

Seeschiffahrtsberufe

Positive Entwicklung erwartet

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) informiert mit erkennbarem Aufwand über die Berufschancen in den Seefahrtberufen. Präsident Frank Leonhardt erklärt in nüchterner hanseatischer Diktion den Hintergrund: „Die Nachfrage nach qualifiziertem deutschen Führungspersonal an Bord übersteigt das Angebot und wird weiter wachsen.“ In der Hamburger Zentrale des VDR verweist man zur Begründung auf Neubaufträge Deutscher Reeder für rund 500 Schiffe im Wert von 15,6 Milliarden Euro. Darüber hinaus hat sich die Branche im Gegenzug für staatliche Steuererleichterungen verpflichtet, innerhalb dieses und des kommenden Jahres 200, jetzt noch unter fremder Flagge fahrende Schiffe zurückflaggen zu wollen. Der nachfolgende Beitrag möchte einige für Berufsberatung und Arbeitsvermittlung wichtige Daten analysieren und sich daraus ergebende Zusammenhänge erläutern.

Es ist vor allem die überproportionale Zunahme des Welthandels 2003 gewesen, die die Schiffahrtsmärkte günstig beeinflusst hat. Besondere Impulse gingen vom Wirtschaftswachstum in Asien, insbesondere dem chinesischen, aus. Davon hat in erster Linie die Containerschiffahrt profitiert, deren Wachstumsraten schon seit längerem über denen des Welthandels liegen, und in der die deutsche Seehandelsflotte besonders stark ist. Während sich die Welthandelstonnage insgesamt um 2,5 Prozent erhöhte, verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe eine Zunahme von 7,6 Prozent, wodurch sich ihr Flottenanteil von 9,8 Prozent auf nunmehr 10,5 Prozent steigerte. Wichtig in diesem Zusammenhang ist eine weitere Zahl: Während 34 Prozent der Öltankertonnage und 42 Prozent der Massengutfrachtertonnage ein Alter von mehr als 15 Jahren aufweisen, entfallen von den Containerschiffen nur 23 Prozent auf diese Altersgruppe. Alle anderen Schiffe sind jüngeren Ursprungs. Freilich verlief die Ratenentwicklung im überdurchschnittlich wachsenden Asienverkehr unterschiedlich und sind die Verkehre durch eine mehr oder weniger starke Unpaarigkeit gekennzeichnet. Das heißt die

Raten von Asien nach Europa lagen deutlich höher als umgekehrt.

Deutsche Containerflotte weltweit führend

Schaut man auf die Welthandelsflotte, ist fast alles beim Alten geblieben. Die Reihenfolge nach Flaggen ist nahezu unverändert geblieben. Die deutsche Flagge liegt nach dieser, an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik aktuell mit 1,1 Prozent auf der 21. Position (2002: 25. Position). Die sechs führenden Flaggen der Welthandelsflotte sind allesamt Staaten mit so genannten „offenen“ Schiffsregistern, in denen mehr als die Hälfte der gesamten Welthandelstonnage eingetragen ist. Die dort registrierten Schiffe nutzen die in diesen Ländern großen Spielräume bezüglich der Schiffsbesetzungs- und Heuerregelungen sowie die dadurch erzielbaren Betriebskostenvorteile. Für die anderen Marktteilnehmer ist bedeutsam, dass es in vielen Teilschiffahrtsmärkten die unter diesen Flaggen fahrenden Einheiten sind, die das Kosten- und Preisniveau bestimmen.

Eine andere und für die deutsche Seeverkehrswirtschaft erfreulichere Reihenfolge ergibt sich freilich, wenn die Schiffe der Nationalität der Eigner zugeordnet werden, gleich ob sie unter heimischer oder fremder Flagge fahren. Hiernach nehmen die deutschen Reeder derzeit mit knapp 5 Prozent der Welttragfähigkeitstonnage immerhin den sechsten Platz, im europäischen Vergleich hinter Griechenland und Norwegen sogar den dritten Rang, unter den führenden Handelsflotten ein. Noch besser ist das Standing der deutschen Reeder, wenn nach Schiffstypen differenziert wird. Bei Containerschiffen belegen deutsche Reedereien mit 29 Prozent der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz. Und das mit großem Vorsprung vor den taiwanesischen, japanischen und dänischen Reedereien. Und auch nach der Flaggenführung liegt Deutschland bei diesen Schiffen hinter Panama und Liberia an der dritten Stelle.



Deutsche Handelsflotte wächst

Die, wie es so schön heißt, dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und unter ausländischen Flaggen bestand nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder zur Jahresmitte 2003 aus 2.300 Schiffen (Einheiten über 100 BRZ) mit insgesamt 31,4 Millionen BRZ. Zum Vergleichszeitraum des Vorjahres bedeutet das eine Zunahme der Schiffszahl um 128 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um immerhin 3,4 Millionen BRZ. Der Flottenbestand deutscher Reedereien setzt sich aus drei Kategorien zusammen, die vom deutschen Standort aus bereedert und eingesetzt werden:

- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen
- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und mit Genehmigung des Bundes befristet eine ausländische Flagge führen
- Schiffe, die in ausländischen Seeschiffsregistern eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Nach Angaben des deutschen Amtes für Seeschifffahrt und Hydrographie belief sich am 30. Juni 2003 der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge auf genau 488 Schiffe (2002: 565 Schiffe) mit 5,85 Millionen BRZ (2002: 6,18 Millionen BRZ). Gegenüber 2002 ergibt sich damit ein Minus von 77 Schiffen und 335.000 BRZ. Davon sind 255 Schiffe im Internationalen Seeschiffregister eingetragen. Stark zugenommen hat der Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Anteil ist von 2002 auf 2003 um 219 Schiffe und 4,26 Millionen BRZ auf 1.380 Schiffe mit 18,08 Millionen BRZ angestiegen. Insgesamt waren damit 2003 in deutschen Seeschiffsregistern 1.868 Handelsschiffe mit 23,92 Millionen BRZ eingetragen. Das waren im Vergleich zu Beginn des Jahres 2000 nicht weniger als 414 Schiffe und 10,6 Millionen BRZ mehr. Die Anzahl der Schiffe, die zwar von Deutschland aus bereedert werden, aber in ausländischen Registern registriert sind, hat sich mit 14 Schiffen auf 432 Handelsschiffe leicht verringert.

Im Oktober 2003 befanden sich für deutsche Reedereien 370 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 12,19 Millionen BRZ im Bau oder Auftrag. Sie repräsentieren einen Anschaffungswert

von rund 13,8 Milliarden Euro. Auf deutsche Werften entfielen davon freilich nur 31 Schiffe im Wert von 0,9 Milliarden Euro. Der überwältigende Anteil des Auftragsbestandes deutscher Reedereien entfällt mit 242 Neubauten auf Containerschiffe.

Hafenwirtschaft profitiert von steigendem Seehandelsaufkommen

Auch bei denen, der deutschen Handelsschifffahrt nachgelagerten Wirtschaftszweigen ist das Bild uneinheitlich. Die deutsche Hafenwirtschaft profitiert vom steigenden Welthandel, sofern er sich auf den deutschen Außenhandel beziehungsweise die deutschen Häfen nutzenden Rückraumländer bezieht. Insgesamt stieg der Umschlag in den deutschen Seehäfen auf 255 Millionen Tonnen, was einer Steigerung um 5 Prozent gleichkam. Auch hier bildete der Containerumschlag mit einer Zunahme von 12 Prozent auf 81 Millionen Tonnen den Wachstumsmotor. Auch der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr ist zu nennen. Er erreichte einen Umschlag auf 52 Millionen Tonnen (+ 3 Prozent). Die Reihenfolge der deutschen Seehäfen nach umgeschlagenen Tonnen sieht Hamburg erwartungsgemäß an der Spitze. Es folgen Wilhelmshaven, die breemischen Häfen, Rostock und Lübeck. Von den Warenarten besetzen noch immer Massengüter, das sind in der Reihenfolge Rohöl, Ölprodukte, Erze, Getreide und Kohlen/Koks, mit geringer gewordenem Vorsprung die Spitzenposition vor dem stetig wachsendem Stückgutumschlag.

Ungünstiger sieht es aus und in wesentlich geringerem Umfang profitierten die deutschen Werften. Von den 51,8 Millionen BRZ umfassenden Neubaufträgen entfiel der Löwenanteil auf asiatische Werften. Allein 44,2 Prozent der Neubautonnage im Jahre 2003 wurden in Südkorea, weitere 34,6 Prozent in Japan und 8,8 Prozent in China geordert. Deutsche Werften buchten lediglich 1,3 Prozent aller weltweiten Neubaufträge. Im westeuropäischen Vergleich behaupteten sich die deutschen Werften mit 36 Prozent allerdings noch recht gut. Interessant ist ein Blick auf die Nationalität der Auftraggeber. Nach Lloyd's Schiffbaustatistik kam 2003 japanischen Reedereien die führende Rolle zu, es folgten griechische Auftraggeber. Aber bereits die dritte Stelle nahmen mit einem Zuwachs gegenüber 2002 von 12,2 Prozent die deutschen Schiffahrtsgesellschaften ein. Bei Containerschiffen stehen die deutschen Besteller sogar mit Abstand an der Spitze. Erst mit weniger als der Hälfte BRZ gegenüber dem deutschen



Bestellvolumen folgen Redereien aus Norwegen, China und Großbritannien.

Neue steuerliche und arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen flankieren den Aufschwung

Politisch-gesetzliche Rahmenbedingungen waren für das Wohl und Wehe der deutschen Seeschifffahrt seit jeher von großer Bedeutung. Am 26. Mai 2003 hat die Bundesregierung auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck ihre Schifffahrtspolitik für die nächsten Jahre definiert. Als wohl wichtigstes Ergebnis bleibt festzuhalten, dass in der Steuerpolitik die Tonnagesteuer unverändert beibehalten werden soll. Weiter ist geplant, die Beihilfe zur Senkung der Lohnnebenkosten aufzustoßen. Zusammen mit der im Einkommensteuergesetz vereinbarten Lohnsteuerkürzung um 40 Prozent ist danach eine Lohnsteuerentlastung auf bis zu 80 Prozent zulässig. Daneben soll die Beitragspflicht zur gesetzlichen Sozialversicherung bei Seeleuten aus Nicht-EU-Staaten bis auf die Unfallversicherung (und die Rentenversicherung, was in vielen Fällen bereits jetzt möglich ist) entfallen. Damit erwarten die deutschen Reeder eine Entlastung bei den Lohnnebenkosten um etwa zwei Drittel.

Die Beihilfemaßnahmen werden ergänzt durch eine Öffnung der Nationalitätsanforderungen der Schiffsbesetzungsverordnung, die es nun erlaubt, Schiffsoffiziere aus Nicht-EU-Staaten einzusetzen, wenn deutsche oder europäische Schiffsoffiziere nicht zur Verfügung stehen. Dieser Einsatz ist an die zusätzliche Ausbildung von Nachwuchs gebunden, um den zu erwartenden Bedarf an qualifiziertem seemännischen Personal zu decken, was im Übrigen auch für die Landbetrieb der Redereien gilt. Dazu, heißt es von Seiten des Verbandes Deutscher Reeder, werde die aus eigenen Mitteln verstärkte Ausbildungsbeihilfe mit nochmals erhöhten Beträgen fortgesetzt. Dafür nennt der Verband Deutscher Reeder folgende Kostenumfänge (Ausbildungsvergütung, Unterkunft und Verpflegung an Bord, Sozialabgaben, Reisekosten, beim Schiffsmechaniker zusätzlich Unterkunft und Verpflegung während der Schulzeitblöcke oder bei überbetrieblicher Ausbildung):

- Schiffsmechanikerausbildung 60.400 Euro (dreijährige Ausbildungszeit) oder 52.000 Euro (zweieinhalbjährige Ausbildungszeit)
- Offiziersassistentenausbildung 33.600 Euro (nautischer Offiziersassistent) oder 48.400 Euro (technischer Offiziersassistent)

- Ausbildung zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten 11.300 Euro (Schwerpunkt: Nautik) oder 14.000 Euro (Schwerpunkt Technik)
- Fachhochschulstudium/Praktikantenausbildung während der Praxissemester 9.800 Euro (Nautik-Studium) oder 13.700 Euro (Technik-Studium).

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie die Offiziersassistentenausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge wurde pro Ausbildungsplatz 2003 vom Bund mit 25.500 Euro und vom Verband Deutscher Reeder mit 7.500 Euro finanziell gefördert.

Arbeitsmarkt für deutsche Seeleute weiter schwierig

Ungeachtet dessen steigt der Anteil ausländischer Arbeitnehmer auf Schiffen deutscher Reeder freilich weiter, auch in den Offiziersrängen. Zuletzt, das heißt im Mai 2004, besaßen nurmehr 1.500 Kapitäne, 1.130 nautische und 1.600 technische Offiziere eine deutsche Pass. Jeweils ein Drittel davon fuhren bereits auf deutschen Schiffen unter fremder Flagge. Zur Zahl der Patentinhaber, die bei ausländischen Reedern angeheuert haben, gibt es keine genauen Angaben, gleichwohl liegen die Schätzungen hoch. Und wie lange die Schiffsbesetzungsverordnung für den Kapitän eines unter deutscher Flagge laufenden Schiffes noch die deutsche Nationalität vorschreibt, vermag niemand vorherzusagen. Insgesamt waren 2003 auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 11.105 Seeleute beschäftigt. Gegenüber 2002 bedeutete das eine Abnahme um knapp 1.000 Seeleuten. Der Personalabbau betraf ausländische Seeleute stärker als deutsche. Deren Anteil von 66,5 Prozent auf 70,2 Prozent. Von den 625 weiblichen Besatzungsmitgliedern fahren 35 als nautische oder technische Führungskräfte und 34 als Auszubildende. Die weit überwiegende Zahl von Arbeitnehmerinnen wird freilich im Wirtschaftsbereich eingesetzt. Die Zahl der arbeitslosen Seeleute blieb 2003 nahezu unverändert und beläuft sich auf 1.400 Personen. Die Zahl der Stellenangebote nahm hingegen jedoch um 11 Prozent auf 1.240 ab. 2003 also wurde von den erwarteten positiven Arbeitmarkteffekten noch nichts erkennbar. Nicht nur die Mannschaftsgrade waren durch den verstärkten Trend zur Ausflagung betroffen, auch wurde auf den Schiffen im deutschen Eigentum unter ausländischer Flagge das



bisher deutsche Führungspersonal immer öfter durch kostengünstigere Bewerber aus dem ehemaligen Ostblock, Jugoslawien und Asien verdrängt beziehungsweise beim Flaggenwechsel ersetzt. Welche konkreten Beschäftigungsentwicklungen die Dritte Nationale Maritime Konferenz vom Mai 2003 in Lübeck angestoßen hat, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Noch ein Blick auf den Nachwuchs. 2003 haben 157 Auszubildende eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei deutschen Reedereien aufgenommen. Die Ausbildung begonnen haben ebenfalls 28 Schiffsbetriebstechnische Assistenten (Fachschule Cuxhaven) sowie 24 Offiziersassistenten (11 nautische, 5 technische und 8 nautisch/technische). Darüber hinaus nahmen 141 Studenten an den Fachhochschulen in Bremerhaven (8), Bremen (10), Elsfleth (44), Leer (35) und Warnemünde (44) ein Studium mit Praxissemestern auf. Dazu kamen 2003 noch 51 Personen, die an einer Fortbildung zum Schiffsmechaniker teilgenommen und sich der entsprechenden Prüfung erfolgreich unterzogen haben.

Inzwischen ist das nautische wie technische Offizierspatent nicht mehr nur Abiturienten mit einem entsprechenden Fachhochschuldiplom vorbehalten, sondern können es Haupt- und Realschüler über den Weg einer betrieblichen oder schulischen Ausbildung, anschließender Seefahrtszeit und einer einschlägigen Fachschulweiterbildung ebenfalls erwerben. Damit besitzen auch Berufspraktiker beste Karrierechancen. Eine Aussage, welcher Ausbildungsweg von den Reedern bevorzugt wird, ist es derzeit noch nicht möglich. Klar ist allerdings, dass sich das, ehemals von der Hapag Lloyd favorisierte Berufsbild des Schiffsbetriebsoffiziers – eines Kapitäns mit nautischem und technischem Patent – nicht durchgesetzt hat. Die Mehrzahl der deutschen Reeder sind mittelständische Unternehmen und bevorzugen aus Kostengründen die klassische Funktionsteilung zwischen nautischen und technischen Offizieren.

Schiffspraktikum hilft authentisch bei Berufswahl

Jugendliche, die das 16. Lebensjahr erreicht und die Schulpflicht erfüllt haben, können während eines Schiffspraktikums in den Sommerferien (Schulentlassene auch außerhalb der Ferienzeit) das Leben und die Berufe an Bord unmittelbar kennen lernen. Der Praktikant wird während seiner

Bordzeit in den Arbeitsbereichen Deck und Maschine eingesetzt, die auch in der Bordausbildung zum Schiffsmechaniker vorgesehen sind. Entsprechend der Vorgaben des internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW) erhalten die Praktikanten eine Einführungs- ausbildung in den elementaren Sicherheitsabläufen und Unfallverhütungsmaßnahmen. Danach sollen sie in der Lage sein:

- sich mit anderen Personen an Bord über elementare Sicherheitsangelegenheiten zu verständigen und die Symbole der Sicherheitsinformationen, Zeichen und Warnsignale zu verstehen;
- darauf zu reagieren, falls eine Person über Bord fällt, Feuer oder Rauch entdeckt wird oder das Signal für Feuer oder zum Verlassen von Schiffen ertönt;
- Sammel- und Ausbootungsplätze sowie Fluchtwege für Notfälle zu finden;
- Rettungswesten aufzufinden und anzulegen;
- Alarm zu geben und über Grundkenntnisse des Gebrauchs tragbarer Feuerlöscher zu verfügen;
- Nach Auftreten eines Unfalles oder einer anderen medizinischen Notsituation unverzüglich Maßnahmen einzuleiten, ehe eine weitere medizinische Hilfe an Bord eintrifft;
- Die feuer- und wetterfesten sowie wasserdichten Türen, die in dem jeweiligen Schiff eingebaut sind, bei denen es sich jedoch nicht um Ladepforten im Schiffskörper handelt, zu schließen oder zu öffnen.

Die Reederei händigt den Schiffspraktikanten vor Anbordgehen die Broschüre „Sicher arbeiten und leben an Bord/Leitfaden für Seeleute und ihre Sicherheitsbeauftragten“ aus. Die Schiffsführung Gewähr leistet die Beachtung der Vorschriften des § 95 Seemannsgesetz (Beschäftigungsverbote oder -beschränkungen für Jugendliche). Schiffspraktikanten fahren überzählig, das heißt sie dürfen nicht auf die Regelbesatzung nach Schiffsbesatzungszeugnis angerechnet werden. Darüber hinaus dürfen ihnen keine Aufgaben an Bord in der Sicherheitsrolle zugewiesen werden.

Voraussetzungen für das Schiffspraktikum sind

- das Erreichen des 16. Lebensjahres
- die Seediensttauglichkeit für den Decks- und Maschinendienst



- als Schüler die Vollzeitschulpflicht erfüllt haben
- einen Erste-Hilfe-Kurs abgeleistet haben und
- ein ernsthaftes Interesse an einem Beruf in der Seeschifffahrt haben.

Die Untersuchung auf Seediensttauglichkeit wird von einem Arzt der See-Berufsgenossenschaft (SeeBG) vorgenommen. Es empfiehlt sich, diese Untersuchung von einem Vertrauensarzt der SeeBG (Ärzteliste unter: www.see-bg.de) vornehmen zu lassen, der bei Eignung ein Seediensttauglichkeitszeugnis ausstellt. Die für den Deckseinsatz erforderliche Seeschärfe gilt als genügend, wenn sie ohne Korrekturglas auf dem einen Auge 1,0 und auf dem anderen Auge 0,5 oder auf jedem Auge 0,7 beträgt. Eine Übersichtigkeit darf weder +5,0 Dioptrien sphärisch noch 3,0 Dioptrien zylindrisch übersteigen. Es darf keine Nachtblindheit vorliegen und das Gesichtsfeld nur unerheblich eingeschränkt sein. Außerdem muss die Farbtüchtigkeit nachgewiesen werden.

Der Bewerber um ein Schiffspraktikum hat seinen Unterlagen eine schriftliche Bestätigung der örtlich zuständigen Berufsberatung (Agentur für Arbeit) beizufügen, in dem diese dem Bewerber nach einer sachorientierten berufskundlichen Information/Aufklärung ein ernsthaftes Interesse am Seemannsberuf bestätigt.

Schiffspraktikanten unter 18 Jahren benötigen eine behördlich beglaubigte Einverständniserklärung beider Elternteile oder des Vormundes. Darüber hinaus hat die Schulleitung zu einer eventuellen Überschreitung der Ferienzeit durch Reiseverspätung des Schiffes ihr Einverständnis zu erklären.

Zu Beginn des Schiffspraktikums muss ein gültiger Reisepaß vorliegen, ebenso wird eine Lohnsteuerkarte benötigt. An Ausrüstungsgegenständen werden darüber hinaus benötigt Arbeitskleidung (Jeans oder Ähnliches), Waschzeug/Rasierzeug, festes Schuhwerk, warme Unterwäsche Pullover, Mütze etc.

Die Reedereien gewähren freie Unterkunft und Verpflegung. Die Kosten für die An- und Rückreise bis zum Abgangshafen geht zu Lasten des Praktikanten. Die Bewerbung ist zu richten an: Arbeitsagentur Hamburg, Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe, Neue Straße 50, 21073 Hamburg, Tel.: 040-76744203, eMail: hans-georg.benver@arbeitsamt.de.

Die Mitteilung, ob ein Praktikantenplatz vermittelt werden kann, erfolgt ebenfalls durch die Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe der Arbeitsagentur Hamburg. Die Benachrichtigung durch die einstellende Reederei erfolgt kurzfristig vor der Abreise des Schiffes. In den letzten Jahren überstieg mitunter die Zahl der Bewerber die Vermittlungsmöglichkeiten. Es ist darauf hinzuweisen, dass aus diesem Grund auch ein solches Schiffspraktikum nur einmal durchgeführt werden kann.

Dokumentation: C 70

INFOnet ➤ Suchbegriff: ibv 14/2004

Zentrale PP 53 7/2004