von einer Insolvenz bedrohte Schiffe in neuen Strukturen zusammenfassen und neu bewerten.

Wünschenswert ist, dass solche Konzepte auch von den Banken maßgeblich unterstützt werden, indem diese etwa auch zu einem Teilverzicht bereit sind. Die Schiffe sollten in der bisherigen Eigentümerstruktur durch die Krise gebracht werden. Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Plattformen es erlauben, wesentliche Dienstleistungen wie die Bereederung am Standort zu halten. Hierbei kommt den Banken eine Schlüsselrolle zu. Durch Zugeständnisse wie Tilgungsstundungen, Teilverzicht etc. können sie einen wichtigen Beitrag zu einer sinnvollen Fortführung und Stabilisierung leisten. Die ursprünglichen Eigentümerstrukturen können nicht in allen Fällen aufrechterhalten werden, etwa sofern die bisherigen Eigentümer keine weiteren Beiträge zur Restrukturierung erbringen können. Entscheidend für die Zukunft des Schifffahrtsstandorts Deutschland ist es, Schiffe und das Management der Schiffe – etwa über Plattform-Lösungen – dauerhaft in Deutschland zu halten. Ob dies gelingt, wird sich erst dann zeigen, wenn die Märkte anziehen und sich die Schifffahrtswerte erholen.

Eine der wichtigsten Aufgaben des VDR bleibt weiterhin, sich für wettbewerbsfähige Rahmenbe-

dingungen am Standort Deutschland für die hiesigen Schifffahrtsunternehmen einzusetzen. Dazu gehören auch die steuerlichen und wirtschaftlichen Parameter.

**Neue Finanzierungsquellen notwendig**

Im Bereich der Schiffsfinanzierung wird der Zugang zu Fremd- und Eigenkapital für viele Reedereien auf absehbare Zeit schwierig bleiben. Die Krise hat den Eigenkapitalzufluss in das bislang vorherrschende KG-Modell weitgehend zum Erliegen gebracht. Daher ist es wichtig, dass der Banken- und Finanzsektor trotz der Krisenerfahrungen nicht überreguliert wird. Dies würde den Kapitalzugang der Schifffahrtsunternehmen noch weiter beschneiden. Ganz unterschiedlich strukturierte Reedereien haben erfolgreich mehrere Anleihen begeben, die meist im dreistelligen Millionenbereich lagen und von privaten Investoren gezeichnet wurden. Das zeigt, dass deutsche Reedereien innovativ neue Finanzierungsquellen erschließen und sich auf die veränderten Markt- und Finanzierungsbedingungen einstellen. Gleichwohl bleiben die klassischen Akteure im Schiffsfinanzierungsbereich äußerst wichtig. Es ist für den Standort Deutschland von größter Bedeutung, dass sich die einheimischen Banken auch zukünftig wieder stärker in der Schiffsfinanzierung engagieren.

Fünf Jahre der schweren Doppelkrise haben gezeigt, dass die mittelständisch geprägte Struktur der deutschen Reedereilandschaft flexibel, innovativ und in erheblichem Maße abwehrfähig gegen ein widriges Umfeld ist. ...



SYMBOLKRAFT:  
Maritimer Standort  
Deutschland profitiert  
von der neuen  
Ausbildungsförderung  
der Reeder.

# Maritimes Bündnis erfolgreich auf neue Grundlage gestellt

Neue „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ fördert die Ausbildung von Seeleuten mit jährlich 20 Mio. Euro.

Seit 2013 gilt in Deutschland ein neues Flaggenrecht. Ermöglicht wurde die Weiterentwicklung der gesetzlichen Vorschriften durch den bislang größten Erfolg des Maritimen Bündnisses. Reeder und Politik einigten sich im Jahr 2012 darauf, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland im Bereich der Seeschifffahrt zukünftig gemeinsam mit insgesamt rund 90 Mio. Euro jährlich zu fördern. Das neue Konzept wird von allen Partnern des Maritimen Bündnisses inhaltlich getragen und unterstützt.

Auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel im April 2013 bekannte sich auch Bundeskanzlerin Angela Merkel zu dem neu erstarkten Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt und versprach, Kontinuität in die Schifffahrtsförderung des Bundes zu bringen. Die Bundesregierung stellt 2013 und in den Folgejahren erneut 57,8 Mio. Euro für die Schifffahrt bereit. Der Großteil davon wird wie in den letzten Jahren in Fördermaßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten fließen.

## Reeder fördern mit 30 Mio.

Die deutschen Reeder haben sich trotz der schweren Krise bereit erklärt, einen eigenen Beitrag von rund 30 Mio. Euro jährlich aufzubringen, damit Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen am deutschen Standort zukünftig noch besser gefördert werden können. Davon stammen rund 10 Mio. Euro aus den erhöhten Gebühren für das zeitweise Ausflaggen von Schiffen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hyd-

rographie (BSH) erhebt dafür seit Juli 2012 Gebühren von bis zu 6.225 Euro jährlich pro Schiff.

Weitere rund 20 Mio Euro jährlich fließen an die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“. Die Stiftung unterstützt aus diesen Mitteln gemäß den von ihr festgelegten Bedingungen die Berufsausbildung am Schifffahrtsstandort Deutschland. Sie



„MIT DER AUSBILDUNGS-  
FÖRDERUNG HOCHQUALIFI-  
ZIERTER NACHWUCHS-  
KRÄFTE SICHERN DIE  
REEDER LANGFRISTIG  
DAS KNOW-HOW FÜR DIE  
GESAMTE MARITIME WIRT-  
SCHAFT, AN DER VIELE  
TAUSEND ARBEITSPLÄTZE  
IN GANZ DEUTSCHLAND  
HÄNGEN.“

MICHAEL BEHRENDT

wurde Anfang Dezember 2012 vom VDR gegründet und hat zum Jahresbeginn 2013 ihre Arbeit aufgenommen. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland mit Sitz in Hamburg fördert seit Ende Juni 2013 die Ausbildung von Schiffsmechanikern sowie technischen und nautischen Offiziersassistenten. Unterstützungen werden auch für die Seefahrzeiten von Nachwuchsoffizieren gewährt, damit diese ihre Patente ausfahren können.

## Das Know-how sichern

Mit der erweiterten Förderung wollen die deutschen Reeder das maritime Know-how nicht nur für ihre eigenen Unternehmen und die Schifffahrt, sondern für das gesamte maritime Cluster in Deutschland sichern. Diese Eigeninitiative ist als bemerkenswertes Zeichen zum Erhalt des Standortes einzustufen, trotz der schweren Schifffahrtskrise, in der die Reedereien einen enormen Kostendruck verspüren und mehr denn je auf die Wirtschaftlichkeit

des Schiffsbetriebes achten müssen.

Der Bundestag hat im Gesetzgebungsprozess zum neuen Flaggenrecht deutlich gemacht, dass die deutschen Reeder auch in Zukunft international konkurrenzfähig bleiben müssen. Die Änderungen →

AUSFLAGGUNG UND ABLÖSEBETRAG – WIE DAS VERFAHREN FUNKTIONIERT

Die „Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland“ hat eine Schlüsselstellung bei der Umsetzung des neuen Flaggenrechts. Auf Basis der übermittelten Informationen fordert sie

den jeweiligen Ablösebetrag für das auszuflaggende Schiff an, der dann von den Reedereien entrichtet wird. Mit den generierten Mitteln wird die Stiftung gemäß der von ihr festgeleg-

ten Bedingungen finanzielle Unterstützungen für die Berufsausbildung am Schiffahrtsstandort Deutschland gewähren. Das Förderkonzept wurde im Juni 2013 verabschiedet.



→ des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung sehen somit weiterhin vor, dass in Deutschland registrierte Handelsschiffe unter anderen Flaggen fahren können – sofern die neuen Anforderungen des Flaggenrechtsgesetzes erfüllt werden. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass dem Standort Deutschland Nachteile entstehen, wenn als Folge der Ausflaggung von Seeschiffen hoch qualifizierte Seeleute – und damit auch das Schiffahrts-Know-how – verloren gehen. Daher sollen alle ausflaggenden Reedereien einen Beitrag zur Kompensation dieser Nachteile leisten – entweder durch Ausbildung an Bord des auszuflaggenden Schiffes oder durch Zahlung eines Ablösebetrages.

**Hohes Ausbildungsniveau gewährleistet**

Bei der Ausflaggung nach § 7 Absatz 2 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) verpflichtet sich das Schiffahrtsunternehmen, auf dem jeweiligen Schiff auszubilden. Diese sogenannte Primärverpflichtung ist nach acht Schiffsgrößenklassen gestaffelt. Pro Kalenderjahr der beantragten Ausflaggung umfasst der Verpflichtungszeitraum für die Ausbildung zwischen einem Monat (Schiffe bis 500 BRZ) und 5,5 Monaten (Schiffe mit mehr als 80.000 BRZ). Bei einer Ausflaggung über typischerweise zwei Jahre müsste eine Reederei somit für ein ausgeflaggtes Schiff mit einer Größe

von mehr als 80.000 BRZ mindestens elf Monate lang einen Ausbildungsplatz für Schiffsmechaniker, nautische oder technische Offiziere besetzt halten.

Alternativ erteilt das BSH eine Ausflaggungsgenehmigung auch dann, wenn die Reederei für das jeweilige Schiff die Ausbildungsverpflichtung finanziell kompensiert (Antrag nach § 7 Abs. 3 FIRG). Diese sogenannte Sekundärverpflichtung sieht die Entrichtung eines Ablösebetrages vor. Der Gesetzgeber hat die Reederschaft damit beauftragt, die Erhebung der Ablösebeträge und die daraus gespeiste zukünftige Ausbildungsförderung privatwirtschaftlich zu regeln.

Daher hat der VDR die gemeinnützige Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland gegründet. Die Gewerkschaft ver.di beteiligt sich nicht nur inhaltlich und personell an der Stiftungsarbeit, sondern als Zustifter auch finanziell. Damit ist gewährleistet, dass sowohl die tägliche Arbeit als auch das Förderkonzept der Stiftung von den Sozialpartnern gemeinsam getragen wird. In Übereinstimmung mit dem neuen Flaggenrechtsgesetz erfüllt den Zweck, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern. Diese müssen auf Seeschiffen beschäftigt sein, die in deutschen Schiffsregistern eingetragen sind.

Eine Reederei, die ein Schiff nach § 7 Abs. 3 FIRG unter Zahlung eines Ablösebetrages ausflag-

gen möchte, stellt dafür einen Antrag beim BSH (s. dazu auch die Infografik). Gleichzeitig setzt sie die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland über die geplante Ausflaggung in Kenntnis. Die Stiftung informiert die Reederei über den jeweils fälligen Ablösebetrag und fordert ihn bei der Reederei an. Die Höhe des Ablösebetrages richtet sich – wie auch die Ausbildungsverpflichtung – nach der Schiffsgröße und reicht in acht Stufen von 2.000,- Euro (bis 500 BRZ) bis zu 16.169,- Euro (ab 80.000 BRZ) pro Jahr der Ausflaggungsgenehmigung.

Nachdem die Zahlung auf dem Stiftungskonto eingegangen ist, schickt die Stiftung der Reederei eine Zahlungsbescheinigung. Mit dieser Bescheinigung weist die Reederei beim BSH nach, dass sie den jeweils einschlägigen Ablösebetrag auch tatsächlich erbracht hat. Erst danach kann das BSH eine Ausflaggungsgenehmigung nach § 7 Abs. 3 FIRG erteilen.

### Konzept zur Ausbildungsförderung

Vorstand und Kuratorium der Stiftung haben Ende Juni 2013 einstimmig das Förderkonzept beschlossen. Seitdem können Reedereien Anträge auf Ausbildungsförderung von nautischem und technischem Seepersonal stellen. Gefördert wird die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten mit bis zu 14.000 Euro jährlich.

Die Qualifizierung von Nachwuchsoffizieren – das sogenannte „Ausfahren der Patente“ – wird sogar mit bis zu 25.200 Euro im Jahr unterstützt. Zudem ist ein Anreizsystem zur Ausbildung von arbeitslosen Jungoffizieren verabschiedet worden – der Förderzeitraum für Nachwuchsoffiziere kann um bis zu vier Quartale verlängert werden, soweit ein Zeitraum der Arbeitslosigkeit nachgewiesen wird. Damit die Unterstützung gezahlt werden kann, ist unter anderem Voraussetzung, dass die Schiffe in Deutschland registriert sind und unter deutscher oder einer anderen EU-Flagge fahren. Dadurch soll das maritime Know-how am Standort erhalten werden.

### Maritimes Bündnis neu aufgestellt

Der erfolgreichen Aufnahme der Arbeiten der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland gingen lange und schwierige Verhandlungen zwischen den Partnern des Maritimen Bündnisses und der politischen Ebene voraus. Noch im Juni 2012 standen die Mittel für die Schifffahrtsförderung von jährlich 57,8 Mio. Euro zur Disposition. Es drohte ein kompletter Ausstieg des Bundes aus der Schifffahrtsförderung. Dank einer gemeinsamen Anstrengung

und langen, intensiven Verhandlungen zwischen dem Deutschen Bundestag, der Bundesregierung und den übrigen Partnern im Maritimen Bündnis wurde aber schließlich ein klares Bekenntnis für eine Fortführung der Schifffahrtsförderung vereinbart und im Oktober 2012 die Aufstockung der Mittel für die Schifffahrtsförderung in 2013 auf 57,8 Mio Euro beschlossen. Damit wurde die Zukunft des Maritimen Bündnisses gesichert und der Schifffahrtsstandort Deutschland erheblich gestärkt. In der Folge schuf der Verkehrsausschuss des Bundestages auf Basis von Vorarbeiten des VDR die Rechtsgrundlage für die Einrichtung der von den Reedern finanzierten Stiftung.

### Flaggenstaatsverwaltung modernisieren

Für eine dauerhafte Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland sind weitere Entscheidungen notwendig. Dazu gehört vor allem eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Flagge im europäischen Vergleich. Im Fokus steht die Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung. Insbesondere die Vielzahl von in Teilbereichen zuständigen Behörden und Ansprechpartnern erfüllt nicht die Bedürfnisse der weltweit und rund um die Uhr aktiven Schifffahrtsbranche. Der VDR fordert nicht nur eine gute Erreichbarkeit und schnelle Reaktionszeiten, sondern auch eine zentrale Anlaufstelle für alle Belange der Seeschifffahrt. Die öffentliche Verwaltung kann hochgradig serviceorientiert und effizient arbeiten. Dafür muss sie aber möglichst schnell entsprechend strukturiert und ausgestattet werden. ...

**VERSPRECHEN:**  
Die Bundeskanzlerin  
will Kontinuität in  
die Schifffahrts-  
förderung bringen.



## Versicherungsteuer auf Erlöspools

Rechtssicherheit für die Reeder: Klarstellung bei der drohenden Erhebung von Versicherungsteuer – Millionenbelastung abgewendet.

Mitten in der schweren Schifffahrtskrise sahen sich die deutschen Reeder unvermutet mit einer in ihren wirtschaftlichen Folgen fatalen neuen Herausforderung konfrontiert: Das Bundeszentralamt für Steuern kündigte an, Erlöspools in der Schifffahrt erstmals seit deren Bestehen mit Versicherungsteuer in einer Höhe von bis zu 19 Prozent zu belegen.

Erlöspools sind ein in der Seeschifffahrt weltweit seit Jahrzehnten bewährtes und verbreitetes Instrument, um eine Mehrzahl von Schiffen gebündelt, flexibel und damit wettbewerbsfähig auf den weltweiten Märkten zu vermarkten. Bei einem Erlöspool werden die Einnahmen der Schiffe im Rahmen der getroffenen Poolvereinbarungen gesammelt und aufgeteilt. So können zum Beispiel Mehrererlöschancen durch den Einsatz von Schiffen am Spotmarkt realisiert und die Schwankungsbreite der durch die Chartersraten erzielbaren Einnahmen geglättet werden. Knapp 2.000 Schiffe – und damit mehr als die Hälfte der deutschen Handelsflotte – sind nach Kenntnis des Verbandes in rund 100 Erlöspools organisiert.

### Rückwirkend keine Besteuerung

Das Bundeszentralamt für Steuern war im Herbst 2012 völlig überraschend zu der Auffassung gelangt, dass Pools alleine aufgrund der Poolung von Erlösen und deren Verteilung als eine Art Gefahrengemeinschaft mit Risikotragungskomponente einzustufen seien. Als Begründung wurde genannt, bei Erlöspools lägen steuerpflichtige Versicherungsverhältnisse im Sinne des Versicherungsteuergesetzes (VersStG) vor. Als Folge dieser Neuinterpretation drohten für die Schifffahrtsbranche Rückstellungen in Millionenhöhe. Die meisten Unternehmen hätten diese Belastung in der derzeitigen Krisensituation nicht schultern können.

Der Verband hat sich auf politischer Ebene nachdrücklich und im Ergebnis mit Erfolg dafür

eingesetzt, eine Belegung von Erlöspools mit Versicherungsteuer zu verhindern: Am 4. Juli 2013 ist eine klarstellende Änderung des VersStG in Kraft getreten.

Nach dem neuen § 4 Nr. 11 VersStG unterfallen Erlöspools rückwirkend und zumindest bis Ende 2015 nicht der Versicherungsteuer. In der Begründung der Gesetzesänderung wird deutlich herausgestellt, dass bis dahin gezahlte Umlagen steuerfrei sind und auch bleiben. Damit ist die drohende, bis zu sieben Jahre rückwirkende Erhebung von Versicherungsteuer in Millionenhöhe vom Tisch, und die Reeder erhalten die dringend notwendige Rechtssicherheit.

In der anhaltenden Krise wäre es schon aufgrund der drohenden Rückstellungen in Millionenhöhe nicht verantwortbar gewesen, die Branche auf eine gerichtliche Klärung der Auslegung des VersStG zu verträgen. Zudem wäre die Erhebung von Versicherungsteuer auf Erlöspools standortpolitisch verfehlt, würde den Schifffahrtsstandort Deutschland nachhaltig schädigen und ist auch steuerrechtlich weder gerechtfertigt noch nachvollziehbar. Diese Einschätzung wird auch von renommierten Steuerrechtlern in verschiedensten Fachbeiträgen und gutachterlichen Bewertungen geteilt.

### Finanzausschuss schafft Rechtssicherheit

Ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Verabschiedung der Änderung des VersStG war die Befassung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages mit der Thematik. Ende Februar 2013 diskutierten die Bundestagsabgeordneten im Finanzausschuss mit Experten aus der Schifffahrt, den Bundesländern und dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) den Umgang mit der angekündigten Erhebung von Versicherungsteuer auf Erlöspools. Auch der VDR hat sich in dieses Fachgespräch eingebracht. Die Diskussion im Finanzausschuss zeigte deutlich, dass deutsche Reedereien schnell



Rechtssicherheit benötigen, dass Erlöspools nicht der Versicherungsteuer unterliegen. Der Verband konnte dabei überzeugend aufzeigen, dass die in einem Erlöspool zusammengefassten Schiffe keinen der Tatbestände erfüllen, die Voraussetzung für eine Steuerpflicht aufgrund der einschlägigen Bestimmungen des VersStG sind.

Die in einem Erlöspool organisierten Schiffe übernehmen nämlich gerade kein versicherbares Risiko, erhalten keinen Schadens- oder Verlustausgleich und zahlen auch kein Entgelt an einen Versicherer. Diese Rechtsauffassung entspricht auch der jahrzehntelangen Verwaltungspraxis in Deutschland, nach der das aus dem Jahre 1922 stammende VersStG noch nie auf Erlöspools angewendet und ebenso noch nie Versicherungsteuer auf diese erhoben wurde.

### Einige Erlöspools ab 2016 im Visier

Nach der von Bundestag und Bundesrat verabschiedeten und am 4. Juli 2013 in Kraft getretenen Änderung des VersStG wird nunmehr im Wege der ergänzenden Änderung von § 4 VersStG in Nr. 11 klargestellt, dass alle Erlöspools bis Ende 2015 nicht der Versicherungsteuerpflicht unterliegen.

Damit ist die Gefahr für den deutschen Schifffahrtsstandort allerdings nur teilweise gebannt. Es droht weiterhin, dass bestimmte Erlöspool-Strukturen ab dem 1. Januar 2016 mit Versicherungsteuer belegt werden. Wie insbesondere aus der Begründung der Änderung des VersStG hervorgeht, soll zukünftig bei der Frage der Anwendung des Gesetzes auf Erlöspools nach deren Struktur differenziert werden. Pools, bei denen die Mitglieder Einnahmen im eigenen Namen und auf eigene Rechnung erzielen und der Pool am Ende einer Abrechnungsperiode zum Zwecke des Ausgleichs unterschiedlicher Erlössituationen seiner Mitglieder Umlagen erhebt und verteilt – ein sogenannter Spitzenausgleich – sollen

lediglich bis Ende 2015 nicht der Versicherungsbesteuerung unterliegen. Erlöspool-Gestaltungen, in denen die gesamten Einnahmen der Poolmitglieder der Gemeinschaft rechtlich zustehen, ihr zufließen und nach einem vorbestimmten Schlüssel auf die einzelnen Mitglieder verteilt werden, unterliegen dagegen von vornherein nicht der Versicherungsteuer.

Die hier vorgenommene Differenzierung nach Spitzenausgleichs- und sonstigen Pools ist nach Auffassung des Verbandes und gestützt durch die Ansicht vieler renommierter Steuerrechtsexperten nicht tragfähig auf Basis des VersStG begründbar und gefährdet den Schifffahrtsstandort Deutschland erheblich.

### Gesetzliche Neuregelung wahrscheinlich

Gleichwohl ist die umgesetzte Änderung des VersStG als kurzfristige Maßnahme zur Schaffung von Rechtssicherheit sehr zu begrüßen. Zudem haben die Koalitionsfraktionen in der Beratung des Gesetzentwurfes im Haushaltsausschuss deutlich gemacht, dass die vorgenommene Regelung zwar rasch für Rechtssicherheit für die Schifffahrtsbranche sorgen, zukünftige Regelungen aber nicht präjudizieren soll.

In der kommenden Legislaturperiode soll eine umfassende Neuregelung der Versicherungsteuerpflicht von Erlöspools umgesetzt werden, zumal Erlöspool-Strukturen auch in anderen Branchen verbreitet sind. Die Bundesländer Hamburg, Bremen, Bayern und Niedersachsen haben bei der Beratung der Änderung des VersStG im Finanzausschuss des Bundesrates eine Protokollerklärung abgegeben, nach der die neue Nr. 11 in § 4 VersStG so bald wie möglich durch eine Formulierung ersetzt werden soll, die klarstellt, dass typische Schiffserlöspools nicht einer Besteuerung nach dem VersStG unterliegen. Der VDR wird sich entsprechend für eine zeitnahe Neuregelung unter vollständiger, dauerhafter Freistellung aller Erlöspool-Formen in der Seeschifffahrt einsetzen und Vorschläge dazu unterbreiten. ...

**KONSENS:**  
Erlöspools sind nicht versicherungsteuerpflichtig.

# Europäische und internationale Schifffahrtspolitik

Die europäischen Institutionen gewinnen zunehmend Einfluss und wirken sich auf zahlreiche Politikfelder aus, die die Schifffahrt betreffen.

Die wirtschaftlichen Probleme der Euro-Zone beeinflussten auch die Herangehensweise der Europäischen Union bei einigen der schifffahrtspolitischen Themen. Dennoch standen vor allem neue Anforderungen für Umweltschutz und Schiffssicherheit im Fokus der Bemühungen des europäischen Gesetzgebers.

## CO<sub>2</sub>- und Schwefel-Emissionen vermindern

Die Schifffahrt ist heute schon das klimafreundlichste Transportmittel. Um wirtschaftliche Nachteile im globalen Wettbewerb zu vermeiden, arbeitet die Branche an Klimaschutzziele auf internationaler Ebene über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO).

Die Europäische Union sieht sich als Vorreiterin für den Klimaschutz und möchte ein markt-basiertes Instrument schaffen, um die Emissionen der Schifffahrt zu senken. Im Kontext der wirtschaftlichen Schiefelage in weiten Teilen Europas und der Schwierigkeiten, einen Emissionshandel in der Luftfahrt umzusetzen, gibt sie der internationalen Staatengemeinschaft nur mehr Zeit dafür.

Überarbeitet wurde auch die Schwefelrichtlinie, die den Schwefelgehalt der Luft verringern soll. Kommission, Mitgliedsstaaten und Parlament rangen um eine zielführende Umsetzung der internationalen Vorgaben. Die Europäische Kommission hat die Folgen ihrer Herangehensweise nicht systematisch geprüft. Erst durch die Intervention der europäischen Schifffahrtsverbände fanden die absehbar negativen

Folgen für die ökologische Gesamtbilanz des Kommissionsvorschlags Berücksichtigung im Gesetzgebungsverfahren. Offen bleibt, mit welchen Mechanismen gewährleistet wird, dass die Mitgliedsstaaten die neue Schwefelrichtlinie zum 1. Januar 2015 in wirtschaftlich und ökologisch vertretbarer Weise umsetzen.

## Recycling-Standards global durchsetzen

Die Schifffahrt setzt sich seit Jahren für die Umsetzung des Hongkong-Übereinkommens ein. Es wird die Arbeitssicherheit und den Umweltschutz an allen Abwrackstandorten weltweit grundlegend verbessern.

Besonders problematisch waren Vorstöße von EU-Parlamentariern zum Abwracken von Schiffen. Neue Abwrackwerften in Europa – finanziert über zusätzliche Hafengebühren – sowie Durchfahrtmeldepflichten und Strafregelungen für Reedereien sind nicht mit dem internationalen Recht vereinbar. Mit intensiver Aufklärungsarbeit haben VDR und ECSA deutlich gemacht, dass eine vermeintliche Vorreiterrolle der Europäischen Union nicht dazu führen darf, internationales Recht auszuhebeln. Der Umweltausschuss des EU-Parlaments sollte sich dafür starkmachen, dass alle EU-Mitgliedsstaaten die mühsam ausgehandelte Hongkong-Konvention ratifizieren.



„DIE EUROPÄISCHEN BEI-HILFELEITLINIEN SIND DIE GRUNDLAGE FÜR WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND ERFOLG DER SCHIFFFAHRT AM STANDORT EUROPA. DIE DEUTSCHEN REEDER WERDEN IHREN BEITRAG LEISTEN, UM DIE FORT-FÜHRUNG DER LEITLINIEN ZU SICHERN.“

DR. OTTMAR GAST

## „Saubere Energie für den Verkehr“

Die Informationsarbeit der Schifffahrt im Bereich Umweltschutz schlägt sich auch in der Mitteilung der Europäischen Kommission mit dem Titel „Saubere



Energie für den Verkehr“ nieder. Darin erkennt die Europäische Kommission die zukünftige Rolle von Flüssiggas (LNG) als aussichtsreichsten umweltfreundlichen Alternativkraftstoff und sieht Investitionshilfen für eine entsprechende Tankstelleninfrastruktur in allen wichtigen europäischen Häfen vor. Ebenso soll eine europaweite Versorgung mit Landstrom-Anschlüssen entwickelt werden. In beiden Bereichen müssen einheitliche technische Normen geschaffen werden. Der VDR wird diese Entwicklungsarbeit konstruktiv unterstützen.

### Beihilfen und Hafenpolitik

Mit großem Interesse erwarten die Vertreter der Schifffahrt, welche Ergebnisse die im Februar 2012 begonnene Nachprüfung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für die Schifffahrt ergeben wird. Die Leitlinien bilden den Rahmen, innerhalb dessen die Mitgliedsstaaten Maßnahmen wie Ausbildungsförderung und Tonnagesteuer ergreifen können. Der VDR hat den an alle Beteiligten gerichteten Fragenkatalog der Europäischen Kommission mit einer detaillierten Stellungnahme beantwortet. Darin unterstützt er eine Fortführung der Leitlinien ohne wesentliche Veränderungen. Dies scheint auch weiterhin das wahrscheinlichste Ergebnis des Nachprüfungsverfahrens.

Mit ebenso großem Interesse wurden die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Hafenpolitik erwartet. Trotz zweier herber Niederlagen bei vorangehenden Gesetzgebungsinitiativen hat die Europäische Kommission noch vor der Sommerpause Initiativen zur Liberalisierung des Lotswesens, zur Hafenfinanzierung, zu Ausschreibungen und zur Hafenarbeit gestartet. Die Schifffahrtsverbände werden die Vorschläge einer differenzierenden Analyse

### EU-PARLAMENT:

**Stärkeres Gewicht bei der EU-Gesetzgebung seit dem Lissabon-Vertrag.**

unterziehen. Für den VDR steht die kontinuierliche Verbesserung der Hafeninfrastruktur und der Kostenstrukturen im Blickpunkt. Dahingehend begrüßt der Verband auch die „Connecting Europe Facility“, die den weiteren Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren unterstützen soll.

### Schiffssicherheit

Positiv zur Kenntnis nimmt der Verband die besonnenen Reaktionen der europäischen Politik auf größere Schiffsunglücke mit europäischer Dimension. Der Brand auf dem Containerschiff MSC „Flaminia“ und die Havarie der „Costa Concordia“ werfen Fragen zu Notliegeplätzen oder Passagierschiffssicherheit auf. In beiden Fällen verwiesen jedoch Verwaltung, Mitgliedsstaaten und Parlament auf die ohnehin laufende Anpassung des internationalen und europäischen Regelwerks. Zunächst müssten durch Unfalluntersuchungen systematisch die Ursachen dieser Unfälle ermittelt werden. Der VDR wirkt weiterhin konstruktiv an Anpassungen der europäischen Schiffssicherheits- und anderer Vorschriften mit.

### Arbeits- und Sozialpolitik

Bei der Frage nach der Anerkennung philippinischer Seeleutezeugnisse wird der Einfluss der Europäischen Union im Bereich Arbeit und Soziales deutlich. Da nach Einschätzung der Europäischen Kommission einige philippinische Seefahrtsschulen nicht internationalen Anforderungen genügen, droht sie mit der Aberkennung der dort ausgestellten Zeugnisse. Für deutsche und internationale Reedereien bedeutete dieser Schritt kaum lösbare Probleme bei der Schiffsbesetzung.

Ebenso beteiligt sich die Europäische Union an den Rahmenbedingungen für Arbeitszeiten, an der Erteilung von Visa für Seeleute oder an der Umsetzung des internationalen Seearbeitsabkommens. Der VDR informiert die EU-Institutionen fortwährend in direkten Gesprächen und über den europäischen Verband ECSA über die Praxis an Bord und in den Reedereien.

Die Bedeutung der Europäischen Union für die Gestaltung der deutschen und der internationalen Schifffahrtspolitik wird weiter zunehmen, wenn der Lissabon-Vertrag seine volle Wirkung entfaltet. Auch die Euro-Krise trägt dazu bei, die Stellung der europäischen Institutionen weiter zu stärken. Größeneffekte sowie das Begehren nach einem stärkeren Europäischen Parlament verschieben die Kräftebalance weiter Richtung Straßburg und Brüssel. Der VDR wird den europäischen Verband ECSA und die eigene Präsenz vor Ort weiter stärken. ...

## Arktis-Schifffahrt gewinnt an Bedeutung

Klimaerwärmung und Rohstoffreichtum erhöhen den Schiffsverkehr.

Besondere Anforderungen bestehen für Sicherheit und Umweltschutz.

**EISSCHOLLEN:**  
Als eisfrei gilt eine  
Route bereits bei  
nicht durchgängig  
geschlossener  
Eisdecke.

War die Durchquerung der Arktis noch vor wenigen Jahren ein seltenes Ereignis, so reisten im Jahr 2012 verschiedene Handelsschiffe insgesamt 46-mal zwischen Asien und Europa auf dem nördlichen Seeweg. Knapp 1,3 Mio. Tonnen Öl, Gas und andere Produkte wurden auf diese Weise transportiert. Hinzu kommen zahlreiche Schiffsbewegungen innerhalb der Arktis sowie jene im Gebiet der kanadischen Nordwestpassage.

Durch klimatische Veränderungen und die Entwicklung der Rohstoffmärkte werden Handels- und Passagierschiffsverkehre in der Arktis zunehmen. Ebenso spielen schiffahrtspolitische Entscheidungen der Anrainerstaaten, etwa neue Genehmigungs- und Tarifstrukturen Russlands, eine Rolle. Aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens müssen die rechtlichen Vorschriften erweitert und die Infrastruktur in dem Gebiet verbessert werden, um die Schiffsicherheit und den Umweltschutz gewährleisten zu können.

### Schifffahrt mit klarer Position

Auf Initiative des VDR hat sich die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) im Dezember 2012 zur Schifffahrt in der Arktis positioniert und maßgebliche Aspekte des VDR-Positionspapiers aus dem Sommer 2011 übernommen.

Damit das Fahrtgebiet Arktis auch mit vollem Marktzugang von Handelsflotten aus Nichtanrainerstaaten – unter dem Schutz der Umwelt – wirtschaftlich genutzt werden kann, fordert die ICS:

- Erarbeitung eines verpflichtenden, einheitlichen, in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelten Rechtsrahmens für Schiffsicherheit und Umweltschutz („Polar Code“)
- Entwicklung der arktischen Seeverkehrsinfrastuktur
- Volle Beteiligung aller Schifffahrtsnationen
- Voller Marktzugang und Freiheit der Schifffahrt
- Klärung des Rechtsstatus arktischer Gewässer
- Transparenz bei nationalen Vorschriften
- Bürokratieabbau und angemessene Gebühren für Dienstleistungen

In diesem Sinne wird sich die ICS auch in die Arbeit des Arktischen Rates einbringen und hat einen Antrag auf Beobachterstatus gestellt. Der Antrag des internationalen Reeder-Dachverbandes wird auf einer der nächsten Sitzungen des Rates entschieden.

### Polar Code

Die Arbeiten um einen Polar Code, die der VDR fachlich aktiv begleitet, schreiten voran. Dieser in-

ternationale Kodex würde die bestehenden internationalen Abkommen ergänzen. Er sieht für Schiffe, die in Polargewässern betrieben werden, besondere Anforderungen bei Design, Bauweise, Ausrüstung, Betrieb, Ausbildung, Lebensrettung und Umweltschutz vor. Der Polar Code soll die Unterschiede der Arktis- und Antarktischifffahrt berücksichtigen, ebenso wie etwa die wegen Jahreszeiten und Geografie recht unterschiedlichen Bedingungen innerhalb der Arktis. Die Gremien der IMO befassen sich mit derzeit rund 15 Kapiteln. Eines davon widmet sich explizit dem Schutz der Umwelt in den Polarregionen. Die Beteiligten rechnen damit, dass der Polar Code im Zeitraum 2014–2016 fertiggestellt sein wird.

### Arctic Council

Im Zuge der an Attraktivität gewinnenden Schifffahrtswege in und durch die Arktis drängen zahlreiche Nichtanrainerstaaten in den Arktischen Rat. Indien, Italien, Japan, Südkorea und Singapur haben auf der Sitzung im Mai 2013 Beobachterstatus erhalten. Wegen Meinungsverschiedenheiten zwischen Kanada und der Europäischen Union bei der Seehundjagd und dem Umgang mit Ölsanden wurde der Antrag auf Beobachterstatus der EU zurückgestellt. Deutschland hat bereits seit vielen Jahren Beobachterstatus.

### Internationale Arbeit

Im März 2013 hat das Auswärtige Amt mit dem norwegischen Außenministerium eine Konferenz zur Arktisschifffahrt ausgerichtet. Auch der Arctic Summit der Nor-Shipping-Messe in Oslo im Mai 2013 unterstrich die Bedeutung des Themas. Die Zusammenkünfte zeigen auch das Gewicht, das die Bundesregierung dem Veränderungsprozess in der Arktis beimisst.

Ebenso war die Arktisschifffahrt Gegenstand bilateraler Beratungen mit Russland und den USA sowie in der Consultative Shipping Group. In diesem Gremium haben sich die 18 wichtigsten Schifffahrtsverwaltungen der Welt zusammengeschlossen. Mitglieder sind – neben Deutschland – beispielsweise Japan, Singapur oder auch Kanada.

Darüber hinaus engagiert sich der VDR in enger Abstimmung mit seinen Mitgliedsunternehmen an Forschungsprojekten wie dem IRO-2-Projekt zur Eisvorhersage und Optimierung von Eisrouten (Ice Forecast and Route Optimization) und dem von der Europäischen Union geförderten Projekt ACCESS (Arctic Climate Change, Economy and Society), in dem die Bedeutung des Klimawandels für die Arktis erforscht wird. ...



## Sanktionen als Mittel der Politik

Immer komplexere Sanktionen sorgen für Verunsicherungen.

Sanktionen und Embargos als Instrumentarien staatlicher Macht sollen in zwischenstaatlichen Auseinandersetzungen helfen, politische Ziele zu erreichen. Zugleich schränken sie die Freiheit im Außenwirtschaftsverkehr gegenüber bestimmten Ländern und damit den Handlungsspielraum wirtschaftlicher Akteure ein.

Oftmals werden Embargos vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (UNO) initiiert. Die Umsetzung liegt bei den Mitgliedsstaaten der UNO und kann daher von Staat zu Staat unterschiedlich ausfallen.

Die Europäische Union versucht verstärkt, aus außen- oder sicherheitspolitischen Gründen mit gezielten Sanktionen Verantwortliche und Entscheidungsträger politisch zu einem Einlenken zu bewegen. Für die deutschen Schifffahrtsunternehmen, die

weltweit Güter transportieren sowie andere maritime Dienstleistungen erbringen, ergeben sich mit zunehmender Komplexität der Sanktionen immer wieder Umsetzungsschwierigkeiten, die im Dialog mit den zuständigen Regierungsstellen zu klären sind.

### Beschränkungen sachgerecht umsetzen

Der VDR bündelt und erläutert die Informationen und Anliegen aus seinen Mitgliedsunternehmen in Richtung UNO und EU sowie gegenüber Regierungsstellen. Die den Sanktionsregimen zugrunde liegenden politischen Ziele von Embargos stellt der Verband grundsätzlich nicht infrage, setzt sich aber für eine sachgerechte Umsetzung der Sanktionen ein, damit die deutsche Schifffahrt im internationalen Wettbewerb nicht benachteiligt wird.

**DURCHSETZUNG:** Internationale Sanktionen, zum Beispiel ein Verbot von Waffenlieferungen an ein bestimmtes Regime, werden notfalls auch militärisch überwacht.

Im Berichtszeitraum wurden beispielsweise Sanktionen gegen Libyen verhängt, welche – die Entwicklungen in diesem Land spiegelnd – immer wieder angepasst wurden. Auch die Sanktionen gegen den Iran wurden immer wieder verschärft. Ein Transportverbot für Öl- und Erdgasprodukte wurde ausgesprochen. Hier galt es zum Beispiel im Anschluss zu klären, inwieweit bestehende vertragliche Verpflichtungen, die teilweise auch unter Drittstaatenrecht eingegangen wurden, noch erfüllbar waren.

#### Harmonisierte Maßnahmen wünschenswert

Erschwerend wirken voneinander abweichende Sanktionsregime unterschiedlicher Rechtsräume, etwa der Europäischen Union und der USA. So hat etwa der US-Kongress mit dem „Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act“ die Beschränkungen nochmals ausgeweitet, davon sind auch deutsche Schifffahrtsunternehmen betroffen. Aber auch innerhalb der Europäischen Union werden Sanktionen von einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedlich umgesetzt.

Der VDR engagiert sich daher, insbesondere gemeinsam mit dem europäischen Reederverband EC-SA und der International Chamber of Shipping (ICS), dafür, einen besseren und umfassenderen Zugang zu Informationen über Sanktionsregime zu erhalten, die Auswirkungen auf die Seeschifffahrt haben. Sofern sie die Wirkungskraft von Sanktionen nicht unterlaufen, setzen sich die Schifffahrtsvertreter auch dafür ein, einen verbesserten Zugriff zu endgültigen Bescheiden für Einzelfragen zu bekommen.

Damit die Schifffahrt Embargomaßnahmen und Force Majeure-Ausnahmen praktisch umsetzen kann, sind international harmonisierte Sanktionsregime besonders zu begrüßen. So können Probleme vermieden werden, die bei komplizierten Einzelfällen oder unterschiedlichen Handelsbeschränkungen entstehen.

Der VDR informiert dabei jeweils über schifffahrtsrelevante Aspekte und arbeitet zusammen mit der Bundesregierung an einer möglichst einfachen und wettbewerbsneutralen Umsetzung von Sanktionsregimen. ...



**SICHERHEITSRAT:** Wirtschaftliche Sanktionen können den Warentransport über See erheblich beeinträchtigen.

## „Grünes“ Schiffsrecycling

Hongkong-Konvention schafft weltweite Standards für Umweltschutz und Arbeitssicherheit. Die Staatengemeinschaft muss zügig ratifizieren.

In diesem Jahr hat sich das Recyclingaufkommen aufgrund der Schifffahrts- und Werftenkrise insbesondere bei 15 bis 20 Jahre alten Containerschiffen gegenüber dem Niveau der Vorjahre mehr als verdoppelt. Selbst Neubauwerften haben mittlerweile steigendes Interesse daran, auch zu recyceln. Besonders China zeichnet sich dabei durch einen Ausbau des umweltschonenden „Green Recycling“ aus, bei dem die Schiffe in Schwimmdocks oder an der Pier zerlegt werden. Auch in der Türkei und im Vereinigten Königreich werden entsprechende Werftkapazitäten ausgebaut oder umgewandelt. Rund 95% der gesamten Recyclingkapazitäten befinden sich jedoch weiterhin in Indien, China, Bangladesch und Pakistan.

Kern des internationalen Schiffsrecycling-Übereinkommens – der Hongkong-Konvention (s. Info-

kasten) – ist die Erstellung einer Schadstoffliste (Inventory of Hazardous Materials), in der alle toxischen Stoffe wie Asbest, PCB, Ozon abbauende Gase und die noch vor einiger Zeit häufig verwendeten TBT-haltigen Außenhauanstriche erfasst werden müssen. Die Konvention gilt für Neubauten ebenso wie für Schiffe der fahrenden Flotte mit mehr als 500 GT. Weltweit müssten innerhalb von fünf Jahren für rund 50.000 Schiffe diese Listen erstellt und durch eine Klassifikationsgesellschaft zertifiziert werden.

### Reeder stehen zu ihrer Verantwortung

Das IMO-Übereinkommen enthält weiterhin Bestimmungen für die Zertifizierung und qualitative Auswahl von geeigneten Schiffsrecycling-Werften, insbesondere auch hinsichtlich der Umsetzung der

**ALTMETALL: Schiffsstahl ist an den Recyclingstandorten ein begehrter Rohstoff.**

ILO-Konvention für verbesserten Arbeitsschutz vor Ort. Der VDR hat die Entwicklung des Hongkong-Übereinkommens aktiv unterstützt und setzt sich, wie die Schifffahrtsbranche insgesamt, schon seit ihrer Verabschiedung 2009 dafür ein, dass die Konvention für ein nachhaltiges Abwracken von Schiffen zeitnah in Kraft tritt.

Die deutschen Reeder stehen zu ihrer Verantwortung für die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Daher hat der VDR über seinen internationalen Dachverband International Chamber of Shipping (ICS) zusammen mit den anderen internationalen Schifffahrtsverbänden im Oktober 2009 Leitlinien an Reedereien für ein umweltfreundliches Recycling von Schiffen erarbeitet, die bereits heute von vielen Schiffen umgesetzt werden. Der Leitfaden enthält insbesondere Hinweise für das Erstellen von Schadstofflisten und für die Auswahl von Recycling-Werften.

Entgegen diesen internationalen Bestrebungen bilden sich aktuell regionale Initiativen, die eine weltweite Inkraftsetzung des Hongkong-Übereinkommens konterkarieren.

So wird derzeit im Europäischen Parlament beraten, ob für Europa ein gegenüber den internationalen Vorgaben strengeres Sonderregime für das Schiffsrecycling erlassen werden soll. Dabei wird verkannt, dass ein Europäisches Rechtsmodell nicht zu besseren Bedingungen an den Abwrackstandorten in Südostasien führen kann. Dem steht schon der Grundsatz der Souveränität dieser Staaten gegenüber europäischen Regelungen gegenüber.

### Schifffahrt setzt auf weltweite Lösung

Regionale Sonderlösungen verkennen auch, wie international die Schifffahrtsmärkte funktionieren. Werden in Europa bereederte Schiffe benachteiligt, weil strenge europäische Sondervorschriften bestehende internationale Vereinbarungen konterkarieren, schwächt dies die europäische maritime Wirtschaft insgesamt. Dies würde insbesondere Deutschland mit seiner weltgrößten Containerschiffsflotte und drittgrößten Handelsflotte im internationalen Wettbewerb erheblich benachteiligen. Auch Bundestag und Bundesrat haben sich ausdrücklich gegen eine solche Benachteiligung von Eignern von Schiffen unter europäischer Flagge ausgesprochen.

Von internationalen Standards abweichende Regelungen verhindern die rasche Einführung eines weltweit einheitlichen und umweltverträglichen Recyclingregimes. Schlimmstenfalls könnte die weltweite Regulierung sogar scheitern. Sollte eine europäische Verordnung nicht deckungsgleich mit den Vorschriften des Hongkong-Übereinkommens sein, dürften es die EU-Mitgliedstaaten nicht ratifizieren.

Im Gegensatz zu einem europäischen Sonderweg ist die Hongkong-Konvention ein scharfes Schwert. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sie mit erarbeitet und sind zum Ergebnis gelangt: Die Konvention stellt ein Kontroll- und Durchsetzungsniveau dar, welches international wirkungsvolle hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards beim Recycling von Schiffen bietet. Zu der gleichen Bewertung sind der Rat der Europäischen Union, die Vertragsparteien

---

**DIE HONGKONG-KONVENTION.** Im Mai 2009 haben 67 IMO-Mitgliedsstaaten weltweite Verbesserungen für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die Arbeitsbedingungen in den Recyclingwerften beschlossen. Die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009“ (HKC) tritt zwei Jahre, nachdem folgende Kriterien erfüllt wurden, in Kraft: 15 Staaten müssen sie ratifizieren, die mehr als 40% der Welthandelstonnage repräsentieren. Zusätzlich dürfen die Recyclingkapazitäten der Zeichnerstaaten (im Durchschnitt der letzten zehn Jahre) nicht weniger als 3% der Welthandelstonnage betragen. Diese Voraussetzungen wären durch Ratifizierung der Recyclingstaaten China und Indien erfüllt.

---

des Basler Übereinkommens, die Schifffahrtsindustrie und die Europäische Kommission gelangt. Die Staaten sind aufgefordert, das Übereinkommen nun zügig zu ratifizieren.

Aus gegebenem Anlass verweist der VDR auf das derzeit noch geltende Basler Übereinkommen von 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung und deren Anwendung auf Handelsschiffe in den OECD-Staaten. Über die juristische Definition von Abfall (Entledigungswille = Abfall; Abfall mit Gefahrstoff = Sonderabfall; grenzüberschreitende Verbringung von Sonderabfall = Baseler Übereinkommen) werden automatisch Schiffe unabhängig von Flagge oder Eigner in europäischen Häfen festgehalten. ...

# Ballastwasser-Konvention und -Behandlungsanlagen

Die Behandlung von Ballastwasser verhindert, dass sich Organismen in Fremdgewässern ausbreiten. Der Umrüstungszeitraum ist ambitioniert.

Der Warentransport auf See wäre ohne Ballastwasser nicht möglich. Seit über 100 Jahren nehmen Seeschiffe Ballastwasser auf, um ihre Lage im Wasser zu stabilisieren. Doch mit dem Wasser wird eine Vielzahl von Organismen in das Schiff gepumpt und als „blinde Passagiere“ in fremde Ökosysteme verschleppt. Um diesem Problem zu begegnen, hat die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) im Februar 2004 die Ballastwasserkonvention verabschiedet. Sie sieht Kriterien vor, denen das Ballastwasser von Schiffen entsprechen muss, bevor es wieder in die Meeresumwelt abgegeben werden darf (z. B. weniger als zehn lebende Organismen > 50 µm pro m<sup>3</sup> Ballastwasser). Dieser sogenannte D2-Standard der Konvention soll durch gezielte Behandlung des Ballastwassers erreicht werden.

Die Ballastwasserkonvention ist noch nicht in Kraft getreten. Neben Deutschland haben zwar bereits 36 Staaten das Abkommen ratifiziert. Insgesamt repräsentieren sie aber nur rund 31% der Welttonnage. Bindend wird das Regelwerk erst, wenn es von mindestens 30 Staaten unterschrieben wurde, deren Handelsflotte mindestens 35% des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmacht. Der VDR erwartet, dass sich in Kürze weitere europäische Staaten der Konvention anschließen werden und damit das nötige Quorum zustande kommt. Ein Jahr nach der Ratifizierung tritt die Konvention, wie bei internationalen Abkommen üblich, dann in Kraft.

## Die gesamte Welthandelsflotte ist betroffen

Bei Probennahmen von Ballastwasser und dessen kurzfristiger Analyse, die im Rahmen von Hafenstaatkontrollen (Port State Control, PSC) weltweit durchgeführt werden sollen, kann es in verschiedenen Regionen der Welt zu Problemen kommen. Solange die Messverfahren noch nicht weltweit vereinheitlicht sind, können einzelne Hafenstaaten nach eigenen intransparenten Methoden Ballastwasser prüfen. Schiffseignern werden mitunter hohe Bußgelder abverlangt, weil vermeintlich Verstöße gegen die Konvention festgestellt werden.

Auf Anregung des VDR haben daher das Bundesverkehrsministerium und das Bundesamt für

Seeschifffahrt und Hydrographie bei der IMO den Vorschlag eingereicht, gezielt die Ahndung von Verstößen gegen die Ballastwasserkonvention ausschließlich bei Probennahmen für zwei bis drei Jahre auszusetzen. Es sollen in diesem Zeitraum lediglich Proben für statistische Zwecke genommen werden. Wichtige Flaggenstaaten und die USA haben diesen Vorschlag im Mai 2013 beim Marine Environment Protection Committee (MEPC 65) der IMO gemeinsam verabschiedet. Damit wird – zumindest in Bezug auf das Ballastwasser – ein „Abkassieren“ von Schiffen vermieden.

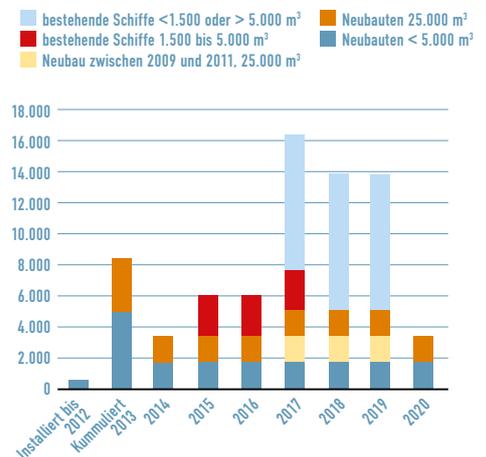
Die Ausrüstung mit Ballastwasser-Behandlungsanlagen betrifft die gesamte Welthandelsflotte. Nur wenige Ausnahmen, unter anderem für Baggerschiffe und Offshore-Fahrzeuge, können von Flaggenstaaten genehmigt werden. Ebenso sind Ausnahmen möglich, wenn ein Schiff innerhalb einer „Bio-Region“ (Gewässer mit den gleichen Meerestieren und Kleinstlebewesen) nur zwischen zwei bis drei festgelegten Häfen verkehrt – etwa auf Nord- und Ostsee. Dazu muss die betroffene Reederei eine ausführliche biologische Risikoanalyse für die Häfen auf der Route erstellen lassen und bei den betroffenen Hafenstaaten vorlegen. Dies ist praktisch nur für RoRo/RoPax-Fähren darstellbar. Frischwasser als Ballastwasser zu verwenden oder das Wasser über spezielle Auffangeinrichtungen in den Häfen abzugeben, kommt als Alternative nicht infrage.

Immerhin hat sich das Angebot von zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsanlagen nach dem D2-Standard mittlerweile verbessert. Derzeit gibt es rund 30 Hersteller mit einem sogenannten Type-Approval, welches Voraussetzung für den Schiffsein-



## BWM: 35.000 betroffene Schiffe

### Ausrüstungsbedarf für die Handelsflotte





bau ist. Mindestens weitere zehn Hersteller befinden sich in der entsprechenden Prüf- und Zulassungsphase, sodass das Angebot bis Ende 2013 noch weiter wachsen wird. In der Praxis zeigt sich allerdings nach einigen Installationen, dass mehrere Anlagen nicht in allen Wasserqualitäten und -temperaturen betriebsfähig sind.

### Erhebliche Probleme für die Umsetzung

Mit Inkrafttreten der Ballastwasser-Konvention müssen alle Schiffe mit einer Ballastwasser-Kapazität von weniger als 5.000 m<sup>3</sup> mit entsprechenden Anlagen ausgerüstet werden. Eigentlich sollte die Vorschrift zunächst für Neubauten mit Kiellegungsdatum ab 2009 gelten und erst 2012 für alle Schiffe ab dieser Kapazität. Die verzögerte Ratifizierung macht diese Zwischenstufe nun überflüssig.

Für Schiffe mit Ballastwassertanks ab 5.000 m<sup>3</sup> gilt die Konvention ausschließlich für Neubauten mit Kiellegungsdatum ab 2012. Besonders für Bulkler und Tanker mit Kapazitäten über 50.000 m<sup>3</sup> und Pumpenleistungen von 3.000 m<sup>3</sup>/h und mehr gibt es derzeit noch keine geeigneten Anlagen. Die Anlagekosten bei einem VLCC oder Capesizer dürften bei rund 2 Mio. Euro liegen. Ein weiteres Problem ist der Stromverbrauch für größere Anlagen, der bei einer Pumpenleistung von 2.000 m<sup>3</sup> bereits über 200 kW beträgt.

Weltweit wird die Nachrüstung zwischen 2012 und 2018 rund 35.000 Schiffe betreffen. Das wären rechnerisch bereits heute rund 450 Installationen pro Monat. Derzeit sind weltweit aber nicht mehr als 500 Anlagen auf Schiffen im Einsatz. Die von den USA eingeführten Bestimmungen einer eigenen

Zulassung durch die US-Küstenwache beinhalten auch einen Frischwassertest für die Großen Seen. Während einer Übergangsphase akzeptieren die USA auch die Typenzulassung gemäß den IMO-Vorgaben. Hier zeigt sich, dass einige Anlagen erhebliche Probleme mit der Erfüllung der IMO-Grenzwerte haben.

Der internationale Reederverband (ICS) hat gemeinsam mit den großen Flaggenstaaten bei der IMO zur Sprache gebracht, dass die Reedereien erhebliche Probleme damit haben werden, die Ballastwasser-Konvention umzusetzen. Dazu zählen neben der allgemeinen wirtschaftlich schlechten Lage der Seeschifffahrt

- die geringe Auswahl und hohen Kosten der Anlagen,
- die Probleme der Probenahme bei den Hafenstaatkontrollen,
- zu kurze Einbaufristen,
- der zu große Bedarf an Anlagen,
- der fehlerhafte Betrieb in allen Wasserqualitäten und
- die mangelnde Verfügbarkeit von Anlagen für große Pumpleistungen.

Eine Verlängerung der Fristen wurde insbesondere von den europäischen Staaten verhindert. Basierend auf einem Vorschlag von Japan wird in diesem Jahr zumindest die Verlängerung der Einbaufristen von der Zwischenbesichtigung auf die Klassenerneuerung erwartet.

Der VDR plant Ende 2013 ein viertes Ballastwasser-Symposium, um den Status der bis dahin ratifizierten Ballastwasser-Konvention, die Übersicht der Anlagenhersteller und entsprechende Auswahlkriterien weiter zu erörtern. ...

**FLEXIBILITÄT:**  
**Mit Ballastwasser liegen Schiffe stabil im Wasser – gleich, wie viel Ware sie geladen haben.**

## Klimapolitik und Schwefelemissionen

Neue Effizienzstandards für Design und Betrieb von Schiffen in Kraft.  
Emissionen in der Schifffahrt sollen noch weiter gesenkt werden.

Das Jahr 2012 stand im Zeichen der Umsetzung der Effizienzstandards für Schiffsneubauten, die 2011 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossen worden waren und bereits zum Jahresbeginn 2013 in Kraft getreten sind. Bei der technischen Mindesteffizienz (dem sog. „Energy Efficiency Design Index“, EEDI) handelt es sich um einen Höchstwert der emittierten Menge CO<sub>2</sub> bezogen auf eine Tonne Fracht, die eine Seemeile transportiert wird (ausgedrückt in g CO<sub>2</sub>/Tonnen-Meile). Die IMO hat einen Referenzwert definiert, der künftig in Fünfjahresschritten verschärft wird und somit von der Schifffahrt spürbare Senkungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen einfordert.

2012 fanden zwei Sitzungen des IMO-Umweltausschusses (MEPC) statt, auf denen die notwendigen Durchführungsrichtlinien erarbeitet wurden und die damit den Weg für einen erfolgreichen Start bereitet haben. Seit dem 1. Januar 2013 ist darüber hinaus der „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) an Bord mitzuführen. Mit dem SEEMP wird der Schiffsbetrieb energetisch verbessert – und damit zusätzlich CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart.

Der VDR begrüßt die Entwicklung beider Instrumente. Zahlreiche Mitglieder des Verbandes haben bereits vorfristig SEEMP-Pläne an Bord eingeführt oder den EEDI für die Schiffe der vorhandenen Flotte errechnen lassen. Das verdeutlicht das hohe Inter-



#### **VORBILD:**

**Die Seeschifffahrt ist weltweit das klimafreundlichste Transportmittel.**

kern speisen und auch die Effizienz eines Schiffes mit berücksichtigen soll. Der IMO-Umweltausschuss hat alle Vorschläge weiter konkretisiert und eine Wirksamkeitsanalyse der Konzepte ermöglicht.

Der VDR hat seine klimapolitische Position an die aktuelle Entwicklung angepasst und unterstützt weiterhin die weltweite Einführung einer marktbasier- ten Maßnahme über die IMO. Das abgabebasier- te Klimafondsmodell ist dazu am besten geeignet. Konsens besteht gemeinsam mit anderen interna- tionalen Reederverbänden in der Ablehnung des Emissionshandels für die globale Schifffahrt. Die aktualisierte VDR-Position unterstreicht deshalb die unverzichtbaren Eckpfeiler einer solchen Maßnahme in der IMO-Klimapolitik. Es kommt nun darauf an, im IMO-Umweltausschuss die Folgeabschätzungsstu- die zügig auf den Weg zu bringen, damit eine solide Grundlage für eine tragfähige Politikentscheidung vorliegt. Die UN-Klimapolitik will ab 2015 die Diskus- sion um einen neuen, globalen Klimavertrag starten. Die Schifffahrt wäre über das Engagement in der IMO bestens dafür gerüstet.

#### **Europäische Klimapolitik im Mittelpunkt**

Zusätzlich zu den IMO-Arbeiten sind die klimapoliti- schen Aktivitäten der EU stärker in den Mittelpunkt gerückt. 2009 haben Europäisches Parlament und Rat die EU-Kommission aufgefordert, ein regionales Regelungsregime für die Schifffahrt auf den Weg zu bringen, sollte es in der IMO bis Ende 2011 keine Ein- igung für ein marktbasier- tes Instrument gegeben haben. Im Frühjahr 2012 startete die Kommission folgerichtig ein öffentliches Konsultationsverfahren, an dem sich der VDR, andere Reederverbände und der Europäische Reederverband (ECSA) beteiligten. Dabei wurde ein Meinungsbild über den Emissions- handel, den Klimafonds, direkte Brennstoffbesteue- rung oder technische Mindeststandards eingeholt. Der VDR hat sich nachdrücklich gegen eine euro- päische Insellösung ausgesprochen, da sie für den Schifffahrtsstandort Deutschland mit wettbewerbs- politischen Nachteilen einherginge und für den Kli- maschutz wenig bewirken würde.

Im Oktober 2012 kündigten EU-Klimakommissa- rin Hedegaard und Verkehrskommissar Kallas in ei- ner gemeinsamen Erklärung an, die Einführung einer marktbasier- ten Maßnahme in Europa zunächst nicht weiter voranzutreiben. Es sei vielmehr entscheidend, die IMO auf dem Weg zu einer globalen Lösung zu unterstützen, da sie auch für die EU-Kommission Vorrang vor allen anderen Lösungen habe.

Zugleich will die EU-Kommission jedoch einen Rechtsetzungsvorschlag für Überwachungs- und Berichtspflichten für Schiffsemissionen zügig →

esse und große Engagement der deutschen Reeder an einer permanenten Verbesserung der Schiffseffi- zienz in Technik und Betrieb.

#### **Marktbasierte Minderungsmaßnahmen**

Zugleich spiegelt sich die aktive Mitwirkung an der Klimapolitik auch am Beispiel der marktbasier- ten Minderungsmaßnahmen (MBM) wider: Die IMO diskutiert weiterhin über die Einführung von MBM ergänzend zu den Effizienzstandards. In der Ver- gangenheit wurden zahlreiche Modellvorschläge vorgelegt. Dazu gehören der Emissionshandel für die Schifffahrt und das Modell eines Klimafonds, der sich aus verbrauchsabhängigen Abgaben beim Bun-

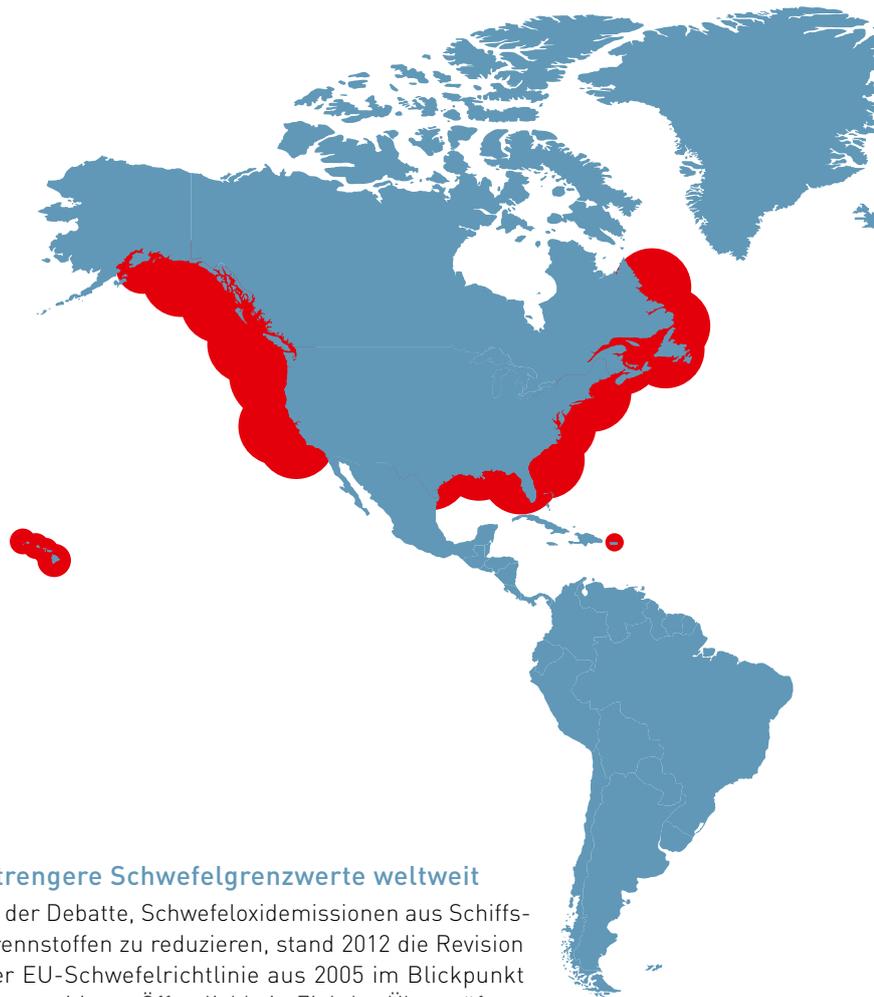
→ vorlegen. Die Kommission betonte, dass mit Blick auf weitere politische Schritte eine robuste Datengrundlage für Schiffsverbräuche notwendig sei. Im Dezember 2012 veranstaltete sie eine Konferenz, in der allen Akteuren der maritimen Wirtschaft Hintergründe erläutert und Positionen diskutiert wurden. Der VDR beteiligte sich aktiv und begrüßte grundsätzlich, dass die IMO-Arbeit von der Kommission weiter gestärkt werden solle. Zudem unterstützt der Verband die angekündigte Monitoring-Initiative, die einen Beitrag für eine solide Politikarbeit leisten kann. Wichtig ist, die Berichtspflichten auf einen bestimmten Regelungstatbestand maßzuschneidern, um den zusätzlichen Bürokratieaufwand an Bord und in den Reedereien so gering wie möglich zu halten.

Für eine präzise Ermittlung der Schiffsverbräuche ist es effektiv, die verbrauchten Brennstoffmengen anhand der Nachweispflichten gemäß MARPOL VI zu erfassen. Komplexe und aufwendig zu erhebende Effizienzparameter, wie transportierte Ladungsmenge oder zurückgelegte Strecke, sind als politische Regelungsinstrumente nicht geeignet.

### Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Bundesregierung und Verkehrsbranche haben in den vergangenen zwölf Monaten die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) aus dem Jahr 2004 intensiv überarbeitet. Die Strategie ist Leitlinie für die Umwelt- und Klimaschutzpolitik im Verkehr, besonders mit Blick auf alternative Kraftstoffe und Antriebe. Sie konzentrierte sich bisher auf den Pkw-Bereich. Die Neuauflage der MKS ist umfassender und wird neben Bahn und Lkw auch Luft- und Schifffahrt berücksichtigen. Das Verkehrsministerium hat dafür einen ausführlichen Diskussionsprozess aus Expertenworkshops und Fachgesprächen organisiert, von denen sich ein Fachdialog ausschließlich der Schifffahrt widmete. Der VDR hat gemeinsam mit Vertretern aus Mitgliedsreedereien konkrete Handlungsvorschläge eingebracht. Im Kern geht es um die Herausforderungen des Übergangs von Schweröl- auf Destillatnutzung und die Frage der Verfügbarkeit von Brennstoffen.

Zudem hat der Verband auf einen zügigen Aufbau der Infrastruktur für verflüssigtes Erdgas (LNG) als Alternativbrennstoff gedrängt, die von Einführungsanreizen für „first mover“ begleitet werden sollte. Die neue Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie soll im Sommer 2013 vorgestellt werden.



### Strengere Schwefelgrenzwerte weltweit

In der Debatte, Schwefeloxidemissionen aus Schiffsbrennstoffen zu reduzieren, stand 2012 die Revision der EU-Schwefelrichtlinie aus 2005 im Blickpunkt der maritimen Öffentlichkeit. Ziel der Überprüfung war die Anpassung von Gemeinschaftsrecht an die geltenden IMO-Vorgaben. Besonders die Fähr- und Feederreedereien im europäischen Kurzstreckenseeverkehr hofften auf praktikable Lösungen, um die drohende Verkehrsverlagerung in den Emissionsüberwachungsgebieten (ECA) Nord- und Ostsee ab 2015 zu vermeiden.

Die IMO hatte 2008 den Anhang VI der Umweltschutzkonventionen MARPOL überarbeitet und den Schwefelgehalt in Schiffsbrennstoffen für die globale Fahrt auf aktuell 3,5 % begrenzt. Abhängig davon, ob ausreichend hochwertiger Treibstoff verfügbar ist, soll der Wert ab 2020 – spätestens jedoch ab 2025 – auf 0,5 % reduziert werden. In den Emissionsüberwachungsgebieten (ECA) gelten hingegen spürbar schärfere Vorgaben von derzeit 1,0 % und ab 2015 sogar nur noch 0,1 %. Seit August 2012 ist neben Nord- und Ostsee auch die nordamerikanische 200-Meilen-Zone als ECA ausgewiesen.

Die europäische Diskussion des Richtlinienvorschlags war mit hohen Erwartungen verbunden. Die Bundesregierung hatte noch 2008 während der Beschlusssitzung des IMO-Umweltausschusses darauf gedrängt, regionale Verkehrsverlagerungsprobleme



„SEIT JAHRESBEGINN FÄHRT JEDES SCHIFF WELTWEIT MIT EINEM ENERGIESPARPLAN – DEM SEEMP. SO WERDEN DIE EMISSIONEN DES HEUTE SCHON KLIMAFREUNDLICHSTEN TRANSPORTMITTELS NOCH WEITER VERRINGERT.“

RÖRD BRAREN

Maßnahmen erlauben staatliche Beihilfen, beschränken sich jedoch im Kern auf die TEN-T- und Marco-Polo-Förderinstrumente und bleiben daher für die Bestandsflotte faktisch wirkungslos. Die Kommission hat daher eine Überarbeitung der „Toolbox“ angekündigt.

Weniger erfreulich an der neuen EU-Schwefelrichtlinie ist darüber hinaus die von MARPOL VI abweichende Vorgabe, für Schiffsbrennstoff in EU-Gewässern ab 2020 den Schwefelgehalt von 0,5 % verpflichtend einzuführen. Diesen Alleingang hatte der VDR kritisiert, da u. a. Folgen für den Schiffsverkehr im Mittelmeer nicht untersucht wurden. Insgesamt ist die neue Richtlinie grundsätzlich tragbar, effektive Übergangslösungen für den Kurzstreckenseeverkehr bleiben aber weiterhin notwendig.

### Strukturierter Dialog mit Bundesregierung

Im nationalen Kontext wurde der strukturierte Dialog zur

**SECA-ZONEN:** Strengere Schwefelgrenzwerte für Brennstoff gelten ab 2015 in den Kontrollgebieten von Nordamerika sowie Nord- und Ostsee; in der US-Karibik treten sie bereits 2014 in Kraft.

über regionale Konzepte zu lösen. Den Nachweis von Verkehrsverlagerungen in Deutschland hatten VDR und Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) bereits 2010 in einer gemeinsamen Studie vorgelegt, die von den Experten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erarbeitet wurde.

### EU setzt IMO-Beschlüsse nicht 1:1 um

Der VDR hatte den maßgebenden Gremien des EU-Rats und des Europäischen Parlaments frühzeitig konkrete Vorschläge zur Umsetzung der MARPOL-VI-Vorschriften sowie auch für begrenzte Übergangslösungen für von Verkehrsverlagerung bedrohte Schiffsbetreiber unterbreitet. Im Ergebnis enthält die überarbeitete Richtlinie die IMO-Vorgaben hinsichtlich der ECA- und der globalen Schwefelgrenzwerte. Gemeinsam mit anderen Reederverbänden hat der VDR zusätzlich eine Formulierung erreicht, die eine Übernahme eventueller IMO-Änderungen im Gemeinschaftsrecht sichert. Dies ist nicht selbstverständlich gewesen und belegt auch die Bedenken der EU-Politik mit Blick auf 2015.

Die EU-Kommission hatte 2011 ein Maßnahmenpaket, die sogenannte „Toolbox“, vorgelegt, um Schiffsbetreibern den Übergang zu erleichtern. Die

Schwefelthematik mit der Bundesregierung in zwei Gesprächskreisen im Februar und September fortgesetzt. Ziel für 2012 war es, die auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 in Wilhelmshaven vereinbarten Pilotprojekte für Rauchgasentschwefelungsanlagen zu starten. In den vorangegangenen Dialogen mit Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsministerium war einvernehmlich vereinbart worden, schnell Praxiserfahrungen mit Anlagen zu sammeln und dies über öffentliche Förderung zügig auf den Weg zu bringen.

Im ersten Schritt sollten Pilotprojekte für bestimmte Schiffstypen, im zweiten Schritt Möglichkeiten einer breiten Flächenförderung abgestimmt werden. Gemessen daran erreichte der strukturierte Dialog kaum Fortschritte. Denn die für eine öffentliche Unterstützung notwendigen Fördervoraussetzungen konnte praktisch keine Reederei erfüllen.

Der VDR hat gegenüber der Bundesregierung deutlich mehr Engagement eingefordert, um die verbleibende Zeit bis 2015 effektiv zu nutzen. Bereitschaft und betriebliche Vorbereitungen seitens der Reeder liegen seit Langem vor. ...



**POTENZIALE:**  
Der umwelt-  
freundliche Wind-  
strom schafft  
hochwertige  
Arbeitsplätze.

## Offshore-Windenergie

Wettbewerbsverzerrungen benachteiligen deutsche Schiffbauer und Reeder. International verbindliche Vorschriften könnten Abhilfe schaffen.

Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiger Baustein der Energiewende. Sie bietet großes Potenzial für eine sichere Stromversorgung mit erneuerbarer Energie. Der Ausbau der Offshore-Windenergie eröffnet gleichzeitig beachtliche Perspektiven für die maritime Industrie, insbesondere für den Schiffbau und dessen Zulieferindustrie, für die Häfen und für die Schifffahrt. Die Förderung der Meerestechnik für die Offshore-Windenergie ist ein Kernaspekt des 2011 von der Bundesregierung ins Leben gerufenen Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) zur Förderung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der technologisch hoch spezialisierten deutschen Meerestechnikbranche. Die Offshore-Windindustrie ist bereits zu einem wichtigen Wirtschafts- und Wachstumsfaktor vor allem in den Küstenländern geworden. Die maritime Wirtschaft ist ein Partner der Energiewende, die

Überwindung bestehender Herausforderungen liegt in ihrem Interesse.

### Aktuelle Herausforderungen

Ende 2012 waren in Deutschland Offshore-Windenergieanlagen mit insgesamt rund 280 Megawatt Leistung installiert, europaweit fast 5.000 Megawatt. Derzeit sind in Deutschland sechs Windparks mit zusammen über 2.000 Megawatt im Bau, weitere Baustellen werden 2013 und 2014 dazukommen. Damit könnten Ende 2015 bis zu 3.000 Megawatt installierte Leistung in der Nord- und Ostsee am Netz sein. Ihr jährlicher Beitrag zum Gesamtstrom in Deutschland läge in einem durchschnittlichen Windjahr bei rund 12 Terrawatt-Stunden, rund 2 % der derzeitigen Stromproduktion. Augenblicklich ist unsicher, zu welchem Zeitpunkt weitere Offshore-Windparks (OWP) gebaut und in Betrieb gehen werden.

## Deutsche Reedereien beflügeln die Energiewende

### Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich weltweit als Dienstleister der Offshore-Windenergiebranche:

- Bereederung von Errichterschiffen für die Offshore-Windparks
- Bau, Befrachtung und Betrieb von Schwergutschiffen, um Projektladungen für die Errichtung von Offshore-Windfarmen zu transportieren
- Bereitstellung von Schleppzügen mit Schwerlastpontons für Fundamente und Umspannplattformen sowie von Schwerlastkränen
- Bau und Bereederung von Sicherheitsfahrzeugen und Offshore-Windpark-Servicefahrzeugen
- Konzipierung und Bau von Wohnschiffen und Wartungsfahrzeugen
- Bereitstellung von Fahrzeugen, Helikoptern und Rettungspersonal, um ganzheitliche akut- und notfallmedizinische Versorgungskonzepte zu gewährleisten

Infolge der Diskussionen um kurzfristige Änderungen im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) prüfen Investoren ihre Finanzierungszusagen und stellen zukünftige Projekte infrage. Die Offshore-Windindustrie mit ihren systemimmanent bedingt langen Projektlaufzeiten muss sich nach der ersten Investitionsphase mit insgesamt 3 Gigawatt Leistung neuen Herausforderungen stellen.

Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich national und international als Dienstleister der Offshore-Windenergiebranche und damit aktiv an der Energiewende. Neben Fahrzeugen für die Errichtung von Offshore-Windparks bereedern sie Schiffe für Wartungsarbeiten und den Transport von Arbeitskräften in den Windparks. Derzeit sichern sie dabei mit rund 50 Schiffen 1.500 hochwertige Arbeitsplätze für die gesamte Betriebsdauer der Windparks. Kommt der Ausbau der Offshore-Windenergie ins Stocken, geraten die Arbeitsplätze in dieser Zukunftsbranche in Gefahr.

### Verlässliche Rahmenbedingungen

Das Fehlen verbindlicher internationaler Vorschriften bei Bau und Ausrüstung der benötigten Errichterschiffe und Servicefahrzeuge führt zur Ausbildung verschiedenster Bauformen und unterschiedlicher Sicherheitsniveaus. Sie führen zunehmend auch zu Wettbewerbsverzerrungen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), bei dem deutsche Hightech-Schiffbauer und qualitätsbewusste deutsche Schifffahrtsunternehmen mehr und mehr ins Hintertreffen geraten.

Die maritime Wirtschaft hat seit der 7. Nationalen Maritimen Konferenz im Rahmen der Fachgruppe „Internationale Vorschriften und Normung“ unter dem Dach der Stiftung Offshore-Windenergie einen sachgerechten technischen Sicherheitsstandard für Errichterschiffe und Servicefahrzeuge entwickelt und über den europäischen Schiffbauverband CESA und den internationalen Reederverband ICS in die internationale Vorschriftenentwicklung eingebracht. Parallel dazu bedarf es aber dringend notwendiger

Ausnahmeregelungen durch die deutsche Flaggenstaatsverwaltung.

### Sicherheit in Windparks der deutschen AWZ

Im Rahmen des Arbeitsschutzgesetzes liegt die Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten beim Arbeitgeber. Der Gesetzgeber hat beim beginnenden Ausbau der Offshore-Windkraft dafür gesorgt, dass im Jahr 2009 die Erweiterung des Anwendungsbereichs des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) auf die deutsche AWZ erfolgte. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) schreibt jedem OWP-Betreiber und -Errichter die Erstellung eines „Schutz- & Sicherheitskonzeptes“ (SchuSiKo) vor, das von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) inhaltlich geprüft wird, vom Betreiber umzusetzen und fortzuschreiben ist und die Maßnahmen bei Arbeitsunfällen enthält.

Als Dienstleister der OWP-Betreiber halten VDR-Mitgliedsreedereien bereits seit über drei Jahren für die Umsetzung der vom OWP-Betreiber vorgesehenen Schutzmaßnahmen geeignete Wasser- und Luftfahrzeuge einschließlich der erforderlichen Einsatzkräfte für die medizinische Versorgung, Höhenrettung und technische Hilfe vor und gewährleisten so eine 24/7-Notfallversorgung.

Die Dienstleistungen der beteiligten oder anbietenden Unternehmen wurden stetig optimiert und weiterentwickelt und bieten inzwischen ganzheitliche akut- und notfallmedizinische Versorgungskonzepte nach dem aktuellen Stand der Technik, die alle erforderlichen Inhalte – einschließlich der Bereitstellung „Notfall-Leitstelle Offshore“ – umfassen.

Der VDR hat bereits im Juni 2012 gefordert, in Anbetracht der Grauzonen zwischen staatlicher Daseinsvorsorge (Havariekommando und Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) einerseits und der Notfallversorgung durch die Errichter und Betreiber in den OWPs andererseits, einen Runden Tisch aller Beteiligten einzuberufen und im Rahmen einer „Maritimen Sicherheitspartnerschaft“ die vorhandenen Schnittstellenprobleme zu überwinden. ...



## LNG als zukünftiger Schiffsbrennstoff

Flüssiggas verbrennt sauberer als Schweröl. Fehlende Infrastruktur und hohe Sicherheitsauflagen sind Hürden bei der Einführung.

Als alternativer Brennstoff gerät verflüssigtes Erdgas (Liquified Natural Gas, LNG) zunehmend in den Fokus der Schifffahrt. Besonders im Bereich der Kurzstrecken- und Fährverkehre wird LNG zunehmend attraktiv. Grund sind die rapide steigenden Brennstoffpreise und die ab 2015 weiter abgesenkten Abgasgrenzwerte für Schwefel (SO<sub>x</sub>)- und Stickoxide (NO<sub>x</sub>). Dies gilt besonders in den Emissions-Sondergebieten Nord- und Ostsee und der 200-Meilen-Zone an den Ost- und Westküsten der USA.

Die Technologie zur Verbrennung in sogenannten Dual-Fuel-Dieselmotoren ist bereits vorhanden und erprobt. Dabei ist ein unterbrechungsfreies Umschalten zwischen LNG- und Schwerölbetrieb jederzeit möglich.

Flüssiggastanker, welche ihren Ladungsverlust, den sogenannten „boil-off“, als Treibstoff nutzen, sind seit Jahrzehnten technisch und kommerziell in Fahrt. Die derzeit im Einsatz befindlichen mehr als 1.600 LNG- und LPG-Tanker weisen seit 40 Jahren die beste Sicherheitsbilanz aller Schiffstypen auf.

Jedoch fehlen bei allen anderen Schiffstypen, insbesondere in Fahrgastschiffen, bisher allgemeinverbindliche internationale Vorschriften und Zulassungen, um LNG verwenden und lagern zu können.

Daher können diese Schiffe Häfen bisher nur mit Sondergenehmigungen anlaufen.

### Verbindliche Sicherheitsvorschriften fehlen

Genormte Tankanschlüsse und die begleitende internationale Normung von speziellen Schiffsausrüstungen sind notwendig. Gefragt sind in erster Linie gesetzliche Anforderungen für die Schiffssicherheit im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Hier gilt es zunächst, die „Interim Guidelines for Gas Fuelled Ships“ der IMO, die nur einen empfehlenden Charakter haben, in einen verbindlichen „International Code for Gas-Fuelled Ships“ (IGF-Code) zu überführen. Dieser Prozess soll im Jahr 2014 abgeschlossen werden. Der VDR setzt sich dafür ein, dass durch den Code das ganze Spektrum an Schiffstypen, Bunkertanks, Energiewandlern und Treibstoffen abgedeckt ist.

Norwegen ist Pionier beim Bau und Betrieb von Schiffen mit LNG-Antrieb. Mehr als 100 Fährschiffe, Bohrinsel-Versorger und Hilfsschiffe werden bereits erfolgreich mit LNG betrieben. Dort gibt es inzwischen entsprechende nationale Vorschriften und auch die notwendige Infrastruktur zum Betanken



**KUGELRUND:**  
Wegen des hohen Drucks  
wird LNG in runden  
Gastanks transportiert.

---

**FLÜSSIGGAS IST EIN FARB- UND GERUCHLOSER STOFF MIT HOHEM METHANANTEIL, WELCHER NACH DER VERFLÜSSIGUNG BEI  $-163\text{ °C}$  TRANSPORTIERT WIRD UND JEDERZEIT HÖCHSTE SICHERHEITSVORKEHRUNGEN ERFORDERT. DAS TRANSPORTVOLUMEN VON  $1\text{ m}^3$  LNG ENTSpricht DABEI  $0,464$  METRISCHEN TONNEN UND ERFORDERT RUND DAS DOPPELTE VOLUMEN AN BUNKERKAPAZITÄT GEGENÜBER DEM BISLANG VERWENDETEN SCHWERÖL.**

---

der umweltfreundlichen Schiffe. Auch in Schweden und Finnland kommen erste „Dual-Fuel“-Neubauten für RoPax-Fähren in Fahrt – Schiffe, die mit LNG und herkömmlichem Treibstoff fahren können.

Die breite Nutzung von Gas als Schiffsbrennstoff auch in Deutschland ist daher weniger eine technische als vielmehr eine gesellschaftspolitische Herausforderung. Trotz vorbildlicher Sicherheitslage und höchster Standards für den Bau und den Betrieb

solcher Schiffe gilt es, in der Öffentlichkeit sowie in nicht maritimen Behörden und Verwaltungen noch viele Vorurteile zu überwinden. Dabei ist die Gasnutzung an Land, etwa im Haushalt und im Straßenverkehr, schon weitverbreitet.

#### **Tankstellen-Netz für LNG noch im Aufbau**

Der Aufbau einer flächendeckenden LNG-Versorgungsinfrastruktur vorrangig im Bereich Nord- und Ostsee ist entscheidend für die breite Nutzung von gasbetriebenen Schiffen.

Daher begrüßt der VDR die Initiativen der deutschen Häfen Brunsbüttel und Hamburg zum Aufbau entsprechender LNG-Bunkerstationen. Dies wird begleitet von zunehmender politischer Unterstützung durch deutsche Parlamentarier und Vertreter der Küstenländer.

Auch die Europäische Kommission – hier federführend die Generaldirektion Mobilität und Transport DG MOVE – hat die Notwendigkeit einer neuen, zukunftsweisenden Kraftstoffstrategie mit LNG erkannt und die Entwicklung einheitlicher Richtlinien für den LNG-Bunkerprozess bis 2014 und den Aufbau einer flächendeckenden europäischen LNG-Infrastruktur bis 2020 beschlossen. ...

## Seearbeitsübereinkommen

Ratifizierung der Maritime Labour Convention bringt soziale Standards für die Seeleute weltweit. Durchsetzung über Hafenstaatkontrollen.

Das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention, 2006 – MLC) wurde am 23. Februar 2006 in Genf einstimmig angenommen. Es bildet die vierte Säule des internationalen maritimen Rechts. Die drei bestehenden Übereinkommen setzen Standards für die Sicherheit an Bord (SOLAS), die Befähigungsanforderungen an das Seepersonal (STCW) sowie den Schutz der Meeresumwelt (MARPOL). Durch die neuen weltweit gelten-

den Mindeststandards der MLC sollen die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten verbessert und zugleich Sozialdumping sowie Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden.

### Flaggenstaaten

Die Standards umfassen zum Beispiel die Arbeits- und Ruhezeiten, die medizinische Betreuung sowie die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute. Der

ABGESICHERT:  
Unabhängig von der  
Flagge des Schiffes  
profitieren die See-  
leute weltweit.





**REGULIERUNG:** Weltweite Standards gelten in allen zentralen Bereichen der Schifffahrt.

Anwendungsbereich umfasst alle Personen, die an Bord aller gewerblich genutzten Seeschiffe tätig sind. Ziel des Seearbeitsübereinkommens ist eine lückenlose Kontrolle aller Seeschiffe durch die Flaggen- und Hafenstaaten.

Alle Seeschiffe ab 500 BRZ – und damit praktisch alle Handelsschiffe in internationaler Fahrt – müssen zukünftig zwei Zeugnisse mitführen: das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung. Das Seearbeitszeugnis stellt der Flaggenstaat aus und bescheinigt damit, dass das Schiff kontrolliert wurde und die Anforderungen der MLC auch ins nationale Recht umgesetzt wurden. Die Seearbeits-Konformitätserklärung wiederum besteht aus zwei Teilen: Im ersten Teil listet der Flaggenstaat alle innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens auf. Im zweiten Teil erklärt der Reeder, welche Maßnahmen er getroffen hat, um die Vorschriften zu erfüllen.

### Scharfe Kontrollen in den Hafenstaaten

Neben den Kontrollen durch die Flaggenstaaten werden auch die Hafenstaaten in die Pflicht genommen. Während der Hafenstaatkontrollen wird zukünftig neben technischen und nautischen Schiffssicherheitsvorschriften auch die Gewährleistung der Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft.

Hat ein Flaggenstaat das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert, muss er trotzdem die Standards der MLC erfüllen – und zwar, wenn seine Schiffe Häfen eines Zeichnerstaates anlaufen wollen. Liegen offensichtliche Mängel an Bord vor oder gibt es Beschwerden von Besatzungsmitgliedern, fällt die Kontrolle umfassender aus. Ein abgestuftes Sanktionssystem sorgt im Falle von Beanstandungen dafür, dass die Mängel möglichst schnell abgestellt werden. In Extremfällen kann sogar ein Auslaufverbot verhängt werden.

### Viele Vorschriften bereits deutsches Recht

Neu ist das Beschwerdeverfahren, welches Seeleuten die Möglichkeit gibt, auf konkrete Missstände hinzuweisen. Die Flaggen- und Hafenstaaten sind im Falle einer Beschwerde verpflichtet, diesen nachzu-

gehen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, damit die Mängel abgestellt werden. International tritt das Seearbeitsübereinkommen am 20. August 2013 in Kraft.

Viele Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens entsprechen bereits jetzt deutschem Recht. Die noch notwendigen Ergänzungen werden zusammen mit den bestehenden Vorschriften im Seearbeitsgesetz gebündelt. Das Seearbeitsgesetz tritt am 1. August 2013 in Kraft und löst das Seemannsgesetz (aus dem Jahr 1957) ab. Es gilt für alle Schiffe unter deutscher Flagge.

Bei den Gesprächen der Sozialpartner, die zur nationalen Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens durchgeführt wurden, konnten wichtige Verbesserungen erreicht werden:

- Die Musterung entfällt.
- Die BG Verkehr Dienststelle Schiffsicherheit wird die einzige Behörde sein, die für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zuständig ist.
- Bei häufiger Hafenerfolge werden die Mindestruhezeiten der Maßstab für die Arbeitszeiten sein.

Diese Punkte sind kleine, aber wichtige Schritte, um die Nachteile der deutschen Flagge zumindest teilweise zu vermindern. Mit der BG Verkehr hat eine einzige Behörde gebündelte Kompetenzen erhalten, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu überprüfen – ein mögliches Modell für die Modernisierung der deutschen Flaggenverwaltung. ...



„DIE MARITIME LABOUR CONVENTION GARANTIERT DEN SEELEUTEN WELTWEIT SOZIALE RECHTE. ARBEITSBEDINGUNGEN UND LEISTUNGEN DER BESATZUNG RÜCKEN WIEDER STÄRKER IN DEN FOKUS DER REEDEREIEN ÜBERALL AUF DER WELT.“ ALFRED HARTMANN

## Entwicklung im seemännischen Arbeitsmarkt

Weiterhin offene Stellen für nautisches und technisches Seepersonal.  
Trotz wirtschaftlicher Krise geringer Rückgang bei Studienanfängern.

**T**rotz der Doppelkrise in der Schifffahrt haben die Reedereien im Berichtsjahr weiter für ein hohes Ausbildungsniveau gesorgt. Die Investition in die Menschen an Bord und an Land gehört zu den Prioritäten. Wegen des deutlich verlangsamtten Flottenausbaus, der im letzten Quartal 2012 erstmals seit Jahrzehnten sogar zu einem leichten Rückgang der Anzahl der Schiffe führte, blieben auch Folgen auf dem deutschen seemännischen Arbeitsmarkt nicht gänzlich aus. Die Zahl der angebotenen Stellen lag im Mittel bei 52, dem gegenüber standen durchschnittlich 405 Bewerber. Volkswirtschaftlich herrscht in der Seeschifffahrt damit weiterhin Vollbeschäftigung. Ein Schwerpunkt der Verbandsarbeit war es im Jahr 2012 dennoch, insbesondere für alle Absolventen einen Arbeitsplatz an Bord zu ermöglichen.

Laut der Liste der „Verfügbarkeiten auf dem inländischen seemännischen Arbeitsmarkt“ der Zentralen Heuerstelle Hamburg waren über das Jahr 2012 nautische Wachoffiziere auf dem Arbeitsmarkt verfügbar. Seit Jahresbeginn 2012 suchten zudem Schiffsmechaniker, seit dem 2. Quartal Kapitäne und seit dem 3. Quartal auch Technische Wachoffiziere eine Beschäftigung (für die Zahlen im Einzelnen s. Grafik).

### Initiative der Reeder

Jeweils rund die Hälfte der Bewerber als Nautische und Technische Wachoffiziere waren Absolventen der Fach- bzw. Fachhochschulen. Die Mitglieder des VDR hatten sich auf ihrer Mitgliederversammlung im Dezember 2011 dazu bekannt, gerade den jungen Absolventen die Chance zu geben, einen Einstieg in



DER KRISE TROTZEN:  
Der Arbeitsplatz Schiff  
bleibt gefragt.

den seemännischen Arbeitsmarkt zu finden. Dazu wurde Ende 2012 die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ ins Leben gerufen. Sie wird gezielt die Einstellung und Beschäftigung junger Absolventen fördern, damit diese ihre Patente ausfahren können (s. Beitrag S. 18-21). Damit bekennen sich die Reeder zum Standort und stützen in einer auch international beispiellosen Solidarität diejenigen jungen Menschen, die langfristig ihren Arbeitsplatz in der Seeschifffahrt sehen.

### Ausbildungsmarkt

Die Krise hat auch auf dem Ausbildungsmarkt Spuren hinterlassen. Die Anzahl der Neueinsteiger hat sich allerdings – anders als die Frachtmärkte – um weniger als 20 Prozent auf zunächst 580 im Jahr 2012 verringert. Spürbar war dieser Rückgang ebenso bei den klassischen Ausbildungsgängen Schiffsmechaniker, Nautischer und Technischer Offiziersassistent wie auch bei Quereinsteigern. Die Zahl von Schülern und Studenten ist im Berichtszeitraum dagegen nur leicht zurückgegangen.

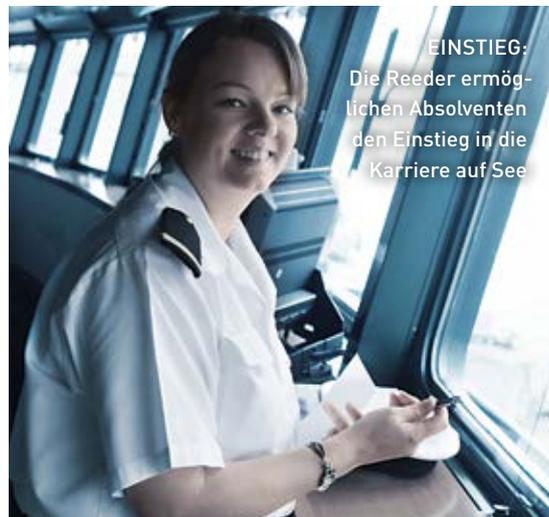
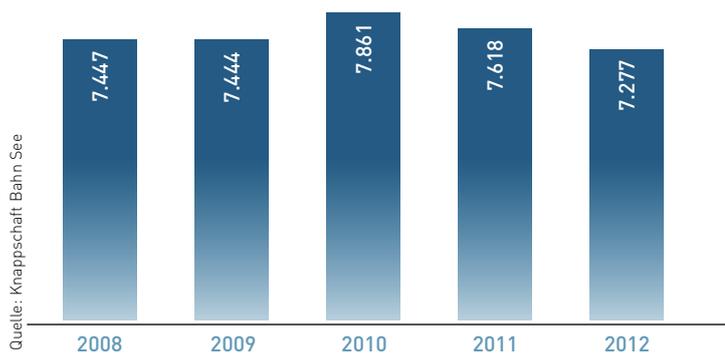
### Deutsche Seeleute geschätzt

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute hat trotz des Rückgangs der Anzahl der Schiffe in der deutschen Flotte und vor allem trotz des spürbaren Rückgangs der Schiffe unter deutscher Flagge nur sehr leicht abgenommen. So waren zum 31. Dezember 2012 7.277 (Vorjahr 7.618) deutsche Seeleute und 5.731 (7.028) ausländische Seeleute bei der Knappschaft Bahn See als beschäftigt gemeldet. Die Anzahl deutscher Seeleute konnte also fast stabil gehalten werden.

Der VDR hat daher die Ankündigung der Bundesregierung, die Schifffahrtförderung des Bundes mittelfristig zu verstetigen, begrüßt. ...

## Zahl der Arbeitsplätze trotz schwerer Krise konstant

Entwicklung des bei der Knappschaft Bahn See versicherten deutschen Bordpersonals.



EINSTIEG:  
Die Reeder ermöglichen Absolventen den Einstieg in die Karriere auf See



**SICHERHEIT:** Durch militärischen und privaten Schutz geht die Piraterie vor Somalia zurück.

## Piraterie

Die weltweite Zahl von Piratenangriffen und Geiselnahmen ging 2012 um 32 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Neue Bedrohung vor Westafrika.

**M**aßgeblich für die positive Entwicklung weltweit betrachtet war der starke Rückgang der Piraterie am Horn von Afrika um 68%. Im Golf von Guinea und in indonesischen Gewässern stiegen die Zahlen hingegen weiter stark an. Die jüngsten Geiselnahmen vor Westafrika deuten auf eine deutliche Verschärfung der Lage in dieser Region hin.

Ende April 2013 wurden von zwei Schiffen von VDR-Mitgliedsunternehmen insgesamt neun Seeleute direkt von ihren Schiffen entführt – mehr als 100 Seemeilen vor der Küste Westafrikas. Es besteht die große Gefahr, dass sich erpresserischer Menschenraub in dieser Region ausbreitet.

Der VDR hat an die Bundesregierung appelliert, ihre Bemühungen zum Schutz der internationalen Handelsschifffahrt vor der Westküste Afrikas zu verstärken und die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz privater Sicherheitskräfte mit den Regierungen in der Region zu prüfen. Die zuständi-

gen Verbandsgremien wurden mit den Entwicklungen befasst.

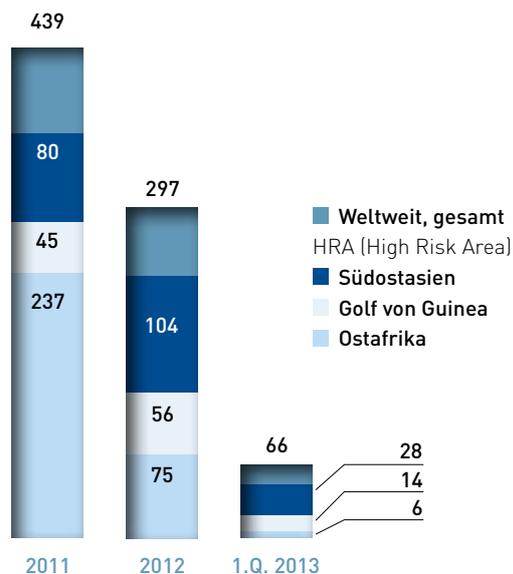
### Zulassungsverfahren in Deutschland

Auf nationaler Ebene stand das Zulassungsverfahren für private bewaffnete Sicherheitsdienste an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge im Vordergrund. Nach ersten Konsultationen hatte das Bundeskabinett im Juli 2012 einen Gesetzentwurf zur Zulassung von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen unter deutscher Flagge auf den Weg gebracht, der im Dezember vom Bundestag beschlossen wurde. In Kraft trat es im März 2013. Die beteiligten Ministerien – Wirtschaft, Inneres, Verkehr und Justiz – konnten sich nur mit Mühe auf eine gemeinsame Herangehensweise in dem juristisch und politisch schwierigen Neuland verständigen.

Kern der neuen Regelung ist ein staatliches Zulassungsverfahren für private Sicherheitsdiens-

## PIRATERIE IN ZAHLEN

Die weltweite Zahl von Piratenangriffen und Geiselnahmen ging 2012 um 32 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Besonders stark haben die Überfälle somalischer Piraten abgenommen – dank militärischem Schutz und privaten bewaffneten Sicherheitsdiensten an Bord. Vor der Küste Westafrikas hingegen nehmen die Attacken zu. Erstmals wurden neun Seeleute von zwei deutschen Schiffen entführt.



te. Damit orientiert sich das deutsche Recht an den Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), worauf der VDR hingewirkt hatte. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) wird die Zulassungen im Einvernehmen mit der Bundespolizei erteilen. Wie vom VDR gefordert, können sowohl deutsche als auch ausländische Sicherheitsunternehmen für den Einsatz auf deutsch geflaggt Schiffe zugelassen werden.

Die Bewachungsunternehmen müssen zahlreiche Anforderungen erfüllen. Jeder Einsatz muss sorgfältig geplant und dokumentiert werden. Bei den Mitarbeitern werden etwa die persönliche Eignung sowie notfallmedizinische und rechtliche Kenntnisse vorausgesetzt. Der Einsatz von Schusswaffen ist nur zur Notwehr oder Nothilfe erlaubt. Die waffenrechtliche Umsetzung soll Hamburg als zentrale Waffenbehörde übernehmen. Zudem ist das deutsche Zulassungsverfahren „regelmäßig an die sich fortentwickelnden internationalen Leitlinien und Vorschriften anzupassen“, so der Gesetzestext. Das BAFA hat im Juni 2013 mit der Prüfung der ersten Anträge begonnen.

Der VDR begrüßt, dass Bundesregierung und Bundestag nach langem Zögern nun Rechtssicherheit für den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte auf Schiffen unter deutscher Flagge geschaffen haben. Ebenso begrüßt der VDR den wichtigen Beitrag Hamburgs, das die waffenrechtliche Umsetzung mit einer zentralen Waffenbehörde übernimmt und so den Vollzug der Neuregelung maßgeblich ermöglicht.

Die entsprechenden Verordnungen gelten seit Juni 2013. Ab dem 1. Dezember 2013 dürfen dann auf

Schiffen unter deutscher Flagge nur noch zugelassene Sicherheitskräfte eingesetzt werden. Probleme bei der Umsetzung wird der VDR an die Bundesregierung adressieren.

Grundsätzlich stellen private Bewachungsunternehmen nur die zweitbeste Lösung zum Schutz der Besatzungen dar. Hoheitliche Kräfte wären stets vorzuziehen – sie werden aber nach Auffassung der Bundesregierung auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung stehen können.



„DIE PIRATERIE BEDROHT DAS LEBEN DER SEELEUTE UND DIE SICHERHEIT UNSERER HANDELSWEGE. VOR WESTAFRIKA DARF KEIN ZWEITES SOMALIA ENTSTEHEN.“

FRANK LEONHARDT

an Bord, die Strafverfolgung und schließlich auch der Wiederaufbau und die Wiederherstellung von Rechtsstaatlichkeit.

Für Deutschland als wichtigste und größte Handelsnation in Europa ist der Schutz von Seeleuten und Handelswegen unverzichtbarer Bestandteil der Außen- und Sicherheitspolitik. Die Staaten in der Region um den Golf von Guinea sollten darin bestärkt werden, Piraterie durch den Einsatz hoheitlicher Kräfte zu bekämpfen. Denn auch dort sollte der Schutz durch private bewaffnete Sicherheitsdienste die Ausnahme und hoheitlicher Schutz die Regel sein. ...



## Piraterie die Grundlage entziehen

VDR unterstützt Ausbildungszentrum in Dschibuti. Breites Bildungsangebot schafft echte Berufsperspektiven für somalische Flüchtlinge.

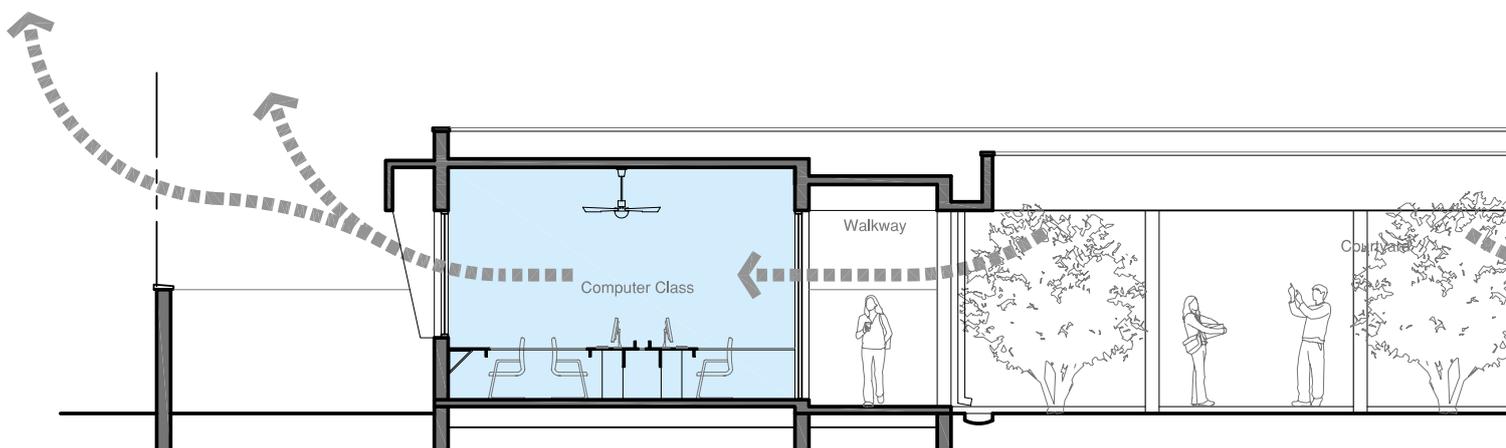
Der Schlüssel zur wirksamen Eindämmung der Piraterie am Horn von Afrika ist eine gute wirtschaftliche und soziale Entwicklung an Land. Aus diesem Grund haben der VDR und „SOS-Kinderdörfer weltweit“ eine Kooperation vereinbart, um die Bildung junger Menschen in der Region zu fördern. Sie sollen echte Berufsperspektiven bekommen und ihren Lebensunterhalt nicht durch kriminelle Handlungen bestreiten müssen. Pilotprojekt ist ein gemeinsames Ausbildungszentrum in Dschibuti, das sich besonders an somalische Flüchtlinge richtet.

Dschibuti gilt als Tor zu Ostafrika und bietet mit seinem Hafen viele Potenziale – nicht nur für Inves-

toren, sondern auch für neue Arbeitsplätze. Von dort aus lassen sich Projekte in ganz Ostafrika planen und steuern. Das als E-Learning-Zentrum geplante Bildungsprojekt soll Modellcharakter für die gesamte Region haben. Eines Tages könnten auch Ausbildungszentren im vom jahrelangen Bürgerkrieg betroffenen Somalia entstehen.

### Bau des Ausbildungszentrums bis 2014

Das E-Learning-Zentrum entsteht auf einem 2.500 Quadratmeter großen Gelände in Balbala, einem Armenviertel in Dschibuti-Stadt. Nach den Grundsätzen der Entwicklungszusammenarbeit erfolgen Pla-





**OFFENHEIT:** Im begrünten Innenhof können die Kursteilnehmer ins Gespräch kommen.



**STIL:** Grundriss und Design entsprechen der landestypischen Architektur.



**TECHNIK:** Viele Jugendliche haben nur hier die Möglichkeit, einen Computer zu nutzen.



**ORTSTERMIN:** Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, besichtigt mit einer Delegation den Bauplatz im Stadtteil Balbala.

vergeben wurden, wird im Herbst 2013 mit dem Bau begonnen. Die Eröffnung ist für das Frühjahr 2014 geplant.

#### Angebot eröffnet berufliche Perspektiven

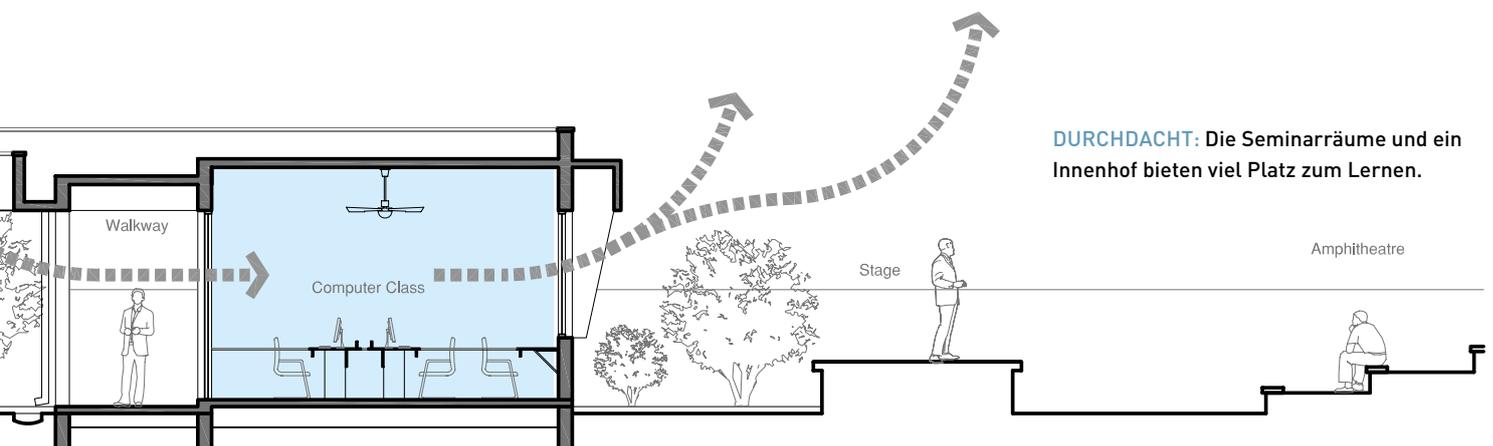
Das vielfältige Bildungsangebot wird sich vorwiegend an Kinder und Jugendliche sowie ältere Schüler und Studierende richten. Viele von ihnen haben zu Hause keine Computer und damit auch keine Möglichkeit, das Internet zu nutzen. Für moderne Berufe, etwa im Hafen von Dschibuti, sind Computerkenntnisse aber notwendige Voraussetzung.

Neben Computerkursen für Office-Anwendungen gehören auch Online-Sprachkurse und Aufklärungsangebote zu den Gefahren von Drogen und Kriminalität zum Programm. Berufseinsteiger können sich beraten lassen und ein Bewerbungstraining absolvieren. Eine digitale Bibliothek sowie der Internetanschluss bieten einen breiten Wissenszugang. Ergänzt wird das Angebot durch sportliche und kulturelle Aktivitäten, die auf dem Außengelände des Zentrums stattfinden können.

Das E-Learning-Zentrum wird den jungen Menschen Chancen eröffnen, an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilzuhaben. ...

nung und Bau des Zentrums zusammen mit lokalen Unternehmen. Auch die Architektur des Gebäudes fügt sich in die landestypische Kultur ein.

Der VDR wird sich langfristig mit einem sehr substanziellen Beitrag am gemeinsamen Bildungsprojekt beteiligen. Im Herbst 2012 ist das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) als weiterer Projektpartner hinzugekommen. Nachdem die detaillierten Baupläne vorgelegt und Aufträge an die lokalen Unternehmen



**DURCHDACHT:** Die Seminarräume und ein Innenhof bieten viel Platz zum Lernen.

## Europäische Hafenpolitik

EU-Kommission legt neuen Vorschlag für mehr Wettbewerb und Effizienz in den Häfen vor. Nationales Hafenkonzept muss Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterland-Anbindungen stärker berücksichtigen. Finanzmittel für Infrastrukturprojekte müssen gesichert werden.

Nach dem Scheitern der hafenpolitischen Initiativen „Port Package I und II“ hatte die EU-Kommission für 2013 weitere Vorschläge zur Neuausrichtung der europäischen Hafenpolitik angekündigt. Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr hat von Ende 2011 bis Anfang 2013 mit allen Betroffenen den tatsächlichen Handlungsbedarf noch einmal einer kritischen Überprüfung unterzogen. Dabei standen die Themen Hafendienstleistungen, Hafenarbeit und Lotswesen im Fokus. Auch der VDR und seine Mitgliedsunternehmen haben sich daran intensiv beteiligt – zum Teil auch über die Eingabe des europäischen Reederverbandes ECSA. Darüber hat ECSA für die Kommission ein Positionspapier aus Sicht der europäischen Hafennutzer erarbeitet. Zentrale Aussagen sind der Wunsch nach Weiterentwicklung der Hafen- und Hinterland-Infrastruktur, mehr Transparenz in den Tarifen der Häfen, Bürokratieabbau, optimierte Konzessionssysteme, mehr Wettbewerbsfähigkeit bei den Hafendienstleistungen sowie mehr Flexibilität im Lotswesen.

Ende Mai 2013 hat die Kommission auf Basis ihrer im Konsultationsprozess gewonnenen Erkenntnisse eine nicht legislative Mitteilung sowie einen Verordnungsvorschlag vorgelegt. Danach sollen der Marktzugang für Hafendienste, die finanzielle Transparenz und Autonomie der Hafenverwaltungen, das Hafengeldsystem sowie die Koordination und Konsultation der Hafennutzer von Hafenbehörden und Dienstleistern der Häfen geregelt werden. Grundsätzlich begrüßt die Reederschaft die Bestrebungen der Kommission, die Häfen wettbewerbsfähig für die Zukunft auszurichten und damit mehr Effizienz in Häfen zu ermöglichen. Insbesondere die Einführung des rechtlichen Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit bei Hafendiensten verbunden mit Ausschreibungsregelungen wird außerordentlich begrüßt. Auf Unverständnis stößt hingegen die Ausklammerung der Ladungumschlags- und Fahrgastdienste sowie der Hafenarbeit von den vorgeschlagenen Bestimmungen über den Marktzugang. Der VDR wird den

Verordnungsvorschlag kritisch prüfen und sich am Gesetzgebungsverfahren aktiv über ECSA beteiligen.

Mitte 2013 will die Kommission Maßnahmen zur Vereinfachung von Zollformalitäten für Seeschiffe von der Europäischen Kommission vorlegen. Der VDR hält eine Erleichterung bei der administrativen und zollrechtlichen Abwicklung der Seeverkehre innerhalb der EU für dringend erforderlich. Diese ist Grundvoraussetzung, um die Wettbewerbsgleichheit mit Landverkehren sicherzustellen und einen EU-Binnenmarkt – wie in der Mitteilung „Single Market Act II“ vom Oktober 2012 angekündigt – auch auf See zu verwirklichen. Vorangegangen war hier das sogenannte „Bluebelt“-Pilotprojekt, an dem sich auch VDR-Mitgliedsreedereien beteiligt haben.

### Nationales Hafenkonzept

Auf nationaler Ebene ist die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts von besonderer Bedeutung. Es soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandortes Deutschlands für die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft steigern. Der VDR begrüßt, dass dieser strategische Handlungsleitfaden fortgeführt und mit anderen zukünftigen Kommunikationen des Bundes harmonisiert werden soll. Der VDR hat deutlich gemacht, dass die bestehenden prioritären Maßnahmen im Hafenkonzept „Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterland-Anbindungen“ mit Nachdruck weiterverfolgt und entsprechend in dem aktuell zu erarbeitenden Bundesverkehrswegeplan 2015 vordringlich berücksichtigt werden müssen. Zudem müssen die notwendigen Rahmenbedingungen zur Förderung des europäischen Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden. In diesem Zusammenhang hat der VDR einmal mehr an den Bund appelliert, die drohende Rückverlagerung von Verkehren vom See- auf den Landweg in das Hafenkonzept aufzunehmen. Ab 2015 treten in den Schwefelemissionskontrollgebieten (SECA) Nord- und Ostsee strengere Grenzwerte für den Schwefelausstoß in Kraft. Die höheren Kosten müssen die Reeder an ihre Kunden

weitergeben – während der Transport über Land keine Mehrkosten mit sich bringt. Auf Basis der geführten strukturierten Dialoge zwischen Reedereien, VDR, der Hafenvirtschaft und der Bundesregierung müssen zeitnah wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um eine Verkehrsrückverlagerung auf die Straße zu verhindern.

### Infrastruktur unzureichend finanziert

Beim Ausbau der seewärtigen Zufahrten sowie der Hafenhinterland-Anbindungen wird deutlich: Die Finanzierung der im Hafenkonzept hinterlegten Infrastrukturprojekte ist insbesondere vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung nicht gesichert. Auch ist der Prozess des Planfeststellungsverfahrens bis zum Baubeginn zu lang. Mit weiteren erheblichen Verzögerungen bei den Verkehrsinfrastruktur-Projekten und entsprechenden Verteuerungen ist daher zu rechnen. Die Seeverkehrswirtschaft ist allerdings auf zuverlässige und zügige Infrastrukturplanungen angewiesen. Dazu gehören die marktgerechte Erüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) sowie die Fahrrinnenanpassungen der Weser und Elbe, deren Baubeginne sich aufgrund von Klagen beim Bundesverwaltungsgerichtshof deutlich verschieben.

Beim Nord-Ostsee-Kanal hat sich die Ausschreibung des Baus der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel deutlich verzögert. Dadurch verlängert sich die Bauzeit, und die Kosten steigen. Der VDR begrüßt in diesem Zusammenhang den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom März 2013, dass die zusätzlich für den Bau benötigten Mittel in Höhe von 75 Mio. Euro zur Verfügung gestellt werden. Der VDR hatte mehrfach – zusammen mit dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe, dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler sowie der IHK Nord beim Bund – auf den dringenden Handlungsbedarf

beim NOK hingewiesen. Der Verkehrsetat im Bundeshaushalt sowie der darin enthaltene Anteil für die maritime Infrastruktur, die den Komplettausbau des NOK einschließt, müssen erhöht werden. Der VDR erwartet, dass der Bund, wie auf der Nationalen Maritimen Konferenz im April 2013 angekündigt, einen schlüssigen Maßnahmen- und Zeitplan vorlegt, der die Funktions- und Leistungsfähigkeit des NOK sichert.

### VDR begrüßt Beseitigung von Engpässen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Arbeiten für die Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) begonnen. Er soll bis 2015 vorgelegt werden. Den Entwurf der Leitlinien im Rahmen einer neuen Grundkonzeption hat das Ministerium bereits vorgestellt. Schwerpunktartig wurde darin eine Strategie entwickelt, um zukünftige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu priorisieren. Der VDR begrüßt, dass der Fokus auf die Beseitigung von Engpässen bei Verkehrsprojekten gelegt werden soll und dass im Rahmen der Projektbewertung eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ vorgesehen ist. Sie ist Projekten mit hoher verkehrlicher Bedeutung vorbehalten und sollte deshalb zeitig umgesetzt werden. Die seewärtigen Zufahrten und Hinterland-Anbindungen müssen in die Kategorie VB+ aufgenommen werden, damit sie frühzeitig ausgebaut werden können. Dies ist nicht nur für die Seeverkehrs- und Hafenvirtschaft, sondern auch für den Außenhandelsstandort Deutschland insgesamt von besonderer Bedeutung. Durch diese Maßnahmen ließe sich der BVWP sowohl mit dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik als auch mit dem Nationalen Hafenkonzept des Bundes harmonisieren, das den Ausbau der Seehafenanbindungen bereits als vordringlich umzusetzende Maßnahme vorsieht. ...



**NORD-OSTSEE-KANAL: Bundesverkehrsminister Ramsauer verspricht Maßnahmenplan. Zusätzliche 75 Mio. Euro vom Bund für die fünfte Schleusenkammer.**



## Seehandelsrecht: Grundlegende Reform in Kraft getreten

Die Bundesregierung hat auf einen nationalen Alleingang bei der Überarbeitung des veralteten Seehandelsrechts verzichtet.

Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts ist am 25. April 2013 in Kraft getreten. Das federführend vom Bundesministerium der Justiz erarbeitete Gesetz regelt im Wesentlichen drei Bereiche: das Seehandelsrecht, das vollständig neu gefasst wird, sowie das allgemeine Transportrecht und das Binnenschiffahrtsrecht, die jeweils in einigen Punkten modernisiert werden.

Folgende seehandelsrechtliche Neuerungen sind besonders hervorzuheben:

- Veraltete Vorschriften und Rechtsinstrumente wie etwa die Partenreederei und das seerechtliche Verklarungsverfahren wurden abgeschafft, die Regelungen über die Haverei sowie über den Kapitän wurden deutlich gestrafft.
- Das Seefrachtrecht wird klarer strukturiert. Die allgemeinen Vorschriften über die Abwicklung der Beförderung werden an die Vorschriften im
- 4. Buch des HGB sowie an die allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften im BGB angelehnt.
- Die Bareboat-Charter und die Zeitcharter werden erstmalig als eigenständige, vom Seefrachtvertrag zu unterscheidende Vertragstypen in Grundzügen geregelt.
- Die Haftung des Beförderers für Schäden von Passagieren auf Seeschiffen wird in Anlehnung an die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See ausgestaltet; vorrangig kommt allerdings die seit dem 31. Dezember 2012 geltende EU-Verordnung unmittelbar zur Anwendung.
- Für den Arrest in Seeschiffen wird auf das Vorliegen eines Arrestgrundes verzichtet. Es kommt also nicht mehr darauf an, ob ohne den Arrest die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde.

**HAFTUNG: Das neue Seehandelsrecht orientiert sich an internationalen Standards.**

Der VDR hatte sich von Anfang an in den begrüßungswerten Modernisierungsprozess des nationalen Seehandelsrechts intensiv eingebracht. Dabei konnten im Vergleich zu früheren Entwürfen ganz wesentliche Verbesserungen für die deutschen Schifffahrtsunternehmen erreicht werden.

**Kein Alleingang beim Seehandelsrecht**

Bei einer Modernisierung des 5. Buches des HGB hatte der VDR darauf hingewiesen, dass ein national eigenständiges Seehandelsrechtsregime in einem globalen Wirtschaftszweig, der einheitliche Regeln benötigt, zu unnötigen Hindernissen für die Seeverkehrswirtschaft und zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde. Ein nationaler Alleingang war also unbedingt zu vermeiden. Solange die Rotterdam-Regeln international noch nicht in Kraft getreten sind, sollte sich das deutsche Seefrachtrecht daher am international etablierten Standard der Haag-Visby-Regeln orientieren. Der VDR hatte es gleichzeitig ausdrücklich begrüßt, dass von einer Kündigung der Haag-Regeln abgesehen werden sollte und wesentliche seefrachtrechtliche Bestimmungen kompatibel mit den Vorgaben der Haag-Visby-Regeln gestaltet wurden.

Zwei Detailregelungen erwiesen sich als problematisch: Im Gesetzentwurf zur Reform des Seehandelsrechts waren – in Abkehr von den Haag-Visby-Regeln – Modifizierungen beim Umgang mit dem sogenannten nautischen Verschulden und Feuer an Bord eines Schiffes vorgesehen. Beides sollte nicht mehr wie bisher einen generellen gesetzlichen Haftungsausschlussgrund darstellen. Diese Regelung wurde letztlich auch Bestandteil des erlassenen Gesetzes. Die Aufnahme einer dem bisherigen Recht vergleichbaren Regelung beziehungsweise eines expliziten Haftungsausschlusses für Feuer und nautisches Verschulden in die Konnossementsbedingungen wurde jedoch ermöglicht.

**Haftung nach internationaler Übung**

Der VDR hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass diese Regelungen durch den Rechtsausschuss des Bundestages in einem wesentlichen Detail überarbeitet wurden. Die Unternehmen sind jetzt, wenn sie dies in ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen aufnehmen, einer Haftung ausgesetzt, die in der Schifffahrt international üblich ist: Der Verfrachter kann sich demnach unter bestimmten Voraussetzungen auch vertragsfremden Dritten gegenüber auf eine

Vereinbarung über einen Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens oder Feuer berufen.

**Praxisgerechte Neuregelung beschlossen**

Das grundlegend überarbeitete Gesetz zur Reform des deutschen Seehandelsrechts ist aus Sicht der Seeschifffahrt als angemessen und weitgehend praxisgerecht einzustufen. Der VDR begrüßt insbesondere, dass das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts weitgehend in Übereinstimmung mit den Haag-Visby-Regeln gebracht und von der geplanten Kündigung der Haager Regeln durch Deutschland abgesehen wurde. In der Gesetzesbegründung wird ausdrücklich anerkannt, dass die Haag-Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard darstellen, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert.

Potenziell kostentreibende, haftungsverschärfende Regelungen für die Seeschifffahrt (unter anderem deutlich erhöhte Haftungssummen), die in den ersten Entwürfen enthalten waren, wurden nicht weiterverfolgt. Das Seefrachtrecht wird sich somit in Deutschland, entgegen früheren Plänen der Bundesregierung, auch in den nächsten Jahren, beziehungsweise bis sich die Rotterdam-Regeln

international durchgesetzt haben, am bewährten Standard der Haag-Visby-Regeln orientieren. Es ist deutlich geworden, dass insbesondere das nautische Verschulden politisch als nicht mehr zeitgemäßer gesetzlicher Haftungsausschlussgrund eingestuft wird. Insofern ist eine Lösung aufgrund einer entsprechenden Gestaltungsmöglichkeit der AGB der Unternehmen grundsätzlich akzeptabel und stellt einen politischen Kompromiss dar, mit dem die Praxis umgehen kann.

Durch die vom VDR erreichte Überarbeitung des Gesetzentwurfes in Bezug auf den Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens oder Feuer konnte ein nationaler Sonderweg und damit die Schwächung des deutschen Rechtsstandorts erfolgreich verhindert werden.

Für den globalen Wirtschaftszweig der Seeschifffahrt ein international einheitliches Rechtsregime von größter Wichtigkeit. Alle nationalen Regelungen haben sich an dem vorherrschenden Standard zu orientieren. Dies bedeutet auch, dass sich Deutschland den Entwicklungen auf internationaler Ebene nicht verschließen darf und die Rotterdam-Regeln unbedingt rechtzeitig ratifizieren und innerstaatlich umsetzen sollte. ...

**DIE HAAG-VISBY-  
REGELN LEGEN  
FÜR DEN GÜTER-  
TRANSPORT AUF SEE  
INTERNATIONALE  
HAFTUNGS-  
STANDARDS FEST.**

**REISELUST:**  
**Noch mehr Rechte**  
**für alle Passagiere**  
**europaweit.**

## Fahrgastrechte im Schiffsverkehr

Neu: EU-Mindeststandards zum Schutz von Fahrgästen im Schiffsverkehr in Kraft getreten. VDR beteiligt sich an Schlichtungsstelle.

Seit dem 18. Dezember 2012 gilt die Europäische Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr. Sie bringt EU-weite Mindeststandards zum Schutz von Fahrgästen auf Schiffen. Die EU-Fahrgastrechte-Verordnung soll Menschen mit Behinderung schützen und vor Diskriminierung bewahren. Außerdem klärt sie, welche Rechte Fahrgäste bei Annullierungen und Verspätungen haben, und gibt die Informationen vor, die Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden müssen. Weiterhin ist der Umgang mit Beschwerden geregelt.

Die EU-Fahrgastrechte-Verordnung gilt nicht für Fahrgäste auf Schiffen, die zur Beförderung von maximal zwölf Personen zugelassen sind, und für Ausflugs- und Besichtigungsfahrten, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt. Sie räumt Menschen grundsätzlich ein Recht auf Beförderung ein und lässt nur aus rein sachlichen Gründen bestimmte Ausnahmen zu. Bei Annullierungen und Verspätungen werden dem Fahrgast bestimm-

te Rechte gegenüber dem Beförderer eingeräumt. Insbesondere muss der Beförderer die Fahrgäste informieren, bei größeren Verspätungen Verpflegung und eine Unterbringung bereitstellen sowie eine Entschädigung durch Fahrpreisnachlässe leisten.

### Ausnahmeregeln für mehr Schiffssicherheit

Der VDR hat die Entwicklung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung eng begleitet und sich insbesondere erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Verordnung den spezifischen Gegebenheiten im Seeverkehr Rechnung trägt. So sehen die Regelungen zur Entschädigung unter anderem auch Ausnahmebestimmungen für Fahrgäste mit Fahrscheinern mit offenen Reisedaten und für Fälle höherer Gewalt aufgrund von Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, vor.

National regeln das EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz sowie die dazugehörige Verordnung die Ausführung und wichtige Detailfragen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist dafür zuständig, die EU-Verordnung durchzusetzen und

**DIE PASSAGIERE MÜSSEN ÜBER VERSPÄTUNGEN INFORMIERT WERDEN. BEI LANGER WARTEZEIT ERHALTEN SIE VERPFLEGUNG, EINE UNTERBRINGUNG UND FAHRPREISNACHLÄSSE.**



Verstöße gegebenenfalls zu ahnden. Beim EBA wird gleichzeitig auch eine Beschwerdestelle eingerichtet. Dort können Fahrgäste Beschwerden über mutmaßliche Verstöße gegen die EU-Fahrgastrechte-Verordnung einreichen. Als wichtiger Grundsatz ist jedoch vorgesehen, dass Beschwerden eines Fahrgastes zuerst unmittelbar an den Beförderer gerichtet werden müssen. Dies ist aus Sicht des VDR notwendig und sinnvoll, da auf diesem Wege erfahrungsgemäß die allermeisten Fälle für beide Seiten zufriedenstellend gelöst werden können.

Erst für den Fall, dass die Beschwerde an den Beförderer zu keiner befriedigenden Lösung führt, kann der Fahrgast zur Beilegung von Streitigkeiten aus der Beförderung im See- und Binnenschiffsverkehr eine geeignete Schlichtungsstelle anrufen. Dazu muss sich der Vertragspartner aber bereit erklärt haben, an der Schlichtung teilzunehmen.

Der VDR ist seit dem 1. Januar 2013 Mitglied im Trägerverein der Schlichtungsstelle für den Öffent-

lichen Personenverkehr e.V. (söp), die von der Bundesregierung als geeignete Schlichtungsstelle für diese Fälle anerkannt worden ist. Damit ist für die vom Anwendungsbereich der EU-Fahrgastrechte-Verordnung betroffenen VDR-Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit eröffnet, Beschwerden der Fahrgäste über das Schlichtungsverfahren der verkehrsträgerübergreifenden Schlichtungsstelle söp klären zu lassen. Sie können damit auf die Erfahrungen einer unabhängigen Schlichtungsstelle zurückzugreifen, die kostenbewusst und praxisgerecht arbeitet und das sinnvolle Ziel verfolgt, berechtigten Beschwerden von Fahrgästen möglichst rasch und ohne Kostenbelastung für den Fahrgast nachzugehen und eine Einigung zu erzielen.

Der VDR wird sich in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stellen und Behörden weiterhin für eine praxisgerechte, angemessene und unbürokratische nationale Anwendung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung einsetzen. ...

# Zahlen und Fakten

Die Tonnage in der deutschen Handelsflotte wächst weiter, wenn auch langsamer als in den Vorjahren. Das Auftragsbuch schmilzt ab, doch die Transportleistung steigt.



## Die Deutsche Handelsflotte

Struktur der deutschen Handelsflotte. Erfasst sind hier alle Handelsschiffe in deutschem Eigentum, unabhängig von der Flaggenführung.

SCHIFFSTYP	SCHIFFE	1.000 BRZ	1000 TDW	BRZ-ANTEIL
------------	---------	-----------	----------	------------

### PASSAGIERSCHIFFE

Kreuzfahrtschiffe	22	894	81	1,0%
Andere Fahrgastschiffe	76	26	4	0,0%
Sportangelfahrzeuge u.a.	10	1	1	0,0%
<b>insgesamt</b>	<b>108</b>	<b>921</b>	<b>86</b>	<b>1,0%</b>

### TROCKENFRACHTER

Eisenbahnfähren	5	106	23	0,1%
Andere Fähren	30	347	89	0,4%
Ro/Ro-Schiffe	38	788	307	0,9%
Stückgutfrachter	952	6.704	9.022	7,5%
Kühlschiffe	44	430	455	0,5%
Containerschiffe	1.669	52.112	61.734	58,5%
Bohrinselversorgungsschiffe	23	55	68	0,1%
Leichterträgerschiffe	2	45	44	0,1%
Massengutfrachter	379	14.429	25.967	16,2%
<b>insgesamt</b>	<b>3.142</b>	<b>75.016</b>	<b>97.709</b>	<b>84,3%</b>

### TANKER

Mineralöltanker	267	10.442	18.428	11,7%
Bunkerboote	5	1	2	0,0%
Gastanker	55	1.146	1.329	1,3%
Chemikalien- und übrige Tanker	94	1.542	2.476	1,7%
<b>insgesamt</b>	<b>421</b>	<b>13.131</b>	<b>22.235</b>	<b>14,7%</b>

<b>Handelsschiffe insgesamt</b>	<b>3.671</b>	<b>89.068</b>	<b>120.030</b>	<b>100%</b>
---------------------------------	--------------	---------------	----------------	-------------

Quelle: BSH/VDR 31.12.2012

## 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	456	12.668
2009	3.371	71.003	645	15.781
2010	3.548	76.281	624	15.219
2011	3.716	83.609	571	15.517
2012	3.784	88.732	530	15.541
2013	3.671	89.068	448	13.641

Quelle: BSH/VDR, zum 1.1.13

## Neubauaktivitäten deutscher Reeder

Die deutschen Reeder haben in 2012 die Neubestellungen erneut zurückgefahren. Zugleich ging die Zahl der Ablieferungen stark zurück.

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	31	0,7	237	6,2
2010	58	2,6	318	10,5
2011	54	2,8	207	8,0
2012	29	0,9	135	4,8

Quelle: VDR/IHS Fairplay, 31.12.2012



## Führende Handelsflotte nach der Nationalität des Eigners

Handelsschiffe über 1.000 BRZ

RANG	LAND	FLOTTENGRÖSSE			BRZ-ANTEIL
		SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	
1	Japan	3.979	151.9	229.7	14.7%
2	Griechenland	3.283	135.9	237.5	13.2%
3	Deutschland	3.827	94.1	127.5	9.1%
4	China	3.224	83.5	137.2	8.1%
5	USA	1.076	43.1	50.7	4.2%
6	Südkorea	1.248	43.0	71.2	4.2%
7	Norwegen	1.355	32.1	40.1	3.1%
8	Hongkong	865	31.2	50.2	3.0%
9	Dänemark	895	29.7	40.4	2.9%
10	Taiwan	734	27.4	42.6	2.7%
	Sonstige	19.546	357.9	520.8	34.8%
	Insgesamt	40.032	1.029.8	1.548.0	100.0%

Quelle: IHS Fairplay, Stand: 31.12.2012

## Containerschiffsflotte nach der Nationalität des Eigners

Handelsschiffe über 1.000 BRZ

RANG	LAND	FLOTTENGRÖSSE			TEU-ANTEIL
		SCHIFFE	1.000 TEU	MIO. TDW	
1	Deutschland	1.759	5.148	66.1	31.6%
2	Dänemark	256	1.308	16.7	8.0%
3	Japan	318	1.295	16.0	7.9%
4	Griechenland	259	1.041	13.3	6.4%
5	China	345	964	12.5	5.9%
6	Schweiz	173	875	11.3	5.4%
7	Taiwan	223	803	10.0	4.9%
8	Frankreich	122	734	9.0	4.5%
9	Singapur	174	528	6.9	3.2%
10	Südkorea	155	459	5.9	2.8%
	Sonstige	1.225	3.148	40	19.3%
	Insgesamt	5.009	16.303	207.6	100.0%

Quelle: IHS Fairplay, Stand: 31.12.2012

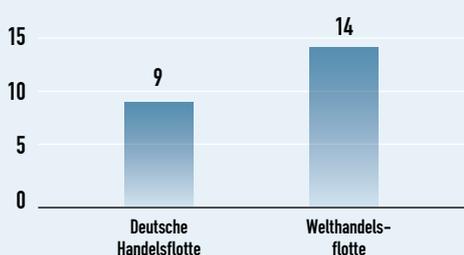
## Investitionsvolumen

Wert der in den einzelnen Jahren abgelieferten Handelsschiffsneubauten



## Durchschnittsalter Handelsflotte

Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ



Quelle: VDR/IHS Fairplay, Stand: 31.12.2012

## Transportleistung der deutschen Seeschifffahrt nach Einnahmen

JAHR	LINIENFAHRT		TRAMP- & TANKFAHRT		PASSAGIERSCHIFFFAHRT		INSGESAMT
	MIO. EUR	IN %	MIO. EUR	IN %	MIO. EUR	IN %	
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	4.960	54	4.086	44	204	2	9.250
2001	5.374	51	4.843	46	239	2	10.456
2002	4.661	48	4.767	49	224	2	9.652
2003	4.447	44	5.486	54	139	1	10.072
2004	5.080	39	7.640	59	193	1	12.913
2005	6.002	39	9.065	59	215	1	15.282
2006	7.743	45	9.206	54	231	1	17.180
2007	9.517	46	11.057	53	194	1	20.768
2008	11.268	46	12.987	53	259	1	24.514
2009	8.957	48	9.573	51	191	1	18.721
2010	11.109	50	10.939	49	180	1	22.228
2011	11.132	50	11.112	49	208	1	22.452
2012	11.923	52	11.022	48	177	1	23.122

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



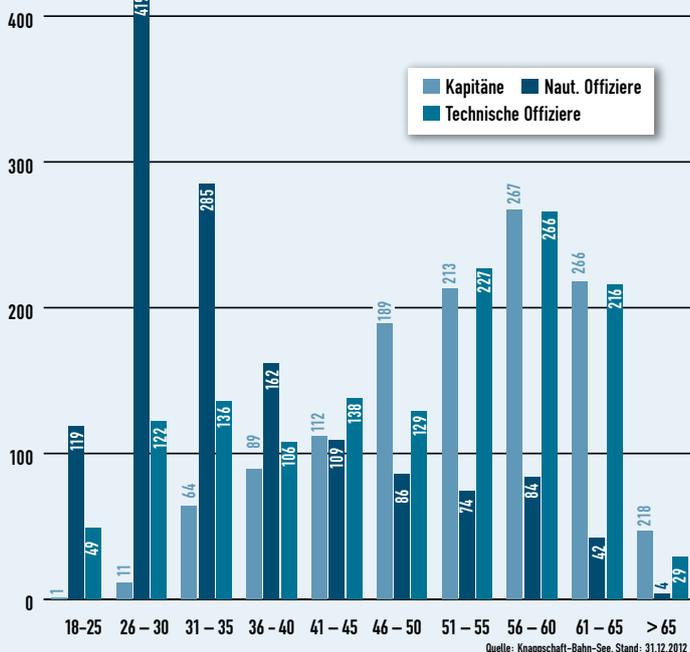
## Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf See



Quelle: Knappschaft-Bahn-See, Bordpersonal auf Schiffen unter dt. Flagge sowie auf dt. Schiffen unter Ausstrahlung, Stand 31.12.2012

## Altersgruppen deutscher Kapitäne sowie Nautischer und Schiffstechnischer Offiziere



## Deutsche maritime Wirtschaft

bietet ca. 400.000 Menschen einen Arbeitsplatz



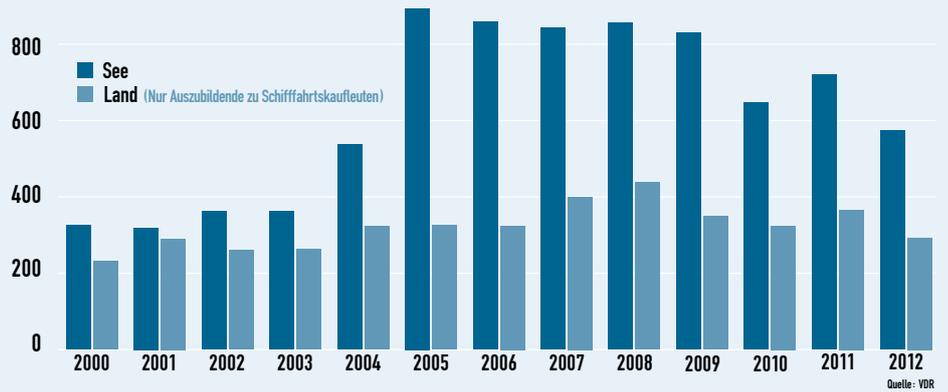
**NIEDERSACHSEN (ELBE)**  
68 Reedereien | 437 Schiffe | 8,6 Mio. BRZ

**NIEDERSACHSEN (WESER)**  
14 Reedereien | 70 Schiffe | 1,2 Mio. BRZ

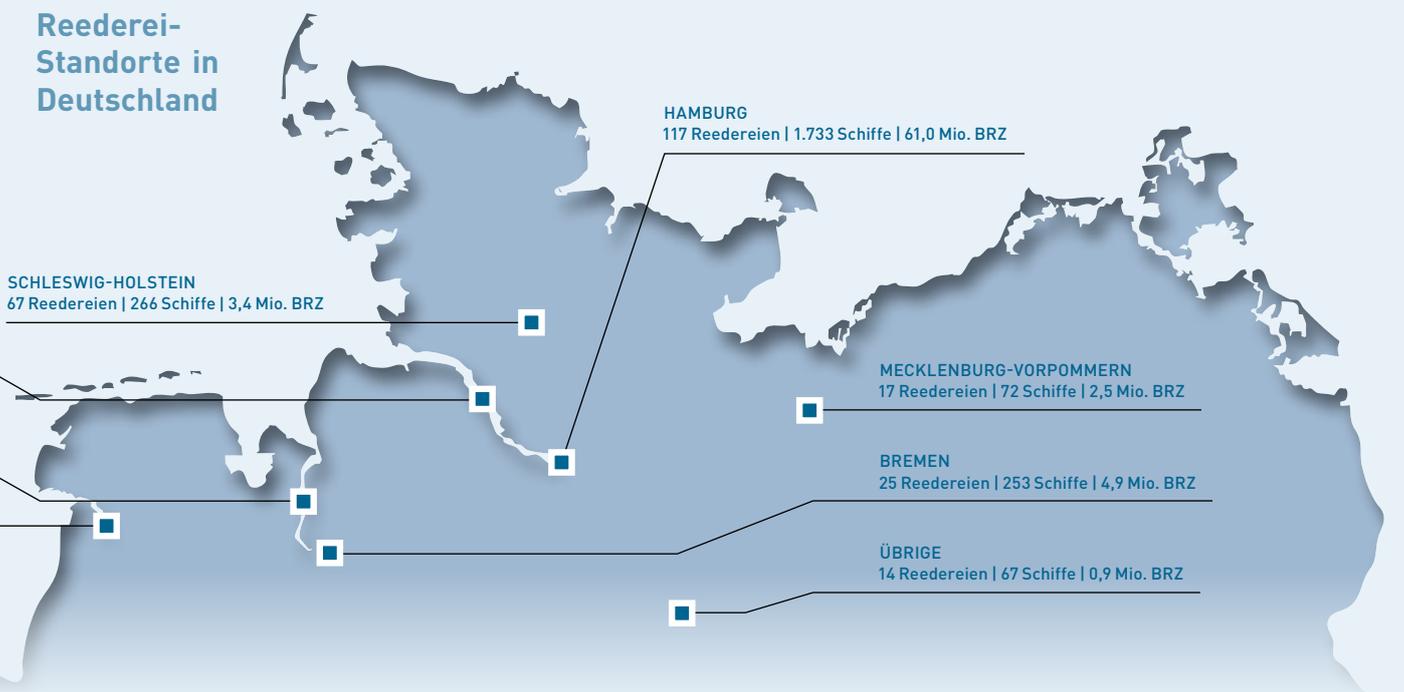
**NIEDERSACHSEN (JADE/EMS)**  
58 Reedereien | 773 Schiffe | 6,6 Mio. BRZ

## 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.



## Reederei-Standorte in Deutschland



# Präsidium und Geschäftsführung

Die Mitgliederversammlung, das höchste Gremium des Verbandes, wählt den Verwaltungsrat und das Präsidium. Politik und Positionen des VDR werden dort bestimmt.

## I. PRÄSIDIUM



**Michael Behrendt,**  
Präsident  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg



**Rörd Braren**  
Reederei Rörd Braren,  
Kollmar



**Dr. Ottmar Gast**  
Hamburg Südamerikanische  
Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG,  
Hamburg



**Alfred Hartmann**  
Hartmann Schifffahrts GmbH &  
Co. KG, Leer



**Frank Leonhardt**  
Leonhardt & Blumberg,  
Hamburg



**Dr. Eberhart von Rantzau**  
DAL Deutsche Afrika-Linien  
GmbH & Co. KG, Hamburg



**Ralf Nagel**  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied,  
Verband Deutscher Reeder, Hamburg

## II. GESCHÄFTS- FÜHRUNG



**Dr. Dirk Max Johns**  
Geschäftsführer,  
Verband Deutscher  
Reeder, Hamburg



**Dr. Martin Kröger**  
Geschäftsführer,  
Verband Deutscher  
Reeder, Hamburg

### III. VERWALTUNGSRAT

#### **Ian Beveridge,**

Bernhard Schulte GmbH & Co. KG, Hamburg

#### **Gerhard Binder,**

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

#### **Hylke Boerstra,**

Carl Büttner GmbH & Co. KG, Bremen

#### **Petra Heinrich,**

Reederei Petra Heinrich KG, Jork

#### **Jan Held,**

H & H Schiffahrts GmbH, Haren

#### **Dr. Hermann J. Klein,**

E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG, Hamburg

#### **Thorsten Mackenthun**

(bis März 2013)  
Reederei Hanseatic Lloyd, Bremen

#### **Robert Lorenz-Meyer,**

Ernst Russ GmbH & Co. KG, Hamburg

#### **Axel Meynköhn,**

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

#### **Ursel Nimmrich,**

Nimmrich & Prahm Reederei GmbH, Leer

#### **Claus-Peter Offen,**

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

#### **Peter Oltmann,**

Schiffahrtsgesellschaft Oltmann mbH & Co. KG, Stade

#### **Helmut Ponath,**

NSB Niederelbe Schiffahrts-gesellschaft mbH & Co. KG, Buxtehude

#### **Thomas Rehder,**

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

#### **Jan-Wilhelm Schuchmann,**

Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg

#### **Nikolaus H. Schües,**

Reederei F. Laeisz GmbH, Rostock

#### **Michael Ungerer,**

Aida Cruises – German Branch of Costa Crociere S.p.A, Rostock

#### **Michael Vinnen,**

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

#### **Thomas Weber,**

Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck

#### **Joachim Zeppenfeld**

(seit August 2013)  
Bremer Bereederungs-gesellschaft mbH & Co. KG, 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**

##### **Ulrich Kranich**

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### **KOMMISSION FÜR TANKFAHRT**

##### **Christian Suhr**

Christian F. Ahrenkiel GmbH & Co. KG, Hamburg

#### **KOMMISSION FÜR TRAMPFAHRT**

NN

#### **KOMMISSION FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT**

##### **Jan-Wilhelm Schuchmann**

Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg

#### **NAUTISCH-TECHNISCHE KOMMISSION**

##### **Frank Leonhardt**

Leonhardt & Blumberg, Hamburg

#### **RECHTS- UND VERSICHERUNGS-KOMMISSION**

##### **Robert Lorenz-Meyer**

Ernst Russ GmbH & Co. KG, Hamburg

#### **SOZIAL-KOMMISSION**

##### **Arnold Lipinski**

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

# Die Publikationen des VDR

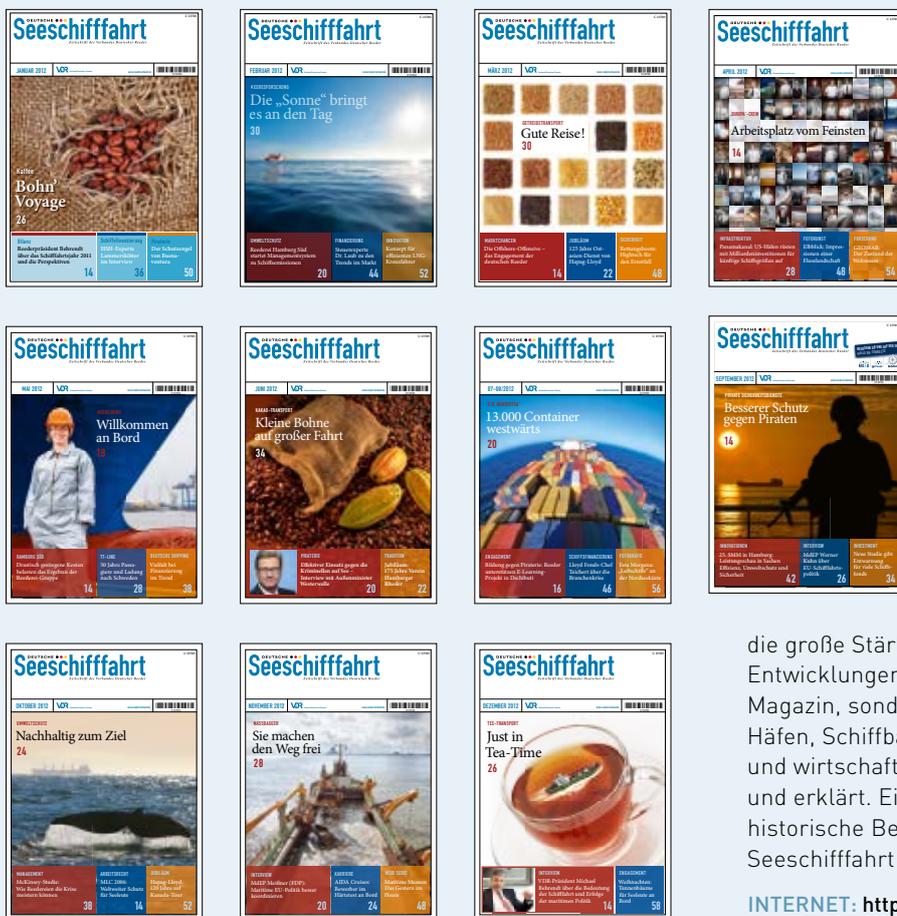
Die „Deutsche Seeschifffahrt“ ist das publizistische Flaggschiff des VDR – mehrfach ausgezeichnet mit dem renommierten ICMA-Award. Die neue Ausbildungswebsite informiert kompakt über Karrieren an Land und auf See.



## I. VDR-VERBANDS-MAGAZIN

Die Welt der modernen Seeschifffahrt ist vielseitig und steckt voller Geschichten. Die „Deutsche Seeschifffahrt“ erzählt davon und wurde 2012 erneut ausgezeichnet. Für die Jury des ICMA (International Corporation Media Award) sind die bildintensiven Reportagestrecken die große Stärke des Magazins. Nicht nur die wichtigsten Entwicklungen aus der Schifffahrt finden einen Platz im Magazin, sondern auch die eng verbundenen Bereiche Häfen, Schiffbau, Meeresforschung und Umwelt. Politische und wirtschaftliche Entwicklungen werden aufgegriffen und erklärt. Ein Blick auf den maritimen Buchmarkt und historische Beiträge runden das Bild ab. Die „Deutsche Seeschifffahrt“ ist im Abonnement für 60,50 EUR erhältlich.

INTERNET: <http://abo.deutsche-seeschifffahrt.de>



## II. VDR-KALENDER 2013

Im Panorama-Format präsentiert der VDR jährlich eindrucksvolle Fotos aus der Seeschifffahrt.

Für den Jahreskalender 2013 hat der Fotograf Christian O. Bruch farbtensive Motive ausgewählt, die ganz unterschiedliche Welten der Schifffahrt stimmungsvoll in Szene setzen.

VDR-KALENDER 2013: Schiffswelten



CHRISTIAN O. BRUCH



### III. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

Ausbildung spielt auch in der Krise eine wichtige Rolle bei den Reedereien. Denn der Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften für die maritime Wirtschaft bleibt hoch. Der VDR wirbt auf Ausbildungsmessen und im Internet um engagierte junge Menschen, die bereit sind, auch in frühen Jahren Verantwortung zu übernehmen. Mit aktuellen Broschüren – gedruckt und digital – informiert der VDR über die Werdegänge in der Seeschifffahrt.



### IV. WEBSITE FÜR DIE NACHWUCHSFÖRDERUNG

Kompakte Informationen über Berufe in der Seeschifffahrt bietet die neue Ausbildungswebseite des VDR. Wer sich für eine Karriere an Bord oder an Land interessiert, findet Antworten auf alle Fragen zu persönlichen Voraussetzungen und den unterschiedlichen Ausbildungswegen – sowie das Special „Frauen zur See“.

KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT:  
[www.ausbildung.reederverband.de](http://www.ausbildung.reederverband.de)

### V. PLAKATE 2012

Über die Seeschifffahrt informiert der VDR nicht nur mit Fachvorträgen bei zahlreichen Messen und Symposien, sondern auch in der politischen und gesellschaftlichen Öffentlichkeit. Die klare Bildsprache, gepaart mit prägnanter Typographie, ist stilbildend für den Auftritt des VDR.



### Impressum

**Herausgeber:** Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, 20354 Hamburg, [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de) **E-Mail:** [vdr@reederverband.de](mailto:vdr@reederverband.de) **Redaktion:** Dr. Dirk Max Johns, Christof Lauer **Autoren:** Lorena Bücklers, Wolfgang Hintzsche, Daniel Hosseus, Runa Jörgens, Christof Lauer, Matthias Plötzke, Sara Vatankhah, Tilo Wallrabenstein, **Gestaltung:** Lohrengel Mediendesign, Hamburg **Bildbearbeitung:** Lohrengel Mediendesign **Druck:** Druckzentrum Neumünster, ISSN: 1866-7295

Fotocredits: Seite 1 Herman IJsseling / FLYING FOCUS aerial photography, Seite 7 Hapag-Lloyd, Seite 8 Engel & Gielen, Seite 11/13 Hasenpusch, Seite 15 Engel & Gielen, Zoom-zoom, Nightman1965 | Dreamstime.com, Seite 17 Bartuchna | Dreamstime.com, Seite 18 Kirk Williams/BG Verkehr, Seite 19 Frank Krems, Seite 21 Hans-Peter Koenig, Seite 23 Deutscher Bundestag / Marc-Steffen Unger, Seite 24 Hamburg Süd, Seite 25 European Union 2012 EP, Seite 26 Bentoomultimedia | Dreamstime.com, Seite 28 Pasqual Gorziz/UNIFL, Seite 29 UN Photo/Rick Bajornas, Seite 32/33 Hasenpusch, Seite 34 dan\_prat, Seite 37 Dr. Dirk Max Johns, Seite 38 (c) Rasputi | Dreamstime.com, Seite 40 Oleksandr Kalinichenko | Dreamstime.com, Seite 42 ILO International Labour Organization, Seite 43 Hartmann, Seite 44/45 ILO International Labour Organization, Seite 46 US-Navy, Seite 48/49 SOS Kinderdorf, Seite 51 Hans-Peter Koenig, Seite 52 Hasenpusch, Seite 54 AIDA Cruises, Seite 56 HHLA, Seite 57 Photocase, Seite 58 ILO International Labour Organization, Seite 59 Oliver Tjaden

