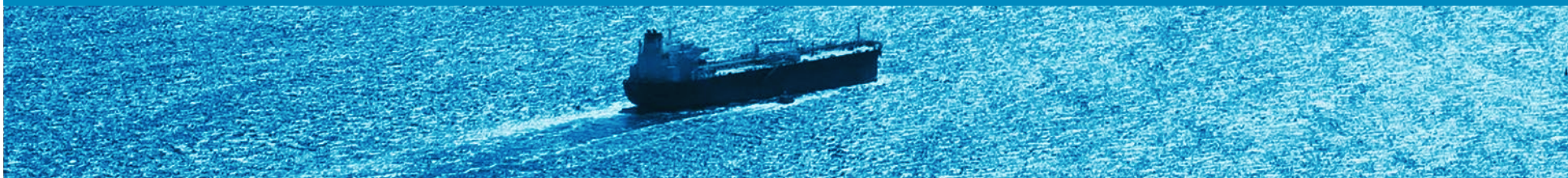


2014

Jahresbericht  
Annual Report



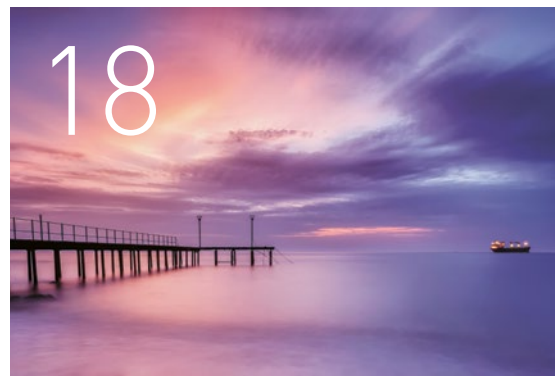
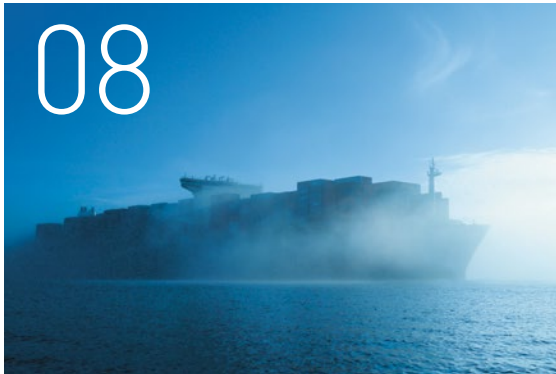


2014

2014

Jahresbericht des Präsidiums  
Annual Report of the Presidential Committee

Hamburg, Juli 2015



## Inhalt Content

- 06 Vorwort** – Als einzige internationale Branche hat die Schifffahrt umfassende und kontrollierte Standards geschaffen  
**Preface** – Shipping is the only international industry operating under a comprehensive and controlled set of rules
- 08 Märkte** – Fracht- und Charraten weiterhin unter Druck, aber positive Entwicklung in einzelnen Segmenten  
**Markets** – Freight and charter rates remain under pressure, but individual segments show positive development
- 12 Ausbildung und Beschäftigung** – Weniger deutsche Seeleute aufgrund des hohen Kostendrucks. Zahl der Neueinsteiger in die Seeschifffahrt stabilisiert sich  
**Training and employment** – Fewer German seafarers due to high cost pressure. Number of newcomers to maritime shipping stabilising
- 14 Umweltschutz** – Reeder stellen sich auf schwefelarmen Brennstoff ein. Weitere Hürden für den Einsatz von Flüssiggas und Ballastwasser-Behandlungsanlagen  
**Environmental protection** – Shipowners adapt to the use of low-sulphur fuel. Obstacles remain to the use of liquefied gas and ballast water treatment facilities
- 16 Safety First** – Neue Sicherheitsstandards beseitigen Wettbewerbsnachteile der deutschen Reedereien im Bereich Offshore-Windenergie  
**Safety First** – New safety standards remove competitive disadvantages for German shipowners in the offshore wind energy sector
- 18 Schifffahrt beim Klimaschutz auf Kurs** – Weniger CO<sub>2</sub> trotz steigenden Warentransports. Globales System zur genauen Erfassung von CO<sub>2</sub> in der Entwicklung  
**Shipping's course towards a smaller carbon footprint** – Less CO<sub>2</sub> despite rising volume of merchandise transported. Global system for exact collection of CO<sub>2</sub> data under development
- 21 Wrackbeseitigungsübereinkommen tritt in Kraft** – Erstmals Direktanspruch des Küstenstaates gegenüber der Versicherung des Schiffseigentümers  
**Wreck Removal Convention enters into force** – Direct claim of the coastal state against the shipowner's insurance providers for the first time
- 22 Piraterie** – Die Bedrohung der Schifffahrt bleibt trotz weltweit sinkender Zahlen hoch  
**Piracy** – Threat to shipping remains high in spite of falling numbers
- 24 Rettung im Mittelmeer** – Der Flüchtlingsstrom von Afrika nach Europa hat im Jahr 2014 bisher unerreichte Ausmaße angenommen. Schiffsbesatzungen retteten im Mittelmeer über 40.000 Menschen vor dem Ertrinken  
**Rescue in the Mediterranean** – Sea Flow of refugees from Africa to Europe assumed unprecedented dimensions in 2014. Ships' crews rescued over 40,000 people from drowning in the Mediterranean Sea
- 26 Aus Verantwortung** – E-Learning-Zentrum schafft Berufsperspektiven für Jugendliche am Horn von Afrika. VDR errichtet Schulgebäude und Wohnhäuser für philippinische Taifun-Opfer  
**Taking responsibility** – E-learning centre creates career prospects for young people in the Horn of Africa. VDR constructs school building and housing units for typhoon victims in the Philippines
- 28 Präsidium und Geschäftsführung**  
**The Presidential Committee and Management**
- 30 Die Publikationen des VDR**  
**VDR Publications**
- 31 Daten & Fakten zur deutschen Seeschifffahrt**  
**Facts & figures in German shipping**

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

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

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

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

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

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

German shipowners have been among the pioneers in complying with these high standards. Within Europe, the German shipping sector takes first place





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

Dieser Beitrag der Seeschifffahrt zu Wachstum und Wohlstand gerät in Gefahr, wenn immer neue, in schneller Folge kommende, nicht aufeinander abgestimmte und nur für Europa geltende Umweltvorschriften einseitig zulasten der Branche gehen. Daher brauchen wir einen gerechten Ausgleich der Interessen, wenn Qualitätsschifffahrt aus Europa – mit 40 Prozent Anteil an der globalen Handelsflotte – weiterhin eine wichtige Rolle in der Welt spielen soll. Das gilt gerade auch im Interesse von Beschäftigung und Umweltschutz. ■

in terms of employment, value added and tax paid. About 480,000 jobs depend on the shipping industry in Germany, contributing more than 30 billion euro to the European gross domestic product. For their employees alone, German shipowners pay income tax and social security contributions totalling nearly one billion euro every year.

This contribution the shipping industry makes to growth and prosperity will be in jeopardy when new environmental regulations are introduced in rapid succession, in an uncoordinated fashion and applicable to European companies only, placing an unfair burden on our industry. We therefore need a fair balance of interests to ensure that quality shipping made in Europe – which currently accounts for 40 per cent of the global merchant fleet – is to continue playing a major role in the world. This would be in the best interests of job security and environmental protection. ■

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

Alfred Hartmann  
Präsident,  
Verband Deutscher Reeder  
President,  
German Shipowners' Association

Die Weltwirtschaft ist im Jahr 2014 erneut gewachsen (+ 3,3 Prozent). Während sich in China und Indien die hohe Dynamik nur leicht verlangsamt hat, entwickelten sich die Volkswirtschaften Südamerikas schwach und blieben teilweise sogar hinter dem Wachstum Europas zurück. Die Brennstoffpreise sind nach einer Seitwärtsbewegung zum Jahresbeginn auf hohem Niveau seit Juli 2014 stark gefallen. Die zusätzlichen Kosten in den Emissionskontrollgebieten von Nord- und Ostsee und Nordamerika bedeuten jedoch in dem Fahrtgebiet eine relative Steigerung der Brennstoffpreise um 60 bis 70 Prozent.

Im Vergleich zu 2014 sollen nach Einschätzung des IWF die Weltwirtschaft (+ 3,5 Prozent) und der Welthandel (+ 3,8 Prozent) 2015 zulegen. Aufgrund

zusätzlicher Tonnage durch Neubauten wird der Wettbewerbsdruck jedoch groß bleiben.

### Containerschiffe

Wenngleich sich die Charraten in einzelnen Segmenten im Vergleich zum Vorjahr verbessert haben, erzielte die Containerschiffahrt im Jahr 2014 insgesamt überwiegend keine so auskömmlichen Ratensteigerungen, um Betriebskosten und Kapitaldienst zu decken.

Unter Druck standen auch die Frachtraten der Linienreedereien. Neue Großtonnage in den Ost-West-Verkehren verdrängte Schiffe auf die Nord-Süd-Routen, sodass auch dort der Wettbewerbsdruck auf die Frachtraten erhöht wurde.

Weitere Ablieferungen von Neubauten im Jahr 2015 werden diesen Kaskadeneffekt begünstigen. Die Nachfrage nach Transportkapazität wird im Jahr 2015 zunehmen. Allerdings könnten die gesunkene Zahl an Verschrottungen und die erwartete Ablieferung weiterer Großcontainerschiffe in 2015 eine grundsätzliche Verbesserung des Rateniveaus verhindern.

### Bulker

Die Bulkfahrt stand im Jahr 2014 unverändert unter hohem Druck. Grund waren die schwache Entwicklung der Weltwirtschaft, vor allem die gesunkene Nachfrage nach Massengütern in China und anderen Schwellenländern, und die Indienststel- >>

## Märkte Markets

Fracht- und Charraten weiterhin unter Druck, aber positive Entwicklung in einzelnen Segmenten  
Freight and charter rates remain under pressure, but individual segments show positive development

The global economy continued to grow in 2014 (+ 3.3per cent). While the pace of the dynamic markets in China and India slowed down only slightly, the economies of South America experienced weak development and in some cases remained behind Europe in terms of growth. Following lateral movement on a high level at the start of the year, the bunker prices have fallen sharply since July 2014. However, the additional costs in the Emission Control Areas of the North Sea, the Baltic Sea and North America have increased relative bunker prices by 60-70 percent along these shipping routes.

An IMF forecast predicts that 2015 will see a rise in the global economy (+3.5per cent) and global trade (+3.8per cent) compared with 2014. But additional tonnage due to new builds will keep the competition fierce.

### Container ships

Although individual segments experienced a positive development in charter rates compared with last year, container shipping largely failed to secure adequate rate increases to cover operating costs and debt servicing.

Freight rates of shipping lines also came under pressure. Substantial new tonnage on the East-West routes supplanted ships travelling the North-South routes, which merely heightened the competitive pressure on their freight rates, also.

Newbuilds completed in 2015 will further compound this cascading effect. Demand for transport capacities will increase in 2015. However, the smaller numbers of scrapped vessels and the anticipated completion of additional large container ships in

2015 are likely to prevent any fundamental improvement in the rate level.

### Bulkers

Bulk transport remained under considerable pressure in 2014. This was due to weak growth of the global economy, and above all to subsiding demand for bulk goods in China and other emerging markets, also the commissioning of numerous newbuilds. A similar cascading effect as seen in container shipping started to emerge: large bulk carriers are increasingly transporting goods other than their standard coal and steel cargo. Moreover, speculation on the commodities and energy markets merely aggravate the volatility of the bulk markets. Although the order books are above-average full, the >>

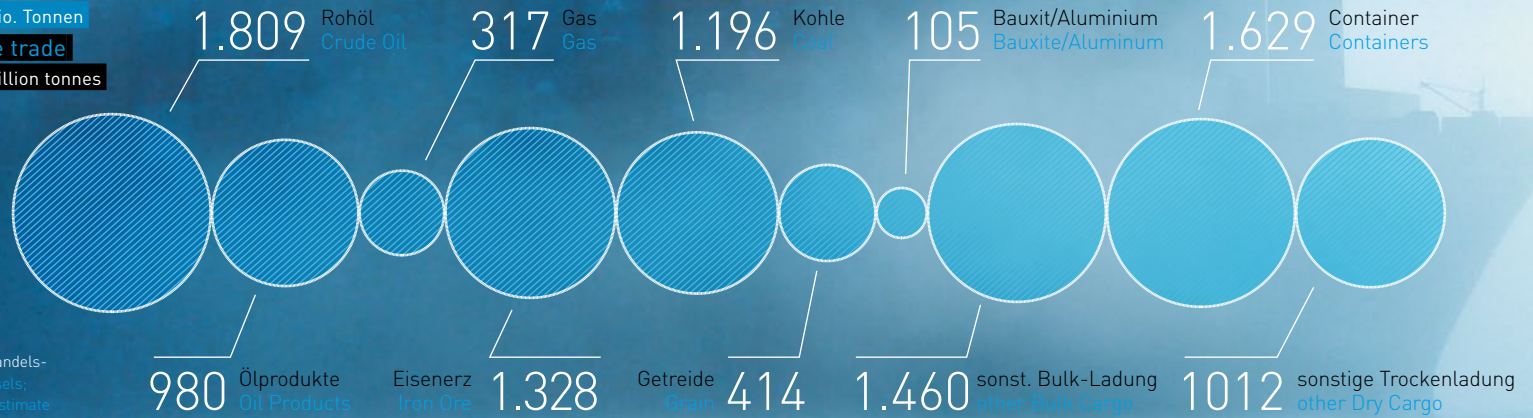


**Seewärtiger Handel**

2014\*, in Mio. Tonnen

**Seaborne trade**

2014\*, in million tonnes

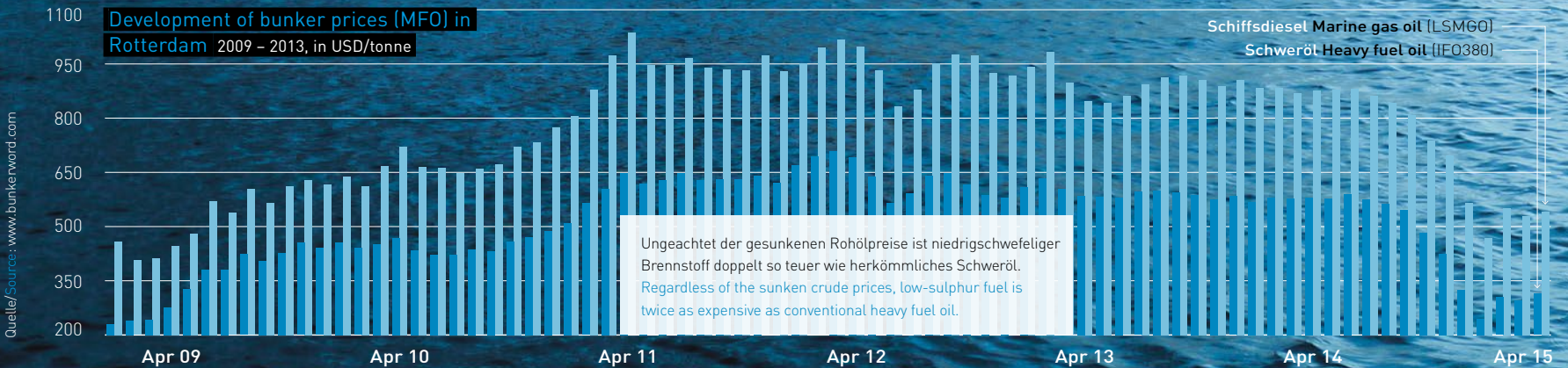


Quelle/Source: ISL; nur Handelsschiffe/only merchant vessels; 31.12.2014; \* Schätzung/Estimate

**Entwicklung Bunkerpreis (MFO) in Rotterdam**

2009 – 2013, in US-Dollar/Tonne

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



Quelle/Source: www.bunkerward.com

>> lung von zahlreichen Neubauten. Es zeichnete sich ein mit der Containerschifffahrt vergleichbarer Kaskadeneffekt ab: Große Massengutschiffe transportieren zunehmend auch Güter jenseits der üblichen Kohle- und Stahl-Ladung. Spekulationen auf den Rohstoff- und Energiemärkten erhöhten zudem die Volatilität der Massengutmärkte.

Das Jahr 2015 dürfte aufgrund des überdurchschnittlich vollen Orderbuchs und des erwarteten Rückgangs von Kohletransporten wechselhaft verlaufen. Positive Auswirkungen auf den Markt werden vom Wachstum der Weltbevölkerung und dem damit verknüpften Mehrbedarf an Stahl und anderer Bulk-Ladung erwartet.

### Tanker

Die steigende Nachfrage nach Gasprodukten und der stark wachsende US-amerikanische Export

>> anticipated drop in coal transports is likely to make 2015 a somewhat erratic year. The growth in the world's population and the consequent, anticipated rise in demand for steel and other bulk cargoes are expected to impact positively on the market.

### Tankers

The rising demand for gas products and the strong growth in US-American exports largely ensured that the gas tanker segment showed good results and positive rate developments in 2014. Revenues among product and chemicals tankers experienced chequered development owing to fluctuation in demand and current surplus capacities. Oil tankers benefited from the strong demand due to the slump in the price for crude, partly resulting in a contango.

This trend may subside in 2015. Product and chemicals shipping is expected to achieve high rev-

enues at similarly unsatisfactory rates. The positive trend in the gas tanker segment is likely to persist.

Diese Entwicklung könnte sich in 2015 abschwächen. In der Produkten- und Chemikalien-Fahrt werden höhere Umsätze bei weiterhin unbefriedigenden Raten erwartet. Der positive Trend in der Gastankerfahrt dürfte anhalten.

### Mehrzweckfrachter

Über die Marktentwicklung in der Mehrzweck-Schifffahrt lassen sich aufgrund der Vielzahl un-

enues at similarly unsatisfactory rates. The positive trend in the gas tanker segment is likely to persist.

### Multipurpose vessels

It is impossible to predict with any general applicability how the market for multipurpose vessels will develop, as they cater for too large a variety of cargoes. The mixed cargo market started the first half of 2014 with rising rates. But the trend cooled down over the course of the year due to additional competitive pressure from other shipping segments. To create greater capacity, individual container lines are increasingly carrying mixed cargo such as steel pipes and tree trunks, also project cargo between or on top of the containers on deck. Several newbuild ferries are also designed to transport heavy mixed cargo.

This competitive situation will persist in 2015. The general rise in the transport of goods by ship

terschiedlicher Ladungen kaum grundsätzliche Aussagen treffen. Der Stückgutmarkt verzeichnete im ersten Halbjahr 2014 zwar zunächst steigende Raten. Der wachsende Wettbewerbsdruck aus anderen Schifffahrtssegmenten sorgte im weiteren Verlauf des Jahres dann jedoch für eine schwächere Entwicklung. Um zusätzliche Ladung zu gewinnen, transportierten einzelne Containerlinien vermehrt Stückgut wie Stahlrohre und Baumstämme oder Projektladung zwischen bzw. auf den Containern an Deck. Auch mehrere Fährneubauten sind für den Transport von schwerem Stückgut ausgerüstet.

Diese Wettbewerbssituation dürfte auch im Jahr 2015 bestehen bleiben. Positive Aussichten bietet der insgesamt wachsende Gütertransport per Schiff, von dem auch die Mehrzweckschifffahrt profitieren kann.

„Der Wettbewerbsdruck auf die Fracht- und Charraten ist weiterhin hoch. Daher tun die Reedereien alles, um Effizienzen zu heben und

Kosten zu senken.“  
 “There is still substantial competitive pressure on freight and charter rates. Shipowners are doing what they can to boost efficiency and reduce costs.”



## Fährschiffe

Im innerdeutschen Fährverkehr bewegten sich Kosten und Erträge wie auch die Zahl der beförderten Passagiere und Fahrzeuge im Jahr 2014 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Das gute Wetter sorgte für zusätzliche Umsätze bei den Ausflugsfahrten und im Inselverkehr. Die internationalen Fährverkehre, besonders im Ostseeraum, entwickelten sich weitgehend stabil. Der Wettbewerbsdruck durch den Billigflugverkehr war im Passagiersegment weiterhin spürbar, führte jedoch nicht mehr zum Verlust von Marktanteilen.

Bei den innerhalb Deutschlands fahrenden Fähren ist davon auszugehen, dass der Markt im Jahr 2015 weitgehend stabil bleibt. Die ungewisse Entwicklung der Brennstoffpreise macht Prognosen für den internationalen Fährverkehr schwierig. Die Reedereien gehen jedoch von einer positiven Ten-

offers a positive outlook, from which multipurpose vessels are likely to benefit, also.

## Ferries

The costs and profits, also the number of passengers and vehicles carried in German waters in 2014 remained largely equivalent with last year. The good weather produced additional revenues on excursion vessels and in transport to and from the islands. International ferry transport, especially in the Baltic, experienced essentially stable development. The competitive pressure due to budget airlines remained noticeable in the passenger segment, but no longer led to a loss of market shares.

Ferries travelling in German waters are anticipated to show stable market development in 2015. Uncertainties relating to how the bunker prices will behave makes it difficult to predict the development

denz der Transportvolumina und Passagierzahlen aus, da Skandinavien mehr Urlaubsgäste anziehen möchte und viele Bauprojekte Berufspendler auf die Fähren bringen.

## Kreuzfahrtschiffe

Das Wachstum bei Hochseekreuzfahrten hält auf dem deutschen Markt ungebremst an. Zu den beliebtesten Fahrtgebieten zählte im Jahr 2014 das Mittelmeer gefolgt von Nordland (Norwegen, Island, Spitzbergen, Grönland), dem Atlantik und den Kanarischen Inseln sowie der Ostsee.

Die Branche blickt trotz der zunehmenden Konkurrenz auf dem deutschen Markt sehr zuversichtlich in das Jahr 2015. Zuwächse werden insbesondere für das Mittelmeer erwartet, aber auch Reisen von deutschen Kreuzfahrthäfen wie Hamburg, Rostock oder Kiel liegen weiterhin im Trend.

of international ferry transport. Nevertheless, the operators assume there will be a positive trend in transport volumes and passenger numbers, as Scandinavia is looking to attract more vacation guests, and a large number of construction projects will increase the number of commuters travelling by ferry.

## Cruise ships

The growth in Germany's market for ocean cruise trips shows no sign of slacking. The most popular cruise destinations in 2014 included the Mediterranean, followed by Nordland (Norway, Iceland, Spitzbergen, Greenland), the Atlantic, the Canary Islands and the Baltic Sea.

The industry is confident as to developments in 2015, despite the increasing competition on the German market. The Mediterranean is expected to

## Assistenz- und Schleppschiffahrt

Die Assistenz- und Schleppschiffahrt blickt auf ein stabiles Jahr 2014 zurück. In den Häfen an deutschen Küsten war das Verkehrsaufkommen unverändert. Jedoch steigt auch hier der Druck durch internationale Mitbewerber, die auf die lokalen Märkte drängen.

In anderen Marktsegmenten, etwa im Bereich Offshore, sorgte die gute Auslastung bis zum Jahresende 2014 für auskömmliche Raten. Unklar sind hier allerdings die Auswirkungen der abschwächenden Explorationstätigkeit und besonders des sinkenden Ölpreises auf das Rateniveau.

Die Reeder rechnen auch in diesem Kontext für 2015 mit einer sinkenden Nachfrage nach Spezialschiffen. Zusammen mit den erwarteten Auslieferungen von Neubauten dürfte dies zu nachgebenden Preisen führen. ■

experience particularly vigorous growth, and trips from German cruise ports like Hamburg, Rostock or Kiel also remain popular.

## Tugs

The tug segment can look back on a stable year in 2014. Traffic volumes remained unchanged in the ports along the German coast. However, there was heightened pressure from international competitors crowding onto the local markets. Good utilisation in other market segments, for instance offshore, kept the rates adequate up to the end of 2014. It is unclear which repercussions the weakening export activities and, in particular, the slump in oil price will have on the rate level. Shipowners expect demand for dedicated vessels to subside over 2015. Viewed together with the expected completion of newbuilds, this is likely to lead to declining prices. ■

# Ausbildung und Beschäftigung Training and employment

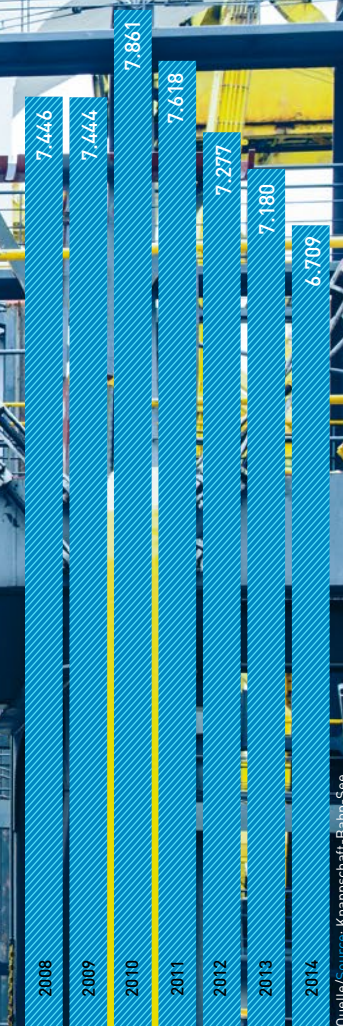
Weniger deutsche Seeleute aufgrund des hohen Kostendrucks. Zahl der Neueinsteiger in die Seeschifffahrt stabilisiert sich. Fewer German seafarers due to high cost pressure. Number of newcomers to maritime shipping stabilising.

**Deutsche Seeleute | Schiffe der deutschen Handelsflotte**  
Der Rückgang der Handelsflotte und die hohen Lohnnebenkosten führen zum Verlust von deutschen Seeleuten am Standort.

**German seafarers | Ships of the German merchant fleet**  
The decline in the size of the merchant fleet and high non-wage labour costs are resulting in lower numbers of German seafarers here.



Schiffe | Ships



Seeleute | Seafarers

Quelle/Source: Knappschaft-Bahn-See

Mit dem fortschreitenden Rückgang der deutschen Handelsflotte ist 2014 erstmals seit Beginn der Schifffahrtskrise auch die Zahl der deutschen Seeleute deutlich unter die Marke von 7.000 Beschäftigten gefallen – auf 6.709 Seeleute (Vorjahr: 7.180). Insgesamt beschäftigten deutsche Reeder rund 62.000 Menschen an Bord ihrer Schiffe.

Mit den hohen Lohnnebenkosten für die einheimischen Seeleute und den Besetzungsvorschriften der deutschen Flagge können viele Unternehmen im Wettbewerb nicht mehr bestehen und müssen unter anderen europäischen oder Drittstaatflaggen auf qualifizierte Fachkräfte aus dem Ausland zurückgreifen. Der maritime Standort Deutschland – von den Häfen und Lotsen über maritime Dienstleister und Behörden bis hin zum Schiffbau und der Zulieferindustrie – ist auf das nautische und technische Know-how der deutschen Seeleute angewiesen.

Um den Verlust dieses Fachwissens für den Standort zu verhindern, muss die Beschäftigung einheimischer Seeleute in Deutschland zukünftig

In the wake of the ongoing decline in the size of Germany's merchant fleet, in 2014 – for the first time since the maritime shipping crisis began – the number of German seafarers also fell significantly below the level of 7,000 employees, to 6,709 seafarers (previous year: 7,180). German shipowners employed a total of approx. 62,000 persons on board their ships.

Owing to the high non-wage labour costs of domestic seafarers and the manning regulations for vessels flying the German flag, numerous companies can no longer survive the fierce level of competition and have to resort to hiring qualified foreign specialists operating under the flag of other European or non-member states. The maritime location of Germany – from ports and pilots, maritime service providers and

„Wir brauchen jetzt die gleiche Unterstützung wie unsere europäischen Nachbarn, um das Know-how der Seeleute für den Standort zu erhalten.“



“We need the same support our European neighbours already have in place so as to preserve the seafarers' know-how for this location.”

ALFRED HARTMANN

genauso ermöglicht werden, wie es in den anderen Schifffahrtsnationen Europas längst erfolgreich üblich ist. Die Vorschläge des VDR, bei Lohnnebenkosten und Besetzungsvorschriften in Deutschland europäische Normalität zu schaffen, zielen darauf ab, den maritimen Standort zu stärken.

### Zahl der Neueinsteiger wieder stabil

Das starke Engagement der Reeder und die Ausbildungsförderung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland haben dafür gesorgt, dass sich die

public authorities all the way through to shipyards and the supply industry – is dependent on the nautical and technical expertise of German seafarers.

To prevent the loss of this specialist know-how in future it must be made possible to employ local seafarers in Germany in the same manner as has been practiced successfully in the other maritime shipping nations of Europe for a long time now. The

Zahl der Neueinsteiger in die Seeschifffahrt stabilisiert hat. Im Jahr 2014 haben wieder mehr junge Menschen (441) eine Karriere an Bord oder an Land begonnen (+ 3,5 Prozent). Rund 500 Schiffe sind als Ausbildungsschiffe anerkannt. Die Abbrecherquote bei den Schiffsmechanikern lag mit 12,9 Prozent weit unter dem Bundesdurchschnitt.

30 Millionen Euro stellen die deutschen Reeder jährlich über die Stiftung (20 Millionen) und als Ausflagungsgebühren (10 Millionen) für die Ausbildung und Weiterqualifikation des maritimen Nachwuchses zur Verfügung. Dieses massive Engagement zeigt jetzt trotz sinkender Flotte eindrucksvoll Wirkung. ■

proposals of the VDR to create standardised European procedures in respect of non-wage labour costs and manning regulations in Germany are targeted at reinforcing the country's status as a maritime location.

### Number of newcomers stable again

The strong commitment of the shipowners and the vocational training promoted by the foundation Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland have ensured that the number of newcomers to maritime shipping has stabilised. In 2014, a higher number of young adults (441) once again began a career on board or onshore (up by 3.5per cent). Some 500 vessels are recognised as training ships. The drop-out rate amongst ship mechanics, at 12.9per cent, was far below the federal average.

Each year, German shipowners make 30 million euros available via the foundation (20 million) and in the form of fees for sailing under a new flag (10 million), which is used in the vocational training and further qualification of budding maritime talent. This massive commitment is now showing an impressive effect, in spite of a decline in the size of the merchant fleet. ■

## Umweltschutz Environmental protection

Reeder stellen sich auf Schwefelarmen Brennstoff ein. Weitere Hürden für den Einsatz von Flüssiggas und Ballastwasser-Behandlungsanlagen *Shipowners adapt to the use of low-sulphur fuel. Obstacles remain to the use of liquefied gas and ballast water treatment facilities*

GRÜNE ZONE: Emissionskontrollgebiete (ECA) für Schwefel in Nord- und Ostsee sowie in den nordamerikanischen und karibischen Küstengewässern.

GREEN ZONE: Emission Control Areas (ECA) for sulphur in the North Sea and the Baltic Sea as well as in North American and Caribbean coastal waters.

Seit dem 1. Januar 2015 gilt in den von der IMO ausgewiesenen Emissionskontrollgebieten (s. Karte) ein strengerer Schwefelgrenzwert (0,1 Prozent) für die von Schiffen genutzten Treibstoffe. Die meisten Reedereien haben sich für die Nutzung des niedringschwefeligen Schiffsdiesels (MGO) entschieden, der rund 50 Prozent teurer als Schweröl ist. Einige Reedereien haben die ebenfalls kostenintensive Alternative des Einbaus einer Abgasreinigungsanlage (Scrubber) gewählt.

Insgesamt hat sich die Schifffahrt der Herausforderung der neuen Grenzwerte gestellt. Alle Messungen zeigen, dass die Schiffe trotz erheblicher Mehrkosten für MGO bzw. den Einsatz eines Scrubbers die neuen Schwefelgrenzwerte umfassend einhalten. Der VDR hat seine Mitglieder insbesondere bei der Treibstoffumstellung durch Fachsym-

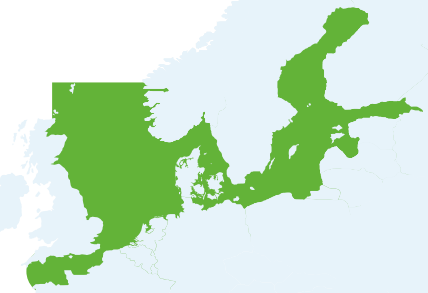
Since 1 January 2015, a stricter sulphur limit (0.1 per cent) for ship fuels has been in place in the emission control areas defined by the IMO (see map). Most shipping companies have opted in favour of using low-sulphur Marine Gas Oil (MGO), which costs about 50 per cent more than Heavy Fuel Oil. Some shipping companies have chosen the likewise cost-intensive alternative of retrofitting their vessels with exhaust gas scrubbers.

On the whole, the maritime shipping sector is facing up to the challenges associated with the new threshold values. All statistics show that the ships comprehensively meet the new maximum sulphur limits despite the substantially higher costs of MGO or the use of scrubber technology. The VDR has been supporting its members in particular with regard to the fuel changeover by means of symposiums run by

posien und einen detaillierten Leitfaden unterstützt. Noch zu klären ist die bislang offene Frage zum Umgang mit dem Waschwasser der Scrubber in europäischen Seegebieten. Hierzu führt der VDR die Diskussionen mit der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten insbesondere im European Sustainable Shipping Forum fort, um zu einer möglichst einvernehmlichen Lösung zu finden.



PIONIER: Testfahrt der LNG-betriebenen Fähre „Helgotand“.  
PIONEER: Test drive of the LNG powered ferry "Helgotand".



experts as well as by providing a detailed guide on how to implement the changeover. What still needs to be dealt with is the hitherto unanswered question of what to do with the cleaning water of scrubbers in European waters. To this end, the VDR is continuing talks with the European Commission and the EU member states, especially in the European Sustainable Shipping Forum, in order to find a solution that is as consensus-based as possible.

### Initiative to promote LNG-powered ships

Within the scope of various events and cooperative ventures conducted in 2014, the VDR was continuously studying the use of liquefied natural gas (LNG) as an environmentally compatible fuel and identified existing gaps to be resolved. In addition to a nationwide infrastructure of LNG bunker facilities, uniform directives still need to be defined such as for refuelling procedures in port areas. For most shipping companies, the high investment costs represent an insurmountable obstacle, however. For this reason, the VDR together with the Maritime LNG Platform and the leading maritime associations has suggested that the German federal government quickly introduce a comprehensive incen-

„Anfängliche staatliche Unterstützung ist wichtig, damit sich sauberes Flüssiggas als Brennstoff in der Schifffahrt durchsetzen kann.“



“The establishment of an initial government support scheme in Germany is essential for a wide acceptance of clean liquefied Gas fuel for the German fleet.”

RÜDIGER BRAREN

### Förderung für LNG-betriebene Schiffe

Über verschiedenen Veranstaltungen und Kooperationen hat der VDR 2014 die Nutzung von Flüssiggas (LNG) als umweltfreundlichem Brennstoff untersucht und bestehende Lücken identifiziert. Neben einer flächendeckenden Infrastruktur an LNG-Bunkerstationen fehlen noch einheitliche Vorschriften, etwa für die Fahrt und das Betanken in Hafengebieten. Für die meisten Reedereien sind aber die hohen Investitionskosten eine unüberwindbare Hürde. Der VDR hat deshalb gemeinsam mit der Maritimen LNG-Plattform und den maritimen Leitverbänden gegenüber der Bundesregierung angeregt, zeitnah eine Flächenförderung für Umrüstungen von Schiffen auf LNG-Technik und für LNG-fähige Schiffsneubauten einzuführen.

### Herausforderung Ballastwasser-Konvention

Behandlungsanlagen für das Ballastwasser an Bord sollen zukünftig verhindern, dass Mikroorganismen über Tausende von Kilometern in fremde Gewässer verbracht werden und dort heimische Arten verdrängen. Das Meeresumweltschutz-Komitee der IMO

(MEPC) hat im Oktober 2014 die konstruktiven Vorschläge von VDR und ICS aufgenommen, um Probleme bei der Umsetzung zu verhindern. Neben der Evaluierung der im Zuge von Hafenstaatkontrollen überprüfbareren Grenzwerte sowie der Berücksichtigung weiterer Tests für die Zulassungsrichtlinie der Anlagen (G8) hat das MEPC insbesondere eine sogenannte Grandfathering-Regel beschlossen. Reedereien, die für US-amerikanische Häfen bereits heute vorgeschriebene Anlagen installiert haben, sollen ihre teuren Anlagen nach Inkrafttreten der Konvention auch dann weiter betreiben dürfen, wenn sich die Technik nicht vollständig mit der überarbeiteten Zulassungsrichtlinie deckt. ■

tive programme for the retrofitting of ships with LNG technology as well as for LNG-equipped ship newbuilds.

### Challenge posed by Ballast Water Management Convention

On-board treatment plants for ballast water are intended to prevent microorganisms from being transported over thousands of kilometres and released into foreign waters where they could potentially displace native species. The Marine Environment Protection Committee of the IMO (MEPC) in October 2014 accepted the constructive proposals submitted by VDR and ICS which are designed to prevent problems occurring during the implementation phase. In addition to the evaluation of threshold values that can be verified in the course of port state controls and the consideration of further tests for the licensing regulation for the equipment (G8), the MEPC has agreed in particular a so-called grandfathering clause. Shipowners who have installed the equipment that is already required for calls to US ports are to be permitted to continue to operate their expensive equipment once the convention comes into force even if that technology does not fully meet the requirements of the revised licensing regulation. ■

## Safety First Safety First

Neue Sicherheitsstandards beseitigen Wettbewerbsnachteile der deutschen Reedereien im Bereich Offshore-Windenergie. *New safety standards remove competitive disadvantages for German shipowners in the offshore wind energy sector.*

International vergleichbare Standards für Offshore-Servicefahrzeuge unter deutscher Flagge sind im Dezember 2014 mit dem „Code für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“ in Kraft getreten. Die neuen Sicherheitsstandards (s. Infokasten) haben die erheblichen Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien im Bereich der Offshore-Windenergie beseitigt.

Bisher durften ihre Schiffe nur maximal zwölf Personen zwischen Offshore-Windparks und dem Festland in der deutschen Ausschließlichen Wirt-

The Code for the Construction, Equipment and Operation of Offshore Service Vessels came into force in December 2014, introducing comparable international standards for Offshore Service Vessels operating under the German flag. The new safety standards (see information box) have removed substantial competitive disadvantages for German shipping companies in the offshore wind energy sector. Previously, ships have been permitted to transport no more than twelve persons between offshore wind parks and the mainland within the German Exclusive Economic Zone (EEZ). Otherwise, these service vessels would have been required to satisfy passenger ship standards that are focused on tourists who are not trained for emergency situations and lack a fitness for

**SERVICE:** Offshore-Servicefahrzeuge befördern Aufsichts- und Wartungspersonal mit Geschwindigkeiten von über 20 Knoten (ca. 37 km/h) zu den Windenergieanlagen auf hoher See.

**SERVICE:** Offshore service vessels are used to transport supervisory and maintenance staff to the wind energy facilities on the high seas at speeds of over 20 knots (approx. 37 km/h).





schaftszone (AWZ) befördern. Sonst hätten die Servicefahrzeuge die Vorschriften für Passagierschiffe erfüllen müssen, die auf für Notfälle untrainierte Touristen ohne Seediensstauglichkeitsnachweis ausgerichtet, aber für besonders ausgebildete und ausgerüstete Offshore-Servicemitarbeiter nicht notwendig sind. Für Mitbewerber unter fremden

Flaggen galt diese Personengrenze in der Praxis teilweise nicht. Deutsche Reeder können jetzt mit ihren Spezialschiffen im Wettbewerb zu den bereits am Markt aktiven ausländischen Anbietern aufschließen und damit einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland leisten.

Unter Berücksichtigung der Expertise des VDR und des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Abstimmung mit der EU-Kommission ein praxisgerechtes Regelwerk geschaffen, das die besonderen Bedingungen für die Schifffahrt im Bereich der Offshore-Windparks angemessen berücksichtigt. Andere EU-Mitgliedstaaten haben bereits angedeutet, die Vorschriften als Vorbild für die eigenen Regelungen zu nehmen. Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) hat noch im Dezember 2014 die ersten Schiffe nach den neuen Vorgaben zertifiziert. ■

sea service certificate but not necessary for specially qualified and equipped offshore service personnel. In practice, this limit in the number of persons did not always apply to competitors operating under a foreign flag. German shipowners are now able to use their special vessels to close the gap to the foreign competitors already operating on the market, and therefore to make an important contribution to the promotion of renewable energies in Germany.

Drawing on the expertise of VDR, the German Shipbuilding and Ocean Industries Association (VSM), the German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) has set up a practice-oriented body of rules, coordinated with the EU Commission, that gives due consideration to the special circumstances under which shipping companies operate in the offshore wind park sector. Other EU Member States have already indicated their intention of using the German regulations as a framework to introduce their own regulations. The German Social Accident Insurance Institution for Transport and Traffic (BG Verkehr) certified the first vessels based on the new specifications in December 2014. ■

## Neue Standards für deutsche Offshore-Servicefahrzeuge

- Transport von bis zu 60 Personen (Offshore-Servicepersonal und Besatzung), wenn die Bauweise die für das Einsatzgebiet verbindlichen IMO-Sicherheitsvorgaben erfüllt
- Abgestimmtes Schutz- und Sicherheitskonzept mit den zuständigen Behörden, um im Falle eines Unfalls schnell und effektiv zu reagieren
- Spezielles Sicherheitstraining, persönliche Schutzausrüstung und Seediensstauglichkeitsprüfung für alle Offshore-Servicemitarbeiter an Bord

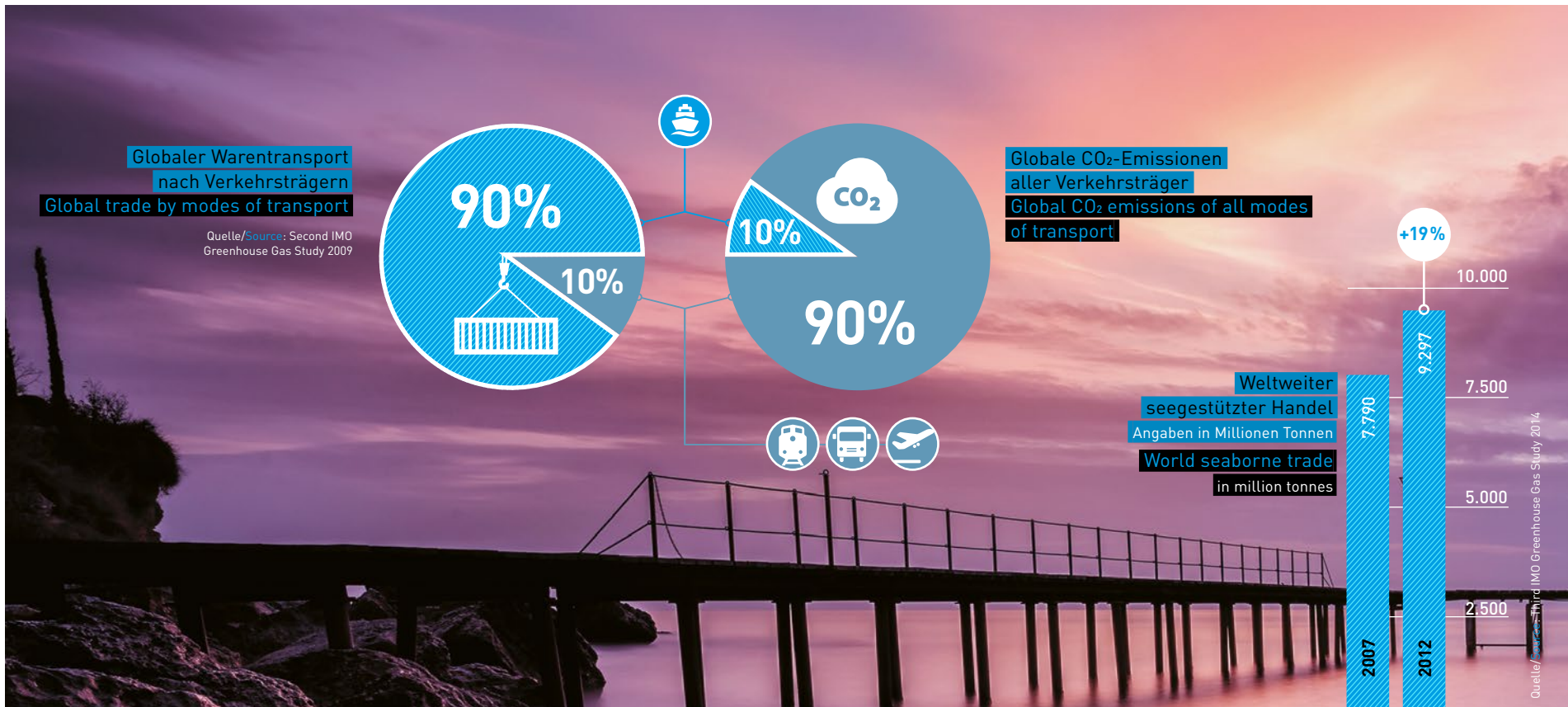
## New standards for German offshore service vessels

- Transport of up to 60 persons (offshore service personnel and crew), provided that the construction satisfies the IMO safety standards applicable to the operational area
- Security and safety concept coordinated with the competent authorities to ensure a quick and effective response in the event of accidents
- Special safety training, personal protective equipment and fitness for sea service examination for all offshore service staff on board

# Schifffahrt beim Klimaschutz auf Kurs Shipping's course towards a smaller carbon footprint

Weniger CO<sub>2</sub> trotz steigenden Warentransports. Globales System zur genauen Erfassung von CO<sub>2</sub> in der Entwicklung. *Less CO<sub>2</sub> despite rising volume of merchandise transported. Global system for exact collection of CO<sub>2</sub> data under development*

Kein anderes Verkehrsmittel befördert Waren und Personen so effizient und klimaschonend wie ein Schiff. 90 Prozent des Welthandels und 40 Prozent der innerhalb Europas gehandelten Güter werden auf dem Seeweg transportiert. Zugleich trägt die Schifffahrt nur 10 Prozent zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Verkehrsmittel weltweit bei. Obwohl immer mehr Güter mit dem Schiff transportiert werden, sinken die Emissionen der Schifffahrt kontinuierlich. Dank innovativer Technik an Bord, neuer Schiffsdesigns und optimierter Geschwindigkeiten steigern die deutschen Reeder die Effizienz ihrer Schiffe und tragen dadurch erheblich zu den CO<sub>2</sub>-Einsparungen bei.



## Klimaschutzabkommen der Schifffahrt wirkt

Die internationale Seeschifffahrt ist die einzige Branche mit einem weltweit gültigen Klimaschutzabkommen. Die verpflichtenden Vorgaben wurden von der IMO entwickelt und sind bereits im Jahr 2013 in Kraft getreten. Danach müssen Neubauten seit 2015 schrittweise immer schärfere Effizienzstandards (EEDI) erfüllen und werden ab 2025 sogar mindestens 30 Prozent weniger Brennstoff pro Tonnenkilometer verbrauchen. Zusammen mit Vorgaben für einen energiesparenden Schiffsbetrieb (SEEMP) kann es der Schifffahrt sogar gelingen, bis 2050 >>

No other mode of transport is as efficient and climate-friendly in carrying cargo and passengers as a ship. 90 per cent of global trade and 40 per cent of merchandise traded within Europe is transported by sea. At the same time, maritime shipping contributes only 10 per cent of CO<sub>2</sub> emissions of all modes of transport worldwide. Even though more and more goods are being carried by ship, maritime shipping emissions are in continual decline. Thanks to innovative technologies on board, new ship designs and optimised speeds, German shipowners are boosting the efficiency of their vessels, making a substantial contribution in terms of CO<sub>2</sub> savings. >>

## Climate protection agreement in maritime shipping proves to be effective

International maritime shipping is the only industry sector with a climate protection agreement in place that is valid across the globe. These mandatory provisions were developed by the IMO and already entered into force in 2013. According to this, since 2015 newbuilds have been required to meet ever tighter efficiency standards (EEDI) and will use even 30 per cent less fuel per ton/kilometre from 2025 onwards. Together with the requirements laid down for energy-saving operation of ships (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP), the maritime shipping industry may >>



## Mehr Effizienz durch Innovation

Deutsche Reeder nutzen verschiedenste Möglichkeiten, um den Brennstoffverbrauch ihrer Schiffe – der größte Kostenpunkt beim Schiffsbetrieb – weiter zu senken. Dazu gehören die **IT-unterstützte Navigation** mithilfe aktueller Wetter- und Wellenda-

ten, die Fernüberwachung von Land und **innovatives Design für Propeller, Bugwulst und Schiffshülle**. Langsamer zu fahren (**slow-steaming**) und Maschinen für **reduzierte Geschwindigkeiten** zu optimieren (de-rating), führt zu weiteren Einsparungen.



## More efficiency through innovation

German shipowners make use of many and various opportunities to continually lower the fuel consumption of their ships – the biggest cost factor in running ships. This includes **IT-aided navigation** with the aid of current weather

and wave data, remote onshore monitoring and **innovative design for propellers, bulbous bows and ship hulls**. **Slow-steaming** policy and de-rating machinery for optimising travel at **reduced speeds** lead to additional savings.

>> den Brennstoffverbrauch für jedes Transportgut zu halbieren.

### Weltweites Monitoring-Modell zum Klimaschutz voranbringen

Der VDR engagiert sich aktiv auf internationaler Ebene für die Entwicklung eines weltweiten Systems, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes Handelsschiffes zu erfassen. Die europäische MRV-Verordnung (Monitoring, Reporting, Verification), in deren Rahmen Schiffe ab 2018 im europäischen Seeverkehr ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß an die EU-Kommission berichten müssen, erfasst hingegen nur einen Teil der Schifffahrt weltweit. Daher unterstützt der VDR die Initiative der IMO für ein globales System zur CO<sub>2</sub>-Datensammlung. Die EU-Kommission sollte konstruktiv daran mitwirken und ihre Zusage einhalten, das IMO-Modell schließlich zu übernehmen. ■



„Trotz des steigenden Transportvolumens verringert die Schifffahrt dank Innovationen an Bord kontinuierlich ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen.“  
 “Despite of the growing transport volume

shipping is continuously decreasing its CO<sub>2</sub> emissions thanks to innovation on board.”

DR. EBERHART VON RANTZAU

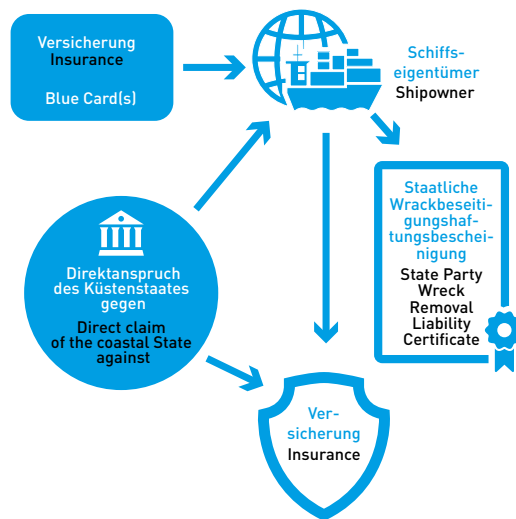
>> even succeed in halving the fuel consumption for each ton of cargo by the year 2050.

Advances in worldwide monitoring model for climate protection

The VDR is actively engaged on an international level in the development of a worldwide system to monitor the CO<sub>2</sub> emissions of each and every merchant vessel. In contrast, the European MRV regulation (Monitoring, Reporting, Verification), as part of which vessels in service in European maritime shipping will be required to report their CO<sub>2</sub> emissions to the EU Commission as of 2018, only comprises part of maritime shipping worldwide. Accordingly, the VDR supports and endorses the initiative of the IMO for a global system for CO<sub>2</sub> data collection. The EU Commission should constructively contribute in this regard and meet its commitment ultimately to implement the IMO model. ■

## Wrackbeseitigungsübereinkommen tritt in Kraft Wreck Removal Convention enters into force

Erstmals Direktanspruch des Küstenstaates gegenüber der Versicherung des Schiffseigentümers **Direct claim of the coastal state against the shipowner's insurance providers for the first time**



**DIREKTANSPRUCH:** Der Küstenstaat kann Ansprüche gegenüber dem Schiffseigentümer und auch direkt gegen dessen Versicherung geltend machen.

**DIRECT CLAIM:** The coastal State can enforce direct claims against the shipowner and its insurance.

**G**efährdet ein gesunkenes Schiff in der AWZ nach Feststellung des betroffenen Küstenstaates die Meeresumwelt oder den Schiffsverkehr, muss der Eigentümer das Wrack nach dem Übereinkommen beseitigen. Kommt er dieser Pflicht nicht nach oder ist Gefahr im Verzug, kann der Küstenstaat die Bergung auf Kosten des Eigentümers bzw. seiner Versicherung veranlassen.

Der Versicherungsschutz der Reedereien für die Kosten einer Wrackbeseitigung ist nicht neu. Aber das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen) der IMO gewährleistet seit April 2015 völkerrechtlich einen Direktanspruch des Küstenstaates auf Kostenerstattung gegenüber der Versicherung des Schiffseigners, wenn dieser nicht selbst tätig wird.

Deutschland hatte das Wrackbeseitigungsübereinkommen initiiert und bereits ratifiziert. Aber im Gegensatz zur Mehrheit der bisher 25 Vertragsstaaten, darunter Antigua und Barbuda, Liberia, die Marshallinseln, Dänemark, Malta und das Vereinigte Königreich, hat die Bundesrepublik den Anwendungsbereich des Übereinkommens noch nicht auf die eigenen Hoheitsgewässer einschließlich des Küstenmeeres ausgedehnt. Dieses sogenannte „opt-in“ würde Deutschland auch in seinen Küstengewässern einen zusätzlichen Direktanspruch gegen den Versicherer des Eigners sichern, den es im

**S**hipowners are required to remove their wrecks in accordance with the convention if the coastal State determines that the sunken ship poses a hazard to the marine environment or navigation in the EEZ. The coastal State may remove the wreck and charge the owner, respectively its insurance company, for the costs of removal if the owner does not remove the wreck himself or in circumstances where immediate action is required. It is not new for shipowners to have insurance coverage for the costs of removing wrecks. However, IMO's Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Wreck Removal Convention) provides since April 2015 an international legal basis for coastal States to raise direct claims arising under the Convention against the shipowner's insurance company in the event that the shipowner does not take action himself.

Germany initiated, and has already ratified, the Wreck Removal Convention. But unlike the majority of the State Parties, currently numbering 25 and including Antigua and Barbuda, Liberia, the Marshall Islands, Denmark, Malta and the United Kingdom, Germany has not extended the Convention area to its own territory, including the territorial sea. This so-called „opt-in“ would give Germany an additional, direct claim against the shipowner's insurance provider in its territorial sea also, in accordance with the Convention in a form unavailable under German law. Moreover, the benefit of expanding the Convention to apply to Germany's territorial seas also would be an important step towards creating uniform international maritime regulations also in this area of law. ■

deutschen Recht in dieser Form nicht gibt. Diesen Vorteil aus der Ausweitung des Übereinkommens auf das deutsche Küstenmeer zu nutzen, wäre zudem ein wichtiger Schritt, um auch in diesem Bereich weltweit einheitliche Rechtsvorschriften für die Schifffahrt zu schaffen. ■

## Piraterie Piracy

Die Bedrohung der Schifffahrt bleibt trotz weltweit sinkender Zahlen hoch **Threat to shipping remains high in spite of falling numbers**

**D**ie Piraterie bleibt eine große Gefahr für das Leben der Seeleute und die Sicherheit der weltweiten Handelswege. Im Jahr 2014 ist die Zahl der Piratenangriffe zwar erneut zurückgegangen (auf 245 Vorfälle), jedoch wurden vier Seeleute getötet und 442 als Geiseln genommen.

### Schutzmaßnahmen vor Ostafrika wirken

Am Horn von Afrika gab es seit 2012 dank des Marineeinsatzes und der Schutzmaßnahmen der Reeder keine Entführungen mehr. Die Präsenz und Aufklärungsarbeit der Marine sowie die Abschreckung durch private bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord müssen fortgesetzt werden, bis Somalia den Schutz seiner Küsten selbst gewährleisten kann. Die Staatengemeinschaft ist gefordert, den Aufbau einer Sicherheitsstruktur und die wirtschaftliche Entwicklung in der Region weiter zu unterstützen.

### Tödliche Gefahr vor Westafrika

Vor der nigerianischen Küste kam im April 2014 bei einem Schusswechsel zwischen Piraten und nigerianischen Sicherheitskräften ein Seemann auf einem deutschen Öl- und Chemikalien-tanker ums Leben. Für die westafrikanischen Gewässer am Golf von Guinea erstellt das Maritime Trade Information Sharing Center (MTIST GoG) in Ghana seit Oktober 2014 ein umfassendes Lagebild über aktuelle Piratenaktivitäten. Handelsschifffahrt und Küstenstaaten

tauschen darüber Informationen über verdächtige Schiffe und Angriffe von Piraten aus. Die Anrainerstaaten müssen ihre Kooperation weiter ausbauen und auch jenseits geschützter Liegeplätze die Sicherheit der Handelsschifffahrt gewährleisten.

### Mehr Piraterie in Südostasien

Gestiegen ist die Zahl der Überfälle auf kleinere Tankschiffe in indonesischen Gewässern. Wie vor Westafrika geht es den Angreifern meist darum, Öl abzupumpen und auf dem Schwarzmarkt zu verkaufen. Da Geiselnahmen zur Lösegelderpressung nicht im Fokus stehen, wird die mitunter tödliche Verletzung der Schiffscrew billigend in Kauf genommen. Der VDR begrüßt die verstärkte Kooperation der betroffenen Küstenländer gegen die Piratenbanden. ■



**KOSTENFAKTOR:** Der Marineeinsatz, hohe Versicherungspolicen für die Handelsschiffe, private Sicherheitsdienste an Bord – die Kosten der Bedrohung durch die Piraterie am Horn von Afrika betaufen sich jährlich auf rund 2,8 Mrd. EUR.

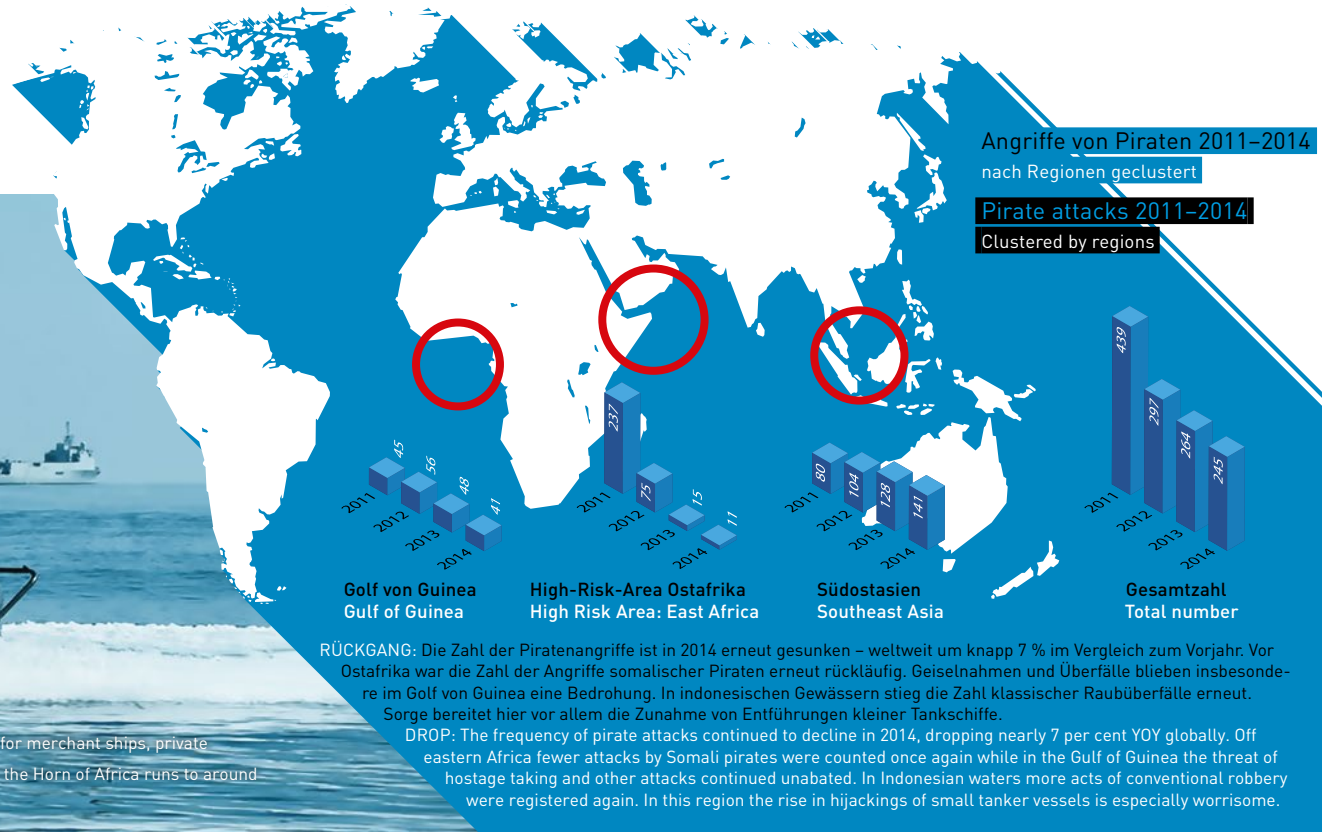


**„Private Sicherheitskräfte, Zusatz-Versicherungen, Schutzmaßnahmen an Bord – die Reeder tragen erhebliche Zusatzkosten, um das Leben ihrer Seeleute zu schützen.“**

**„Private security force, additional insurance, protective measures on board – the shipping companies have to bear considerable additional costs for protecting the lives of their seafarers.“**



**COST FACTOR:** Deployment of the navy, high insurance policies for merchant ships, private security services on board – the cost of the threat from piracy in the Horn of Africa runs to around EUR 2.8 bn every year.



**P**iracy remains a major threat to the life of seafarers and safety on worldwide trading routes. Although the number of attacks by pirates fell again in 2014 (to 245 cases), nevertheless four seafarers were killed and 442 taken hostage.

### Protective measures off East Africa work

In the Horn of Africa there have been no further kidnappings since 2012 thanks to the deployment of navies and the protective measures taken by the shipping companies. The presence and reconnaissance of the navies and the deterrence to the pirates posed by private, armed security forces on board must be maintained until Somalia can guarantee the protection of its coastline itself. The

challenge for the community of states is to continue to support the setting up of a security structure and to promote the economic development of the region.

### Mortal danger off West Africa

One seafarer on a German oil and chemicals tanker was killed in April 2014 off the Nigerian coast during an exchange of fire between pirates and Nigerian security forces. Since October 2014, the Maritime Trade Information Sharing Center (MTIST GoG) in Ghana has been issuing a comprehensive situation report on current pirate activities in the West African waters in the Gulf of Guinea. Merchant shipping companies and coastal states use it to share information on

suspicious ships and attacks by pirates. Neighbouring states must expand their collaboration further and also guarantee the safety of merchant shipping beyond protected ports.

### More piracy in Southeast Asia

The number of attacks on smaller tankers in Indonesian waters has risen. As off the coast of West Africa, the attackers' intention is usually to pump off fuel and sell it on the black market. As the focus is not on taking hostages in order to extort ransom money, they do not hesitate to countenance killing the ship's crew on occasions. The VDR welcomes the increased cooperation among the coastal countries worst affected in South East Asia in order to arrest the bands of pirates. ■

## Rettung im Mittelmeer **Rescue in the Mediterranean Sea**

Der Flüchtlingsstrom von Afrika nach Europa hat im Jahr 2014 bisher unerreichte Ausmaße angenommen. Schiffsbesatzungen retteten im Mittelmeer über 40.000 Menschen vor dem Ertrinken. **Flow of refugees from Africa to Europe assumed unprecedented dimensions in 2014. Ships' crews rescued over 40,000 people from drowning in the Mediterranean Sea.**

Insgesamt gelangen im Jahr 2014 fast 220.000 Menschen über das Mittelmeer nach Europa – 3.000 kamen bei dem Versuch ums Leben. Immer wenn ein Flüchtlingsboot entdeckt wird, ist es für die Handelsschiffahrt selbstverständlich zu helfen. Innerhalb eines Jahres haben Schiffsbesatzungen im Mittelmeer über 40.000 Menschen von rund 800 meist völlig überladenen Booten gerettet.

Menschen in Seenot zu helfen ist, ist nicht nur eine Jahrhunderte alte Tradition in der Schifffahrt. Weltweit gültige Übereinkommen verpflichten jeden Kapitän dazu, bei Seenotfällen Hilfe zu leisten, wenn er dadurch nicht die Sicherheit seiner eigenen Besatzung gefährdet.

In 2014, a total of almost 220,000 people crossed the Mediterranean Sea to reach Europe – 3,000 lost their lives in this attempt. Every time a boat of refugees is discovered, it is a matter of course for maritime shipping vessels to provide assistance. Within a year, ships' crews rescued over 40,000 passengers from some 800 mostly fully overloaded boats.

Helping people in peril at sea is not only a centuries-old tradition in maritime shipping. Treaties in force throughout the world require each and every ship's master to lend assistance in emergencies at sea unless this endangers the safety of his own crew.

Die Bergung aus Rettungsbooten und aus dem Wasser ist Bestandteil der regelmäßigen Notfallübungen auf jedem Seeschiff. Doch teilweise mehrere Hundert Menschen auf einmal zu retten, stellt die Hilfe leistenden Besatzungen der Handelsschiffe vor außerordentliche physische und psychische Herausforderungen.

### Leitfaden für Besatzungen

Damit sich die Reedereien und ihre Crews vorbereiten können, hat der Weltreederverband ICS unter Mitwirkung des VDR einen Leitfaden für die Rettung von großen Flüchtlingsgruppen erarbeitet. Empfohlen werden etwa zusätzliche Trinkwasser- und

Rescue drills from lifeboats and from the water are part of the regular emergency exercises carried out on every single maritime vessel. However, as the rescue crews partly have to rescue several hundreds of people at the same time, this exposes them to extraordinary physical and mental challenges.

### Guide for crews

To enable the shipping companies and their crews to prepare for such onslaughts, the International Chamber of Shipping (ICS), in cooperation with the German Shipowners' Association (VDR), has drawn up a guide

Lebensmittelvorräte, Decken, Medikamente und Desinfektionsmittel. Der Leitfaden ergänzt den vom Flüchtlingswerk der Vereinten Nation (UNHCR) zusammen mit IMO und ICS veröffentlichten „Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants“.

Bisher konnten die Flüchtlinge in der Regel relativ schnell in italienischen Häfen oder auf Schiffe der Küstenwache übergeben werden. Dem Einsatz der italienischen Behörden und der Küstenwache gebührt dafür höchste Anerkennung.

Für 2015 wird noch einmal eine deutliche Zunahme der Fluchtversuche vorausgesagt. Professionelle Schlepper lotsen die Flüchtlingsboote

for rescuing large groups of refugees. For instance, additional drinking water and food supplies, blankets, medications and disinfectants are recommended. The Guide supplements the "Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants" published by the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) jointly with the IMO and the ICS.

Until now, it was possible for refugees to transfer relatively quickly in Italian ports or to ships of the coast guard. The Italian authorities and the coast guard certainly deserve the highest recognition for this. For



**SICHERHEIT:** Ein deutscher Offshore-Versorger kümmert sich um Flüchtlinge.  
**SAFETY:** A German OSV cares for refugees.

zunehmend gezielt in die Verkehrsrouten der Handelsschifffahrt, weil sie wissen, dass kein Handelsschiff an ihnen vorbeifahren wird.

Die Rettung der Bootsflüchtlinge im Mittelmeer bleibt eine hoheitliche Aufgabe. Die Schifffahrt kann nicht dauerhaft die Versäumnisse der Staatengemeinschaft bei der Lösung der Flüchtlingsproblematik auffangen. ■

„Unsere Besatzungen zeigen einen großartigen Einsatz bei der Rettung von Flüchtlingen – und gehen dabei häufig bis an ihre körperlichen und psychischen Grenzen.“



“Our crews are doing a fantastic job in rescuing refugees – and they frequently go to their utmost physical and mental limits.”

THOMAS REHDIGER



2015, a further substantial increase in the number of attempted escapes has been forecast. The professional refugee smugglers are increasingly directing the refugee boats towards the traffic routes of maritime shipping in a targeted manner because they know that no merchant vessel will sail past them without taking action.

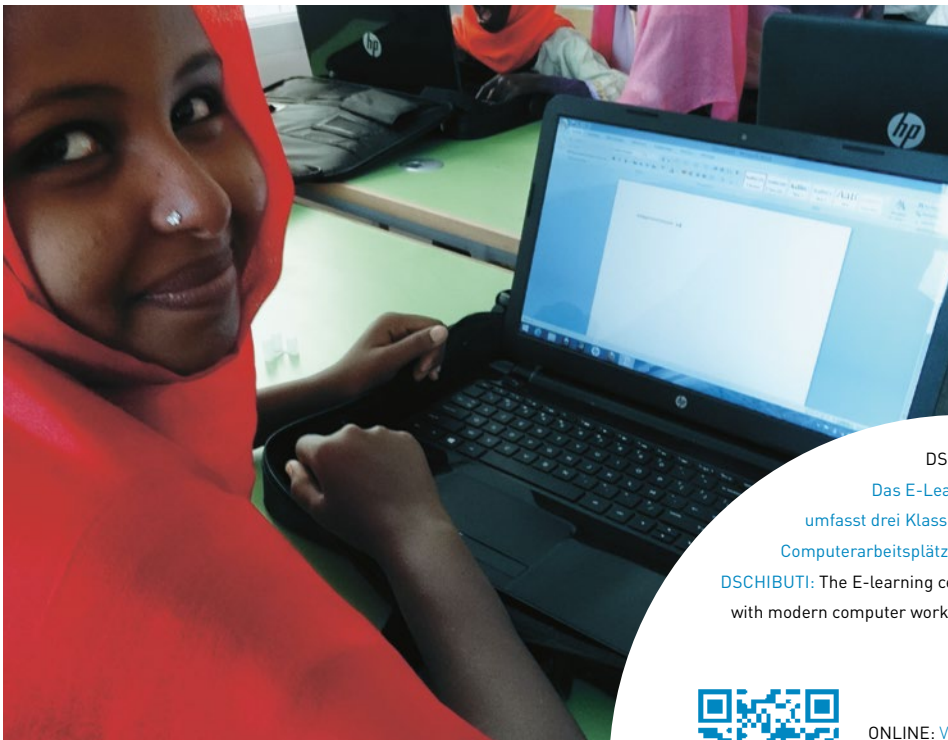
The rescue of boat refugees in the Mediterranean Sea remains a sovereign task. Maritime shipping cannot permanently absorb the consequences of the international community of states' failure to resolve the refugee problem. ■



LINK: ICS-Leitfaden zum Download

LINK: ICS guide available for download  
<http://bit.ly/1j9uqNJ>

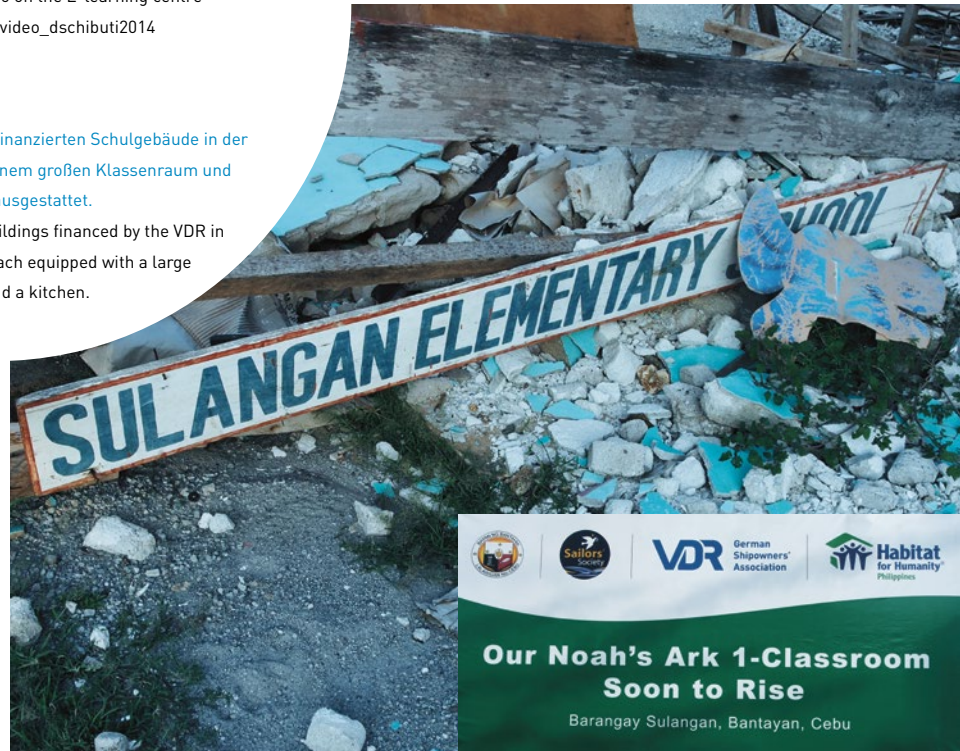




**DSCHIBUTI:**  
 Das E-Learning-Zentrum umfasst drei Klassenräume mit modernen Computerarbeitsplätzen und Internetanbindung.  
**DSCHIBUTI:** The E-learning centre comprises three classrooms with modern computer workspaces and internet connections.

 **ONLINE:** Video über das E-Learning-Zentrum  
**ONLINE:** Video on the E-learning centre  
[HTTP://bit.ly/video\\_dschibuti2014](http://bit.ly/video_dschibuti2014)

**BANTAYAN:** Die beiden vom VDR finanzierten Schulgebäude in der Provinz Cebu sind mit jeweils einem großen Klassenraum und einer Küche ausgestattet.  
**BANTAYAN:** The two school buildings financed by the VDR in the province of Cebu are each equipped with a large classroom and a kitchen.



## Aus Verantwortung Taking responsibility

E-Learning-Zentrum schafft Berufsperspektiven für Jugendliche am Horn von Afrika. VDR errichtet Schulgebäude und Wohnhäuser für philippinische Taifun-Opfer **E-learning centre creates career prospects for young people in the Horn of Africa. VDR constructs school building and housing units for typhoon victims in the Philippines**

**R**und 200 Kinder und Jugendliche profitieren seit Oktober 2014 vom breiten Bildungsangebot des E-Learning-Zentrums in Dschibuti, das der VDR und SOS-Kinderdörfer weltweit gemeinsam errichtet haben. Nur 20 Kilometer von der somalischen Grenze entfernt soll das Bildungsprojekt die Lebens- und Berufschancen junger Menschen in der Region verbessern und damit der Piraterie am Horn von Afrika langfristig die Grundlage entziehen. Das Kursangebot knüpft an das vorhandene Wissen der Kinder an und ist auf den lokalen Arbeitsmarkt zugeschnitten. Aufgrund seiner Bedeutung für die Versorgung Ostafrikas bietet der Hafenstandort Dschibuti vor allem Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft und Logistik.

Der VDR und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung haben sich an den Baukosten beteiligt. Bis zum Jahr 2017 trägt der VDR zudem einen Großteil der laufenden Kosten und stellt damit insgesamt 660.000 EUR für das Projekt zur Verfügung.

### Nachhaltige Investition in Bildung

Unter dem Eindruck der Zerstörungen durch den Taifun Haiyan im November 2013 hat der VDR auf der philippinischen Insel Bantayan geholfen, neue Schulgebäude und mehrere Wohnhäuser für Seeleute und deren Familien zu errichten. Rund 80.000 US-Dollar hatten die VDR-Mitglieder dazu bereitgestellt. Die neuen Häuser sind erdbebensicher und können

zukünftigen Wirbelstürmen standhalten. Die Projekte werden von der Sailors' Society in Kooperation mit der NGO Habitat for Humanity umgesetzt.

Durch die VDR-Sofortspende von 20.000 US-Dollar unmittelbar nach der Katastrophe konnten philippinische Seeleute in den über 260 Seefahrer-Missionen weltweit kostenlos über Telefon und Internet mit ihren Angehörigen in Kontakt treten und sich über die Lage auf den Philippinen informieren. Darüber hinaus hatten die deutschen Reedereien eigene umfangreiche Hilfsmaßnahmen und Spendenprogramme eingeleitet. ■

**„Mit seinem Engagement für Bildungsprojekte schafft der VDR nachhaltige Perspektiven für junge Menschen am Horn von Afrika und auf Bantayan.“** **“With its commitment for education projects VDR creates sustainable prospects for young people at the Corn of Africa and on Bantayan.”**



**RALF NAGEL** ■

**S**ince October 2014, around 200 children and young people have benefited from the broad range of education offered by the E-learning centre in Djibouti which the VDR and SOS Children's Villages Worldwide set up together. Only 20 kilometres from the Somalian border, the education project is designed to improve the living and working opportunities for young people in the region, thereby helping to eliminate the root causes for piracy in the Horn of Africa for the long term. The courses offered pick up from the children's existing knowledge and are tailored to the local job market. Due to its importance for supplying East Africa, the port of Djibouti offers jobs mainly in the shipping industry and logistics.

The VDR and the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development contributed towards the construction costs. The VDR will also bear a major share of the running costs until 2017, and is therefore providing a total of EUR 660,000 for the project.

### Sustainable investment in education

The destruction wreaked by typhoon Haiyan in November 2013 prompted the VDR to help to construct new school buildings and several housing units for seafarers and their families on the Philippine island of Bantayan. VDR members provided around 80,000 US dollars for this purpose. The new houses are earthquake-proof and can withstand any future hurricanes. The projects are being implemented by the Sailors' Society in collaboration with the NGO Habitat for Humanity.

The VDR's immediate donation of 20,000 US dollars directly following the catastrophe enabled Filipino seafarers in the over 260 Seamen's Missions around the world to contact their families free of charge by telephone and internet to find out about the situation in the Philippines. In addition, the German shipping companies had initiated their own extensive assistance measures and donation programmes. ■

## Das Präsidium

### The Presidential Committee



Alfred Hartmann  
Präsident/President,  
Hartmann AG, Leer



Rörd Braren  
Reederei Rörd Braren,  
Kollmar



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



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



Frank Leonhardt  
Leonhardt & Blumberg,  
Hamburg



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



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

## Die Geschäftsführung

### The Management



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

Dr. Martin Kröger  
Geschäftsführer/Managing Director  
VDR, Hamburg



## Präsidium und Geschäftsführung The Presidential Committee and Management

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

The VDR Members' Assembly, the association's highest body, elects both Board of Directors and Presidential Committee that determine policies and positions of the VDR. The Management controls the association's day-to-day business operations

## Der Verwaltungsrat The Board of Directors

### NILS ADEN

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

### IAN BEVERIDGE

Bernhard Schulte GmbH & Co. KG, Hamburg

### GERHARD BINDER

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

### RÖRD BRAREN

Reederei Rörd Braren, Kollmar

### ANTHONY J. FIRMIN

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

### DR. OTTMAR GAST

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg

### ALFRED HARTMANN

Reedereigruppe Hartmann, Leer

### PETRA HEINRICH

Reederei Petra Heinrich KG, Jork

### JAN HELD

H & H Schifffahrts GmbH, Haren (Ems)

### DR. HERMANN J. KLEIN

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

### FRANK LEONHARDT

Leonhardt & Blumberg, Hamburg

### ROBERT LORENZ-MEYER

Ernst Russ GmbH & Co. KG, Hamburg

### AXEL MEYNKÖHN

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

### URSEL NIMMRICH

Nimmrich & Prahm Reederei GmbH, Leer

### PETER OLTMANN

Schiffahrtsgesellschaft Oltmann mbH & Co. KG, Stade

### HELMUT PONATH

NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft, mbH, Buxtehude

### DR. EBERHART VON RANTZAU

DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG, Hamburg

### THOMAS REHDER

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

### DIRK O. ROGGE

D. Oltmann Reederei GmbH & Co. KG, Bremen

### JAN WILHELM SCHUCHMANN

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

### NIKOLAUS H. SCHÜES

Reederei F. Laeisz GmbH, Rostock

### MICHAEL UNGERER

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

### MICHAEL VINNEN

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

### THOMAS WEBER

Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck

### JOACHIM ZEPPENFELD

BBG

## Die Kommissionen The Commissions

### BERUFSBILDUNGS-KOMMISSION

VOCATIONAL TRAINING COMMISSION

#### Rörd Braren

Reederei Rörd Braren, Kollmar

### FINANZ- UND STEUER-KOMMISSION

FINANCE AND TAX COMMISSION

#### Markus Hempel

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

### KOMMISSION FÜR BETRIEBSWIRTSCHAFT

BUSINESS MANAGEMENT COMMISSION

### KOMMISSION FÜR FÄHR- UND FAHRGAST-SCHIFFFAHRT

FERRY AND PASSENGER SHIPPING COMMISSION

#### Axel Meynköhn

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

#### Dr. Bernhard Brons

(Stellvertreter/Vice Chairman) Aktien-Gesellschaft „Ems“, Emden

### KOMMISSION FÜR KOMMUNIKATION

COMMUNICATIONS COMMISSION  
Eva Graumann Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg

### KOMMISSION FÜR KÜSTENSCHIFFFAHRT

COASTAL SHIPPING COMMISSION

#### Bernd Becker

Bernd Becker Ship-management GmbH & Co. KG, Jork

### KOMMISSION FÜR LINIENFAHRT

LINER TRANSPORT COMMISSION

#### Hartmut Lühr

DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG, Hamburg

### KOMMISSION FÜR TANKFAHRT

TANKER TRANSPORT COMMISSION

#### Christian Suhr

Christian F. Ahrenkiel GmbH & Co. KG, Hamburg

### KOMMISSION FÜR TRAMPFAHRT

TRAMP STEAMER COMMISSION  
Detlev Rehder Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg

### KOMMISSION FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT

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

### NAUTISCH-TECHNISCHE

KOMMISSION NAUTICAL AND TECHNICAL COMMISSION

#### Frank Leonhardt

Leonhardt & Blumberg, Hamburg

### RECHTS- UND VERSICHERUNGS-

KOMMISSION LEGAL AND INSURANCE COMMISSION

#### Robert Lorenz-Meyer

Ernst Russ GmbH & Co. KG, Hamburg

### SOZIAL-KOMMISSION

SOCIAL SECURITY COMMISSION  
Arnold Lipinski Hapag-Lloyd AG, Hamburg



## Die Publikationen des VDR VDR publications

Die „Deutsche Seeschiffahrt“ ist das publizistische Flaggschiff des VDR – mehrfach ausgezeichnet mit dem renommierten ICMA Award. Maritime Ausbildung ist eines der wichtigen Themenfelder VDR's editorial flagship „Deutsche Seeschiffahrt“ is a several-times prize-winner of the prestigious ICMA Award. A special focus lies on maritime training aspects



### Das Verbandsmagazin „Deutsche Seeschiffahrt“

Die Welt der modernen Seeschiffahrt ist vielseitig und steckt voller Geschichten. Mit bildintensiven Reportagen und informativen Texten berichtet das Magazin über die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Schifffahrt sowie in den eng verbundenen Bereichen Häfen, Schiffbau, Meeresforschung und Umwelt.

### The association's magazine "Deutsche Seeschiffahrt"

The world of shipping in all its manifold diversity is full of stories. Full of thrilling images and interesting texts, this magazine reports on political and economic developments in shipping and related areas such as ports, shipbuilding, ocean sciences and the environment.

### Panorama-Kalender

Der Fotokalender im Panorama-Format gibt emotionale Einblicke in die Welt der Schifffahrt.



### Panorama calendar

The photo calendar in panorama format provides emotional glimpses into the world of shipping.



## Daten und Fakten Facts and figures

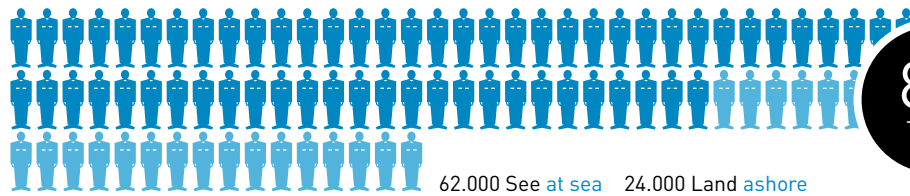
Die deutsche Seeschifffahrt gehört zu den leistungsfähigsten Handelsflotten der Welt  
German shipping belongs to the best performing merchant fleets worldwide

Alle Zahlen vom 31.12.2014, wenn nicht gesondert ausgewiesen  
All numbers as per 31.12.2014 if not indicated separately

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

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

### Direkt Beschäftigte\* Direct employees

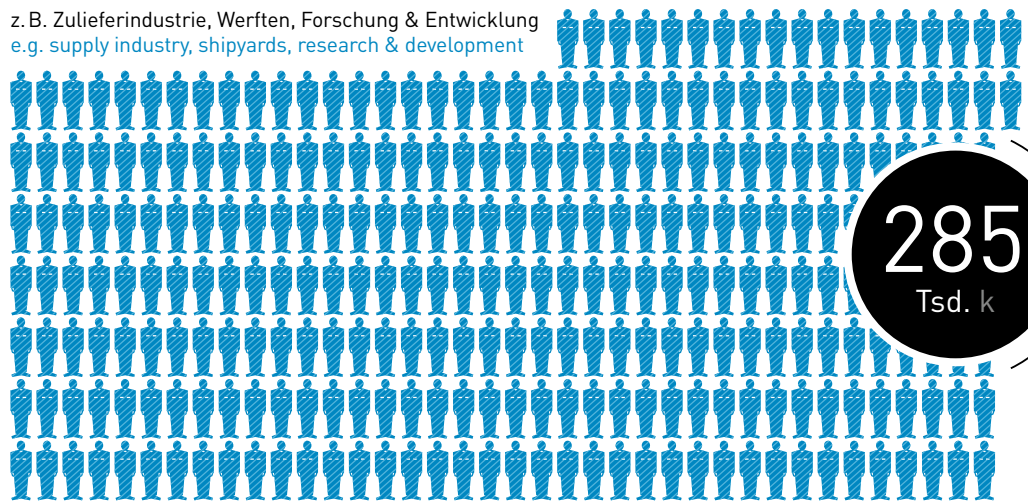


**86**  
Tsd. k

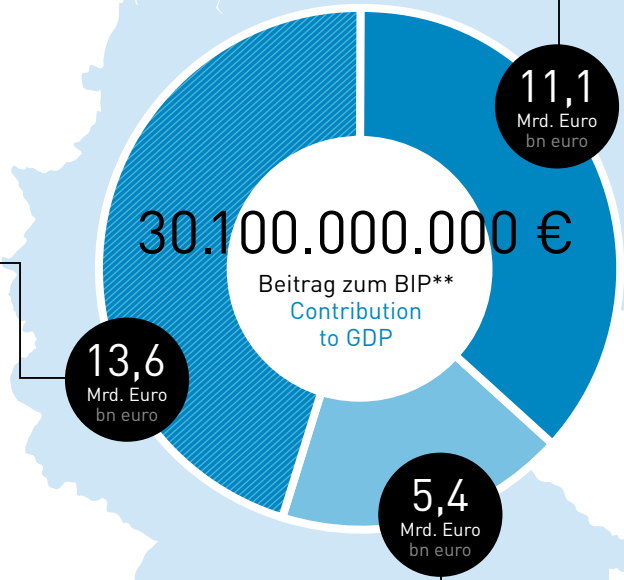
**1,2** Mrd. Euro Steuern und Sozialabgaben in Deutschland  
 bn euro taxes and social security contributions in Germany

### Indirekt Beschäftigte\*\* Indirect employees

z. B. Zulieferindustrie, Werften, Forschung & Entwicklung  
 e.g. supply industry, shipyards, research & development

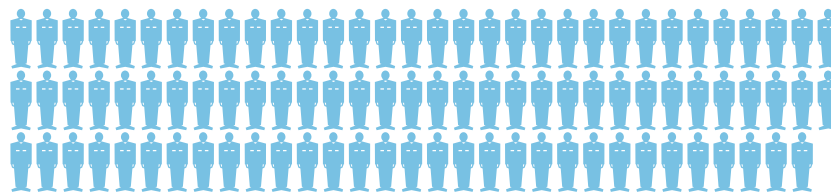


**285**  
Tsd. k



### Induzierte Beschäftigungsverhältnisse\*\* Induced employment

z. B. Lebensmittel, Kleidung, Verbrauchsgüter e.g. food, clothing, consumer goods



**101**  
Tsd. k

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

Quelle Source: Oxford Economics, 2014



## Schiffstypen der deutschen Handelsflotte Ship types of the German merchant fleet

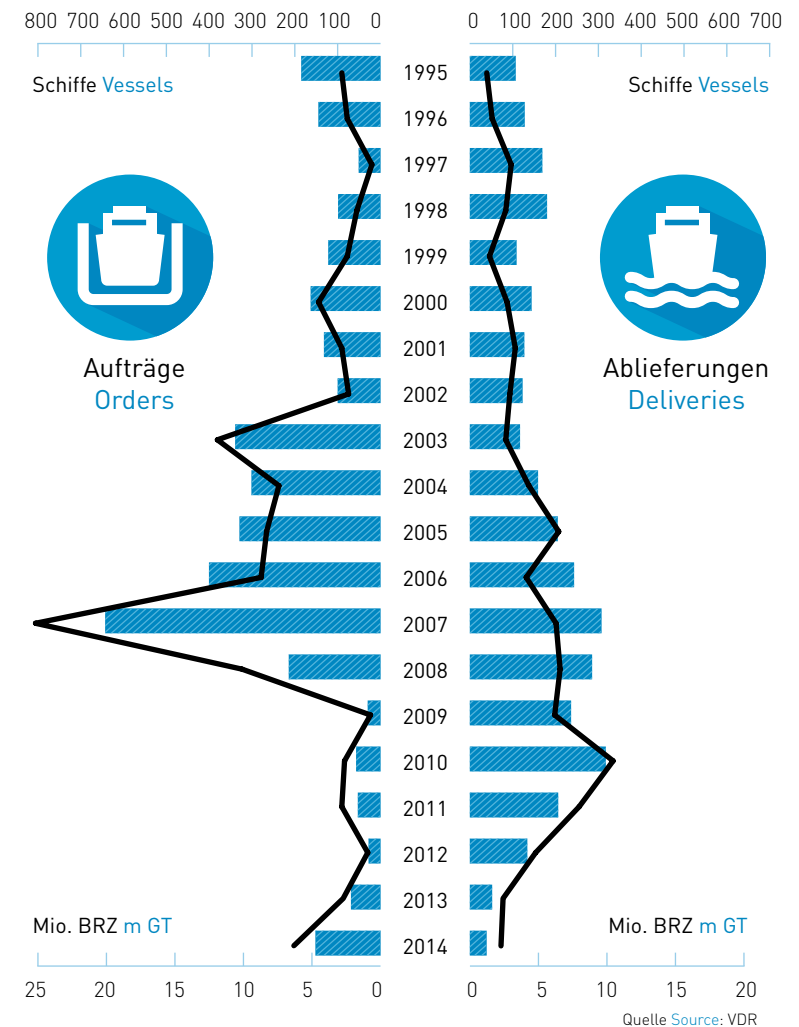
Der Transport von Containern ist Schwerpunkt der Schifffahrt in Deutschland, gefolgt von Massengutfrachtern und Mineralöltankern. Container transport is a major part of shipping in Germany followed by Dry Bulk and Crude Oil.

SCHIFFSTYP SHIP TYPE	SCHIFFE NO.	1.000 BRZ 1,000 GT	1.000 TDW 1,000 DWT	BRZ-ANTEIL GT SHARE
<b>PASSAGIERSCHIFFE PASSENGER</b>				
Kreuzfahrtschiffe Passenger Cruise	24	1.077	99	1,3%
Andere Fahrgastschiffe Passenger	79	27	4	0,0%
Sportangelfahrzeuge u.a. Others	10	1	1	0,0%
<b>Insgesamt Total</b>	<b>113</b>	<b>1.105</b>	<b>104</b>	<b>1,3%</b>
<b>TROCKENFRACHTER DRY CARGO</b>				
Eisenbahnfähren Rail Vehicles Carrier	4	90	18	0,1%
Andere Fähren Passenger/Ro/Ro Cargo	26	255	54	0,3%
Ro/Ro-Schiffe Ro/Ro	34	765	281	0,9%
Stückgutfrachter General Cargo	869	6.376	8.561	7,8%
Kühlschiffe Refrigerated Cargo	40	396	413	0,5%
Containerschiffe Container	1.429	48.669	56.948	59,4%
Bohrinselversorgungsschiffe Offshore Supply Vessels	23	55	68	0,1%
Leichterträgerschiffe Barge Carrier	0	0	0	0,0%
Massengutfrachter Bulk Dry	352	13.490	24.138	16,5%
<b>Insgesamt Total</b>	<b>2.777</b>	<b>70.096</b>	<b>90.481</b>	<b>85,6%</b>
<b>TANKER TANKER</b>				
Mineralöltanker Crude Oil	220	8.448	14.672	10,3%
Bunkerboote Bunker barge	6	2	2	0,0%
Gastanker Gas	48	1.112	1.281	1,4%
Chemikalien- und übrige Tanker Chemical and others	80	1.147	1.798	1,4%
<b>Insgesamt Total</b>	<b>354</b>	<b>10.709</b>	<b>17.753</b>	<b>13,1%</b>
<b>Deutsche Handelsschiffe insgesamt Total of the German merchant fleet</b>	<b>3.244</b>	<b>81.910</b>	<b>108.338</b>	<b>100%</b>

Alle Handelsschiffe in deutschem Eigentum, unabhängig von Flaggenführung. Quelle: BSH/VDR; Schiffe über 100 BRZ  
Merchant vessels in German ownership, irrespective of their flags. Source: BSH/VDR; vessels over 100 GT

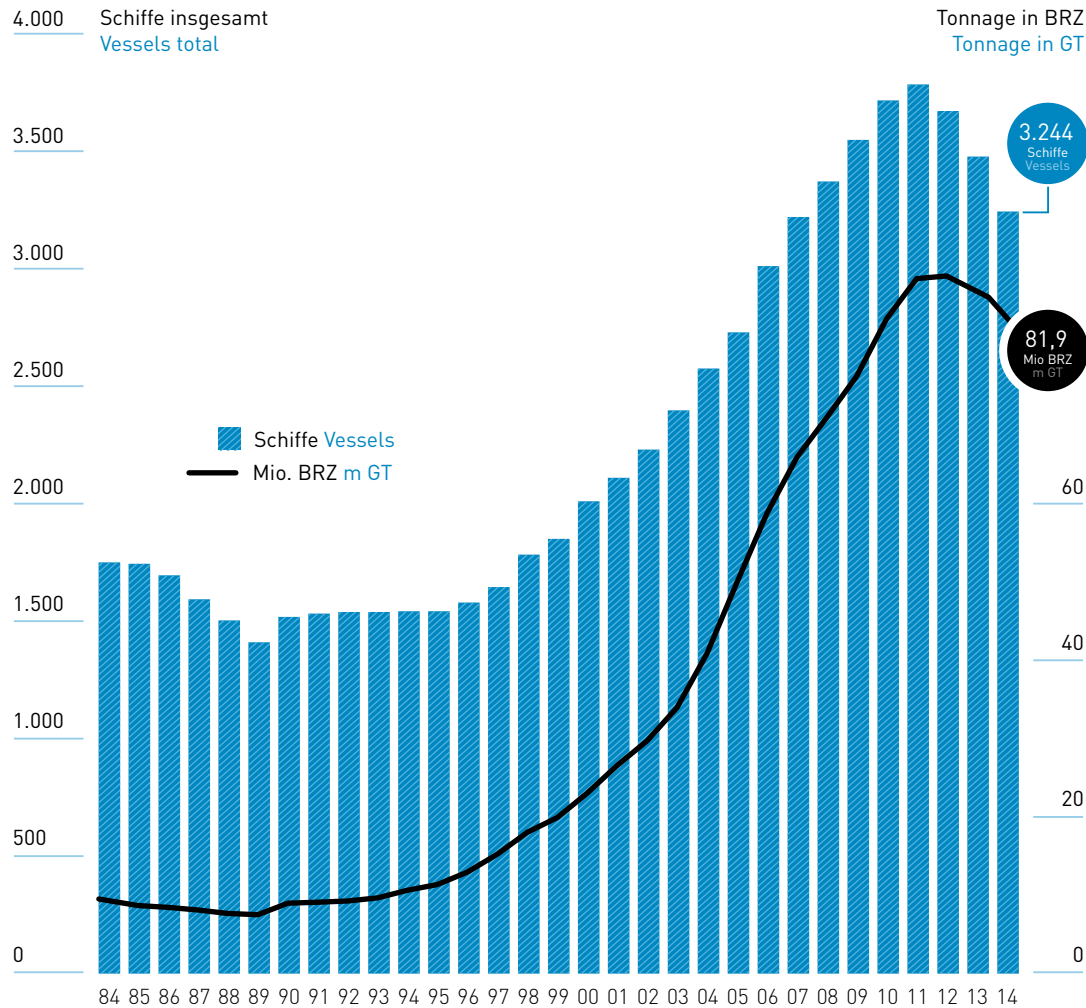
## Neubauaktivitäten deutscher Reeder Newbuilding activities by German shipowners

■ Schiffe Vessels — Mio. BRZ m GT



## Entwicklung der deutschen Handelsflotte Development in the German merchant fleet

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



Quelle: BSH/VDR; ab 1990 einschließlich der in Mecklenburg-Vorpommern registrierten Handelsschiffe  
Source: BSH/VDR; as per 1990, including the merchant fleet registered in Mecklenburg-West Pomerania

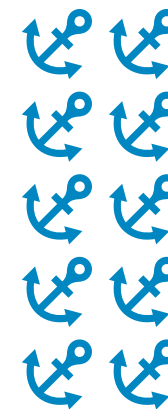
## Durchschnittsalter der Handelsflotte Average age of the merchant fleet

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



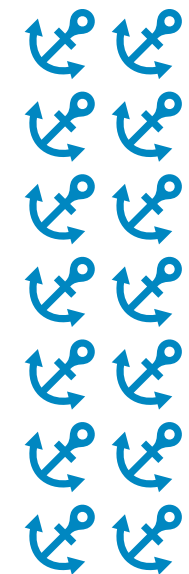
Deutsche Handelsflotte  
German merchant fleet

10 Jahre  
Years



Welthandelsflotte  
World merchant fleet

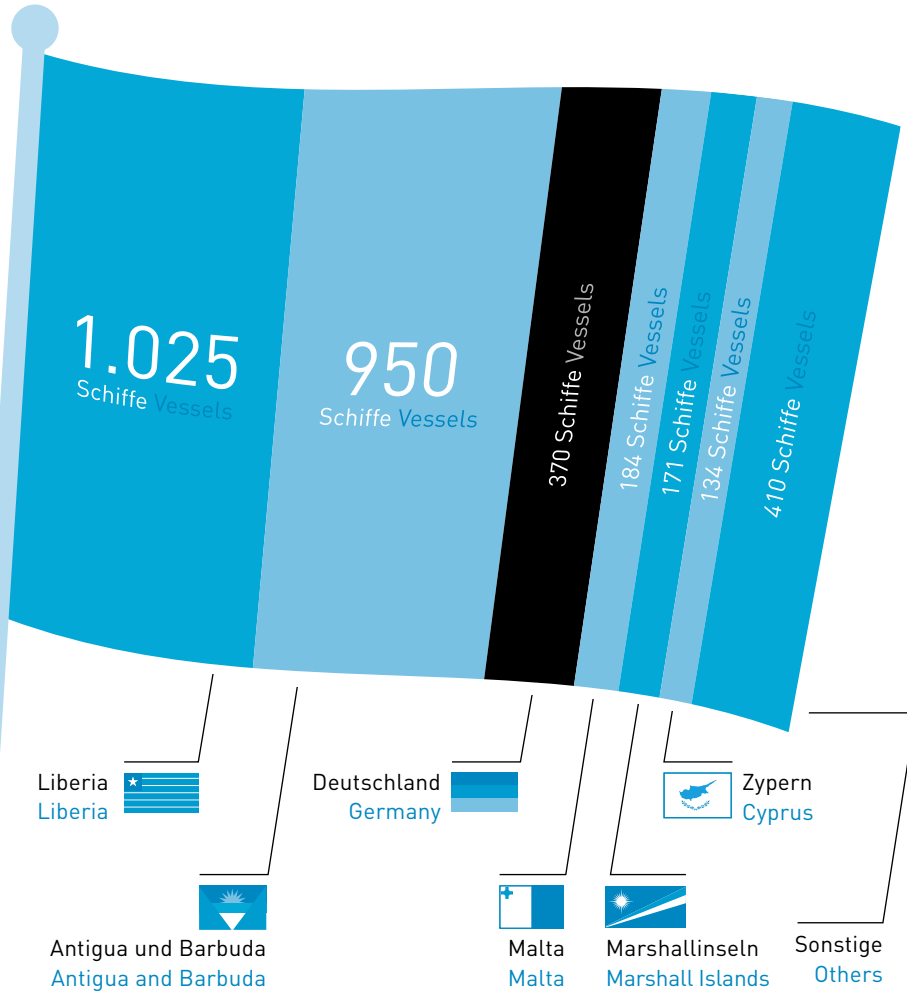
14 Jahre  
Years



Quelle: VDR/IHS, www.ihs.com; Schiffe über 1.000 BRZ  
Source: VDR/IHS, www.ihs.com; vessels over 1,000 GT

## Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte Flag structure in the German merchant fleet

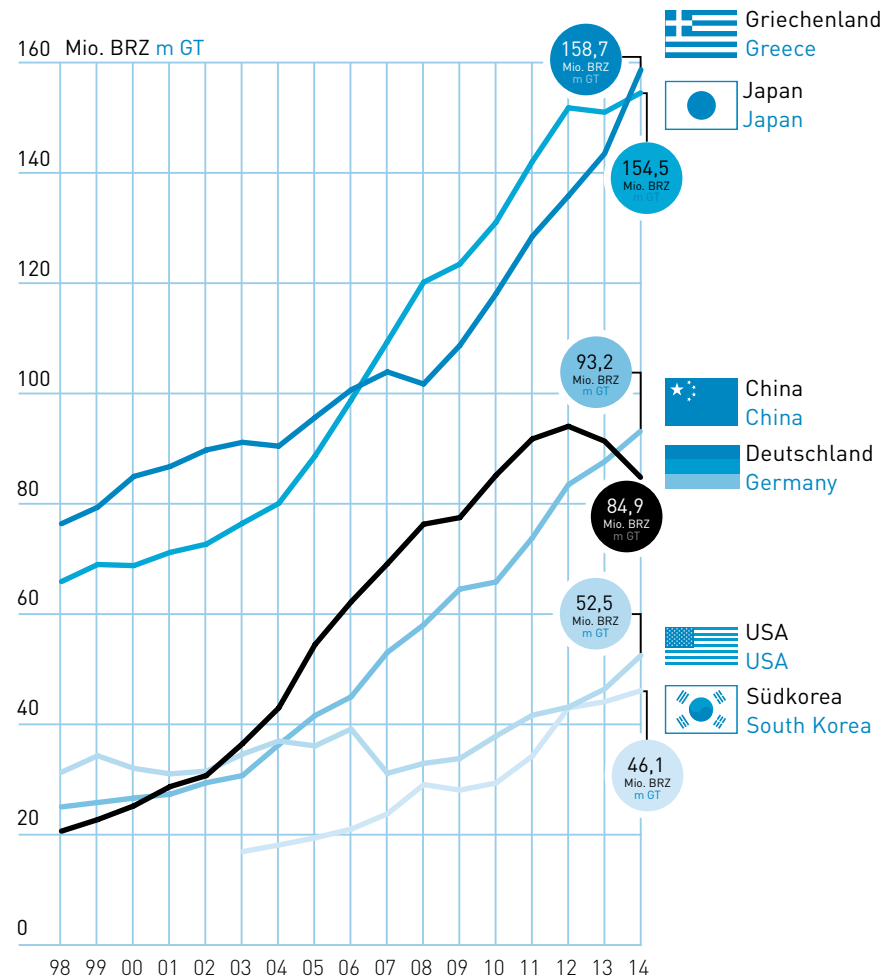
Deutsche Reeder nutzen Qualitätsflaggen, die auf der weißen Liste der Hafenstaatkontrollen geführt werden  
German shipowners use quality flags that are included on to the white list of port state controls



Quelle Source: BSH/VDR

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

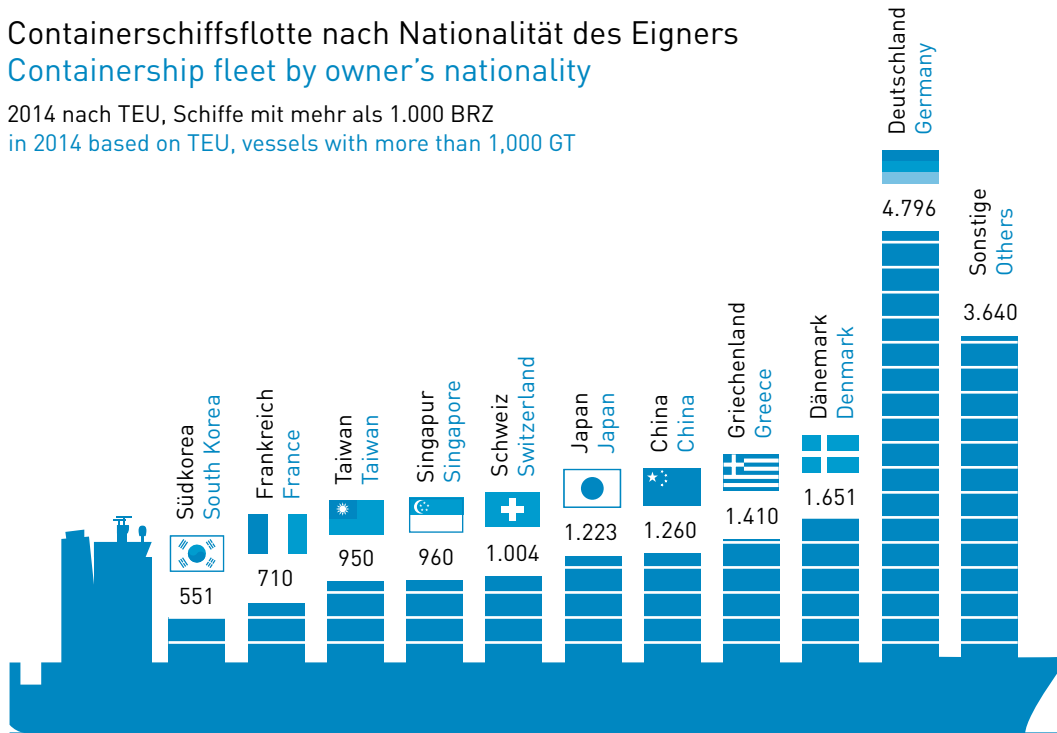
Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ  
Vessels with more than 1,000 GT



Quelle: IHS, www.ihs.com; Handelsschiffe über 1.000 BRZ  
Source: IHS, www.ihs.com; Merchant vessels over 1,000 GT

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

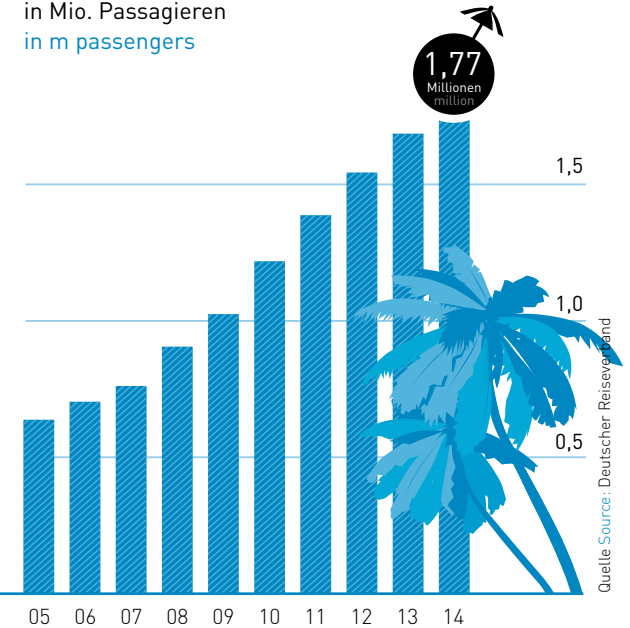
2014 nach TEU, Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ  
in 2014 based on TEU, vessels with more than 1,000 GT



Quelle: IHS, www.ihs.com; Source: IHS, www.ihs.com;

### Entwicklung des deutschen Kreuzfahrtmarktes Growth of the German cruise industry

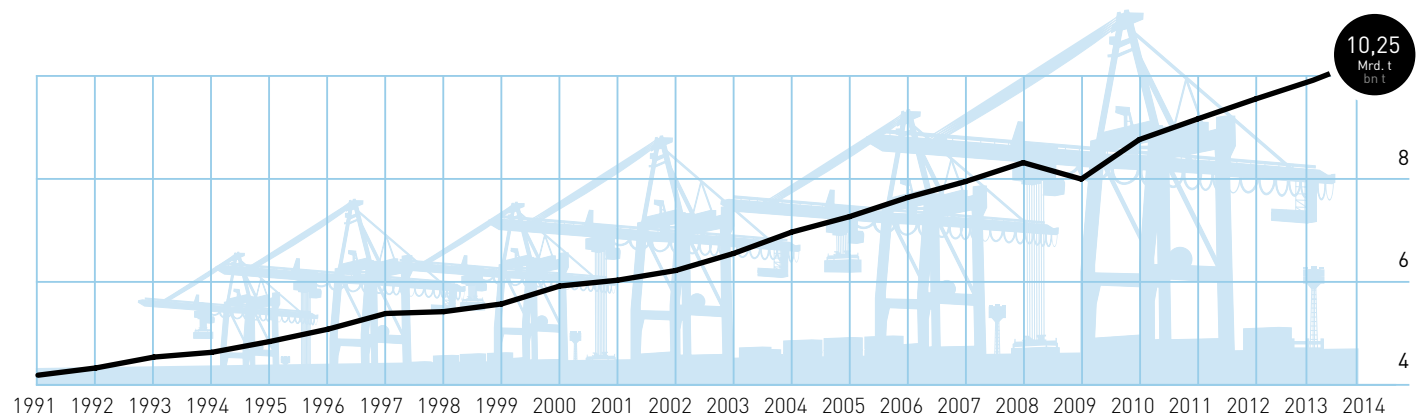
in Mio. Passagieren  
in m passengers



Quelle Source: Deutscher Reiseverband

### Entwicklung des seewärtigen Handels Increase in seaborne trade

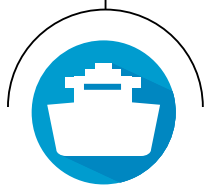
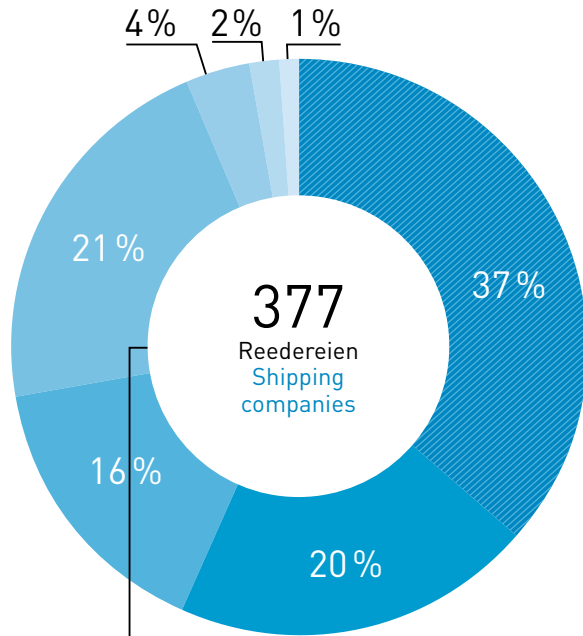
in Mrd. Tonnen  
in bn tonnes



Quelle Source: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

## Klein- und mittelständige Reedereistruktur Corporate structure in maritime SMEs

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



**3.244**

Schiffe insgesamt  
Vessels in total

Flottengrößen (Schiffe)  
Fleet sizes (vessels)

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

Quelle Source:: BSH/VDR

## Besatzungsmitglieder in der deutschen Seeschifffahrt Seafarers in German shipping

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



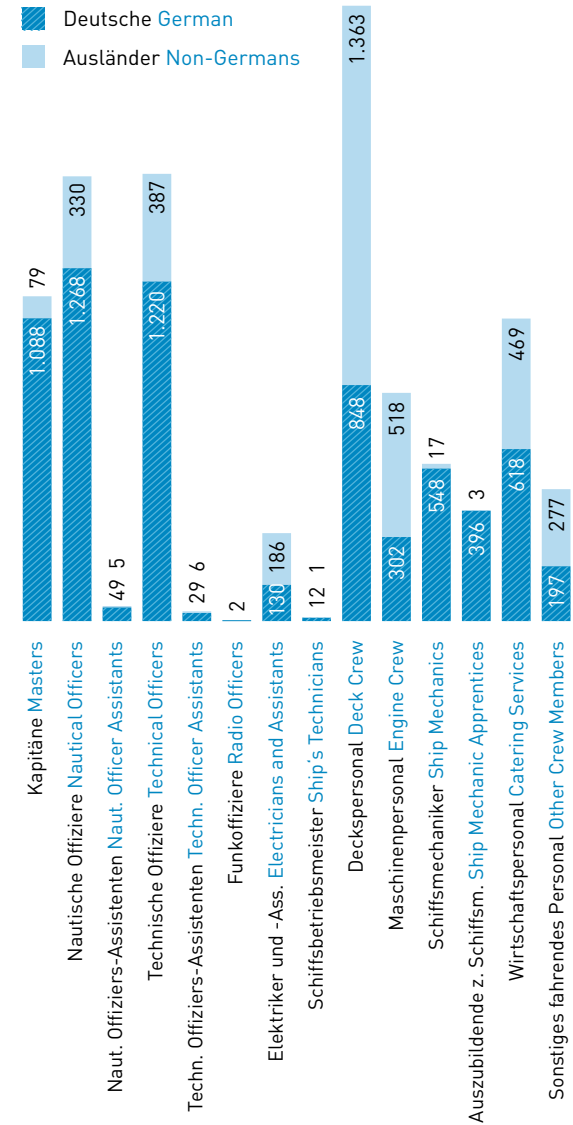
**6.707**

Deutsche Beschäftigte  
German employees



**3.641**

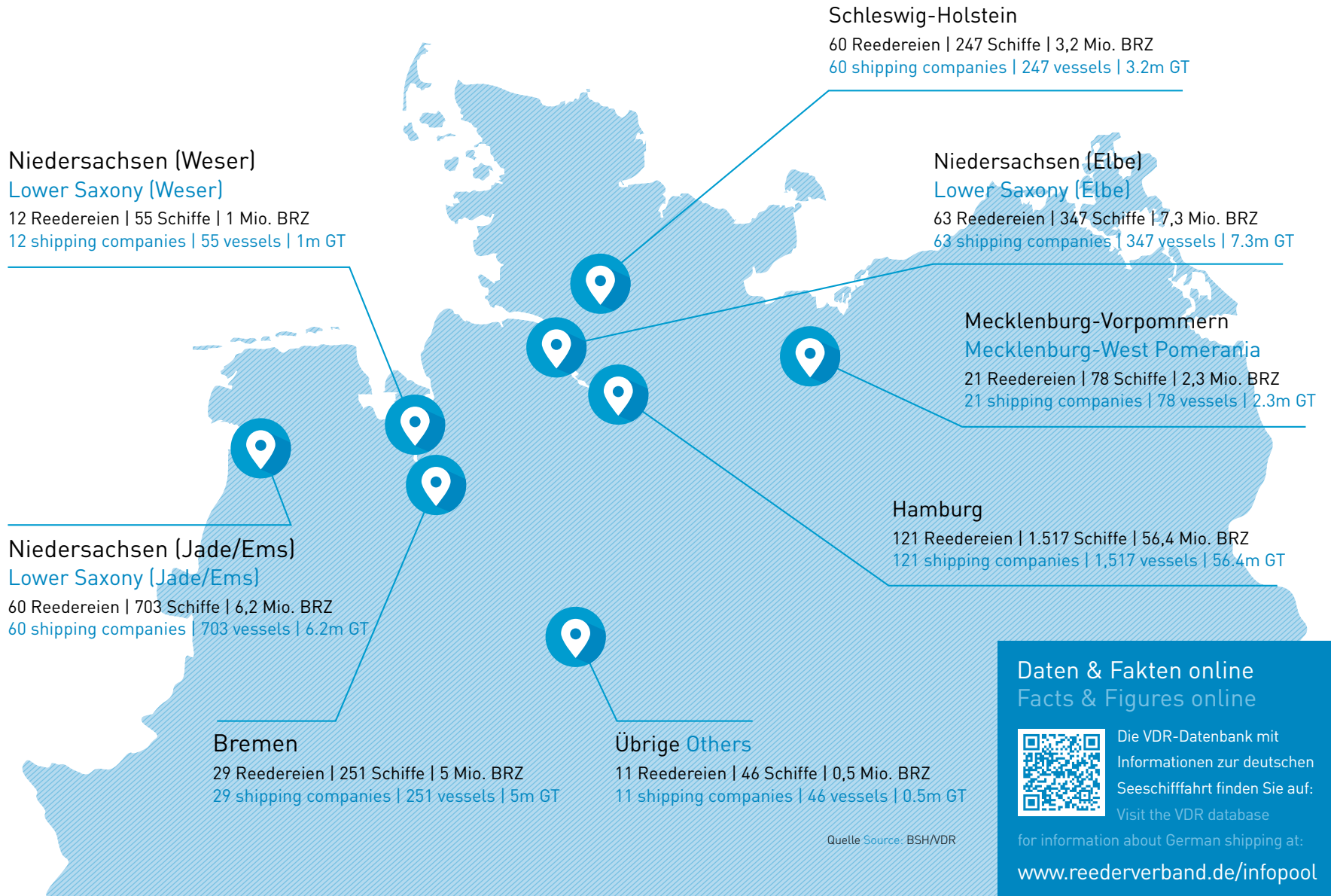
Ausländische Beschäftigte  
Foreign employees



Quelle Source: Knappschaft-Bahn-See

## Reedereistandorte in Deutschland Shipping companies in Germany

Die 377 Schifffahrtsunternehmen verteilen sich vor allem auf die norddeutschen Küstenländer  
The 377 shipping companies are mainly spread over the North-German coastal regions



### Daten & Fakten online Facts & Figures online



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

for information about German shipping at:  
[www.reederverband.de/infopool](http://www.reederverband.de/infopool)

# Impressum Imprint

**Herausgeber/Publisher:** Verband Deutscher Reeder e.V., Burchardstraße 24, 20095 Hamburg, [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de), [vdri@reederverband.de](mailto:vdri@reederverband.de) **Redaktion/Editor:** Dr. Dirk Max Johns, Christof Schwaner **Autor/Author:** Christof Schwaner **Übersetzung/Translation:** transmit-Deutschland, bromberg & friends **Lektorat/Proof Reading:** Astrid Schwarz (D); transmit-Deutschland (E) **Gestaltung/Design:** Lohrengel Mediendesign, Hamburg **ISSN:** 1866-7295

**Photo Credits:** Seite/Page 1,2,3,39,40: timbrandtphoto - Fotolia; Seite/Page: 6/7: Frank Krems/VDR; Seite/Page 9: hamburg\_berlin - Fotolia; Seite/Page 10: Hamburg Süd; Seite/Page 12/13: Friedrich Wegmann, Hartmann AG; Seite/Page 14: Hero Lang; Seite/Page 15: Dr. Dirk Max Johns; Seite/Page 16: Thomas Weege/Frisia Offshore; Seite/ Page 168/19: jessivanova - Fotolia; Seite/Page 20: Dr. Dirk Max Johns; Seite/Page 22/23: EU Naval Force; Leonhardt & Blumberg; Seite/Page 25: Thomas Hampel, OOC Opielok Offshore Carriers; Seite/Page 26: Ralph Gladitz/SOS-Kinderdoerfer weltweit, SOS-Kinderdoerfer weltweit, VDR (3); Seite/Page 27: Engel & Gielen/VDR; Seite/Page 31: Neyro - Fotolia

