

2013

Jahresbericht
Annual Report







2013

Jahresbericht des Präsidiums
Annual Report of the Presidential Committee

Hamburg, Juli 2013



Inhalt Content

- 06 Überblick 2013 [Overview 2013](#)
Michael Behrendt,
Präsident [President](#)
- 08 Vorwort 2013 [Preface 2013](#)
Ralf Nagel,
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied
[Chief Executive Officer](#)
- 10 Nachhaltige Schifffahrt – Quali-
tätsschifffahrt verbindet wirtschaftlichen
Erfolg mit guten Arbeitsbedingungen und
dem Schutz des Klimas und der Meeres-
umwelt [Sustainable shipping –
Quality shipping combines economic
success with the provision of good
working conditions and the protection of
both climate and marine environment](#)
- 12 Märkte – Fracht- und Charraten in
2013 weiterhin unter Druck
[Markets – Freight and charter rates
still under pressure in 2013](#)
- 16 Klimaschutz und Schiffsemissi-
onen Schifffahrt senkt CO₂-Ausstoß
trotz Wachstum des Seehandels. Sonder-
regulierung für Emissionskontrollgebiete
bringt Kostenschock [Climate
protection and ship emissions
– Shipping reduces CO₂ emissions despite
growth in maritime trade. Special
regulation for emission control areas
brings about a cost shock](#)
- 19 Schutz der Meeresumwelt –
Strengere Vorschriften für die Behand-
lung von Ballastwasser und die Abfall-
entsorgung an Bord [Protection of
the marine environment –
Stricter regulation on ballast water treat-
ment and waste management on board](#)
- 22 Ausbildung und Beschäftigung
– Weltweit verbindliche Arbeits- und
Sozialstandards an Bord in Kraft
[Education, training and
employment – Globally binding rules
introduced for working and living
conditions on board](#)
- 24 Schifffsicherheit – Zusätzliche
Regeln für sicheres Reisen auf Schiffen
und Fähren in Deutschland und weltweit
[Safety on board – Additional
regulations for safe travel on ships and
ferries in Germany and worldwide](#)
- 26 Sicherer Transport – VDR bringt
Verbesserungen beim Gefahrgut-
Transport voran [Safe transport –
VDR drives improvements for the
transport of dangerous goods](#)
- 28 Piraterie – Weltweit andauernde
Bedrohung durch Piraten trotz Rückgang am
Horn von Afrika [Piracy – Threat persists
around the world despite a fall in the number
of incidents around the Horn of Africa](#)
- 30 CSR: Menschen helfen – Bildung
gegen Piraterie und 100.000 US \$ Hilfe
für Sturmpfer [CSR: Supporting
people – Education against piracy and
US\\$ 100,000 aid for storm victims](#)
- 31 Die Publikationen des VDR
[VDR publications](#)
- 33 Präsidium und
Geschäftsführung
[The Presidential Committee
and Management](#)
- 35 Daten & Fakten zur
deutschen Seeschifffahrt
[Facts & figures in
German shipping](#)

Die deutschen Reedereien gehen die schwierigen strukturellen Herausforderungen an **German shipowners are tackling the difficult structural challenges**

2014 befindet sich die deutsche Seeschifffahrt in einem Jahr des Umbruchs. Das weltweite Überangebot an Schiffsraum verhindert noch immer eine nachhaltige Erholung der Fracht- und Charterraten. Der fortschreitende Abbau der Schifffahrtsportfolien und größere Hürden für die Vergabe von Fremdkapital bei den deutschen Banken belasten die Reedereien weiterhin stark. Dennoch müssen wir alles daransetzen, unseren Platz unter den größten Schifffahrtsnationen der Welt zu behaupten. Es geht nicht zuletzt darum, die mehr als 480.000 Arbeitsplätze zu sichern, die von der Schifffahrt in Deutschland abhängen.

Bei der Bereederung von Schiffen ist die mittelständisch geprägte Branche am Standort Deutschland für den globalen Wettbewerb als Dienstleister bestens aufgestellt. Die Unternehmen haben langjährige Erfahrung, sind international hervorragend vernetzt und agieren weitsichtig. Angesichts der unerwartet langwierigen Krise stehen viele Reedereien jedoch mittlerweile vor schwierigen strukturellen Herausforderungen. Sie müssen sich neue Quellen für die Fortfinanzierung ihrer Bestandschiffe und für notwendige Investitionen in moderne Technologien erschließen. Dazu bauen sie die vorhandene Kapitalmarkt- und Finanzierungsexpertise in ihren Unternehmen aus. Außerdem arbeiten besonders kleine und mittelständische Vercharterer vermehrt

zusammen und erzielen Erfolge, indem sie frisches Kapital gewinnen und ihre Effizienz steigern. Es wird noch weitere Kooperationen, Zusammenschlüsse und Fusionen geben müssen, um vor allem die kleineren Reedereien zukunftsfähig zu machen.

Einen Lichtstreif am Horizont bringen die volkswirtschaftlichen Prognosen. Weltwirtschaft und Welthandel wuchsen laut Internationalem Währungsfonds im Jahr 2013 um jeweils drei Prozent. Für 2014 und 2015 erwarten die Ökonomen

einen stärkeren Anstieg des Welthandels, vor allem in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Das sind gute Voraussetzungen für die Seeschifffahrt. Wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen, wird es den Reedereien mit dem hervorragenden Management ihrer Schiffe und ihrer unternehmerischen Weitsicht gelingen, den Schifffahrtsstandort Deutschland durch diese Krise zu bringen und in der weltweiten Spitzengruppe zu halten. ■

2014 is a year of fundamental change for the German shipping industry. A global oversupply of cargo capacity continues to impede a sustainable recovery in freight and charter rates. What is more, the progressive depletion of shipping portfolios along with tougher ship financing requirements imposed by German banks have been tough challenges for shipowners. Nevertheless we must make every conceivable effort to secure our position among the leading shipping nations of the world. After all, there are more than 480,000 jobs at stake, all of which depend on Germany's shipping industry.

In ship management, the typical medium-sized companies operating from Germany are very well

positioned to compete in the global services market. They have many years of experience, are extremely well connected internationally, and act with prudence and foresight.

However, as the crisis continues to drag on unexpectedly, many shipowners now find themselves facing difficult structural challenges, having to identify new sources of follow-up financing for their ships in service, and capital for urgent investments in advanced technology. To this end they are acquiring internal expertise in capital markets and financing. Furthermore, smaller and medium-sized owners in particular are increasingly forming alliances and are achieving success by raising joint financing and boosting their overall efficiency. Even



more alliances, cooperative arrangements and mergers will have to be formed to build strength for the future. This is especially true for smaller ship-owning companies.

Yet, economic forecasts see glimmers of hope on the horizon. According to the International Monetary Fund, the global economy as well as international trade volumes grew by three per cent in 2013. For 2014 and 2015 economists are expecting a steeper upswing of world trade, particularly in emerging and developing economies. This is good news for the shipping industry. In a favourable political setting shipowners will be able, through prudent management of their ships and entrepreneurial farsightedness, to guide Germany successfully through the crisis as a shipping nation and secure its position among the world's leaders. ■

Michael Behrendt
Präsident, Verband Deutscher Reeder
President, German Shipowners' Association

Nicht alleine die Reedereien befinden sich in einem Veränderungsprozess. Als Sprachrohr der deutschen Seeschifffahrt bringt sich der VDR stärker als je zuvor in die zentralen öffentlichen Diskussionen ein. Dabei stehen neben den wirtschaftlichen auch die sozialen Fragen – Fragen der Arbeitsbedingungen, der Beschäftigung, der Ausbildung – und des Klima- und Umweltschutzes im Vordergrund.

Der VDR vertritt die Interessen der deutschen Schifffahrtsunternehmen nicht mehr allein national in Berlin, sondern auch in Brüssel und London. Denn dort werden die europa- und weltweiten Entscheidungen für die Seeschifffahrt getroffen. Als einzige internationale Branche hat die Schifffahrt umfassende und kontrollierte Standards geschaffen. Die weltweit verbindlichen Abkommen verbessern die Arbeitsbedingungen für die Seeleute, senken die Emissionen der Schiffe und erhöhen die technische Sicherheit stetig weiter.

Die deutschen Reeder gehören zu den Vorreitern, die hohen Standards zu erfüllen. Innerhalb Europas liegt die deutsche Schifffahrt bei Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuerleistungen an der



Als einzige internationale Branche hat die Schifffahrt umfassende und kontrollierte Standards geschaffen *Shipping is the only international industry operating under a comprehensive and controlled set of rules*

Shipowners are not alone in undergoing a process of change. VDR, as the voice of the German shipping community, is more than ever involved in the public discourse on core issues. Apart from economic and social topics, the discussion focuses on questions surrounding working conditions, employment and training as well as climate and environment protection.

VDR represents the interests of German shipping companies on a national level in Berlin, but also in Brussels and London, where decisions relevant to merchant shipping are made on a European and global level. Shipping is the only international industry operating under a comprehensive and controlled set of rules. These globally binding conventions today improve the working conditions of seafarers, cut emissions from ships and continually improve technical safety.

German shipowners have been among the pioneers in complying with these high standards. Within Europe, the German shipping sector takes first place in terms of employment, value added and tax paid. 480,000 jobs depend on the shipping industry in Germany, contributing more than 30

Spitze. 480.000 Arbeitsplätze hängen von der Schifffahrt in Deutschland ab. Die deutschen Reedereien tragen mehr als 30 Milliarden Euro zum europäischen Bruttoinlandsprodukt bei. Allein für ihre Mitarbeiter leisten die deutschen Reedereien jährlich Einkommensteuer und Sozialabgaben in Höhe von fast einer Milliarde Euro.

Dieser Beitrag der Seeschifffahrt zu Wachstum und Wohlstand gerät in Gefahr, wenn immer neue, in schneller Folge kommende, nicht aufeinander abgestimmte und nur für Europa geltende Umweltvorschriften einseitig zulasten der Branche gehen.

billion euro to the European gross domestic product. For their employees alone, German shipowners pay income tax and social security contributions totalling nearly one billion euro every year.

This contribution the shipping industry makes to growth and prosperity will be in jeopardy when new environmental regulations are introduced in rapid succession, in an uncoordinated fashion and applicable to European companies only, placing an unfair burden on our industry. We therefore need a fair balance of interests to ensure that quality shipping

Daher brauchen wir einen gerechten Ausgleich der Interessen, wenn Qualitätsschifffahrt aus Europa – mit 40 Prozent Anteil an der globalen Handelsflotte – weiterhin eine wichtige Rolle in der Welt spielen soll. Das gilt gerade auch im Interesse von Beschäftigung und Umweltschutz. ■

made in Europe – which currently accounts for 40 per cent of the global merchant fleet – is to continue playing a major role in the world. This would be in the best interests of job security and environmental protection. ■

Ralf Nagel
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied,
Verband Deutscher Reederei
Chief Executive Officer,
German Shipowners' Association

Nachhaltige Schifffahrt Sustainable shipping

Qualitätsschifffahrt verbindet wirtschaftlichen Erfolg mit guten Arbeitsbedingungen für ihre Beschäftigten und dem Schutz des Klimas und der Meeresumwelt
Quality shipping combines economic success with the provision of good working conditions for employees and protection of both climate and marine environment

Kein anderes Verkehrsmittel kann den Warentransport so effizient und klimaschonend gestalten wie ein Schiff. Dennoch arbeiten die Reedereien kontinuierlich daran, die Beanspruchung von Klima und Umwelt durch den Seeverkehr weiter zu verringern.

Die Schifffahrt hat als bislang einzige internationale Branche verbindliche Reduktionsziele für den Ausstoß von Treibhausgasen eingeführt. Viele Schiffe der vergleichsweise jungen deutschen Handels-

No other means of transporting goods can match the efficiency and climate protection of a ship. Nevertheless shipowners continue to make every effort to further reduce the impact of ocean shipping on the climate and the environment.

Shipping is the first and only international industry to implement binding targets to limit greenhouse gas emissions. Many ships of the comparatively young German merchant fleet were among the first to comply with these requirements, and by



SCHUTZ DER
UMWELT
ENVIRONMENT
PROTECTION

NACHHALTIGE
SCHIFFFAHRT
SUSTAINABLE
SHIPPING

WIRTSCHAFT-
LICHER ERFOLG
ECONOMIC
SUCCESS

GUTE
ARBEITSPLÄTZE
ATTRACTIVE
WORKING CONDITIONS

BESICHTIGUNG: IMO-Generalsekretär Koji Sekimizu fordert nachhaltige Schifffahrt.
VISIT: IMO Secretary-General Koji Sekimizu demands sustainable shipping.

flotte gehören zu den Vorreitern bei der Erfüllung dieser Vorgaben und gehen dank modernster Technologien zum Teil sogar schon darüber hinaus.

Weltweit wird zudem der gültige Schwefel-Grenzwert im Schiffsbrennstoff bis spätestens 2025 um fast 90 Prozent sinken. Diese Verschärfung bedeutet einen großen Schritt auf dem Weg zu einer deutlich saubereren Schifffahrt und wird vor allem der Umwelt und den Menschen in Küstennähe helfen.

Zu einer nachhaltigen Schifffahrt gehört auch das umweltfreundliche und sichere Recycling von Schiffen. Deshalb hat der VDR die Hongkong-Konvention der IMO maßgeblich vorangetrieben, die weltweit Arbeits- und Umweltschutzstandards für das Schiffsrecycling schaffen wird.

Soziale Nachhaltigkeit

Für mehr als 1,5 Millionen Seeleute bietet die Schifffahrt hochwertige und gut bezahlte Arbeitsplätze.

using advanced technology, some vessels even exceed them.

What is more, by 2025 at the latest the globally binding limit for the sulphur content of ship fuel will be reduced by nearly 90 per cent. By tightening this threshold, the industry is taking a big step towards making shipping far cleaner, a fact that will primarily benefit the environment and the inhabitants of coastal areas.

Sustainable shipping also involves sound environmental and safe ship recycling. Therefore VDR has been a major driving force behind the IMO's

Hong Kong Convention which will establish standards for the protection of human health and the environment in the shipbreaking industry.

Social Sustainability

The shipping industry gives high-quality, well-paid jobs to more than 1.5 million sailors. A global minimum wage and the Maritime Labour Convention (MLC) protect seafarers from social dumping, defining mandatory standards for criteria such as medical care, alimention and accommodation on board. Through the German maritime education foundation "Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland", ship-

Ein weltweiter Mindestlohn und das Seearbeitsübereinkommen (MLC) schützen die Seeleute vor Sozialdumping und setzen verbindliche Standards, etwa für die medizinische Versorgung, die Verpflegung und die Unterbringung an Bord. Über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sichern die deutschen Reeder zudem Ausbildungsplätze und damit das Know-how für die gesamte maritime Wirtschaft in Deutschland.

Ökonomische Nachhaltigkeit

Damit die Schifffahrt noch umweltfreundlicher werden und weiterhin gute Arbeitsplätze bieten kann, müssen neue Regeln aber auch ausgewogen sein und die wirtschaftlichen Folgen für die Reedereien einbeziehen. Nur internationale Lösungen, die alle Wettbewerber gleich betreffen, führen zu umfangreichen Verbesserungen. Dann wird Qualitätsschifffahrt zum Nutzen aller nachhaltig erfolgreich sein. ■

owners also secure professional training opportunities to safeguard existing knowledge for the benefit of Germany's entire maritime sector.

Economic Sustainability

To enable the shipping sector to further improve its green footprint while offering attractive employment conditions, new regulations must be well-balanced and keep an eye on the economic implications for shipowners. Only international solutions which affect all competitors evenly will achieve considerable improvements and lead a quality-focussed shipping industry to long-term success. ■

„Neue Regeln für die Schifffahrt erfordern politische Weitsicht und einen fairen Interessenausgleich. Das sichert die Zukunft von Qualitätsschifffahrt am Standort Deutschland.“
“New rules for shipping require political vision and a fair balance of interests to give quality shipping in Germany a promising future.”



MICHAEL BEHRENDT

Märkte Markets

Fracht- und Charraten in 2013 weiterhin unter Druck. Bessere Aussichten für 2014
Freight and charter rates still under pressure in 2013. Better prospects for 2014

Containerschiffahrt

Die Marktteilnehmer in der Containerschiffahrt standen auch 2013 aufgrund der weltweiten Überkapazitäten unter einem hohen Wettbewerbsdruck. Die Charraten waren weiterhin in den meisten Fällen nicht auskömmlich und deckten häufig nur die Betriebskosten. Da mehr kleinere Containerschiffe verschrottet als neu bestellt werden, dürften sich die Raten zumindest in diesem Segment im Jahr 2014 leicht erholen.

Auch die Linienreeder konnten 2013 bei den Frachtraten nicht die angestrebten Erhöhungen durchsetzen. Die Frachtraten bewegten sich vielfach sogar unter dem Niveau von 2012. Zwar stieg die Nachfrage nach Seetransporten per Containerschiff in 2013 um rund drei Prozent, während die Kapazität der verschrotteten Containerschiffe mit etwa 500.000 TEU einen neuen Höchststand erreichte. Durch die Indienstellung von Neubauten wuchs jedoch das Angebot an Schiffsraum stärker als die Nachfrage – insbesondere in den asienbezogenen Verkehren.

Die nachhaltige Erholung der Frachtraten in der Containerschiffahrt ist weiterhin notwendig. Sie

wird von der prognostizierten weiteren Steigerung der Nachfrage nach Transportkapazität in 2014 begünstigt und könnte lediglich durch hohes Kapazitätswachstum verlangsamt werden.

Bulker

Die Charraten für Massengut erholten sich in 2013 nur gering, obwohl die Einfuhmengen für die chinesische Stahlproduktion stark wuchsen und im Bulkermarkt insgesamt weniger Neubauten ausgeliefert und weiterhin viele alte Schiffe verschrottet wurden.

Für das Jahr 2014 sollten sich die Raten in einigen Marktsegmenten wegen der steigenden Nachfrage und den zurückgehenden Neubauablieferungen stabilisieren.

Container Shipping

Market participants in the container shipping segment remained under substantial competitive pressure in 2013 due to global overcapacities. As in the years before, charter rates were largely inadequate, often barely covering the operating costs. Since more smaller-sized containerships were scrapped than ordered, rates should recover slightly in 2014 in this segment at least.

Similarly, liner shipping companies were unable to achieve the envisioned freight rate increases in 2013, with freight rates frequently remaining below those of the previous year. While the demand for sea transport by containership increased by roughly 3 per cent in 2013, and the capacity of container vessels scrapped reached a new peak at about 500,000 TEU, the supply of transport capacity

Transportleistung der deutschen Seeschiffahrt

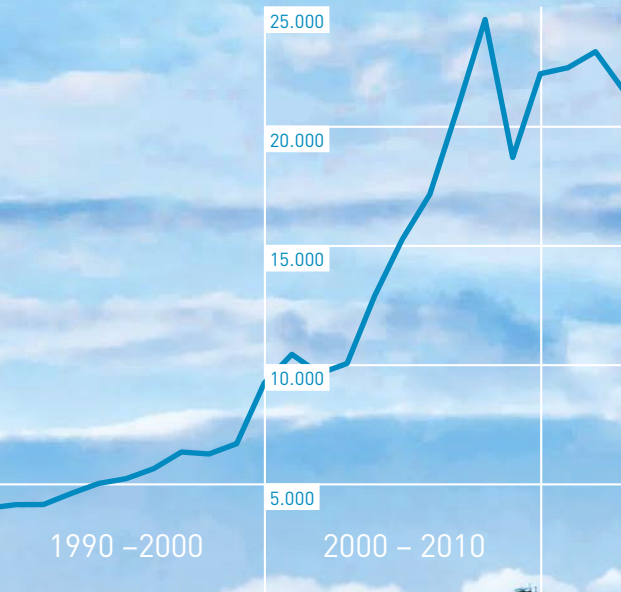
1960 – 2013, Einnahmen in Mio. Euro

Transport performance of the German merchant fleet

1960 – 2013, revenue in million euro

Quelle/Source: Deutsche Bundesbank, Umsätze in der Passagierfahrt werden ab 1998 nur zum Teil ermittelt
 Deutsche Bundesbank, income from passenger shipping as per 1998 are determined only partially





increased at a faster pace than the demand due to the commissioning of newbuilds, especially in Asian-centred traffic.

The container shipping segment is still in need of a sustained recovery in freight rates. Provided that the demand for transport capacity continues to increase as forecast in 2014, disproportionate capacity growth would be the only possible hindrance.

Bulk Carriers

Charter rates for bulk cargo recovered only marginally in 2013 although the import volume for Chinese steelmaking increased substantially, while fewer newbuilds were delivered in the bulk market and numerous old ships were scrapped as in the years before. >>

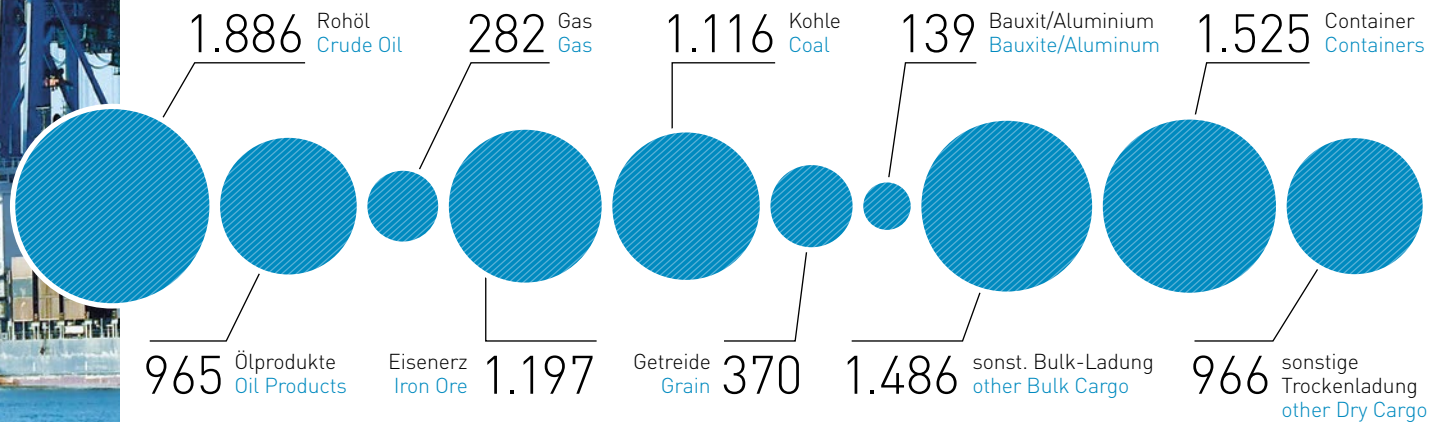
Tanker

Die Reeder zeigten sich mit der positiven Entwicklung der Charrerraten für Produktentanker in 2013 zufrieden, wenngleich sie aufgrund der wachsenden Schiffskapazitäten nicht das Vorjahresniveau erreichten. Besonders mittelgroße Tanker der 50.000-tdw-Klasse konnten attraktive Charrern abschließen.

Überkapazitäten und eine schwache Nachfrage prägten das Jahr 2013 in der Chemikalienschiffahrt. Nicht auskömmliche Einnahmen sowie uneinheitliche Anforderungen an die Befrachter stellten die Reeder vor Probleme. Sie rechnen aber für das aktuelle Jahr mit einer durch erhöhte Produktion und Nachfrage verbesserten Marktlage. >>

Seewärtiger Handel
2013*, in Mio. Tonnen

Seaborne trade
2013*, in million tons



Quelle/Source: IHS Fairplay, ISL
nur Handelsschiffe / only merchant ships; 31.12.13,
*Schätzung/Estimate

>> Der Gastankermarkt präsentierte sich stabil und auskömmlich. Für 2014 wird mit einem weitestgehend unveränderten Ratenniveau gerechnet, das je nach Größenklasse durch Neubauablieferungen jedoch beeinträchtigt werden könnte.

Mehrzweckfrachter

Gegen Ende des Jahres 2013 erholte sich der Markt für Mehrzweckfrachter im Zuge der Stabilisierung der europäischen Wirtschaft. Da kaum kleinere Schiffe mehr bestellt werden, gibt es derzeit eine wachsende Nachfrage nach größeren Einheiten.

Fährschifffahrt

Auf einzelnen Strecken verzeichneten die nationalen Fähr- und Fahrgastverkehre ein überdurchschnittliches Wachstum. Dennoch stagnierte das Gesamtwachstum bei lediglich 1,2 Prozent. Belastungen ergaben sich für die Reeder aus den notwendigen Nachrüstungen im Zuge der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie, dem Ende des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für Ausflugsfahrten sowie dem neuen Seearbeitsgesetz.

Aufgrund des guten Wetters in ihren Heimatorten nutzen weniger Autoreisende als im Vorjahr die Ostseefähren. Auch die Krisenstimmung der Konsumenten belastete den Autotransport. Das Frachtvolumen nahm dagegen zu. Für 2014 sind die Prognosen vorsichtig optimistisch.

Kreuzfahrt

Der Kreuzfahrtmarkt in Deutschland zeigte 2013 mit neun Prozent erneut ein starkes Wachstum. Besonders beliebte Fahrtgebiete waren das Mittelmeer, die Kanarischen Inseln, das Nordland sowie die Ostsee.

Assistenz- und Schleppschifffahrt

Zunehmender Wettbewerbsdruck durch ausländische Anbieter sowie extreme Auslastungsschwän-

kungen aufgrund der zunehmenden Anzahl an tideabhängigen Großschiffen bestimmten das Jahr 2013 in der Assistenz- und Schleppschifffahrt. Dennoch war die allgemeine Entwicklung zufriedenstellend.

Der Bereich Offshore war im Berichtsjahr stabil bis leicht rückläufig. Gegen Ende des Jahres waren eine verringerte Auslastung und damit einhergehend reduzierte Raten zu beobachten. Für 2014 wird mit besseren Aussichten für den Öl- und Gassektor gerechnet. Der ins Stocken geratene Ausbau der Windenergie auf See dürfte sich hingegen negativ auf die Marktteilnehmer auswirken. ■

>> Rates in some market segments should stabilise in 2014, helped by a rising demand and a fall in the number of new ship deliveries.

Tankers

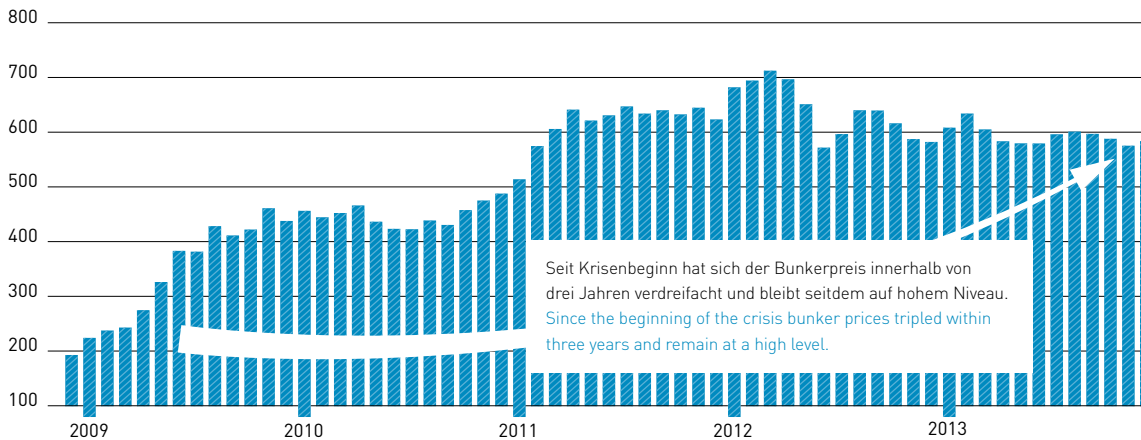
Shipowners were pleased by the positive development of charter rates for product carriers in 2013, although the rates failed to reach the previous year's level because of a growing transport capacity. Especially medium-sized tankers in the 50,000 tdw class were able to achieve attractive charter rates.

In the chemical tanker segment, overcapacities and weak demand characterised the year 2013.



WACHSTUM: Die Zahl der Gäste auf Kreuzfahrtschiffen ist erneut stark gestiegen.

GROWTH: The number of passengers on board cruise ships rose significantly once more.



Entwicklung Bunkerpreis
(MFO) in Rotterdam
2009 – 2013, in US-Dollar/Tonne

Development of bunker prices
(MFO) in Rotterdam
2009 – 2013, in USD/tonne

Quelle/Source: Clarkson Research

Inadequate income and inconsistent requirements in the charter market plagued the shipowners. However, a better market is expected for the current year, helped by increasing production and demand.

The gas tanker market proved stable and profitable. Rates are predicted to remain mostly unchanged in 2014, but might be compromised somewhat by deliveries of newbuilds, depending on size category.

Multipurpose Cargo Carriers

The market for multipurpose vessels recovered towards the end of 2013 as the European economy stabilised. With hardly any smaller ships being ordered, the demand for larger units is growing.

Ferries

National ferry and passenger ship operators enjoyed above-average growth on some routes. Nevertheless, overall growth was stagnant at only 1.2 per cent. New financial burdens for shipowners resulted from the required retrofits to comply with the National Passenger Ship Directive, the expiry of the reduced VAT rate for tourist excursions, and the new Maritime Labour Act.

Due to fair weather at home, fewer car tourists used Baltic Sea ferries than the year before. Furthermore, the general sense of crisis among consumers had a negative impact on the car ferry business. At the same time the freight volume increased. Forecasts for 2014 are cautiously optimistic.

Cruise Ships

The German cruise market was marked by vigorous growth once again in 2013, recovered by nine per cent. Passengers were especially interested in the Mediterranean, the Canaries, Nordland and the Baltic Sea.

Support Vessels and Tugs

Increasing competitive pressure caused by foreign operators, along with extreme utilisation fluctuations due to the rising number of very large, tide-dependent vessels, were determining factors in the support vessel and tugboat segment in 2013. The general development was nevertheless satisfactory. In the offshore segment the trend was stable to slightly downward during the year

under report. Towards the end of the year, reduced utilisation led to lower rates. Expectations for 2014 are more favourable in the oil and gas sector. On the other hand, stalling offshore wind farm development activities will likely have a negative effect on market participants. ■

„Deutsche Qualitätsschifffahrt bleibt in den schwachen Märkten ein wichtiger Wettbewerbsvorteil.“
“Quality shipping from Germany remains an important competitive advantage in the weak market environment.”



ALFRED HARTMANN



Klimaschutzziele der IMO
IMO climate control targets

EEDI: DIE REGELN
TRETEN IN KRAFT FÜR
MEHR ALS 90% DER
WELTHANDELSFLOTTE

90%

EEDI: REGULATIONS
ENTER INTO FORCE FOR
OVER 90% OF THE
GLOBAL FLEET

EEDI: ALLE NEUBAUTEN
MÜSSEN DIE EFFIZIENZ-
VORGABEN ERFÜLLEN
EEDI: REQUIRES NEW
SHIPS TO MEET AGREED
EFFICIENCY TARGETS

EFFIZIENZSTEIGERUNG
BEI NEUEN SCHIFFEN
10%
NEW SHIPS MUST
IMPROVE EFFICIENCY

EFFIZIENZSTEIGERUNG
BEI NEUEN SCHIFFEN
20%
NEW SHIPS MUST
IMPROVE EFFICIENCY

EFFIZIENZSTEIGERUNG
BEI NEUEN SCHIFFEN
30%
NEW SHIPS MUST
IMPROVE EFFICIENCY

2013 2015 2020 2025 2030 ... 2050

20%
CO₂-REDUZIERUNG PRO
TONNE/KM (BRANCHENZIEL)
CO₂ REDUCTION PER TONNE/
KM (INDUSTRY GOAL)

50%
REDUZIERUNG PRO
TONNE/KM (BRANCHENZIEL)
CO₂ REDUCTION
PER TONNE/KM
(INDUSTRY GOAL)

EEDI - ENERGY
EFFICIENCY DESIGN
INDEX

SEEMP - SHIP ENERGY
EFFICIENCY
MANAGEMENT PLAN

Verpflichtende Einführung
für alle Schiffe
Mandatory implementation
for all ships

Klimaschutz und Schiffsemissionen

Climate protection and ship emissions

Schifffahrt senkt CO₂-Ausstoß trotz Wachstum des Seehandels.
Sonderregulierung für Emissionskontrollgebiete bringt Kostenschock
Shipping reduces CO₂ emissions despite growth in maritime trade.
Costs associated with the emission control areas send shock waves

Viele Schiffe der relativ jungen deutschen Handelsflotte erfüllten im Jahr 2013 vorzeitig die Klimaschutzziele der IMO. In der Seeschifffahrt gelten seit Anfang 2013 verbindliche Effizienzstandards für Neubauten (Energy Efficiency Design Index, EEDI), die sich in Fünfjahresschritten zunehmend verschärfen. Zusammen mit den zeitgleich in Kraft getretenen Vorgaben für einen effizienten Schiffsbetrieb für alle Seeschiffe (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) wird der EEDI dazu beitragen, die CO₂-Emissionen in der Schifffahrt signifikant zu senken.

CO₂-Emissionen messen und weiter senken
Der IMO-Umweltausschuss arbeitet seit April 2014 an einem System, um den Ausstoß von CO₂ auf je-

The German merchant fleet is relatively young, and many of its ships achieved early compliance with the IMO emission control targets in 2013. In early 2013 new, binding efficiency standards for newly-built ocean-going ships took effect in the form of the Energy Efficiency Design Index (EEDI), scheduled for introduction in five-year, increasingly strict phases. In combination with the requirements for efficient operation of all sea-going vessels (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP), which

dem Schiff zu messen und die Daten zu sammeln (Monitoring, Reporting, Verification; MRV). Der VDR steht hinter dieser Initiative und hat gemeinsam mit anderen Reederverbänden und dem internationalen Reederverband ICS konkrete Vorschläge in die IMO eingebracht. Im nächsten Schritt sollen verbindliche Standards zur Senkung der CO₂-Emissionen von Bestandsschiffen geschaffen werden.

Intensiv hat der VDR zudem den EU-Verordnungsentwurf für CO₂-Überwachungs- und Berichtspflichten begleitet, der seit Juli 2013 in Brüssel diskutiert wird. Eine Insellösung innerhalb der Europäischen Union muss vermieden werden, um Wettbewerbsnachteile für die europäische Schifffahrt zu vermeiden und ein weltweit verbindliches Modell nicht zu gefährden.

>>

entered into force at the same time, the EEDI will help the shipping industry substantially lower CO₂ emissions from ships.

Measure and Further Cut CO₂ Emissions
In April 2014 the IMO Marine Environment Protection Committee began working on a system for on-board CO₂ emission measurement and data collection (Monitoring, Reporting, Verification; MRV). In support of this initiative VDR, along with other

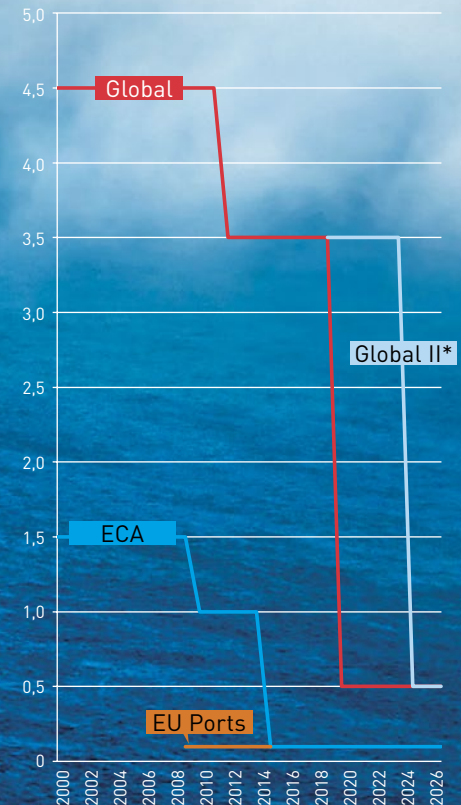
>>

Schwefelgrenzwerte im Brennstoff

Fuel sulphur limits

VERSCHÄRFUNG: Durch die schrittweise Senkung des Schwefelanteils weltweit erreicht die Schifffahrt eine völlig neue Brennstoff-Qualität.

TIGHTENING UP: By gradually lowering sulphur limits worldwide shipping will reach an unprecedented fuel quality.



* vorübergehend mangelnder Brennstoff-Verfügbarkeit
subject to scarce availability of fuel

>> Strengere Schwefelgrenzwerte in Brennstoffen ab 2015

Weniger Schwefelemissionen bringen die strengen Grenzwerte in Nord- und Ostsee sowie Nordamerika ab 2015. Für die meisten Reeder ist damit ein Kostenschock verbunden, da sie zunächst auf den wesentlich teureren Schiffsdiesel umstellen müssen. Im Kurzstreckenseeverkehr droht zudem eine Verlagerung von Fracht- und Passagierverkehr zurück auf die Straße. Der VDR engagiert sich nicht nur im European Sustainable Shipping Forum (ESSF) der Europäischen Kommission, das Möglichkeiten zur Förderung von Abgasfilter-Technologien und alternativen Schiffsbrennstoffen erarbeitet. Auch in Deutschland treibt der VDR ein von den Koalitionsparteien zugesagtes Förderprogramm für Green Shipping mit konstruktiven Vorschlägen voran.

>> shipowners' associations and the International Chamber of Shipping (ICS), has submitted specific proposals to IMO. The next step will be binding standards for lowering the CO₂ emissions of ships in service.

Furthermore, VDR has been deeply involved in the ongoing negotiations on the EU draft regulation for future CO₂ monitoring and reporting requirements, which began in July 2013. An EU-only solution must be avoided because it would risk competitive disadvantages for the European shipping industry and get in the way of a globally binding model.

Stricter Sulphur Limits in Fuels from 2015
Sulphur emissions will be lowered from 2015 when stricter limits will take effect in the North and Baltic Seas as well as North America. For most shipowners, this will bring about a cost shock because they will have to switch to Marine Gas Oil (MGO) which costs far more. In addition, short-sea shipping may

„Auch ohne die Pläne der IMO zum Monitoring der CO₂-Emissionen tun die Carrier alles, um den Kohlendioxid-Ausstoß weiter zu senken. Schließlich sind die dem CO₂-Ausstoß direkt proportionalen Kraftstoff-



Verbrauchskosten so hoch, dass alles getan wird, diese zu minimieren.“
“Carriers do everything they can to reduce their carbon footprint, even without the IMO's plans to monitor CO₂ emissions.

After all, fuel consumption costs are direct proportional to CO₂ emissions, so everything is done to minimize them.”

DR. OTTMAR GAST

suffer loss of business due to freight and passengers reverting to road transport.

VDR is not only active in the European Sustainable Shipping Forum (ESSF) of the European Commission, which is developing new concepts to promote exhaust gas filter technologies and alternative ship fuels. VDR has also taken action within Germany, putting forward substantial proposals for a Green Shipping development scheme which was promised by the parties of the coalition government.

LNG as a Clean Alternative?

Liquefied Natural Gas (LNG) would be an especially clean alternative to conventional fuels. VDR is working on all political levels to promote LNG for

LNG als saubere Alternative?

Eine besonders saubere Alternative zum herkömmlichen Brennstoff ist Flüssiggas (Liquified Natural Gas, LNG). Der VDR versucht politisch sowie im Dialog mit Herstellern, Werften und der Mineralölwirtschaft, LNG in der Handelsschifffahrt zu fördern.

In der IMO sind die Arbeiten an neuen Sicherheits- und einheitlichen Technikstandards für den Einsatz von LNG fast abgeschlossen. Leider haben die Mitgliedstaaten Anfang 2014 die Strategie der EU-Kommission, bis 2020 LNG-Tankstellen im europäischen Kernverkehrsnetz zu errichten, abgeschwächt. Der VDR dringt darauf, dass zumindest die Bundesregierung im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie in den deutschen Seehäfen die nötige Infrastruktur für LNG schafft.

Aufgrund der hohen Neubau- und Umrüstungskosten ist ein Förderprogramm für LNG-betriebene Schiffe, wie es in einigen europäischen Ländern bereits existiert, eine weitere Voraussetzung, damit sich LNG durchsetzen kann. ■

merchant and passenger shipping, and maintains a close dialogue with manufacturers, shipyards and the fossil fuels industry.

At IMO, work on new safety and unified engineering standards for the use of LNG is nearly complete. At the start of 2014, the member states regrettably weakened the EU Commission's strategy of establishing LNG bunker stations along Europe's most important shipping routes by 2020. Therefore VDR has been urging the Federal Government to build the required infrastructure, in German ports at least, as part of its mobility and fuels strategy.

Because of the high newbuilding and retrofitting costs involved, an aid programme for LNG-powered ships similar to those implemented by other European countries is another prerequisite for widespread adoption of LNG. ■

Schutz der Meeresumwelt Protection of the marine environment

Strengere Vorschriften für die Behandlung von Ballastwasser und die Abfallentsorgung an Bord
Stricter regulation on ballast water treatment and waste management on board

Seeschiffe nehmen je nach Beladung zusätzlich Ballastwasser auf, um stabil im Wasser zu liegen. Dabei wird auch eine Vielzahl von kleinen Meerestieren und Pflanzen ins Schiff gepumpt und über weite Strecken transportiert. Damit sich diese „blinden Passagiere“ nicht in fremden

To ensure stability at sea, oceangoing ships must carry a certain amount of ballast water, depending on the amount of cargo on board. When a ship takes on ballast water, countless small sea animals and plants get sucked into the vessel and are then transported across vast distances. To avoid introducing these stowaways into foreign waters, the IMO's Ballast Water Convention requires every ship to treat its



ballast water appropriately. The convention is expected to enter into force in the spring of 2016 once a sufficient number of countries have ratified it. In response to a suggestion from VDR and the International Chamber of Shipping (ICS), the IMO member countries introduced a test phase for ballast water sampling in 2013. To date there is >>

Gewässern ausbreiten, schreibt die Ballastwasser-Konvention der IMO vor, dass grundsätzlich jedes Schiff sein Ballastwasser aufbereiten muss. Das Abkommen tritt voraussichtlich im Frühjahr 2016 in Kraft, wenn es ausreichend Staaten ratifiziert haben.

Die Mitgliedstaaten der IMO haben im Jahr 2013 einen gemeinsamen Vorschlag von VDR und >>

>> dem internationalen Reederverband (International Chamber of Shipping, ICS) aufgegriffen und eine Testphase bei der Probenentnahme geschaffen. Denn bislang gibt es keine einheitlichen Messverfahren, um Proben aus den Ballastwassertanks zügig zu untersuchen. In den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten der Konvention können Hafenstaaten die Wasserproben nur zu statistischen Zwecken entnehmen. So soll verhindert werden, dass in einzelnen Regionen der Welt das Ballastwasser nach intransparenten Methoden untersucht wird und Schiffseignern hohe Bußgelder abverlangt werden, weil sie vermeintlich gegen die Konvention verstoßen.

Bewuchsschutzsysteme

Neben dem Ballastwasser gilt auch der Bewuchs der Schiffshülle unter der Wasseroberfläche – das Biofouling – als unerwünschte Transportmöglichkeit in fremde Gewässer für Algen, Pflanzen und Mikroorganismen. Am Schiffsrumpf verhindern umweltfreundliche Anti-Fouling-Anstriche im Zusammenspiel mit der Strömung einen Befall. An strömungsarmen Stellen ist der Bewuchs allerdings ein Problem. Der VDR und seine Mitglieder beteiligen sich im Rahmen eines IMO-Leitfadens an der Evaluierung, welche Bereiche des Schiffs unter Wasser betroffen sind. Auf Basis der gesammelten Daten möchte die IMO dann verbindliche Standards setzen, wie sich ein Bewuchs verhindern lässt.

Plastikmüll

Die Verschmutzung der Meere durch Plastikmüll ist nicht nur ein großes Problem für die Meerestiere und Seevögel. Mikroplastikteile, die sich in deren Gewebe ablagern, können über die Nahrungskette auch für den Menschen zur Gefahr werden. Rund 80 Prozent des Meeresmülls gelangt über die Flüsse ins Meer, die verbleibenden 20 Prozent stammen zum überwiegenden Teil aus Fischerei und Freizeit-

schifffahrt. Für alle Seeschiffe gilt das IMO-Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL), das im Jahr 2013 weiter verschärft wurde. Plastikmüll, Glas, Metall und viele weitere Stoffe dürfen nicht im Meer entsorgt werden.

Verstöße gegen die MARPOL-Vorschriften werden bei den Hafenstaatkontrollen mit hohen Geldbußen geahndet. In den Ostseehäfen ist Müllentsorgung bereits Teil der Hafengebühren. Der VDR setzt sich dafür ein, dass in ganz Europa ein solches „No special fee“-System geschaffen wird, um die umweltgerechte Entsorgung überall einheitlich zu regeln. ■

„Die Seeschifffahrt ergreift weltweit verbindliche Maßnahmen, um das Meer nachhaltig zu nutzen und als natürlichen Lebensraum zu bewahren.“



„The shipping industry takes global measures to use the oceans sustainably and to preserve them as natural habitat“

RALE NAGEL

>> no consistent measurement system for rapid analysis of ballast water samples. During the first two years following entry into force of the convention, port states may take samples only for statistical purposes. This is intended to prevent certain regions of the world from using intransparent ballast water

examination methods and imposing high fines on shipowners for alleged violation of the convention.

Antifouling Systems

Apart from ballast water, organisms growing on the hulls of ships below the waterline – also known as biofouling – are another unwanted form of introducing non-native algae, plants and microorganisms into foreign waters. Eco-friendly antifouling coatings on ship hulls, helped by water currents, will prevent this from happening. However, fouling can still be a problem in sections not exposed to strong currents. In support of an IMO guideline project, VDR and its members are investigating which portions of ship hulls below the waterline are typically affected. Based on the information collected, IMO will then define binding standards for the prevention of fouling.

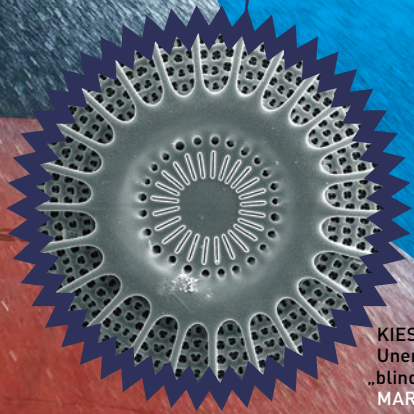
Plastic Waste

Ocean pollution with plastic waste is not only a major problem for sea organisms and seabirds. Microscopic plastic particles deposited in their tissue can migrate up the food chain and eventually become a hazard for human consumers. About 80 per cent of all marine pollution is carried into the seas by rivers; the remaining 20 per cent are primarily dumped by fishing and recreational vessels.

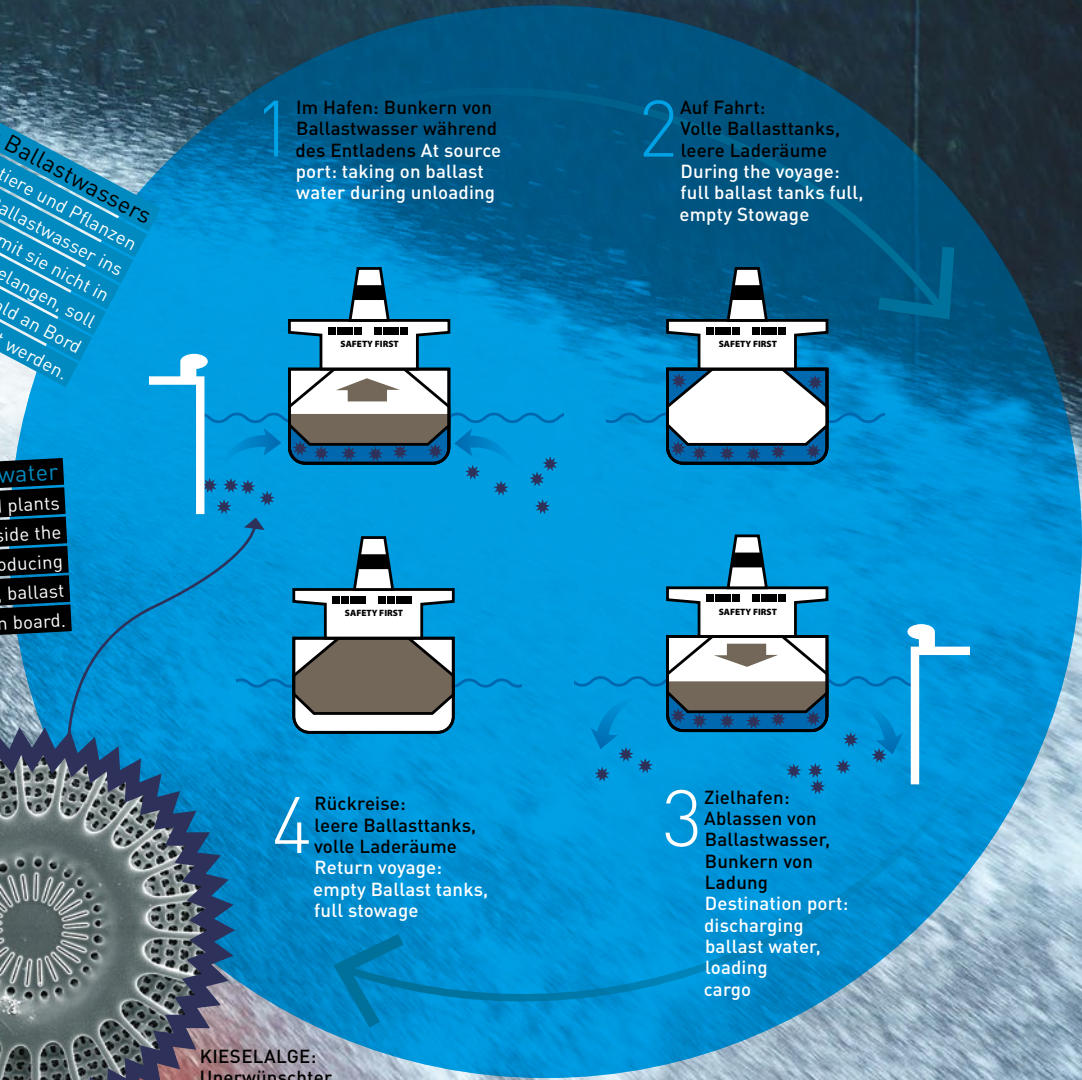
The IMO Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (MARPOL), which is binding for all vessels, was further tightened in 2013. It prohibits the disposal of plastic waste, glass, metal and many other materials into the ocean. Violations of MARPOL are prosecuted by the port state control authorities and result in heavy fines. In Baltic Sea ports, portside waste disposal is included with the regular harbour duties. VDR is promoting the introduction of a similar “no special fee” system to all European ports to create a uniformly applicable waste disposal standard. ■

Kreislauf des Ballastwassers
 Kleine Meerestiere und Pflanzen werden mit dem Ballastwasser ins Schiff gepumpt. Damit sie nicht in fremde Gewässer gelangen, soll das Ballastwasser bald an Bord gereinigt werden.

Circle of ballast water
 Small sea animals and plants get sucked into the vessel inside the ballast water. To avoid introducing them into foreign waters, ballast water will soon be cleaned on board.



KIESELALGE:
 Unerwünschter „blinder Passagier“
MARINE DIATOM:
 unwanted stowaway



1 Im Hafen: Bunkern von Ballastwasser während des Entladens
 At source port: taking on ballast water during unloading

2 Auf Fahrt: Volle Ballasttanks, leere Laderäume
 During the voyage: full ballast tanks full, empty stowage

3 Zielhafen: Ablassen von Ballastwasser, Bunkern von Ladung
 Destination port: discharging ballast water, loading cargo

4 Rückreise: leere Ballasttanks, volle Laderäume
 Return voyage: empty Ballast tanks, full stowage

Ausbildung und Beschäftigung Education, training and employment

Weltweit verbindliche Arbeits- und Sozialstandards an Bord in Kraft. Engagement der deutschen Reeder und Förderung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland verhindern krisenbedingten Einbruch bei Ausbildung und Beschäftigung **Globally binding rules introduced for working and living conditions on board. German shipowners' commitment and the work of the German maritime education foundation "Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland" stop the crisis causing a major decline in education, training and employment**

Mit dem neuen Seearbeitsgesetz hat Deutschland im August 2013 das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention, MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) in deutsches Recht umgesetzt. Alle deutschen Schiffe in der internationalen Fahrt wurden bereits von der BG Verkehr überprüft und erfüllen die neuen Sozialstandards.

Die umfangreiche Grundrechtecharta für Seeleute schafft weltweit verbindliche Regeln für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, zum Beispiel für die Arbeits- und Ruhezeiten, zur medizinischen Betreuung an Bord und an Land sowie für die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute – und zwar unabhängig von der Flagge, die ein Schiff führt. Fallen bei den Hafenstaatkontrollen Verstöße gegen die Konvention auf, drohen harte Sanktionen von Geldbußen bis zum Festhalten des Schiffes.

Arbeitsmarkt und Neueinsteiger

Trotz der langjährigen Krise in der Seeschifffahrt gibt es weiterhin Stellen für nautisches und technisches Seepersonal. Insgesamt waren Ende 2013 71.000 Seeleute auf Schiffen der deutschen Handelsflotte beschäftigt (davon 7.200 Deutsche). An Land arbeiteten in Deutschland im Jahr 2013 22.500 Personen in der Seeschifffahrt.

With its new Maritime Labour Act, Germany implemented the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC) of the International Labour Organization (ILO) as national law in August 2013. All German ships travelling internationally have already been inspected by the German Ship Safety Division, BG for transport and traffic, and are in compliance with the new standards for living and working conditions.

The comprehensive MLC introduces globally binding rules for the working and living conditions

on board ships, such as hours of work and hours of rest, medical care on board and ashore, accommodation and recreational facilities, etc., independent of the ship's flag. Any non-conformities to the requirements of the MLC found during port state inspections may result in severe penalties ranging from fines up to detention of the ship.

Labour Market and New Trainees

Despite the years of crisis in the merchant shipping industry there continue to be job opportunities for nautical and technical on-board personnel. A total of 71,000 seafarers were working on board the ships of the German merchant fleet at the end of 2013, 7,200 of whom were German nationals. 22,500 individuals were employed on shore in a German shipping company in 2013.

Die Zahl der Neueinsteiger in die Ausbildung ist im Jahr 2013 zurückgegangen – an Bord auf immerhin noch 426, an Land ist sie mit 319 praktisch unverändert geblieben. Ursächlich für den Rückgang bei der seemännischen Ausbildung waren neben sinkenden Bewerberzahlen und neuen Zulassungsbeschränkungen an einem wichtigen Hochschulstandort die unklaren Zukunftsprognosen nach fünf Jahren Schifffahrtskrise.

„Als einziger globaler Wirtschaftszweig verfügt die Seeschifffahrt über verbindliche Arbeits- und Sozialstandards für alle Seeleute weltweit.“ **“As the only global industry, the shipping sector implemented uniform set of high global working and social.”**



RÖRDEBRANN

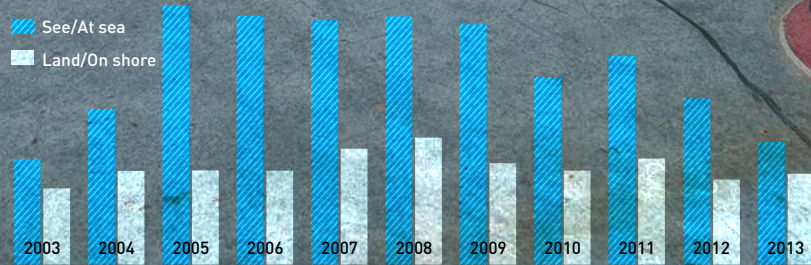


Quelle/Source: Knappschaft-Bahn-See



Zahl der Arbeitsplätze trotz schwerer Krise konstant
 Entwicklung des bei der Knappschaft-Bahn-See versicherten deutschen Bordpersonals
Number of jobs remains constant despite severe crisis
 Development in crew numbers insured with Knappschaft-Bahn-See

See/At sea
 Land/On shore



Berufsanfänger in der Seeschifffahrt
 Neueinsteiger bei der seemännischen Ausbildung (praktisch und akademisch) sowie im Landbetrieb für den Ausbildungsberuf Schiffskaufmann/-frau
First-time employees in the shipping industry
 Job entrants starting maritime vocational training (in practical and academic terms), also as on shore as shipping & chartering managers

Dennoch bilden die deutschen Reeder über den unmittelbaren Bedarf der Schifffahrtsunternehmen hinaus aus. Ohne dieses starke Engagement der Reeder für die maritime Wirtschaft und die Ausbildungsförderung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wäre der Rückgang der Ausbildungszahlen erheblich stärker ausgefallen.

Seit dem Beginn ihrer Fördertätigkeit im Sommer 2013 hat die Stiftung bereits über 3.400 Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung von nautischem und technischem Seepersonal bewilligt und mehr als 16 Millionen Euro ausgezahlt. ■

Although the number of new trainees dropped somewhat in 2013, as many as 426 persons began an apprenticeship or a training to become a seafarer, and the number of beginners for jobs ashore remained nearly unchanged at 319. The declining number of new entrants for a career on board was caused by fewer applicants and new admission restrictions at a major university, also uncertain career prospects following five years of crisis in the shipping sector.

Nevertheless, German ship-owning companies trained more personnel than needed to cover

the immediate requirement. The number of new entrants would have dropped to a much lower level if it had not been for the shipping companies' strong commitment to supporting the maritime industry and the work of the German maritime education foundation "Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland".

Since it began supporting entrants in the summer of 2013, the foundation has approved as many as 3,400 requests for financial aid for the professional training of nautical and technical ship personnel, and paid out more than EUR 16 million. ■

Erweiterte Sicherheitsmaßnahmen auf Passagierschiffen

- Seenotrettungsübung und ausführliche Sicherheitseinweisung für alle Passagiere vor Auslaufen des Schiffes
- Verbot des Brückenzugangs bei wichtigen Manövern wie dem Ein- und Auslaufen oder kritischen Passagen
- Zusätzliche Rettungswesten in öffentlichen Räumen und an den Sammelpunkten
- Zusätzliche Übungen und Belastungstests von Rettungsbooten durch die Besatzung
- Verbesserte Reiseplanung des Kapitäns und Abstimmung mit der Reederei
- Zusätzliche Übungen am Schiffsführungssimulator für die Schiffsführung
- Berücksichtigung der Sprachenvielfalt an Bord bei den Anweisungen für Notfälle
- Regelmäßige psychologische Untersuchung der Schiffsführung

Boosting Passenger Safety on Board

- Emergency drill and comprehensive safety instructions for all passengers prior to leaving port
- No bridge access during important manoeuvres, such as when entering and leaving port or passing through hazardous waters
- Additional life vests located in public rooms and at meeting points
- Additional drills and life boat fitness tests conducted by crew
- Improved trip planning by the shipmaster, trip coordination with the ship-owning company
- Additional ship simulator drills for officers
- Improved foreign language support for on-board emergency announcements
- Periodical psychological examinations for officers

Trotz wachsender Welthandelsflotte ist die Zahl der Schiffsunfälle im Jahr 2013 erneut zurückgegangen. Auch das Reisen über See wird immer sicherer. Der VDR hat maßgeblich an den zusätzlichen Sicherheitsvorschriften für Passagierschiffe mitgewirkt, die im Jahr 2013 von der IMO auf den Weg gebracht wurden. Sie erweitern das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und sollen zum 1. Januar 2015 weltweit rechtlich verbindlich werden. Die deutschen Kreuzfahrtschiffe folgen den Empfehlungen der IMO bereits jetzt, um ein Höchstmaß an Sicherheit für die Passagiere zu gewährleisten (s. Kasten).

Projekt zur sicheren Evakuierung

Der VDR engagiert sich im Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur Sicherheit von Personen bei Rettungs- und Evakuierungsprozessen von Passagierschiffen, das im Oktober 2013 gestartet wurde. In dem Projekt sollen innovative Konzepte und technische Lösungen entwickelt werden, damit Passagierschiffe im Notfall noch schneller und sicherer evakuiert werden können. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Menschen, die nur eingeschränkt beweglich sind, wie etwa Rollstuhlfahrer oder Senioren.

Nationale Fahrgastrichtlinie

In Deutschland setzt die Neufassung der Nationalen Fahrgastrichtlinie seit Oktober 2013 höhere Standards für die Rettungsmittel an Bord, den Brandschutz sowie die Stabilität des Schiffes. Sie gilt für Fahrgastschiffe, die zwischen Häfen an der norddeutschen Küste verkehren – wie etwa zu den Nordfriesischen und Ostfriesischen Inseln. Eine Arbeitsgruppe aus Experten des Bundesverkehrsministeriums, des VDR, der Reedereien sowie der Schiffswerften hatten die Vorschriften gemeinsam entwickelt. Die betroffenen Reedereien haben ihre

Schiffssicherheit Safety on board

Zusätzliche Regeln für sicheres Reisen auf Kreuzfahrtschiffen und Fähren in Deutschland und weltweit **Additional regulations for safe travel on cruise ships and ferries in Germany and worldwide**

Schiffe bereits mit innovativen Wasserdampf-Löschsystemen, zusätzlichen Rettungsinseln, wetterdichten Türen, neuen Fenstern und auf höhere Decks verlegten Lüftungsschlitzen auf das geforderte Sicherheitsniveau gebracht. ■

While the global merchant fleet keeps growing, the overall number of ship accidents continued to decline in 2013. Travelling by sea has become safer, as well. VDR has contributed substantially to the new safety regulations for passenger ships passed by the International Maritime Organization (IMO) in 2013. Expected to enter into full force globally on 1 January 2015, these regulations supplement the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). German cruise ships are already in compliance with the IMO's

recommendations to ensure the best level of safety for their passengers (see box insert).

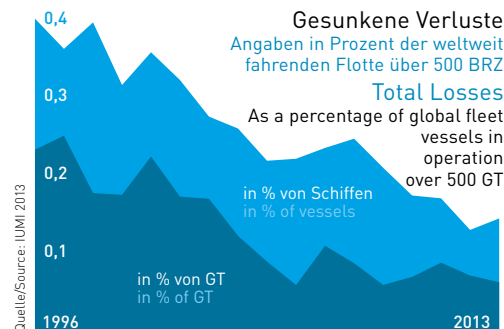
Project on Safe Evacuation

VDR is involved in a research project initiated by the German Ministry of Education and Research in October 2013 to examine the safety of human lives during rescue and evacuation procedures involving passenger vessels. The project aims to develop innovative concepts and engineering solutions for faster and safer emergency evacuations of passenger ships. A special focus is on people with limited mobility, such as wheelchair users or elderly persons.

National Passenger Directive

The new version of the German National Directive for Passenger Vessels (Nationale Fahrgastrichtlinie) as issued in October 2013 sets higher standards for on-board life-saving appliances, fire protection and ship stability. It applies to passenger ships travelling between ports along northern Germany's shorelines, such as ferries serving the North and East Frisian Islands. A working group composed of experts from the German Federal Ministry of Transport, the VDR, ship-owning companies and shipyards had jointly developed the requirements.

The affected shipowners have already equipped their vessels with innovative water mist fire extinguishing systems, additional life rafts, weatherproof doors and new windows, and relocated their air ventilation slots to higher decks to achieve the required level of safety. ■



Sicherer Transport Safe transport

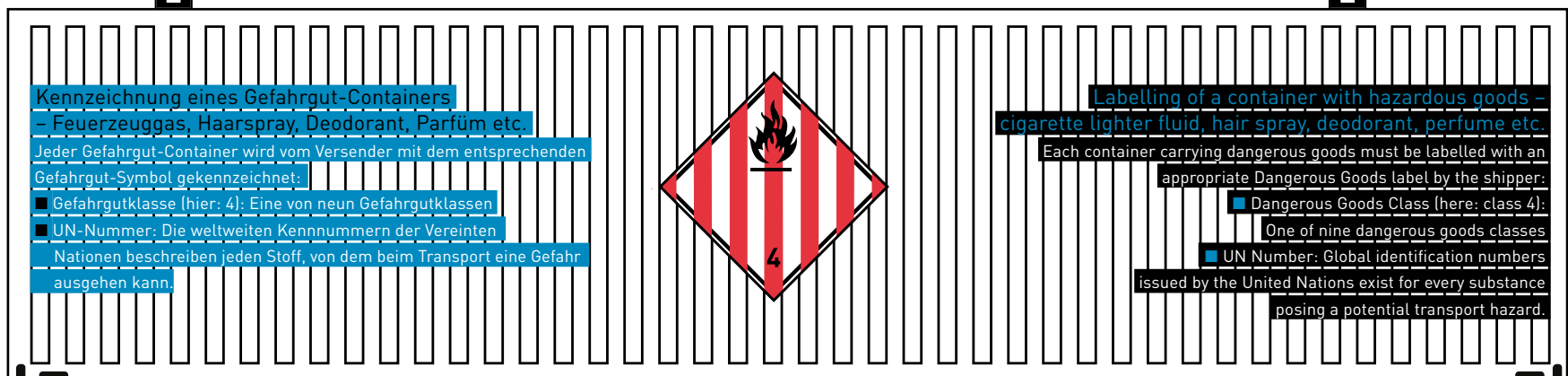
Der VDR bringt Verbesserungen beim Gefahrgut-Transport voran. Neue internationale Vorschriften machen den Warenverkehr per Schiff sicherer
VDR drives improvements for the transport of dangerous goods. New international regulations boost the safety of seaborne trade

Der Transport von Gefahrgut über See ist ein alltäglicher Vorgang und für Wirtschaft und Verbraucher unumgänglich. Strenge Anforderungen für alle Seeschiffe weltweit sorgen dafür, die bestehenden Risiken zu minimieren. Der im Februar 2014 veröffentlichte Untersuchungsbericht zur Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“ zeigt auf, dass hohe Gefahr von nicht oder falsch deklarierten Gefahrgütern ausgehen kann. Die mangelnde Infor-

Every day dangerous goods are shipped across the seas – an inevitable necessity for the industry and consumers alike. Stringent safety requirements apply globally to all seagoing ships to minimise the associated risks. The investigation report about the accident of the container vessel “MSC Flaminia” as published in February 2014 highlights the dangers attached to non-declared and misdeclared dangerous goods. Important information concerning the hazardous material in question had not been passed from the shipper to the vessel. This led to a fire on board that cost the lives of three crew members.

Detection of Misdeclared Dangerous Goods

A ship's crew must be able to depend on the shippers' correct classification, packaging and declaration of dangerous goods. VDR has submitted proposals for improvement to the IMO



Subcommittee on Dangerous Goods as well as to the German Working Group on Maritime Dangerous Goods (AG Seeschifffahrt). The latter advises the German Federal Transport Ministry on issues relating to sea transport of dangerous goods.

It is important that control measures in ports and by customs authorities be carried out before dangerous goods are loaded onto seagoing vessels to prevent improperly labelled goods from being put on board. Upon the initiative of VDR, the German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure is now working on improving the exchange of information between the customs and dangerous goods authorities.

Mandatory Weighing of all Containers

According to a resolution passed by IMO, consignors must provide accurate weight information for their containers. This can be achieved either by weighing their containers or by calculating the gross weight based on the container's empty weight and the weight of the packaged contents. The weight must be verified by the consignor and submitted to the terminal or shipping company in a timely manner to enable proper and safe stowage planning.

Safe Transport of Iron Ore

In 2014 IMO amended the requirements for carrying bulk cargo by introducing special rules for the transport of fine iron ore. An excessive moisture content in the material when loaded can cause it form a flocculent mass on board and shift inside the vessel, forcing it into an unstable position. In an extreme case, the ship may capsize.

The new rules not only specify how fine iron ore can be loaded on board and transported more safely. It also defines the physical properties of the ore, including the maximum moisture limit at the time of loading. ■

mationsweitergabe vom Versender eines bestimmten Gefahrgutes bis zum Schiff hatte zu einem Brand geführt, bei dem drei Seeleute ihr Leben verloren.

Falsch deklarierte Gefahrgüter aufspüren

Die Besatzung muss sich darauf verlassen, dass der Versender gefährliche Güter richtig klassifiziert, verpackt und deklariert. Der VDR hat beim Gefahrgut-Ausschuss der IMO und bei der AG Seeschifffahrt, die das Verkehrsministerium in Gefahrgutfragen beim Seetransport berät, Verbesserungsvorschläge vorgetragen. Kontrollen in den Häfen und durch den Zoll müssen bereits vor der Verladung von Gefahrgütern auf ein Seeschiff stattfinden, damit nicht oder falsch deklarierte Güter nicht an Bord gelangen können. Auf Initiative des VDR arbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur daran, den Informationsaustausch zwischen dem Zoll und den Gefahrgut-Behörden zu verbessern.

Verpflichtendes Verwiegen für Container

Die Versender müssen nach einem IMO-Beschluss genaue Gewichtsangaben zu ihren Containern machen. Dafür können sie die Container entweder verwiegen oder das Gesamtgewicht anhand der



„MSC FLAMINIA“: Falsch deklariertes Gefahrgut führte zum Tod von Seeleuten und einem schweren Brand.

„MSC FLAMINIA“: Misdeclared dangerous goods caused the death of seafarers and a serious fire.

verpackten Ladung und des Container-Leergewichtes berechnen. Das vom Versender verifizierte Gewicht muss rechtzeitig für die Stauplanung im Terminal bzw. bei der Reederei vorliegen, damit die Container stabil und sicher verladen werden können.

Eisenfeinerz sicher transportieren

Die Vorschriften für die Beförderung von Massengut wurden Anfang 2014 von der IMO um spezielle Anforderungen für Eisenfeinerz ergänzt. Wenn es zu feucht verladen wird, kann das pulverartige Metall an Bord einen Brei bilden, verrutschen und das Schiff in eine instabile Lage – und im Extremfall zum Kentern – bringen.

Die neuen Bestimmungen schreiben nicht nur vor, wie das Eisenfeinerz noch sicherer auf ein Schiff verladen und befördert werden kann. Auch die physikalischen Eigenschaften des Erzes, wie etwa der maximale Feuchtigkeitsgehalt beim Laden, wurden definiert. ■

„Die deutschen Reeder arbeiten stets daran, die Sicherheit von Mensch und Waren an Bord ihrer Schiffe zu verbessern.“ **“German shipowners constantly strive to further improve safety for the seafarers and goods on board.”**



DR. EBERHARD VON RANTZAU

Piraterie Piracy

Weltweit andauernde Bedrohung durch Piraten trotz Rückgang am Horn von Afrika. Deutsches Zulassungsverfahren für private Sicherheitsdienste gestartet [Threat persists around the world despite a fall in the number of incidents around the Horn of Africa. Launch of German licensing procedure for private security firms](#)

Weltweit ist die Zahl der Piratenangriffe im Jahr 2013 zurückgegangen. Besonders am Horn von Afrika sank die Zahl der Vorfälle deutlich. Dort gab es keine neuen Geiselnahmen auf Handelsschiffen mehr. Dazu haben vor allem der Einsatz der internationalen Marine und die Eigenschutzmaßnahmen der Reeder beigetragen. Eine besonders wichtige Rolle spielen dabei die Sicherheitsteams an Bord, um die Piraten abzuschrecken. Grund für Entwarnung gibt es allerdings nicht: Weiterhin werden jeden Tag Leib und Leben von Besatzungen bedroht.

Ohne wirtschaftliche und rechtsstaatliche Entwicklung an Land bleibt die Piraterie eine andauernde Gefahr. Das Mandat für die europäischen Seestreitkräfte muss daher verlängert werden.

Vor Westafrika hat die Piraterie durch mehrere Geiselnahmen mit Lösegelderpressung eine neue Qualität angenommen. Auch die Besatzungen zweier deutscher Schiffe waren 2013 betroffen. Die Küstenstaaten in der Region sind aufgefordert, den Schutz der Handelsschiffe zu gewährleisten. Dazu gehört eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Beobachtung, Bekämpfung und Strafverfolgung der verbrecherischen Aktivitäten auf See.

Deutsche Zulassung für Sicherheitsdienste
Bundestag und Bundesregierung haben im Jahr 2013 Rechtssicherheit für Schiffe unter deutscher

Around the world the number of pirate attacks dropped in 2013. At the Horn of Africa in particular, the frequency of incidents decreased considerably. No additional hostage taking on board trade ships was reported. This was chiefly attributable to the deployment of international naval forces as well as defensive protection measures taken by

Flagge geschaffen, die bewaffnete Sicherheitsteams zum Schutz vor Piraten an Bord nehmen müssen. Für diese Einsätze benötigen private Sicherheitsunternehmen seit dem 1. Dezember 2013 eine staatliche Zulassung vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Sie müssen zahlreiche Qualitätsanforderungen erfüllen, und es befinden sich dabei ausdrücklich keine Kriegswaffen im Einsatz.

Mehrere Unternehmen aus dem In- und Ausland haben bereits eine Zulassung erhalten – darunter auch Sicherheitsdienste, mit denen deutsche Reeder schon seit Jahren zusammenarbeiten und gute Erfahrungen gemacht haben. Das Zulassungsverfahren ist ein sinnvoller Kompromiss, der sich an den Leitlinien der IMO orientiert. Grundsätzlich bleibt der Schutz der zivilen Seeschifffahrt aber eine hoheitliche Aufgabe. ■

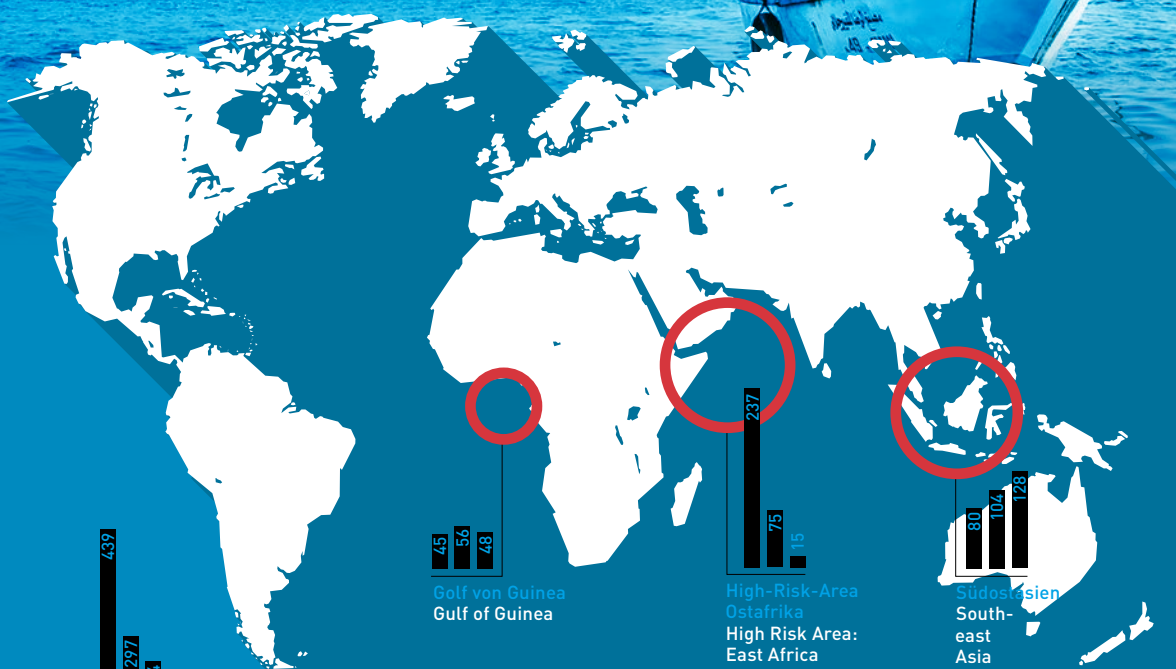
the ship-owners themselves. Armed security teams have played an especially important role in deterring piracy. However, there is no reason to allow the guard to slip as threats to the lives and well-being of ship crews persist.

As long as the economy and legal culture ashore remain underdeveloped, piracy will continue to be a threat. The mandate for European naval forces must therefore be extended.

Piracy off the western coast of Africa has reached a new level. There have been several cases of kidnapping for ransom. The crews of two German ships were affected in 2013. The coastal nations of the region are under pressure to ensure the security of merchant ships. This requires cross-border collaboration in monitoring, combating and prosecuting these criminal activities at sea.

German License for Security Firms

In 2013, the German Bundestag and Federal Government established a safe legal basis for ships flying the German flag, forced to carry private armed guards on board to protect themselves against pirates. Effective 1 December 2013, private security firms must have a license from the German Federal Office of Economics and Export Control (BAFA) for such deployments. They must meet numerous quality requirements and are expressly prohibited from using military weaponry.



RÜCKGANG: Die Zahl der Piratenangriffe ist in 2013 erneut gesunken – weltweit um knapp zwölf Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Vor Ostafrika gingen die Angriffe somalischer Piraten stark zurück. Geiselnahmen und brutale Überfälle bleiben insbesondere im Golf von Guinea eine Bedrohung. In indonesischen Gewässern stieg die Zahl klassischer Raubüberfälle. **DECREASE:** The number of pirate incidents dropped in 2013 – by nearly twelve per cent around the world compared to the previous year. There was a sharp fall in the number of attacks by Somali pirates around East Africa. Hostage taking and violent assaults remained a threat in the Gulf of Guinea. In Indonesian waters the amount of standard robberies increased.

BEDROHUNG: Piraten gefährden weltweit das Leben der Seeleute und die Sicherheit der Handelswege.

THREAT: Pirates jeopardise the lives of seafarers and the security of trade routes worldwide.



„Ohne den Schutz durch bewaffnete Sicherheitsteams an Bord unserer Schiffe und die Marinestreitkräfte am Horn von Afrika werden die Piraten aus Somalia wieder zuschlagen.“

“Without armed guards on-board protecting our vessels and the deployment of naval forces at the Horn of Africa, Somali pirates will strike again.”

FRANK LEONHARDT

A number of German and international firms have been granted government approval already, among them several proven security firms with whom German ship-owners have worked successfully for years. The licensing procedure is a common-sense compromise based on guidelines issued by the IMO. In principle, however, protecting civilian ocean shipping remains a sovereign responsibility of the respective nations. ■

CSR: Menschen helfen CSR: Supporting people

Bildung gegen Piraterie und 100.000 US\$ Hilfe für Taifun-Opfer
Education against piracy and US\$ 100,000 aid for typhoon victims

Das Ausbildungszentrum für Kinder und Jugendliche, das der VDR zusammen mit SOS-Kinderdörfer weltweit in Dschibuti errichtet, startet im Herbst 2014 seinen computergestützten Lehrbetrieb. Das Corporate Social Responsibility-Projekt soll die Berufs- und Lebensperspektiven junger Menschen aus Dschibuti und dem benachbarten Somalia nachhaltig verbessern und damit langfristig Kriminalität und Piraterie zurückdrängen.

Der VDR stellt für den Aufbau des Lernzentrums und einen Großteil des laufenden Betriebs bis zum Jahr 2017 660.000 EUR bereit. Auch das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung beteiligt sich an den Baukosten.



VDR and SOS Children's Villages International are jointly building a new, computer-assisted education centre for children and adolescents in Djibouti. Classes are scheduled to begin in autumn 2014. The corporate social responsibility project will help young people from Djibouti and the neighbouring Somalia build a sustainable basis for professional success and a better life. In the long term, this should reduce crime and piracy.

VDR is providing a total sum of EUR 660,000 to support the construction of the centre itself and a major portion of its ongoing teaching operations until the year 2017.

The construction is co-sponsored by

the German Federal Ministry of Economic Cooperation and Development.

100.000 US\$-Spende für Taifun-Opfer

Für durch den Taifun Yolanda betroffene philippinische Seeleute und deren Familien hat der VDR 100.000 US\$ gespendet. Die Sailor's Society baut dafür auf den Philippinen zwei Schulen und mehrere Häuser. Einen Teil der Summe hatte der VDR als Soforthilfe unmittelbar nach der Katastrophe im November 2013 für die Deutsche Seemannsmission und die Mission to Seafarers als Soforthilfe bereitgestellt, um philippinischen Seeleuten kostenlose Telefongespräche nach Hause zu ermöglichen. ■

US\$ 100,000 Aid for Typhoon Victims

VDR has donated USD100,000 to help Philippine sailors and their families affected by Typhoon Yolanda. The Sailors' Society is using the funds to build two schools and a number of residential houses on the Philippines. VDR had already provided a portion of this money as emergency support immediately following the catastrophic storm in November 2013. These funds were distributed by Deutsche Seemannsmission and the Mission to Seafarers to enable Philippine seafarers to contact their families by telephone free of charge. ■





Das Verbandsmagazin „Deutsche Seeschiffahrt“

Die Welt der modernen Seeschiffahrt ist vielseitig und steckt voller Geschichten. Mit bildintensiven Reportagen und informativen Texten berichtet das Magazin über die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Schifffahrt sowie in den eng verbundenen Bereichen Häfen, Schiffbau, Meeresforschung und Umwelt. Die „Deutsche Seeschiffahrt“ ist im Abonnement für 60,50 EUR erhältlich: abo.deutsche-seeschiffahrt.de



The association's magazine "Deutsche Seeschiffahrt"

The world of shipping in all its manifold diversity is full of stories. Full of thrilling images and interesting texts, this magazine reports on political and economic developments in shipping and related areas such as ports, shipbuilding, ocean sciences and the environment. "Deutsche Seeschiffahrt" is available on a subscription basis for EUR 60.50 at abo.deutsche-seeschiffahrt.de

Die Publikationen des VDR VDR publications

Die „Deutsche Seeschiffahrt“ ist das publizistische Flaggschiff des VDR – mehrfach ausgezeichnet mit dem renommierten ICMA Award. Bildungs- und Ausbildungsthemen sind ein weiterer Schwerpunkt VDR's editorial flagship "Deutsche Seeschiffahrt" is a several-times prize-winner of the prestigious ICMA Award. A further focus lies on education and training aspects

Qualifizierten Nachwuchs anwerben

Auf über 100 Berufsmessen und Informationsveranstaltungen jährlich werben VDR-Mitarbeiter Nachwuchs für Karrieren in der Seeschifffahrt an. Mit einem neuen Messestand und verschiedenen Broschüren informiert der Verband über die Ausbildungswege an Bord und an Land. Auch im Internet können sich Interessierte ein ausführliches Bild über Jobs in der Seeschifffahrt machen: www.ich-fahr-zur-see.de



Attracting young talent

VDR employees attend over 100 job fairs and events each year to attract young talent to careers in the shipping industry. The association uses a new booth and a variety of brochures to provide information on careers at sea and ashore. A website provides additional information on jobs in merchant shipping. www.ich-fahr-zur-see.de



Bilden und Bebildern

Der Fotokalender im Panorama-Format und das Fachbuch „See-Schiff-Ladung“ geben emotionale und fachliche Einblicke in die Welt der Schifffahrt.

Facts and photos

The photo calendar in panorama format and the reference manual "See-Schiff-Ladung" provide emotional and expert glimpses into the world of shipping shipping.



Präsidium und Geschäftsführung The Presidential Committee and Management

Die Mitgliederversammlung, das höchste Gremium des Verbandes, wählt den Verwaltungsrat und das Präsidium. Politik und Positionen des VDR werden dort bestimmt. Die Geschäftsführung steuert die laufenden Geschäfte des Verbandes. **The VDR Members' Assembly, the association's highest body, elects both Board of Directors and Presidential Committee that determine policies and positions of the VDR. The Management controls the association's day-to-day business operations**

Das Präsidium

The Presidential Committee



Michael Behrendt,
Präsident/President,
Hapag-Lloyd AG, Hamburg



Rörd Braren
Reederei Rörd Braren,
Kollmar



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



Alfred Hartmann
Hartmann AG,
Leer



Frank Leonhardt
Leonhardt & Blumberg,
Hamburg



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



Ralf Nagel
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied/
Chief Executive Officer, VDR, Hamburg

Die Geschäftsführung

The Management



Dr. Dirk Max Johns
Geschäftsführer/Managing Director
VDR, Hamburg

Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer/Managing Director
VDR, Hamburg



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 Schifffahrts GmbH,
Haren

DR. HERMANN J. KLEIN,
E.R. Schifffahrt GmbH & Cie.
KG, Hamburg

THORSTEN MACKENTHUN
(bis März/until March 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 OLTSMANN,
Schifffahrtsgesellschaft
Oltsmann mbH & Co. KG, Stade

HELMUT PONATH,
NSB Niederelbe Schifffahrts-
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/since August 2013)
Bremer Bereederungs-
gesellschaft mbH & Co. KG,
Bremen

Der Verwaltungsrat The Board of Directors

Die Kommissionen The Commissions

**BERUFSBILDUNGS-
KOMMISSION** VOCATIONAL
TRAINING COMMISSION
Rörd Braren
Reederei Rörd Braren,
Kollmar

**FINANZ- UND
STEUER-KOMMISSION**
FINANCE AND TAX
COMMISSION
Markus Hempel
Norddeutsche Reederei H.
Schuldt GmbH & Co. KG,
Hamburg

**KOMMISSION FÜR
BETRIEBSWIRTSCHAFT**
BUSINESS MANAGEMENT
COMMISSION
NN

**KOMMISSION FÜR FÄHR-
UND FAHRGASTSCHIFFFAHRT**
FERRY AND PASSENGER
SHIPPING COMMISSION
Axel Meynköhn
Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH,
Wyk auf Föhr

Dr. Bernhard Brons
(Stellvertreter/Vice Chairman)
Aktien-Gesellschaft „Ems“,
Emden

**KOMMISSION FÜR
KOMMUNIKATION**
COMMUNICATIONS
COMMISSION

Eva Graumann
Hamburg Südamerikanische
Dampfschiffahrts-
Gesellschaft KG, Hamburg

**KOMMISSION FÜR KÜSTEN-
SCHIFFFAHRT** COASTAL
SHIPPING COMMISSION

Bernd Becker
Bernd Becker Shipmanage-
ment GmbH & Co. KG, Jork

**KOMMISSION FÜR
LINIENFAHRT** LINER
TRANSPORT COMMISSION

Ulrich Kranich
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**KOMMISSION
FÜR TANKFAHRT**
TANKER TRANSPORT
COMMISSION

Christian Suhr
Christian F. Ahrenkiel
GmbH & Co. KG, Hamburg

**KOMMISSION FÜR
TRAMPFAHRT** TRAMP
STEAMER COMMISSION
NN

**KOMMISSION
FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT**
TOWING COMMISSION
Jan-Wilhelm Schuchmann
Bugsier-, Reederei- und
Bergungs-Gesellschaft mbH &
Co. KG, Hamburg

**NAUTISCH-TECHNISCHE
KOMMISSION**

NAUTICAL AND
TECHNICAL COMMISSION
Frank Leonhardt
Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

**RECHTS- UND
VERSICHERUNGS-
KOMMISSION** LEGAL AND
INSURANCE COMMISSION

Robert Lorenz-Meyer
Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

SOZIAL-KOMMISSION SOCIAL
SECURITY COMMISSION
Arnold Lipinski
Hapag-Lloyd AG, Hamburg



Daten und Fakten Facts and figures

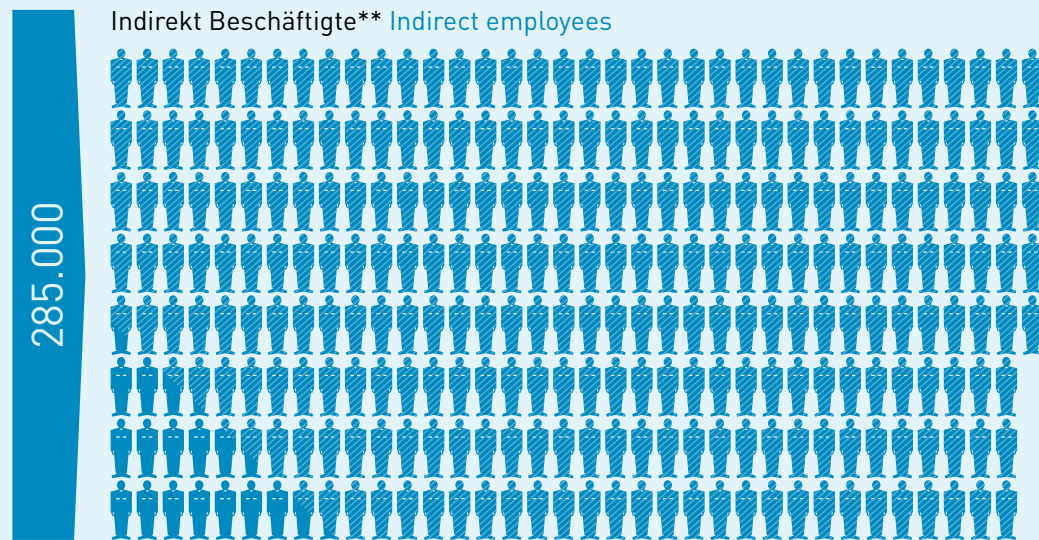
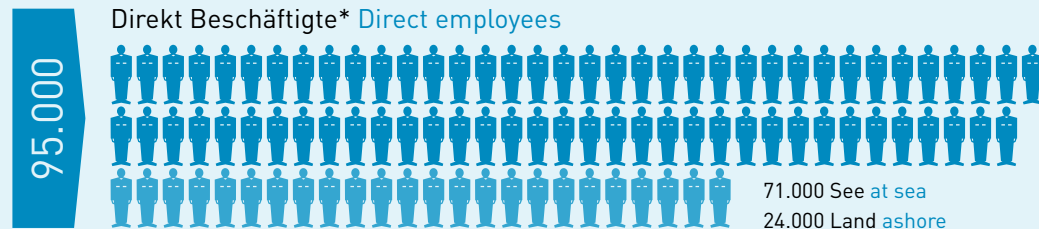
Die deutsche Seeschifffahrt gehört weiterhin zu den leistungsfähigsten Handelsflotten der Welt
German shipping still belongs to the best performing merchant fleets worldwide

Alle Zahlen vom 31.12.2013, wenn nicht gesondert ausgewiesen All numbers as per 31.12.2013 if not indicated separately

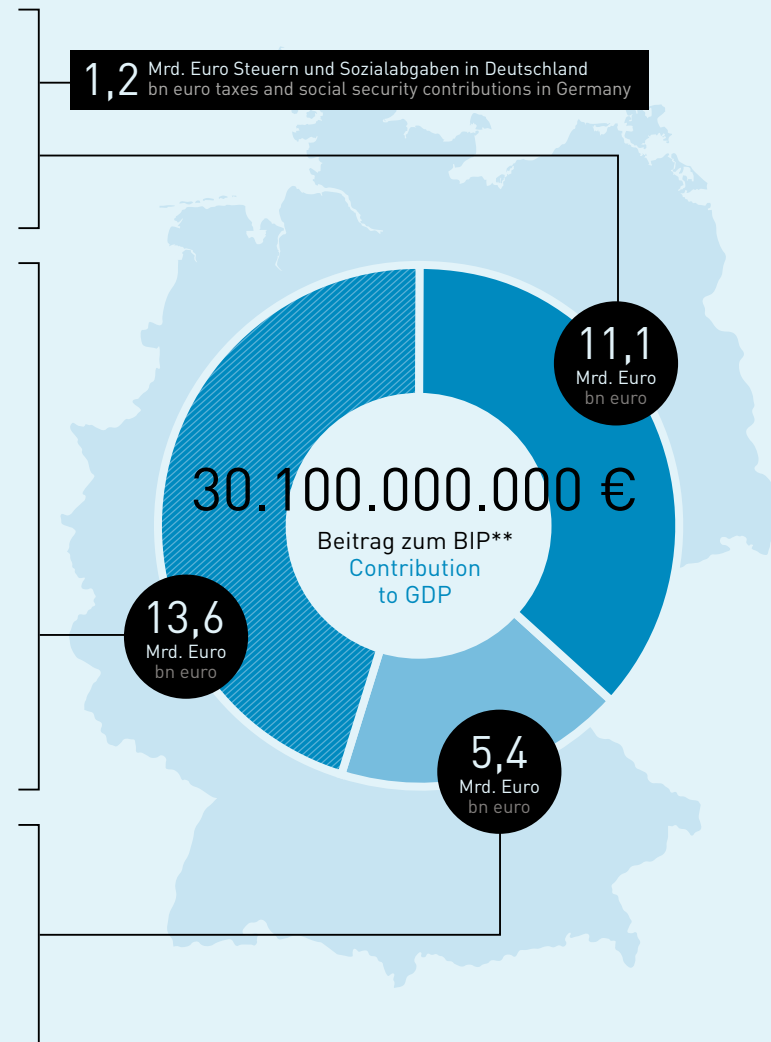


Volkswirtschaftliche Effekte der deutschen Seeschifffahrt **Economic effects of German shipping**

Deutsche Reedereien sichern mehr als 480.000 Arbeitsplätze und tragen über 30 Mrd. Euro zur Wertschöpfung bei
 German shipping companies provide more than 480,000 jobs and contribute over 30bn Euro to the added value



* in Deutschland in Germany ** in Deutschland und Europa in Germany and Europe



Quelle Source: Oxford Economics, 2012

Schiffstypen der deutschen Handelsflotte Ship types of the German merchant fleet

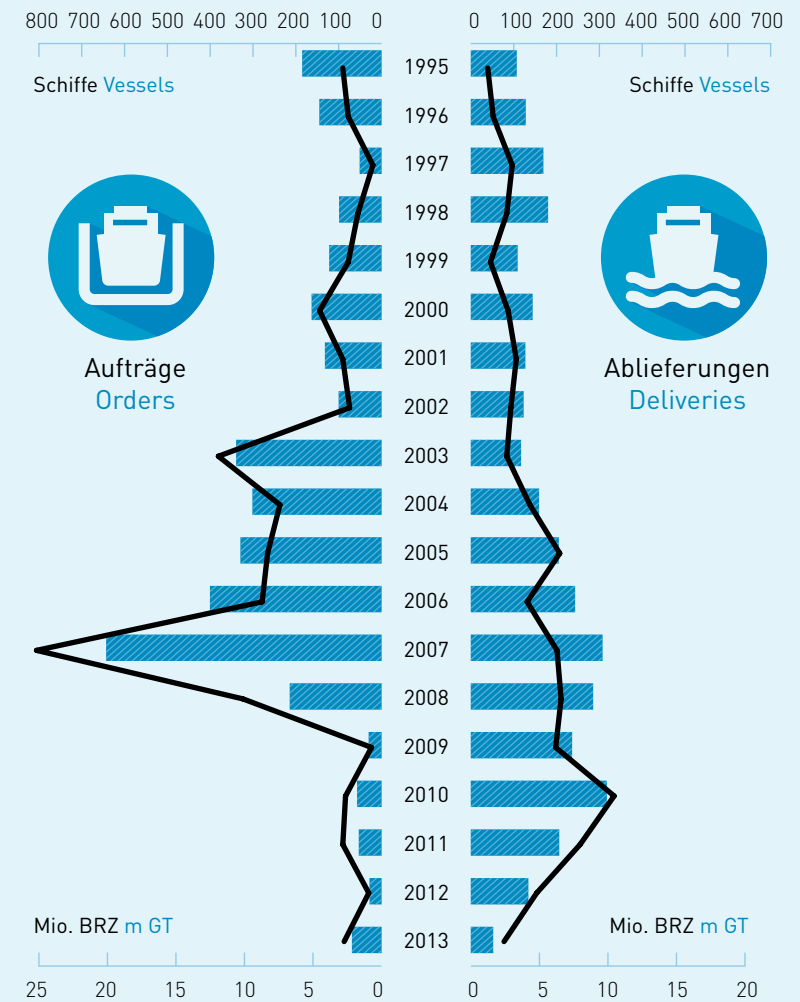
Der Transport von Containern ist Schwerpunkt der Schifffahrt in Deutschland, gefolgt von Massengutfrachtern und Mineralöltankern. Container transport is a major part of shipping in Germany followed by Dry Bulk and Crude Oil.

SCHIFFSTYP SHIP TYPE	SCHIFFE NO.	1.000 BRZ 1,000 GT	1.000 TDW 1,000 DWT	BRZ-ANTEIL GT SHARE
PASSAGIERSCHIFFE PASSENGER				
Kreuzfahrtschiffe Passenger Cruise	23	965	89	1,1 %
Andere Fahrgastschiffe Passenger	79	27	4	0,0 %
Sportangelfahrzeuge u.a. Others	10	1	1	0,0 %
Insgesamt Total	112	993	94	1,1 %
TROCKENFRACHTER DRY CARGO				
Eisenbahnfähren Rail Vehicles Carrier	4	90	18	0,1 %
Andere Fähren Passenger/Ro/Ro Cargo	27	288	65	0,3 %
Ro/Ro-Schiffe Ro/Ro	33	749	278	0,9 %
Stückgutfrachter General Cargo	922	6.685	8.926	7,7 %
Kühlschiffe Refrigerated Cargo	42	416	437	0,5 %
Containerschiffe Container	1.543	50.650	59.537	58,6 %
Bohrinselversorgungsschiffe Offshore Supply Vessels	23	55	68	0,1 %
Leichterträgerschiffe Barge Carrier	2	45	44	0,1 %
Massengutfrachter Bulk Dry	369	13.883	24.869	16,1 %
Insgesamt Total	2.965	72.861	94.242	84,4 %
TANKER TANKER				
Mineralöltanker Crude Oil	252	9.894	17.464	11,5 %
Bunkerboote Bunker barge	5	1	2	0,0 %
Gastanker Gas	53	1.138	1.315	1,3 %
Chemikalien- und übrige Tanker Chemical and others	90	1.471	2.368	1,7 %
Insgesamt Total	400	12.504	21.149	14,5 %
Deutsche Handelsschiffe insgesamt Total of the German merchant fleet	3.477	86.358	115.485	100 %

Quelle: BSH/VDR, jew. zum 31.12.; Schiffe über 100 BRZ Source: BSH/VDR, 31.12. resp.; vessels over 100 GT

Neubauaktivitäten deutscher Reeder Newbuilding activities by German shipowners

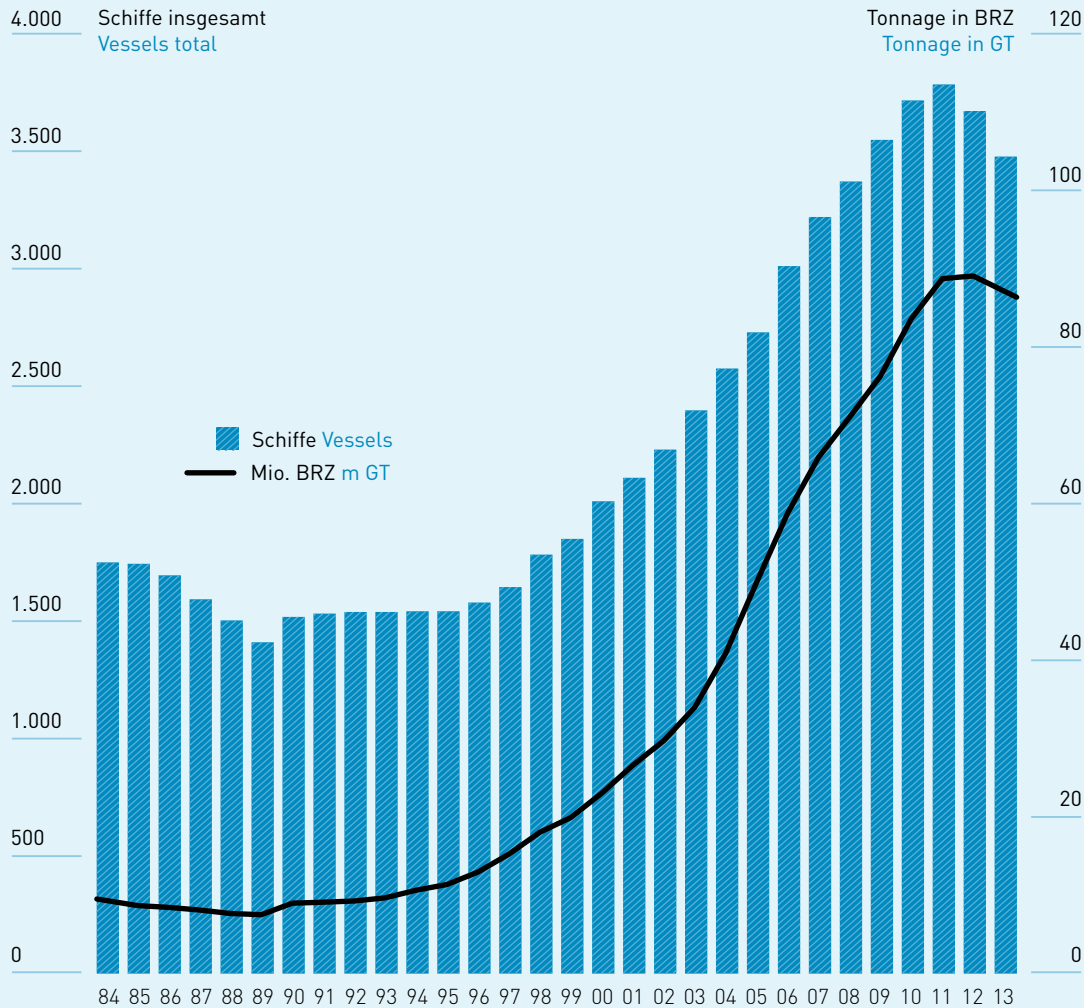
■ Schiffe Vessels — Mio. BRZ m GT



Quelle Source: VDR/IHS Fairplay

Entwicklung der deutschen Handelsflotte Development in the German merchant fleet

Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ
Vessels with more than 1,000 GT



Quelle: BSH/VDR, jew. zum 31.12.; ab 1990 einschl. der in Mecklenburg-Vorpommern registrierten Handelsschiffe
Source: BSH/VDR, 31.12. resp.; as per 1990, including the merchant fleet registered in Mecklenburg-Vorpommern

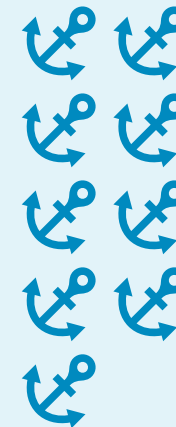
Durchschnittsalter der Handelsflotte Average age of the merchant fleet

Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ
Vessels with more than 1,000 GT



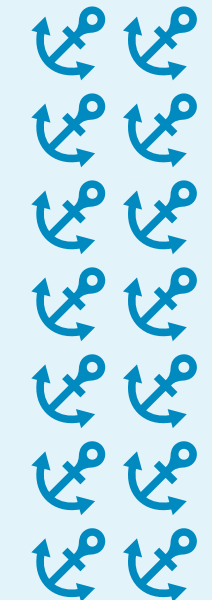
Deutsche Handelsflotte
German merchant fleet

9 Jahre
Years



Welthandelsflotte
World merchant fleet

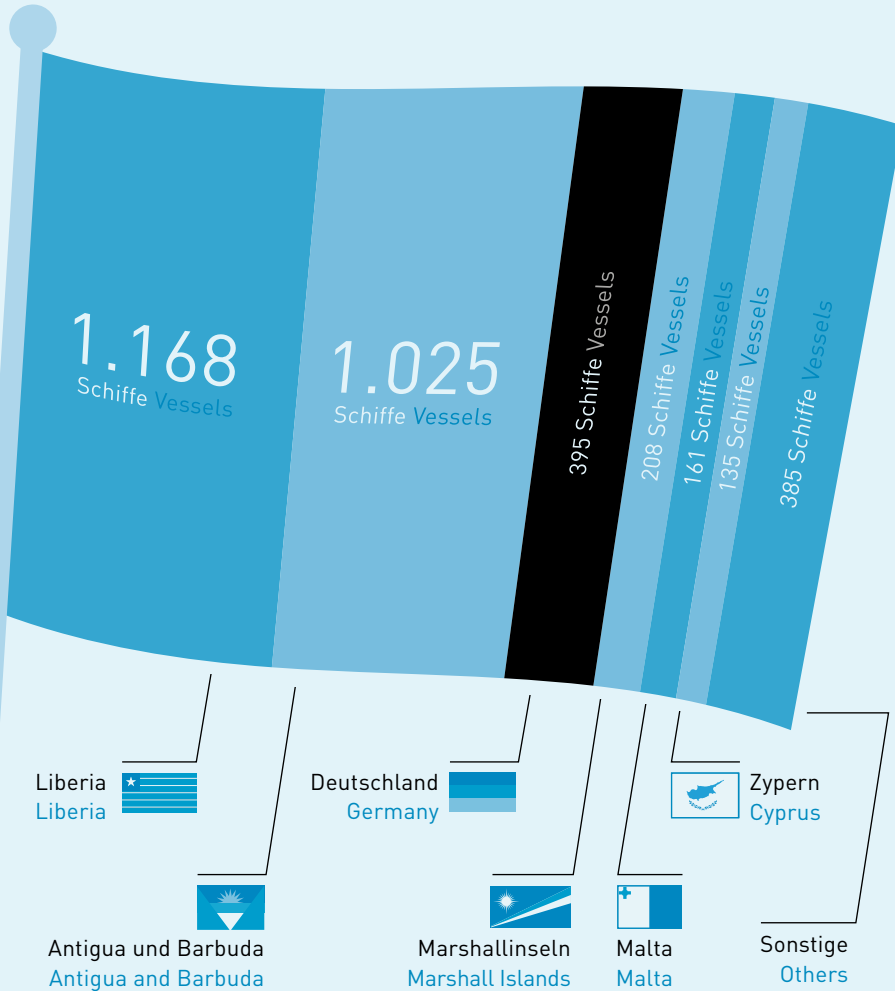
14 Jahre
Years



Quelle Source: IHS Fairplay/VDR

Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte Flag structure in the German merchant fleet

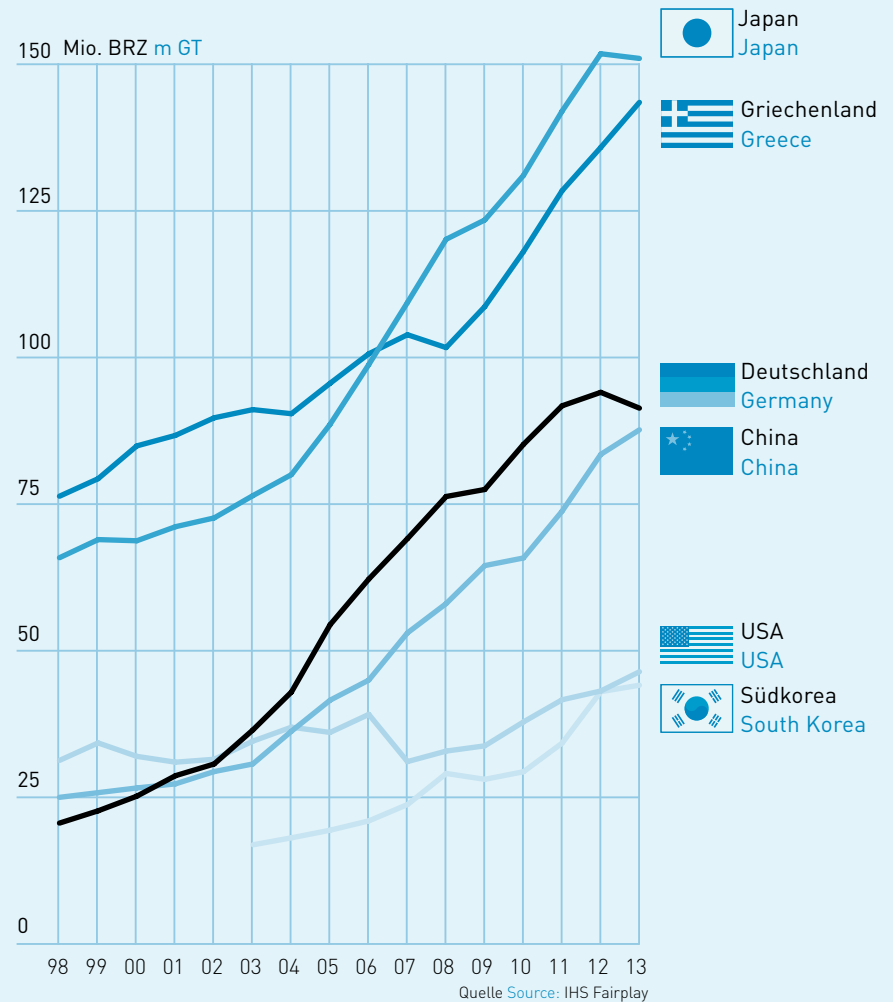
Deutsche Reeder nutzen Qualitätsflaggen, die auf der weißen Liste der Hafenstaatkontrollen geführt werden
German shipowners use quality flags that are included on to the white list of port state controls



Quelle Source: BSH/IHS Fairplay/VDR

Führende Handelsflotten nach Nationalität des Eigners Leading merchant fleets by owner's nationality

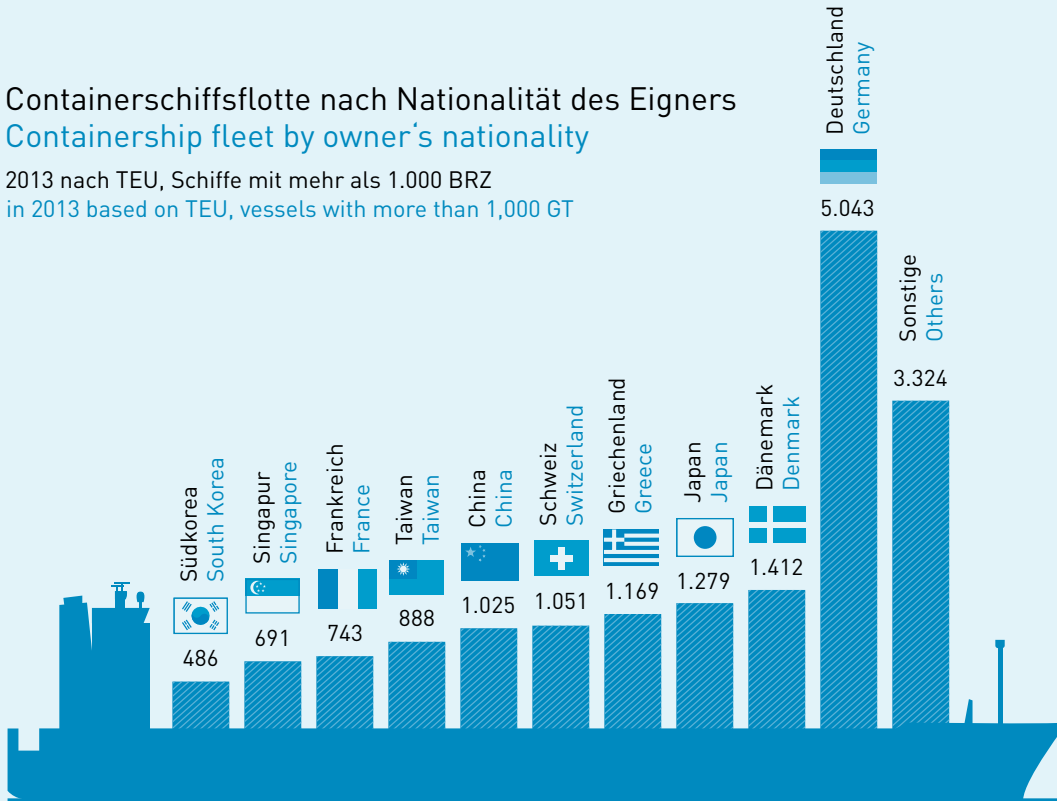
Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ
Vessels with more than 1,000 GT



Quelle Source: IHS Fairplay

Containerschiffsflotte nach Nationalität des Eigners Containership fleet by owner's nationality

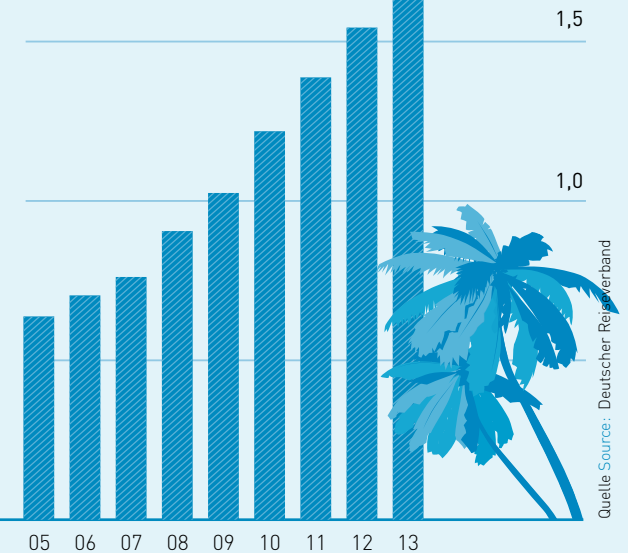
2013 nach TEU, Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ
in 2013 based on TEU, vessels with more than 1,000 GT



Quelle: IHS Fairplay, jew. zum 31.12. Source: IHS Fairplay, 31.12. resp.

Entwicklung des deutschen Kreuzfahrtmarktes Growth of the German cruise industry

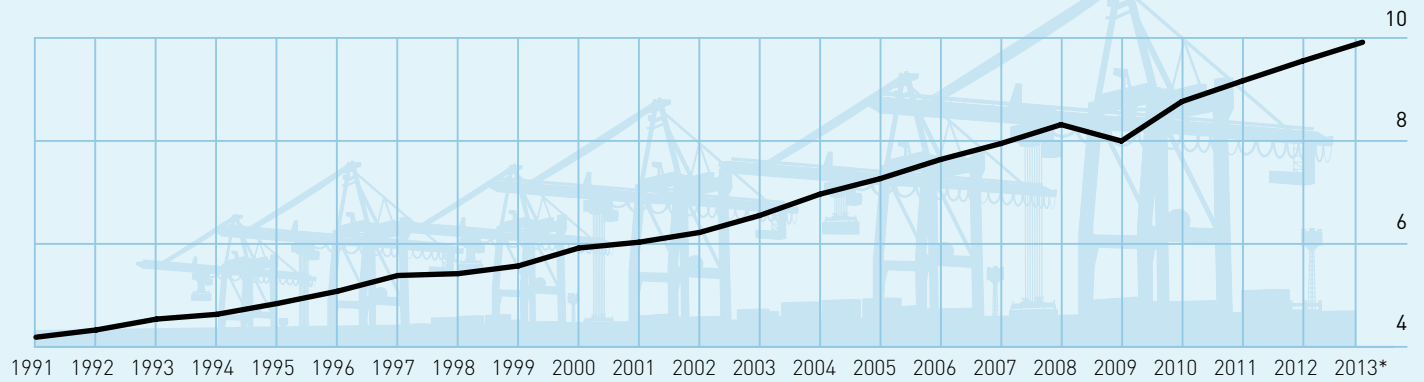
in Mio. Passagieren
in m passengers



Quelle Source: Deutscher Reiseverband

Entwicklung des seewärtigen Handels Increase in seaborne trade

in Mrd. Tonnen
in bn tonnes

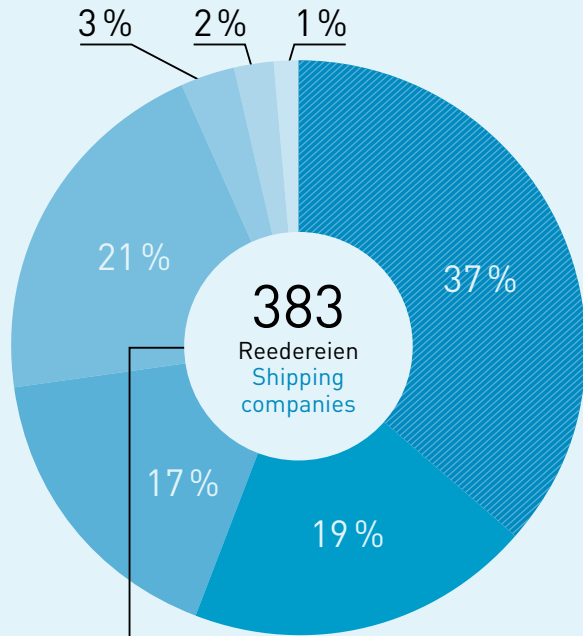


* Schätzung Estimate

Quelle: IHS Fairplay/ISL, jew. zum 31.12.; nur Handelsschiffe
Source: IHS Fairplay/ISL, 31.12. resp.; only merchant vessels

Klein- und mittelständige Reedereistruktur Corporate structure in maritime SMEs

nach Flottengröße (gerundet)
according to fleet size (rounded)



3.477

Schiffe insgesamt
Vessels in total

Quelle Source: BSH/VDR

Flottengrößen (Schiffe)
Fleet sizes (vessels)

- 0-1
- 2-4
- 5-9
- 10-29
- 30-49
- 50-69
- >70

Besatzungsmitglieder in der deutschen Seeschifffahrt Seafarers in German shipping

Nur in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Employees subject to the German social security system only



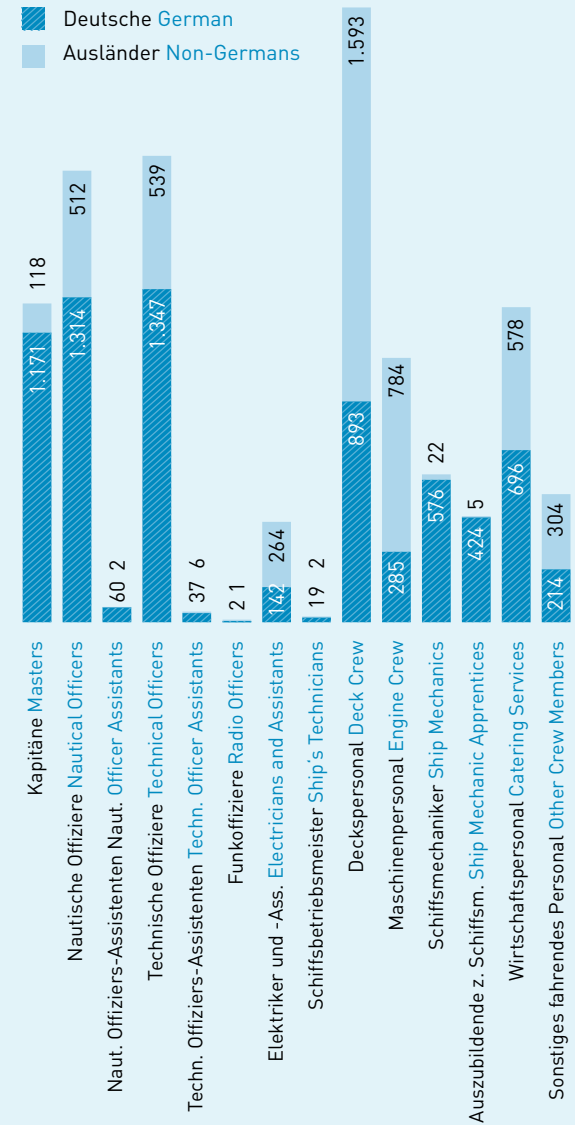
7.180

Deutsche Beschäftigte
German employees



4.730

Ausländische Beschäftigte
Foreign employees



Quelle Source: Knappschaft-Bahn-See

Reedereistandorte in Deutschland Shipping companies in Germany

Die 383 Schifffahrtsunternehmen verteilen sich vor allem auf die norddeutschen Küstenländer
 The 383 shipping companies are mainly spread over the North-German coastal regions



Quelle Source: VDR

Daten & Fakten online Facts & Figures online



Die VDR-Datenbank mit
 Informationen zur deutschen
 Seeschifffahrt finden Sie auf:
 Visit the VDR database

for information about German shipping at:

www.reederverband.de



Impressum Imprint

Herausgeber/Publisher: Verband Deutscher Reeder e.V., Burchardstraße 24, 20095 Hamburg, www.reederverband.de, vdri@reederverband.de **Redaktion/Editor:** Dr. Dirk Max Johns, Christof Schwaner **Autor/Author:** Christof Schwaner **Übersetzung/Translation:** Andreas Kühner **Lektorat/Proof Reading:** Astrid Schwarz (D) [transmit-Deutschland \(E\)](mailto:transmit-Deutschland@t-online.de)
Gestaltung/Design: Lohrengel Mediendesign, Hamburg **Bildbearbeitung/Picture Editing:** Lohrengel Mediendesign **Druck/Printing:** optimal media **ISSN:** 1866-7295

Photo Credits: Seite/Page 1/2/4/3: Christoph Papsch; Seite/Page 7: Hapag-Lloyd; Seite/Page 8: Engel & Gielen; Seite/Page 10: ILO; Seite/Page 11: Hapag-Lloyd; Seite/Page 12: Hasenpusch; Seite/Page 14: AIDA Cruises; Seite/Page 15: Hartmann; Seite/Page 16: goldenangel/Stockphoto.com; Seite/Page 18: Hamburg Süd; Seite/Page 19 Friedberg - Fotolia; Seite/Page 20: Engel & Gielen; Seite/Page 21: Hasenpusch; Seite/Page 22: Dr. Dirk Max Johns; Seite/Page 23: Hasenpusch; Seite/Page 24: Creativenature1 | Dreamstime.com; Seite/Page 26: thesis303 - Fotolia.com; Seite/Page 27: Dr. Dirk Max Johns, Havariekommando; Seite/Page 28: EU Naval Force, Leonhardt; Seite/Page 30: Nikola Hofmann; SOS-Kinderdorf; Seite/Page 35: Fotolia - fotomine/Dmitriy Rumyantsev

