



4.2 SCHIFFSVERLUSTE

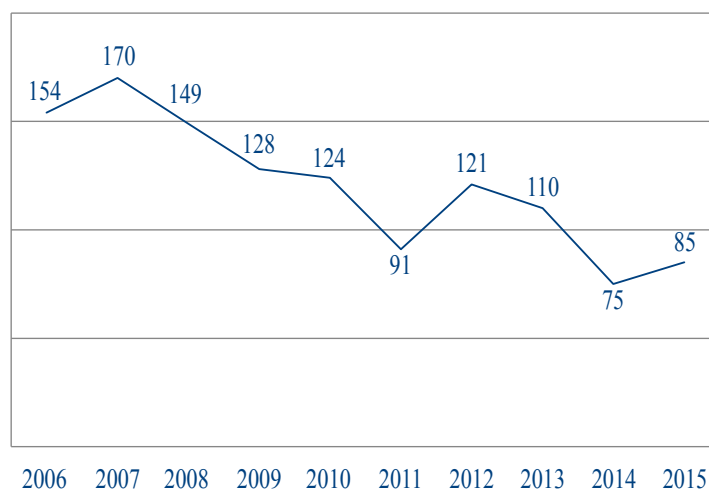
Der langfristige Abwärtstrend bei den Schiffsverlusten hat sich 2015 mit 85 gemeldeten Großschäden weltweit nicht fortgesetzt. Im Vergleich zu 2014 bedeutet dies sogar einen leichten Anstieg für die Schifffahrt, so das Ergebnis des jährlich von Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) veröffentlichten Safety and Shipping Reviews von 2016.

Die Verluste stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 13,4 %, lagen aber noch deutlich unter dem Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre (123 Fälle). Seit 2006 sind die Schiffsverluste weltweit um mehr als 45 % gesunken. Mehr als ein Viertel der Totalverluste konzentrierte sich 2015 auf zwei Regionen: die Meere um Südchina, Indochina, Indonesien und die Philippinen (22 Schiffe) sowie die Gewässer östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer (11 Schiffe). Auf Fracht- und Fischereischiffe entfielen zusammen über 60 % aller Verluste.

Die häufigste Ursache von Totalverlusten in der Schifffahrt ist mit ca. 75 % der Untergang eines Schiffes (63 Schiffe). Auf Grund laufen (12 Schiffe), Brände und Explosionen (3 Schiffe) waren weitere wichtige Ursachen. Im Vergleich zu 2014 stagnierte die Zahl bei Grundberührung sowie Feuer, erhöhte sich aber um ca. 28 % bei den gesunkenen Schiffen.

2015 wurden weltweit insgesamt 2.687 Schiffsunglücke gemeldet (einschließlich der Totalverluste). Die Gebiete östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer zeigten sich dabei mit 484 Vorfällen als der aktuelle Unfall-Hotspot (- 4 % zu 2014). Die Britischen Inseln, die Nordsee, der Ärmelkanal und der Golf von Biskaya lagen mit 341 Schiffsunglücken an zweiter Stelle (- 27 % zu 2014). Dort ereigneten sich aber im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre die meisten Unfälle. Das Durchschnittsalter aller an Schiffsunglücken beteiligten Schiffe beträgt 29 Jahre.

Entwicklung von Schiffsverlusten ab 100 gt



Quelle: Statista 2016

Während der langfristige Abwärtstrend bei den Schiffsverlusten zuversichtlich stimmt, haben aktuelle Schiffsunglücke in Arktischen Gewässern extrem zugenommen und liegen mit 71 dokumentierten Vorfällen deutlich über dem Vorjahr (+ 29 %). 2006 lag die Zahl bei 8 Schiffsunglücken und stieg in den letzten zehn Jahren kontinuierlich an. Dabei spielten Maschinenschäden (46 Vorfälle) mit 65 % die wesentlichste Rolle. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde von der International Maritime Organisation (IMO) der erarbeitete Polar Code angenommen, welcher zum 01. Januar 2017 in Kraft tritt und die Rahmenbedingungen aus SOLAS (Safety of Life at Sea) und MARPOL (Maritime Pollution) fest absteckt, um weitere Schiffsunglücke zu verhindern.

Schiffsverluste nach Regionen 2015	
Region	Anzahl
S. China, Indo China, Indonesien & Philippinen	22
östl. Mittelmeer/ Schwarzes Meer/ Rotes Meer	14
Japan, Korea und N. China	8
Biskaya und Nordsee	4
Ostafrika	3
Westafrika	3
Persischer Golf	3
Bengalische Bucht	2
Ostküste USA	2
Sonstige	24
Gesamt	85

Quelle: Lloyd's List Intelligence Casualty



Auch selbst herbeigeführte Schiffsunglücke, wie bei der HÖEGH OSAKA vor der Isle of Wight, tauchen in den Statistiken auf. Der Kapitän setzte den Autofrachter absichtlich auf Grund, um Schlimmeres zu verhindern.

© Copyright dpa

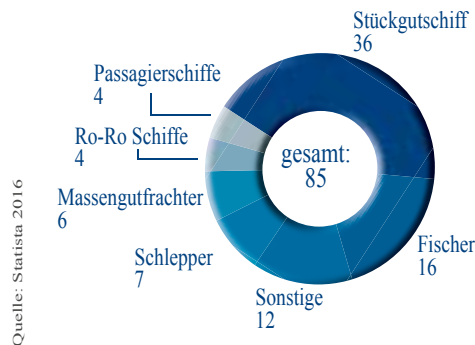
Maritime Sicherheit



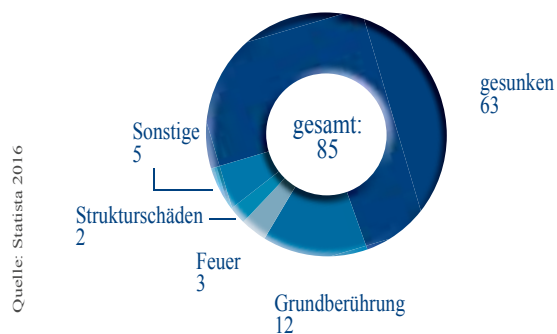
Auch die Sicherheit von Frachtschiffen rückt mit immer größeren Schiffen in den Blickpunkt, wie die Taufe des bislang größten Containerschiffs, der MSC Zoe mit einer Kapazität von 19.224 TEU, zeigt. Mit einer Länge von 395 Metern kann der Ozean-Riese 19.224 Standardcontainer transportieren. Dieser Trend zu immer größeren Kapazitäten setzt sich weiter fort, denn die japanische Werft Imabari baut derzeit 11 Frachter mit 20.000 TEU's. Technisch wären bis zu 24.000 TEU's möglich. Bei diesen Schiffsgrößen muss mit einer Reihe neuer Risikofaktoren gerechnet werden. So können diese nur wenige Tiefwasserhäfen ansteuern, was eine Konzentration dieser Risiken bedeutet. Zudem besteht weltweit ein Mangel an qualifizierten Fachkräften. Die Bergung und Beseitigung von Schiffen ist ebenfalls eine Herausforderung. Wie die Bergung des Wracks der Costa Concordia zeigt, übersteigen die Kosten leicht ein Vielfaches des Kaskowertes.

Zwei dieser Containerriesen, die „CSCL Indian Ocean“ und die „APL Vanda“, liefen im Februar 2016 auf Grund. Diese Vorfälle nähren Bedenken hinsichtlich der Machbarkeit von Bergungen, denn spezialisierte Bergungsunternehmen sind oft nicht schnell verfügbar, da sie ihre Geräte weltweit einsetzen müssen.

Verluste nach Schiffstypen 2015
ab 100 gt



Schiffsverluste nach Ursache 2015
ab 100 gt

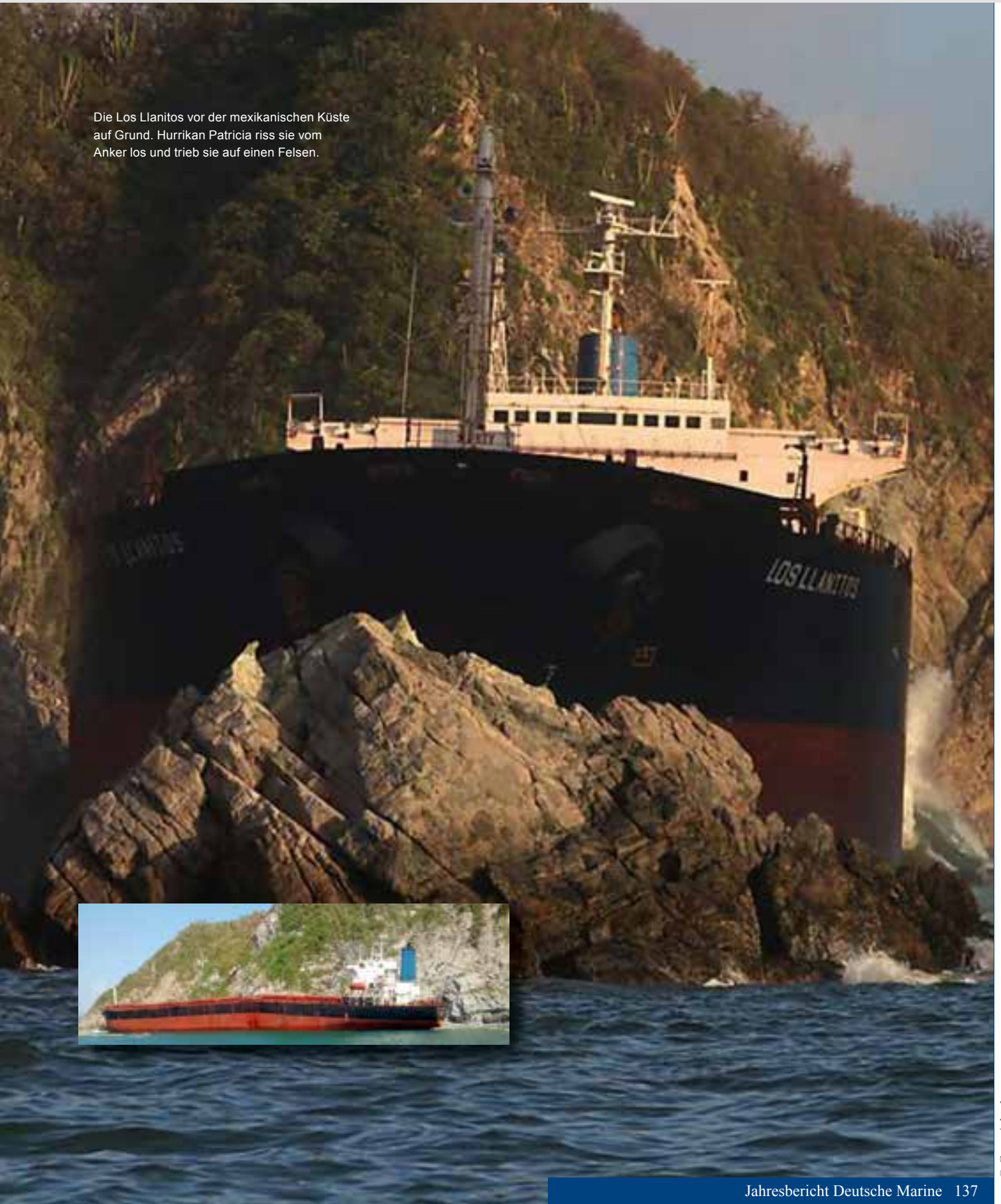


Ursachen für den Totalverlust von Schiffen ab 100 gt

Ursache	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kollision unter Fahrzeugen	23	17	12	13	10	3	5	2	2	3
Kollision mit Hafenanlagen	2	2	1	1	-	-	2	-	-	-
gesunken	64	69	73	61	64	43	55	69	49	63
Feuer	19	17	16	14	11	8	13	15	4	3
Schäden der Schiffsstruktur	4	11	4	7	4	3	5	1	3	2
vermisst	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Maschinenschaden	11	14	8	6	4	6	15	2	3	2
Piraterie	-	1	-	1	2	-	-	-	-	-
Grundberührung	29	35	34	23	22	28	25	20	13	12
sonstiges	1	3	1	2	6	-	1	1	1	-
gesamt	154	170	149	128	124	91	121	110	75	85

Quelle: Lloyd's List Intelligence Casualty

Die Los Llanitos vor der mexikanischen Küste auf Grund. Hurrikan Patricia riss sie vom Anker los und trieb sie auf einen Felsen.



Maritime Sicherheit



Grundberührungen (14 %) sowie das Sinken von Schiffen (74 %) sind nach wie vor die Hauptursachen für den Totalverlust von Schiffen. Zu sehen ist die „Siderfly“ nach einer Kollision im NOK mit der „Coral Ivory“.



Schlechtes Wetter war ebenfalls eine der Unglücksursachen bei drei der fünf größten Schiffsunglücke im letzten Jahr. So geriet der ConRo-Frachter EL FARO im Oktober 2015 bei einem Hurrikan in Seenot und sank. Die Sorge, dass Wirbelstürme und andere Naturkatastrophen zukünftig für weitere Schiffsunglücke verantwortlich sind, wächst und führt dazu, dass das Wetterrouting somit weiterhin ein wichtiger Bestandteil bei der sicheren Navigation von Schiffen bleibt.

Cyberisiken sind eine weitere neue Gefahr für die Schifffahrtindustrie, die stark vernetzt ist und ihren Betrieb zunehmend auf Automatisierung setzt. So könnten z.B. Cyberangriffe auf große Häfen Terminals außer Betrieb setzen oder Containerladungen oder vertrauliche Daten manipulieren. Piraten nutzen bereits Sicherheitslücken aus, um den Diebstahl bestimmter Ladungen in die Wege zu leiten.

Größte Schiffsverluste 2015 (Handelsschiffe) ab 30.000 gt

- LOS LLANITOS (38.105 gt)
Der mexikanische Bulkcarrier riss sich am 24. Oktober 2015 im Hurrikan Patricia von seinem Anker los und trieb 25 Meilen vor Manzanillo, Mexiko, an der Pazifikküste auf Felsen. Der Frachter ist 223 m lang, 32 m breit, hat einen Tiefgang von 6,7 m und eine Tragfähigkeit von 71.665 Tonnen.
- M/V PANAMAX TRADER (35.890 gt)
Das Schiff war am 08. März 2015 in der Straße von Tiran Richtung Djibouti unterwegs, um Reparaturen durchführen zu lassen, als es auf Grund lief und später sank. Alle 24 Besatzungsmitglieder wurden durch einen Bergungsschlepper gerettet.
- EL FARO (31.515 gt)
Das ConRo-Schiff verschwand am 01. Oktober 2015 in der Nähe von Crooked Island im Hurrikan Joaquin, nachdem es zuvor mit Wassereinbruch und 15 Grad Schlagseite um Hilfe gefunkt hatte. Am 05. Oktober 2015 wurde das Schiff mit seinen 33 Besatzungsmitgliedern als gesunken gemeldet.
- BULK JUPITER (31.256 gt)
Die Bulk-Jupiter war von Kuantan in Malaysia nach China unterwegs. Sie war 190 m lang und alle fünf Laderäume waren mit insgesamt 46.400 Tonnen Bauxit gefüllt, als sie 150 Meilen vor Vietnam sank. Von der 19-köpfigen Besatzung überlebte lediglich der Smut. Zwei Leichen wurden geborgen und 16 Besatzungsmitglieder gelten als vermisst.

Quellen:

imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx
23 May 2016

Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics [Hrsg.]:
26 January 2016

Allianz Global Corporate & Specialty [Hrsg.]:
Safety and Shipping Review 2016, März 2016

Allianz Global Corporate & Specialty Pressemitteilung dt. [Hrsg.]:
Safety and Shipping Review 2016, März 2016

Anhang

Anhang

Begriffsbestimmungen / Definitionen

Deutsche Handelsflotte

Seeschiff ist der übergeordnete Begriff für

- Handelsschiffe (Fahrgastschiffe, Ro/Ro-Schiffe einschl. Fährschiffe, Trockenfrachter und Mehrzweckschiffe, Tankschiffe sowie Güter/Personen befördernde Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)
- Fischereifahrzeuge
- Spezialfahrzeuge (z.B. Eisbrecher, Forschungs-, Lotsen-, Rettungs-, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)
- Leichter, Schuten und schwimmende Geräte (z.B. Pontons, Bagger, Docks)
- Sportfahrzeuge.

„Kaufahrteischiff“ bezeichnet ein Seeschiff, das zu gewerblichen Zwecken betrieben wird. Zur Deutschen Handelsflotte werden im engeren Sinne alle deutschen Handelsschiffe über 100 BRZ gezählt, die in deutsche Seeschiffregister eingetragen sind und die deutsche Flagge führen.

Daneben gibt es weitere Handelsschiffe, die zwar statistisch nicht zur deutschen Handelsflotte gezählt werden, aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse faktisch dazugehören. Es handelt sich um Schiffe im Besitz deutscher Reeder, die aber unter ausländischer Flagge eingesetzt werden, wie

- Handelsschiffe unter deutschem Management, die in deutschen Seeschiffregister eingetragen sind und nach §7 Flaggenrechtsgesetz befristet eine ausländische Flagge führen (Bareboat-Charter).
- Handelsschiffe unter deutschem Management, die in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Erläuterungen zur Bruttoreaumzahl (BRZ)

1994 trat, nach 12-jähriger Übergangszeit, das bereits 1969 vereinbarte Internationale Schiffsvermessungsübereinkommen in Kraft, das mit der neugeschaffenen Bruttoreaumzahl (BRZ) die Bruttoregistertonne (BRT) ablöste. BRZ ist eine dimensionslose Zahl, die sich aus der Umrechnung der Vermessung um den Faktor K ergibt.

Die alte Registertonne BRT wurde in England bereits 1854 eingeführt (1 Registertonne = 100 Kubikfuß = 2,831 m³); die sogenannten „Britischen Regeln“ hatten weltweit Geltung. Die Größe des Schiffes war der Bruttoreaumgehalt (englisch: gross register tonnage = grt), aus dem sich die in Registertonnen ausgedrückte Bruttotonnage (BRT) entwickelte. Die Größe des „verdienenden Raumes“ eines Schiffes war der Nettoreaumgehalt, die spätere Nettotonnage (englisch: net register tonnage = nrt), errechnet sich durch Abzug bestimmter Räume bzw. bestimmter Prozentsätze vom Bruttoreaumgehalt. Die vor 1982 gültige Schiffsvermessung nach den Regeln des Internationalen Übereinkommens von Oslo (1948), war eine Innenraumvermessung. Das heißt: Der Schiffsrumpf wurde auf Innenkante Spant und Oberkante Doppelboden bzw. Bodenwrangen, die Aufbauten und Deckshäuser auf Innenverkleidung gemessen. Zudem konnten Maschinenschächte, Bootsmannsstores usw. vom Vermessungsergebnis ausgenommen werden. Der in Kubikmeter ermittelte Raumgehalt wurde zu Registertonnen (RT) umgerechnet, 1 RT = 100 Kubikfuß = 2,831 m³.

Nach den jetzt geltenden Regeln des Londoner Übereinkommens von 1969 wird der Gesamtinhalt aller geschlossenen Schiffsräume vom Kiel bis zum Schornstein erfasst; dabei wird bis zur Außenhaut bzw. zu den Außenwänden (auf die sog. Mallkante) gemessen. Anhand einer Reihe von Beispielschiffen war ein Umrechnungsfaktor gefunden worden, mit dem der gesamte umbaute Raum (in m³) zu multiplizieren ist. In Abhängigkeit von Größe, Typ und Art der Vermessung eines jeden Schiffes schwankt der Umrechnungsfaktor zwischen 1,1 und 4 oder mehr. Einen mathematischen Umrechnungsfaktor BRT-BRZ, der für alle Schiffe gleichermaßen gilt, gibt es deshalb nicht.

Das Ergebnis wird in BRZ, Bruttoreaumgehalt eines Schiffes oder gross tonnage (gt), angegeben und nach der Formel berechnet:
BRZ (gt) = k1 x v (dimensionslos).

Erläuterungen zur Compensated Gross Tonnage (CGT)

„Compensated Gross Tonnage“ (CGT) ist ein Begriff aus der Schiffbau-Statistik. Er kann im Deutschen etwa mit „vergleichbare Tonnagewerte“ bezeichnet werden und ist als (ein) Maß für einen Leistungsvergleich in der Schiffbauindustrie unerlässlich. Bisher war es üblich, die Produktion nach BRT, einem Raummaß (2,83m³) das den umbauten Raum des Schiffes beschreibt oder nach „tdw“, einem Gewicht, das die Gesamtzuladung oder Tragfähigkeit eines Schiffes in Longtons (1.016 kg) kennzeichnet, anzugeben.

Beides sind zwar für die Schifffahrt und den Schiffbau wichtige Maße, sie kennzeichnen jedoch nicht, die von der Werft erbrachte Leistung. Ein Containerschiff ist pro BRT etwa viermal so teuer, wie ein Großtanker. Ein kleiner Küstentanker kostet pro BRT etwa das Fünffache eines Großtankers. Auch die Arbeitsstundenleistung pro BRT ist für verschiedene Schiffsgrößen und Schiffstypen stark unterschiedlich. Der Verband der Westeuropäischen Werftindustrie erarbeitete deshalb gemeinsam mit dem japanischen Schiffbauverband Koeffizienten, die eine Umrechnung der reinen BRT-Angaben zu einer aussagefähigeren Angabe der Schiffbauleistung ermöglichen und auch Faktoren, wie Materialwert oder Arbeitsstundenleistung berücksichtigen.

Gleichzeitig (1966) setzte die OECD eine Arbeitsgruppe, die sog. „Workingparty No.6“, ein, welche die Aufgabenstellung hatte, die nationalen Schiffbaupolitiken zu koordinieren und damit die Transparenz und den Informationsaustausch zu verbessern. Dies sollte z.B. durch laufende Sammlung und Austausch von Informationen über Auftragseingänge, Ablieferungen und Auftragsbestand der beteiligten Werften geschehen. Vergleichsmaßstab war dabei die Vermessung, zur Zeit der Gründung noch in BRT (grt), nach 1982 in BRZ (gt).

Da aber die Vermessung zweier zum Vergleich anstehender Schiffe noch nichts über den Bauaufwand und damit den Wert aussagt,

hat die besagte Arbeitsgruppe für die einzelnen Schiffstypen und –größen Koeffizienten vorgeschlagen, mit denen die BRZ multipliziert werden sollte, um diese zu einem wirklichen Wertevergleich heranziehen zu können. So entstand die Größe compensated gross ton:

$cgt = coe \times gt$, bzw. bis 1982, $cgrt = coe \times grt$. Dieser Vergleichswert, der als CGT oder im Deutschen als gewichtete BRT (G-BRT) bezeichnet wird, stellt also eine Vergleichsgröße vom Wert des Materials und der Arbeit pro Tonne, bei einem speziellen Schiff in einer Einheitsgröße dar. Diese Einheitsgröße erhält den Koeffizienten 1.

Er gilt für ein Frachtschiff von 5.000 tdw und mehr. Für Großtanker liegt der Vergleichswert niedriger, für Spezialschiffe wie Gastanker, Containerschiffe, Zementtransporter, Fähren und Passagierschiffe entsprechend höher. Auch kleinere Frachtschiffe würden größere Vergleichswerte erhalten. CGT soll keinen Vergleich der Umsätze und vor allem keinen Vergleich der Gewinne ermöglichen, sondern lediglich die schiffbautechnische Leistung realer darstellen.

Durch die Fortentwicklung der Schiffbautechnologie, Veränderungen der Schiffstypen und Bauvorschriften unterliegen die nach Schiffstyp und –größe differenzierten Faktoren in gewissen Zeitabständen der Revision. Über eine solche Änderung haben sich die Schiffbauverbände in Europa, den USA und Japan verständigt, nachdem insbesondere durch die Doppelhüllen-Bauweise für Tanker eine Korrektur der Faktoren erforderlich wurde. Hierzu hat, mit Stand vom 01.01.07, die OECD-Arbeitsgruppe „Schiffbau“ eine Anleitung für den Anwender, mit einer neuen Koeffizienten-Tabelle erarbeitet. Zur Berechnung der CGT gilt nunmehr folgende Formel :

$$cgt = A \times gtB$$

A ist dabei ein Faktor aus der unten angeführten Tabelle für den jeweiligen Schiffstyp, gt steht für die deklarierte BRZ (GT) des Schiffes und B ist der Faktor für die Schiffsgröße.

Anhang

Begriffsbestimmungen / Definitionen

Internationales System für Maßeinheiten (SI-System)

Nach dem internationalen System für Maßeinheiten (SI-System) ist „Joule“ die international verbindliche Maßeinheit für Energie. Nach dem Gesetz über die Einheiten im Messwesen (vom 2.7.1969) gilt das SI-System seit dem 1.1.1978 verbindlich in Deutschland. Ältere Maßeinheiten dürfen nur noch ergänzend oder hilfswise verwendet werden. Dennoch werden die veralteten Maßeinheiten für Energie (Kilowattstunden, Steinkohleeinheiten, Rohöleinheiten, Kalorien) noch immer verwendet und erzwingen ständige Umrechnungen.

Da die Basiseinheit 1 Joule eine sehr geringe Energiemenge darstellt, müssten übliche Energieverbräuche in der Energiewirtschaft mit sehr viel Nullen ausgedrückt werden. In Technik und Wissenschaft werden deshalb Abkürzungen für Zehnerpotenzen verwendet, die dann eine handliche Kurzschreibweise ermöglichen:

Schiffstyp	A	B
Oil tankers (double hull)	48	0.57
Chemical tankers	84	0.55
Bulk carriers	29	0.61
Combined carriers	33	0.62
General cargo ships	27	0.64
Reefers	27	0.68
Full container	19	0.68
RoRo Vessel	32	0.63
Car carrier	15	0.70
LPG carriers	62	0.57
LNG carriers	32	0.68
Ferries	20	0.71
Passenger ships	49	0.67
Fishing vessels	24	0.71
NCCV	46	0.62

Exajoule (EJ)

„Exa“ (E) ist die Abkürzung für 1 Trillion (10^{18}). Die Energieeinheit Exajoule (EJ) ist die international verbindliche physikalische Maßeinheit für 1 Trillion Joule = 1 EJ. Mit der Maßeinheit Exajoule (EJ) werden große Energiemengen erfasst, wie z.B. beim Weltenergieverbrauch oder beim Energieverbrauch einzelner Länder.

- 10^3 Tausend Kilo
- 10^6 Millionen Mega
- 10^9 Milliarden Giga
- 10^{12} Billionen Tera
- 10^{15} Billiarden Peta
- 10^{18} Trillionen Exa
- 10^{21} Trilliarden Zetta

Petajoule (PJ)

„Peta“ (P) ist die Abkürzung für 1 Billiarde (10^{15}). Die Energieeinheit Petajoule (PJ) ist die international verbindliche physikalische Maßeinheit für 1 Billiarde Joule = 1 PJ. Mit der Maßeinheit Petajoule (PJ) werden ebenfalls große Energiemengen erfasst, wie z.B. beim Weltenergieverbrauch oder beim Energieverbrauch einzelner Länder. So entsprechen 1 tSKE = 29,3076 GJ = 29,3076 x 10^9 J oder 1 PJ = 34.121 tSKE.

Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten

Ist eine veraltete Energieeinheit, die aber immer noch weithin verwendet wird. 1 SKE ist die Wärmeenergie, die in einem durchschnittlichen kg Steinkohle steckt = 7.000 kcal. Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 1 Mio. tSKE = 0,0293076 EJ (oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE) verglichen. Darüber hinaus werden in der Literatur und im Internet häufig noch Terawattstunden (TWh) für große Energiemengen verwendet. Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 3,6 EJ = 1.000 TWh verglichen, z.B. 3,6 Exajoule (EJ) = 1.000 Terawattstunden (TWh) = 1 Bill. Kilowattstunden (kWh) oder 1 EJ = rund 277,778 Mrd. Kilowattstunden(kWh) oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE.

Rohöl-Einheit oder Rohölequivalent (RÖE/toe)

Die Rohöl-Einheit (RÖE) ist eine veraltete technische Maßeinheit, die z.T. noch im deutschsprachigen Bereich verwendet wird. 1 RÖE ist die Heizenergiemenge, die in 1 kg Rohöl steckt (= 10.000 kcal = 104 x 4.186,8 J = 41.868.000 J = 41,868 MJ). 1 t Rohöl (tRÖL) enthält 41,868 GJ. In Publikationen internationaler Statistiken werden Tonnen Rohöleinheit (tRÖE) als „Tonnes of Oil Equivalent“ (toe) bezeichnet (1 toe = 1 tRÖE). Zur Angabe großer Energiemengen wird Millionen Tonnen Rohöl-Equivalent (Mtoe) verwendet (1 Mtoe = 106 x 41,868 x 109 J = 41,868 x 1015 J = 41,868 PJ).

BAREBOAT-CHARTER

Mietweise Überlassung eines bloßen Schiffes zur Nutzung. Der Nutzer hat im Gegensatz zur Zeitcharter die Besatzung einschließlich Kapitän zu stellen. Form der Ausflagung nach §7 FIRG.

BRUTTORAUMZAHL (BRZ)

Raummaß nach dem neuen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1994.

BULK CARRIER

Massengutschiff - Bulkladung ist Schütt- bzw. Massengut aller Art: Getreide, Kohle, Erz usw.

- small bulk carrier (12.000 - 19.999 dwt)
- handy size (20.000 - 34.999 dwt)
- medium bulk carrier (35.000 - 49.999 dwt)
- Panamax size (50.000 - 84.999 dwt)
- large bulk carrier (85.000 dwt und mehr)
- Capesize tanker oder capesize bulker: Schiffe, die wegen ihrer Abmessungen und ihres Tiefgangs den Suez-Kanal nicht passieren können und daher um das Kap der Guten Hoffnung fahren müssen.

CHARTER

Eine zeitweilige Überlassung eines Schiffes gegen die Entrichtung einer Nutzungsgebühr.

CONTAINER

Großraumbehälter mit mindestens 7 Kubikmeter Fassungsvermögen. Die Abmessungen sind genormt. Breite und Höhe betragen einheitlich 8 Fuß, die Länge variiert von 20 bis zu 40 Fuß.

EU - LÄNDER DER EUROPÄISCHEN UNION:

- 1958: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande
- 1973: Dänemark, Großbritannien, Irland
- 1981: Griechenland
- 1986: Portugal, Spanien
- 1995: Finnland, Österreich, Schweden
- 2004: Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern
- 2007: Bulgarien, Rumänien
- 2013: Kroatien

FEEDER-DIENST

Zubringerdienst im Küstenverkehr

FLAG OF CONVENIENCE (FOC)

Flagge eines anderen Staates, die von Handelsschiffen, aus wirtschaftlichen, im Wesentlichen Personalkosten sparenden Gründen, geführt wird. Andere gebräuchliche Bezeichnungen für diese „Fremdflaggen“ sind: Offenes Register, Billigflagge, flag of necessity, run-away flag.

Anhang

Begriffsbestimmungen / Definitionen

GENERALHANDEL

Alle nach/aus Deutschland eingehenden/ ausgehenden Waren mit Ausnahme der Waren der Durchfuhr und des Zwischenauslandsverkehrs.

GROÙE HOCHSEEFISCHEREI

Die Fischerei, die auÙerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei betrieben wird.

GEMEINSCHAFT UNABHÄNGIGER STAATEN

Armenien, Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, WeiÙrussland

KABOTAGE

Transport von Gùtern zwischen Hãfen des jeweiligen Staates. Die Kabotage bleibt im Regelfall der nationalen Schifffahrt vorbehalten.

KLEINE HOCHSEEFISCHEREI

Die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee und in dem Gebiet betrieben wird, das im Norden begrenzt wird durch den 63. Breitenparallel, der norwegischen Kùste bis 8° West und von dort nach Sùden bis 60 nm nòrdlich der irischen Kùste, weiter in einem Abstand von 60 nm an der irischen Westkùste entlang bis 50°30' Nord 10° West und von dort in gerader Linie nach Quessant.

KÙSTENFISCHEREI

Die Fischerei, die auf Fangreisen in Kùstennãhe von Kùstenplãtzen der Bundesrepublik Deutschland oder der benachbarten Kùstenlãnder aus betrieben wird.

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

Bedeutendste Schifffsklassifikationsgesellschaft der Welt; Sitz in London.

MASSENGUTSCHIFFE

siehe bulk carrier

NATO NAVAL CO-OPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)

Shipping Policy der NATO nach MC 376/1 (10/2003) fùr die Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt in Krisen- und Konfliktsituationen (national: Marineschifffahrtleitung)

OECD - ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT

Australien, Belgien, Chile, Dãnemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, GroÙbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Kanada, Republik Korea, Luxemburg, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Òsterreich, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tùrkei, Ungarn, USA

OPEC - ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES

Algerien, Angola, Ecuador, Indonesien, Irak, Iran, Katar, Kuwait, Libyen, Nigeria, Saudi-Arabien, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate (Abu Dhabi, Dubai, Ras Al-Khaimah, Sharjah)

PLANNING BOARD FOR OCEAN SHIPPING (PBOS)

Stãndige Arbeitsgruppe der NATO fùr Fragen der Handelsschifffahrt und Planung der Unterstùtzung durch die zivile Schifffahrt in Kriegszeiten.

RO/RO-VERKEHR

Verkehrssystem, bei welchem die Ladung ùber Rampen an bzw. von Bord (Roll on/Roll off) gebracht wird, wobei auf Krãne verzichtet werden kann.

SPEZIALHANDEL

Generalhandel abzùglich Einfuhr/Ausfuhr von Waren auf/aus Lager, jedoch einschl. der Ùbergãnge von Waren aus Lager in den freien Verkehr oder die aktive Veredelung

REISECHARTER (VOYAGE CHARTER)

Ein Schiff wird fùr eine bestimmte Reise zur Verfùgung gestellt.

TRAMPSCHIFFFAHRT

Schiffahrt, die nicht an feste Linien gebunden ist; freie, unregelmäßige Fahrt nach Angebot und Nachfrage.

ZEITCHARTER (TIME CHARTER)

Ein Schiff wird betriebsbereit, ladefähig und bemannt einem Charterer für einen definierten Zeitraum zur Verfügung gestellt.

Anhang

Abkürzungen

AAR	Auslandsausbildungsreise	BMELV	Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
ABV	Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung	BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
AIS	Automatic Identification System	BMVg	Bundesministerium für Verteidigung
ArbSG	Arbeitssicherstellungsgesetz	BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
ArbSV	Verordnung über die Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarf nach dem ArbSG	BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
ARGE	Arbeitsgemeinschaft	BPol	Bundespolizei
AWES	Association of Western European Shipbuilders	BRZ	Bruttoraumzahl
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone	BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
AZU	Ausbildungszentrum U-Boote	BSHL	Bundesverband der See- und Hafenlotsen
BACO	Barge Container Carrier	BSPA	Baltic Sea Protected Area
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle	BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BAG	Bundesamt für Güterverkehr	BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BDEW	Bundesverband für Energie- und Wasserwirtschaft	BWStrG	Bundeswasserstraßengesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt	cgt	Compensated Gross Tonnage
BIMCO	The Baltic and International Maritime Conference	CLIVAR	Climate Variability and Predictability
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung	CONSA	Consular Shipping Advisor
BLG	Bundesleistungsgesetz	CONTIS	Continental Shelf Information System
BLG	Bulk Liquids and Gases	CSI	Container Security Initiative
BLK	Bundeslotsenkammer	DESTATIS	Statistisches Bundesamt
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung	DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
		DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

DMI	Deutsches Maritimes Institut	FMSY	Maximum Sustainable Yield
DNV	Deutscher Nautischer Verein	FPSO	Floating Production, Storage and Offloading Unit
DPC	Defence Planning Committee (Verteidigungsplanungsausschuss der NATO)	FOC	Flag of Convenience
DRV	Deutscher ReiseVerband e.V.	FSU	Floating Storage Unit
DSVK	Deutsches Seeverladekomitee	FWG	Forschungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall und Geophysik
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung		
DWD	Deutscher Wetterdienst	GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Allg. Zoll- und Handelsabkommen)
dwt	Deadweight tonnage	GDP	Global gross Domestic Production
ECA	Emission Control Area	GFP	Gemeinsame Europäische Fischereipolitik
ECDIS	Elektronische Seekarte	GKSS	Gesellschaft für Kernenergieforschung in Schiffbau und Schiffstechnik
ECLO	Embargo Control Liaison Officer	GL	Germanischer Lloyd
EK	Eingreifkräfte	GLZ-See	Gemeinsames Lagezentrum See der Küstenländer
ENC	Electronic Navigational Chart	GMT	Gesellschaft für Maritime Technik
EMSA	Europäische Agentur für Schiffssicherheit	GOOS	Global Ocean Observing System
EPICA	European Projects for Icecoring in Antarctica	gt	Gross Tonnage
EQUASIS	European Quality Shipping Information System	GVSt	Gesamtverband des deutschen Steinkohlebergbaus
EWEA	European Wind Energy Association	HELCOM	Helsinki-Übereinkommen
FAO	Food and Agriculture Organization	HFO	Heavy Fuel Oil (Sammelbegriff)
FFH	Flora Fauna Habitat - Naturschutzgebiete	HGF	Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren
FlaggRG	Flaggenrechtsgesetz - Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe	HK	Havariekommando
FIRV	Flaggenrechtsverordnung		

Anhang

Abkürzungen

IACS	International Association of Classification Societies	ISM	International Ship Manual
IBC	International Bulk Chemical Code	ISPS	International Ship and Port Facility Security
ICES	International Council for the Exploration of the Sea	ISR	Internationales Seeschiffregister
IEA	International Energy Agency	ISSC	International Ship Security Certificate
IFF	Institut für Fischereitechnik und Fischereiökonomie	IWC	Internationale Walfangkommission
IFR	International Flight Regulations	KdB	Konzeption der Bundeswehr
IFSMAs	International Federation of Shipmasters Associations = EU-Kapitänsverbände	LASH	Lighter Aboard Ship
IFO	Intermediate Fuel Oil (Gemisch)	LSF	Low Sulphur Fuel
IFÖ	Institut für Fischereiökologie	LSMGO	Low Sulphur Marine Gas Oil
IHO	Internationale Hydrographische Organisation	LNG	Liquefied Natural Gas
IKZM	Integriertes Küstenzonen Management	LPG	Liquefied Petroleum Gas
ILO	International Labour Organization	MARAD	US Maritime Administration
IMB	ICC Maritime Bureau	MARPOL	1973 Convention on Maritime Pollution
IMCO	Intergovernmental Maritime Consultative Organization	MC	Military Committee (Militärausschuss der NATO)
IMO	International Maritime Organization	MEPC	Marine Environment Protection Committee
INK	Internationale Nordseeschutzkonferenz	MERCS	Merchant Ship Crypto System
InspM	Inspekteur der Marine	Mio.	Millionen
IOR	Institut für Ostseefischerei in Rostock	MGO	Marine Gas Oil (100% Destillat)
IOW	Institut für Ostseeforschung Warnemünde	MLZ	Maritimes Lagezentrum des Havariekommandos
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen	Mmbtu	Million British Thermal Units
ISH	Institut für Seefischerei Hamburg	MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
		Mrd.	Milliarden
		MSC	Military Sealift Command

MSK	Marineschutzkräfte	PBOS	Planning Board for Ocean Shipping
MSP	Maritime Security Program, Military Sealift Program	PINE	Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe
MSZ	Maritimes Sicherheitszentrum Cuxhaven	PSC	Port State Control
MTMC	Military Traffic Management Command	PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
MWV	Mineralölwirtschaftsverband	RCC	Rescue Coordination Centre
NAFTA	North American Free Trade Agreement	Ro/Ro	Roll-on/Roll-off Verkehr
NAMSA	NATO Maintenance and Shipping Agency	RSO	Recognized Security Organization
NATO	North Atlantic Treaty Organization	RÖE	Rohöleinheiten
NCAGS	Naval Co-operation and Guidance for Shipping	SACO	Supreme Allied Commander for Operations - Oberster Befehlshaber aller Alliierten Streitkräfte in Europa, früher: SACEUR
NOK	Nordostseekanal	SACT	Supreme Allied Commander for Transformation, früher SACLANT
NRZ	Nettoraumzahl	SAR	Search and Rescue
NSA-DEU	National Shipping Authority Deutschland	SBM	Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen
nt	Net Tonnage (Nettoraumgehalt)	SBV	Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis
OBO	Oil/Bulk/Ore	SCEPC	Senior Civil Emergency Planning Committee
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung
oe	Oil Equivalent	SchOffzAusbV	Schiffs-offizier-Ausbildungsverordnung
OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries	SECA	Sulphur Emission Control Area (veraltet)
OPRC	Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation	SeeAufgG	Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt
OSPAR	Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordatlantiks	SeeBG	See-Berufsgenossenschaft
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa	SEKM	Spezialisierte Einsatzkräfte Marine

Anhang

Abkürzungen

SETO	Southern Europe Transport Organization	VDMA	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
SK	Stabilisierungskräfte	VDR	Verband Deutscher Reeder
SKE	Steinkohleeinheit	VDR	Voyage Data Recorder
SOLAS	Convention for Safety of Life at Sea	VerkLG	Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Normen für Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) von 1995	VLCC	Very Large Crude-Oil Carrier (175.000 - 300.000 tdw)
SUBS	Schadstoffunfallbekämpfungsschiff	VN	Vereinte Nationen oder United Nations
tbp	tons bollard pull (Pfahlzug)	VPR	Verteidigungspolitische Richtlinien (der Bundesregierung)
tdw	tonnage deadweight	VSM	Verband für Schiffbau und Meerestechnik
THB	Täglicher Hafenbericht (Zeitschrift)	VSG	Verkehrssicherungsgesetz
tkm	Tonnenkilometer	VSGZustV	Verkehrssicherstellungs- Zuständigkeitsverordnung
TKMS	ThyssenKrupp Marine Systems	VTs	Vessel Traffic Service
tm	Tonnenmeilen	WCO	World Customer Organization
TEU	Twenty feet Equivalent Unit - Maßeinheit für 20-Fuß- Standard-Container	WCRP	World Climate Research Programme
UK	Unterstützungskräfte	WEA	Windenergieanlage
ULCC	Ultra Large Crude-Oil Carrier (über 300.000 tdw)	WEU	Westeuropäische Union
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
UNCLOS	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen	WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
VdKi	Verein der Kohleimporteure	WSP	Wasserschutzpolizei
VDKS	Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere	WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
		WTO	World Trade Organization

Danksagung

Der hier vorliegende Bericht wurde durch das Marinekommando,
Dezernat Marineschiffahrtleitung in Hamburg erstellt.

Basierend auf Publikationen unterschiedlichster Verbände, Organisationen und Institutionen enthält er zahlreiche Daten zu Handel, Seeschiffahrt sowie der maritimen Industrie und Wirtschaft. Neben dem Bericht ist eine Zusammenfassung in Deutsch und Englisch unter www.marine.de verfügbar.

Weitere im Dezernat Marineschiffahrtleitung schwerpunktmäßig wahrgenommene Aufgaben sind die Bereiche Allied Worldwide Navigation Information System (AWNIS) und Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS). Hinzu kommt die Ausbildung und Verwendung von zahlreichen Patentinhabern der Handelsschiffahrt als Reservisten in Übungen und Einsätzen der Deutschen Marine. Hiermit trägt das Dezernat zur maritimen Sicherheit weltweit bei und steht gleichzeitig der maritimen Wirtschaft als Ansprechpartner und Schnittstelle zur Deutschen Marine zur Verfügung.

Die Redaktion dankt allen, die bei der Erstellung des Jahresberichtes 2016

„Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“

mit Rat und Tat mitgewirkt haben.

Ein besonderer Dank für die zuverlässige Unterstützung im Bereich der Korrekturlesung, Bildbereitstellung und Übersetzungsarbeit gilt:

- Frau Imme Knafla
- Herrn Andreas Spörri
- Herrn Arne Lütkenhorst

Über Kommentare, Anmerkungen und Anregungen zum Jahresbericht freuen wir uns.

Nutzen Sie bitte unsere Kontaktdaten aus dem Impressum.

Die Redaktion

Impressum

Herausgeber:

Marinekommando
Postfach 15 11 36
18063 Rostock

Die verwendeten Inhalte der einzelnen Quellen stellen nicht grundsätzlich die Meinung der Deutschen Marine dar.

Redaktion:

Marinekommando
Dezernat Handelsschifffahrt/Marineschifffahrtleitung
Osdorfer Landstrasse 365
22589 Hamburg

Fax: 040 / 86648 4575
Bw - Kennzahl: 90 - 7910 - 4562
E-Mail: marineschifffahrtleitung@bundeswehr.org

Fregattenkapitän Kai Knafla
Telefon: 040 / 86648 4560
E-Mail: kaimichaelknafla@bundeswehr.org

Oberfähnrich zur See Ronny Rickert
Telefon: 040 / 86648 4562
E-Mail: ronnyrickert@bundeswehr.org

Druck:

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Zentraldruckerei BAIUDBw
Fontainengraben 200
53123 Bonn