

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

SEPTEMBER 2013

**VDR** Verband Deutscher Reeder

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



C13703



SEEARBEITSRECHT

## Der Mensch im Mittelpunkt

14

INTERVIEW

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas über fairen Wettbewerb und maritimen Umweltschutz

22

FINANZIERUNG

Simon Madej über neue Geschäftsmodelle

36

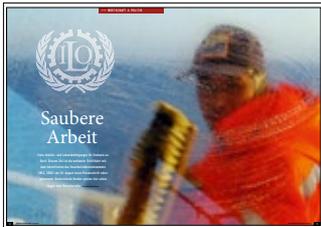
LEICHTMATROSE

Schiffsmaskottchen Fred auf großer Fahrt

48

ANZEIGE

## Von sauberer Arbeit, fairem Wettbewerb und kompakten Fakten



Ein Meilenstein für die Rechte der Seeleute in aller Welt: **Die Maritime Labour Convention (MLC)** ist am 20. August in Kraft getreten. Deutschland hat sie (als 47. Staat) ratifiziert und mit dem neuen Seearbeitsrecht umgesetzt. Die Konvention regelt Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord. Und weil die Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrollen überprüft werden, kann sich ihnen niemand entziehen. Deshalb befördert die MLC zugleich den fairen Wettbewerb unter den Schifffahrtsnationen – mit Sozialdumping jedenfalls ist kein Staat mehr zu machen, wie unsere Titelgeschichte zeigt (ab Seite 14).



Faire Wettbewerbsbedingungen sind auch **EU-Verkehrskommissar Siim Kallas** ein besonderes Anliegen: Im Interview erläutert der Este, wie er Europas Häfen voranbringen will, wie wichtig globale Regelungen in Sachen maritimer Umweltschutz sind und warum er an LNG als Schiffsbrennstoff glaubt (ab Seite 22).

Viele Fans hat auch Fred: Das Plüschtier ist **seit drei Jahren als Schiffsmaskottchen** an Bord unzähliger Schiffe unterwegs und erlebt dabei die tollsten Sachen (ab Seite 48).

Alle Jahre wieder: Unten finden Sie die **„Daten der deutschen Seeschifffahrt“** – ein kompakter Überblick über die Branche. Auch dabei wünsche ich: anregende Lektüre!

Dr. Dirk Max Johns, Chefredakteur

Sollten hier die „Daten der deutschen Seeschifffahrt 2013“ fehlen, können Sie Ihr Exemplar beim VDR anfordern:

**Verband Deutscher Reeder**  
Claudia Ebeling  
Esplanade 6  
20354 Hamburg

oder einfach per Mail an  
[ebeling@reederverband.de](mailto:ebeling@reederverband.de)

# Inhalt 09/2013



## ... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**  
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**  
Namen und Nachrichten  
aus der maritimen Wirtschaft

**9 KOMMENTAR**  
von Ralf Nagel

**10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen

▶ **14 SEEARBEITSRECHT**  
Das Seearbeitsübereinkommen MLC ist in Kraft – ein Meilenstein für die sozialen Rechte der Seeleute in aller Welt

▶ **22 INTERVIEW**  
EU-Verkehrskommissar Siim Kallas über fairen Wettbewerb und maritimen Umweltschutz

**26 ENGAGEMENT**  
Maßnahme gegen Piraterie: Der VDR fördert ein Ausbildungszentrum in Dschibuti

**28 SICHERHEIT**  
Paris MoU: Bemerkenswerte Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen

**30 SEERECHT**  
Die IFLOS-Summer Academy: Treffpunkt der High Potentials aus aller Welt

## ... LOGISTIK & FINANZEN

**32 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen

**34 STANDORT**  
Flusskreuzfahrtschiffe und mehr:  
Rostock findet seine maritime Rolle

▶ **36 SCHIFFSFINANZIERUNG I**  
Interview: Simon Madej von HSH Corporate Finance zu aktuellen Markttrends

**39 JUBILÄUM**  
Die World Maritime University  
in Malmö wird 30

... LOGISTIK & FINANZEN

- 40 SCHIFFSFINANZIERUNG II**  
Paradigmenwechsel bei der Schiffs-  
bewertung; Fondsmeldungen
- 42 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 44 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 46 MELDUNGEN**  
Neues aus der Umwelt
- ▶ **48 SCHIFFSMASKOTTCHEN**  
Weltenbummler: Seit drei Jahren ist  
Plüschtier Fred auf großer Fahrt
- 54 SERIE I: AUSRÜSTER**  
Navigation 4.0: Intelligente  
Brückentechnologie von Kongsberg
- 58 SERIE II**  
Maritime Museen, Teil 10: das Marstal  
Maritime Museum in Dänemark
- 60 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**  
Hermann Martin, Leiter der  
Wasserschutzpolizeischule
- 63 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	64
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	66
IMPRESSUM	62

36



48



54







## Windspiele im Wasser

Das Spiel des Lichts auf dem Wasser kann Fotografen und Künstlern ungeahnte Details und Nuancen offenbaren. Das gilt auch für den Blick aus dem Weltraum auf die Erde. Das Spektroradiometer an Bord des NASA-Satelliten „Terra“ hatte hier Mitte Juni die Kanarischen Inseln im Visier. Der Atlantik hat infolge des Sonnenschimmers größtenteils eine silbrige oder milchige Farbe. Sonnenlicht wird von der Meeresoberfläche direkt zum Bildrechner des Satelliten reflektiert und zeigt aufschlussreiche Details der Wasseroberfläche oder Strömungen, die sonst nicht erkennbar wären – etwa gewellte, windsackähnliche Schwänze, die vom Südwesten jeder der Inseln abgehen.

Die Muster sind wahrscheinlich Folge von Winden, die die Wasseroberfläche an verschiedenen Stellen aufrauen oder glätten. In der Gegend herrschen Winde von Nordost vor. Die felsigen Vulkaninseln schaffen hier offenbar eine Art Windschatten. Nach Erfahrung von Seeleuten blasen Winde auf der Lee-Seite der Kanaren oft in die entgegengesetzte Richtung der vorherrschenden Winde.

Foto: NASA

## Aug. Bolten



Wieder einen hochkarätigen Job in der Schifffahrtsbranche hat **Thorsten Mackenthun**. Vom 1. September an ist er neben Ole Kraft Geschäftsführer bei der Hamburger Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, die

sich in siebter Generation in Privatbesitz befindet. Gerhard Binder und Dr. Johann Killinger sind als Mehrheitsgesellschafter Geschäftsführer der übergeordneten Bolten Holding. Der erfahrene Schifffahrtsmanager Mackenthun, der zu den Mitbegründern der Bremer Hanseatic Lloyd-Gruppe zählte und mehrere Jahre dem Bremer Rhederverein vorstand, folgt auf Michael Say, der aus der Geschäftsführung ausgeschieden ist.

## Hafen Rotterdam



Neuer Präsident und CEO der Port of Rotterdam Authority wird Anfang 2014 **Allard Castelein**. Castelein, Jahrgang 1958, kommt von Shell, wo er seit mehr als 25 Jahren tätig ist und unter anderem in Rotterdam, London

sowie im Mittleren und Fernen Osten eingesetzt war. Aktuell ist er Vice President Environment. Der Vertrag von Casteleins Vorgänger Hans Smits (63), neun Jahre CEO des größten Hafens Europas, läuft zum Jahresende aus.

## Kühne Logistics University



Neuer Präsident der privaten Kühne Logistics University in Hamburg wird **Prof. Thomas Strothotte**. Der 53-Jährige war von 2009 bis März 2013 Rektor der Universität Regensburg und bekleidete zuvor die gleiche

Funktion an der Uni Rostock. Strothotte hat in Vancouver Physik und Informatik studiert und 1984 in Montreal promoviert. 1990 wurde er als Professor für Interaktive Systeme an die Berliner FU berufen. Strothotte ist Nachfolger von Gründungspräsident Dr. Wolfgang Peiner. Der

frühere Hamburger Finanzsenator war bereits Anfang 2012 ausgeschieden.

## Hochschule Wismar



Das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern hat **Dr. Meike Quas** zur neuen Kanzlerin der Hochschule Wismar ernannt. Sie bringt Expertise aus verschiedenen leitenden Tätigkeiten

an der Universitätsmedizin Göttingen mit – zuletzt als Leiterin des Geschäftsbereichs Forschung und Allgemeine Akademische Angelegenheiten. In Wismar übernimmt sie die zentrale Verwaltung mit den Bereichen Haushalt, Personal, Recht und Liegenschaften.

## Seemannspastorat



Der Hamburger **Matthias Ristau** wird neuer Seemannspastor der Nordkirche. Im Oktober tritt der 44-Jährige die Nachfolge von Pastorin Heike Spiegelberg an. Als Seemannspastor ist Ristau für die seelsorgerische

Begleitung von Seeleuten und ihren Familien zuständig. „Die Welt der Seefahrt ist sehr spannend, und ich freue mich auf die Begegnungen mit vielen verschiedenen Kulturen und Religionen“, so Ristau. Zu seinen Aufgaben zählt die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen der Arbeitswelt der Seeleute und der Leitung der Nordkirche. Ristau hat in Hamburg und Ostberlin Theologie studiert und arbeitete nach dem Examen für zwei Jahre beim Ökumenischen Bibelzentrum in Brasilien mit. Zuletzt war er seit 2009 Pastor an der Sozialkirche St. Matthäus in Kiel.

## EUNAVFOR



Nachfolger des Portugiesischen Commodore Jorge Novo Palma als Task-Force Commander der EU Naval Force Somalia Operation Atalanta wird **Commodore Peter Lenseink**. Damit steht

der Marineverband bis Dezember unter niederländischer Führung. Die Schiffe der multinationalen Task-Force sind Bestandteil der Anti-Piraterie-Mission am Horn von Afrika.

## Deutsche Marine



Neuer Stellvertreter des Inspektors der Marine, Vizeadmiral Axel Schimpf, wird Vizeadmiral **Andreas Krause**. Sein Vorgänger, Vizeadmiral Heinrich Lange, wechselt als Abteilungsleiter Führung Streitkräfte zum Bundesministerium der Verteidigung. Krause, Jahrgang 1956, ist Diplompädagoge und ehemaliger U-Boot-Kommandant. Zuletzt war er stellvertretender Befehlshaber des Allied Maritime Command in Neapel.

## Förderpreis



**VERLEIHUNG: Konteradmiral a.D. Hoch, Preisträgerin Anne Kunze, Ministerpräsident Stephan Weil.**

**Anne Kunze** ist die Preisträgerin des ersten Förderpreises des Nautischen Vereins Wilhelmshaven-Jade. Sie erhielt im Rahmen des 34. Deutschen Seeschiffahrtstages den mit 1.000 EUR dotierten Förderpreis. Kunze ist 26 Jahre alt und Studentin im Studiengang Mechatronik mit der Studienrichtung Meerestechnik an der Jade Hochschule Wilhelmshaven-Oldenburg-Elsfleth. Ihre Studienzeit hat sie durch Praktika u.a. bei der Fassmer Werft und ein Austauschjahr in den USA angereichert.

IN EIGENER SACHE

## Der VDR zieht um

Ab dem **1. Oktober 2013** lautet die Adresse des Verbandes:

**Burchardstraße 24  
20095 Hamburg**

00002 4400000  
0000000000000000 00



Foto: Engel & Gielen/VDR

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied des  
Verbands Deutscher Reeder*

## Yes we can: Die Schifffahrt schafft soziale Fakten

Der 20. August 2013 wird zu Recht als eines der wichtigsten Daten in die Schifffahrtsgeschichte eingehen. Die Schifffahrt zeigt der Welt, dass es möglich ist, globale soziale Standards zu setzen. Die Branche setzt damit ein wichtiges Zeichen, dass internationale Zusammenarbeit auch im sozialen Bereich möglich ist. Die Schifffahrt zeigt, dass selbst komplexe Verhandlungen zwischen Regierungen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern aus über 180 Staaten zu einem gemeinsam getragenen Ergebnis führen können, das ein maximaler gemeinsamer Nenner ist.

Das Seearbeitsübereinkommen verlangt den Reedern viel ab. Die Bürokratie nimmt zu, der Aufwand der Umstellung von Verträgen ist hoch. Betriebsabläufe und Schiffskonstruktionen müssen geändert werden. Dennoch haben die Reeder das Übereinkommen maßgeblich vorangetrieben, geprägt und tragen es vollständig mit. Mit etwas Stolz kann der VDR für sich reklamieren, als internationaler Verhandlungsführer zu den Vätern der Konvention zu gehören.

Der Schritt, den die Reeder mit der Maritime Labour Convention zusammen mit den Seeleuten gehen, ist groß. Er zeigt, dass die Wirtschaft in der Lage ist, progressiven Wandel zu initiieren, zu gestalten und umzusetzen. Das kann sie aber nicht alleine tun. Einseitige Selbstverpflichtungen haben ihre Berechtigung im gesellschaftlichen Miteinander. Große Veränderungen aber müssen gesellschaftlich getragen werden. Sie müssen in den Institutionen fundiert sein, die dazu demokratisch und international legitimiert sind. Für die Maritime Labour Convention war dies die Internationale Arbeitsorganisation ILO in Genf. Der Erfolg, die Durchschlagskraft und die Vision der Maritime Labour Convention zeigen auch, dass andere Ziele – ganz egal ob im Umwelt-, Klima- oder Tierschutz – nur in den legitimierten Gremien wirksam vorangetrieben werden können.

Wichtig ist jetzt, dass die Maritime Labour Convention nicht von Kontrolleuren der Hafenstaaten missbraucht wird, um einen schnellen Dollar zu erpressen. Wenn die Konvention aber erfüllt, was sie verspricht, nämlich soziale Gerechtigkeit für eine Million Seeleute zu schaffen, dann tut sie auf der globalen Bühne etwas für den sozialen Frieden. Dann wäre die ILO eine würdige Kandidatin für eine hohe internationale Auszeichnung.

# Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

## Finanzstarke Reeder investieren in den Standort Deutschland



**PARTNER:** E.R. Capital Holding-CEO Nicholas Teller (l.) und Ian Beveridge, CEO der Schulte Group, wollen gemeinsam Investments schultern.

Die beiden Hamburger Unternehmen E.R. Capital Holding und Schulte Group haben das Gemeinschaftsunternehmen Quayside Maritime Partners (QMP) für Schiffsinvestments gegründet.

Beide Partner stellen signifikantes Eigenkapital zur Verfügung, um die aktuellen Marktchancen gezielt zu nutzen, ein Portfolio von Schiffen zu attraktiven Preisen zu erwerben und in einer Markterholungsphase zu einem angemessenen Wert zu verkaufen. Die Kooperation von Bernhard Schulte Shipma-

agement und der Reederei E.R. Schifffahrt gewährleistet eine umfassende Expertise bei allen maritimen Dienstleistungen.

„Zusammengerechnet managen die beiden Unternehmen heute eine Flotte von rund 800 Schiffen und beschäftigen über 20.000 Seeleute weltweit. Die Verbindung ermöglicht Quayside Maritime Partners einen optimierten technischen und kommerziellen Betrieb sämtlicher Schiffstypen, von Container- und Massengutschiffen über Tanker bis zu Plattformversorgern und Ankerziehschleppern“,

sagt Ian Beveridge, CEO der Schulte Group. Das erste bereits angebundene Schiff ist ein Panamax-Containerschiff.

„QMP profitiert von dem umfassenden internationalen Netzwerk der Gründerunternehmen und den vielen Kontakten zu Linienreedereien, Fremd- und Eigenkapitalgebern. Nach dem Aufbau eines Initialportfolios können sich auch weitere interessierte Investoren an der Quayside Maritime Partners beteiligen“, betont Nicholas Teller, CEO der E.R. Capital Holding. [www.er-capital.com](http://www.er-capital.com)

Fotos: E.R. Schifffahrt, Hasenpusch (2), VDR

## Pionier „Peleus“

Die „Peleus“ der Wessels Reederei hat als erstes Schiff vom Germanischen Lloyd (GL) das Klassenzeichen Environmental Passport-Operation (EP-Operation) erhalten.

Das Klassenzeichen EP-Operation ist das Ergebnis eines Pilotprojekts der Reedereien Wessels, Hartmann und TT-Line mit dem GL. Hintergrund sind Bestrebungen der EU, in Zukunft einen verpflichtenden Monitoring-Reporting-Verification-Prozess für wesentliche Emissionen von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen, vorzuschreiben. Das Monitoring und Reporting erfolgen auf Basis von verpflichtender



**ZERTIFIKATSÜBERGABE:** Martin Köpke, Dr. Jörg Lampe (GL), Michael Eulrich und Gerd Wessels (Wessels Reederei) (v.l.n.r.).

und allgemein gebräuchlicher Borddokumentation, wie beispielsweise Noon Report oder Logbücher. Zusätzliche Messsysteme sind daher nicht erforderlich. [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)

Foto: GL Group

## Neuer Schiffsmakler startet

Die Neugründung Ernst Russ Shipbroker hat zum 1. August den Betrieb aufgenommen.

In dem Unternehmen wurden die Befrachtungsaktivitäten mehrerer Reedereien gebündelt: von Peter Döhle die Containertonnage bis 1.400 TEU, von Ernst Russ u.a. Schwergut- und Mehrzweck-Tonnage, Dry Cargo- und Bulk-Chartering bis Capesize sowie die Befrachtung aller Ernst-Russ-eigenen Schiffe, von Stüwe & Co. Containerschiffe bis 3.000 TEU und Dry-Cargo. Die Gründung des Unternehmens war im Mai angekündigt worden, nun sei „eine der größten Fusionen in der Schiffsmaklerbranche abgeschlossen“, hieß es. [www.russbroker.de](http://www.russbroker.de)

## Zwei Schiffe für Hansa Heavy Lift

Durch die Übernahme weiterer zwei Schiffe hat die Hamburger Reederei Hansa Heavy Lift ihre Flotte auf 22 Schiffe erweitert.

Die sogenannten „F-Typen“ stammen aus dem Bestand einer nicht genannten anderen Reederei. Die Spezialschiffe fahren künftig unter den Namen „HHL Elbe“ und „HHL Tyne“. Insgesamt verfügt das auf Schwergut- und Projektladung spezialisierte Unternehmen mittlerweile über 22 Schiffe. Langfristig strebe man weiterhin eine größere Flotte an,



**AUSBAU:** Die HHL-Flotte wächst.

heißt es aus dem Hansa Heavy Lift-Management. Außerdem übernimmt HHL ein Schwergutschiff der Amber-Klasse in Langzeitcharter („HHL Everest“). [www.hansaheavylift.com](http://www.hansaheavylift.com)

Foto: HHL

## NSB-Schiffe retten Seeleute aus Bangladesch

Zwei Containerschiffe der Reederei NSB haben in einer viertägigen Search and Rescue Operation unter schwierigsten Wetterverhältnissen Seeleute der havarierten „MV Hope“ aus Seenot gerettet.

Fünf Seeleuten aus Bangladesch konnte die Besatzung der „Buxmoon“ das Leben retten. Nach etwa 12-stündiger Suche nach weiteren Vermissten setzte die „Buxmoon“ ihre Reise

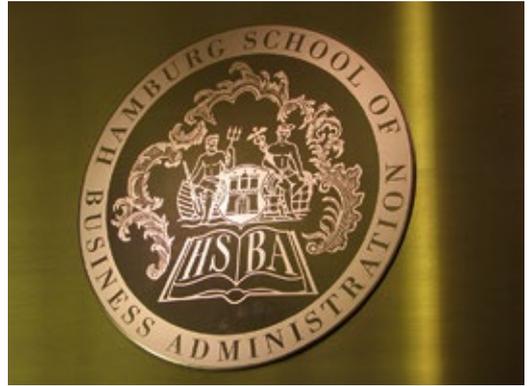


nach Chittagong fort. Ein weiteres Schiff der Reederei NSB, die „MV Buxlagoon“, übernahm die Search and Rescue Operation vor Ort. Im Verlauf der weiteren dreitägigen Suche wurden weitere vier Seeleute der „Hope“ gerettet. [www.reederei-nsb.com](http://www.reederei-nsb.com)

**SICHERHEIT:** Wind, Regen und starker Wellengang erschwerten den Rettungseinsatz in der Straße von Malakka.



Fotos: NSB



**HSBA: Erste Adresse für betriebswirtschaftliche Studiengänge mit maritimem Bezug.**

### Berufsbegleitend studieren

Fürs berufsbegleitende Shipping-Studium an der HSBA sind noch Plätze für 2013 frei.

Schnellentschlossene können sich am **9. September** in einer Online-Infoveranstaltung über den berufsbegleitenden MBA-Studiengang Shipping mit Start im Herbst 2013 informieren. Von 18 bis 19.30 Uhr stellen der Leiter des Studiengangs, Prof. Orestis Schinas, sowie Mitarbeiter der HSBA Studieninhalte vor und beantworten Fragen zur Bewerbung und Zulassung. Der englischsprachige Studiengang Shipping führt in 24 Monaten zum MBA-Abschluss. In der Fast-Track-Variante kann der Studiengang in zwölf Monaten studiert werden.

Bestandteil des Studiums sind auch Seminare und Case Studies in London, Dubai und Athen/Piräus. Das berufsbegleitende Studium bietet Mitarbeitern aus der maritimen Wirtschaft die Möglichkeit, weitere branchenspezifische Qualifikationen auf akademischem Niveau zu erwerben und sich auf künftige Führungsaufgaben vorzubereiten. Gleichzeitig bleiben sie in ihr Unternehmen integriert. Infos und Link zur Onlineveranstaltung: [www.hsba.de](http://www.hsba.de)

Foto: HSBA

ANZEIGE



**KRAN:** MacGregor zieht Hatlapa an Land.

## Hatlapa wird finnisch

**Der Winden-Spezialist Hatlapa wird Teil der finnischen MacGregor-Gruppe.**

Die Firma aus Uetersen existiert seit 1919 und machte zuletzt mit 585 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von rund 120 Mio. Euro. MacGregor ist Teil von Cargotec und vor allem für Luken- deckel bekannt. Durch die Akquisition wird das Unternehmen zu einem der weltweit führenden Windenhersteller. „Gemeinsam werden wir ein sehr starkes Team bilden“, so MacGregor-Präsident Mikael Mäkinen. [www.cargotec.com](http://www.cargotec.com)

Foto: Cargotec

## Sicherheit gefragt



**REDE:** Bundespräsident Gauck würdigte die Rolle der Schifffahrt.

**Der 34. Deutsche Seeschiffahrtstag in Wilhelmshaven (Motto: „Sicherer Kurs für die Schifffahrt“) endet mit Forderungen an die Politik.**

Ein sicherer Kurs bedeute nicht nur Safety – also Sicherheit vor Überfällen und anderen Gefahren –, sondern auch die Sicherheit einer Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftszweiges Seeschifffahrt unter der Berücksichtigung aller technologischen und ökonomischen Bedingungen. Das gelinge nur, wenn kontinuierlich der Dialog von Wirtschaft und Politik gesucht werde. An der Veranstaltung mit Bundespräsident Gauck nahmen zahlreiche Reeder, darunter die VDR-Präsidenten Roerd Braren und Frank Leonhardt sowie das geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, teil.

Foto: Medienhaus Jade/Weser



**„CHICAGO EXPRESS“:** Niedrige Frachtraten und hohe Bunkerpreise bereiten nach wie vor Sorgen.

## Hapag Lloyd: schwarze Zahlen im 2. Quartal

**Hapag-Lloyd ist im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres in die schwarzen Zahlen zurückgekehrt.**

Von April bis Juni 2013 erreichte das Unternehmen ein positives Konzernergebnis von 20,9 (Vorjahr -7,3) Mio. Euro. Das operative Ergebnis lag mit 66,7 Mio. Euro sogar mehr als doppelt so hoch wie der Vorjahreswert (30,8 Mio. Euro). Grund waren trotz einer aufgrund des scharfen Wettbewerbs unbefriedigenden Ratensituation vor allem deutliche Kosteneinsparungen sowie ein leichter Rückgang des

Bunkerverbrauchspreises. Die Brennstoffkosten lagen mit durchschnittlich 622 USD/Tonne zwar unter dem Vorjahreswert (694 USD/Tonne), jedoch immer noch dreimal so hoch wie Anfang 2009.

Die durchschnittliche Frachtrate fiel mit 1.499 USD/TEU niedriger aus als im Vorjahr (1.594 USD/TEU). „Ratenerhöhungen sind unverzichtbar, um wieder zu einer vernünftigen Ergebnissituation für die Linienreedereien zurückzukehren“, sagte Michael Behrendt, Vorsitzender des Vorstandes von Hapag-Lloyd. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)

Foto: Hapag-Lloyd



**VORBILD:** Auch der SEEMP soll die Energieeffizienz von Schiffen optimieren helfen.

## Über 600 SEEMP Statements of Compliance

**Für mehr als 20 Reedereien hat der Germanische Lloyd (GL) bis dato weit über 600 SEEMP Statements of Compliance ausgestellt.**

Seit Januar 2013 sind alle Neubauten und existierenden Schiffe über 400 BRZ gemäß erweitertem MARPOL Annex VI verpflichtet, einen schiffs-

spezifischen Managementplan für die Energieeffizienz (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) an Bord mitzuführen. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach dem zugehörigen Zertifikat über dessen erfolgreiche Implementierung bei einer Flotte. Der GL bietet den Service seit 2012 an.

Foto: Pauloresende | Dreamstime.com

## Zertifizierung der Sicherheitsdienste läuft

**Auch auf Druck der deutschen Reeder hat kürzlich das Zulassungsverfahren für den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord begonnen. Ziel ist es, den Schutz unter deutscher Flagge fahrender Schiffe vor Piraten zu verbessern.**

Ab 1. Dezember dürfen auf Schiffen unter deutscher Flagge nur noch Sicherheitsunternehmen tätig sein, die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassen sind. Seit Ende Juni können private Sicherheitsdienste dort eine Zulassung für den bewaffneten Schutz deutscher Handelsschiffe beantragen. Bis Ende Juli hatte rund ein Dutzend Firmen einen Antrag gestellt, so die zuständige BAFA-Referatsleiterin. Sie rechnet insgesamt mit gut 40 Interessen-

ten – insbesondere auch aus Großbritannien und den USA, wo Unternehmen traditionell Sicherheitsdienstleistungen auf Schiffen anbieten. Ende August hat das BAFA in Frankfurt eine Informationsveranstaltung zum Thema ausgerichtet.

An Bord müssen die Sicherheitsleute allerdings ohne schwere Waffen auskommen, Kriegswaffen sind tabu. Die seien aber meist auch gar nicht nötig, so VDR-Sprecher Christof Lauer: Noch nie sei ein Schiff mit Sicherheitsleuten an Bord aufgebracht worden – die Piraten drehten beim kleinsten Anzeichen von Widerstand bei. Den Reedern ist es wichtig, dass sie zum Starttermin im Dezember eine ausreichende Liste von geeigneten Dienstleistern zur Auswahl haben. [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

## 200 Mio. GT mit Klasse ABS

**ABS (American Bureau of Shipping) hat die 200 Millionen-GT-Grenze bei der betreuten Tonnage überschritten.**

Insgesamt fahren derzeit knapp 12.000 Schiffe unter 105 verschiedenen Flaggen mit ABS-Klasse. Bei Frachter-Neubauten hat die US-Klassifikationsgesellschaft mittlerweile einen Marktanteil von 21 Prozent. Deutschland zählt ABS zu den Top-Märkten. Von Hamburg aus wird Nord-europa betreut. [www.eagle.org](http://www.eagle.org)



**ERFOLG:** ABS-Boss Christopher J. Wiernicki.

Foto: ABS

## Fondsschiffe verkauft

**Im 1. Halbjahr 2013 haben die deutschen Schiffsfonds 100 Schiffe verkauft.**

2012 waren es nach Angaben des Analyseunternehmens Deutsche Fondsresearch insgesamt nur 86. Damit haben mehr Schiffe als zuvor einen neuen Eigentümer gefunden. Erfreulich ist dabei, dass ein Teil der Schiffe weiterhin vom Standort Deutschland aus be-reedert wird. [www.deutsche-fondsresearch.de](http://www.deutsche-fondsresearch.de)

**SCHUTZ:** Der Einsatz von Marineeinheiten kann künftig durch private Sicherheitsteams flankiert werden.



Foto: US Navy

ANZEIGE



# Saubere Arbeit

Faire Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute an Bord: Diesem Ziel ist die weltweite Schifffahrt mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens (MLC, 2006) am 20. August einen Riesenschritt näher gekommen. Deutschlands Reeder spielen hier schon länger eine Vorreiterrolle. Text: Hanns-Stefan Grosch





**TOLERANZ:** Die kulturelle Vielfalt an Bord ist für die Seeleute zugleich Bereicherung und Herausforderung. In der Regel funktioniert das Miteinander gut.

**R**und 65.000 Handelsschiffe sind weltweit unterwegs: Die Dimensionen sind teilweise gewaltig, die Technik wird immer moderner, die Antriebe werden immer umweltfreundlicher – doch ohne ihn geht es immer noch nicht: den Menschen. 1,2 Millionen Seeleute arbeiten an Bord, vom Oiler bis zum Elektriker, vom Koch bis zum Chieff, vom Schiffsmee-

chaniker bis zum Kapitän. Und ein jeder hat seine spezifischen Aufgaben an Bord, die einen reibungslosen und sicheren Transport der Güter auf See gewährleisten. Die Seeleute tragen Verantwortung für Schiff und Ladung und sind damit Garanten für den weltweiten Warenaustausch.

Doch anders als in Deutschland wurden nicht überall auf der Welt die

Arbeitgeber auch der Verantwortung ihren Mitarbeitern gegenüber gerecht. Um Arbeitnehmer vor menschenunwürdigen Zuständen zu schützen, setzt sich die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) seit Jahren für einheitliche Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord ein. Jetzt ist der Durchbruch da: Am 20. August ist das Seearbeitsübereinkommen (Mariti-

## Die Bilder der Titelgeschichte: Ausstellung „Seeleute“

Fotos, die interessante Menschen zeigen, faszinieren uns besonders. Solche Motive sind es auch, die derzeit im Kehdinger Küstenschiffahrts-Museum ausgestellt sind. 28 Fotografien von Seeleuten auf Frachtschiffen – bei der Arbeit an Deck, in der Kombüse, auf der Brücke oder in ihrer Freizeit. Jene Menschen, die täglich dafür sorgen, dass die globalen Warenströme fließen, und die

monatelang nur an Bord leben. Die Aufnahmen, mit denen auch unsere Titelgeschichte bebildert ist, hat der Autor und Fotograf Bernd Ellerbrock gemacht.

Entstanden sind sie im Rahmen seiner zahlreichen Reisereportagen. Ellerbrock, ehemaliger Leiter der Haushaltsabteilung im niedersächsischen Finanzministerium, hat vor einigen Jahren seine Leidenschaft fürs Foto-

grafieren und Schreiben über Frachtreisen entdeckt. „Früher war ich für die Finanzierung des JadeWeserPorts zuständig. Da haben mir die Leute von der Hafengewerkschaft gesagt, ich solle doch mal mitfahren, damit ich ein Gespür für das Projekt bekomme.“ Mittlerweile hat er seinen sicheren Behördenjob für seine Leidenschaft an den Nagel gehängt. „Auf meinen Reisen habe

ich auch immer den Kontakt zu den Beschäftigten an Bord gesucht“, berichtet Ellerbrock.

Seine Fotografien zeigen Seeleute aus vielen Nationen – darunter Polen, Russen, Litauer, Ukrainer, Deutsche, Filipinos, Cap Verdianer und Schweden –, die als Crew auf den Schiffen meist monatelang miteinander auskommen müssen. „Und sie sind wirklich so wie auf den Bil-

# Seeschifffahrt

Sicherheitsstandards  
SOLAS

Umweltstandards  
MARPOL

Ausbildungsstandards  
STCW

Sozialstandards  
MLC

Foto: International Labour Organization/Crozet M.



**EINSATZ:** Cleopatra Doumbia-Henry, Direktorin der Internationalen Arbeitsorganisation ILO, hatte an der vierten Säule des Internationalen Regelwerks für die Seeschifffahrt maßgeblichen Anteil.

me Labour Convention, MLC 2006) der ILO in Kraft getreten – ein Meilenstein für die Seeleute weltweit. „Das Seearbeitsübereinkommen beruht auf 37 bisherigen Einzelübereinkommen und Empfehlungen und fasst sie zu einem einzigen, rechtlich bindenden Regelkanon zusammen“, sagt Cleopatra Doumbia-Henry, Leiterin der Abteilung Internationale Arbeitsstandards bei der ILO.

Zusammen mit ihren ILO-Kollegen und Vertretern der Reeder- und Seeleuteverbände – der VDR hatte hier federführend auf Arbeitgeberseite verhandelt – war sie seit 2000 an dem MLC-Prozess betei-

ligt und hatte entscheidenden Anteil an der Entwicklung. Insbesondere die zentralen Bestimmungen in Artikel IV („Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute“) verleihen der MLC laut Doumbia-Henry den Rang einer „Grundrechtecharta der Seeleute“. Der Artikel besagt:

- Alle Seeleute haben das Recht auf einen sicheren und gefahrlosen Arbeitsplatz, der den Sicherheitsnormen entspricht.
- Alle Seeleute haben ein Recht auf angemessene Beschäftigungsbedingungen.
- Alle Seeleute haben ein Recht auf menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.

- Alle Seeleute haben ein Recht auf Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Maßnahmen etc.

## Vier Säulen der Schifffahrt

Mit dem Seearbeitsübereinkommen der ILO gelten weltweit einheitliche Standards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen – und zwar unabhängig von der Flagge, die ein Schiff führt. Der Verband Deutscher Reeder begrüßt das Inkrafttreten ausdrücklich: „Das Seearbeitsübereinkommen ist ein wichtiger Riegel gegen Sozialdumping“, sagt VDR-Präsident Michael Behrendt. Das →



**AUSSTELLUNG:** Museumsleiter Volker von Barga mit dem Fotografen Bernd Ellerbrock vor dem Küstenschifffahrtsmuseum.

dem: rau, aber herzlich.“ Und wie schafft Ellerbrock es, die Besatzungsmitglieder vor die Kamera zu bekommen? „Viele – vor allem die Filipinos – haben sich gern in Positur gestellt“, bei anderen habe es „einiger Überredungskünste“ bedurft.

Eine Auswahl seiner Bilder ist noch bis zum 17. November im Kehdinger Küstenschifffahrts-Museum zu sehen. Motto: „Seeleute

– Wer sind die Menschen auf den Schiffen?“

### Informationen

Kehdinger Küstenschifffahrts-Museum  
Unterm Deich 7, 21737 Wischhafen;

ÖFFNUNGSZEITEN: samstags, sonn- und feiertags 10 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr, bis 30. September täglich außer montags.

EINTRITT: Erwachsene 3 Euro, ermäßigt: 1 Euro;  
[www.kuestenschifffahrtsmuseum.de](http://www.kuestenschifffahrtsmuseum.de)



**UNTERHALTUNG:** Alle Schiffe müssen Freizeiteinrichtungen vorweisen.



**KOMMUNIKATION:** Für Beschwerden stehen Vertrauenspersonen zur Verfügung.



**PERSPEKTIVE:** Die MLC regelt Arbeits- und Ruhezeiten verbindlich.



**KOMBÜSE:** Für die Küche gelten besonders strenge Hygienevorschriften.



**KONTROLLE:** In den Häfen wird die Einhaltung der Konvention überprüft.

Das Seearbeitsübereinkommen ist ein wichtiger Riegel gegen Sozialdumping. Es stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder, die viele Punkte heute schon erfüllen.

Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR)





**ARBEITSBEDINGUNGEN:** Auf deutschen Schiffen entsprechen die Standards schon in weiten Teilen den neuen MLC-Anforderungen.

→ Übereinkommen verankert zahlreiche verbindliche Standards, zum Beispiel für die Arbeits- und Ruhezeiten, zur medizinischen Betreuung an Bord und an Land sowie für die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute. Auch Schiffe unter Flaggen von Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Standards nicht entziehen, sobald sie Häfen von Unterzeichnerstaaten anlaufen. Fallen bei den Hafenstaatkontrollen Verstöße gegen die Konvention auf, drohen harte Sanktionen von Geldbußen bis zum Festhalten des Schiffes.

„Das Übereinkommen stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reederei, die viele Punkte schon erfüllen“, betont Behrendt. Ein Beispiel: Bereits in der Ver-

gangenheit war auf Schiffen deutscher Reederei die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall gesichert. Auf Schiffen anderer Provenienz kam es vor, dass Seeleute, die krank wurden, von Bord gehen und auf eigene Kosten z.B. auf die Philippinen zurückfliegen mussten.

Mit dem MLC tritt die vierte Säule zum internationalen Schifffahrtsregelwerk hinzu. Daneben stehen das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL) und das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW). „Damit ist die

Seeschifffahrt die weltweit einzige Branche, die über ein so dichtes und wirksames Regelwerk verfügt“, so Behrendt.

### Die deutschen Regeln

Deutschland hat bereits im Vorfeld gesetzgeberisch reagiert: Seit Anfang August gilt das neue Seearbeitsgesetz, das den internationalen Anforderungen entspricht. Es löst das alte Seemannsgesetz ab, das seit 1957 Bestand hatte. Zeitgleich traten sechs Rechtsverordnungen in Kraft. Neu geregelt werden dabei etwa die Inhalte des Heuervertrages (Arbeitsvertrag für Seeleute), regelmäßige Heuerzahlungen, bezahlter jährlicher Mindesturlaub, Arbeits- und Ruhezeiten, Unterkunft, Verpflegung, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie →



**SICHERHEIT:** Arbeitsschutzkleidung mit Helm und Handschuhen ist für die meisten Arbeiten an Bord obligatorisch.

→ die medizinische Betreuung an Bord von Handelsschiffen. Profitieren werden 12.500 deutsche Seeleute. Wenn beispielsweise ein Seemann erkrankt, muss ihm der Reeder seine Heuer 16 Wochen lang weiterzahlen – das sind sechs Wochen länger als bisher, heißt es vonseiten der BG Verkehr. Außerdem können sich Seeleute direkt bei der Behörde beschweren, wenn gesetzliche Vorgaben an Bord nicht eingehalten werden. Überhaupt ist der Ablauf von Beschwerden neu geregelt (s. Grafik rechts).

„Wichtig ist vor allem, dass die Heuerverträge und das Beschwerdeverfahren den neuen Anforderungen entsprechen“,

sagt Christian Bubenzer, Jurist in der Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr, bei der künftig alle Aufgaben im Seearbeitsrecht gebündelt sind.

Für die Reeder bedeuten die Änderungen zunächst viel Arbeit. Dazu gehört etwa, alle Heuerverträge zu erneuern, weil die alten Heuerscheine nicht die vorgeschriebenen Mindestbestimmungen explizit enthalten (s. Kasten rechts). Trotzdem ist der VDR voll des Lobes: „Das Seearbeitsgesetz stärkt die Rechte der Seeleute an Bord. Wir begrüßen, dass der Bundestag damit die vierte Säule des internationalen Seeschiffverkehrsrechts in deutsches Recht umgesetzt hat“, sagt VDR-Präsident Behrendt. Die

Bundesrepublik Deutschland hat die MLC am 16. August 2013 ratifiziert.

### Strikte Kontrollen

Das Seearbeitsgesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen setzen alle Anforderungen aus dem internationalen Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht um.

Wichtig ist, dass die bereits bestehenden regelmäßigen Kontrollen auf deutschen und ausländischen Schiffen nun auch auf die Überwachung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder ausgeweitet werden. Es werden auch die Schiffe kontrolliert, die das inter-

Die weltweite Geltung und Überwachung des Seearbeitsübereinkommens wird dafür sorgen, dass der internationale Wettbewerb um Fracht und Passagiere nicht auf Kosten der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute ausgetragen wird.

Bundesarbeitsministerin Ursula von der Leyen



nationale Übereinkommen nicht ratifiziert haben. „Schiffe, deren Flaggenstaaten die MLC, 2006 noch nicht ratifiziert haben, können künftig nicht mit entgegenkommender Behandlung rechnen“, bestätigt ILO-Expertin Doumbia-Henry. Vor diesem Hintergrund führe die bloße Tatsache der Hafenstaatkontrollen dazu, dass Nicht-unterzeichnerländer und Reedereien, die in ein solches Land umflaggen, keinerlei Vorteile hätten. Der Druck auf die Reedereien, ihre international fahrenden Schiffe fit für das Übereinkommen zu machen, ist seit dem 20. August deutlich gestiegen.

Auch die Bundesregierung hebt die Vorteile der internationalen Regelung hervor: „Die weltweite Geltung und Überwachung des Seearbeitsübereinkommens wird dafür sorgen, dass der internationale Wettbewerb um Fracht und Passagiere nicht auf Kosten der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute ausgetragen wird. Das neue Seearbeitsgesetz leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Jetzt ist entscheidend, dass sich rasch möglichst viele weitere Staaten diesem internationalen Übereinkommen anschließen“, fordert Bundesarbeitsministerin Ursula von der Leyen.



**ANSPRECHPARTNER:** Mathias Günther ist bei Hamburg Süd für den MLC-Auditierungsprozess verantwortlich.

**ABSCHLUSS:**

Die „Santa Cruz“ war das letzte Hamburg Süd-Schiff, das vom Germanischen Lloyd MLC-auditiert wurde.

## Freizeiteinrichtungen und Vertrauenspersonen

**Bei Hamburg Süd sind derzeit alle reedereieigenen Schiffe nach den MLC-Vorschriften auditiert. Die Reederei zählt hier zu den Vorreitern.**

Ein erstes Probeaudit hat bereits Anfang März auf der „Cap Jackson“ in Santos stattgefunden. „In einigen Passagen der MLC sieht man deutlich den Einfluss der deutschen Gesetzgebung“, sagt Mathias Günther, Designated Person Ashore (DPA) der Hamburg Süd-Tochter Columbus Shipmanagement.

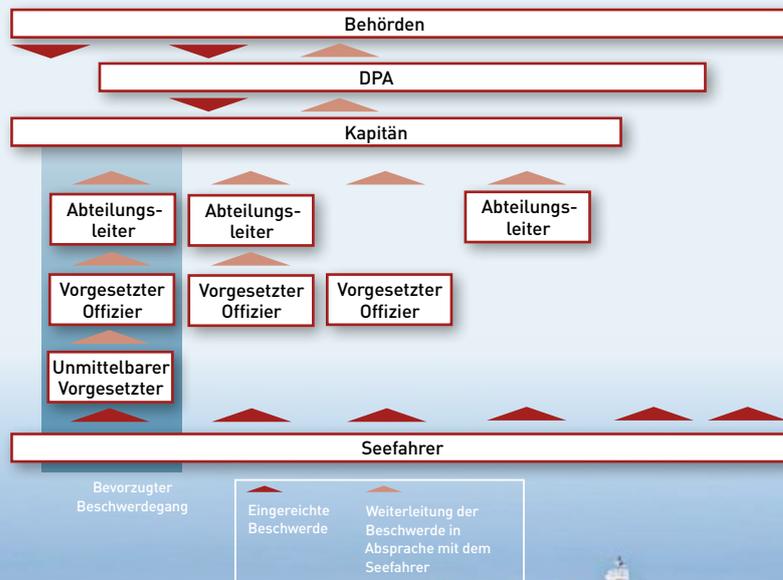
Viele Bedingungen, die im ILO-Abkommen verankert sind, seien von Hamburg Süd auch bislang schon umgesetzt worden. „Einige Dinge mussten wir nur entsprechend den MLC-Verfahrensanweisungen systematisieren und erstmals dokumentieren“, sagt Günthers Mitarbeiterin Eva-Maria Hippert. Ein Beispiel: „Das Abkommen verlangt für die Crew bestimmte Freizeiteinrichtungen an Bord. Davon gibt es auf unseren Schiffen sehr viele, wir hatten sie aber bislang nicht explizit aufgeführt.“

Aber es gibt für das Hamburg Süd-Team auch einige „Knackpunkte“ – etwa die Umstellung aller Arbeitsverträge,

das Beschwerdeverfahren und die Vermittlung von Seeleuten durch Crewing Agencies. „Die MLC fordert bei den Arbeitsverträgen die Einhaltung gewisser Standards, die bei Altverträgen nicht ausreichend geregelt waren. Deshalb haben die Rechtsabteilung der Hamburg Süd und die Personalabteilung Crewing gemeinsam die Verträge neu ausgearbeitet“, sagt Mathias Günther.

Auch das Beschwerdeverfahren ist jetzt stärker formalisiert (s. Grafik): „Natürlich durften sich unsere Seeleute auch bisher schon beschweren. Allerdings geschah das meistens per Mail an die Leitung des Crewings oder auch an mich. Künftig sind bestimmte Vorgehensweisen vorgeschrieben“, so Günther. So gibt es jetzt unter anderem einen standardisierten Beschwerdebogen. Außerdem ist die Einsetzung von Vertrauenspersonen an Bord und an Land verpflichtend. Das Beschwerdemanagement spielt bei den laufenden Audits eine wichtige Rolle. Deshalb wurden die Schiffsleitungen aufgefordert, die Besatzungen darüber besonders zu informieren. [www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)

Quelle: Hamburg Süd news





# „Hürden beseitigen, die den freien Handel behindern“

**Siim Kallas, EU-Kommissar für Verkehr und Vizepräsident der EU-Kommission, will Europas Häfen, die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und den Umweltschutz voranbringen.** Interview: Daniel Hosseus und Christof Lauer

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT:** Herr Kallas, Sie stammen aus Tallinn, einer jahrhundertalten Hafenstadt. Schärft dies ihren Blick für die Schifffahrt?

**SIIM KALLAS:** Als Teil der Hanse war Tallinn ein Ort für Kaufleute und Handel mit der ganzen Welt. Die Schifffahrt ist von Natur aus ein globales Geschäft – daraus erwachsen zugleich Vorteile und Herausforderungen. Noch heute sind die Häfen die Tore für den EU-Handel mit der übrigen Welt. Aber alle Verkehrsträger haben für sich jeweils bestimmte Vorteile. Daher ist es entscheidend, ihr Ineinandergreifen zu verbessern, um ein leistungsfähiges Transportsystem für Europa zu gewährleisten.

**DS:** Sie haben im Mai neue Vorschläge zur europäischen Hafenpolitik eingebracht, die nun in der gesamten maritimen Wirtschaft diskutiert werden. Was versprechen Sie sich davon?

**KALLAS:** Die Europäische Kommission hat die neue Initiative zur Verbesserung des Betriebs und der Hinterlandanbindungen der Seehäfen in der EU eingebracht. Die Vorschläge sollen die Hafenbetreiber in die Lage versetzen, ihre Dienste und Einrichtungen zu verbessern, und ihnen mehr finanzielle Autonomie verschaffen. Die neue Verordnung möchte einige wesentliche Grundsätze sicherstellen, nämlich die finanzielle Transparenz bei der Verwendung öffentlicher Mittel, faire Preise für Hafendienstleistungen durch Anbieter mit ausschließlichen Rechten, Transparenz bei der Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte und die Überwachung durch unabhän-

gige nationale Stellen, z.B. das Kartellamt, um Diskriminierung zu vermeiden. Wir erwarten uns davon leistungsfähigere Häfen und eine Marktdynamik, die den Seeverkehr und die Küstenschifffahrt in allen Seeregionen der EU fördert.

**DS:** Warum kamen Ihre Vorschläge erst zum Ende der Legislaturperiode?

**KALLAS:** Wir haben mit der Anhörung aller interessierten Stellen ab Ende 2011 begonnen. Es war ein langer Beteiligungs- und Diskussionsprozess. Der Vorschlag kommt zum richtigen Zeitpunkt: EU-Parlament und -Ministerrat haben sich soeben über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) und das Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facility“ geeinigt. Damit stehen von 2014 bis 2020 mehr als 23 Mrd. Euro zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Die Häfen und ihre Hinterlandanbindungen sind dabei eine der wichtigsten Prioritäten von TEN und Strukturfonds.

**DS:** Beim Warenverkehr innerhalb der EU muss die Schifffahrt hohen administrativen Aufwand – etwa beim Zoll – schultern, während der Gütertransport per Lkw und Bahn problemlos ist. Warum ist es so schwierig, den EU-Binnenmarkt auch aufs Wasser auszudehnen?

**KALLAS:** Im Kurzstreckenseeverkehr sind wir mit der Tatsache konfrontiert, dass die Hoheitsgewässer zugleich die Außengrenzen der EU sind. Dies führt dazu, dass auch Schiffe, die zwischen Häfen der EU verkehren, den Zollbereich der EU verlassen. Die transportierten Güter wer- →

## Siim Kallas

- geboren am 2. Oktober 1948 in Tallinn, Estland
- promovierter Volkswirt
- 1991 bis 1995 Präsident der estnischen Nationalbank, Außen- (bis 1996) und Finanzminister (bis 2002). anschließend Ministerpräsident (bis 2003)
- seit 1. Mai 2004 EU-Kommissar, u.a. für Wirtschaft und Währung sowie Verwaltung und Betrugsbekämpfung
- seit Februar 2010 Kommissar für Verkehr und Vizepräsident der EU-Kommission

## Die Häfen und ihre Anbindung genießen bei Programmen zur Verkehrsinfrastruktur Priorität.

SIIM KALLAS,  
EU-VERKEHRSKOMMISSAR

Regeln die besten Wege zu nutzen, um die Ziele zu erreichen. Die Zusammenarbeit zwischen Union und Mitgliedstaaten ist entscheidend und kann uns international nur stärken. Für mich gibt es keinen Wettbewerb zwischen EU-Kommission und IMO. Das persönliche Verhältnis zu Generalsekretär Sekimizu ist sehr offen und vertrauensvoll. Seeschifffahrt ist international und sollte auf globaler Ebene geregelt werden, wo immer es möglich ist. Daher arbeiten wir aktiv mit weltweiten Partnern und den Mitgliedern der IMO zusammen.

**DS: Wichtige internationale Rahmenbedingungen werden oft durch regionale Vorstöße – auch aus der EU – verzerrt und bisweilen sogar ausgehebelt. Wie zuversichtlich sind Sie etwa, dass man so beim Klimaschutz vorankommt?**

**KALLAS:** Ich bin fest davon überzeugt, dass die IMO das richtige Gremium ist, die Herausforderungen des Klimawandels für die Schifffahrt anzugehen. Für eine globale Industrie wie die Schifffahrt sind internationale Regeln immer die beste Lösung – nicht nur für gleiche Spielregeln weltweit, sondern auch, um globale Herausforderungen wie den Klimawandel effektiv anzugehen.

Die IMO hat bewiesen, dass sie konkrete Entscheidungen treffen kann: Die Einführung des Energy Efficiency Design Index für alle neuen Schiffe war die erste wirklich globale Klimaschutzmaßnahme. Und die IMO ruht sich nicht darauf aus. In vollem Gange sind die Diskussionen um eine bessere Erfassung der Schiffsemissionen, die weitere Verbesserung der Schiffseffizienz und – als langfristige Frage –, wel-

→ den somit zu Ex- bzw. Importgütern im Ausreise- und Bestimmungshafen. Zur Vereinfachung der oftmals sehr komplexen und zeitaufwendigen Zollformalitäten arbeitet die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten am „Blue Belt“-Projekt.

Wir haben im Juni Maßnahmen zur Vereinfachung des direkten Warenverkehrs für regelmäßige Verbindungen zwischen EU-Häfen vorgestellt. Da die meisten Containerschiffe jedoch gleichzeitig EU- und andere Güter befördern und Zwischenziele außerhalb der EU anlaufen, planen wir die Einführung eines sogenannten „eManifest“, das die bessere Verfolgung von EU-Gütern und für diese damit die Anwendung der vereinfachten Regelungen erlauben wird.

**DS: Die Schifffahrt steckt in einer Krise. Bei vielen neuen Auflagen – etwa zu Schiffssicherheit oder Umweltschutz – entsteht Nachrüstungsbedarf für Schiffe, die bereits in Fahrt sind. Was tut die Kommission, damit neue Auflagen auch ökonomisch umsetzbar sind?**

**KALLAS:** Wir arbeiten mit der Schifffahrtsindustrie und den Mitgliedstaaten an der Umsetzung eines Bündels von Maßnahmen, der sogenannten „Toolbox“. Ziel ist es, Umweltverträglichkeitsmaßnahmen zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Sektors zu erhalten bzw. zu stärken. Dazu gehören auch eine Reihe von finanziellen Fördermöglichkeiten auf europäischer und nationaler Ebene, wie sie z.B. Finnland kürzlich umgesetzt hat.

**DS: Wie kann die europäische Schifffahrt und wie können europäische Seeleute im internationalen Wettbewerb bestehen?**

**KALLAS:** Die europäische Schifffahrt hat in ihren Stärken (und auch Schwächen) viele Gemeinsamkeiten mit anderen global orientierten europäischen Industriezweigen. Wir können und wollen sicherlich keinen globalen Wettlauf um die geringsten Kosten durch Umsetzung niedrigster Standards gewinnen. Die europäische Schifffahrt besticht durch hohe Qualität und Sicherheit sowie flexible, kundenbezogene Dienstleistungen. Wir müssen dafür sorgen, dass die Rahmenbedingungen in Europa weitere Innovationen und Verbesserungen erlauben – ohne die Kostenschraube zu überdrehen –, und wollen eine weltweite Anwendung hoher Stan-

dards erreichen. Hier sind wir auf gutem Wege, auch durch unseren regelmäßigen Austausch mit den USA, China, Japan, Brasilien und anderen wichtigen Handels- und Schifffahrtsnationen. Die EU hält eine „State of the art“-Umsetzung von internationalen Abkommen für wesentlich, um die europäische Schifffahrtsindustrie zu fördern. Denn sie kann dazu beitragen, die europäischen Regeln für die Sicherheit auf See zu stärken – etwa indem sie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord verbessert, ohne die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie zu beeinflussen.

**DS: Was bedeutet das konkret?**

**KALLAS:** Zum Beispiel, dass die EU eine Vorreiterrolle bei der Anwendung der Maritime Labour Convention (MLC) übernommen hat. Sie ist am 20. August in Kraft getreten und bringt erhebliche Verbesserungen. Sie fördert anständige Lebens- und Arbeitsbedingungen für die Seeleute und einen gerechteren Wettbewerb der Reedereien weltweit. Über die Flaggenstaaten und Hafenstaatkontrollen werden die Regelungen Teil des EU-Rechts und helfen den sozialen Rechten aus der MLC so zur Durchsetzung. Für Hunderttausende Seeleute wird dadurch die effektive und einheitliche Umsetzung der Konvention nicht nur durch die Flaggenstaaten gewährleistet, sondern auf jedem der Schiffe, die einen Hafen der EU anlaufen.

**DS: Immer wieder scheint es Kompetenzgerangel zwischen EU und den Mitgliedstaaten bzw. zwischen der EU und internationalen Organisationen zu geben. Wo liegt hier die richtige Balance?**

**KALLAS:** Die Aufgaben von EU und Mitgliedstaaten sind in den Europäischen Verträgen klar abgegrenzt. In der Praxis müssen gangbare Vereinbarungen gefunden werden, wenn Organisationen wie die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) eine regionale Struktur wie die EU nicht vorsehen. Dann fällt den Mitgliedstaaten die Aufgabe zu, die Interessen der Union zu vertreten.

Unabhängig davon sollte unser Hauptaugenmerk immer darauf liegen, unsere Ziele zu erreichen – beim Thema Sicherheit, beim Umweltschutz oder beim Streben nach gleichen Wettbewerbsbedingungen – und innerhalb der bestehenden



che marktbasierter Maßnahme am besten helfen würde, die Emissionen noch weiter als mit den heutigen Technologien zu senken. Ich begrüße diese Anstrengungen sehr und versichere, dass sich die Kommission, zusammen mit den Mitgliedstaaten, voll in diese internationalen Diskussionen einbringt, um die besten Lösungen für die Schifffahrt und das Klima zu finden.

**DS:** Durch die strengen Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoff in Nord- und Ostsee ab 2015 drohen sich Verkehre weg vom klimafreundlichen Schiff zu verlagern. Mehr Lkws auf den Straßen des Baltikums: Ist das klimapolitisch nicht kontraproduktiv?

**KALLAS:** Die strategische Ausrichtung der EU-Verkehrspolitik ist hier eindeutig. Erstens: Wir wollen und müssen sowohl die Emissionen der einzelnen Verkehrsträger als auch die Gesamtemissionen drastisch senken. Dies gilt für alle schädlichen Subs-

tanzen. Die von der IMO unter aktiver Mitarbeit der EU-Mitgliedstaaten 2008 beschlossenen Schwefelgrenzwerte haben wir daher auf EU-Ebene mit der entsprechenden Richtlinie vor Kurzem umgesetzt.

Zweitens: Eine Rückverlagerung auf den Straßenverkehr ist nicht erwünscht. Im Gegenteil, wir wollen die Verlagerung des Gütertransportes über 300 km von der Straße auf Bahn und Wasserwege – und zwar von 30 Prozent bis 2030 und von 50 Prozent bis 2050. Mit der bereits erwähnten „Toolbox“ und der Unterstützung durch die Experten im „European Sustainable Shipping Forum“ arbeiten wir weiter mit Hochdruck an der Vereinbarkeit von Umwelt- und Marktanforderungen.

**DS:** Die deutschen Reeder begrüßen die Initiative „Saubere Energie für den Verkehr“ der EU-Kommission. Danach sollen in allen wichtigen Häfen Tankstellen für LNG geschaffen werden. Doch keiner

investiert in LNG-Schiffe, wenn es keine Tankstellen gibt. Und niemand baut Tankstellen, wenn kein Kunde LNG tankt. Wie ist das Problem zu lösen?

**KALLAS:** Das „Henne-Ei-Problem“ steht im Mittelpunkt des Vorschlags der Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Für LNG-Tankmöglichkeiten wurde ein entfernungsabhängiger Ansatz gewählt, um eine Mindestinfrastrukturdichte an den wichtigsten Häfen zu erreichen. Dafür werden Mittel aus dem EU-Infrastrukturfonds (Connecting Europe Facility) verfügbar sein.

Ich denke, wir haben hier eine gute Kombination aus den von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur verpflichtenden Bereitstellung von LNG an wichtigen Verkehrsnetzwerkhäfen ab 2020, den Standardisierungsarbeiten zusammen mit EMSA, europäischen und internationalen Partnern und der Nutzung verfügbarer Finanzmittel. In Diskussionen mit Hafen- und Energiewirtschaft sehen wir nicht nur großes Interesse, sondern eine Vielzahl konkreter industriegetriebener Projekte. Dies spiegelt sich auch in der steigenden Zahl von Anträgen auf Unterstützung. Hier entwickelt sich gerade ein neuer Markt, und viele vorausschauende Akteure investieren frühzeitig und mit Blick auf den zukünftigen Bedarf. Ich bin zuversichtlich, dass wir in einigen Jahren ein flächendeckendes europäisches LNG-Tankstellennetz für Schiffe haben werden.

**DS:** Wenn Sie die europäischen Verträge neu fassen dürften, was würden Sie mit Blick auf den Verkehr verändern?

**KALLAS:** Ich bin Pragmatiker. Ich möchte, dass Dinge getan und verbessert werden. Ich arbeite nach dem Grundsatz, dass die EU nur dann handeln sollte, wenn dies einen Mehrwert hat. Jede Maßnahme muss sorgsam geprüft werden, denn die Mitgliedstaaten wissen üblicherweise am besten, was getan werden muss. Seitdem ich das Amt übernommen habe, arbeite ich allerdings mit einer klaren Zielvorstellung vor Augen: Hemmnisse zu beseitigen. Das setzt eine kontinuierliche Arbeit voraus, um manifeste, technische und regulatorische Hürden zu beseitigen, die immer noch den freien Verkehr und Handel in einem zusammenhängenden europäischen Transportgebiet behindern. ...



# Der Piraterie den Boden entziehen

Der VDR unterstützt ein Ausbildungszentrum in Dschibuti. Ein breites Bildungsangebot hilft, somalischen Flüchtlingen echte Berufsperspektiven zu eröffnen. von Christof Lauer

**A**uch wenn die militärische Eindämmung durch die Operation „ATALANTA“ und die Investition der Reeder in Sicherheitsmaßnahmen Linderung gebracht hat: 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 rich-

tet. Dschibuti gilt als Tor zu Ostafrika und bietet mit seinem Hafen viele Potenziale – nicht nur für Investoren, 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



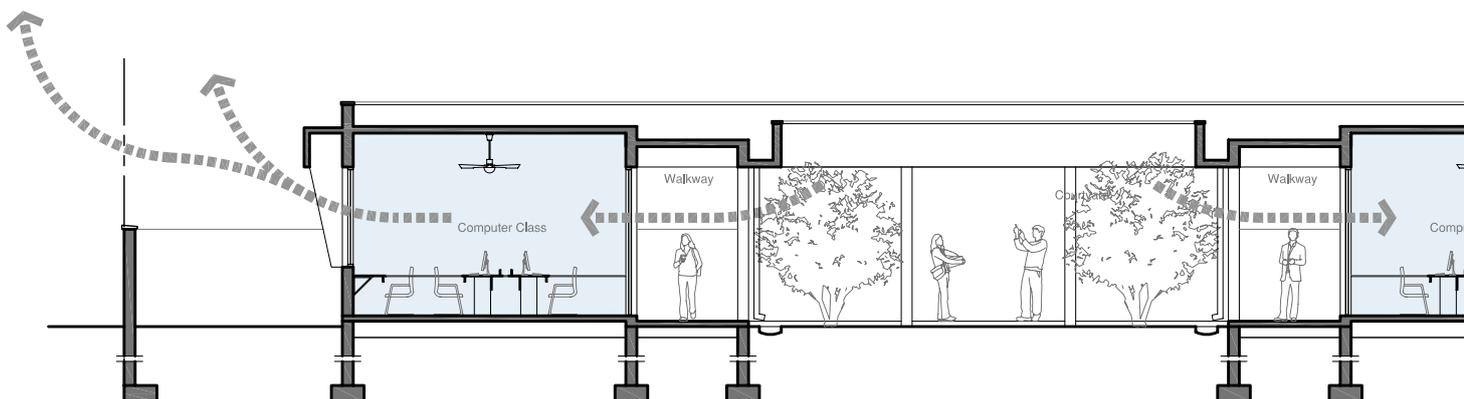
**ORTSTERMIN:** Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, besichtigt mit einer Delegation den Bauplatz im Stadtteil Balbala.

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 m<sup>2</sup> großen Gelände in Balbala, einem Armenviertel in Dschibuti-Stadt. Nach den Grundsätzen der Entwicklungszusammenarbeit erfolgen Planung und Bau des Zentrums 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“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. Im Herbst 2012 ist





**RENDERING:** Die Seminarräume und ein Innenhof bieten viele Möglichkeiten zum Lernen – und zwischendurch ein schattiges Plätzchen zum Ausruhen.

das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) als weiterer Projektpartner hinzugekommen. Nachdem die detaillierten Baupläne vorgelegt und Aufträge an die lokalen Unternehmen vergeben wurden, wird im Herbst 2013 mit dem Bau begonnen. Die Eröffnung ist für das Frühjahr 2014 geplant.

### Computerkurse und Berufsberatung

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. 



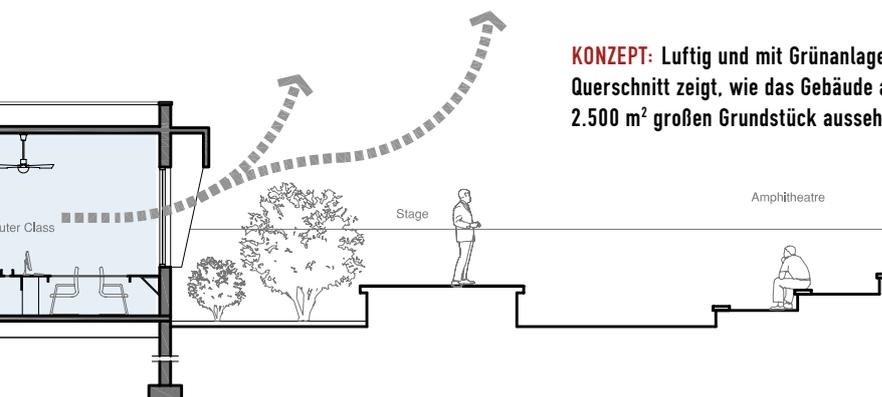
Fotos: SOS Kinderdörfer

### Schlüssel zum Erfolg

**Ausbildung hat sich als Instrument im Kampf gegen Armut und Jugendkriminalität bewährt.**

Besonders gute Erfahrungen haben die SOS-Kinderdörfer mit E-Learning gemacht: „Wir betreuen dazu schon in verschiedenen afrikanischen Ländern erfolgreiche Projekte“, sagt Dr. Wilfried Vyslozil, Vorstand der Organisation. Eine elektronische Bibliothek mit Computern, wie sie in Dschibuti geplant ist, ermöglicht den Schülern die Lektüre von Schulbüchern und Literatur, die Nutzung von Lernsoftware, die Kommunikation mit Partner-Schulen im In- und Ausland – und ist letztlich auch ein Ort der Begegnung für lernbereite Zielgruppen.

[www.sos-kinderdorfer.de](http://www.sos-kinderdorfer.de)



**KONZEPT:** Luftig und mit Grünanlagen – der Querschnitt zeigt, wie das Gebäude auf dem 2.500 m<sup>2</sup> großen Grundstück aussehen wird.

# Unter weißer Flagge

**Der aktuelle Bericht des Paris Memorandum of Understanding (MoU) bewertet die Qualität der einzelnen Flaggen. Die Anzahl der „weißen“ Flaggen wächst. Deutsche Reeder bleiben vorbildlich.** Text: Hanns-Stefan Grosch

**S**ilbermedaille für Deutschland: Unter den gelisteten Flaggenstaaten belegt die Bundesrepublik nach Spitzenreiter Frankreich und vor Hongkong den zweiten Platz. Der Bericht des Paris Memorandum of Understanding (s. Kasten) wertet die Ergebnisse von Hafenstaatkontrollen aus und unterteilt die Flaggenstaaten nach Risiken in drei Gruppen: niedriges Risiko („White List“), mittleres Risiko („Grey List“) und hohes Risiko („Black List“).

Die Platzierung in der jeweiligen Liste zeigt das jeweilige Sicherheitsniveau. Die Zahl der weißen Schiffe wächst: Im vergangenen Jahr rückten die Färöer-Inseln, der Iran, Lettland und Vanuatu in die Spitzengruppe auf. Dieses Jahr wurden außerdem die USA und Thailand hochgestuft. Syrien und die Ukraine schafften es vom Hochrisikosegment in die Graue Liste. Innerhalb der Reihenfolge in der Weißen Liste verbesserten sich Frankreich,

Hongkong, Griechenland, Norwegen und die Bahamas beträchtlich und sind jetzt in den Top-10. Dagegen mussten Großbritannien, Norwegen und Singapur Einbußen hinnehmen und sind nicht mehr unter den besten zehn.

Die Liste der weißen Flaggen stieg gegenüber dem Vorjahr um zwei auf 45. „Für

die deutschen Reeder lässt sich erneut feststellen, dass sämtliche Schiffe unter einer Flagge fahren, die zur Top-Kategorie zählt“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder (VDR).

## Wichtiger Beitrag zur Sicherheit

Jährlich finden in den Paris-MoU-Häfen mehr als 18.000 Kontrollen an Bord ausländischer Schiffe statt. Die Organisation besteht aus den 27 Hafenstaatverwaltungen und umfasst die Gewässer der europäischen Küstenstaaten und den Atlantik zwischen Nordamerika und Europa. Im vergangenen Jahr feierte das Paris MoU 30-jähriges Bestehen – für den Vorsitzenden Brian Hogan eine Erfolgsgeschichte: „Die Beziehungen zwischen der Paris MoU und anderen Hafenstaatkontroll-Mechanismen



**MASSNAHME:** Treten bei der Kontrolle Mängel zutage, kann das Schiff festgehalten werden.

## Top-5-Klassen

1. ABS (USA)
2. DNV (Norwegen)
3. Lloyds Register (Großbritannien)
4. CCS (China)
5. KRS (Korea)

## Hintergrund: Paris MoU

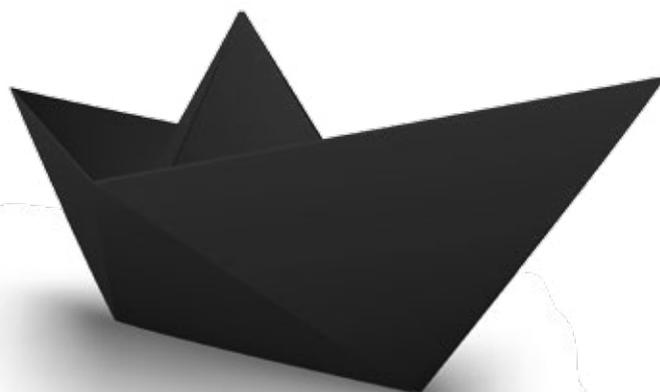
Der unter liberianischer Flagge fahrende Öltanker „Amoco Cadiz“ lief 1978 vor der Bretagne auf Grund und zerbrach. Rund 200.000 Tonnen Rohölflossen ins Meer – die größte Ölkatastrophe Europas.

Bei der Ursachenforschung zeigten sich Lücken in der Überwachung des technischen Zustands des Schiffs. Außerdem gab es Schwierigkeiten bei der Suche nach dem Eigner und den Verantwortlichen für den Schaden. Auf Frankreichs Initiative wurde vier Jahre später mit Unterstützung von 14 europäischen Staaten eine übergeordnete Einrichtung gegründet, um eine qualitative Einstufung



## Anteil Festhaltungen

Weißer Liste:	482 Schiffe bei 16.092 Kontrollen = 3,00 Prozent
Graue Liste:	65 Schiffe bei 1.017 Inspektionen = 6,39 Prozent
<b>Schwarze Liste:</b>	<b>114 Schiffe bei 1.090 Kontrollen = 10,46 Prozent</b>



## Top-5-Flaggen

1. Frankreich
2. Deutschland
3. Hongkong
4. Schweden
5. Griechenland

men wachsen, und wir sind sehr stolz auf unsere Zusammenarbeit mit anderen MoUs, der US-Küstenwache, und auf die Rolle, die die IMO dabei spielt, zusammen mit den MoUs die gemeinsamen Ziele – sichere Schiffe in sauberen Meeren – zu erreichen.“ Neben einem Ranking der Flaggen ergibt sich aus den Kontrollen auch eine Bewertung der Klassifikationsgesellschaften. Aktuell ist der Germanische Lloyd, jahrelang unter den Top 5, aus der Spitzengruppe gefallen, erreicht aber nach wie vor den „High Performance Level“.

## Schwarze Schafe im Visier

Dass es nach wie vor Handlungsbedarf gibt, zeigt die traurige Anzahl der Flaggen auf der „Schwarzen Liste“. Die Paris-MoU-Verantwortlichen wollen deshalb noch stärker in die Ausbildung der Inspektoren investieren. „Das Ziel der Paris MoU ist es, Schiffe, die die Standards nicht erfüllen, von unseren Meeren zu entfernen“, sagt

Generalsekretär Richard W.J. Schiferli. Er begrüßte ausdrücklich, dass mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens (MLC) der ILO nun ein weiteres international verbindliches Regelwerk besteht, um schwarze Schafe auszusieben.

Dazu gehört unter den Klassifikationsgesellschaften, die als „Recognized Organization“ hoheitliche Aufgaben übernehmen, etwa das Schlusslicht Phoenix Register of Shipping (Piräus, Griechenland). In Kombination mit dem Flaggenstaat Sierra Leone ergab sich hier eine Festhaltequote von 41 Prozent – im Klartext: Von zehn kontrollierten Schiffen durften vier wegen gravierender Mängel nicht mehr auslaufen.

Alle Details: [www.parismou.org/Annual Report](http://www.parismou.org/Annual Report)

der Flaggenstaaten und der Klassifikationen zu ermöglichen. In Paris wurde das „Memorandum of Understanding on Port State Control“ unterzeichnet, allgemein als Paris MoU oder „Port State Control“ bekannt. Darin wurde festgeschrieben, dass die Staaten in ihren Häfen Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung zu kontrollieren haben. Das Memorandum haben 27 Staaten unterschrieben. Es werden jährlich Berichte erstellt, in denen vollständig transparent Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften in einem strengen Ranking beurteilt werden. Die Hafenstaatkontrolle ist in neun regionale MoU-Gebiete unterteilt.

# Wissen und Werte

Die Summer Academy der IFLOS ist weltweit einzigartig. Hier bringen sich die Entscheidungsträger der Zukunft in Sachen internationales See- und Seehandelsrecht auf den neuesten Stand – und schließen Freundschaften fürs Leben. Text: Sebastian Meißner



**VERHANDLUNG:** Auch praktische Übungen – wie das Aushandeln von Hoheitsgebieten – sind Teil der Fortbildung.

**H**och qualifizierte Nachwuchskräfte aus aller Welt treffen auf international renommierte Spezialisten: Vom 21. Juli bis 16. August lud die Internationale Stiftung für Seerecht (International Foundation for the Law of the Sea – IFLOS) zur Summer Academy ein. „Es war wieder eine bemerkenswerte Veranstaltung“, sagt Joachim (Jo) König, Direktor der Summer Academy.

## Würdige Rahmenbedingungen

Austragungsort der vierwöchigen Reihe ist jedes Jahr das Gelände des Internationalen Seegerichtshofes (International Tribunal for the Law of the Sea – ITLOS) an der Hamburger Elbchaussee. Im imposanten Neubau aus Glas und Beton sind der Hauptgerichtssaal für Plenarsitzungen des Gerichtshofes sowie zwei weitere moderne

Gerichtssäle, in denen die Kammern des Gerichtshofes tagen, beheimatet. Direkt nebenan steht die Villa Schröder aus dem 19. Jahrhundert, in der die Geschäftsräume der Stiftung untergebracht sind.

„Zweck der Stiftung ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung im Bereich des Seevölkerrechts und des Seehandelsrechts. Besonders das UN-Seerechtsübereinkommen sowie die Aus- und Weiterbildung liegen uns am Herzen“, sagt König. Das Hauptprojekt der Stiftung ist die Summer Academy.

Unterrichtet wird in zwei Lernmodulen: In den ersten zwei Wochen stehen Kurse, Workshops und Seminare zum Thema „Öffentliches Seerecht“ auf dem Stundenplan. Die zweite Hälfte des Sommerkurses widmet sich dann dem „Seehandelsrecht“ und Themen der maritimen

Wirtschaft. „Diese Kombination ist weltweit einzigartig“, sagt Jo König. Ebenfalls einmalig sind die intensive Betreuung und die kleine Teilnehmerzahl. Im Schnitt gibt es einen Dozenten je Teilnehmer. Und die Referenten sind durchweg ehrenamtlich tätige Hochkaräter aus Recht, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, die meisten mit internationaler Reputation.

Unter ihnen waren diesmal unter anderem Shunji Yanai (Japan), Präsident des Seegerichtshofes, Prof. Thomas A. Mensah (Ghana), der erste Präsident in der Geschichte des Seegerichtshofes und einer der Väter des UN-Seerechtsübereinkommens, sowie Dr. Martin Stopford (Großbritannien), Gründer und Präsident von Clarkson Research Services. Zusammengestellt wird das Programm auch in Kooperation mit den institutionellen Part-

nern der Stiftung – etwa dem Internationalen Seegerichtshof, dem Max-Planck-Institut, dem Comité Maritime International sowie der Bucerius Law School.

### Blick in die Zukunft

Zu den großen Themen in diesem Jahr gehörten im Bereich des öffentlichen Seerechts der maritime Umweltschutz – etwa Artenschutz und die Auflagen für Reedereien und Offshore-Plattformen – sowie Piraterie. „Wir erarbeiten hier gemeinsam Strategien für den Umgang mit den aktuellen Gegebenheiten“, sagt König. Ebenfalls ganz oben auf der Agenda steht das Thema „genetische Ressourcen“. „Wir stellen uns die Frage, was mit den Ozeanen im nächsten Jahrhundert geschehen wird“, so König. In der zweiten Hälfte des Programms beschäftigen sich die Teilnehmer vor allem mit Themen der maritimen Wirtschaft, etwa Fragen der Schiffsfinanzierung. Aber auch zivilrechtliche Fragen rund um die Schifffahrt sowie Haftungsfragen bei Unfällen werden im seehandelsrechtlichen Block intensiv erörtert.

Zwischen den Kursen werden Workshops durchgeführt. „Gleich in der ersten Woche wurden die Teilnehmer in zwei Gruppen aufgeteilt, die als Staaten ihre Hoheitsgebiete auf See gegeneinander abgrenzen und auf der Grundlage geltenden Seerechts aushandeln sollten“, sagt König. Am Ende des Kurses messen sich die Teilnehmer in einem „Moot Court“-Wettbewerb – einer fingierten Verhandlung eines seerechtlichen Streitfalles vor dem Internationalen Seegerichtshof. Zum praktischen Teil der Academy gehören auch Besichtigungen von Werften und Ausflüge an die Ostsee und nach Berlin.

### Gang über Grenzen

Seit dem Start im Jahr 2007 haben insgesamt 220 Teilnehmer aus 92 Nationen an der Summer Academy teilgenommen. In

diesem Jahr sind es 37 Nachwuchsführungskräfte. Unter ihnen auch Helena Patton aus England und Lucas Seabra aus Brasilien. „Es ist eine tolle und sehr intensive Zeit hier. Wir lernen die Hintergründe der Branche kennen, und das aus unterschiedlichen Perspektiven“, sagt Patton. Seabra lobt neben der fachlichen Qualität auch das kulturelle Miteinander: „Wir lernen auch voneinander. Es ist toll zu sehen, dass religiöse und ethnische Grenzen verschwinden und wir zu einer Familie zusammenschwimmen.“

Die Kontakte, die die Teilnehmer während der Academy knüpfen, bleiben oft auch darüber hinaus bestehen. Um den Netzwerkgedanken auch aktiv zu fördern, hat König vor drei Jahren eine geschlossene Alumni-Gruppe auf Facebook eingerichtet. Mehr als 80 Prozent aller Teilnehmer treten hier bei.

Die Anforderungen an die Teilnehmer sind hoch. „Unser Angebot richtet sich an zukünftige Entscheidungsträger. Daher sind ein Bachelor- und Masterabschluss ebenso Voraussetzung wie einige Jahre

Berufserfahrung in verantwortungsvoller Position“, sagt König. Unter den Bewerbern sind junge Wissenschaftler, Diplomaten und Professionals zwischen 25 und 40 Jahren. Die Kosten pro Teilnehmer liegen bei etwa 2.100 Euro, beinhalten neben den vier Wochen Unterricht auch Unterkunft, Verpflegung und sämtliche Ausflüge. Die Hälfte aller Teilnehmer erhielt laut König ein Vollstipendium.

„Wir vermitteln im Rahmen der Summer Academy nicht nur Wissen, sondern auch Werte. Zum einen lernen die Teilnehmer, wie wichtig friedliche Streitbeilegung ist. Zum anderen – und das betrifft in besonderer Weise die Teilnehmer aus den Entwicklungsländern – heben wir den Stellenwert von Umwelt- und Meeresschutz hervor“, sagt König. Vom Auswärtigen Amt wird die Summer Academy deshalb finanziell unterstützt.

### Fortsetzung folgt

Mit dem Verlauf der diesjährigen Summer Academy ist König hochzufrieden. Die Veranstaltungsreihe soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden. König selbst wird dann wieder die Organisation übernehmen – alles ehrenamtlich. „Ich werde mit Spaß bezahlt und mit der Gewissheit, etwas Gutes zu tun“, sagt König, der mit der Präsidentin der Bucerius Law School verheiratet ist. „Die junge Generation ist hervorragend ausgebildet, stark engagiert und mehrsprachig begabt. Jede Klasse bringt immer noch höhere Qualität als die vorherige“, so König. Die Summer Academy der IFLOS setzt hier quasi noch einen drauf. ...



Fotos: IFLOS

**HOCKARÄTER:** Teilnehmer und Referenten der diesjährigen Summer Academy in Hamburg. In der Mitte vorne die IFLOS-Vorstandsvorsitzende, Prof. Doris König.



Foto: ISGH Esch

## Die Summer Academy

**Geschichte:** In diesem Jahr fand die Summer Academy der Internationalen Stiftung für Seerecht bereits zum siebten Mal statt.

**Ort:** Die Summer Academy findet in den Räumlichkeiten der Villa Schröder statt.

**Information:** Wissenswertes und Anmeldeformulare gibt es im Internet unter

[www.iflos.org/de/academy](http://www.iflos.org/de/academy)

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



**AUSRÜSTUNG:** Mit den neuen Containerbrücken bereitet sich Hamburg auf die Superschiffe vor.

## Fit für die neuen Achtzehntausender

Mit vier neuen Containerbrücken schafft die HHLA die Voraussetzung dafür, dass Schiffe mit 18.000 TEU an ihren Anlagen abgefertigt werden können.

Die neuen Brücken von Weltmarktführer ZPMC (Shanghai) sind für Containerschiffe mit 24 Containerreihen quer ausgelegt und dank ihrer 74 Meter langen Ausleger für die ersten gerade in Dienst gestellten 18.000-TEU-Schiffe mit ihren 23 Containerreihen sehr gut gerüstet. Auch in der Höhe des Auslegers wurden die Brücken optimiert: Sie können neun an Deck übereinanderstehende

Container abfertigen. Außerdem können sie auch im Tandembetrieb arbeiten. Mit einem Hub ist es möglich, zwei 40-Fuß-Container oder vier 20-Fuß-Container zu bewegen. Jede Brücke wiegt 2.400 t und hat eine maximale Nutzlast von 110 t.

Unterdessen hat einer der potenziellen „Kunden“ in Bremerhaven Station gemacht: Die „Maersk Mc Kinney Møller“ ist mit einer Kapazität von 18.300 TEU derzeit das größte Containerschiff der Welt und setzt Maßstäbe in Sachen Effizienz.

[www.hhla.de](http://www.hhla.de)



Foto: Hero Lang, HHLA

**GIGANT:** Der fast 400 m lange Containerriesen „Maersk Mc Kinney Møller“ zu Besuch in Bremerhaven.



Foto: Birute Vijeikiene | Dreamstime.com

**KANAL:** Die Zahl südgehender Passagen brach ein.

## Suezkanal schwächelt

Der Suezkanal hat im ersten Halbjahr 2013 deutliche Einbußen verzeichnet.

Zwar führen die politischen Unruhen in Ägypten laut Kanalbehörde SCA nicht zu Störungen. Trotzdem sank die Zahl der Passagen um 6,6 Prozent auf gut 8.000. Auch die transportierte Gütermenge schrumpfte – um 1,8 Prozent. Besonders betroffen waren Rohöl und Treibstoff. [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg)

## Hamburgs Hafen wächst gegen den Trend

Der Hamburger Hafen ist in den ersten sechs Monaten des Jahres überraschend stark gewachsen.

Der Güterumschlag legte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,5 Prozent auf 68,1 Mio. Tonnen zu. Der Containerumschlag erhöhte sich um 2,1 Prozent auf 4,5 Mio. TEU.

Gleichzeitig ging der Umschlag in den anderen großen Häfen Nordwest-

europas zurück, sodass sich die Marktanteile des Hamburger Hafens erhöhen. „Die Zahlen sind wunderbar, wir können uns eigentlich nicht beklagen“, sagte Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing. Der Umschlag von Massengütern wie Kohle, Erz, Öl, Getreide und Futtermittel nahm um 4,4 Prozent auf 20,7 Mio. Tonnen zu.

[www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)



**DYNAMIK:** Buntes Container-Treiben an den Hamburger Terminals.

Foto: HHLA

## BV zertifiziert Lösung für LNG-Bebunkerung

Das Hamburger Ingenieur- und Beratungsbüro Marine Service hat von der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas (BV) ein Zertifikat für seinen LNG-Tankcontainer erhalten.

Das auf der SMM 2012 als Weltpremiere präsentierte Produkt wurde für den Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff konstruiert – etwa auf Container-Feedern.

„Das Besondere an diesem Tank ist die Zulassung für Straße, Schiene und Schiff sowie die Zulassung als Vorratstank nach dem IGC-Code (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk)“, betont Hans J. Gätjens, Vice President Marine von BV, der das Zertifikat überreicht hat.

[www.marine-service-gmbh.de](http://www.marine-service-gmbh.de)

## Eurogate macht Wind

Eurogate hat eine eigene Windenergieanlage in Betrieb genommen. Das Unternehmen will damit bis zu 50 Prozent des Terminal-Energiebedarfs aus eigener Produktion decken.

Der Eurogate Container Terminal Hamburg betreibt als erster eine eigene Windenergieanlage und nutzt den Strom selber. Die Nordex-Anlage hat eine Leistung von 2,4 Megawatt. Mit 200 Metern ist sie die höchste Windenergieanlage Hamburgs. Die Rotoren haben eine Länge von 58,5 Metern. Die Windenergieanlage erzeugt 8,7 Mio. kWh pro Jahr. Das führt zu einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung von 4.600 Tonnen. Der Bau weiterer Windenergieanlagen an anderen Standorten wird derzeit geprüft. [www.eurogate.de](http://www.eurogate.de)

**STROMVERSORGUNG:** Mit Windenergie wird der Terminal noch umweltfreundlicher.



Foto: Eurogate



Foto: Germanischer Lloyd

**VERLEIHUNG:** GL-Experten übergeben das Zertifikat an die Verantwortlichen der Reederei Offen.

## Reederei Offen lädt flexibler

Die Hamburger Reederei Claus-Peter Offen hat vom GL das Klassenzusatzzeichen für routenabhängige Containerstauung (RCDS) erhalten.

Mit RCDS können Reeder mehr Container an Deck laden und den Frachtbetrieb im Hafen beschleunigen. Werner Teichmann, Leiter der nautischen Abteilung der Reederei Claus-Peter Offen, erhielt das Zertifikat an Bord der „Maersk Surabaya“, dem ersten von zwölf Schiffen, die RCDS-zertifiziert werden sollen. Die routenabhängige Containerstauung basiert auf statistischen Daten einer Langzeitstudie über Wellenbewegungen. „Mit dem Zusatzzeichen können wir von erhöhter Flexibilität profitieren und dabei das gleiche Maß an Sicherheit aufrechterhalten“, so Teichmann.

[www.offenship.de](http://www.offenship.de)

ANZEIGE



Foto: Rostock, Portallian

# Aufstieg zur Nummer 1

Der maritime Standort Rostock blickt auf eine lange Geschichte zurück – und präpariert sich für die Zukunft. Text: Sebastian Meißner

Es ist jedes Jahr aufs Neue ein überwältigender Anblick – und der eindeutige Höhepunkt der Hanse Sail in Rostock: Bei der großen Geschwaderausfahrt fahren bis zu 300 Traditionssegler und Museumsschiffe auf der Ostsee. Immer Ende August findet das größte maritime Event in Mecklenburg-Vorpommern statt. Über eine Million Besucher machen die Unterwarnow zwischen Rostocker Stadthafen und Warnemünde zu einem ausgelassenen Mekka der Seefahrt. „Wir in Mecklenburg-Vorpommern sind stolz auf die Hanse Sail, eines der größten und schönsten maritimen Feste weltweit“, sagt Ministerpräsident Erwin Sellering (SPD).

## Bewegte Geschichte

Die Geschichte des Rostocker Hafens reicht bis ins Mittelalter zurück. Zu Zeiten der Hanse (Mitte des 12. Jahrhunderts

und Mitte des 17. Jahrhunderts) war er ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt des Handels mit Skandinavien, dem Baltikum, West- und Südeuropa. Mit dem Niedergang der Hanse verlor der Hafen an Bedeutung. Nach einer kurzen Blütezeit Mitte des 19. Jahrhunderts, bedingt durch Getreideexporte, hatte er anschließend lange Zeit nur noch lokale Bedeutung.

Heute ist der Hafen der Hansestadt universaler Umschlagplatz mit einem modernen Ölhafen, Anlagen für den Getreide-, Kohle-, Düngemittel- und Zementumschlag und einem Terminal für den Umschlag von Stückgütern. Dank der guten land- und seeseitigen Erreichbarkeit und der hohen Investitionen in die Infrastruktur stieg der Hafen an der Warnow auf Platz zwei der deutschen Ostseehäfen auf. Im ersten Halbjahr 2013 gingen insgesamt 11,3 Millionen Tonnen (brutto)

Güter über die Kaikanten. Davon wurden 10,4 Millionen Tonnen im Seehafen und 900.000 Tonnen in anderen Rostocker Hafenanlagen wie dem Chemiehafen Yara sowie im Fracht- und Fischereihafen umgeschlagen.

Im Passagierverkehr zwischen Nordeuropa und Deutschland ist Rostock seit Jahren die Nummer 1. Die Zahl der beförderten Fährpassagiere von Januar bis Juni 2013 lag bei 816.000.

## Auf Rekordjagd

Der Passagierhafen Warnemünde Cruise Center zählt zu den beliebtesten deutschen Häfen für die Riesen der Meere. Mit der Neueröffnung des Terminals 2005 begann der rasante Aufstieg Rostocks zu einer Kreuzfahrt-Hochburg. Jedes Jahr laufen weit über 100 Kreuzfahrtschiffe den Warnemünder und Rostocker Hafen an. Mit



Foto: Ricok | Dreamstime.com

**IM WANDEL DER ZEIT:** Der Rostocker Hafen damals (Mitte des 17. Jahrhunderts) und heute.





Foto: Nordic Yard

**INNOVATION:** Nordic Yards ist bei Konverterplattformen für Offshore-Windenergie Weltmarktführer.

**PARADE:** Bei der Hanse Sail fahren rund 300 Traditionsssegler und Museumsschiffe auf der Ostsee.



Foto: Archiv Hanse Sail Rostock

181 angemeldeten Kreuzfahrtschiffsanläufe wurde 2012 der bisherige Rekord von 2011 überboten. Damit ist Rostock klare Nummer 1 in Deutschland. Für 2013 steht der nächste Rekord an: 28 Kreuzfahrtreedereien aus aller Welt haben 198 Anläufe von 40 Schiffen bei der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock angemeldet. „Das spricht für den Hafen, die Region und alle rund um die Kreuzschifffahrt agierenden Dienstleistungsunternehmen und Behörden“, sagt Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft.

Der Hafen wird von wichtigen Reedereien als Start- und Endhafen der Kreuzfahrten genutzt – zum Beispiel von AIDA Cruises, der deutsch-dänischen Reederei Scandlines, Costa Crociere, Norwegian Cruise Line und Princess Cruises. Ab 2014 gehört auch MSC Kreuzfahrten dazu. Vie-

le Kreuzfahrttouristen nutzen Warnemünde als Ausgangspunkt für Ausflüge nach Rostock, Berlin, Hamburg oder Lübeck. Neben Deutschlands Kreuzfahrtmarktführer AIDA mit rund 6.900 Mitarbeitern haben auch Reedereien wie das Traditionsunternehmen F. Laeisz hier ihren Sitz. Um die Interessen besser bündeln zu können, wurde Mitte Juni in Warnemünde der Rostocker Reeder-Verein gegründet. Gründungsmitglieder sind AIDA Cruises, Hugo Stinnes Schifffahrt, Reederei F. Laeisz, Rostock Ferry Services (TT Line), Scandlines Deutschland, Schifffahrtskontor Warnow und Stena Line.

### Innovativ beim Schiffbau

Auch beim Schiffbau hat der Standort Rostock in Deutschland eine Führungsposition inne. Die Neptun Werft GmbH blickt auf 150 Jahre Schiffbautradition zurück



Foto: Rostock Port/nordlicht

**FREQUENZ:** Das Warnemünde Cruise Center erwartet in diesem Jahr rund 200 Kreuzfahrtschiffe.

und beschäftigt mehr als 500 Mitarbeiter. Sie konzentriert sich neben der Fertigung von Bauteilen für LPG-Gastanker oder Luxusliner vor allem auf den Bau modernster Flusskreuzfahrtschiffe. Die Rostocker Tochterfirma der Meyer Werft hat allein 2012 sieben Flusskreuzfahrtschiffe fertiggestellt. Erst Anfang August verließ das Flusskreuzfahrtschiff „Viking Atla“ die Werft. Weil das Auftragsbuch gut gefüllt ist, findet der Bau des Forschungsschiffs „Sonne“ nicht in Rostock, sondern bei der Mutter Meyer in Papenburg statt.

Mit 1.150 Mitarbeitern ist Nordic Yards (Wismar und Warnemünde) einer der größten Arbeitgeber der Region. Im modernsten überdachten Trockenbau dock in Europa herrscht reger Betrieb: Im Auftragsbuch der Werftengruppe finden sich u.a. vier Konverterplattformen für Offshore-Windenergie. Anfang August erhielt Nordic einen 30-Mio.-Euro-Auftrag über den Bau des 2.500 Tonnen schweren Deckshauses für den weltgrößten konventionellen Eisbrecher „Viktor Tschernomyrdin“. Im Sommer wurde Nordic als eines der Top 100 der innovativsten Unternehmen ausgezeichnet.

Die Innovationsfreude am Standort wird auch durch die Hochschulen befördert. Die Uni besitzt eine Fakultät für Maschinenbau und Schiffstechnik, die Hochschule Wismar bildet in Warnemünde Nautiker für die Seeschifffahrt aus. ...



Foto: Neptun Werft

**EXPERTISE:** Die Neptun Werft ist auf den Bau von komfortablen Flusskreuzfahrtschiffen spezialisiert.



**EXPERTE:**  
Simon Madej  
ist Leiter Ship-  
ping bei HSH  
Corporate  
Finance.

# „Geschäftsmodelle hinterfragen“

Simon Madej, Leiter Shipping des Beratungsunternehmens HSH Corporate

Finance, über neue Modelle zur Finanzierung und Herausforderungen für die

Reedereien. Interview: Hanns-Stefan Grosch

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT:** Herr Madej, die Schifffahrtsbranche ist in Bewegung. Für Aufsehen hat etwa Ihre Konzernmutter HSH gesorgt, die mithilfe der griechischen Reedereigruppe Navios einige Problemkredite abgebaut hat. Was war der Hintergrund?

**SIMON MADEJ:** Wir haben beraten und gerechnet – und waren insofern intensiv an der Vorbereitung des Geschäfts beteiligt. Die Transaktion, die unter Federführung des HSH-Managers Wolfgang Topp erarbeitet wurde, ist sehr ausgewogen und hilft der Bank, die Vorgaben der EU zu erfüllen, nämlich das Kreditportfolio in dem Bereich abzubauen.

**DS: Wie sieht das konkret aus?**

**MADEJ:** Es geht um ein Gesamtvolumen von 300 Mio. Euro. Navios steuert 130 Mio. Euro bei, davon 120 Mio. Fremdkapital und 10 Mio. Eigenkapital. Bei der HSH verbleiben 170 Mio. Euro, die auch weiter vom Garantieschirm abgedeckt sind. Das Schiffskreditportfolio der HSH verringert sich also um 130 Mio. Euro. Navios kommt mit relativ wenig Geld an ein Portfolio von zehn Schiffen und erhält einen Anteil vom Cashflow. Die Bank baut Kreditrisiken ab und wahrt über den restlichen Cashflow-Anteil ihre Chancen, wenn die Marktlage sich aufhellt.

**DS: Was kann schiefgehen?**

**MADEJ:** Wenn die Schiffe ihren Schuldendienst nicht einfahren, funktioniert das Konstrukt nicht. Die Alternative wäre gewesen, die Schiffe zum heutigen Marktpreis zu verkaufen. Da das die Schulden

nicht decken würde, hieße das: Verlust. Insofern könnte das Modell Schule machen.

**DS: Wann gibt es den ersten Deal dieser Art mit einem deutschen Partner?**

**MADEJ:** Wir sehen großes Interesse bei deutschen Partnern, und es werden schon konkrete Gespräche geführt. Einen genauen Termin können wir derzeit aber noch nicht nennen.

**DS: Ein weiterer Trend in der Branche sind sogenannte Plattformen, in denen Schiffe gebündelt werden. Helfen die im Ernstfall weiter?**

**MADEJ:** Da gibt es durchaus solide Modelle, bei denen die Schiffe besser gemanagt werden. Aber wenn man nur ein neues Logo draufklebt und die Schulden bleiben, ändert das für die Bank wenig.

**DS: Was ist das Grundproblem?**

**MADEJ:** Bei heutigen Charratzen und Bunkerkosten kann man bei vielen älteren Schiffen zum Schluss kommen: Das lohnt sich nicht mehr. Gerade bei Einschiffs-KGs ist die Lage problematisch. Wegen der Ausschüttungen ist kein Puffer da, und wenn die Schulden den aktuellen Wert des Schiffes übersteigen, wird es kritisch. Die Anleger wollen nicht nachschießen, sondern eine risikoadäquate Rendite. Mit Transaktionen nach dem Navios-Modell lassen sich aber Notverkäufe vermeiden.

**DS: Niedrige Schiffspreise sind aber auch verlockend. Wo könnten dafür Investoren herkommen?**

**MADEJ:** In Deutschland ist viel Kapital zum

Investieren da. Die Deutschen stecken ihr Geld gern in Immobilien. Doch da sind die Preise enorm gestiegen. Dagegen sind Schiffe günstig wie selten zuvor. Da der Gewinn bekanntlich im Einkauf liegt, ist jetzt eigentlich der ideale Einstiegszeitpunkt. Selbst bei den aktuell niedrigen Charratzen lässt sich da eine ordentliche Rendite einfahren. Aber weil die Schifffahrt sehr volatil ist, ist das nur was zur Beimischung. Im Klartext: Wer 10.000 Euro in Schifffahrt investiert, sollte schon 100.000 bis 200.000 Euro verfügbares Vermögen haben – das ist also eher nicht der Sparstrumpf des Rentnerhepaares.

**DS: Hat das KG-Modell eine Zukunft?**

**MADEJ:** Das KG-Modell ist eigentlich nicht schlecht, aber es ist einfacher, sich mit zehn Anlegern zusammenzusetzen, als mit 500. In Ländern wie Dänemark ist die Anzahl der Investoren entsprechend begrenzt. Die Einschiffs-KGs haben bedingt durch die gängige Ausschüttungspolitik keinen Puffer gebildet. Wenn dann beispielsweise nach 15 Jahren die teure Klassenerneuerung ansteht, kann es eng werden. Deshalb sehen wir den Trend, dass zunehmend auch nach üblichen Maßstäben nicht sehr alte Containerschiffe verschrottet werden.

**DS: Könnten hier nicht internationale Investoren einspringen?**

**MADEJ:** Weil der Aufwand zu groß wäre, sind Einzelschiffe nicht auf dem Radar internationaler Akteure – ein Investmentunternehmen braucht ein bestimmtes Mindestvolumen für Transaktionen. Wenn man größer ist, kommt man leichter →



## Profil

Simon Madej leitet seit Ende letzten Jahres den Bereich Schifffahrt beim Beratungsunternehmen HSH Corporate Finance. Der gebürtige Pole ist in Schweden aufgewachsen und arbeitete zuletzt in London und Zürich. HSHCF ist eine 100-prozentige Tochter der HSH Nordbank und berät u.a. Unternehmen aus dem Kundenkreis der Bank in Sachen Finanzierung, Restrukturierung, Übernahmen und Fusionen (Mergers & Acquisitions).

→ mit Investoren ins Gespräch. Das zeigt das Beispiel Rickmers. Die Reederei hat mit großem Aufwand ihr Management professionalisiert und für die nötige Transparenz und Kapitalmarktfähigkeit gesorgt. Nun arbeitet das Unternehmen zur Finanzierung neuer Schiffe mit der US-Investmentfirma Oaktree zusammen und hat gerade erfolgreich eine Anleihe begeben. Diese Diversifizierung bei der Finanzierung ist ein Vorbild für die Branche.

**DS: Gibt es international weitere Beispiele?**

**MADEJ:** Wer seine Sichtbarkeit erhöht, erhält auch Kontakt zu neuen Anlegern und kommt leichter an Kapital. Das gilt übrigens auch für reine Dienstleister ohne eigene Schiffe: Die auf der Isle of Man beheimatete Reederei V-Ships etwa bereedert rund 1.000 Schiffe – und erzielt damit Margen, die sie auch für Private-Equity-Fonds und Pensionskassen interessant machen. Die griechische Reedereigruppe Navios ist börsennotiert. Sie hat sich seit Anfang der Krise 2,8 Mrd. Dollar am Kapitalmarkt besorgt – auch, um Schiffe zu kaufen.

**DS: Gibt es nicht sowieso zu viele Schiffe auf dem Markt?**

**MADEJ:** Schiffe haben eine endliche Lebensdauer, durch Insolvenzen verschwinden Schiffe. Die Branche braucht mittelfristig den Zufluss neuer Schiffe, um das Beereederungsniveau zu halten. Wenn man sieht, dass man nicht mehr an neue Schiffe kommt, muss man sich die Frage stellen: Ist mein Geschäftsmodell noch richtig? Angesichts hoher Kosten und niedriger Erträge können etwa Bereederungsge-

Die Herausforderung für mittelgroße Reedereien besteht darin, sich professionell aufzustellen und für mehr Transparenz zu sorgen.

meinschaften sinnvoll sein – doch für Unternehmen mit traditionsreichem Familiennamen heißt das oft, dass sie über ihren Schatten springen müssen.

**DS: Die deutsche Schifffahrt ist insgesamt mittelständisch geprägt. Wo müssen die Unternehmen nachjustieren, um langfristig am Markt bestehen zu können?**

**MADEJ:** Wichtig ist es, die Kostenstrukturen anzupassen. Gerade für mittelgroße Reedereien besteht die Herausforderung darin, sich professionell aufzustellen und für mehr Transparenz zu sorgen. Das heißt etwa, dass Geschäftszahlen zeitnah und nicht erst im September des Folgejahres erscheinen. Transparenz ist auch Voraussetzung für den Zugang zu Finanzierungsmodellen wie Mittelstandsanleihen und Schuldscheindarlehen, die auch für mittelgroße Reedereien interessant sind. Wohlgermerkt, als Ersatz für Fremdkapital. Eigenkapital muss in jedem Fall vorhanden sein. Eine Finanzierung ist leichter, wenn Assets da sind – und sich Forderun-

gen nicht auf einzelne Schiffe, sondern auf Unternehmen erstrecken.

**DS: Sehen Sie einen Trend zur Konsolidierung?**

**MADEJ:** Der ist unvermeidlich. Zusammenschlüsse, Kooperationen oder Einkaufsgemeinschaften helfen, Skaleneffekte zu nutzen. Für viele Charterreedereien wird es grundsätzlich darauf ankommen, ihr Geschäftsmodell zu überprüfen. Wer nur verchartert, ist abhängig von anderen und deckt einen relativ geringen Teil der Wertschöpfungskette ab. Das Auf und Ab bei den Chatterraten schlägt direkt aufs Geschäft durch. Wer Zugang zur Fracht hat, hat die Chance, sich zum Logistikunternehmen zu entwickeln.

**DS: Wann kommt endlich der ersehnte Aufschwung für die Branche?**

**MADEJ:** Schifffahrt ist etwas, was die Weltwirtschaft braucht. Nahezu alles, was wir benutzen, ist mit einem Schiff transportiert worden. Die Fundamentaldaten machen Hoffnung. Die Weltwirtschaft wächst, wenn auch derzeit nicht allzu schnell. Es wird noch ein bis zwei Jahre dauern, bis die Balance zwischen Angebot und Nachfrage hergestellt ist. Je mehr neue Schiffe bestellt werden, desto mehr verschiebt sich das natürlich nach hinten. Zwar kann es für Linienreedereien durchaus sinnvoll sein, jetzt neue Schiffe zu bestellen – wenn sie die Finanzierung hinbekommen. Dem Gesamtmarkt allerdings hilft das naturgemäß nicht.

Grundsätzlich gilt aber: Die Krise bietet für die Unternehmen auch die Chance, sich neu aufzustellen – unser Job ist es, sie dabei zu unterstützen. ...

# 30 Jahre WMU

Die World Maritime University in Malmö wurde im Sommer 1983

gegründet. Eine Würdigung von WMU-Professor Jens Schröder-Hinrichs.

Es ist der visionären Beharrlichkeit des kürzlich verstorbenen ehemaligen IMO-Generalsekretärs C. P. Srivastava zu verdanken, dass die WMU im Sommer 1983 gegründet wurde. Er wollte die Wissensdefizite zwischen den etablierten und den aufstrebenden Schifffahrtsnationen abbauen. Das geeignete Mittel aus seiner Sicht: die Gründung einer Universität. Er überzeugte die anfangs zögerlichen Mitgliedstaaten von der Notwendigkeit dieses im IMO-Kontext ungewöhnlichen Projektes. Die heute sichtbare Erfolgsbilanz dieser bemerkenswerten Einrichtung bestätigt ihn und seine Nachfolger.

## Globale Aufgabenstellung

Angeboten werden am Standort Malmö in Schweden gegenwärtig ein Masterstudiengang mit sechs Vertiefungsrichtungen (Maritime Safety and Environmental Administration, Maritime Law and Policy, Maritime Education and Training, Marine Environment and Ocean Management, Shipping Management and Logistics and Port Management) und die Möglichkeit der Promotion zum PhD in Maritime Affairs.

Um ihrer globalen Aufgabenstellung gerecht zu werden, hat die WMU darüber hinaus Partnerprogramme mit Universitäten in China, Schweden und dem Vereinigten Königreich aufgesetzt. Hinzu kommen zahlreiche Weiterbildungskurse, die

weltweit angeboten werden. Insgesamt gibt es heute 3.477 Absolventen aus 164 Staaten und Territorien.

Die WMU ist häufig kopiert worden, aber keine andere Einrichtung hat es über einen so langen Zeitraum geschafft, stetig einen Mix aus 30 bis 40 Nationalitäten pro Jahrgang in Malmö zusammenzubringen. Dieses einzigartige Charakteristikum macht zu einem großen Teil das besondere Flair dieser Einrichtung aus. Um dies zu schaffen, sind jedes Jahr enorme Anstrengungen nötig. Das rührt daher, dass bei der Gründung vor 30 Jahren an vieles gedacht, aber nicht alles ideal gelöst werden konnte. So schafften es die Mitgliedstaaten nicht, sich auf eine regelmäßige Finanzierung der WMU zu einigen. Von daher war und ist die Gruppe der Unterstützer der WMU stets überschaubar. Das Königreich Schweden, die Stadt Malmö und die private Nippon Foundation tragen heute die größten Anteile zum jährlichen Budget bei.

Die Verbindungen zwischen der WMU und der deutschen maritimen Verwaltung und Wirtschaft sind immer sehr eng gewesen. Günther Zade, ehemaliger Rektor der Bremer Seefahrtsschule, war in den ersten 20 Jahren Vice Rector der WMU und hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die WMU-Studenten auf ihren Feldstudienreisen die maritimen Schwerpunkte in Bremen, Hamburg und Rostock kennenlernen. BMVBS und BMZ haben



MALMÖ: Der Deutsche Jens Schröder-Hinrichs ist Professor an der WMU. Die Zeichnung zeigt den geplanten Neubau, der 2015 fertig sein soll.

lange Jahre dabei geholfen, dass Studenten aus aufstrebenden Schifffahrtsnationen an der WMU studieren können.

Der VDR sowie die Deutschen Afrikanerinnen und der Germanische Lloyd haben ebenfalls Stipendien vergeben. Auch wenn die Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung der WMU zuletzt nachgelassen hat, ist es doch erfreulich, dass zum 30-jährigen Jubiläum wieder Stipendien durch BMZ und BMVBS gefördert wurden. Besonderer Dank gilt an dieser Stelle dem Bundestagsabgeordneten Eckhardt Rehberg.

Anfang 2015 wird die WMU in neue Räume im Hafenviertel von Malmö ziehen. Das BMVBS will sich mit einer Spende an der WMU-Bibliothek beteiligen. Das Engagement vieler Beteiligter im Jubiläumsjahr macht Mut für die nächsten 30 Jahre – und verdeutlicht, dass die Idee der WMU noch längst kein alter Hut ist. ...

INTERNATIONALITÄT Die WMU hat es über Jahre geschafft, einen einmaligen Mix von Studierenden aus 30 bis 40 verschiedenen Nationalitäten zusammenzubringen.



## Wie Immobilien: Paradigmenwechsel in der Schiffsbewertung

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS) begrüßen die im Zusammenhang mit dem neuen Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) vorgelegten Neuregelungen zur Schiffsbewertung. „Damit vollzieht der Gesetzgeber einen Paradigmenwechsel“, so ZVDS-Geschäftsführer Dr. Alexander Geisler.

Die zusammen mit dem KAGB in Kraft getretene Kapitalanlage-Rechnungslegungs- und Bewertungsverordnung (KARBV) erkennt das Ertragswertverfahren als Standard zur Ermittlung des Verkehrswertes von Schiffen an. „Mit den neuen Regelungen kommt die Bundesregierung nicht nur einer Forderung der maritimen Verbände nach“, betont Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Vielmehr setzt sie damit auch ein gemeinsam auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz erarbeitetes Ziel zeitnah um.“

Das LTAV-Konzept (s. Kasten) als alternatives, langfristig orientiertes Bewertungsverfahren kann die Volatilität an den Schiffahrtsmärkten reduzieren. „LTAV kann den Reedereien und schiffsfinanzierenden Banken dabei helfen, die schwere Schiffahrtskrise zu durchfahren. Deshalb ist es besonders erfreulich, dass erste legislative Schritte zur Verankerung eines Bewertungsverfahrens gemacht worden sind, das in anderen Be-



Foto: Engel+Gleien/VDR

**VDR: Das geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel lobt den neuen Bewertungsansatz.**

reichen längst Standard ist“, so Nagel. Bislang wurde der Wert von Schiffen vor allem im Rahmen eines Vergleichswertverfahrens bestimmt. Dies hatte sich in der Folge der anhaltenden Finanz- und Wirtschaftskrise vielfach als untauglich erwiesen. Mangels einer ausreichenden Anzahl von repräsentativen Schiffankäufen und -verkäufen sahen sich immer mehr Sachverständige und Makler außerstande, die übliche, auf Markttransak-

tionen basierende Bewertung durchzuführen. Als Reaktion auf die Marktstörung hatten Schiffsmakler, Reeder, Banken und Wirtschaftsprüfer nicht nur eine Modifizierung der bisherigen Bewertungspraxis gefordert, sondern mit dem LTAV auch ein alternatives Schiffsbewertungsverfahren entwickelt.

### Hintergrund

Beim LTAV (Long Term Asset Value) handelt es sich um eine von Marktstörungen unabhängige, am langfristigen und nachhaltigen Ertragspotenzial eines Schiffes orientierte Bewertungsgrundlage. Bei gestörten Märkten kann der LTAV bei Marktunter- wie -übertreibungen zur Beurteilung herangezogen werden. Als Basis dienen das Barwertverfahren bzw. das DCF-Verfahren, die an die Erfordernisse der Schiffsbewertung angepasst wurden. Bei der Entwicklung wurden nachhaltige, statistisch belegbare und transparente Ansätze gewählt, um die Volatilität der Schiffahrtsmärkte angemessen zu berücksichtigen.

## 01 Lloyd Fonds schafft Refinanzierung

Lloyd Fonds hat sechs Mehrzweckfrachter aus Einschiffgesellschaften in der **Ocean Multipurpose Schiffahrtsunternehmen GmbH & Co KG (Ocean MMP)** zusammengeführt, um die Anschlussfinanzierung sicherzustellen. Die Frachter lagen bei der Abbaubank der HSH Nordbank **mit einem Finanzierungsvolumen von insgesamt 50 Mio. Dollar** und werden nun von der Deutschen Bank finanziert. Die Gesellschafter stellen **insgesamt 13,5 Mio. Dollar Neukapital** zur Verfügung. Zum neuen Flottenfonds zählen die Mehrzweckfrachter „San Antonio“, „San Vicente“, „San Pedro“, „San Rafael“, „San Fernando und „San Pablo“.

Das Projekt ist die **erste erfolgreiche Refinanzierung mehrerer Schiffe** auf Flottenbasis im deutschen KG-Markt. Die Anleger bleiben über ihren bisherigen Fonds Anteilseigner am Ocean MMP und damit **eines Corporates**

**mit sechs Schiffen.** Lloyd Fonds-Chef Torsten Teichert dankten den Anlegern und den Banken für ihr Engagement. [www.lloydfonds.de](http://www.lloydfonds.de)

## 02 Buss Capital zieht positives Halbjahresfazit

Buss Capital hat bis Jahresmitte **rund 40 Mio. Euro Eigenkapital** eingeworben. Damit konnte das Fondshaus seine Umsätze mit Container-Investments im Vergleich zum Vorjahr leicht ausbauen. Unterdessen haben fünf Fonds den **schrittweisen Verkauf ihres gemeinsamen Container-Portfolios** abgeschlossen. Dabei wechselten insgesamt etwa 55.500 Container **für rund 118 Mio. Dollar** den Besitzer. Parallel hat Buss Capital zwei große Container-Fonds geschlossen. Aktuell hat Buss **das Direkt-Angebot „Container 26“ im Vertrieb.** Im zweiten Halbjahr 2013 will das Emissionshaus weitere Direktinvestments, eine Container-Anleihe und einen Container-Fonds herausbringen,

der den Vorgaben des Kapitalanlagegesetzbuchs entspricht. Fünf Buss-Fonds verkauften ihr verbleibendes Container-Portfolio von 3.000 Containern **für zwölf Mio. Dollar an schwedische Investoren.** Die zwischen 2004 und 2006 aufgelegten Fonds hatten 2012 bereits **85 Prozent ihrer Container** verkauft. Die Fonds sollen Ende 2013 aufgelöst werden. Voraussichtliche Gesamtrückflüsse: zwischen 126 und 157 Prozent. [www.buss-capital.de](http://www.buss-capital.de)

## 03 Zweitmarkt mit Umsatz-Anstieg

Der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG hat im Juli geschlossene **Fondsanteile im Nominalwert von 28,4 Mio. Euro vermittelt** – deutlich mehr als im Vormonat (14,9 Mio. Euro). Bei Immobilienfonds verdoppelte sich der Umsatz. Doch auch **im Segment Schiffsbeteiligungen stieg er von 3,4 auf 5,8 Mio. Euro.** [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

ANZEIGE

## INDIZES



### Leichte Entspannung

Immer mehr börsennotierte Reedereien vermelden gute Zwischenresultate. Der Mut für neue IPOs wächst in Oslo und New York.

Seaspan als maritimer Darling des New Yorker Parketts konnte in den letzten zwölf Monaten schon um ein Drittel zulegen. Analysten fragen sich lediglich, ob die Dividende bei stabilen Gewinnen nicht noch etwas höher ausfallen könnte. Ein Luxusproblem, von dem Spezialisten im Bulkbereich derzeit nur träumen können. Dryships & Co. bewegen sich auf historisch niedrigem Niveau bestenfalls horizontal. Vielleicht aber ein guter Moment, um in volatile Werte einzusteigen.

Von zunehmenden Neubestellungen von Tonnage mit dem Label „Green Shipping“ profitieren die ersten Werften. So kann Hyundai Heavy Industries seit Juli wieder

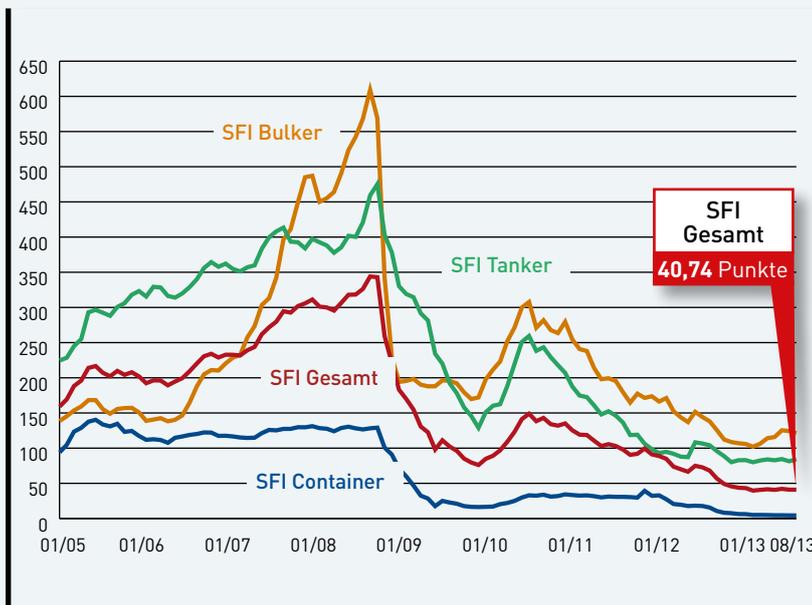
von steigender Wertschätzung der Börsianer profitieren. Mit großem Interesse verfolgt wird weiterhin die Performance von Norwegian Cruise Lines, dem letzten größeren IPO

einer Reederei. Bislang konnte der Kreuzfahrer die Investoren mit einem Wertzuwachs von 33% erfreuen – möglicherweise ein gutes Omen für weitere Börsengänge.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: August 2013  
Foto: iStockphoto/craftvision

### SFI TKL.Ship: Erneut Seitwärtsbewegung beim Gesamtindex



Quelle: TKL-Fonds; Stand 21.08.2013

Im Juli verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Rückgang von ca. 0,13 % gegenüber dem Vormonat.

Die Charraten für Containerschiffe entwickelten sich gegenüber dem Vormonat uneinheitlich, zeigten aber nur geringe Veränderungen. Neubau- und Second-Hand-Preise stiegen in fast allen Größensegmenten geringfügig an.

Die Charraten für Produktentanker gaben leicht nach, für die größeren Kategorien blieben sie stabil. Die Neubaupreise hielten weitgehend ihr Niveau. Die Second-Hand-Preise für Produkten-, Panamax- und Aframax-Tanker legten zu. In den übrigen Größensegmenten stagnierten sie weitgehend.

Die Charraten bei den kleineren Bulkern blieben auf dem Niveau des Vormonats, bei den größeren Schiffsklassen gab es Zuwächse. Die Neubaupreise stiegen in fast allen Größensegmenten leicht an. Die Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant. Der schwächere Dollar drückte insgesamt die Indizes.

[www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

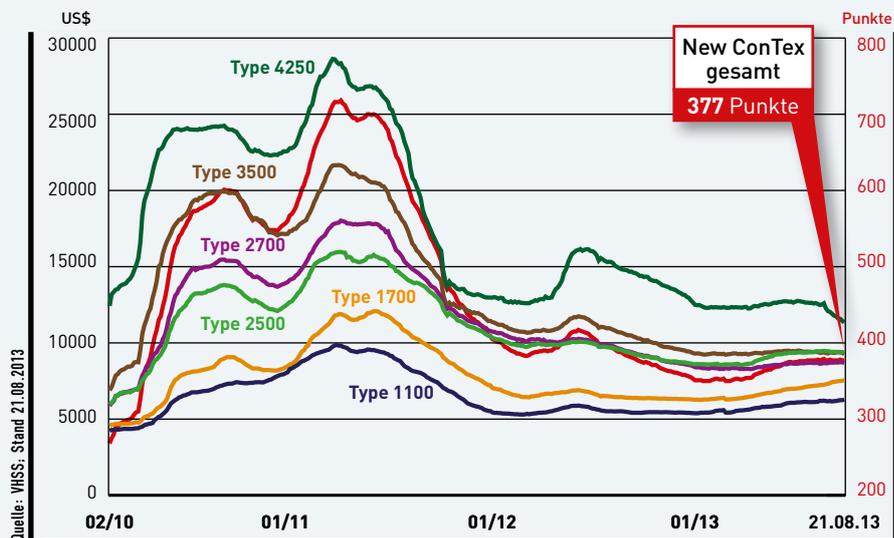


## New ConTex: Index übt sich weiter in Bewegungslosigkeit

Seit nunmehr drei Monaten ist es dem New Context nicht gelungen, seinen Seitwärtstrend zu beenden.

Der Gesamtindex erreichte zuletzt 377 Punkte – im Monatsvergleich wurde damit das Niveau exakt gehalten. Der Index wird aktuell weiter von steigenden Raten in den kleineren Kategorien gestützt: 1.100-TEU-Schiffe werden nun für 12-Monats-Kontrakte um 40 Dollar (0,6 %) höher bewertet, 1.700 -EU-Schiffe können 58 Dollar (0,8 %) mehr erzielen.

Die Gegenbewegung bilden die 24-Monats-Bewertungen der 3.500-TEU-Schiffe (minus 99 Dollar bzw. 1,1 %) und der 4.250-TEU-Panamax-Einheiten, die nun 2 % oder 233 Dollar niedriger ausfielen. Das Ende der Urlaubszeit nährt allerdings die Hoffnung auf ein höheres Aktivitätsniveau. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)



ANZEIGE

## North P&I will mit Fischereiversicherer zusammengehen Text: Michael Hollmann

Zwei bedeutende britische Gegenseitigkeitsversicherer, die bereits seit Anfang 2012 kooperieren, streben jetzt eine Fusion an: der auf Handelsschiffe spezialisierte North P&I Club mit Sitz in Newcastle und die in Durham beheimatete Sunderland Marine Mutual Insurance Company (SMMI). Die Gremien beider Vereine hätten grünes Licht für Verhandlungen gegeben. Über den Zwischenstand soll im Oktober informiert werden, hieß es in einer gemeinsamen Mitteilung.

Schon seit Anfang 2012 arbeiten North P&I und SMMI eng zusammen, wobei North das P&I-Versicherungsbuch des kleineren Mitstreiters rückversichert. Der Club hat in den letzten Jahren ein stürmisches Wachstum hingelegt und sich am UK Club vorbei auf Platz zwei unter den P&I Clubs der International Group vorgekämpft. Sein Marktanteil am Tonnage-Kuchen aller 13 IG-Clubs liegt nach Berechnung des Londoner Versicherungsmaklers Tysers inzwischen bei 12,26 %.

### Diversifizierung geplant

SMMI ist ebenfalls ein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, operiert aber in einem anderen Segment der maritimen Wirtschaft: Der Club deckt die Kasko-, P&I- und Kriegsrisiken von Fischereifahrzeugen und kleineren Booten und ist in diesem kleinteiligeren Markt an 13.500 Policen für Schiffe und Fischfarmen beteiligt. North deckt die Haftungsrisiken von rund 3.500 Seeschiffen ab und schaut sich schon seit Jahren nach neuen Geschäftszweigen um. 2011 hatte der Verein einen Vorstoß ins Seekaskogeschäft wagen wollen, das Projekt aber kurz vor dem avisierten Start des neuen Deckungsprodukts abgebrochen. Auch die geplante Übernahme der Portfolio-Abwicklung für Marine Shipping Mutual Insurance – einen kleinen Kaskoversicherungsverein – wurde abgeblasen. Als Begründung nannten die North-Geschäftsführer Alan Wilson und Paul Jennings die schwierigen Marktbedingungen im Seekaskosegment.

Die Diversifizierungsbemühungen des Clubs erinnern stark an das universelle Geschäftsmodell des größten P&I Clubs Gard, der sich ein ebenso starkes Standbein in der Seekaskoversicherung aufgebaut hat und zum größten Anbieter im nordischen Seeversicherungsmarkt avanciert ist. Auf dem Haftpflichtgeschäft allein will sich auch North

P&I nicht ausruhen, zumal die Marktbedingungen sehr schwierig geworden sind. Die Reeder, die den Mitgliedskreis der Clubs bilden und diese finanzieren, stecken in der tiefsten Branchenkrise seit den 1980er-Jahren. Zuerst brachen die Märkte in der auf die Lehman-Pleite folgenden globalen Rezession ein. Nach einem kurzen Zwischenhoch 2011 steht das weltweite Seetransportgeschäft vor allem aufgrund der europäischen Staatsschuldenkrise seit zwei Jahren erneut stark unter Druck. Bei ihren Mitgliedern können die P&I Clubs kaum die nötigen Mittel einwerben, um die Schäden zu decken. Von den 13 Vereinen der International Group schrieben elf im vergangenen Jahr operative Verluste. Nur mittels Kapitalerträgen und dank der Börsenrallye erzielten die meisten noch einen Überschuss.

Durch einen Zusammenschluss würden North und SMMI zu den weltweit größten Seeversicherern aufschließen, was den Mitgliedern mehr finanzielle Stabilität bringen und die Wettbewerbsposition der Clubs deutlich verbessern würde, erklärte der North-Vorsitzende Pratap Shirke, Chef der internationalen Bereederungsfirma ASP Ship Management. Der Charme liegt für beide Partner darin, dass sie völlig unterschiedliche Marktsegmente beackern und sich damit gut ergänzen könnten. Das gilt auch geografisch. So verfügt North außerhalb Großbritanniens über Büros in Griechenland, Hongkong, Japan und Singapur, während SMMI in Australien, Kanada, den Niederlanden, Neuseeland, Südafrika und den USA vertreten ist.

### Bonität gesichert

Die Ratingagentur Standard & Poor's beurteilt eine mögliche Fusion relativ neutral in



**VERHANDLUNGEN:** (von links nach rechts) Alan Wilson, Paul Jennings (beide Geschäftsführer North P&I) und Geoff Parkinson (Vorstandschef SMMI).

Foto: North P&I

### Die möglichen Partner

**North P&I Club**  
Gründung: 1860  
Sitz: Newcastle  
Mitarbeiter: 233  
Rating: A (S&P)

**SMMI Sunderland Marine Mutual Insurance**  
Gründung: 1882  
Sitz: Durham  
Mitarbeiter: 171  
Rating: BBB+ (S&P)

Bezug auf die Bonität von North. Einerseits könnte sich die Wettbewerbsfähigkeit des Clubs durch Diversifizierung in den Kaskobereich verbessern. Andererseits würde die finanzielle Flexibilität möglicherweise etwas leiden, weil das SMMI-Kaskogeschäft auf fest fixierten Prämien basiert und dort keine Nachschüsse zur Deckung von Fehlbeträgen wie im eigenen P&I-Segment möglich seien. An der guten Bonitätsnote von North (.A') werde sich aus derzeitiger Sicht wohl nichts ändern, so Standard & Poor's.

5,50	9,80	21,00	5,10	0,25	Burger de ...	6,75	195,00	11,55	34	Dr Verkehrs-Bk ...	16,50	271,00	32,50	27,01
32,80	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing ...	6,30	7,20	8,50	58,49	Dragon Semicand ...	4,00	16,50	285,00	249,50
7,60	33,70	5,95	7,90	1	Burg Brauh Ray ...	24,50	24,80	8,80	4,80	Dragon Ind ...	103,00	3,38	16,80	16,00
155,30	7,50	34,90	4,50	0,8	Burbad Vz ...	1020,00	1020,00	26,50	6,75	Dieler Werke ...	104,00	103,00	4,50	2,10
5,20	75,00	7,00	29,50		BUS ...	276,00	276,00	1035,00	18,50	Dong Hid ...	19,80	118,00	104,50	91,00
		770,00	6,01		BUS V ...	9,85	9,91	350,00		Dun ...	44,35	13,80	150,50	

## In Kürze

**UK P&I Club mahnt Eile bei Ballastwasser an.** Der Haftpflichtversicherer hat seine Mitglieder aufgerufen, bei der Vorbereitung auf die IMO-Ballastwasser-Konvention keine Zeit verstreichen zu lassen. Angesichts einer geplanten Übergangsfrist für den Einbau von Anlagen zur Ballastwasserbehandlung, die Ende des Jahres auf der IMO-Vollversammlung beschlossen werden soll, bekämen die Reeder zwar etwas mehr Spielraum. Das Thema sei aber so komplex, dass die Vorbereitungen nicht aufgeschoben werden dürfen.

**Neuer Makler in Hamburg.** Seit Jahresanfang ist mit Kingfisher Insurance Broker ein neuer Schiffsversicherungsmakler in der Hansestadt aktiv. Geschäftsführer und Mehrheitsgesellschafter ist der Jurist Dr. Jan Joachim Rieckhoff, langjähriger Leiter der Schadensabteilung des Maklers Carl Rehder, der letztes Jahr in die Insolvenz geschlittert war. Minderheitsgesellschafter ist die Hamburger Reederei Carsten Rehder, die ihre Flotte bereits durch Kingfisher betreuen lässt.

**Londoner Markt gründet neues Risikokomitee.** Die International Underwriting Association – Dachverband der großen Versicherer in London jenseits von Lloyd's – will politische Risiken künftig effektiver analysieren. Ziel des neuen Political Risk Committee ist es, das Risiko von Betriebs- und Transportunterbrechungen aufgrund politischer Turbulenzen einzuschätzen.

**Maßnahmen gegen Piraterie in Westafrika.** Der Bremer Rhederverein und MRQ (Gesellschaft für maritime Risikobewertung und Qualitätsmessung) laden zu diesem Thema am 17.09. zu einem Seminar in das Haus Schütting der Bremer Handelskammer ein. Erwartet wird unter anderem Prof. Dr. Carlo Masala, Bundeswehr-Uni München.

**Erhöhte Selbstentzündungsgefahr.** Der West of England P&I Club warnt seine Mitglieder vor erhöhten Risiken bei der Kohleverladung in Indonesien. In jüngster Zeit hätten sich Selbstentzündungen gehäuft. Grund seien vermutlich hohe Außentemperaturen, starker Wind und Regen. Schiffseigner sollten in den Frachtverträgen ein Recht auf Inspektion der Ware vor Abladung verankern.

## Gestiegenes Arrestrisiko nach Befrachter-Pleiten

**Deutsche Tramp-Reeder und Fondsschiffe sehen sich nach einer Serie von Insolvenzen unter Charterern in den vergangenen Monaten mit einem erhöhten Risiko von Arrestierungen in den Häfen konfrontiert.**

Angesichts der massiven Frachten-Baisse vor allem in der Dry-Bulk-Schifffahrt wurden mehrere große Gesellschaften kürzlich zahlungsunfähig, darunter die koreanische Reederei STX Pan Ocean, die taiwanesisische Gesellschaft TMT und die an der New Yorker Börse gelistete Schifffahrtsfirma Excel Maritime. Häufig richteten die Geprellten wie Bunkerlieferanten oder Stauer bei Ausfall des Befrachters ihre Ansprüche gegen die eingecharterten Schiffe, auch wenn diese gar nicht für die Beschaffung von Brennstoff oder Umschlagdienstleistungen verantwortlich waren.

### Hohe Forderungen möglich

Je nach Gesetzeslage in den Hafenstaaten sowie im Flaggenstaat der betroffenen Schiffe haben die Lieferanten aber die Möglichkeit, Schiffsgläubigerrechte anzumelden. Beim Schutzverein Deutscher Rheder ist von Fällen die Rede, in denen Schiffsgesellschaften Forderungen in Höhe von 500.000 bis 1.000.000 US\$ abwehren müssen. „Da einige Bunkerlieferanten den Zeitbefrachtern Kreditlinien von mehreren Millionen US-Dollar gewähren, können sich Reedereien mit sehr hohen Forderungen

konfrontiert sehen“, warnt der Schutzverein in seinem jüngsten Rundschreiben. Zuletzt hätten Bunkerlieferanten vor allem in Südkorea erfolgreich Schiffe an die Kette legen lassen. In dem Land beziehe man sich bei der Prüfung, ob Schiffsgläubigerrechte bestehen, auf das Recht des Staates, dessen Flagge das jeweilige Schiff führt. „Leider sehen die Rechtsverordnungen vieler populärer Flaggenstaaten Schiffsgläubigerrechte für Bunkerlieferungen vor“, warnt der Schutzverein. In solchen Fällen bestehe fast keine Chance, sich gegen einen Arrest in koreanischen Häfen zur Wehr zu setzen. Deshalb sollten Reedereien bereits bei der Auswahl der Flagge mit berücksichtigen, ob das Recht des Flaggenstaates weitgehende Schiffsgläubigerrechte vorsieht.

Das Team um Schutzvereins-Geschäftsführer Wolf-Dietrich Gerlach weist darauf hin, dass Gläubiger sich auch Pfandrechte am Schiff sichern können, wenn die Gesetzeslage des Flaggenstaats dies nicht vorsieht – so z.B. nach US-Recht. Generell sollten Reedereien deshalb genau überwachen, welche Lieferanten vom Charterer eingeschaltet werden, um diese schriftlich darauf hinzuweisen, dass Schiffsgläubigerrechte laut Zeitfrachtvertrag ausgeschlossen sind. Eine entsprechende „Prohibition of Lien“-Klausel müsse stets im Chartervertrag verankert werden.

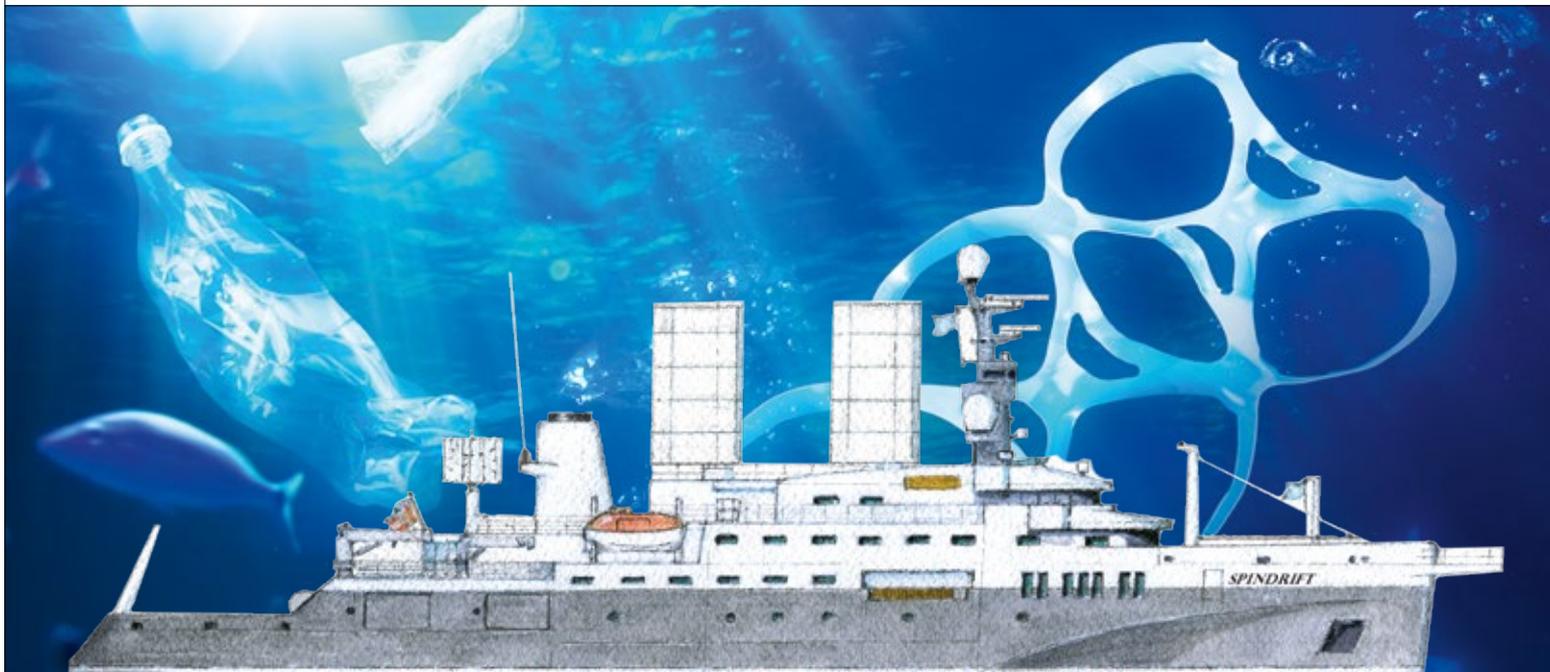


Foto: |c|Unkas1978 | Dreamstime.com

**RISIKO:** Bunkerlieferanten können Schiffe an die Leine legen lassen.

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



## Schulterschluss im Kampf gegen den Müll im Meer

**Gemeinsam haben die Klassifikationsgesellschaft DNV und die Umweltorganisation WWF ein Konzept für ein neues Forschungsschiffs entwickelt – die „Spindrift“.**

Das 85 Meter lange Schiff kann im Kampf gegen die scheinbar unlösbaren Probleme bei der Entfernung des Plastikmülls eingesetzt

werden, der sich in den Strömungswirbeln der Weltmeere ansammelt.

Welche Wege der Plastikmüll nimmt und wie er im Meer abgebaut wird, sind noch weitgehend unbekannte Prozesse. Deshalb ist es für eine wirksame Säuberung der Meere vom Plastikmüll wichtig, dass diese Wissenlü-

cken geschlossen werden. Das geplante Schiff verfügt über effektive Überwachungssysteme des Ozeans sowohl aus der Luft als auch in der Wassersäule und ist so konstruiert, dass unterschiedliche Sammeltechniken flexibel angewendet werden können.

[www.wwf.de](http://www.wwf.de); [www.dnv.de](http://www.dnv.de)

Foto: Ate Elleisen, Fernando Gregory | Dreamstime.com

## Auf Nährstoff-Suche

**Forschungsschiff „Alkor“ startet zu Expedition in die Ostsee.**

Inwiefern auch interne Prozesse zur Überdüngung von Meeren beitragen, ist noch weitgehend ungeklärt. Während einer vierwöchigen Expedition mit dem Forschungsschiff „Alkor“ (Reederei Briese) wollen Wissenschaftler des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel die Bedeutung dieser Prozesse genauer untersuchen. [www.geomar.de](http://www.geomar.de)

Foto: Maike Nicolai/GEOMAR



## Für Familien und Flutopfer

**AIDA Cruises ist familienfreundlichstes Kreuzfahrtunternehmen – und spendet für Flutopfer.**

In einer bundesweiten Befragung wurde die Familienfreundlichkeit von über 300 Unternehmen aus 35 Branchen bewertet. Rund 35.000 Familien mit Kindern wurden befragt. Spitzenreiter in der Kategorie „Kreuzfahrten“ ist AIDA Cruises.

Bei einer großen Spendentombola zu-



**SPENDE: AIDA-Kapitän Adrian (r.) und Clubdirektor Michael Klieverik.**

gunsten der Flutopfer kam auf den zehn Schiffen der AIDA-Flotte insgesamt eine Summe von 100.000 Euro für den guten Zweck zusammen.

[www.aida.de](http://www.aida.de)

Foto: AIDA Cruises



**ZWERG:** Das neue Forschungsschiff der Wattenmeerstation Sylt des Alfred-Wegener-Instituts bei seiner ersten Ausfahrt.

## Kleiner Entdecker

Das Forschungsschiff „MYA II“ wurde Mitte August feierlich übergeben.

Gut 21 Meter lang, 1,30 Meter Tiefgang, zehn Knoten Maximalgeschwindigkeit und voller modernster Technik: Die Entwicklungs- und Baukosten der „MYA II“ in Höhe von 4,5 Millionen Euro stammen zu 10 Prozent vom Land Schleswig-Holstein und zu 90 Prozent aus Bundesmitteln. Ein Höhepunkt wird die Verleihung des Umweltzeichens „Blauer Engel“ für das umweltfreundliche Schiffsdesign der „MYA II“. „Das ist zwar unser kleinstes Forschungsschiff, aber hochmodern und sehr gut für die Küstenforschung ausgestattet“, sagte Prof. Dr. Karin Lochte, Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI), anlässlich der Taufe der „MYA II“ auf der Fassmer-Werft. [www.awi.de](http://www.awi.de)

Foto: Florian Lange | Alfred-Wegener-Institut

## Wo Besucher Schiffe steuern können

**Lebensnahes Navigationstraining im Internationalen Maritimen Museum Hamburg: Hapag-Lloyd hat einen professionellen Schiffssimulator gespendet.**

Das Mitte August offiziell von Hapag-Lloyd-Vorstandschef Michael Behrendt und Museumsgründer Peter Tamm eingeweihte Ausstellungsstück dürfte in Europas Museumslandschaft einmalig sein. „Wir möchten damit vor allem junge Leute für die Seefahrt begeistern“, so Tamm. Man wolle nicht nur die Geschichte der Seefahrt, sondern auch die Gegenwart zeigen. Dieses Gerät sei daher ein Ausstellungsstück, das noch gefehlt habe. Rund 100.000 Euro haben Software, Computer, Monitore und Steuerstand ge-

kostet – es ist ein moderner Simulator, wie er auch für das routinemäßige Training von Lotsen und nautischen Offizieren genutzt wird. Gestiftet wurde es von der Reederei Hapag-Lloyd. Hersteller Rheinmetall und das Hamburger Marine Training Center (MTC) unterstützen das Projekt.

Künftig können Besucher des Museums nun erleben, wie man große Schiffe steuert: Das Einlaufen in den Hamburger Hafen ist dabei im Programm, aber auch Rotterdam und Singapur lassen sich einspielen, dazu verschiedene Wetterbedingungen, andere Schiffe, Schlepper – alles fast wie im richtigen Leben.

Der Clou ist aber die ehrenamtliche,

18-köpfige Crew aus ehemaligen Kapitänen. Sie unterstützen beim Steuern oder spielen Rollen – wie etwa den Hafenslotsen; oder sie lösen überraschend Nebel aus. Die Crew ist dreimal pro Woche ab 14 Uhr vor Ort. [www.imm-hamburg.de](http://www.imm-hamburg.de)



Foto: Michael Zapf

### SIMULATORCREW:

Rüdiger Gutjahr, Henning Refardt, Hans Köhn und Hans Trey am Simulator auf Deck 1.

## Spezialkamera statt Forscher mit Fernglas

**Härtetest bestanden: Neues AWI-Wärmebild-Kamerasystem hilft Forschern, Großwale rund um die Uhr vor Lärm zu schützen.**

Physiker des Alfred-Wegener-Institutes, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, haben an Bord des Forschungsschiffes „Polarstern“ erfolgreich ein Wärmebild-Kamerasystem getestet, das Großwale sowohl am Tage als auch bei Nacht bis auf eine Entfernung von fünf Kilometern automatisch an ihrem Blas erkennt. Wie die Wissenschaftler in einer aktuellen Studie berichten, hat das Kamerasystem bei sieben Expeditionen in die Arktis und Antarktis deutlich mehr Wale erfasst als Forscher, die mit dem Fernglas Ausschau

nach den Tieren gehalten hatten. Die Wärmebild-Kamera und die dazugehörige Auswertungssoftware stellen damit ein wirksames Instrument zum Schutz der seltenen Meeressäuger vor intensivem Unterwasserlärm dar.

[www.awi.de](http://www.awi.de)

**LEBENSRAUM:**  
Das Verhalten der Meeressäuger wird genau beobachtet.



Foto: Joanne Weston | Dreamstime.com

# Fred around

Jubiläum in der Antarktis: Seit nunmehr drei Jahren wird der knuddelige Fred von einer Schiffscrew zur nächsten weitergereicht und avancierte inzwischen zum Sympathieträger für die internationale Seefahrt. Ende der Weltreise: offen.

Text: Bernd Ellerbrock



# the world

Darf ich Ihnen Fred vorstellen? Fred befindet sich seit drei Jahren auf Kreuzfahrt und war schon auf Malta, in New York, in der Karibik, durchfuhr den Panamakanal, besuchte Singapur, Hongkong und Spitzbergen. Neidisch? Nun, es kommt noch besser. Fred reist für lau, zahlt keinen Cent, wird verwöhnt rund um die Uhr – und ein Ende der Reise ist nicht in Sicht. Er hat allerdings auch keinerlei Gepäck dabei und verzehrt nichts. Das ist Ihnen jetzt zu viel Seemannsgarn? Aber nein, hinter Fred verbirgt sich ein pffiffiges Projekt für Seeleute und Landratten zugleich.

Fred reist also auf Schiffen um die Welt. Seine Fahrt ins Unge- wisse begann im Juli 2010 auf dem Segelboot „Bareck“, mit dem ihn sein Pate Martin die Elbe abwärts von Wedel nach Brunsbüttel brachte. Seine Mutter Gudrun konnte nicht dabei sein, die hatte im thüringischen Sonneberg genug in ihrer Manufaktur für Spielwaren zu tun, wo auch Fred „geboren“ wurde. Denn Fred ist ein dreißig Zentimeter großes weiß- graues Plüschmaskottchen mit schwarzen süßen Pan- da-Kulleraugen, gesteckt



in eine maßgeschneiderte orangefarbene „Fred Rescue“-Rettungsweste. Fred sieht aus wie ein Erdhörnchen und ist eine Erfindung von Axel Will und Martin Leuschner (s. Kasten S. 53).

Ein am Schlüsselbund hängendes Stofftier brachte Will auf die Idee: „Oft wurden wir nach dem Grund für dieses Projekt gefragt. Es wurde spekuliert, ob wir auf die schwierige Situation der Seeleute aufmerksam machen wollten oder ob wir eine ‚Message‘ hätten etc. Nein, das Projekt ‚Fred‘ sollte einfach nur Spaß machen.

Allen, die sich daran beteiligen, und natürlich uns.“

Fred ist ständig auf der Suche nach Paten, die →



### „Fred“ rund um die Welt im Einsatz

**Wie weit gereist** das Plüschtier mittlerweile ist, verdeutlichen die Pins auf der Karte. Europa, Südamerika und Australien kennt Fred schon recht gut, insbesondere auf dem afrikanischen Kontinent gibt es noch Lücken. Sogar im Unterwasser-Einsatz war das Seemanns-Maskottchen schon.

**Besonders abenteuerlich** ging es in diesem Sommer zu: Auf dem Forschungsschiff „Polarstern“ konnte Fred sein dreijähriges Jubiläum feiern – in der Antarktis. Die Crew hat selbstverständlich für die passende Kleidung gesorgt.

→ ihn auf seine große Reise mitnehmen. Die sollen sich für ihn und das Projekt begeistern, Fotos machen („of you and me, of me on the bridge, at the barbecue party and in front of beautiful scenery“) und interessante Berichte schreiben über „Menschen und Schiffe, über den Wind und das Wetter, über nah und fern“. Alle Menschen auf der Welt sollen daran teilhaben, indem sie das Logbuch lesen und die Bilder bestaunen können. Und? Es funktioniert!

Auf über 20 Schiffen (vom Containerfeeder und Lotsenversetzboot bis zum noblen Luxusliner und Expeditionsschiff) fuhr Fred bislang mit, unzählige Berichte verzeichnet das Logbuch seitdem, die mit Hunderten von Fotos illustriert wurden. Wir sehen Fred am Ruder auf der Kommandobrücke eines Atom-Eisbrechers, als Ehrengast einer zünftigen Barbecue-Party, Karussell fahren auf einem Kreiselkompass oder zum Schnorcheln bereit mit überdimensionaler Taucherbrille. Er wurde abgelichtet während einer Feuerschutzübung, Seekarten und Monitore studierend, Cock-

tails schlüpfend, in einer finnischen Sauna schwitzend oder Wache schiebend an einer Gangway. Bei Captain Oleg aus der Ukraine wird er kurzerhand zum Dritten Offizier ernannt („He is a very clever young fellow“), auf einem Forschungsschiff erhält er einen echten Crew-Ausweis, die Entertainment-Truppe eines Kreuzfahrers lässt ihn Durchsagen machen.

#### Zwischen ganz heiß und ganz kalt

Fred ist mal seekrank, hat Heimweh, dann kann er vor Aufregung nicht schlafen, weil es nach Russland geht. In Portugal wird ihm verboten, das Schiff zu verlassen: Fred wollte Nachtclubs aufsuchen. Fred geht fischen, spielt Bingo, Tischfußball oder Kniffel, macht einen Zodiac-Schlauchboot-Führerschein (ausgestellt von S. Cherez), hält Wache auf der Brücke und posiert vor den Sehenswürdigkeiten dieser Welt. Wir erfahren, dass er viel fernsieht, eine Diät angetreten hat, seine Kabine selbst reinigt oder hinter Mädels herschaut. Einmal muss er sogar vor wil-

den (Plüsch-)Tieren gerettet werden, die ihn verpeisen wollen.

In Kolumbien landete er volltrunken in einer Ausnüchterungszelle und in Hongkong gegen seinen Widerstand in der Waschmaschine! Als der Weltenbummler mit dem Expeditionsschiff „National Geographic Explorer“ auf den Spuren Fridtjof Nansens im Franz-Josef-Land weilte, sorgte sich Martin Leuschner: „Wir hätten ihm Thermowäsche anziehen sollen. Doch Fred wurde wenigstens ein wärmender Schal umgebunden, und es gab Glühwein.“

Ende 2010 war er für ein paar Wochen verschwunden. Aufregung in Hamburg: Sollte das Projekt ein jähes Ende nehmen? Freds Aufenthalt auf der „MSC Splendida“ sei ein „großes Mysterium“ gewesen, wurde der Fangemeinde mitgeteilt. Tatsächlich musste das Team aus Freds Heimatstadt mit tatkräftiger Unterstützung der Reederei eine Suchaktion starten: Sogar „Wanted“-Poster von Matrosen mit Freds Foto wurden in den Frachtern aufgehängt, bis er als blinder Passagier in einer →

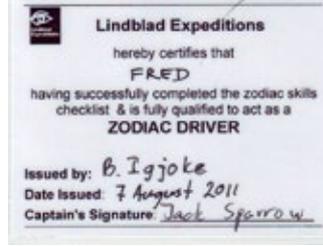
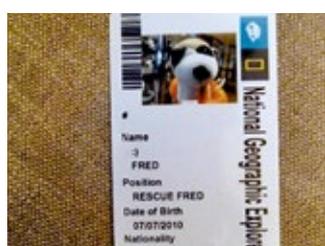
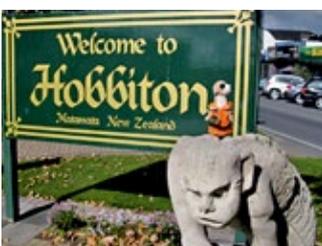


Foto: M. Ettlin





→ Plastiktüte in Südamerika aufgespürt wurde und seine Reise auf einem Kreuzfahrtschiff fortsetzen konnte.

### Interaktive Präsenz

Als das Stofftierchen mit Luftpost versandt nach 308 Tagen wieder in Hamburg eintrifft (Fred hatte seine Einschiffung in Buenos Aires verpasst...), wird es sofort erneut vom Reisefieber, dem „travel bug“, gepackt. Mit ihrem Projekt „Fred around the world (FRATWO)“ knüpfen die beiden Macher an diese Spielart des „Geocaching“ an: „travel bugs“ sind Gegenstände, die von Geocachern von einem Versteck zu einem anderen transportiert werden und deren Weg auf speziellen Internetseiten protokolliert wird. Jeder „travel bug“ ist über eine Zahlenkombination identifizierbar.

Bei „FRATWO“ wird das Ganze nun mächtig ausgeweitet und professionell mit einem aufwendigen Internetauftritt unterstützt: Auf einer Weltkarte sehen wir, wo Fred sich aufhält oder bereits aufgehalten hat. Wir können uns in seiner interaktiven Kabine umtun, die Logbucheinträge studieren oder ins Fotoalbum gucken. Das Neueste können wir uns twittern lassen oder auf Facebook mitverfolgen.

Wie in der internationalen Seefahrt üblich, ist das Ganze auf Englisch abgefasst, doch es ist auch eine deutsche Version on-

line. Es gibt einen Pressebereich mit Artikeln über die Aktion und ein Gästebuch („Die ganzen Fusselviecher in Wohnmobilen, Autos oder an Rucksäcken finde ich recht albern. Fred ist aber geil. Mal kein Warmduscher“). Dort meldeten sich unter anderem der „Reise-Elch“ Olaf, eine „Reisemaus“, der „Gustav Travelduck“, eine Reise-„Schnulli“, der „Hase Cäsar“ und

das Stinktier „Stinky“, von dem Fred zu einer Busfahrt durch Lübeck eingeladen wurde. Originell auch dieser Eintrag: „Sollte Fred einmal Urlaub machen, würde ich gerne als Ersatz einspringen.“

Am meisten Spaß an dem „cheerful symbol“ (CP Offen-News) scheinen aber die vielen Paten – Lotsen, Kapitäne, Matrosen, Offiziere, Disponenten, Reedereimit-





**ABENTEUER:** Auf der „Santa Brunella“ (Reederei Claus-Peter Offen) feierte Fred seinen zweiten Geburtstag. Neben zahlreichen Häfen bekam er – unfreiwillig – auch eine Waschmaschine von innen zu sehen, ließ sich von DLRG-Damen retten und flog – mit Schal und Mütze gut geschützt – hoch hinaus.

arbeiter, Schiffsmakler, Agenten – selbst zu haben. Mal liefern sie Reiseberichte ab, dann wieder erfinden sie witzige Geschichten oder arrangieren mit Fred ihre zum Teil skurrilen Fotos – und vermissen ihn, wenn er weitergereicht wird: „Vielen Dank an Captain Maggi und ihre Crew für all diese Abenteuer. I will miss you all.“ Doch Freds Reise geht immer weiter.

Nachdem der „Superstar unter den Maskottchen“ (ein Fan) kürzlich mal wieder ein paar Tage zu Hause in Hamburg war und glatt dem NDR-Fernsehen ein Interview gab, setzte er seine Reise um die Welt fort: Zunächst war er an Bord des RoRo-Schiffes „Birka Express“, mit dem er zwischen Finnland und Großbritannien hin und her pendel-

te. Dann ging er an Bord des Kühlschiffes „Cala Pino“ und besuchte das einstige berühmte Piratennest Cartagena in Kolumbien. An Bord der „Dawn Princess“, einem Kreuzfahrer, verwirklichte er sich einen Traum: eine Passage nach Neuseeland und Australien. Überhaupt mag Fred den Luxus von Kreuzfahrtschiffen – angeblich.

Im Duty-Free-Shop der MS „Opera“ fand man ihn zum Beispiel vollgefressen inmitten eines Berges von Schweizer Schokolade.

Jüngst konnten Will und Leuschner einem Mitnahme-Angebot nicht widerstehen und holten den Vagabunden kurzerhand nach Hause: „Dank der hervorragenden Logistik der Reederei Laeisz kam Fred pünktlich, wohlbehalten und rechtzeitig zur Einschiffung in Hamburg an.“ Denn ganz aktuell und zu seinem dreijährigen

Reisejubiläum befindet sich Fred auf dem Forschungsschiff „Polarstern“ in der Antarktis. Dafür wurden ihm noch schnell Fäustlinge und Thermohose geschneidert, Mütze und Schal gehäkelt, sodass Fred nun bei allen Expeditionen dabei sein kann. Bislang wurde also „stets ein Schiff gefunden, das ihn mitnehmen wollte“, sagen Will und Leuschner – und, ganz wichtig: „Die Nähte halten immer noch.“



## Die stolzen Eltern von Fred

**Axel Will (51, Bild rechts unten) und Martin Leuschner (33) hatten die Idee zum Plüschtier auf hoher See.**

Will war selbst jahrelang als Kapitän auf den Weltmeeren unterwegs und arbeitet jetzt als Elblotse, Leuschner entwickelt

Software für die maritime Wirtschaft. Zweck der Aktion ist es, „in den harten Arbeitsalltag der Seeleute ein wenig Freude zu bringen“, so Martin Leuschner, der auch schon TV-Interviews zu Fred gegeben hat (s. links). Freds „stoffliche“ Schöpferin ist Gudrun Hentschel von der Sonneberger Manufaktur für Werbemittel und Spielwaren ([www.sowema.de](http://www.sowema.de)) im thüringischen Sonneberg. Die Reiseroute bestimmen Freds Paten an Bord: „Wir wollen nicht steuern, wohin Freds Reise führt, das soll weiter dem Zufall überlassen bleiben. Genau das ist ja gerade der Sinn unserer Idee“, sagt Axel Will. [www.fratwo.de](http://www.fratwo.de)





# Nautik 4.0 – alles auf dem Schirm

Immer größere Schiffe, immer komplexere Systeme: Integrierte Steuerungstechnik hilft den Schiffsoffizieren, den Überblick zu behalten. Kongsberg Maritime ist einer der führenden Anbieter weltweit. Text: Petra Scheidt



Fotos: Kongsberg

**PANEL:** Operationsmodi werden via Touchscreen ausgewählt.

**TUNNELSTRAHLER:** Die manuelle Steuerung erfolgt über Fahrthebel.



**INTEGRATION:** Integrierte Multifunktionsdisplays vereinen mehrere Systeme.



**KOMFORT:**  
Steuersessel mit  
Multifunktionspanelen  
erleichtern die Arbeit.

**D**ie Steuermannskunst ist so alt wie die Seefahrt selbst. Es gilt, die Position, die Geschwindigkeit und die Route zu bestimmen sowie Umweltbedingungen und Schiffseigenschaften zu berücksichtigen. Das ist noch heute so. Die Anforderungen und technischen Hilfsmittel haben sich jedoch verändert: Es geht mehr denn je um Effizienz. Längst haben ausgeklügelte Elektronik und intelligente Software die Brücke erobert. Der Fortschritt hat aber

auch seine Tücken: Brückenlayouts mit meterlangen Konsolenanordnungen, unzähligen Schaltern, Knöpfen und Displays machen die Arbeitsumgebung oft eng und unübersichtlich. „In diesem Zusammenhang und aufgrund der visuell eher unruhigen Umgebung liegt unser Fokus für Bedienung und Funktionalität der Brücke auf Klar- und Einfachheit“, sagt Sebastian Jobs, Manager der Offshore Division bei Kongsberg Maritime in Hamburg.

Vereinfachte Handhabung und besseren Überblick versprechen integrierte Hard- und Softwaresysteme: Denn die neuen Anlagen optimieren nicht nur die Gesamtpformance. Sie helfen Bedienelemente neu zu strukturieren oder einzelne Geräte zu kompakten Anlagen zusammenzufassen. Unternehmen wie Kongsberg Maritime, Raytheon & Anschutz, ABB oder Imtech bieten solche Hightech-Brückensysteme an. →

**KLARE LINIEN:**

Das Brückenequipment ist zu einem kompakten Arbeitsbereich zusammengefasst.



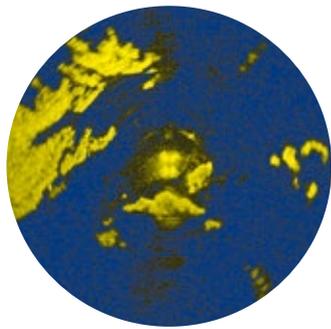
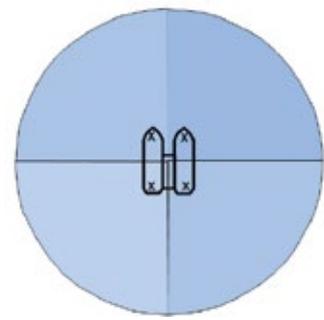


Foto: Nordic Yards



**VORREITER:** Der Wind Server von DBB Jack-Up geht mit 360-Grad-Rundumsicht an den Start.

## K-Bridge „Composite Picture“ Radar CP360

1919 wurde das Radar erfunden. Knapp 100 Jahre später erschließt es technologisch neue Dimensionen: Das Radar CP360 sendet digital über ein lokales Netzwerk. Das ermöglicht eine gleichbleibende Übertragungsleistung bei größeren Distanzen an Bord sowie erstmals die gemeinsame Bildanzeige von vier

Radarvideos (X-Band und S-Band) in einem einzigen Display. Bisher brauchte man für Bug-, Heck- und Seitenaufnahmen jeweils einen extra Bildschirm. Das 360°-Radarvideo erlaubt nunmehr die nahtlose Verfolgung von Schiffen und Offshore-Objekten von einem Sektor zum anderen. Tote Winkel entfallen.

→ Was Schiffstechnik leisten muss, zeigt das aktuelle Projekt der Reederei DBB Jack-Up Services: Das bei Nordic Yards in Auftrag gegebene, etwa 80 Meter lange und 32 Meter breite Serviceschiff soll ab 2014 zur Wartung von Offshore-Windkraftanlagen eingesetzt werden.

### Rundblick für einen Spezialisten

Die Handhabung der bis zu 500 Tonnen schweren Komponenten von Windkraftanlagen erfordert auch unter anspruchsvollsten Seebedingungen ein Höchstmaß an Präzision, das Crew und Technik alles abverlangt.

Kongsberg Maritime liefert für das Serviceschiff ein intelligentes Brückensystem.

Das Gesamtkonzept entspricht neuesten Anforderungen und besteht aus einem Alarm Monitoring & Control System, der Antriebssteuerung, einem dynamischen Positionierungs (DP II)- sowie einem integrierten Navigationssystem, inklusive des neuem K-Bridge Radar CP360 (siehe Kasten oben), das den Offizieren auf der Brücke einen 360-Grad-Blick rund ums Schiff erlaubt.

Alle Komponenten des sogenannten „K-Master“-Konzepts werden von den Norwegern selbst entwickelt. Ein einheitlicher Innovationsplan gewährleistet die umfassende Kompatibilität zwischen den einzelnen Produkten: „Wir entwickeln individuelle Lösungen, die die Brücke mit

dem Maschinenraum, den Sonderfunktionen des Schiffs und der Security-Anlage verbinden. Das spart nicht nur Material. Es ist auch effizienter und sicherer“, erklärt Ingenieur Jobs. Kongsberg Maritime bezeichnet diese Philosophie als „the Full Picture“ – ein Nervensystem, das alle wichtigen Instrumente und Prozesse vernetzt und sie zentral organisiert.

### Verjüngungskur für die Flotte

Doch nicht nur Neubauten werden effizienter. Die technische Ausstattung der fahrenden Flotte muss ebenfalls immer neuen Anforderungen gerecht werden. Auch hierfür gibt es Lösungen: Die hohe Kompatibilität modularer Brückenanlagen



## KONGSBERG: Daten und Fakten

Kongsberg Gruppen mit Hauptsitz in der gleichnamigen norwegischen Stadt ist ein internationaler Technologiekonzern, der Systemlösungen für Öl- und Gasindustrie, Schifffahrt, Verteidigung sowie Luft- und Raumfahrtindustrie liefert.

2014 kann das traditionsreiche Unternehmen mit 7.200 Mitarbeitern in 25 Ländern sein 200-jähriges Jubiläum feiern. Basierend auf den Branchen und Tätigkeits-

feldern, ist der Konzern in vier operative Segmente unterteilt. Eines davon ist als global agierender Anbieter für Schiffs- und Offshore-Elektronik Kongsberg Maritime.



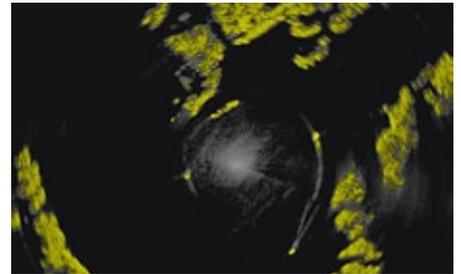
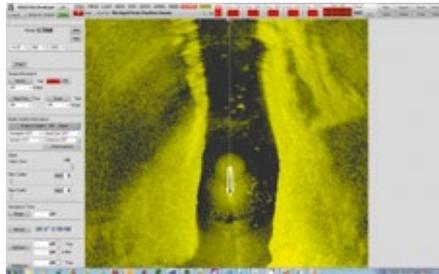
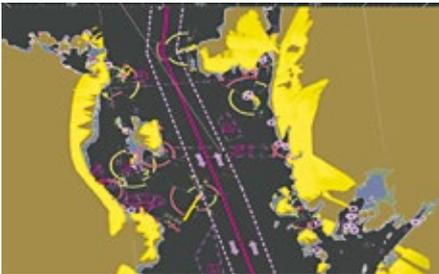
**KONGSBERG**

Der Geschäftsbereich liefert Systeme für Navigation, Dynamische Positionierung, Schiffsautomation und Hydroakustik sowie Simulatoren für Trainingszwecke. Zu seinen Kunden zählen auch zahlreiche deutsche Reedereien.



**VERKEHR:** Moderne Radaranlagen machen die Schifffahrt sicherer.

Fotos: Kongsberg



**BILDSCHIRM:** Anzeigen (z.B. zu Routenplanung, Radar/ARPA, ECDIS) lassen sich mit einem Klick wechseln.

vereinfacht Nach- und Umrüstungen. Innovationen wie das K-Bridge-Radar lassen sich beispielsweise als Einzellösung nachrüsten bzw. je nach Konfiguration in bestehende Brückensysteme integrieren.

„Kongsberg hat langjährige Erfahrung auf dem Gebiet. Eine entsprechende Anwendereinarbeitung oder regelmäßige Wartungen werden durch unsere Techniker im Customer Support abgedeckt“, sagt Jobs.

#### Fit für die Zukunft

Kongsberg Maritime betreibt weltweit mehrere Fortbildungszentren mit Simulationsanlagen. Diese bieten den Teilnehmern nicht nur technisches Know-how, sondern auch die Möglichkeit, ihr Wissen zu neuen Richtlinien und Standards aufzufrischen. Ein Angebot, das gern in Anspruch genommen wird: Die Kurse sind regelmäßig ausgebucht.

Moderne Brückentechnologie erhöht die Sicherheit auf See und dokumentiert zugleich, wie sich das Arbeitsumfeld der nautischen und technischen Offiziere Richtung Hightech-Einsatz gewandelt hat. Das ist nicht zuletzt der zunehmenden

Komplexität der Anforderungen geschuldet. Beispiel Routenplanung: Hier ist der direkte Weg zum Ziel längst nicht immer der beste. Moderne Systeme kalkulieren beispielsweise Strömungsverhältnisse ein. Höchstmögliche Effizienz ist dabei ein wichtiger Parameter. Weil daraus ein geringerer Brennstoffverbrauch resultieren kann, kommt das auch der Umwelt zugute. Intelligente Navigations- und Manövriertechnik unterstützt das Konzept „Fahr mit dem Strom“ mit entsprechenden Daten: „Vessel-Performance-Systeme (VPS) liefern in Hinblick auf die Optimierung der Schiffsleistung, den Energieverbrauch und damit auch die Betriebskosten wichtige Informationen. Bestandteile unserer Lösung sind Fuel- und Engine Performance Monitoring sowie Energy Management. Sie hat sich auf einer Vielzahl von Schiffstypen bewährt“, so Kongsberg-Experte Sebastian Jobs. ...



**CUSTOMER SUPPORT:** Experten stehen bei technischen Fragen und auftretenden Fehlern zur Verfügung.



ATTRAKTION: Das Schiffahrtsmuseum ist der größte Touristenmagnet der Stadt.

# Zeugen der Geschichte

Die Stadt Marstal auf dem dänischen Ærø hat Höhen und Tiefen erlebt. Immer war das Auf und Ab verbunden mit der Schifffahrt. Das Schiffahrtsmuseum der Stadt zeigt die Geschichte des Ortes mit zahlreichen liebevollen Details und Modellen. Text: Sebastian Meißner

**D**as dänische Marstal ist ein bemerkenswerter Ort. Die Stadt an der Südspitze der Insel Ærø war mit ihrem Naturhafen ideal geeignet für Kornexporte nach Norddeutschland und brachte es damit Mitte des 17. Jahrhunderts zu Reichtum. Doch der Englandkrieg 1807 und der Staatsbankrott Dänemarks 1813 ließen Marstal für lange Zeit verarmen.

Erst 1850 – mit Beginn der Industrialisierung – ging es wieder bergauf. 1851 hatte man bereits über 200 Schiffe, zur Jahrhundertwende waren es dann 300. Von 1860 bis in die 1920er-Jahre gehörte den Reedern von Marstal die nach Kopenhagen zweitgrößte Flotte der dänischen Handelsschifffahrt – darunter zahlreiche Zwei- und Dreimaster. Nach dem Zweiten

Weltkrieg waren davon nur noch rund 40 Schiffe übrig. Zwar ist Marstal noch heute Heimathafen von Frachtschiffen – von den Folgen des Krieges sollte sich der Ort aber nie wieder erholen.

### Lange Tradition

Heute leben etwa 2.400 Menschen in Marstal. Die Bedeutung der Schifffahrt für die Geschichte und die Gegenwart der Stadt ist überall im Ort sichtbar. Ganz besonders deutlich wird sie im Marstal Maritime Mu-



seum, das bereits 1929 gegründet wurde. 200 Modellschiffe, 150 Flaschenschiffe, viele Hundert Schiffsporträts: Das Museum verfügt über vier Etagen, in denen die Seefahrt chronologisch dargestellt wird.

Im Erdgeschoss etwa sind Modelle der ursprünglichen Jachten, größeren Windjammer und heutigen Coaster zu sehen. Hier befindet sich auch der Carl-Rasmussen-Raum, benannt nach dem berühmten Grönland- und Marinemaler. Die zahl-

SEEMANN: Diese Holzskulptur zeigt einen Marstal-Schiffer zur Blütezeit des Fischfangs.





**HANDWERK:** Traditioneller Schiffbau in der Museumswerft am Hafen.



**GEMÄLDE:** Dem Marinemaler J. E. C. Rasmussen ist ein eigener Raum gewidmet.



**ZENTRALE:** Das Steuerhaus des Küstenmotorenschiffs „Dora“ ist ein Hingucker.

reichen realistischen Meeresbilder kommen in dem liebevoll hergerichteten Raum besonders gut zur Geltung.

Der erste Stock zeigt regelmäßig wechselnde Sonderausstellungen – etwa zum Fährverkehr oder über die Werft H. C. Christensen, den ehemals größten Schiffbauer am Ort, der 1992 den Betrieb aufgab.

Sehenswert ist auch der Hafenraum mit seinem großzügigen Panorama, das den nördlichen Teil von Marstals Hafen darstellt, wie er 1925 aussah. Das Modell ist im Maßstab 1:100 gebaut worden. Auch der Schiffbau ist in diesem Raum ausgestellt – unter anderem durch Wertsmodele und antikes Schiffszimmermanns-werkzeug.

Ein anderer Raum widmet sich der Fischerei und zeigt unter anderem eine Robbenharpune aus dem Jahr 1763. Unter den Schiffsmodellen ist auch ein Zeesenboot, ein 10 Meter langes, breitrumpliges Segelboot, das für relativ geschützte, flache Gewässer geeignet ist. Ebenfalls in einem eigenen Raum sind Navigationssysteme untergebracht. Oktanten, Sextanten und Ferngläser sowie – zum Teil handgeschriebene – Navigationslehrbücher und Logbücher geben einen

Eindruck von der Routenplanung der damaligen Zeit.

Nicht nur die Seefahrt ist Thema der Ausstellung. Auch der Ort Marstal selbst wird gebührend gewürdigt. Eine reichhaltige Sammlung alter Trachten, Keramikprodukte, Haushaltsgeräte und eine Bildersammlung mit Impressionen aus dem Ort machen es dem Besucher möglich, die Magie dieser kleinen Stadt zu erahnen. Sogar die „Snorres“ sind hier nachempfunden – das sind die kleinen Gassen mit den Holzhäusern, die es im Ort so zahlreich

gegeben hat und die den Seemännern im Winter ein Zuhause gaben.

### Würdigung des Ortes

Weitere Highlights sind die Themenräume zu Bootsmotoren, Kuriositäten aus aller Welt und Flaschenboote. Eine Modellwerkstatt, ein Museumsladen mit vielen Büchern, Modellen und regionalen Besonderheiten runden das Angebot ab. Ein absolutes Muss ist auch ein Gang zum Museumshafen. Dort gibt es zahlreiche Schiffe zu sehen – etwa die „Bonavista“, ein Schoner, mit dem Marstaler Seeleute in Neufundland und im Mittelmeergebiet auf Fischfang gingen. Das Schiff wurde umfassend restauriert und hat so sein Originalaussehen von 1914 zurückerlangt. ...



Das nächste Mal gehen wir im Ozeaneum in Stralsund vor Anker.

## Marstal Maritime Museum

### ADRESSE

Prinsengade 1, DK-5960 Marstal

### ÖFFNUNGSZEITEN

Montag – Sonntag: 10:00 – 16:00 Uhr

### EINTRITT

Erwachsene: 55 Kronen, Kinder bis 18 Jahre: frei

[www.marstal-maritime-museum.dk](http://www.marstal-maritime-museum.dk)

**NOSTALGIE:** Dieses Foto vom Hafen in Marstal und den aufgelegten Schiffen entstand 1932.



# Neue Schiffe



## JACOB SCHULTE

IMO-NUMMER	9504592	WERFT	Jiangsu Yangzijiang (CHN)
REEDEREI	Thomas Schulte, Hamburg	LÄNGE	261,10 Meter
FLAGGE	Liberia	BREITE	32,20 Meter
ABLIEFERUNG	04/2013	TIEFGANG	12,60 Meter
TYP	Containerschiff	MOTOR	MAN-B&W 6 K80MC-C
TONNAGE	25.320 BRZ	LEISTUNG	21.660 kW
TRAGFÄHIGKEIT	34.200 TDW	GESCHWINDIGKEIT	24,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	4.253 TEU	KLASSE	Germanischer Lloyd



## SCHILLIG

IMO-NUMMER	6505405	WERFT	Lisemco, Haiphong (VN)
REEDEREI	Briese Schifffahrt, Leer	LÄNGE	86,02 Meter
FLAGGE	Gibraltar	BREITE	12,40 Meter
ABLIEFERUNG	2012	TIEFGANG	5,30 Meter
TYP	Mehrweckfrachter	MOTOR	MaK 6M25
TONNAGE	2.415	LEISTUNG	1.980 kW
TRAGFÄHIGKEIT	3.195 TDW	GESCHWINDIGKEIT	12,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	138	KLASSE	Germanischer Lloyd



### RICKMERS CHENNAI

IMO-NUMMER	9467160	WERFT	Qingshan, Wuhan (CHN)
REEDEREI	Heino Winter, Hamburg	LÄNGE	166,15 Meter
CHARTERER	Rickmers, Hamburg	BREITE	22,90 Meter
FLAGGE	Liberia	TIEFGANG	9,50 Meter
ABLIEFERUNG	05/2012	MOTOR	MAN-B&W 7L58/64CD
TONNAGE	15.549 BRZ	LEISTUNG	9.800 kW
TRAGFÄHIGKEIT	19.359 TDW	GESCHWINDIGKEIT	15,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	1.011 TEU	KLASSE	Germanischer Lloyd

### HANSA ASIA

IMO-NUMMER	9459400
REEDEREI	Leonhardt & Blumberg, Hamburg
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	38.388 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	47.116 TDW
LADEKAPAZITÄT	3.649 TEU
WERFT	Shanghai Shipyard (CHN)
LÄNGE	240 Meter
BREITE	32,20 Meter
TIEFGANG	10,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 7K80ME-C9
LEISTUNG	31.710 kW
GESCHWINDIGKEIT	23,3 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpusch



# Auf Praxis-Kurs

MARITIME  
PORTRÄTS

Folge 45

Die Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg hat die Segel für eine praxisorientiertere Ausbildung gesetzt. Am Ruder: Hermann Martin. Text: Petra Scheidt

Foto: Oliver Rohé

Die Treppe hoch, links den Gang runter, dort befindet sich das Herzstück der WSP-Schule in Hamburg. Bilder von CSI-Labors schießen mir kurz durch den Kopf. Auf den ersten Blick begrüßen mich jedoch nur kahle weiße Wände. Die einzige Einrichtung in dem Raum ist eine Konsole, die bei näherer Betrachtung auch dem Raumschiff Enterprise entstammen könnte.

Drei Herren in Uniform arbeiten an zahlreichen Monitoren. „Sie sind mitten in einer Trainingsstunde im Radarsimulator“, erklärt Hermann Martin, der Leitende Polizeidirektor der WSPS.

## Wissen weitergeben

Dieser Radarsimulator wird fortlaufend auf dem neuesten Stand der Technik gehalten. Das gilt ebenso für die Elektronische Seekarte (ECDIS) wie auch für die Funk- und Maschinenteknik.

Die Hamburger Einrichtung am Vedder Damm 48, mitten im Hamburger Hafen, ist seit 1945 Ausbildungsstätte für die Wasserschutzpolizei. „Von etwa 3.000 Wasserschutzpolizisten in Deutschland kommen 1.000 bis 1.200 jedes Jahr zur Aus- und Fortbildung zu uns. Hier haben



**WEITBLICK:** Leitender Polizeidirektor Hermann Martin achtet darauf, dass die Crew das gesetzte Ziel erreicht.

sie die Möglichkeit, wichtige Qualifikationen wie z.B. ein Radarpatent, Kenntnisse Schiffstechnik oder auch Ladungssicherung zu erwerben. Das ist wichtig für die Sicherheit im Hafen und auf dem Wasser“, sagt Martin.

Der Mann weiß, wovon er spricht: Der 53-Jährige war Nautischer Offizier in der Handelsschifffahrt, bevor er 1982 bei der Wasserschutzpolizei in Hamburg anheuerte. Nach zweieinhalb Jahren Ausbildung ging's los: Von '84 bis '94 ist Hermann Martin in den verschiedenen Abteilungen und Dienststellen der Hamburger Polizei unterwegs, studiert an der Fachhochschule, wird befördert und bekommt nach einigen Jahren die Chance, eine Laufbahn im höheren Dienst einzuschlagen.

„Ob Streifenpolizist im Hafen, Refratsleiter im Präsidialstab oder Leiter der Dienststelle für Umweltdelikte – ich habe viele unterschiedliche Bereiche durchlaufen. Das war eine interessante Zeit, in der ich viel erlebt und gelernt habe“, resümiert der Schulleiter.

Im Gegensatz zu damals wird der Nachwuchs heute aber überwiegend aus der Schutzpolizei rekrutiert. Die jungen Polizisten haben dann oft keine Erfahrungen in der Seefahrt. Umso wichtiger ist für Hermann Martin deshalb eine fundierte Ausbildung: „Wir müssen die Beamten so qualifizieren, dass sie die Anforderungen bewältigen, die im Dienstalltag an sie gestellt werden“, erklärt Hermann Martin seinen Anspruch.

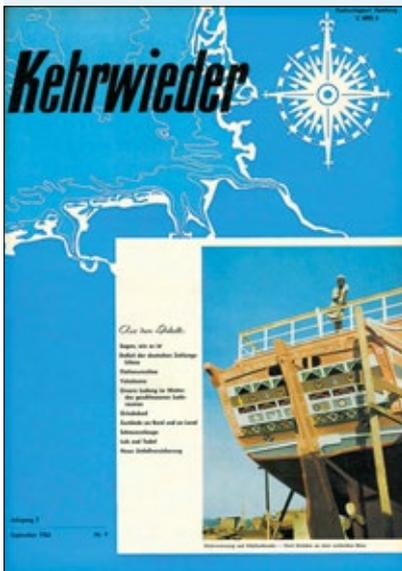
## Erfahrungen austauschen

Zwölf erfahrene Beamte aus dem ganzen Bundesgebiet leben und unterrichten derzeit als Fachlehrer an der WSP-Schule. Daneben werden immer wieder Gastdozenten aus unterschiedlichen Fachbehörden als Referenten angeheuert, die das Lehrziel mit ihrem speziellen Wissen unterstützen.

Und tatsächlich: Beim Mittagessen wird am Tisch nebenan eifrig über Rechts- und Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe diskutiert. Wird daraus vielleicht ein neuer Kurs? „Im Gespräch mit den Fachleuten kommt auf jeden Fall nützliches Wissen zusammen. Es ist eine Herausforderung, daraus neue Ausbildungsschwerpunkte zu entwickeln. Ich möchte, dass die Kollegen gern nach Hamburg zum Lehrgang kommen und sagen: Darauf freue ich mich – und nicht nur, weil der Koch so gut ist“, schmunzelt der Leitende Polizeidirektor Martin.

## Klare Worte, klamme Ladung

Die Seeschifffahrt hat buchstäblich zu rudern. Deutschland nicht mehr Schiffbaunation Nr. 1. Neue Unfallversicherung bei der See-BG.



### Aus dem Inhalt

Sagen, wie es ist  
Defizit der deutschen Zahlungsbilanz  
Flottenumschau  
Yokohama  
Unsere Ladung im Wetter  
des geschlossenen Laderaums  
Grindabod  
Zustände an Bord und an Land  
Schmunzelauge  
Lob und Tadel  
Neue Unfallversicherung

Die Reeder machen Vorschläge für eine Verbesserung der deutschen Seeverkehrs-, Finanz- und Steuerpolitik und fordern mehr Einsatz von den Parteifractionen für ihre Sache. Die Bundesrepublik unterschreibt zwar am 19. August 1963 den Atomversuchsstoppvertrag. Sie betont angesichts der Unterschrift Walter Ulbrichts unter dem Dokument, dass die Unterzeichnung keiner Anerkennung des Regimes gleichkomme. Die Zahlungsbilanz der Bundesrepublik weist das erste Mal ein Defizit von ca. 1,5 Mrd. DM auf. Begründet wird dies mit stark gestiegenen Importen von Verteidigungsgütern und Nahrungsmitteln sowie der Reisefreude der Bundesbürger gegenüber viel weniger ausländischen Touristen in Deutschland. Dabei habe die Handelsflotte mit ihren Deviseneinnahmen dazu beigetragen, die Lücke in der Dienstleistungsbilanz klein zu halten.

Japan hat die Weltspitze im Schiffbau erobert und damit Deutschland und England abgelöst. Yokohama hat sich von einem kleinen Fischerdorf mit 87 Wohnhäusern zu einer Großstadt mit 1.550.000 Einwohnern und Japans bedeutendstem Industrie- und Handels-hafen gemausert. – Vom Wetter im Laderaum ist ausführlich die Rede: Kondenswasser heißt der Ladungsschädling. Meteorologen des Wetterdienstes begeben sich auf mehrere Seereisen, um dem Phänomen auf die Spur zu kommen. Lob und Tadel im menschlichen Miteinander werden auf die Waage der Personalführung gelegt. Die neue Unfallversicherung bei der SBG ab 1. Juli 1963 wird breit bekannt gemacht.



Die ganze Ausgabe:  
[www.reederverband.de/vor50jahren.html](http://www.reederverband.de/vor50jahren.html)  
oder einfach den QR-Code scannen



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



## Zur Meinungsbildung: Bewaffneter Beschützer an Bord

Der Autor George Cypriano Bühler lebt in Cuxhaven, als im Winter 2010 ein amerikanisches Sicherheitsunternehmen bei ihm anfragt, ob er nicht als „Contractor“ – als bewaffneter Sicherheitsmann – an Bord eines Handelsschiffes gehen könne.



**George Cypriano Bühler: Kampf den Piraten. Mein Einsatz unter fremder Flagge. 280 S., Broschur, einige Farbfotos. ISBN: 978-3-430-20150-6. 18,00 Euro**

Relativ neu in der Branche, sagt er zu und begreift recht bald, worauf er sich als Beschützer der unbewaffneten Seeleute eingelassen hat. Bühler schildert tagebuchartig die Motivation zu seiner Entscheidung und detailliert den Einsatz aus seiner Sicht. Nicht ganz klar ist, ob ihn eher das moderne männliche Abenteuer – gefährlich und hoch dotiert – oder sein grundsätzliches Berufsethos treibt. Ein Einblick in die Branche als Diskussionsgrundlage.

## Perspektivisch



Der Autor ist Experte für maritime Sicherheit und gibt hier einen Überblick über die Entwicklung der Piraterie am Horn von Afrika

Ein Fokus liegt auf der deutschen Diskussion zu Befugnissen von Seestreitkräften und Zuständigkeiten nach Völkerrecht und nationalem Recht. Stehr schildert viele Fälle und zeigt Perspektiven für Schifffahrt und Marine im Kampf gegen Piraterie.

**Michael Stehr: Piraterie am Horn von Afrika. Bedrohung der zivilen Seeschifffahrt vor Somalia 2005–2010. 188 S., Broschur, ausf. Anhang. ISBN: 978-3-89574-775-5. 19,80 Euro**

## Analytisch



Die Schrift des IFSH der Uni Hamburg liefert analytische Aufsätze zur Piraterie.

Die Themen: Deutschland und die Herausforderung vernetzter Sicherheit (u.a. Governance-Strukturen); das Verhältnis zwischen EU und Somalia und die Frage einer Gesamtkonzeption; sowie eine globale Analyse zur politisch und wirtschaftlich motivierten Gewalt bis 2030.

**Ehrhart/Jopp/Kestner/Petretto: Piraterie als Herausforderung: Europäische Antworten, globale Perspektiven. 214 S., brosch., mit Abbildungen und Karten. ISBN: 978-3-8487-0247-3. 39,00 Euro.**

## Vielschichtig



Der Band widmet sich der engen Verflechtung von Politik, Recht, Wirtschaft und Technologie und dem Auftrag der kollektiven Gewährleistung der deutschen Seehandelssicherheit.

Dazu haben die renommierten AutorInnen mit verschiedenen Branchenverbänden, Ministerien und Sicherheitsinstitutionen sowie Einzelpersonen zusammengearbeitet, u. a. auch mit dem VDR.

**Ehrhart/Petretto u. a.: Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit Deutschlands. 368 S., ISBN: 978-3-8487-0249-7. 59,00 Euro**



Photo: US Navy

## Fischergarn und Fischers Netze

**Wer träumt nicht vom fetten Fang – wenigstens ein Mal im Leben! Wahre Legenden entstehen im Kopf. Über einem Gläschen Klaren zu brüten, reicht aber nicht. Für den fetten Fang muss Fisherman schon selbst die Netze auswerfen.**

Gesagt, getan: den Bootsmotor an und raus auf See, in hohem Bogen das Netz ins Wasser, die Nase in den Wind halten und

mal sehen, wer so anbeißt. Mit an Bord ist der Hund. Vier Augen sehen schließlich mehr als zwei. Plötzlich geht es los, der Traum vom fetten Fang scheint ganz nah, ist aber genauso fix wieder dahin.

Der herrlich lakonische Strich Ronan Badels spricht für sich selbst. Man wünscht sich und den beiden Helden sehnlichst, dass alles gut ausgeht.



**Ronan Badel: Der fette Fang.**  
Bilderbuch für muntere Fische von 2 bis 4 Jahre. 24 S., geb.  
ISBN: 978-3-779-50478-8. 9,90 Euro

## Den Zugvögeln nach



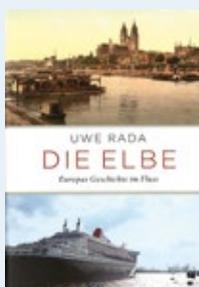
Die schwimmende Brücke über die Ostsee für Mensch und Handel ist uralte, aber erst 1963 wurde unter enormem Aufwand die bestfrequentierte

**europäische Fährlinie geschaffen.**

Sie ist die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen. Die akribische Chronik der 70 Jahre Fehmarnsund-Schiffahrt ist reich farbig bebildert, sie enthält eine Datenliste und die Lebensläufe der Fähren.

**Carsten Watsack: Die Geschichte der Vogelfluglinie Puttgarden – Rødby. 550 S., geb., viele Fotos.**  
ISBN: 978-3-93594-404-5. 55,00 Euro

## Europäische Lebensader



Die Elbe ist nicht nur ein Naturraum mit vielen Gesichtern, sondern buchstäblich eine europäische Lebensader.

Der Publizist Uwe Rada

hat dem Herzschlag seiner eigenen Familie entlang der Elbe nachgespürt, gleichsam ein Ausschnitt aus der deutsch-deutschen und deutsch-tschechischen Geschichte. Kompakt, komplex, facettenreich, dabei klar und gut verständlich, mit Freude zu lesen.

**Uwe Rada: Die Elbe. Europas Geschichte im Fluss. 320 S., geb. Einzelteil s/w-Fotografien.**  
ISBN: 978-3-88680-9950-0. 19,99 Euro.

## Regional kenntnisreich



Zum heute so beliebten Reiseziel Sylt gehört sein Vorleben als Insel des Erwerbs durch Fischerei und ländliche Arbeit.

In dem historischen Krimi wird dieser Hintergrund im Jahr 1923 genutzt, um die zehn Jahre später heranziehenden dunklen politischen Zeiten verständlich zu machen. Der aus Rostock nach Westerland zwangsversetzte Inspektor namens Asmus ermittelt in Sachen Zollbetrug und stößt auf Mord.

**Kari Köster-Lösche: Der Tote am Hindenburgdamm. Ein Sylt-Krimi. Roman, 272 S., Taschenbuch.**  
ISBN: 978-3-352-00845-0. 14,99 Euro

ANZEIGE

# Kalender

SEPTEMBER 2013



Foto: Ikarus (tak)

## Mehr Ladung auf die Wasserstraßen

Neue Transportlösungen in der Short-sea- und Binnenschiffslogistik stehen beim 10. ShortSea-Dialog des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) auf dem Programm. Der etablierte Branchentreff für Spediteure, Versender, Häfen und Reedereien findet diesmal auf dem Gelände von AZS im Bonner Hafen statt – und damit an einem Ort im Seehafen hinterland. Man wolle „die Inhalte dorthin bringen, wo viele potenzielle Nutzer von vernetzten Verkehren angesiedelt sind“, so SPC-Projektmanager Markus Heinen. Ein eigener Themenblock ist Praxisbeispielen der Industrie gewidmet.

19.09. BONN

10. ShortSea- und Binnenschiffahrtsdialog  
[www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

## SEPTEMBER

01.-03.09. JAKARTA (Indonesien)  
Project Cargo Nexus  
South East Asia  
[www.projectcargonexus.net](http://www.projectcargonexus.net)

02./03.09. TRELLEBORG (Schweden)  
Clean Baltic Sea Shipping  
Conference  
[www.clean-baltic-sea-shipping.com](http://www.clean-baltic-sea-shipping.com)

02.-05.09. SÃO PAULO (Brasilien)  
Breakbulk South America  
[www.breakbulkevents.com](http://www.breakbulkevents.com)

03.-05.09. DANZIG (Polen)  
BaltExpo 2013  
[www.baltexpo.com.pl](http://www.baltexpo.com.pl)

05./06.09. KLAIPEDA (Litauen)  
Baltic Ports Organization  
Annual Conference  
[www.bpoports.com](http://www.bpoports.com)

06.09. HAMBURG  
Bucerius Maritime Executive  
Lectures: Besonderheiten des  
Binnenschiffahrtsrechts  
[www.bucerius-education.de](http://www.bucerius-education.de)

06.09. NORDENHAM  
Niedersächsischer Hafentag  
[www.seaports.de](http://www.seaports.de)

06., 13., 20. + 27.09. HAMBURG  
Technik für Kinder –  
Faszination Schiff  
[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

09.09. LONDON (Großbritannien)  
Maritime Security Briefing –  
Trends and Technology  
[www.nyainternational.com](http://www.nyainternational.com)

09.-12.09. ARLINGTON (USA)  
National Maritime Salvage  
Conference & Expo  
[www.marinelog.com](http://www.marinelog.com)

09.-13.09. LONDON (Großbritannien)  
International Shipping Week  
[www.londoninternationalshippingweek.com](http://www.londoninternationalshippingweek.com)

10.09. LONDON (Großbritannien)  
Marine Risk Forum 2013  
[www.tradewindsevents.com](http://www.tradewindsevents.com)

10.-11.09. SINGAPUR  
Global Liner Shipping Asia  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

10.-11.09. HAMBURG  
CeMAT Hafenforum  
[www.cemat.de](http://www.cemat.de)

11.09. LONDON (Großbritannien)  
International Chamber of  
Shipping: International  
Shipping Conference  
[www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

11.09. LONDON (Großbritannien)  
International Marine Purchasing  
Association  
[www.impalondon.com](http://www.impalondon.com)

11.-12.09. ISTANBUL (Türkei)  
Black Sea Ports and Shipping  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

12.09. BREMEN  
DVZ-Konferenz Brasilien  
[www.dvz.de](http://www.dvz.de)

12.09. BREMEN  
Reputation, Standards and  
Operational Capability  
[www.mrquality.de](http://www.mrquality.de)

12.09. BREMERHAVEN  
Schiffahrt und Umwelt –  
Bremerhaven als internationaler  
Schwerlast- und Projektstandort  
[www.nautischer-verein-bremerhaven.de](http://www.nautischer-verein-bremerhaven.de)

14.-22.09. BREMEN  
Maritime Woche an der Weser  
[www.maritimewoche.de](http://www.maritimewoche.de)

16.-20.09. OXFORD (Großbritannien)  
The Oxford Bunker Course  
[www.petrospot.com](http://www.petrospot.com)

17./18.09. KÖLN  
WirtschaftsWoche-Konferenz  
Binnen- & Seehäfen  
[www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

18.09. NEW YORK (USA)  
Jones Act Shipping Forum 2013  
[www.tradewindsevents.com/events](http://www.tradewindsevents.com/events)

18./19.09. LONDON (Großbritannien)  
Marine Operations Supporting  
Offshore Wind  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

18./19.09. MAINZ  
3. Verkehrslogistikforum „System  
Wasserstraße“  
[www.bvl.de/veranstaltungskalender](http://www.bvl.de/veranstaltungskalender)

23./24.09. LONDON (Großbritannien)  
Managing Maritime Accidents and  
Emergencies  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

23./24.09. ST. PETERSBURG (Russl.)  
Baltic Sea Freight Market and Ports  
[www.b-forum.ru](http://www.b-forum.ru)

24.-26.09. HAMBURG  
Seatrade Europe  
[www.seatrade-europe.com](http://www.seatrade-europe.com)

## Impressum

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

**Herausgeber:**  
Verband Deutscher Reeder  
e. V., Esplanade 6,  
20354 Hamburg

**Chefredakteur:**  
Dr. Dirk Max Johns,  
[johns@reederverband.de](mailto:johns@reederverband.de)

**Redaktion (VDR):**  
Christof Lauer,  
Tel.: 040 - 350 97 238,  
[lauer@reederverband.de](mailto:lauer@reederverband.de)

Dr. Ines Lasch,  
Tel.: 040 - 350 97 241,  
[laschi@reederverband.de](mailto:laschi@reederverband.de)

**Redaktion:**  
printprojekt  
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR  
[info@print-projekt.de](mailto:info@print-projekt.de)  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg

**Mitarbeit:**  
Michael Holtmann  
(Versicherungen)

**Anzeigen:**  
JDB Media GmbH  
Daniel Grundmann  
Tel.: 040 - 46 88 32 57,  
[grundmann@jdb.de](mailto:grundmann@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreis-  
liste 2013  
**Abonnements und Vertrieb:**  
AZM Gehrke GmbH  
Abonnentenbetreuung  
Doris Krüger

Feldstraße 23  
23858 Reinfeld  
Tel.: +49 4533 2077- 12  
Fax: +49 4533 2077- 21  
E-Mail: [abo@deutsche-seeschiffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschiffahrt.de)

**Grafik und Lithografie:**  
Lohrengel Mediendesign,  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg,  
[info@58vier.de](mailto:info@58vier.de)

**Titelbild:** Bernd Ellerbrock

**Druck:**  
Druckzentrum  
Neumünster,  
[m.luthe@druckzentrum-neumuenster.de](mailto:m.luthe@druckzentrum-neumuenster.de)

**Abonnementpreis:**

60,50 EUR, für Schüler, Stu-  
denten und Senioren 35,20  
EUR jährlich, inkl. MwSt. und  
Zustellgebühr, Einzelheft  
6,00 EUR inkl. MwSt.

Das Abonnement gilt für  
mindestens ein Jahr und  
kann danach mit einer Frist  
von sechs Wochen zum  
Ende des Bezugszeitraum-  
es gekündigt werden. Für  
unverlangt eingesandte  
Manuskripte, Filme, Fotos  
und Zeichnungen wird  
keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die  
Meinung des Verfassers  
wieder. Sie entsprechen  
nicht unbedingt der Auffas-

sung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Geneh-  
migung der Redaktion.  
Leserbriefe per E-Mail  
werden nur mit wirklichem  
Namen und Adresse  
berücksichtigt, außerdem  
behält sich die Redaktion  
das Recht auf Kürzung vor.



Wir machen mit!

gedruckt auf  
FSC-zertifiziertem  
Papier

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT  
**Seeschiffahrt**

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder