

Arbeitsausschuss „Marine Environment Protection“

Der Arbeitsausschuss „Marine Environment Protection“ der Internationalen Normungs-Organisation ISO hielt kürzlich seine zweitägige Sitzung in der Handelskammer Hamburg ab. Die Tagung wurde von der Handelskammer Hamburg gemeinsam mit der zum DIN Deutschen Institut für Normung e.V. gehörenden Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT), Hamburg organisiert, die durch eine aktive Mitarbeit und detailliert ausgearbeitete Vorschläge maßgeblich am Erfolg der Tagung beteiligt war.

So stellte Joe Angelo (USA), Vorsitzender des Arbeitsausschusses, heraus, dass durch die Initiative der deutschen Delegation in drei wesentlichen Schwerpunkten Ergebnisse erzielt werden konnten, die dazu beitragen werden, die Bekämpfung von Ölunfällen und die Entsorgung von Schiffsabfällen zukünftig deutlich zu verbessern. So wurde bei der Entwicklung einer internationalen Test-Norm für Ölaufnahmegeräte (Skimmer) ein entscheidender Durchbruch erreicht. Damit wird die Bekämpfung von Ölunfällen erheblich erleichtert. „Das richtige Gerät zum richtigen Zeitpunkt – mit dieser Norm wird die Bekämpfung von Ölunfällen erheblich verbessert“, betonte Angelo mit dem Hinweis auf die Katastrophen vor der französischen („Erika“) und spanischen („Prestige“) Küste.

Des Weiteren beschloss der Ausschuss, einen von der deutschen Delegation erar-

beiteten Vorschlag zur Schiffsabfall-Entsorgung anzunehmen. Die Einführung verbindlicher Abfallarten und -kennzeichnungen soll eine zügige und umweltfreundliche Entsorgung und Recycling ermöglichen.

Außerdem wird demnächst von der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO eine verbesserte Prüfvorschrift für Bilgenwasser-Entöler verabschiedet werden, wobei Angelo herausstellte, dass der Arbeitsausschuss „Marine Environment Protection“ in den letzten zwei Jahren maßgeblich an der Entwicklung mitgewirkt hat. Dabei betonte Joe Angelo die wertvolle Mitarbeit an dieser Vorschrift durch den Arbeitsausschuss „Schutz der Meeresumwelt“ NSMT, Hamburg.

Als Mitglieder der NSMT im DIN e.V. beteiligten sich maritime Anlagenhersteller aktiv an den Normungsarbeiten des Arbeitsausschusses, darunter u.a. die NFV-Norddeutsche Filter, die Bremer RWO GmbH und T&S Transport & Service GmbH, Alfa Laval GmbH, Deckma Hamburg GmbH, Germanischer Lloyd AG, Noske-Kaeser GmbH, Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) GmbH, Tedimex GmbH, Hamann Wassertechnik GmbH, Hydrotechnik Lübeck GmbH und DVZ-Services GmbH sowie die See-Berufsgenossenschaft, Wallenius Lines Germany GmbH, Blohm und Voss Industrietechnik GmbH, Umwelt- und Schiffstechnik, Hamburg Süd und die Bundesmarine. ☛

ten sechs Jahren durchschnittlich um 11,6 Prozent zulegte. Auf Platz fünf behauptete sich die koreanische Gruppe Hanjin/Senator mit 83 Schiffen und 288957 TEU bei einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 16,1 Prozent vor American President Line (APL) mit 75 Schiffen und 250018 TEU (+ 18,3 Prozent p.a.) unverändert auf Platz sechs und der chinesischen Cosco Container Lines mit 116 Schiffen bzw. 243 162 TEU (plus 4,7 Prozent p.a.). Es folgt die französische CMA CGM mit 118 Einheiten und 237 115 TEU sowie 18,5 Prozent Wachstum p.a. unverändert auf Platz acht.

Ihren Platz neun behaupten konnte auch die japanische Großreederei Nippon Yusen Kaisha (NYK) mit 89 Schiffen von zusammen 220 600 TEU (plus 4,7 Prozent p.a.) vor der CP Ships-Gruppe, die mit 88 Schiffen und 196 000 TEU vom elften auf den zehnten Platz vorrückte und mit 42,4 Prozent die höchste durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zu verzeichnen hatte. Zurückzuführen ist das in erster Linie auf bedeutende Reedereiübernahmen. CP Ships hat im vergangenen Jahr die japanische „K“ Line von ihrem bis dahin gehaltenen zehnten Platz verdrängt. Sie rangiert nunmehr mit 61 Schiffen und 186 805 TEU (plus 15,6 Prozent p.a.) auf Platz elf. Es folgt die ebenfalls japanische Mitsui OSK Lines (MOL), die sich mit ihren 58 Schiffen, 166 635 TEU und einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum von 5,5 Prozent um einen Platz in der Rangliste verbesserte.

Von Platz 16 auf Platz 13 aufgestiegen ist im vergangenen Jahr die israelische ZIM mit ihren 80 Schiffen und 166 611 TEU (plus 10,7 Prozent p.a.). Um einen Rang verbessern, nämlich von Platz 15 auf Platz 14, konnte sich auch die China Shipping Co. mit 85 Einheiten und 166 213 TEU. Es folgt die Orient Overseas Lines (OOCL), die von Platz 12 auf 15 zurückgefallen ist und 48 Schiffe mit zusammen 156 173 TEU-Stellplätzen kontrolliert (plus 11,6 Prozent p.a.). Von Platz 17 auf 16 verbessert hat sich Hapag-Lloyd mit 42 Schiffen und 152 937 TEU (plus 8,4 Prozent p.a.). Ebenfalls um einen Platz auf Rang 17 aufgestiegen ist die Yang Ming Line mit 47 Schiffen und 136 236 TEU (plus 5 Prozent p.a.) vor der von Platz 14 auf Platz 18 zurückgefallenen Hyundai Merchant Marine mit 34 Schiffen und 125 474 TEU (plus 3,5 Prozent p.a.) und der unverändert Platz 19 einnehmenden CSVA-Gruppe mit 49 Schiffen und 114 189 TEU-Stellplätzen (plus 18,9 Prozent p.a.).

Um eine Position, von 21 auf 20, verbessern konnte sich die Hamburg-Süd-Gruppe mit 55 Schiffen und 111 955 TEU (plus 22,5 Prozent p.a.) vor Pacific International Lines mit 87 Schiffen und 105 253 TEU (plus 16,8 Prozent p.a.). Von Platz 23 auf

Die größten Containerreedereien

Kapazitäten innerhalb von sechs Jahren verdoppelt

Wie die in Seehafen Verlag erscheinende Fachzeitschrift „THB Deutsche Schifffahrtszeitung“ berichtet, haben Recherchen der Firma BRS Alphaliner ergeben, dass sich die Gesamtkapazität der 25 weltweit größten Containerreedereien zwischen Januar 1997 und Januar 2003 verdoppelt hat. Sie ist danach in dem genannten Zeitraum jährlich im Durchschnitt um 12,3 Prozent auf nunmehr 2237 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 5 453 291 TEU gewachsen.

Größte der großen Containerreedereien ist nach wie vor die A.P.Möller-Tochter Maersk Sealand/Safmarine mit 335 Schiffen und einer Stellplatzkapazität von zusammen 845 614 TEU. Das durchschnittliche Wachstum seit 1997 wird mit 14,1 Prozent angegeben. Vom vierten auf den zweiten Platz vorgerückt ist im letzten Jahr die weiterhin auf deutlichem Expansionskurs be-

findliche Mediterranean Shipping Company (MSC) mit 195 Einheiten und zusammen 470 006 TEU, die in den letzten Jahren durchschnittlich um 26,6 Prozent p.a. zulegte. Die Anfang 1997 noch auf Platz neun rangierende Reederei italienischer Eigner, die mit Secondhand-Tonnage begann, weist damit das stärkste organische Wachstum auf, d.h., sie hat dieses ohne Übernahmen generiert.

Ihren dritten Platz in der Rangliste konnte die taiwanesishe Evergreen-Gruppe mit 145 Einheiten und 427 749 TEU bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 11,1 Prozent halten. Von Platz zwei auf Platz vier zurückgefallen ist dagegen innerhalb eines Jahres die britisch-niederländische Reederei P&O Nedlloyd, die am Stichtag 155 Schiffe mit zusammen 410 990 TEU disponierte und in den letz-