

## **Verbandstag 2011 Bericht des Präsidenten**

Wie auf dem letzten Verbandstag beschlossen, wird der Verbandstag in diesem Jahr – zur Probe - in einer geänderten Form stattfinden. Details zum Ablauf sind der Einladung zu entnehmen. Ich lege den Bericht daher in diesem Jahr zum ersten Mal den Delegierten schriftlich vor. Eine Aussprache über den Bericht wird auf dem Verbandstag stattfinden.

### **1 Seeverkehrswirtschaft**

#### **1.1 Wirtschaftliche Entwicklung (weltweit)**

Durch die unerwartet starke Erholung von Weltwirtschaft und -handel konnten sich die globalen Gütermärkte schnell erholen. Als Zugpferde der Entwicklung stellten sich erwartungsgemäß die chinesischen Häfen heraus. Von Januar bis Dezember 2010 gingen dort 169 Million TEU über die Kaikanten, das ist eine Steigerung von fast 18% gegenüber dem Vorjahr. Von Volumen der weltweit umgeschlagenen 560 Million TEU haben die Häfen der Volksrepublik China im letzten Jahr 30,1 Prozent umgeschlagen. Neun der 20 stärksten Standorte lagen 2010 in China. Im Durchschnitt betrug die Umschlagssteigerung in den 50 größten Containerhäfen 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für 2011 wird ein Wachstum von 8,4 % erwartet.

Die im Vergleich zu den anderen Schifffahrtssegmenten in den letzten Jahren bessere Marktlage in der Bulkerfahrt hat zusammen mit den ansteigenden Raten zu einer massiven Ausweitung an Neubaufträgen und der Gefahr von Überkapazitäten geführt.

Der Tankermarkt hat sich 2010 weitestgehend auf dem schon niedrigen Niveau von 2009 bewegt, allerdings gab es im Verlauf des Sommers noch weitere Rückschläge zu verzeichnen. Hier drückte vor allem die Rückführung der VLCC-Tanker, die vorher aus dem Markt genommen wurden, um sie als schwimmende Lagerstätten für Rohöl zu nutzen, auf die bereits angespannte Angebotssituation. Experten gehen davon aus, dass die Märkte in der Tankschifffahrt weiterhin durch die hohe Anzahl abzuliefernder Neubauten unter Druck stehen werden. Die Nachfrage im europäischen Tankschiffmarkt für Chemikalientanker hat sich im Jahre 2010 deutlich erhöht.

Einige Details:

Die Welthandelsflotte wird weiter kräftig wachsen. Bis Ende 2014 sollen 4.059 neue Schiffe abgeliefert werden. Das belegt der vom Fondshaus Hamburg (FHH) vorgestellte aktuelle Marktreport. Danach kommen mehr als die Hälfte der Einheiten (2456) allein noch in diesem Jahr zum Einsatz. Das bedeutet nach Segmenten folgende Veränderung: Im Bereich Containerschiffe werden in diesem Jahr 305 zusätzliche Frachter mit einer Kapazität von 1,62022 Millionen TEU erwartet. Ende 2014 sollen es laut aktuellem Orderbuch 622 Schiffe mit 3,91583 Millionen TEU sein. Im vergangenen Jahr wuchs die Flotte um 260 Einheiten mit 1,34635 Millionen TEU auf insgesamt 4.967 Schiffe mit 14,09714 Millionen TEU. Im Bereich Bulker wird mit den höchsten Ablieferungen gerechnet: 1.661 Schiffe mit 136,44 Millionen Tonnen Tragfähigkeit in diesem Jahr. Ende 2014 sollen es 3.246 Bulker mit 278,13 Millionen Tonnen Tragfähigkeit sein. Im vergangenen Jahr wuchs die Flotte um 943 Einheiten mit 77,76 Millionen Tonnen Tragfähigkeit auf insgesamt 7.542 Schiffe mit 525,65 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Im Tanker-Segment wird in diesem Jahr die Ablieferung von 490 zusätzlichen Schiffen mit 59,48 Millionen Tonnen Tragfähigkeit erwartet. Ende 2014 sollen es 882 Einheiten mit 120,45 Mill. Tonnen Tragfähigkeit

sein. Im vergangenen Jahr wuchs die Flotte um 328 Schiffe mit 39,12 Mill. Tonnen Tragfähigkeit auf insgesamt 4.034 Tanker mit 428,12 Mill. Tonnen Tragfähigkeit.

## 1.2 Situation der deutschen Seeschifffahrt

Derzeit wird nach der Krise im Allgemeinen von einer positiven Entwicklung gesprochen, wobei allen Beteiligten klar ist, dass die Krise noch nicht in allen Bereichen der Schifffahrt abschließend überwunden ist.

Laut VDR bestand die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reeder zuzuordnende Handelsflotte zum Jahresende 2010 aus 3.716 Schiffen (BZR über 100) mit insgesamt 83,6 Mio. BRZ. Die vom deutschen Standort aus bereederte und eingesetzte Flotte deutscher Reedereien kann in folgenden drei unterschiedlichen Kategorien hinsichtlich ihrer Flaggenführung aufgeteilt werden:

- a) Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen (Stand: 31.12.2010 = 571 Einheiten mit 15,5 Mio BRZ).
- b) Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und befristet mit Genehmigung des Bundes eine ausländische Flagge führen (Stand: 31.12.2010 = 3034 Einheiten mit 65 Mio BRZ).
- c) Schiffe, die in ausländischen Seeschiffsregistern eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen, deren Eigentum dennoch deutschen Interessen zuzuordnen sind (Stand 31.12.2010 = 111 Einheiten mit 3,1 Mio BRZ).

Die beliebtesten Auslandsflaggen sind die Liberias (1.164 Schiffe/39,1 Mio BRZ), die des Karibikstaates Antigua und Barbuda (1.075 Schiffe / 9,9 Mio BRZ) und die der Marshallinseln (249 Schiffe / 7 Mio BRZ).

Es folgen Zypern (143 Schiffe / 2,1 Mio BRZ), Großbritannien/Gibraltar (185 Schiffe / 1,8 Mio BRZ) und Malta (121 Schiffe / 2,1 Mio BRZ).

## 1.3 Ausbildung, Absolventen und Arbeitsmarkt

Die Anzahl der Studierenden hat in der Krise zwar leicht abgenommen, kann aber im Wesentlichen als stabil bewertet werden. (vgl. auch Mitgliederzahlen im Verband). Die Reedereien haben trotz der Krise weiter ausgebildet und stellen auch Absolventen ein. Die ZHH spricht bei Arbeit suchenden Absolventen von einer durchschnittlichen Wartezeit von ca. 2-3 Monaten; dies entspricht den Beobachtungen der Seefahrtsschulen. Die Zahlen sind zwar ernüchternd, können aber im Moment noch nicht als kritisch betrachtet werden. Die Entwicklung muss beobachtet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation – eventuell abhängig von den Ergebnissen der Maritimen Konferenz – weiter entspannen wird. Wie sich dabei die seit Mai in der EU geltende Freizügigkeit, eventuell auch für den sekundären Arbeitsmarkt für Nautiker, auswirken wird, kann noch nicht abgeschätzt werden.

Zur Ausbildung von Schiffmechanikern einige Daten aus dem Jahresbericht der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.:

- Die Anzahl der am 31.12.2010 bestehenden neuen Verträge betrug 230 und lag damit erneut unter dem Vorjahreswert von 257. Im Jahre 2010 haben nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) 187 (Vorjahr 297) Praxissemesterstudenten (Neueinsteiger) ihre Ausbildung an einer seefahrtbezogenen Fachhochschule begonnen. Die Anzahl der Berufsanfänger in den Berufsfachschulen zum "Schiffsbetriebstechnischen Assistenten" betrug 50 (Vorjahr 58). Der geplante Duale Studiengang "Schiffsbetriebstechnik/Schiffs-

mechaniker" konnte aufgrund der geringen Nachfrage auch 2010 nicht durchgeführt werden.

- Am 31.12.2010 befanden sich 739 (Vorjahr: 837) Auszubildende in einem Berufsausbildungsverhältnis nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung, davon 221 (243) im 1. Ausbildungsjahr, 223 (287) im 2. Ausbildungsjahr und 297 (307) im 3. Ausbildungsjahr. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden fiel leicht und betrug 4 Prozent (6,1 %). Insgesamt ist die Zahl der Auszubildenden um ca. 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr gefallen.
- Als Ausbildungsschiffe waren am 31.12.2010 insgesamt 642 Schiffe (Vorjahr 673) von 109 (112) Reedereien als Ausbildungsstätten anerkannt. An der Berufsausbildung waren 106 (108) Reedereien mit 739 (837) Auszubildenden beteiligt.
- Laut Angaben der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) standen 2010 mehr Bewerber als Ausbildungsplätze für eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker zur Verfügung. Die Ausbildungsplatznachfrage lag über dem Ausbildungsplatzangebot, sodass nicht alle Bewerber den gewünschten Ausbildungsplatz für eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bekommen konnten. Im Jahr 2010 konnten insgesamt 293 Schiffsmechanikerbriefe nach erfolgreich abgelegter Prüfung ausgestellt werden. Dies waren ca. 7 % mehr als im Vorjahr.

#### 1.4 Piraterie

Die Zahl der Piratenangriffe ist Anfang des Jahres alarmierend gestiegen. Im vergangenen Jahr entführten die ostafrikanischen Piraten mehr Seeleute als je zuvor. In 2010 wurden nach den Berechnungen des International Maritime Bureau (IMB) insgesamt 1181 Besatzungsmitglieder und Gäste von 53 gekaperten Fracht-, Passagier und Fischereischiffen als Geiseln genommen. Acht der entführten Menschen starben entweder bei dem Angriff der Piraten oder während der Zeit Geiselnahme. In den vergangenen vier Jahren stieg die Anzahl der Angriffe kontinuierlich an. In 2010 waren es 445, zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Die Zahl der entführten Seeleute nahm von 188 in 2006 und 1050 in 2009 auf nun 1181 zu. Dabei dehnen die Seeräuber ihren Aktionsradius vor Ostafrika immer weiter aus. Die am weitesten von Somalia - dem ursprünglichen Kern der Piraterie - entfernten Attacken wurden aus dem Mosambik-Kanal und aus dem Bereich des 72. östlichen Längengrads gemeldet. Die Seeräuber nutzen dafür vormals gekaperte Frachter als Basisschiffe, von denen aus sie mit kleinen "Skiffs" zu neuen Zielen aufbrechen. Derzeit halten sie 33 Schiffe und etwa 700 Seeleute in ihrer Gewalt.

Auch in anderen Regionen der Welt nahmen Übergriffe auf Schiffe zu. In Bangladesch wurden in 2010 die Besatzungen von 22 am Ankerplatz geenterten Frachtern ausgeraubt. Betroffen war fast immer der Hafen von Chittagong. Der höchste Stand seit 2007 wurde in indonesischen Gewässern mit 31 Überfällen und einer Entführung gemeldet. In der Südchina-See verdoppelte sich die Zahl der Attacken auf 31.

17 Angriffe gab es im Gebiet um den nigerianischen Hafen Lagos.

Die Übergriffe werden zudem immer brutaler. 142 Zwischenfälle registrierte das Maritime Büro (IMB) der Internationalen Handelskammer (ICC) im ersten Quartal. Das waren mehr als doppelt so viele wie ein Jahr zuvor (67), berichtete die IMB-Meldestelle für Piraterie in Kuala Lumpur. Ende März waren noch 28 Schiffe und 595 Seeleute in der Gewalt von Piraten. Trotz internationaler Militärpatrouillen wird die Lage vor Somalia, im Persischen Golf und am Golf von Aden immer schlimmer. Dort verübten Piraten 97 Überfälle, fast dreimal so viel wie ein Jahr zuvor (35). Öl- und Chemikalientanker seien besonders gefährdet. Vor Somalia wurden 299 (von weltweit 344) Seeleute als Geiseln genommen, sieben getötet und 34 verletzt. Vor Malaysia wurden neun Überfälle gemeldet, vor Nigeria fünf. Auch dort werden die Banden

brutaler: Bei einem Überfall wurde die gesamte Besatzung von 27 Mann verletzt. Noch vor fünf Jahren waren im Dreimonatszeitraum nur zwei Verletzte gemeldet worden. Die Piraten attackierten ihre Opfer dort von Mutterschiffen aus, deren Standorte bekannt sind. Erstmals kamen dabei auf einem Schiff einer deutschen Reederei ("Beluga Nomination") Seeleute ums Leben.

Angesichts weltweit steigender Piratenangriffe wollen Bund und maritime Wirtschaft den Schutz der Schifffahrt verbessern. Dazu kamen am 24.1.2011 in Berlin Vertreter der Bundesregierung, des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), der Deutschen Seemannsmission und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di zu einem Anti-Piraten-Gipfel zusammen. Auch Fachleute aus dem Auswärtigen Amt, dem Verteidigungsministerium und den Ressorts Innen und Justiz nahmen an dem Gespräch teil. Die Experten waren von Wirtschaftsstaatssekretär Hans-Joachim Otto (FDP), dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, eingeladen worden. Marine-Inspektor Axel Schimpf hat die Hilflosigkeit der Bundeswehr im Kampf gegen Seeräuber beklagt. Die deutsche Rechtslage lasse keine wirksame Kampfansage an die Piraten zu, kritisierte der Vizeadmiral. Piraterie-Bekämpfung sei in Deutschland Polizeiaufgabe. Laut Grundgesetz habe die deutsche Handelsflotte Verfassungsrang und damit Anspruch auf staatliche Sicherheitsvorsorge. Dem Ruf deutscher Reeder nach Bewaffnung ihrer Schiffe erteilte Schimpf eine Absage. Der Verband Deutscher Reeder bat deshalb bei dem Berliner Treffen erneut um "hoheitliche Schutzkräfte auf besonders gefährdeten Routen für die zivile Schifffahrt". Die europäische Anti-Piraten-Mission "Atalanta", an der die Bundeswehr mit Schiffen und bis zu 1400 Soldaten beteiligt ist, ist nicht schlagkräftig genug, sagen Kritiker. "Die Mission ist nicht so ausgelegt, dass man auf jedes Schiff am Horn von Afrika Soldaten setzt", sagt dazu der Maritime Koordinator Otto. Auch verfassungsrechtlich sei das heikle Terrain. Otto rät den Reedern, wieder auf mehr Schiffen die deutsche Flagge zu hissen. "Jeder Reeder muss wissen, dass wir ihm sehr viel besser helfen können, wenn sein Schiff unter deutscher Flagge fährt".

Die Diskussionen um einen angemessenen Einsatz der Deutschen Marine und der Bundespolizei werden weiter geführt. In der Presse wird allerdings – anders als noch im Jahr zuvor – zunehmend zwischen Schiffen deutscher Reeder und deutschen Schiffen unterschieden. Dies führte zu einer Versachlichung der Diskussion. Inhaltlich liegen die Meinungen allerdings weiter deutlich auseinander.

Zunehmend beschäftigen Reedereien auf ihren Schiffen in den betroffenen Gebieten private Sicherheitskräfte („armed guards“). Derartige Einsätze werden sehr kontrovers diskutiert. Auch wenn die Rolle und Verantwortung des Kapitäns formal unverändert bleibt, bleibt das Problem der praktischen Umsetzung des Rechts an Bord ungelöst.

Der Verband hat in dem Zusammenhang mehrmals auf seine auf dem letzten Verbandstag beschlossene Haltung – Ablehnung bewaffneter Kräfte an Bord – hingewiesen. Das Thema wird aber weiter diskutiert. So werden "armed guards" vermehrt auch von Besatzungsmitgliedern gefordert; P & I Clubs unterstützen die Forderung ebenso. Da die Umfrage, mit der der Beschluss begründet wurde, auf einer nur geringen Rücklaufquote beruhte und sich durch die Zunahme der Gewalt bei den Entführungen die Haltung einzelner Mitglieder geändert hatte, wurde von der Geschäftsstelle eine erneute Umfrage durchgeführt. Der Verband hat alle fahrenden Mitglieder seiner Vereine sowie alle fahrenden Einzelmitglieder direkt angeschrieben, um ein aktuelles Meinungsbild zu erhalten, das im Workshop des Verbandstages Berücksichtigung finden soll. Ergebnisse werden bis zum Verbandstag erwartet.

Einer der Workshops des Verbandstages wird sich mit dem Thema Piraterie befassen. Die Ergebnisse des Workshops werden auf dem Verbandstag im Plenum vorgetragen und ggf. zur Abstimmung gestellt.

Daneben wird um Unterstützung einer Umfrage des Instituts für Friedensforschung gebeten. Das Institut (Universität Hamburg) leitet das Verbundprojekt „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen (PiraT)“. An dem Projekt ist der VDKS begleitend beteiligt. Informationen sind im Internet unter folgendem Link zu finden:

<https://fragebogen.diw.de/limesurvey/index.php?sid=96479&lang=de>.

### 1.5 **Anlaufen japanischer Häfen / radioaktive Belastung**

Nach der Katastrophe in Japan haben zunächst einige Reedereien japanische Häfen gemieden. Inzwischen werden von deutschen Reedereien einige japanische Häfen außerhalb der direkten Umgebung von Fukushima wieder angelaufen. Das Anlaufen der Häfen selbst ist aus physikalisch-biologischer Sicht derzeit problemlos; problematischer ist möglicherweise strahlende Ladung. Eine umfassende und einheitliche Regelung zur Kontrolle der Ladung auf mögliche Strahlung vor der Beladung der Schiffe besteht unseres Wissens bisher nicht. Große Teile der von Japan exportierten Ladung werden allerdings schon aus wirtschaftlichen Gründen (Verwertung und Weiterverkauf der Produkte) auf radioaktive Belastung kontrolliert. Insbesondere auf Seiten der Empfangshäfen gibt es Bestrebungen für einheitliche Regelungen.

Meteorologische Routenberatungen beziehen die Wanderung möglicher strahlender Wolken zwar ein, sind aber noch immer sehr unzuverlässig.

Dem Präsidium sind bisher keine Berichte von Besatzungen bekannt, deren Schiffe unvorbereitet diese Häfen anlaufen. In den ersten Tagen gab es zwar Unklarheiten und eine Reihe von Nachfragen, vor allem von Kollegen auf Schiffen auf einer Route östlich von Japan. Die Schiffe wurden aber umgeleitet und mit Messgeräten ausgerüstet.

Zwar gilt auf deutschen Schiffen das Strahlenschutzgesetz, nötig ist aber eine globale Regelung, wie im Falle einer solchen Katastrophe zu verfahren ist. Hier wird der VDKS mit der IFSMA eng zusammenarbeiten müssen.

### 1.6 **Umweltschutz**

Obwohl auf dem letzten Verbandstag der maritime Umweltschutz, insbesondere die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Werten behandelt wurden, wird dieses Thema erneut auf dem Verbandstag aufgegriffen.

Neue Regelungen betreffen zwar in erster Linie die Schiffstechnik, werden aber einen erheblichen Einfluss auf den gesamten Schiffsverkehr haben. Im Wesentlichen geht es dabei um die Einführung von „emission control areas“ (*sulphur emission control areas* und *nitrogen oxide emission control areas*) in dicht befahrenen Regionen. In dem Zusammenhang ist in Zukunft mit einer starken Zunahme des Einsatzes von Gasmotoren anstelle üblicher Dieselmotoren zu rechnen. Notwendig sind neben der Entwicklung großer langsam laufender Gasmotoren und neuer Bunkertechnik für den Schiffsbetrieb vor allem ein weltweiter Ausbau der entsprechenden Infrastruktur.

Dass Vorschriften zum Schutz der Umwelt - im Falle der Schifffahrt vor allem zur Vermeidung von Schwefeloxiden – notwendig und sinnvoll sind, ist unbestritten. Zu befürchten ist, dass durch einseitige Benachteiligung des Schiffsverkehrs, vor allem in Nord- und Ostsee zunehmend Güter über Land transportiert werden könnten. Diese Problematik wurde auch in den vergangenen Jahren von allen Beteiligten auf dem Seeverkehrsbeirat des BMVBS diskutiert. Das Problem ist in der Politik erkannt

und wird sehr ernst genommen, da es möglichen Zielen des Umweltschutzes entgegenwirkt. Auf die Umsetzung und mögliche Folgen wird allerdings weiter zu achten sein.

Einer der Workshops des Verbandstages wird sich mit dem Thema Umweltschutz befassen. Dort werden die Regelungen und Umsetzungen näher erläutert und Folgerungen diskutiert werden.

## **2 Mitarbeit in Verbänden und Gremien**

### **2.1 BMVBS / SchOffzAusbVO**

Im vergangenen Jahr hatte das BMVBS eine Änderung der SchOffzAusbVO geplant. Diese betraf einige schlicht unbegründete und unhaltbare Regelungen für „STCW-Scheine“ für den Yachtbereich und die Forderung nach einem jeweils neuen Medical-Care-Refresher-Kurs bei Verlängerung des Befähigungszeugnisses. Beiden hat der VDKS heftig widersprochen und den Widerspruch an eine Reihe anderer Verbände verschickt. Daraufhin gab es in Bonn eine Anhörung zum geplanten Vorhaben (28.10.). Da - mit Ausnahme des Gewerkschaftsvertreters - alle dem Entwurf heftig widersprachen, wurde eine entsprechende Änderung des Entwurfes versprochen. Einige Wochen später wurde ein erneuter Entwurf mit Bitte um „Kenntnisnahme“ versandt. Der Text widersprach an wesentlicher Stelle dem auf der Anhörung von allen zugestimmten Entwurf (Übernahme der Formulierung aus der Krankenfürsorgeverordnung). Außerdem war auf der Anhörung ein Versand mit Bitte um Stellungnahme in angemessener kurzer Frist vereinbart worden. Es entstand bei allen Teilnehmern der Eindruck, dass BSH und BMVBS alles untereinander absprechen und auf Gegenargumente nur sehr eingeschränkt eingehen. Der Widerspruch des VDKS wurde umgehend eingereicht. Der Empfang wurde erst auf eine Anfrage bei der vierten Nachricht bestätigt. Es bleibt zunächst abzuwarten, wie das BMVBS verfährt, da Absprachen auf Anhörungen für das Ministerium rechtlich nicht bindend sind. Mündlich ist bisher zugesagt worden, dass den Absprachen der Anhörung gefolgt würde. Offiziell gibt es bisher keinen neuen Entwurf für die Verordnung.

### **2.2 STCW „Manila Amendments“ / STAK**

Da inzwischen das neue STCW beschlossen wurde und ins deutsche Recht umgesetzt werden muss, arbeitet seit einiger Zeit eine Arbeitsgruppe der STAK („Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen“) an den notwendigen Regelungen.

Die Änderungen betreffen im Wesentlichen Regelungen für AB und Ingenieure. Nautiker sind betroffen durch zusätzliche Anforderungen im Bereich ECDIS, Bridgeteam-Management und Sicherheit. Hier werden für eine Reihe von Kollegen bei Verlängerung des Befähigungszeugnisses vermutlich Nachschulungen notwendig werden. Größere Änderungen wird es vermutlich auch bei der Ausbildung der Schiffsmechaniker geben.

Leider ist es trotz mehrfacher Versuche bisher nicht gelungen, Verbände mit maritimer Kompetenz (VDKS, BSHL, VDSI) in der STAK zu platzieren. Da das Gremium, das eigentlich ein Gremium zur Abstimmung von Bundes- und Länderinteressen ist, neben den betroffenen Mitgliedern auch regelmäßig Gewerkschaft und Arbeitgeberverband einlädt, wäre eine Beteiligung von VDKS, BSHL und VDSI dringend angeraten. Bisher gelingt die Interessenvertretung nur auf dem Umweg über die im VDKS vertretenen Hochschullehrer. (s.o. 2.1)

### 2.3 **Maritimes Bündnis**

Die Mitarbeit im Maritimen Bündnis wird seit diesem Jahr durch den amtierenden Präsidenten wahrgenommen. Die Vorbereitungstreffen, an denen der VDKS beteiligt war (2 von 3) verliefen sehr unergiebig. Die Forderungen der Reederseite, vor allem die Forderung nach einer Reduzierung der Anzahl notwendiger deutscher/europäischer Besatzungsmitglieder, waren kompromisslos formuliert. Neben (u.a.) ver.di, BBS, BSHL hat auch der VDKS eindringlich darauf hingewiesen, dass an den bestehenden Regelungen nichts geändert werden sollte.

Erfreulich ist, dass an der Förderung der Ausbildung von allen Seiten festgehalten wird. Die Forderung des VDKS zusammen mit BSHL und BBS ist, diese Förderung auch auf die Junior-Offiziere, die in Deutschland ihre Ausbildung absolviert haben, auszuweiten.

Auf dem Verbandstag wird im Rahmen eines Workshops über die dann bereits stattgefundenen Nationale Maritime Konferenz berichtet und über mögliche Folgerungen diskutiert werden.

### 2.4 **KBS, BG, CESMA, IFSMA, ver.di**

Grundlage der Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft **ver.di** ist die "Vereinbarung über die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft" vom 4. Oktober 1965 in der Fassung vom 30. Juni 1971 mit der damaligen ÖTV. Wesentlicher Inhalt ist die Verpflichtung beider Parteien zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit. Die Selbständigkeit beider Organisationen wird davon nicht berührt. Seit dem Jahre 2000 gibt es das Maritime Bündnis, dem die Tarifparteien VDR und ver.di angehören. Der VDKS ist Mitglied aufgrund der Zusammenarbeit mit ver.di. Die Zusammenarbeit mit ver.di hat sich über Jahrzehnte bewährt. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass sich die daraus ergebende Mitwirkungsmöglichkeit im Bündnis und in der BG auch in Zukunft erhalten bleibt.

Über die Arbeit in den genannten Gremien wird von den dortigen Vertretern des VDKS auf dem Verbandstag kurz berichtet werden.

### 2.5 **VDSI**

Die freundschaftlichen Kontakte zur Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI) haben sich seit Jahren gefestigt und sind seit langem eine Selbstverständlichkeit. Der Austausch von Informationen verläuft reibungslos, auch wenn formale Sitzungen in den letzten Jahren nicht stattgefunden haben. Es gab aber immer wieder Gelegenheit zu Gesprächen bei verschiedenen Anlässen, z. B. bei den jährlichen Delegiertentagungen und bei verschiedenen Arbeitsgruppen (DNV, STAK, Seeverkehrsbeirat). Beide Berufsverbände sind sich in der Beurteilung vieler Sachverhalte im Schifffahrtsbereich weitestgehend einig. Das gute und problemlose Verhältnis zwischen VDKS und VDSI wird auch in Zukunft Bestand haben.

### 2.6 **DNV**

Der VDKS ist korporatives Mitglied im Deutschen Nautischen Verein. Der VDKS hat die Mitarbeit in dessen Gremien wieder intensiviert. Der Geschäftsführer ist Delegierter des VDKS im Ständigen Fachausschuss (StFA), nimmt regelmäßig an den entsprechenden Sitzungen teil und ist Hauptansprechpartner für die Beziehungen zwischen beiden Verbänden. Der Präsident des VDKS ist Mitglied im Arbeitskreis Ausbildung und Soziales, der sich regelmäßig in Hamburg beim BSH trifft. Die Entsendung von Teilnehmern zu weiteren Arbeitskreisen wird nach Absprache im Präsidium erfolgen.

Der DNV hat auf seiner Jahresmitgliederversammlung im Februar 2011 den Vorsitzenden des Nautischen Vereins zu Emden e.V. Frank Wessels zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt; er leitet in dieser Funktion auch den Ständigen Fachausschuss.

Als korporatives Mitglied im Deutschen Nautischen Verein haben Herr Follert und Herr Mertens am 7. Maritimen Dialog im Januar teilgenommen. Die Mitarbeit im Ständigen Fachausschuss des DNV ist nach Ausscheiden von Herrn Follert von Herrn Mertens wahrgenommen worden. Herr Mertens wird im Arbeitskreis Recht, der sich u. a. mit dem Thema Piraterie befasst, im Ständigen Fachausschuss mitarbeiten.

### **3 Verbandsangelegenheiten**

#### **3.1 Gremien**

Im Berichtszeitraum kam das Präsidium zu 6 Sitzungen zusammen; Vorstand und Verbandsrat tagten dreimal. Präsidium und Geschäftsführer repräsentierten den Verband in diversen Gremien und auf verschiedenen Veranstaltungen.

Die Arbeits- und Themenbereiche KBS sowie BG Verkehr in Zusammenarbeit mit ver.di wurden vom Verbandsratsvorsitzenden Herrn Huth in bewährter Weise abgedeckt.

Die Arbeit in den Gremien war im vergangenen Jahr im Wesentlichen bestimmt durch die geplante Satzungsänderung und die Einstellung und Einarbeitung des neuen Geschäftsführers.

#### **3.2 Geschäftsführer**

Das Präsidium freut sich, dass mit Herrn Mertens ein sehr geeigneter Kandidat für die Nachfolge von Herrn Follert gefunden wurde. Herr Mertens hat inzwischen das Amt übernommen und sich auch bei den meisten angeschlossenen Vereinen, dem DNV und dem VDR bereits persönlich vorgestellt. Herr Mertens wird sich auch auf dem Verbandstag vorstellen und über die geplanten Schwerpunkte seiner Arbeit berichten.

#### **3.3 Satzung**

Die „AG Satzung“ hatte ihre Arbeit abgeschlossen. Ein Satzungsentwurf ist auf der letzten Sitzung von Vorstand und Verbandsrat beschlossen worden und wird als Vorschlag von Vorstand und Verbandsrat auf dem Verbandstag zur Abstimmung gestellt. Weitere kleinere Anträge Einzelner auf Satzungsänderung / Formulierungsänderungen werden vermutlich folgen.

#### **3.4 Geschäftsordnungen / Dienstreisen**

Wie es auch nach der alten Satzung seit langem erforderlich gewesen wäre, hat sich das Präsidium eine „Geschäftsordnung für Präsidium und Geschäftsstelle“ gegeben, die nun seit dem 15.12.2010 in Kraft ist. U.a. werden dort sowohl Entscheidungen über als auch die Kostenübernahme von Dienstreisen geregelt. Eine entsprechende Geschäftsordnung für den Vorstand soll laut Beschluss des Vorstands erarbeitet werden und wird dem Vorstand vom Präsidenten bei der nächsten regulären Vorstandssitzung zur Genehmigung vorgelegt werden.

In dem Zusammenhang hat es im letzten Jahr wiederholt Diskussionen über die unterschiedlichen Abrechnungsverfahren der Dienstreisen bei IFSMA und CESMA gegeben. Das Präsidium hat in dem Zusammenhang mehrmals klargestellt, dass der VDKS bei den Abrechnungen der Reisen für CESMA/IFSMA ausschließlich den Regelungen der beiden Verbände folgen kann, da die Regelungen bei der Wahl der Vertreter bekannt waren. Bei der IFSMA ist über Herrn Wittig ein Antrag auf Änderungen der Regelungen (Übernahme der Reisekosten durch die IFSMA) gestellt

worden. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass der Antrag bei der nächsten Abstimmung keine Mehrheit finden wird.

### **3.5 Rechtsschutz**

Der Rechtsschutz in beruflichen Angelegenheiten hat bei den fahrenden Mitgliedern erneut einen hohen Stellenwert. Die Zahl der angefallenen Beratungsfälle ist auf dem verhältnismäßig (im Vergleich zu den Vorjahren) hohem Niveau geblieben. In den zurückliegenden 12 Monaten wurden 5 Fälle abgeschlossen, 2 Fälle sind in Bearbeitung. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Heuerforderungen bzw. Kündigungsschutzklagen.

Die Anfragen nach Rechtsberatung waren zahlreich und wurden vom Geschäftsführer und durch unseren Justitiar, Herrn Rechtsanwalt Thomas Wanckel, sowie seinen Kolleginnen und Kollegen von der Kanzlei Segelken und Suchopar in bewährter Weise bearbeitet.

### **3.6 Bilanzrechnung 2010 / Haushaltsplan 2011**

Auf dem Verbandstag wird Herr Follert zum letzten Mal als Geschäftsführer die Bilanzen des vergangenen Jahres vorstellen und erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen.

Der vorliegende Entwurf des Haushaltsplans 2011 weist erneut ein positives Ergebnis aus. Herr Mertens wird die wesentlichen Posten erläutern und dazu einige Erklärungen geben. Der Haushaltsplan wird dann dem Verbandstag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Auf eine Beitragserhöhung kann wie in den letzten Jahren verzichtet werden. In Zukunft ist allerdings wieder mit steigenden Kosten aus Versicherungsfällen zu rechnen.

### **3.7 Mitgliederbestand zum 31.12.2010**

Die Entwicklung des Mitgliederbestandes ist erneut sehr erfreulich. Aufnahmeanträge werden überwiegend über das Internet gestellt.

Der Mitgliederbestand, wie immer ohne Lotsen und Traditionsvereine, betrug zum 31.12.2010 - 1.549 Mitglieder (Vorjahr 1.523), davon 881 Vereinsmitglieder und 668 Einzelmitglieder.

In diesem Zusammenhang kann festgestellt werden, dass die Finanzlage des VDKS als außerordentlich gut bezeichnet werden kann. Die Mitgliedsbeiträge können wegen der erfreulichen Mitgliederentwicklung auch weiterhin stabil bleiben.

Soweit mein Jahresbericht 2010/2011 als Präsident des VDKS. Ich bedanke mich bei allen, die mich im zurückliegenden Jahr unterstützt haben. Mein besonderer Dank gilt den Kollegen des Präsidiums und der Geschäftsstelle, Herrn Follert, Herrn Mertens und nicht zuletzt Frau Tilotta.