

SOS auf hoher See

Verantwortung von Finanzinstituten
im Schiffsfinanzierungsgeschäft

SOS auf hoher See

Verantwortung von Finanzinstituten im Schiffsfinanzierungsgeschäft

Autoren:
Tommy Piemonte & Stefanie Schreiber

Bei der Erstellung dieses Arbeitspapiers haben unterstützt:
Vincenz Aschenbrenner, Marvin Killat, Lutz Molkenbur & Christine Rimke

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Vorwort	04
1. Einführung und Zielsetzung	06
2. Methodik	09
3 Hintergrundwissen	13
3.1 Akteure und ihr Zusammenspiel in der Schiffsfinanzierung	13
3.2 Schiffsbeflaggung, Ausflaggung, Flags of Convenience	15
3.3 Wesentliche Akteure in der Regulierung der Schifffahrt	16
4. Nachhaltigkeitsrelevante Themen in der Schifffahrt	22
4.1 Umweltrisiken	22
4.1.1 Luftverschmutzung und Klimaschädigung	22
4.1.2 Wasserverschmutzung	27
4.1.3 Weitere Risiken für Umwelt und Biodiversität	32
4.2 Soziale Risiken	35
4.2.1 Arbeitsbedingungen	35
4.2.2 Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz	38
4.2.3 Weitere soziale Risikobereiche	41
4.3 Governance-Risiken	43
4.3.1 Anonymität bzw. Verschleierung der Eigentumsverhältnisse	44
4.3.2 Piraterie	45
4.3.3 Weitere Governance-Risiken	47
5. Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung	51
5.1 Business Case eines nachhaltigen Schiffsfinanzierungsgeschäfts für Finanzinstitute	52
5.2 Identifikation und Relevanz von ESG-Risiken im Schiffsfinanzierungsgeschäft	55
5.3 Nachhaltigkeitskriterien im Schiffsfinanzierungsgeschäft	61
5.4 Bewertung der bisherigen Nachhaltigkeitsbemühungen von Finanzinstituten	62
5.5 Best Practice Beispiele von Finanzinstituten	71
6. Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse	77
Abkürzungsverzeichnis	81
Anhang	82
Quellenverzeichnis	100
Kontakt	111
Disclaimer	112

Vorwort



Tommy Piemonte – Leiter imug Nachhaltiges Investment

Schaut man sich die Schifffahrtsbranche genauer an, wird schnell klar, dass es hier vielfältige Nachhaltigkeitsherausforderungen zu bewältigen gilt. Umso mehr überrascht es, dass zwar zu einzelnen dieser Nachhaltigkeitsaspekte eine mediale und zivilgesellschaftliche Berichterstattung existiert, jedoch eine umfängliche und systematische Betrachtung der vorhandenen Risiken aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance bislang kaum erfolgt. Ein möglicher Grund dafür liegt in der sehr komplexen und oft undurchsichtigen Eigner- und Verantwortungsstruktur in der Branche sowie der damit einhergehenden rechtlichen Verknüpfungen. Dies erschwert dann letzten Endes auch die Zuordnung der Verantwortlichkeiten für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten. In diesem Zusammenhang bringt eine im März 2016 auf dem Fernsehsender ARD ausgestrahlte Dokumentation¹ den, wie ich finde, passenden Begriff „Seebblind“ in die Diskussion ein – dieser Begriff drückt nicht nur aus wie schwer es ist als Außenstehender die Komplexität der Branchenstruktur zu durchdringen, sondern ebenfalls wie wenig öffentliche Aufmerksamkeit, im Vergleich zu anderen Branchen, auf dem Schifffahrtssektor liegt.

Als Nachhaltigkeitsratingagentur unterstützen wir mit unserer Arbeit Investoren dabei, komplexe Themen handhab- und einschätzbar zu machen. Dadurch ermöglichen wir Investoren, ihre Nachhaltigkeitsvorstellungen in Investitionsentscheidungen umzusetzen. Zugleich ist es uns mindestens genauso wichtig, den bewerteten Unternehmen Impulse zur Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsperformance zu geben und einen Beitrag zum Nachhaltigkeitsdiskurs zu leisten. Bei Unternehmen erreichen wir dies durch einen aktiven Dialog innerhalb des Ratingprozesses sowie Transparenz über das Ratingergebnis und das individuelle Abschneiden bei jedem bewerteten Kriterienelement. Gleichzeitig steuern wir unseren Beitrag zum Nachhaltigkeitsdiskurs innerhalb der bewerteten Branche in vielfältiger Weise und auf verschiedenen Ebenen bei. Ein Ansatz ist beispielsweise, dass bei Kriterienentwicklung und -weiterentwicklung ein intensiver Austausch mit Experten aus den Bereichen Politik, Wissenschaft, Nichtregierungsorganisationen, Investoren, bewerteten Unternehmen und weiteren Akteuren stattfindet. Dieser von uns geführte Dialog und die Rückspiegelung der darin aufkommenden Argumente an die unterschiedlichen Akteure setzen dort Impulse. Darüber hinaus ist es uns auf Grund

¹ „Seebblind – Der wahre Preis der Frachtschifffahrt“ Ausstrahlung 30.03.2016 auf ARD

dieser Vorgehensweise möglich solide, umfängliche, differenzierte und fordernde Nachhaltigkeitskriterien zu erarbeiten.

Demgemäß dienen die Ergebnisse dieses Arbeitspapiers als Basis für eine Weiterentwicklung der imug Nachhaltigkeitskriterien im Schiffsfinanzierungsgeschäft von Finanzinstituten. Parallel soll die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse mehr Transparenz und Aufmerksamkeit für das Thema schaffen und zu einer stärkeren Beschäftigung mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt auf Seiten der Finanzinstitute, der Investoren und den Akteuren des Schifffahrtssektors führen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen im Namen meines Teams des imug Nachhaltigen Investments eine interessante und impulsgebende Lektüre.

Beste Grüße



Tommy Piemonte

1. Einführung und Zielsetzung

Der Schifffahrtssektor rückt aus Nachhaltigkeitsperspektive immer stärker in das Blickfeld der Öffentlichkeit. Nicht nur Akteure aus der Politik und der Wissenschaft, sondern auch Medien und Nichtregierungsorganisationen (kurz: NGOs) sind damit beschäftigt, teilweise sehr öffentlichkeitswirksam, mehr Aufmerksamkeit für Nachhaltigkeitsaspekte in der Schifffahrt zu schaffen. Diese Entwicklung ist zu begrüßen, da bisher die Sensibilität für Nachhaltigkeitsanforderungen und Nachhaltigkeitsherausforderungen an die Schifffahrt in der öffentlichen Wahrnehmung nicht sehr präsent erschien. Umso wichtiger ist dieses verstärkte öffentliche Interesse, da der Schifffahrtssektor aus Nachhaltigkeitsperspektive Herausforderungen aus der gesamten Bandbreite von ESG-Faktoren (Environment, Social, Governance) ausgesetzt ist. Dementsprechend sind in der Schifffahrtsbranche nicht nur Themen des Umweltschutzes, wie die Emission von umweltunverträglichen Stoffen, zu beachten. Es gilt auch Herausforderungen bei sozialen Aspekten, wie beispielsweise die teilweise menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen in Abwrackwerften in Entwicklungs- und Schwellenländern, zu bewältigen. Darüber hinaus müssen auch Risiken aus Governance-Sicht, also bezogen auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und effektive Regulierung der Schifffahrt, thematisiert und bewältigt werden. Auch wenn einige in der Schifffahrt tätigen Akteure bereits Teilaspekte nachhaltigen Handelns in ihre Geschäftsentscheidungen einbeziehen, werden die in diesem Arbeitspapier dargestellten ESG-Risiken bisher noch nicht flächendeckend adressiert. Dabei erscheint eine ganzheitliche Betrachtung und Bewertung von ökologischen, sozialen und ethischen Unternehmensführungsaspekten der Schifffahrt auch aufgrund der Bedeutung für die globale Wirtschaft als unerlässlich.

Die Relevanz der Schifffahrt für den Welthandel erklärt sich durch die in der Vergangenheit zugenommene interkontinentale Verflechtung von Handelsströmen und Fertigungsprozessen, bei denen der Großteil der gehandelten Güter über den Seeweg transportiert wird. So beträgt der volumenmäßige Anteil der von Schiffen transportierten Waren 90 Prozent des gesamten Welthandels (ICS: 2016). Seit den Siebzigerjahren ist der Seehandel um durchschnittlich vier Prozent jährlich gewachsen (EPA: 2015). Inzwischen umfasst die Welthandelsflotte mehr als 55.000 Schiffe² (Department for Transport: 2013, S. 1). Die Weltschiffsflotte hat sogar eine Größe von über 100.000 Schiffen erreicht (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 12).

Die Finanzierung für den Aufbau dieser Flotte wurde und wird weiterhin zu einem großen Teil durch Finanzinstitute bereitgestellt. Somit sind Finanzinstitute als (einer) der Hauptfinanzierer der Schifffahrtsbranche aus ökonomischer Perspektive ein nicht wegzudenkender Akteur in der Schifffahrtsindustrie. Finanzinstituten kommt aufgrund dieser finanzierenden Tätigkeit für den Schifffahrtssektor auch aus Nachhaltigkeitsperspektive eine besondere Bedeutung zu. Denn durch die Integration oder die Abwesenheit von

² Bei dieser Aufstellung handelt es sich ausschließlich um Schiffe über 100 BRZ.

ESG-Kriterien bei der Kreditvergabe und während der Kreditlaufzeit nimmt das Finanzinstitut eine enorme Lenkungsfunktion für die Nachhaltigkeitsausrichtung des Sektors ein – und zwar vom Stadium der Bauplanung, hin zum Schiffsbau, über den Schiffsbetrieb bis hin zur Schiffsverschrottung.

Die beschriebene Verknüpfung von Finanzinstituten zur Schifffahrt sowie die tragende Rolle, die die Schifffahrt im Welthandel und aus Nachhaltigkeitsperspektive einnimmt, lässt dieses Thema in den Fokus von SRI (Socially Responsible Investment)-Investoren und damit auch in den Fokus der imug Beratungsgesellschaft mbH (imug) als Nachhaltigkeitsratingagentur rücken. Denn SRI-Investoren berücksichtigen in ihrer Kapitalanlage ESG-Aspekte und greifen hierfür auf Nachhaltigkeitsratings zurück, wie sie von imug erstellt werden. SRI-Investoren investieren in den Schifffahrtssektor unter anderem direkt bei Unternehmen der Schifffahrtsbranche zum Beispiel über Aktien, Direktbeteiligungen oder indirekt, über den Kauf von Bankanleihen zum Beispiel über Schiffspfandbriefe, die von Finanzinstituten zur Refinanzierung ihres eigenen Schiffsfinanzierungsgeschäfts begeben werden. Deshalb hat imug, das sich sowohl der Bedeutung der Bankanleihen für die Portfolio-Konstruktion der Investoren bewusst ist als auch die spezielle Nachhaltigkeitsverantwortung von Finanzinstituten berücksichtigt, bereits im Jahr 2007 ein dezidiertes Nachhaltigkeitsrating von Bankanleihen entwickelt.

Auf Basis des dargestellten Gedankengangs ist es Ziel dieses Arbeitspapiers in erster Linie einen Überblick zu geben:

- ▶ über die für die Schifffahrt relevanten ESG-Risiken und
- ▶ die aktuellen Bemühungen, die Möglichkeiten sowie die Motivation von Finanzinstituten diese Risiken in ihrem Schiffsfinanzierungsgeschäft zu berücksichtigen.

Die für imug dahinterliegenden zwei Beweggründe sind:

- ▶ Eine Grundlage zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskriterien von schiffsfinanzierenden Banken und deren zur Refinanzierung dienenden „Ship Mortgage Bonds“ zu schaffen sowie
- ▶ Finanzinstitute, Investoren und Experten aus dem Schifffahrtssektor bei der Diskussion zur Beachtung von ESG-Risiken in der Schifffahrt zu animieren und zu unterstützen.

Somit richtet sich dieses Arbeitspapier, neben der Grundsatzrecherche zur Gestaltung und der Überarbeitung der Ratingkriterien durch imug, auch an Akteure in der Schifffahrt und hierbei vor allem an Finanzinstitute, die im Schiffsfinanzierungsgeschäft tätig sind. Darüber hinaus soll SRI-Investoren, die sich eine direkte oder indirekte Investition in den Schifffahrtssektor vorstellen können, ein Überblick über das Thema ermöglicht werden.

Um einen umfassenden und differenzierten Einblick in das Thema zu erhalten, wurde – neben der Auswertung der Fachliteratur – eine Befragung der schiffsfinanzierenden Finanzinstitute und verschiedener Experten des Schifffahrtssektors sowie eine Analyse der bisherigen Nachhaltigkeitsbemühungen von Finanzinstituten durchgeführt. Im nachfolgenden Kapitel wird zur besseren Einordnung der Umfrage- und Analyseergebnisse die Vorgehensweise und Methodik der Befragung sowie der darauf aufbauenden Bewertung der Nachhaltigkeitsbemühungen der Finanzinstitute erläutert.

Das Arbeitspapier setzt sich dabei aus den Untersuchungsbausteinen der folgenden Seite zusammen.

Abbildung 01: Untersuchungsbausteine



Eigene Darstellung

2. Methodik

Bei der Ausarbeitung seiner Nachhaltigkeitskriterien verfolgt imug generell nicht nur die Maßgabe eine solide Informationsbasis zu schaffen, sondern auch ein besonderes Augenmerk auf eine differenzierte Betrachtung von Nachhaltigkeitsthemen zu haben. Hierfür ist es notwendig, die Argumentation von verschiedenen Stakeholder-Gruppen, die mit dem jeweiligen Nachhaltigkeitsthema in Berührung kommen, einzubeziehen. Dabei liegt es wohl in der Natur der Sache, dass die Standpunkte und dahinter liegenden Interessen von zum Beispiel auf das Thema spezialisierten NGOs von denen der bewerteten Unternehmen abweichen können.

Um sich dem Thema „Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung“³ zu nähern, wurden als Grundlage Positionspapiere und Studien von Verbänden, von NGOs, staatlichen und halbstaatlichen Organisationen und anderen Expertengruppen gesichtet. Zeitgleich zu dieser Literaturrecherche erfolgten erste Expertengespräche und ein fachlicher Austausch unter anderem mit den auf Nachhaltigkeit in der Schifffahrt spezialisierten NGOs und in der Schiffsfinanzierung tätigen Finanzinstituten. Die hier identifizierten „vermeintlichen“ ESG-Risiken sind anschließend in einem Fragebogen (Anhang 1) zusammengeführt worden. Dabei entsprechen diese ESG-Risiken an dieser Stelle noch nicht zwangsläufig den von imug als maßgeblich oder relevant angesehenen ESG-Aspekten für die Schiffsfinanzierung.

Der gestaltete Fragebogen zielt dabei darauf ab, ein besseres Verständnis zu erhalten über die Relevanz der aufgeführten ESG-Risiken in der Schifffahrt, über die Vollständigkeit der relevanten ESG-Risiken und über die Möglichkeit der Berücksichtigung dieser ESG-Risiken durch Finanzinstitute in der Schiffsfinanzierung. Zudem wird über den Fragebogen in Erfahrung gebracht, warum sich Finanzinstitute aus unternehmenseigenem Interesse mit ESG-Aspekten in der Schiffsfinanzierung beschäftigen sollten und ob eine Berücksichtigung bereits stattfindet.

³ Dabei bezieht sich diese Ausarbeitung nur auf Nachhaltigkeitsaspekte der Seeschifffahrt und nicht auf die Binnenschifffahrt. Der Grund liegt in der für den Welthandel höheren Relevanz der Seeschifffahrt, der im Vergleich relativ geringen Relevanz der Binnenschifffahrt aus übergeordneter Nachhaltigkeitsperspektive sowie der relativ geringen Bedeutung für die Refinanzierung über Schiffspfandbriefe. Es ist dennoch denkbar in einer Nachfolgestudie die Binnenschifffahrt mit zu berücksichtigen.



Eigene Darstellung

Der Fragebogen wurde an insgesamt 124 Personen aus 119 Finanzinstituten, NGOs und weiteren Expertengruppen per Email im November/Dezember 2014 versendet. Es durfte dabei lediglich ein Fragebogen pro Institution ausgefüllt werden, um einer Doppelung oder Verzerrung der Fragebogenergebnisse vorzubeugen.⁴

Um eine für das Thema aussagekräftige Grundgesamtheit an schiffsfinanzierenden Finanzinstituten für diese Untersuchung zu erhalten, sind insgesamt 56 Finanzinstitute angeschrieben und analysiert worden. Dabei wurde die Auswahl der Finanzinstitute wie folgt getroffen: Es wurden die 37 nach Kreditvolumen größten schiffsfinanzierenden Finanzinstitute gemäß dem „2013 Shipping Portfolio League Table“⁵ (siehe Anhang 2) und 19 zusätzliche Finanzinstitute, die im Schiffsfinanzierungsgeschäft tätig sind und sich im Ratinguniversum des imug Nachhaltigkeitsratings von Bankanleihen befinden, angeschrieben.

⁴ Das Vorgehen, mehrere Personen der gleichen Institution anzuschreiben erschien sinnvoll, um den für die Schiffsfinanzierung und Nachhaltigkeit verantwortlichen Ansprechpartner zu erreichen und damit die Wahrscheinlichkeit eines Fragebogenrücklaufs zu erhöhen. So wurden, soweit die Abteilungen vorhanden und Kontaktdaten erhältlich waren, bei den angeschriebenen Finanzinstituten sowohl die mit der Schiffsfinanzierung betraute Abteilung als auch die Nachhaltigkeitsmanagement-Abteilung angeschrieben. Andernfalls wurden die mit öffentlichen Anfragen betrauten Kontaktstellen des Finanzinstituts – zum Beispiel die Investor Relations oder die Presseabteilung – angeschrieben.

⁵ HSH Core und HSH Non Core werden in dieser Studie als ein Finanzinstitut gezählt.

Namentlich wurde folgenden Finanzinstituten der Fragebogen zugesandt und anschließend von imug bewertet:

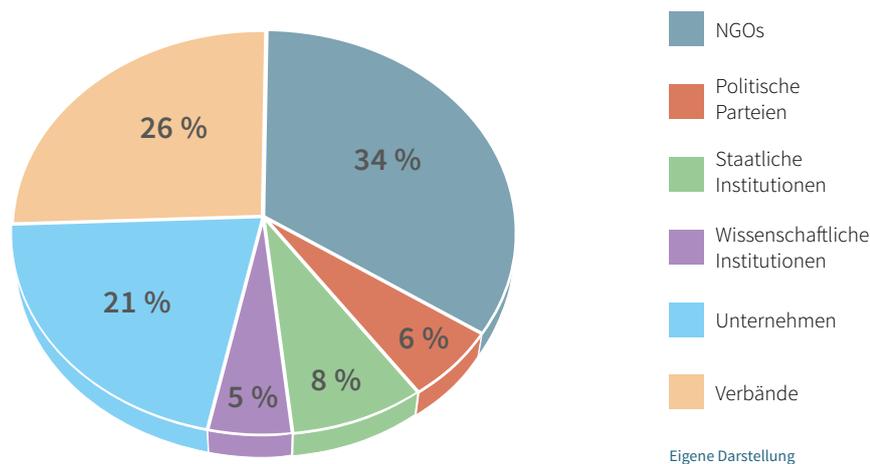
-
- ▶ ABN AMRO Bank N.V.
 - ▶ Alpha Bank A.E.
 - ▶ Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A
 - ▶ Banco Popolare Società Cooperativa S.p.A
 - ▶ Bank of America Corporation
 - ▶ Bank of China Limited
 - ▶ Belfius Bank N.V.
 - ▶ Joh. Berenberg
 - ▶ Gosler & Co. KG
 - ▶ BNP Paribas SA
 - ▶ Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg-Girozentrale
 - ▶ China Development Bank
 - ▶ Citigroup Inc.
 - ▶ Commerzbank AG
 - ▶ Commonwealth Bank of Australia Ltd.
 - ▶ Coöperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A. (Rabobank)
 - ▶ Crédit Agricole CIB
 - ▶ Crédit Industriel et Commercial
 - ▶ Credit Suisse Group AG
 - ▶ Danish Ship Finance A/S
 - ▶ Danske Bank A/S
 - ▶ DekaBank Deutsche Girozentrale
 - ▶ Deutsche Bank AG
 - ▶ DNB ASA
 - ▶ DVB Bank SE
 - ▶ Eksportfinans ASA
 - ▶ European Bank for Reconstruction and Development
 - ▶ European Investment Bank
 - ▶ Export-Import Bank of Korea
 - ▶ HSH Nordbank AG
 - ▶ Hypo Alpe-Adria Bank International AG
 - ▶ Industrial and Commercial Bank of China Limited
 - ▶ ING Group N.V.
 - ▶ Intesa Sanpaolo S.p.A.
 - ▶ KBC Bank N.V.
 - ▶ KfW IPEX-Bank GmbH
 - ▶ Korea Development Bank
 - ▶ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
 - ▶ Lloyds TSB Bank PLC
 - ▶ National Australia Bank Ltd.
 - ▶ National Bank of Greece
 - ▶ NIBC Bank N.V.
 - ▶ NORD/LB Norddeutsche Landesbank Girozentrale
 - ▶ Nordea Bank AB
 - ▶ Pohjola Bank PLC
 - ▶ M.M. Warburg & CO
 - ▶ Skandinaviska Enskilda Banken AB
 - ▶ Société Générale CIB
 - ▶ SpareBank 1 SR-Bank AS
 - ▶ Standard Chartered Bank
 - ▶ Sumitomo Mitsui Banking Corporation
 - ▶ Sumitomo Mitsui Trust Bank Limited
 - ▶ Swedbank AB
 - ▶ The Export-Import Bank of China
 - ▶ The Governor and Company of the Bank of Ireland
 - ▶ The Royal Bank of Scotland plc
 - ▶ Unicredit S.p.A.

Die neben den Finanzinstituten angeschriebenen Experten aus der Schifffahrtsbranche wurden auf Basis der Literatur- und Internetrecherche hinsichtlich ihrer Relevanz für das Thema identifiziert. Ihnen wurde der nahezu identische Fragebogen⁶ wie den Finanzinstituten zugesandt. Es wurden 21 NGOs (wie zum Beispiel Greenpeace), 4 große deutsche politische Parteien, 6 staatliche Institutionen, 3 wissenschaftliche Einrichtungen, 13 im Bereich der Schifffahrtsbranche tätige Unternehmen und 16 Verbände (wie zum Beispiel der Verband deutscher Pfandbriefbanken) angeschrieben.

⁶ Der Fragebogen wurde hier um die Punkte/Fragen, die für „Nicht-Finanzinstitute“ keine Relevanz haben oder nicht zutreffend sind, angepasst (siehe Anhang 1).

Abbildung 03:

Verteilung der angefragten Experten nach Organisationsart



Den Fragebogen haben insgesamt 7 Finanzinstitute (12,5 %) beantwortet und zurückgesandt. 10 Finanzinstitute (17,5 %) sind mit imug in Kontakt oder einen fachlichen Austausch getreten, haben jedoch den Fragebogen nicht bearbeitet zurückgesandt. Bei 39 Finanzinstituten (70 %) fand trotz mehrmaligem Nachfassen kein Fragebogenrücklauf statt. Bei den befragten Experten stellt sich der Fragebogenrücklauf wie folgt dar: 11 Institutionen (17 %) haben den Fragebogen bearbeitet zurückgesandt, 3 Institutionen (5 %) haben Kontakt aufgenommen und sind in einen fachlichen Austausch getreten, ohne aber den Fragebogen zu bearbeiten. Bei 49 Institutionen (78 %) erfolgte trotz Nachfassens kein Rücklauf.

In der Fragebogenauswertung werden die Antworten der Experten ohne Berücksichtigung der „Gruppenzugehörigkeit“ gleich gewichtet und zusammengefasst. Dieses Vorgehen wird dadurch gerechtfertigt, dass daraus keine Reduzierung der Anzahl der auswertbaren Fragebögen resultiert. Die Ergebnisse der Fragebogenauswertung wurden den Finanzinstituten, die am Fragebogenprozess teilgenommen haben, im Rahmen eines Benchmarkvergleichs zur Verfügung gestellt.

Auf Basis der Fragebogenauswertung, der vorausgegangenen Literaturrecherche und den Expertengesprächen sowie der Sichtung der vertraulich übermittelten und öffentlich zugänglichen Informationen von Finanzinstituten zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung wurde von imug ein vorläufiges Kriterienet und eine Ratingmethodik⁷ zur Bewertung der Nachhaltigkeitsbemühungen von Finanzinstituten entwickelt. Daran anschließend wurde das Kriterienet und die Ratingmethodik mit ausgewählten Experten und Finanzinstituten diskutiert, weiterentwickelt und finalisiert (siehe Kapitel 5.3). Auf dieser Basis erfolgte dann die Bewertung⁸ der Nachhaltigkeitsbemühungen im Schiffsfinanzierungsgeschäft der zuvor genannten 56 Finanzinstitute. Die Bewertungsergebnisse werden in aggregierter Form dargestellt (siehe Kapitel 5.4) und Best Practice Beispiele herausgearbeitet (siehe Kapitel 5.5). Diese sollen die praktische Umsetzung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung veranschaulichen und Finanzinstitute, die ihre Bemühungen in diesem Themenbereich ausbauen wollen, eine Orientierung geben.

⁷ Die Ratingmethodik ist vertraulich. Sie wird aber mit den bewerteten Finanzinstituten diskutiert und liegt ihnen in größten Teilen vor.

⁸ Im Rahmen des Bewertungsprozesses sind auch interne Dokumente, die die Finanzinstitute imug vertraulich zur Verfügung gestellt haben, berücksichtigt worden.

3. Hintergrundwissen

3.1 Akteure und ihr Zusammenspiel in der Schiffsfinanzierung

In diesem Kapitel sollen überblicksartig einige grundlegende Zusammenhänge zwischen Investor, schiffsfinanzierendem Finanzinstitut und den Akteuren, die für den Bau und Betrieb eines Schiffes maßgeblich sind, skizziert werden. Diese Ausführungen sind nicht erschöpfend, zeigen aber die für dieses Arbeitspapier notwendigen Hintergrundinformationen auf.

Vereinfacht beschrieben erhält die Reederei bzw. der Initiator des Schiffbaus („Eigentümer“) von einem Finanzinstitut ein Darlehen für den Schiffsbau. Dabei wird zwischen zwei wesentlichen Phasen der Finanzierung unterschieden (Brauckmann & Heitzer: 2010): der Bauzeitfinanzierung und der Endfinanzierung.

- ▶ Die Bauzeitfinanzierung stellt während der Bauphase des Schiffes die Zahlungsverpflichtungen zwischen Initiator/Eigner und Werft sicher. Die aus den gewährten Darlehen resultierenden Forderungen der Bank können schon während der Bauphase durch eine Hypothek auf das Schiffbauwerk oder Sicherungsgarantien besichert werden.
- ▶ Die Endfinanzierung dagegen erstreckt sich über den Zeitraum ab Ablieferung des fertiggestellten Schiffes an den Reeder, bis zur vollständigen Tilgung des durch den Reeder aufgenommenen Fremdkapitals/Darlehens. Die Bedienung der Tilgungs- und Zinszahlungen dieser Endfinanzierung erfolgt dabei in der Regel über die Charterraten bzw. Transportraten, das heißt über den Betrieb des Schiffes.

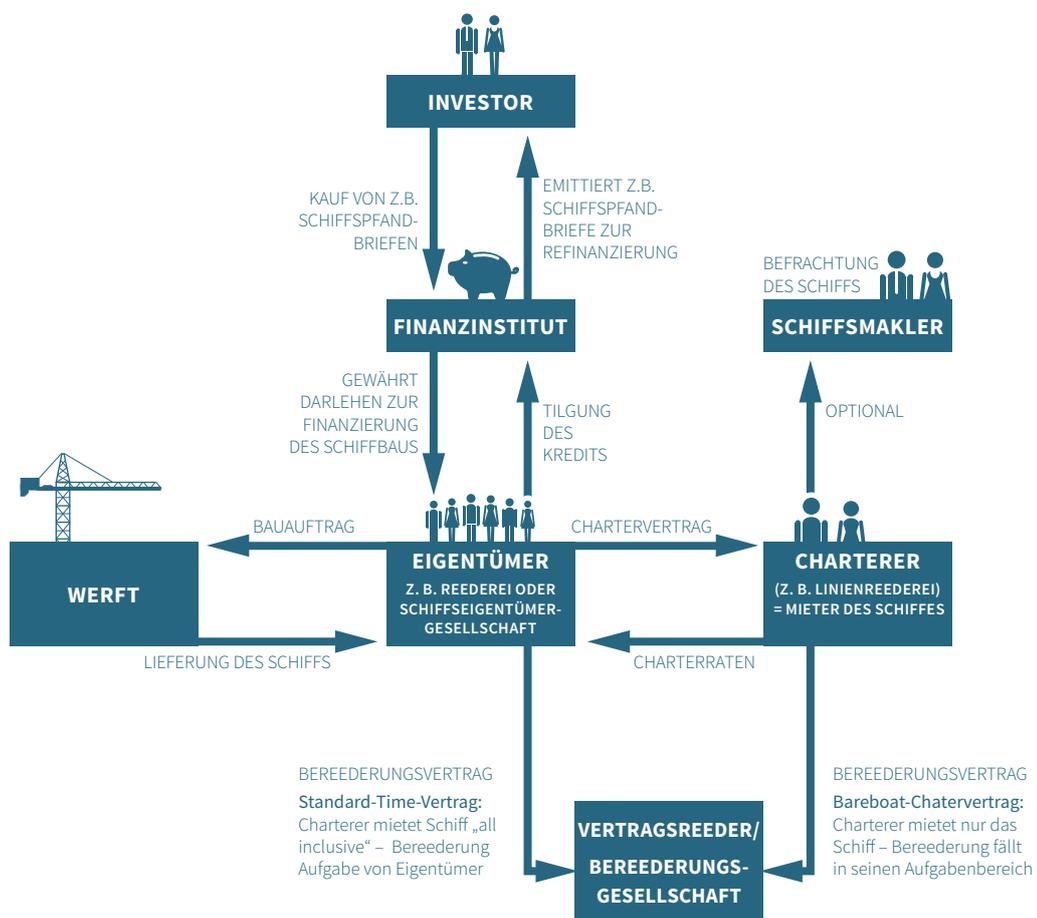
Obwohl es sich um zwei voneinander getrennte Finanzierungsphasen handelt, ist der Übergang von der einen in die andere Phase in der Praxis fließend. Denn die Rückführung des erhaltenen Darlehens aus der Bauzeitfinanzierung erfolgt in der Regel aus der Endfinanzierung heraus. Deshalb ist einem Finanzinstitut, das einen Kunden/Reeder im Rahmen einer Bauzeitfinanzierung begleitet, normalerweise die Endfinanzierung, bereits vor der Auftragsvergabe des Reeders an die Werft, bekannt. Meistens werden beide Finanzierungsphasen durch ein und dasselbe Finanzinstitut bereitgestellt, aber es können auch verschiedene Finanzinstitute beteiligt sein.

Die in den Bau und Betrieb eines Handelsschiffes⁹ involvierten Akteure können sich von Fall zu Fall unterscheiden. Abhängig davon ist, ob die Reederei bzw. der Initiator des Schiffbaus („Eigentümer“) nur als Trampreederei („Vermieter“) auftritt, ob die Bereederung, die technische und kaufmännische Betriebsführung einem Dienstleister/Schiffsmanager übertragen wird und ob der Charterer („Mieter“) weiterführend einen Schiffsmakler beauftragt, der die Befrachtung übernimmt.

⁹ Hierbei zählen innerhalb der Betrachtung dieses Arbeitspapiers auch Fischfangschiffe.

Kapitalmarktinvestoren können sich über verschiedene Wege im Schiffahrtssektor beteiligen zum Beispiel über geschlossene Investmentfonds oder über Aktien von Unternehmen, die in der Schiffahrtsbranche tätig sind. Aber über den Kauf von Ship Mortgage Covered Bonds, zum Beispiel von Schiffspfandbriefen, steht ein Kapitalmarktinvestor mit der zuvor beschriebenen Schiffsfinanzierung in Verbindung. Denn bei Schiffspfandbriefen handelt es sich um besicherte Bankanleihen, die im eigentlichen Sinne zur Refinanzierung des Schiffsfinanzierungsgeschäfts des jeweiligen Finanzinstituts dienen. Dabei wird der Schiffspfandbrief hauptsächlich mit durch Hypotheken auf Schiffe und Schiffsbauwerken gesicherten Darlehensforderungen gedeckt. Diese genannten Deckungswerte dienen dem Investor als zusätzliche Sicherheit seiner Investitionsansprüche.

Abbildung 04:
Vereinfachter Überblick über wesentliche Akteure
in der Schiffsfinanzierung



! Die Bereederung muss nicht zwingend einem Dritten übertragen werden, übernehmen die Charterreederei bzw. Eigentümer dies selbst, fallen ihnen die Aufgaben, je nach Chartervertrag selbst zu.

- ▶ Vertragsabschlüsse hinsichtlich des Einsatzes des Schiffes
- ▶ Personalangelegenheiten wie die Einstellung des Kapitäns und der Schiffsoffiziere
- ▶ Erhaltung des Schiffes
- ▶ Ausrüstung und Verproviantisierung
- ▶ Führung der Bücher sowie die Rechnungslegung

Eigene Darstellung

3.2 Schiffsbeflaggung, Ausflaggung, Flags of Convenience

Ein Handelsschiff ist dazu verpflichtet, eine Flagge zu führen, die die Zugehörigkeit zu einem souveränen Staat ausweist. Dies geschieht durch eine Eintragung des Schiffes in einem Schiffsregister des entsprechenden Staates. Ursprünglich war es üblich, dass ein Schiff in eben dem Staat registriert wurde, in dem der Schiffseigner lebte und von wo aus er den Schiffsbetrieb wirtschaftlich organisierte. Inzwischen trifft dies allerdings für den Großteil der Welthandelsflotte nicht mehr zu. In den meisten Fällen sind die Schiffe in einem anderen Staat registriert, als der, von dem aus sie verwaltet werden.¹⁰ Diesen Sachverhalt bezeichnet man als Ausflaggung des Schiffes¹¹ (Gerstenberger, Welke: 2005, S. 226 ff.). Zur Registrierung eines Schiffes außerhalb des Herkunftslandes, wird das Schiff in einem so genannten offenen Register in dem ausgewählten Staat eingetragen. Im Gegensatz zu den Erstregistern stellen die offenen Register nicht die Anforderung, dass der Reeder oder der Ausrüster, der das Schiff registriert, ein Staatsangehöriger dieses Landes ist (European Parliament: 1999).

Mit dem Wechsel der Nationalflagge wird das Schiff unter die rechtliche Verantwortung des Registerlandes gestellt (UN: 1982, S. 26). Gesetze des Landes, in welchem das Management des Schiffes durchgeführt wird, finden so innerhalb des Schiffsbetriebes keine Anwendung mehr. Auf dieser Grundlage können einige offene Schiffsregister gegenüber den Heimatregisterländern dem Schiffsmanagement verschiedene Vorteile bieten: Beispielsweise wird der Schiffsbetrieb nur sehr gering besteuert oder es werden weitaus niedrigere Mindestlöhne für Seefahrer vorgeschrieben. Damit kann der Reeder durch eine Ausflaggung erhebliche Kostensenkungen erzielen (FIS: 2003). Im Fall einiger Registerländer wird außerdem von einigen Stakeholder-Gruppen des maritimen Sektors kritisiert (siehe Kapitel 4), dass diese Länder keine konsequente Durchsetzung von staatlichen und überstaatlichen Standards, Richtlinien und Gesetzen an Bord der Schiffe garantieren können. Als Grund hierfür wird angeführt, dass diese Staaten nicht den Willen, die Macht oder den Verwaltungsapparat besitzen, eine effektive Kontrolle durchzusetzen. Dadurch könnte für den Schiffsbetreiber der Anreiz entstehen, umweltbezogene, soziale und technische Mindeststandards oder sonstige gesetzliche Anforderungen im Schiffsbetrieb zu unterlaufen (ITF, 4: 2015; Gerstenberger, Welke: 2005, S. 236 ff.; Ver.di: 2008). Laut der International Transport Workers' Federation (ITF), einem Gewerkschaftsdachverband, der sich auch für die rechtlichen Belange von Seefahrern einsetzt, sind die Hauptgründe für eine Ausflaggung oft nur das Ziel der Lohnkostenoptimierung, der niedrigen Besteuerung und weniger zu beachtender Vorschriften (ITF, 1: 2015).

Vor diesem Hintergrund werden gewisse „Nationalflaggen“ offener Register oft auch als sogenannte „Flag of Convenience“ (FoC) oder im deutschen Sprachgebrauch als „Billigflagge“ bezeichnet. Es gibt allerdings keine allgemeingültige oder offizielle Definition des FoC-Begriffes bzw. eine Beschreibung, was ein Registerland als „convenient“ charakterisiert.

¹⁰ Nach Herkunft der Eigner haben Griechenland, Japan und Deutschland die größten Flotten, mit insgesamt mehr als einem Drittel Anteil an der Welthandelsflotte. Setzt man allerdings die nationalen Registereinträge als Bemessungsgrundlage an, haben Panama, Liberia und die Marshall Inseln die größten Flotten weltweit (CIA: 2010) (Anhang 3). Mittlerweile sind mehr als 75 Prozent der Handelsschiffe in einem offenen Register (siehe Begriffserklärung im Text) eingetragen.

¹¹ Gesetzlich ermöglicht wird das Ausflaggen zum Beispiel in Deutschland auf Grundlage des § 7 Flaggenrechtsgesetzes. Hier wird geregelt, dass dem Reeder oder dem Ausrüster des Schiffes das Recht zusteht, sein Schiff für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren unter einer anderen Flagge als der deutschen Flagge zu registrieren. Diese zeitliche Befristung kann aber umgangen werden, da der Antrag auf Ausflaggung beliebig oft hintereinander gestellt werden darf (Deutsche Flagge, 1: 2015).

Das „Rochdale-Committee“¹² definiert Billigflaggen unter anderem über folgende Charakteristika¹³ (Kwasniewski & Wagner: 1975): So ist beispielsweise der Prozess der Schiffsregistrierung unkompliziert und auch eine Austragung aus dem Register erfolgt ohne größeren Aufwand. Das Registerland sieht zudem keine oder nur eine geringe Besteuerung¹⁴ des durch den Schiffsbetrieb generierten Einkommens vor. Darüber hinaus kann das Schiff ohne Vorgaben mit ausländischen Seeleuten bemannt werden. Ein weiterer Aspekt ist, dass diese FoCs aus der Perspektive ihrer wirtschaftlichen Handelsströme selbst keinen Bedarf an der registrierten Gesamttonnage haben.

Die ITF führt im Zusammenhang mit Ausflaggungen im allgemeinen und FoCs im besonderen an, dass in den meisten Fällen keine „echte Verbindung“¹⁵ im Sinne des UN-Seerechtsübereinkommens zwischen dem Eigentümer des Schiffes und dem Registerland besteht. Dieser Umstand erschwert die Transparenz und Kontrolle der Reeder durch zivilgesellschaftliche Vertreter, Gewerkschaften oder Branchenakteure. Ebenfalls kritisiert die ITF, dass FoCs auch dadurch zu identifizieren sind, dass wichtige internationale Konventionen nicht durch das Registerland ratifiziert oder im ausreichenden Maße umgesetzt werden (ITF, 1: 2015).

3.3 Wesentliche Akteure in der Regulierung der Schifffahrt

Schiffe sind in nationalen und internationalen Gewässern unterwegs, fahren unter verschiedenen Flaggen und besitzen meist eine aus unterschiedlichen Nationalitäten zusammengestellte Crew. Dies bedeutet, dass im Schifffahrtssektor sowohl nationale Bestimmungen, als auch internationale und weitere übergeordnete Regulierungen zum Tragen kommen. Aufgrund dieses internationalen Charakters des Seeverkehrs ist es schwierig zu erkennen, welche Bestimmungen wann und wo zur Anwendung kommen. Denn neben den nationalen regulatorischen Anforderungen der einzelnen Registerländer an die Schiffe und den Schiffsbetrieb, existieren internationale Konventionen und Richtlinien, die anerkannte Mindeststandards im internationalen Seeverkehr regeln. Dabei zielen diese Konventionen unter anderem darauf ab, den Schifffahrtssektor sicherer, umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten. Zu den dahinter stehenden internationalen Organisationen zählen beispielsweise die International Maritime Organization (IMO) oder die International Labour Organization (ILO).

„Schifffahrt kann nur funktionieren, wenn das Transportmittel Schiff auch internationalen Regelungen unterworfen ist, die dann von den Nationalstaaten auch anerkannt werden.“

Verband Deutscher Pfandbriefbanken

¹² Rochdale-Committee – Committee of inquiry into shipping, London 1970

¹³ Aufzählung in verkürzter Form dargestellt.

¹⁴ So werden oft nur eine Registergebühr und eine nach der Tonnage bemessene jährliche Lizenzgebühr erhoben.

¹⁵ Artikel 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen besagt: „(...) Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen.“

Diese auf den ersten Blick bestehende Komplexität in den regulatorischen Rahmenbedingungen wird dadurch verstärkt, dass unterschiedliche Akteure für die Kontrolle und Durchsetzung der Einhaltung dieser Bestimmungen zuständig sind. So finden etwa Inspektionen durch Klassifizierungsgesellschaften, Gewerkschaften oder die an den sogenannten Hafenstaatenkontrollen (siehe weiter unten im Text) beteiligten Organisationen statt, die beispielsweise internationale Vorschriften zur Schiffssicherheit, zum Meeresschutz und zu den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten überprüfen.

Im Folgenden werden die für die Ausführungen dieses Arbeitspapiers wesentlichen Akteure in der Regulierung der Schifffahrt kurz dargestellt.

Flaggenstaaten

Als Flaggenstaat bezeichnet man ein Land, das ein Schiffsregister führt, in dem Schiffe eingetragen werden bzw. unter dessen Flagge ein Schiff fährt. Flaggenstaaten regeln den gesetzlichen Rahmen für die Schiffe in ihrem Register. Das bedeutet, dass die Gesetze des Flaggenstaates über das herrschende Recht an Bord eines Schiffes bestimmen. So steht etwa das Führen der deutschen Flagge im Zusammenhang mit der Berücksichtigung des deutschen Grundgesetzes und des Seemannsgesetzes, das Regelungen zu Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten beinhaltet (ver.di/ITF, 1: 2015).

Nach einer Ratifizierung internationaler Konventionen etc. müssen Flaggenstaaten diese in nationales Recht umsetzen, um sie dann auf die registrierten Schiffe anzuwenden. Darüber hinaus trägt der Flaggenstaat die Verantwortung dafür, dass die Einhaltung dieser internationalen Konventionen an Bord seiner flaggenführenden Schiffe kontrolliert und durchgesetzt wird. „Allerdings ist die Qualität und Intensität der Überprüfungen durch die einzelnen Staaten sehr unterschiedlich“ (Deutsche Flagge, 1: 2015).

International Maritime Organization (IMO)

Die IMO ist eine Unterorganisation der Vereinten Nationen (UN) und besteht aus 171 Mitgliedsstaaten und drei „Associate Members“¹⁶. Die Hauptaufgabe der IMO liegt darin, allgemein gültige Rahmenbedingungen für die Schifffahrt zu entwickeln, die unter anderem die maritime Sicherheit, die Schiffssicherheit sowie den Umwelt- und Meeresschutz regeln. Die von der IMO erarbeiteten Konventionen wurden auch in Anlehnung und auf Grundlage des internationalen Seerechtsübereinkommens (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) erstellt, die das Fundament für das internationale Recht auf See darstellt (IMO, 1: 2014).

Die IMO hat mehr als 50 Konventionen und 1.000 Kodizes und Empfehlungen erarbeitet. Allerdings tritt eine Konvention erst in Kraft, wenn sie von einer festgelegten Anzahl von Mitgliedsstaaten ratifiziert wurde, die gleichzeitig in Summe einen ebenfalls festgesetzten Prozentsatz der Welthandelstonnage repräsentieren. Sobald diese zwei Bedingungen erfüllt sind, wird die Konvention bindend für die Mitgliedsstaaten, die diese ratifiziert haben. Die Staaten sind dann für die Umsetzung in nationales Recht und die Anwendung für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe zuständig (IMO, 1: 2015). Diese Umstände erschweren es, von einer Konvention klare Rückschlüsse auf die weltweite Gültigkeit und Einhaltung der darin verankerten Standards zu ziehen.

Bedeutende Konventionen, welche gleichzeitig durch die Menge an Ratifikationen einen sehr großen Anwendungsbereich haben, sind die „International Convention for the Prevention of Pollution from Ships“ (MARPOL), welche ein weltweit geltendes Überein-

¹⁶ Associate Members: Färöer Inseln, Hongkong und Macao (IMO, 1: 2015)

kommen zum Schutz der Meeresumwelt darstellt, die „International Convention for the Safety of Life at Seas“ (SOLAS), welche im Wesentlichen die Sicherheitsregelungen und technische Mindestausstattung von Schiffen thematisiert und die „International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers“ (STCW), welche Mindeststandards für die Ausbildung der Seefahrer festlegt (IMO, 1: 2015).

International Labour Organization (ILO)

Die ILO ist wie die IMO ebenfalls eine Unterorganisation der Vereinten Nationen. Dabei hat die ILO zum Ziel soziale Gerechtigkeit sowie Menschen- und Arbeitsrechte zu befördern, indem sie sich für die Formulierung und Durchsetzung internationaler Arbeits- und Sozialnormen, insbesondere der Kernarbeitsnormen, verantwortlich sieht. Im Bezug auf den Schifffahrtssektor ist sie vor allem durch die Erarbeitung der Maritime Labour Convention (MLC) im Jahre 2006 von Bedeutung. Diese Konvention ist durch die Ratifizierung von mehr als 30 Mitgliedsstaaten, die mehr als 33 Prozent der Welthandels-tonnage auf sich vereinen, seit dem Jahr 2012 in Kraft. In der MLC werden unter anderem Mindeststandards für die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie der Gesundheit und dem Arbeitsschutz von Seefahrern an Bord geregelt. Auch für diese Konvention gilt, dass sie nur bei Staaten Anwendung findet, die sie ratifiziert haben (ILO: 2006).

Küstenstaaten

Der Begriff Küstenstaat bezeichnet ein Land, das innerhalb seiner Landesgrenzen Zugang zum Meer hat. Gemäß dem Seerechtsübereinkommen UNCLOS stehen diesen Staaten Rechte zu, die den regulatorischen Rahmen der internationalen Schifffahrt zusätzlich definieren. So hat der Küstenstaat nicht nur das Recht zu intervenieren, wenn die Durchfahrt eines Schiffes innerhalb seiner Gewässer als nicht friedlich¹⁷ eingestuft wird, sondern er kann in diesem Zusammenhang auch Vorschriften und Gesetze erlassen. Hierbei ist es einem Küstenstaat nach Artikel 21 der UNCLOS gestattet, Regelungen aufzustellen, die beispielsweise die Sicherheit der Schifffahrt, den Schutz der Umwelt¹⁸ und die Erhaltung der „lebenden Ressourcen des Meeres“ sowie die Einhaltung der Fischereigesetze¹⁹ gewährleisten. Zudem kann der Küstenstaat nach Artikel 22 der UNCLOS Vorschriften und Gesetze im Hinblick auf die Routen, die fremde Schiffe innerhalb der ihm zugehörigen Gewässer zu befahren haben, erlassen (UN: 1982).

Die UNCLOS regelt seit 1982 die Verantwortlichkeiten zwischen Küsten- und Flaggenstaaten²⁰. Darin ist auch beschrieben, dass Schiffe unabhängig ihrer Flagge, beim Anlaufen eines Hafens die jeweiligen Bestimmungen und internationalen Konventionen erfüllen müssen, welche innerhalb des Küstenstaates Gültigkeit haben (siehe Hafenstaatenkontrollen).

¹⁷ Gemäß UNCLOS Artikel 19 ist eine Durchfahrt dann nicht friedlich, wenn sie den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates beeinträchtigt.

¹⁸ UNCLOS Artikel 21 regelt des Weiteren: Küstenstaaten haben das Recht innerhalb ihres Küstenmeeres Gesetze zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung zu erlassen – sie dürfen aber keinen Einfluss in Bezug auf die Situation (Bemannung, Ausrüstung etc.) an Bord fremder Schiffe nehmen.

¹⁹ UNCLOS Artikel 61 regelt des Weiteren: Der Küstenstaat kann eine zulässige Fangmenge in seinen Gewässern verordnen.

²⁰ UNCLOS Artikel 217 und 218

Wichtige Akteure bei der Kontrolle und Durchsetzung

Die aufgestellten gesetzlichen Bestimmungen und internationalen Konventionen durch die unterschiedlichen Rahmenwerke und Rahmengerber – wie beispielsweise die UNCLOS, die IMO, die ILO oder die Flaggen- und Küstenstaaten – sind wie zuvor beschrieben in ihrer Anwendbarkeit, Reichweite und Ausprägung unterschiedlich. Damit die Einhaltung dieser Vorschriften, Normen und Regelungen durch die Schiffe bzw. Schiffsbetreiber und -eigner gewährleistet werden kann, bedarf es einer Kontrolle und der Möglichkeit der Durchsetzung oder Sanktionierung bei Verstößen. In diesem Zusammenhang wird nachfolgend auf einige Akteure eingegangen, die einen wesentlichen Beitrag bei der Überprüfung und Erwirkung der Einhaltung dieser Vorschriften und Standards leisten. Dabei handelt es sich sowohl um staatliche bzw. multinational legitimierte Organisationen im Rahmen von Memoranda of Understanding on Port State Control (MoU) als auch um privatwirtschaftliche Unternehmen wie zum Beispiel Klassifikationsgesellschaften, die als Gutachter unter anderem die Seetüchtigkeit der Schiffe überprüfen und zertifizieren oder aber auch um Gewerkschaften, wie die ITF, die etwa für die Arbeitnehmerrechte von Hafenbeschäftigten und Seefahrern eintritt.

Hafenstaatenkontrollen und Memorandum of Understanding on Port State Control

Den Grundstein der sogenannten Hafenstaatenkontrollen haben 1982 14 europäische Staaten durch die Vereinbarung des „Memorandum of Understanding on Port State Control“ (Paris MoU) gelegt²¹. Neben der Paris MoU gibt es noch weitere acht multinationale Vereinbarungen zur Hafenstaatenkontrolle²² (Bureau Veritas - Marine Division: 2009). Inhalt dieser Vereinbarungen ist es, dass die beteiligten Staaten in ihren Häfen, ankommende Schiffe, die unter ausländischer Flagge fahren, unangekündigt und nach einheitlichen Kontrollstandards auf die Einhaltung von internationalen Vorschriften hin überprüfen. Dabei werden nicht nur Aspekte der Schiffssicherheit kontrolliert, sondern auch auf die Einhaltung des Meeres- und Umweltschutzes und auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute geachtet. Maßgeblich für die Überprüfungen sind hierbei nicht etwa die vom Flaggenstaat des Schiffes ratifizierten Konventionen, sondern die vom Hafenstaat anerkannten Konventionen. Damit ist es also im Rahmen der Hafenstaatenkontrollen möglich auch Schiffe auf die Einhaltung der Richtlinien zu überprüfen, die unter der Flagge eines Landes fahren, welches die Konvention nicht ratifiziert hat.

Schiffe, bei denen Verstöße festgestellt werden, müssen diese beheben. Ein schwerwiegender Verstoß kann dabei auch eine sogenannte „Detention“ – ein Verbot des Auslaufens – zur Folge haben. Anhand der Anzahl der festgestellten Mängel und verhängten Detentions wird die Performance einzelner Schiffe, der dahinter stehenden Reederei, die des zugehörigen Flaggenstaates und der als Gutachter involvierten Klassifikationsgesellschaft bewertet. Diese Ergebnisse werden in einer international verfügbaren Datenbank vermerkt und haben einen Einfluss auf die Häufigkeit und Intensität zukünftiger Kontrollen. Dabei richten sich die Auswahl der zu kontrollierenden Schiffe und das zeitliche Intervall bei dem ein Schiff einer erneuten Besichtigung unterzogen wird nach den jeweiligen Risikofaktoren eines Schiffes. Bei der Paris MoU zählen zu diesen Faktoren (Deutsche Flagge, 2: 2015): Alter und Typ des Schiffes, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, frühere Festhaltungen (Verbot des Auslaufens), Anzahl der Mängel und die

²¹ In der Paris MoU sind aktuell 27 Staaten beteiligt (Paris MoU, 1: 2015).

²² Die größten hierbei agierenden Organisationen sind das Paris MoU und das Tokyo MoU (Paris MoU, 2: 2015; Tokyo MoU: 2015). Neben den multinationalen Vereinbarungen der Hafenstaatenkontrollen gibt es noch die U.S. Coast Guard, die als rein nationale Organisation in den Vereinigten Staaten tätig ist (Bureau Veritas - Marine Division: 2009).

Leistung der Reederei (Betreiber).

Das Abschneiden der Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften bei den Hafenstaatenkontrollen führt im Ergebnis zu einem Ranking dieser beiden. Bei Flaggenstaaten gibt es dabei drei Kategorien bzw. Ranglisten (Paris MoU, 2: 2015): Wird festgestellt, dass sich Verstöße überdurchschnittlich häufig auf Schiffen unter einer bestimmten Flagge finden lassen, wird der entsprechende Flaggenstaat auf einer „Black List“ vermerkt. Sollten demgegenüber die Hafenstaatenkontrollen zu keinen oder nur wenigen Beanstandungen führen, erhält die Flagge eine Platzierung auf der „White List“. Im Rahmen der Ab- oder Aufstufung zwischen den beiden Listen bzw. für nur durchschnittliches Abschneiden eines Flaggenstaates wird zusätzlich noch eine „Grey List“ geführt.

Alleine im Rahmen des Pariser MoU werden jedes Jahr etwa 18.000 Kontrollen an Bord von fremden²³ Schiffen durchgeführt (Paris MoU, 2: 2015). Bei den in deutschen Häfen im Jahr 2015 kontrollierten 1.300 Schiffe wurden bei deutlich mehr als der Hälfte Mängel festgestellt, wovon 39 Schiffe ein Auslaufverbot erhielten. Nach Angaben der deutschen Flaggenstaatverwaltung nimmt die Anzahl der festgestellten Verstöße zu. Als Ursache dafür wird gesehen, dass bedingt durch das derzeit „(...) schwierige wirtschaftliche Umfeld der Seeschifffahrt (...) nicht immer genügend in Sicherheit, Wartung und Ausbildung investiert wird“ (Deutsche Flagge, 3: 2015).



Thorben Wengert / pixelio.de

Klassifikationsgesellschaften

Grundsätzlich ist der Betreiber eines Schiffes für die Sicherheit des Schiffes bzw. die Seetüchtigkeit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord und für den Umwelt- und Meeresschutz verantwortlich. Jedoch fällt für die Kontrolle und Durchsetzung dieser Aspekte wie zuvor beschrieben nicht nur den Flaggen- und Hafenstaaten, sondern auch der vom Reeder gewählten Klassifikationsgesellschaft eine wichtige Rolle zu (BG Verkehr: 2014). Die Klassifikationsgesellschaften sind privatwirtschaftliche Unternehmen, die als technische Gutachter im Auftrag der Reederei tätig sind. Dabei entwerfen sie Richtlinien für den Bau und die Instandhaltung von Schiffen und überprüfen diese. Der Erfüllungsgrad dieser aufgestellten Kriterien wird dann von der Klassifikationsgesellschaft als sogenannte „Klasse“ zertifiziert, die Auskunft über die Seetüchtigkeit eines Schiffes gibt (Goldrein et al.: 2013, S. 83).

²³ Als fremd gegenüber dem Küstenstaat wird ein Schiff bezeichnet, das nicht im Erstregister des entsprechenden Staates registriert ist.

Darüber hinaus werden Klassifikationsgesellschaften von Flaggenstaaten auch mit der Überwachung der Einhaltung internationaler technischer Sicherheitsvorschriften von Schiffen betraut. Dabei können der Umfang der Aufgabenübertragung und die Auswahl der Klassifikationsgesellschaft in den Flaggenstaaten unterschiedlich sein. Die Auswahl fällt oftmals auf eine der zehn renommiertesten Klassifikationsgesellschaften, die in der International Association of Classification Societies (IACS)²⁴ organisiert sind (Deutsche Flagge, 4: 2015). Zusätzlich zu den der IACS zugehörigen Gesellschaften gibt es noch etwa 30 weitere Klassifikationsgesellschaften (Groß: 2011, S. 133).

International Transport Workers' Federation

Die International Transport Workers' Federation (ITF) ist ein internationaler Gewerkschaftsdachverband, der etwa 700 Gewerkschaften der Verkehrswirtschaft in sich vereint. Dadurch vertritt die ITF die Interessen von mehr als 4,5 Millionen Gewerkschaftsmitglieder bzw. Beschäftigten aus der Verkehrswirtschaft. Eines der erklärten Ziele der ITF ist es, die Einhaltung der Arbeits- und Menschenrechte weltweit zu fördern. Die ITF nimmt im Schifffahrtssektor dabei unter anderem die Vertretung der Interessen der Verkehrsgewerkschaften bei internationalen Institutionen wie der IMO wahr, ist Ansprechpartner für Seeleute im Konfliktfall und initiiert oder unterstützt Kampagnen im Schifffahrtssektor wie zum Beispiel die Abschaffung von Billigflaggen (siehe Kapitel 3.2). Die ITF führt auf Schiffen, deren Reeder hierfür eine ITF-Kooperationsvereinbarung eingegangen sind, regelmäßig Kontrollen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord durch. Die Kontrollen werden von über 130 ITF-Inspektoren in Häfen weltweit durchgeführt. Bei festgestellten Verstößen kann die ITF beispielsweise die Hafenstaatenkontrolle informieren und den Seeleuten Beratung und rechtliche Unterstützung vermitteln (ITF, 2: 2015; ITF, 3: 2015).

²⁴ Die IACS setzt sich zusammen aus der American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd (DNV-GL), Korean Register of Shipping (KRS), Lloyd's Register of Shipping (LRS), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (RINA) und Russian Maritime Register of Shipping (RS).

4. Nachhaltigkeitsrelevante Themen in der Schifffahrt

Die internationale Schifffahrt ist in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder mit Regulierungen konfrontiert worden, die als Reaktion auf verheerende Unfälle oder Missstände eingeführt wurden. So ist beispielsweise die UN Konvention SOLAS zur Schiffsicherheit als Reaktion auf den Untergang der RMS Titanic entstanden (IMO, 2: 2015). Neben dem wichtigen Thema die Sicherheit für Menschen im Seeverkehr zu erhöhen, ist auch seit wenigen Jahrzehnten die Frage um den Umwelt- und Meeresschutz sowie die ökologischen Folgekosten der internationalen Schifffahrt in den Fokus gerückt. Dabei waren das Ziel der Begrenzung der Ölverschmutzung von Küsten und nicht zuletzt die Havarien der Öltanker „Exxon Valdez“ im Jahr 1989 (Spiegel Online: 2014) und der „Prestige“ im Jahr 2002 Aufhänger der Diskussion.

Obwohl internationale Umweltstandards wie zum Beispiel die UN-Konvention MARPOL und auch Sozial- und Arbeitsstandards in Form der UN-Konvention MLC global anerkannt sind, sehen verschiedene Experten des Schifffahrtssektors noch einigen Handlungsbedarf auf dem Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit in der Schifffahrt. Dabei ist interessant, dass Aufholpotential bei Nachhaltigkeitsaspekten aus allen drei ESG-Bereichen gesehen wird²⁵.

In diesem Kapitel werden die ESG-Risiken überblicksartig dargestellt, die im Rahmen der Interviews mit Experten und Finanzinstitute, des Rechercheprozesses und der Fragebogenergebnisse als von Bedeutung identifiziert wurden²⁶.

²⁵ Das geht aus den von imug geführten Expertengesprächen sowie der Literaturrecherche hervor. Zudem haben im Rahmen der imug Befragung mehr als die Hälfte der Befragten bei den entsprechenden Risikobewertungen angegeben, dass das jeweilige Risiko relevant ist und, dass es durch das schiffsfinanzierende Finanzinstitut über seine Kreditvergabetätigkeit adressierbar ist.

²⁶ Siehe Anhang 6 für die vollständigen Ergebnisse.

4.1 Umweltrisiken

4.1.1 Luftverschmutzung und Klimaschädigung

Laut einer Studie eines dänischen Forschungsinstitutes sterben jährlich alleine 50.000 Europäer an den Folgen der durch Schiffe verursachten Luftverschmutzung (Vesterager: 2012). Darüber hinaus tragen einige der durch die Schifffahrt verursachten Emissionen wie Kohlendioxid zum Klimawandel²⁷ oder Stickoxide zur Luftverschmutzung bei.

Im Folgenden wird ein Überblick über einige aus Umwelt- und Gesundheitsgesichtspunkten relevanten Emissionen der Schifffahrt, der Stand ihrer Regulierung und vorhandene technische Ansätze zur Emissionsreduktion gegeben. Dabei sind diese Ausführungen nicht erschöpfend, sollen aber einen Eindruck des Problembereichs umreißen.

Schwefel- und Stickoxidemissionen

Besonders durch die Verwendung von Schweröl (engl. Heavy Fuel Oil – HFO) als Schiffstreibstoff kommt es im Seeverkehr zu erheblichen Emissionen von Schwefeloxiden (SO_x). Dabei ist der Schifffahrtssektor für 13 Prozent der globalen anthropogenen SO_x-Emissionen verantwortlich²⁸. Die Freisetzung von SO_x trägt zur Luftverschmutzung bei und kann zu saurem Regen und zu einer starken Nährstoffanreicherung in den Meeren führen (BUND, 1: 2013).

In diesem Zusammenhang ist herauszustellen, dass der zulässige Schwefelanteil im HFO ein Vielfaches vom zulässigen Anteil in Antriebsstoffen an Land z. B. in PKW-Diesel beträgt. Allerdings wird der zulässige Schwefelanteil in Schiffstreibstoffen durch MARPOL Anlage VI seit 2008 sukzessive reduziert. Trotzdem liegen die hierbei jeweils angesetzten Grenzwerte immer noch weit über denen an Land zulässigen. Seit 2012 liegt der für Schiffskraftstoffe verpflichtende Schwefelanteil bei unter 3,5 Prozent, er soll bis spätestens zum Jahr 2025 weiter auf 0,5 Prozent reduziert werden (ISL: 2010, S. I). Zusätzlich gibt es in bestimmten Regionen bzw. als besonders schützenswert eingestufte Gewässern sogenannte „Sulphur Emission Control Areas“²⁹ (SECAs), in denen zusätzliche Bestimmungen zu Schwefelemissionen von Schiffen bestehen (AEC Maritime: 2015). In der SECA der Nord- und Ostsee ist der zulässige Schwefelanteil seit 2015 auf 0,1 Prozent begrenzt. Jedoch ist auch dieser reduzierte Anteil um ein Vielfaches höher als der an Land erlaubte – zum Vergleich: Der zulässige Schwefelanteil bei Treibstoff für PKWs ist auf 0,001 Prozent festgeschrieben (BUND, 2: 2013).

„Shipping companies that choose to use distillate fuel as opposed to HFO should be commended and rewarded“

Internationale Umweltorganisation (anonymisiert)

²⁷ Die Schifffahrt ist für 2,8 Prozent (Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012) der globalen Treibhausgasemissionen (in CO₂-Äquivalenten) und für 3,1 Prozent der globalen CO₂-Emissionen (Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012) verantwortlich (IMO, 2: 2014, S. 1).

²⁸ Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012 (IMO, 2: 2014, S. 2).

²⁹ Die Ostsee, die Nordsee, der Ärmelkanal und größere Seegebiete vor der Küste der USA und Kanadas sind als Emission Controlled Areas (ECAs) definiert. Schiffe, die diese Gebiete befahren, dürfen nicht mehr als 0,1 Prozent Schwefel emittieren (Stand 2015) (ISL: 2010, S. 1).

Ein Einsatz von stark schwefelreduzierten Kraftstoffen für die Schifffahrt, sogenannte Öldestillate, ist bereits möglich, jedoch in der Produktion deutlich aufwändiger und damit teurer. Ebenfalls bedarf es einer technischen Umrüstung der Schiffe beim Einsatz von Öldestillaten (ISL: 2010, S. 3 ff.).

Zusätzlich zur Freisetzung von SO_x können im Verbrennungsprozess von Schiffsantriebsstoffen auch Stickoxide (NO_x) entstehen. Insgesamt ist der Schifffahrtssektor für 15 Prozent der globalen anthropogenen NO_x-Emissionen verantwortlich³⁰.

Stickoxide werden als für den Menschen gesundheitsschädlich eingestuft, weil er asthmatische Reaktionen verursachen und sogar krebsfördernd wirken kann. Wie bei SO_x werden auch bei NO_x-Emissionen im MARPOL Anlage VI Maximalwerte vorgegeben. Die Grenzwerte sind hierbei abhängig von der jeweiligen Motorenklasse und dem Alter des Schiffes (Anhang 4).

Eine Möglichkeit den Treibstoffverbrauch und damit auch die SO_x- und NO_x-Emissionen zu reduzieren ergibt sich durch eine Drosselung der Fahrtgeschwindigkeit. Insgesamt ist die Forderung von zum Beispiel Umweltorganisationen aber, dass die Schifffahrt auf umweltfreundlichere Kraftstoffe umsteigt. Denn laut einer Berechnung der deutschen Umweltorganisation BUND ließen sich durch die Verwendung von an Land üblichem Diesel die in der Schifffahrt emittierten SO_x- und NO_x- Abgase um zwei Drittel verringern. Durch diese Maßnahme würden sich weltweit ca. 40 Milliarden Euro an Umweltfolgekosten vermeiden lassen (BUND, 1: 2013).

Schwefel- und Stickoxidemissionen

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

Feinstaubemissionen

Das Gesamtvolumen der Feinstaubemissionen, die durch den Schifffahrtsverkehr verursacht werden, hat im Verlauf der vergangenen Jahre deutlich zugenommen. So ist die globale Freisetzung in den Jahren von 1997 bis 2007 um ca. 50 Prozent auf 1,8 Millionen Tonnen pro Jahr gestiegen (Helfre & Couto Boo: 2013, S. 4).

Feinstaub belastet neben der Lunge auch das Herz und kann nicht nur Lungenkrebs auslösen, sondern auch Herzinfarkte begünstigen (NDR.de: 2015). Besonders die Bevölkerung in Hafenstädten ist durch die Konzentration der Schiffsemissionen diesen gesundheitlichen Risiken vermehrt ausgesetzt. In diesem Zuge besteht ein deutlicher Handlungsbedarf der Akteure in der Schifffahrt. Bisher existieren keine gesetzlichen Vorschriften für den Einsatz von Rußfiltern im Schiffsverkehr und es gibt im Gegensatz zu SO_x- und NO_x-Emissionen keine gesonderten Grenzwerte für die Freisetzung von Feinstaub.

Zwischen den Feinstaub- und SO_x-Emissionen besteht eine Korrelation. Jede Maßnahme, die zu einer Reduktion von SO_x-Emissionen führt, verringert auch die Feinstaubemissionen (Helfre, Couto Boo: 2013, S. 4). Somit könnte man Feinstaubemissionen durch eine Umstellung auf umweltverträglichere Schiffstreibstoffe ebenfalls entgegenwirken. Zusätzlich könnten die Feinstaubemissionen von Schiffen durch eine Umrüstung der

³⁰ Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012 (IMO, 2: 2014, S. 2).

Emission flüchtiger organischer Verbindungen

Ein weiteres potenzielles Gesundheitsrisiko im Zusammenhang mit Emissionen im Schiffsbetrieb wird durch die Freisetzung von flüchtigen organischen Verbindungen (engl.: Volatile Organic Compounds, kurz: VOC) dargestellt. VOC sind gas- und dampfförmige Stoffe organischen Ursprungs, die hauptsächlich dann entstehen, wenn Tanker Ölprodukte laden oder transportieren. Desweiteren werden sie bei der Reinigung von Tanks mit Rohöl (engl.: crude oil washing) freigesetzt und treten außerdem in einem marginalen Ausmaß auch als Abfallprodukt von Verbrennungsmotoren auf (Umweltbundesamt: 2004, S. 33, 119).

Die möglichen Auswirkungen von VOC auf den Menschen sind vergleichsweise gering. So stellen VOCs für den Menschen hauptsächlich ein Gesundheitsrisiko bei andauerndem Kontakt in geschlossenen Räumen dar (Umweltbundesamt, 1: 2014). Auch im Bezug auf die ökologischen Konsequenzen sind VOC im Vergleich zu anderen Schiffsemissionen weniger schädlich, denn sie verursachen nur durch eine chemische Reaktion mit Sonnenlicht und Stickstoff Schäden in der Natur (Department of the Environment, Community and Local Government: 2015). Nichts desto trotz sollte eine Reduktion der VOC angestrebt werden.

MARPOL Anlage VI regelt deshalb, im Zusammenhang mit dem adäquaten Umgang mit anderen Schiffsschadstoffen, wie an Bord auch mit VOC umzugehen ist. So ist zum Beispiel vorgeschrieben, dass Tankschiffe, die Rohöl befördern, einen zugelassenen VOC-Managementplan mitführen und umsetzen müssen (Seum et al.: 2011, S. 51). In diesem Managementplan wird beispielsweise beschrieben, welches Verfahren angewandt wird, um eine Verringerung der VOC zu erzielen, die beim Löschen und Laden und während der Seereise entstehen (MARPOL Anlage VI: 2016).

Eine Reduzierung von VOC-Emissionen lässt sich z. B. durch eine Kombination aus Druckerhöhung und Kühlung der Ladung erzielen. Im Rohölkurzstreckenverkehr sieht ein anderer Ansatz vor, VOC durch Kondensation aus der Tankatmosphäre zu gewinnen und diese für den Schiffsantrieb zu nutzen (Umweltbundesamt: 2004, S. 129).

Emission flüchtiger organischer Verbindungen (VOC) und Feinstaub

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

CO₂-Emissionen

Kohlendioxid ist für mehr als 60 Prozent der weltweiten Erderwärmung verantwortlich, weswegen es als treibender Faktor für den Klimawandel gilt (WWF, 1: 2015). Die CO₂-Emissionen, die dabei von der internationalen Schifffahrt herrühren, haben hierbei eine enorme Bedeutung. Die Schifffahrt ist für 2,8 Prozent³¹ der globalen Treibhausgasemissionen (in CO₂-Äquivalenten) und für 3,1 Prozent³² bzw. 1.015 Mio. Tonnen der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich (IMO, 2: 2014, S. 1). Um diese Zahl der CO₂-Emis-

³¹ Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012 (IMO, 2: 2014, S. 1)

³² Durchschnittsberechnung für den Zeitraum 2007 – 2012 (IMO, 2: 2014, S. 1)

sionen einmal in einen Vergleich zu setzen: Der weltweit sechstgrößte Emittent an CO₂-Emissionen ist im Jahr 2014 Deutschland, mit 789 Mio. Tonnen, gewesen (Global Carbon Project: 2016). Umso mehr lässt aufhorchen, dass die IMO in ihrer aktuellen Treibhausgasstudie Szenarien skizziert, in denen die aus der Schifffahrt resultierenden CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 zwischen 50 Prozent bis 250 Prozent zunehmen werden (IMO, 2: 2014, S. 4).

Jedoch ist auch festzuhalten, dass die CO₂-Emissionen, die durch die Schifffahrt entstehen, gegenüber den Emissionen anderer Transportmittel pro transportierter Tonne vergleichsweise gering ausfallen. So emittiert ein Flugzeug³³ zum Beispiel 435 Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer (tkm), ein LKW³⁴ setzt 80 Gramm CO₂ pro tkm frei, während ein Massengutschiff³⁵ nur 7,9 Gramm CO₂ pro tkm emittiert und ein großer Tanker³⁶ auf gerade mal 3 Gramm CO₂ pro tkm kommt (ICS: 2014, S. 2). Unter Betrachtung der Bedeutung der Schifffahrt für den Welthandel und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich CO₂-Emissionen durch die Schifffahrt, allein in den Jahren von 1990 bis 2007 nahezu verdoppelt haben³⁷, gilt es allerdings einen CO₂-effizienteren Transport auf See anzustreben.

Auch die IMO sieht einen Handlungsbedarf bezüglich der Reduktion von Kohlendioxidemissionen im Seeverkehr. Seit 2013 sind verbindliche Ziele zur Verminderung der CO₂-Emissionen im MARPOL Anlage VI definiert. Die CO₂-Effizienz von Schiffen soll demnach stufenweise verbessert werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, dass die CO₂-Emissionen von Schiffen bis zum Jahr 2030 durch die verbindlichen Reduktionsmaßnahmen, je nach Schiffstyp, um 19 Prozent bis 26 Prozent sinken³⁸. Für diese Umsetzung hat die IMO den „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI) etabliert. Der EEDI gibt einen Maximalwert für CO₂-Emissionen von Neubauten vor und ist seit Juli 2011 in Kraft. Zusätzlich zu den gemachten Vorgaben hat die IMO den Leitfaden „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) veröffentlicht, der die CO₂-Freisetzung durch verschiedene Maßnahmen, wie z. B. einen effizienteren Treibstoffverbrauch, reduzieren soll. (Vgl. IMO, 3: 2015).

Technische Lösungen zu einer Reduzierung des fossilen Treibstoffverbrauchs durch die Schifffahrt und damit der CO₂-Emissionen sind durch den Einsatz von alternativen Antriebstechniken und –stoffen oder durch effizienzsteigernde Maßnahmen möglich. Beispiele dafür sind die Nutzung von Abwärme zur Unterstützung des Vortriebes, effizienzsteigernde Maßnahmen am Propeller, Windunterstützung durch den Einsatz von Segeln oder auch die Optimierung des Rumpfdesigns. Neben den technischen Ansätzen könnten einige Schiffstypen auch mit anderen, CO₂-ärmeren Antriebsstoffen wie Flüssigerdgas (kurz: LNG) oder Marinedieselloil ausgerüstet werden (Vgl. Seum et al.: 2011, S. 12).

CO₂-Emissionen

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

³³ Boeing 747 mit 113 Tonnen Nutzlast

³⁴ Über 40 Tonnen Gewicht

³⁵ Zwischen 10.000 – 34.999 dwt (dead weight tonnage)

³⁶ Über 18.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, deutscher Standardcontainer)

³⁷ Die CO₂-Emissionen des Seeverkehrs steigen von 562 Mio. Tonnen im Jahr 1990 auf 1.050 Mio. Tonnen im Jahr 2007 (IMO: 2009, S. 29).

³⁸ Im Vergleich zu den CO₂-Emissionen bei gleicher Energieeffizienz ohne Umsetzung der IMO-Regularien.

Luftverschmutzung durch den Hafenbetrieb

Ein weiterer Problembereich, der natürlich sehr eng mit den bereits beschriebenen Aspekten der Luftverschmutzung und Klimaschädigung der Schifffahrt verbunden ist, lässt sich besonders konzentriert im Hafenbetrieb sehen. Denn die Schiffsemissionen, die von einlaufenden und vor Anker liegenden Schiffen in Häfen verursacht werden, finden hier punktuell zusammen. So schätzt die OECD, dass der Hafen von Singapur alleine für 5,9 Prozent der CO₂-Emissionen und für 6,5 Prozent der SO_x-Emissionen der gesamten Stadt verantwortlich ist (Merk: 2014, S. 20). Und auch durch die, wie zuvor beschriebene Feinstaubbelastung der Schifffahrt, ist besonders die Bevölkerung in Hafenstädten einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt (NDR.de: 2015).

Die in diesem Zusammenhang von der EU angesetzten SECA-Richtlinien für die Schwefelwertgrenze, die alle europäischen Häfen einschließt, adressieren hierbei wie beschrieben bisher allerdings nur den Umgang mit einem einzigen Schadstoff.

Eine Möglichkeit zur Minderung von Schiffsemissionen im Hafen ist zum Beispiel die Installation einer Landstromversorgung (engl. cold ironing). So können die Schiffe ihre Hilfsmotoren ausschalten und werden vom Hafen aus mit Strom versorgt (FIS: 2010).

Luftverschmutzung durch den Hafenbetrieb

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

4.1.2 Wasserverschmutzung

Durch die Schifffahrt gelangen immer wieder Abfälle und Schadstoffe wie Abwässer oder giftige Substanzen ins Meer und an die Küsten und gefährden dadurch die Umwelt und Meeresbewohner. Obwohl es internationale Regelungen mit dem Ziel einer Vermeidung der Meeres- bzw. Wasserverschmutzung gibt, ist die Problematik dennoch sehr präsent.

Wasserverschmutzung

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Illegale Entsorgung von Ölschlamm

Bei der Verwendung von Schweröl für den Betrieb von Dieselmotoren werden nicht nur für die Atmosphäre schädliche Emissionen freigesetzt, sondern es entstehen noch weitere für die Umwelt schädliche Effekte. Da zähflüssiges Schweröl bei der im Schiff bestehenden Umgebungstemperatur nicht gepumpt und damit nicht verbrannt werden kann, muss es auf dem Schiff erhitzt werden. Im Rahmen dieses Prozesses fallen etwa zwei Prozent unbrennbare und toxische Bestandteile in Form von Ölschlamm an, die durch Separatoren und Zentrifugen abgetrennt und in Tanks auf dem Schiff gesamt-

melt werden (Poel-tec.com: 2014). Der Ölschlamm muss gemäß MARPOL anschließend (kostenpflichtig) in einem Hafen entsorgt werden. Obwohl MARPOL (Anhang I: 2016) die Entsorgung von Ölschlamm im Meer aufgrund der Schäden für die Meeresumwelt verbietet, wird der Ölschlamm immer wieder illegal in das Meer geleitet, um die sonst im Hafen anfallenden Gebühren für die Entsorgung zu sparen (Greenpeace magazin: 2014). Die schwerwiegenden Folgen für die Umwelt sind dabei vielfältig – ein Beispiel dafür ist: dass das Gefieder von Seevögeln bei Kontakt mit dem Ölschlamm seine isolierende Wirkung verliert und der Vogel an Unterkühlung stirbt (World Ocean Review: 2014, S. 50).

Eine Möglichkeit zur Reduzierung oder gar Vermeidung von Ölschlamm ist der Wechsel zu umweltfreundlicheren Treibstoffen mit weniger schädlichen Nebenprodukten. Auch lässt sich der illegalen Entsorgung des Ölschlammes auf See durch entsprechende Kontrollen an Bord entgegenwirken. Denn anhand der gemäß MARPOL (Anhang I: 2016) auf den Schiffen zu führenden Protokolle über das verbrauchte Schweröl lässt sich nachvollziehen wie viel Ölschlamm entstanden ist. Durch einen Abgleich mit den Belegen über die adäquate Entsorgung von Ölschlamm - zu der Belegführung ist der Kapitän eines Schiffes verpflichtet - kann ein möglicher Verstoß nachgewiesen werden. Eine solche Überprüfung der Belege ist allerdings für die zuständigen Behörden sehr zeitaufwendig (Balasko: 2010).

Illegale Entsorgung von Ölschlamm

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

Verunreinigtes Bilgenwasser

Im Kielraum eines Schiffes sammelt sich sogenanntes Bilgenwasser. Dieses Gemisch setzt sich aus Meerwasser und den verschiedensten Flüssigkeiten zusammen, wie Schweröl, Schmieröl, Kaltreinigeremulsionen, Restflüssigkeiten von Putzmitteln, Hydraulikölresten, Leckwasser, Kondensationswasser, Korrosionsschutzmitteln und anderen chemischen Flüssigkeiten. Die chemischen Bestandteile des Bilgenwassers verschmutzen die Meere und können toxischer Art sein und von marinen Lebewesen aufgenommen werden. Das führt nicht nur zu einer Kontamination von Fischen, sondern kann durch den Verzehr der betroffenen Tiere gegebenenfalls auch den Menschen betreffen (WWF, 2: 2015).

Gemäß MARPOL Anlage I ist es zulässig Bilgenwasser in das Meer abzuleiten, sofern dieses einen vorgegebenen Wert an Restölgehalt unterschreitet (EPA: 2008). Laut Aussage des WWF wird diese Anordnung allerdings oft nicht erfüllt, was zu einer zusätzlichen Verschmutzung der Meere führt (WWF, 2: 2015).

Um eine Reduktion des von Schiffen abgeleiteten stark ölhaltigen Bilgenwassers zu er-

Verunreinigtes Bilgenwasser

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

reichen, ist die Weiterentwicklung der baulichen Maßnahmen an Bord notwendig, um die Entstehung von verunreinigtem Bilgenwasser präventiv bestmöglich zu vermeiden. Dies kann zum Beispiel durch den Einbau von Tanks erreicht werden, die Ölschlamm und Bilgenwasser so weit wie möglich voneinander trennen und bis zur sachgerechten Entsorgung im Hafen aufbewahren (Safety4Sea: 2011).

Schwarz- und Grauwasser

Auf Schiffen entstehen Schwarzwasser (fäkalienhaltige Abwasser) und Grauwasser (Spül- und Duschwasser, Abflüsse aus der Küche und ähnliches). Vor allem Schwarzwasser fördert die Überdüngung von Meeren und Gewässern. Dadurch wird zum Beispiel das Auftreten einer Algenblüte³⁹, die zu einem Ungleichgewicht im Ökosystem führen kann, begünstigt (Seum et al.: 2011, S. 42). Weiterhin kann es durch das fäkalienhaltige Abwasser zu einer Zuführung von pathogenen, also potentiell krankheitsfördernden Keimen ins Meer kommen (Sem et al.: 2011, S. 42).

MARPOL Anlage IV (2016) regelt den Umgang mit Schwarzwasser, dessen Einleitung in das Meer grundsätzlich verboten wird. Allerdings gibt es eine Reihe von Ausnahmen. Zum Beispiel wenn entsprechende Abwasseraufbereitungsanlagen oder eine Anlage zur Reinigung und Desinfektion des Abwassers an Bord vorhanden sind. Zudem werden die Einhaltung einer Mindestentfernung zur Küste für die Einleitung von Schwarzwasser in das Meer, sowie die Einhaltung einer gewissen Ablaufqualität verlangt (Kaiser, S. 4 - 5). Vermischt sich Grauwasser mit Schwarzwasser, ist es gemäß MARPOL als Schwarzwasser zu behandeln. Für die Entsorgung von reinem Grauwasser existieren hingegen keine gesetzlichen Vorgaben, obwohl es durch Spuren von Nähr- und Zehrstoffen, als ebenso kritisch wie Schwarzwasser eingestuft werden kann.

Die umweltschonendste Lösung zur Vermeidung einer Meeresverschmutzung durch Schwarz- und Grauwasser ist eine komplette Entsorgung der Abwässer an Land. In der Praxis ist dies aufgrund der begrenzten Lagermöglichkeiten auf den Schiffen jedoch schwierig. Hinzu kommt, dass viele Häfen aufgrund ihrer technischen Voraussetzungen nicht auf eine Entsorgung der Abwässer eingestellt sind. Technische Lösungsansätze, die direkt an Bord umsetzbar sind, können zum Beispiel eine chemische Reinigung des Abwassers mit Chlor, biologischen Reinigungen oder UV-Behandlungen und Membranfilterungen sein (Vgl. Seum et al.: 2011, S. 42).

Schwarz- und Grauwasser

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

(Illegale) Entsorgung von Abfällen und Reststoffen

Ein weiterer Faktor, der zur Wasserverschmutzung und im erheblichen Maße zu einer Gefährdung der Meeresbewohner und Seevögel beiträgt, ist die Entsorgung von Reststoffen und Abfällen im Meer. Weltweit gelangen alleine 6,5 Millionen Tonnen Plastikmüll jährlich ins Meer. Untersuchungen in der Nordsee ergaben, dass es einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Mülldichte und den Hauptverkehrsstraßen der Seeschifffahrt gibt. Das Umweltbundesamt sieht hierbei die kommerzielle Schifffahrt und die Fi-

³⁹ Die plötzliche, massenhafte Vermehrung von Algen

scherei als die Hauptverantwortlichen für die hohe Mülldichte auf See (Vgl. NABU: 2010, S. 1-3).

Die Entsorgung von Abfällen auf See wird grundsätzlich durch MARPOL Anlage V, Regeln 3 und 5, geregelt. Ausnahmeregelungen sowie gesonderte Vorschriften für die Müllentsorgung außerhalb von gewissen Sondergebieten (siehe Anhang 5), sorgen allerdings dafür, dass nach wie vor große Mengen Abfälle im Meer enden. Ein effektiveres Abfallmanagement an Bord der Schiffe könnte diesem Umstand entgegenwirken und bereits die Entstehung von Müll an Bord reduzieren (Seum et al.: 2011, S. 40).

(Illegale) Entsorgung von Abfällen und Reststoffen

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Verschleppung von Organismen im Ballastwasser

Ein Schiff nimmt bei Leerfahrten oder Fahrten mit geringer Beladung Meerwasser – in diesem Zusammenhang sogenanntes „Ballastwasser“ – in das Schiffsinne auf, um ein höheres Gewicht und damit Stabilität zu erlangen. Durch diesen Vorgang werden auch die im Wasser enthaltenen Organismen mit aufgenommen. Im Zielhafen wird dieses Ballastwasser dann wieder abgelassen. Dadurch kann es zu einer Einschleusung von fremden bzw. invasiven Organismen in ein Ökosystem kommen und dieses aus dem Gleichgewicht bringen (Vgl. BUND, 3: 2013). Im Jahr 2004 führte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Auftrag der IMO eine Erhebung zur Ermittlung der wirtschaftlichen Kosten, die durch invasive Organismen in deutschen Gewässern entstehen, durch. Das BSH ist zu dem Ergebnis gekommen, dass allein die Einschleppung der chinesischen Wollhandkrabbe in deutsche Gewässer, Kosten von etwa 73,5 bis 85 Millionen Euro verursacht hat (BSH, 1: 2013).

Das Verschleppen fremder Organismen ist auch durch die IMO als Problem erkannt worden, sodass im Jahr 2004 eine Ballastwasserkonvention verabschiedet worden ist (Deutsche Flagge, 5: 2015). Die Konvention wurde bisher allerdings erst durch 49 Staaten ratifiziert und ist deswegen bisher⁴⁰ noch nicht in Kraft (IMO: 2016).

Es existieren technische Lösungsansätze, die der Einschleusung fremder Organismen durch Ballastwasser entgegenwirken können. Einer dieser technischen Möglichkeiten sind die sogenannten „Ballast-Water-Treatment-Anlagen“, die oftmals bereits bei Schiffneubauten eingebaut werden. Dabei filtern diese Anlagen das Wasser durch eine UV-Behandlung und ohne den Einsatz von Chemie. Jedoch ist anzumerken, dass sich diese Filteranlagen bei der Bestandsflotte kaum finden lassen. Dies liegt daran, dass eine Um-

Verschleppung von Organismen im Ballastwasser

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

⁴⁰ Stand 08. März 2016

rüstung der Schiffe mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist, der sich pro Schiff auf etwa 1 bis 5 Millionen US-Dollar beläuft (VDR: 2012, S. 29).

Giftige Substanzen in Antifouling Farben

Der im Wasser liegende Teil eines Schiffes ist dem Risiko ausgesetzt, dass ein Bewuchs oder eine Ansetzung von Tieren, wie zum Beispiel durch Muscheln einsetzt. Diese Besiedlung der Schiffsrümpfe mit Wasserorganismen, wie Seepocken, Korallen, Seescheiden, Schwämmen oder Algen, wird als „Fouling“ bezeichnet. Durch Fouling erhöht sich der Widerstand des Schiffes und folglich dessen Treibstoffverbrauch (BUND, 4: 2013). Außerdem nimmt die Gefahr der Korrosion des Schiffes zu und die Manövrierfähigkeit kann sich bei einem Bewuchs der Schiffsschrauben verschlechtern. Ein solcher Bewuchs des Schiffsrumpfes kann aber auch zur Verschleppung von Organismen führen (Seum et al.: 2011, S. 45). Um diesem Bewuchs entgegenzuwirken, kommen jedoch stellenweise chemische Mittel zum Einsatz, die aus Umweltschutzsicht fragwürdig sind.

Eine weit verbreitete Praxis ist der Einsatz von speziellen Antifouling-Farben, mit denen das Schiff gestrichen wird. Diese Lackierungen sind allerdings bereits in der Vergangenheit in Kritik geraten, da sie stellenweise Giftstoffe, wie zum Beispiel TBT (Tributylzinnhydrid), aufwiesen, die sich langfristig im Wasser und in Sedimenten anreichern. Das inzwischen verbotene TBT⁴¹ wurde in den Siebziger- und Achtzigerjahren in hohen Konzentrationen in Schalentieren vor der französischen Küste nachgewiesen und führte hier zum Zusammenbruch der gesamten Schalentierindustrie (IMO, 1: 2013; BUND, 4: 2013).

Auch wenn TBT nicht mehr zum Einsatz kommt, werden weiterhin umweltschädliche Anstriche, zum Beispiel auf Basis von Kupfer und Kupferverbindungen, verwendet. Hierzu gibt es noch keine internationalen Regelungen, die diesem Umstand Rechnung tragen. Zumindest auf nationaler Ebene gibt es Vorstöße: So haben Kanada und Dänemark Regelungen erlassen, die die Verwendung von kupferhaltigen Antifouling-Farben stark einschränken (BUND: 2015).

Erste Ansätze für umweltverträgliche Antifouling-Maßnahmen waren die Verwendung von Dünnschicht-Antifouling mit Teflonbelag oder Beschichtungen auf Silikonbasis. Dabei stellte sich allerdings heraus, dass diese wiederum das Haften von Rostschutzmitteln verhindern. Somit steht noch eine umweltverträgliche und effektive Antifouling-Maßnahme aus und es muss weiter daran geforscht werden (BUND: 2015).

Giftige Substanzen in Antifouling Farben

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Havarien (auslaufen von Treibstoff und schädlicher Ladung)

Einerseits können, wie bereits geschildert, im Rahmen des Schiffsbetriebes Schadstoffe ins Meer gelangen und so zu einer Wasserverschmutzung führen. Andererseits ist dies auch als Folge von Schiffsunglücken der Fall. Bei der Havarie eines Schiffes entstehen die gravierendsten Auswirkungen für die Umwelt auf lokaler Ebene. Denn wenn der

⁴¹ TBT ist seit 2008 mit der ratifizierten "The International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships" durch die IMO verboten worden.

Schiffstreibstoff oder eine stark umweltbelastende Ladung in das Wasser geraten sind die Konsequenzen für das Ökosystem an Land und im Meer fatal. Die enormen Umweltschäden aufgrund des Austretens von Öl bei Havarien in der Vergangenheit, wie zum Beispiel bei den Havarien der Öltanker Exxon Valdez im Jahr 1989 oder Erika 1999 oder der Prestige 2002 führte zu einigen Regelungen. So hat die IMO veranlasst, dass seit 1993 Tanker nur noch mit einer Doppelhülle gebaut werden dürfen und dass bis 2015 alle Tanker mit einer Einzelhülle aus dem Schiffsverkehr genommen werden sollen (Greenpeace: 2015).

Obwohl die Schifffahrt aufgrund des andauernden Fortschritts der marinen Technik in den vergangenen Jahrhunderten immer sicherer geworden ist, können Schiffsunglücke nach wie vor nicht vollständig vermieden werden. Ist im Jahr 1912 noch 1 Schiff pro 100 gesunken, sind es im Jahr 2009 1 Schiff pro 670 gewesen (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 6). Da sich allerdings auch die Schiffsflotte in diesem Zeitraum verdreifacht hat, ist die Zahl der absoluten Schiffsverluste immer noch immens. So sind im Zeitraum vom Jahr 2000 bis 2010 insgesamt 1.586 Schiffe gesunken, wovon 121 Tanker waren (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 14).

Die meisten Havarien entstehen bei veralteten Schiffen und durch menschliches Versagen (siehe hierzu auch die Kapitel 4.2 und 4.3) (Greenpeace: 2015; Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 6; The Swedish Club: 2011, S. 1ff.). Klassifikationsgesellschaften und Versicherer können durch die in ihren privatwirtschaftlichen Geschäftsmodellen bestehenden Möglichkeiten der Kontrollen und Sanktionierung von Schiffseigentümern die Sicherheit von Schiffen und Einhaltung von Sicherheitsstandards maßgeblich beeinflussen (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 7).

Havarien (Auslaufen von Treibstoff und schädlicher Ladung)

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

4.1.3 Weitere Risiken für Umwelt und Biodiversität

Über die bisher hier skizzierten Zusammenhänge des Schiffsbetriebs auf die Luft- und Wasserverschmutzung hinaus, steht die Schifffahrt für weitere ökologische Probleme in der Verantwortung. Dazu gehören zum Beispiel die Beeinträchtigung von Meereslebewesen durch den Lärm des Schiffsbetriebs, negative Folgen auf Umwelt und Biodiversität durch den Einsatz industrieller Fischfangschiffe oder durch verantwortungslose Praktiken beim Abwracken ausgedienter Schiffe.

Schiffslärm als Stressfaktor für Meereslebewesen

Der durch die Schifffahrt verursachte Lärm stellt einen Stressfaktor für viele Meereslebewesen dar. Durch den entstehenden Schiffslärm wird die Kommunikation der Tiere, wie zum Beispiel von Walen oder Delfinen, erheblich gestört. Eine Konsequenz daraus ist, dass die Kommunikation zwischen den Tieren beträchtlich zurückgegangen ist – was auch Auswirkungen auf deren Orientierungssinn bzw. Orientierung haben kann. Ähnliche Probleme treten auch bei Robben, verschiedenen Fischarten oder wirbellosen Meeresbewohnern auf. Eine weitere Konsequenz des Schiffslärms ist, dass zum Beispiel Wale, die besonders von Schiffslärm betroffenen Gebiete verlassen (Vgl. Umweltbundesamt, 2: 2014).

In den vergangenen Jahrzehnten hat die Lärmbelastung durch die Schifffahrt kontinuierlich zugenommen. Im Verhältnis zur Situation von vor 50 Jahren, ist die Hintergrundlärmbelastung der Meere inzwischen doppelt bis dreifach so stark (Umweltbundesamt, 2: 2014). Diese wird zudem durch die Versauerung der Meere noch verstärkt, da Geräusche durch den sich verändernden pH-Wert des Wassers besser übertragen werden (Ilyina et al.: 2010).

Die IMO beschäftigt sich mit dem Thema Schiffsärm in dem „IMO-Code for Noise Levels Aboard Ships“ und dem „IMO-Code on High Speed Craft“ (HSC-Code) lediglich mit Arbeitsschutzaspekten für die Schiffsbesatzung und nicht im Hinblick auf die Meeresumwelt (Seum et al.: 2011, S. 50).

Schiffsärm als Stressfaktor für Meereslebewesen

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

Umweltverschmutzung beim Abwracken

Die am weitesten verbreitete Vorgehensweise bei der Zerlegung eines ausgedienten Schiffes ist die so genannte Beaching-Methode. 95 Prozent der weltweit aktiven Abwrackwerften, zum Beispiel in Bangladesch, Indien oder Pakistan, bedienen sich dieser Methode. Bei der Beaching-Methode wird das Schiff mit hoher Geschwindigkeit auf den Strand gefahren, um dort die anschließende Demontage durchzuführen. Oftmals geht dieses Vorgehen allerdings mit einem verantwortungslosen Umgang mit Gefahrenstoffen wie beispielsweise Öl, Farben, PVC oder Asbest einher (Lloyd's Register: 2011, S. 10). Dadurch gelangen diese Gefahrenstoffe direkt ins Meer oder versickern am Strand und führen zu einer Kontamination der Umwelt. Neben diesen Risiken für die Umwelt bestehen in den Abwrackwerften zudem häufig hohe Gesundheitsrisiken für die Werftarbeiter, durch das Fehlen von adäquaten Arbeitsschutz- und Sicherheitsvorschriften und -maßnahmen. Dieser Umstand führte in der Vergangenheit schon zu mehreren Unfällen, nicht selten mit Todesfolge (Greenpeace et al.: 2005, S. 17). Diese auf den „sozialen Bereich“ wirkenden Folgen der Beaching-Methode werden in Kapitel 4.2.3. näher betrachtet.

2009 hat die IMO die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“ verabschiedet, um die sozialen und ökologischen Risiken beim Beaching zu reduzieren und das Schiffsrecycling insgesamt verantwortungsvoller zu gestalten. Die Konvention richtet sich an Reedereien, Bauwerften, Zulieferer und Abwrackwerften. Inhaltlich schreibt die Konvention den Adressaten die Führung einer Inventarliste, einer sogenannten „Inventory of Hazardous Materials“ (IHM) vor. In dieser Inventarliste werden alle Gefahrenstoffe, die in einem Schiff verbaut sind, mit Menge und Lage vermerkt, sodass giftige Stoffe leichter identifiziert und behandelt werden können. Weiterhin sieht die Konvention vor, dass Abwrackwerften, in denen die Auflagen zu Umweltschutz und zur Arbeitssicherheit konsequent eingehalten werden, eine Zertifizierung erhalten (Deutsche Flagge, 6: 2015). Zum jetzigen Zeitpunkt⁴² ist die Hong Kong Convention allerdings noch nicht in Kraft getreten (IMO: 2016).

Dadurch, dass es bis zum Inkrafttreten der Hong Kong Convention unter Umständen noch einige Jahre dauern kann, ist Ende 2013 durch die EU die „Ship Recycling Regulation“ (EU SRR) verabschiedet worden. Diese deckt sich inhaltlich größtenteils mit der

⁴² Stand 08. März 2016

Hong Kong Convention. Neubauten, die unter einer EU-Flagge fahren, müssen demnach spätestens ab dem 31.12.2018 eine IHM führen; für die Bestandsflotte gilt dies ab dem 31.12.2020. Auch Schiffe ohne eine EU-Flagge müssen ab dem 31.12.2020 eine IHM führen, wenn eine Einfahrt in einen europäischen Hafen stattfindet (Vgl. DNV GL: 2014).

Umweltverschmutzung beim Abwracken

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

Gefährdung des Fischbestandes

Durch den industrialisierten Fischfang bzw. die industrialisierte Befischung der Weltmeere entsteht ein ökologisches Risiko für den Fischbestand und die Artenvielfalt. Im Rahmen der Schleppnetzfisherei kann es zum Beispiel sowohl zu einer verstärkten Förderung der Überfischung, als auch zu schädlichen Eingriffen in die Biodiversität kommen: Die gängigste Methode in der Schleppnetzfisherei ist das Fischen mit so genannten pelagischen Schleppnetzen. Hierbei wird ein trichterförmiges Netz, das bis zu 600 Tonnen Fisch fasst, durch die Freiwasserzone zwischen Meeresgrund und Oberfläche geschleppt (Greenpeace, 1: 2010). Problematisch an diesem Verfahren ist die Menge an ungewolltem Beifang⁴³, der zwangsläufig mit in das Netz gerät (Greenpeace, 1: 2014, S. 13). Noch folgenschwerer für die marine Umwelt kann das Fischen mit einem Grundschleppnetz sein. Bei dieser Methode wird der Meeresboden in bis zu 2.000 Metern Tiefe mit einem Schleppnetz durchpflügt, um Meerestiere wie Schollen oder Garnelen zu fangen (Greenpeace, 2: 2010). Hierdurch wird der Meeresboden und damit der Lebensraum verschiedenster Lebewesen stark beschädigt, was Auswirkungen auf die Artenvielfalt hat (Kuhrt: 2014). Über 80 Prozent der weltweiten Speisefischbestände gelten bereits als überfischt oder stark ausgebeutet (WWF: 2009, S. 2).

Nach Angaben der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) existierten 2012 weltweit etwa 4,7 Millionen Fischereischiffe. Davon sind 21 Prozent dieser Schiffe länger als zwölf Meter und nur ungefähr 2 Prozent länger als 24 Meter (Vgl. FAO: 2014, S. 32-33). Jedoch haben diese 2 Prozent der Fangschiffe die technische Kapazität mehr Fisch zu fangen als alle kleineren Schiffe zusammen. Diese technische Hochrüstung auf riesige Fischereischiffe, mit dem Ziel des Massenfischfangs, hat allerdings beträchtliche Schäden für die marine Umwelt zur Folge (Greenpeace, 1: 2010).

Gefährdung des Fischbestandes

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

⁴³ Dabei handelt es sich hauptsächlich um Delfine und teilweise um bedrohte Tierarten (Greenpeace, 1: 2014, S. 13).

Dem Profitstreben der Unternehmen hinter diesen Fischfangschiffen stehen abnehmende Fischbestände und Fangquoten entgegen. Durch Ausflaggungen der Fangschiffe in bestimmte Länder profitieren die Eigentümer von neuen Fanglizenzen und Subventionen. Zudem kann bedingt durch fehlende Kontrollen im Zuge einer Ausflaggung sogenannter „illegaler, undokumentierter und unregulierter Fischfang“ (IUU) betrieben werden. (Vgl. Greenpeace, 1: 2014, S. 22). Laut Schätzungen werden jährlich Fische und Krustentiere im Wert von 10 bis 23,5 Milliarden US-Dollar illegal gefangen (Agnew et al.: 2009 zitiert nach Oceana: 2013, S. 4). Die hierbei agierenden Schiffe fahren vor allem unter den Flaggen von Panama, Belize oder Honduras, denn in diesen Staaten wird die Erfüllung der Abkommen zur Fangbegrenzung nicht konsequent genug überprüft (Die-Presse.Com: 2008).

4.2 Soziale Risiken

Neben den beschriebenen Auswirkungen für die Umwelt birgt der maritime Sektor auch immense Herausforderungen im Zusammenhang mit „sozialen Aspekten“, wie beispielsweise den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzung, Fragestellungen der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, die Menschen- und arbeitsrechtliche Situation in Abwrackwerften, die Herausforderungen im Zusammenhang mit auf die Schifffahrt spezialisierten Arbeitsvermittlern (sogenannte Crewing Agents) oder den Auswirkungen für die Kleinfischerei. Trotz der teilweise bestehenden internationalen Konventionen und nationalen Richtlinien, Verordnungen und Gesetzen zu diesen Themen sind nach Experteneinschätzung die Risiken von Missständen weiterhin sehr präsent.

4.2.1 Arbeitsbedingungen

Regelungen zur Besatzungsstärke

Die grundlegenden Regelungen bezüglich der auf einem Schiff zu beschäftigenden Besatzung werden von der IMO vorgegeben. So wurden im Jahr 2000 die „Principles of Safe Manning“ verabschiedet, welche auch Vorgaben, die die Besatzungsstärke betreffen, beinhalten. Die Richtlinie gibt vor, dass die Besatzungsstärke auf Schiffen abhängig von verschiedenen Faktoren ist: So ist die minimale Besatzungsstärke etwa an die Größe des Schiffes, die Schiffsladung, die Reisedauer und die vorgeschriebenen Ruhepausen gekoppelt. Allerdings lassen diese Vorgaben einen gewissen Ermessensspielraum zu. Dies kann im schlechtesten Fall in einer personellen Unterbesetzung des Schiffes resultieren und dadurch in Konsequenz auch zu einer Nichteinhaltung der Ruhepausen der verbleibenden Besatzung führen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.2) (IMO, 4: 2015).

Neben den durch die IMO gestellten Mindestanforderungen sind für den Reeder vor allem die nationalen Vorschriften des Flaggenstaates, unter dem sein Schiff registriert ist, bindend. Hier kann es international voneinander abweichende Regelungen geben. Dies ist zum Beispiel im Bezug auf die vorgeschriebene Herkunft der Schiffsbesatzung der Fall. So müssen Schiffe unter deutscher Flagge einen Kapitän haben, der EU-Staatsbürger ist und zusätzlich, je nach Größe des Schiffes, mit bis zu vier weiteren Besatzungsmitgliedern mit einer EU-Staatsangehörigkeit besetzt werden (Goebel: 2015). Bei anderen Flaggenstaaten sind diese Anforderungen weniger restriktiv (Wille: 2002). Diese

gesetzlichen Bestimmungen des Flaggenstaates spielen für den Schiffsbetreiber unter anderem hinsichtlich des zu zahlenden Mindestlohns, der Sozialversicherungsabgaben bzw. der Personalkosten als Ganzes eine große Rolle. Denn diese Flaggenstaaten, die unter anderem deswegen von einigen Experten auch als FoC's bezeichnet werden (siehe Kapitel 3.2), legen keine nationalen Heuersätze fest bzw. erlauben, dass Seeleute unterschiedlich, je nach Lohnniveau in ihren Herkunftsländern, bezahlt werden (Gerstenberger, Welke: 2005, S. 229). Da die Personalkosten oft einen Großteil der Gesamtausgaben im Schiffsbetrieb ausmachen⁴⁴, flaggen viele Reeder ihre Schiffe in Flaggenstaaten aus, die bezüglich der Besatzungsherkunft weniger rigide Vorgaben machen (FIS: 2003). Berechnungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers vom Jahr 2000 ergaben, dass ein Schiff unter einer FoC gegenüber einem Schiff unter deutscher Flagge ein Einsparungspotential der durchschnittlichen Personalkosten von etwa 38 Prozent aufweisen kann (FIS: 2003).

Es gilt allerdings zu berücksichtigen, dass trotz der niedrigeren Heuern für zum Beispiel nicht europäische Seefahrer, die individuelle Einkommenssituation dieser Seefahrer dennoch höher ist, als es in ihren Heimatländern der Fall wäre. So liegen beispielsweise die Heuern eines philippinischen Seefahrers zwar weit unter denen eines deutschen Seefahrers, aber immer noch deutlich höher als der Durchschnittslohn auf den Philippinen: Ein Arbeiter verdiente in der verarbeitenden Industrie auf den Philippinen im Jahr 2012 im Schnitt etwa 258 Euro monatlich (Germany Trade & Invest: 2014, S. 2); der Mindestlohn für philippinische Seefahrer liegt dagegen bei etwa 570 Euro monatlich (Manila Bulletin: 2015).

Nach Angaben der ITF gibt es unabhängig von Lohnunterschieden jedoch immer wieder Fälle, in denen die Besatzung weniger als den vertraglich vereinbarten Lohn erhielt oder die Heuern gänzlich einbehalten wurden. Die ITF gibt an zwischen 2011 und 2013 die Auszahlung nicht erhaltener Heuern von Besatzungsmitgliedern in Höhe von 103 Millionen US-Dollar bewirkt zu haben (ITF: 2016). Eine der Begründungen warum es zu solchen Verstößen kommt, ist für die ITF, dass „Billigflaggenregister die Einhaltung von sozialen Mindestnormen nicht überwachen“ (ITF: 2013).

Regelungen zur Besatzungsstärke

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Arbeitsrechtliche Regelungen und Lebensbedingungen an Bord

Über die Bestimmungen zur Besatzungsstärke hinaus legen die „Principles of Safe Manning“ auch Regelungen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen in der internationalen Seefahrt fest – beispielsweise im Bezug auf Arbeitszeiten und einzuhaltende Pausen. Auch die von der ILO verabschiedete MLC findet in diesem Zusammenhang Anwendung. Hierbei handelt es sich inhaltlich weitestgehend um einzuhaltende Mindeststandards. Die über die MLC und die IMO Regelungen hinaus geltenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen werden auch in diesem Fall durch den zuständigen Flaggenstaat festgelegt.

Im Zuge einer Ausflaggung kann dies bedeuten, dass an Bord eines Schiffes bisher gül-

⁴⁴ Laut einer Studie der HSH Nordbank aus dem Jahr 2009 beträgt der Anteil der Personalaufwendungen an den gesamten Betriebskosten eines Containerschiffes unter deutscher Flagge 44 bis 55 Prozent (HSH Nordbank: 2009, S. 2).

tige nationale Rechtsvorschriften, wie beispielsweise das deutsche Grundgesetz, das Seemannsgesetz oder das Betriebsverfassungsgesetz, keine Anwendung mehr finden (ver.di/ITF, 1: 2015) und in dem von der Reederei gewählten Flaggenstaat keine vergleichbaren Rechtsvorschriften existieren. Hierdurch könnten Seefahrer an Bord in arbeitsrechtlichen Belangen unzureichend geschützt sein und keine rechtliche Handhabe bei etwaigen Benachteiligungen haben (ITF, 4: 2015).

Auch im Zusammenhang mit der arbeitsrechtlichen Situation von Seefahrern führt die ITF an, dass ein erhöhtes Risiko bei Flaggenstaaten existiert, die nicht konsequent genug die Einhaltung der maßgeblichen internationalen Konventionen und nationalen Rechtsvorschriften überprüfen (ITF: 2013). Diese Argumentation wird dadurch gestützt, dass sich nach wie vor Länder, die unter anderem die MLC ratifiziert haben, beispielsweise auf der Black- und Grey-List des Pariser oder Tokyo MoU befinden⁴⁵. Eine solche Negativeinstufung erfolgt, wenn auf Schiffen des jeweiligen Landes in mehreren Fällen gegen international gültige Standards zu beispielsweise Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung oder Aspekte der Schiffsicherheit verstoßen worden ist (siehe auch Kapitel 3.3).

Eine in 2014 angestoßene Überarbeitung der MLC hat zum Ziel die arbeitsrechtliche Situation von Seefahrern zu stärken. Hierzu gehört beispielsweise die Einhaltung der vertraglich und gesetzlich geregelten Ansprüche der Seefahrer und ihrer Familien⁴⁶ besser zu garantieren. Dies soll dadurch erreicht werden, dass an Bord entsprechende Dokumente und Zertifizierungen mitzuführen sind, die die Einhaltung der MLC hinsichtlich der finanziellen Absicherung der Seefahrer bestätigen. Sofern nicht mehrere der 61 ILO-Mitgliedsstaaten Widerspruch gegen die Überarbeitung einlegen, treten die geänderten Richtlinien Anfang 2017 in Kraft. Die neuen Regelungen gelten für jedes Schiff, das unter der Flagge eines Landes fährt, welches die MLC ratifiziert hat (ILO: 2014).

Neben den arbeitsrechtlichen Bestimmungen regelt die MLC auch die Mindeststandards der Lebensbedingungen von Seefahrern an Bord. Hierzu gehören Regelungen zur Verpflegung mit Lebensmitteln und Trinkwasser sowie der Unterbringung der Seeleute. Der Schiffsbetreiber trägt Verantwortung dafür, dass Seeleute Zugang zu „ausreichend“ Nahrungsmitteln und Trinkwasser von „guter“ Qualität haben – unter Einhaltung bestimmter hygienischer Bedingungen (ILO: 2006). Die ITF weist auch in diesem Punkt auf ein erhöhtes Risiko hin, dass es bei bestimmten Flaggenstaaten zur Missachtung dieser internationalen Regelungen kommen kann.

So gibt die ITF an, dass sie im Zuge ihrer regelmäßigen Inspektionen an Bord von Schiffen immer wieder Missstände in Bezug auf eine inadäquate Versorgung der Seefahrer mit Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser feststellt (ITF, 5: 2015).

Schlechte Lebensbedingungen an Bord

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 86 %

14 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

⁴⁵ So wurden zum Beispiel die Philippinen im Jahr 2013 von der White-List auf die Grey-List des Tokyo MoU abgestuft (Tokyo MoU: 2013) und St. Vincent und die Grenadinen befanden sich im selben Jahr sogar auf der schwarzen Liste des Paris MoU (Paris MoU: 2014).

⁴⁶ Zum Beispiel im Bezug auf Entschädigungszahlungen im langfristigen Krankheitsfall oder Todesfall (ILO: 2014).

4.2.2 Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz

Laut einer Studie der Allianz aus dem Jahr 2012 gehen 75 bis 96 Prozent der Havarien von Schiffen auf menschliches Versagen zurück. Als Hauptgrund werden Fehler aufgrund von Überarbeitung bzw. Übermüdung der Besatzung festgestellt (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 41 f.). Aber auch Faktoren wie eine unerfahrene oder schlecht ausgebildete Besatzung, Kommunikationsschwierigkeiten aufgrund von Sprachbarrieren oder die Nichteinhaltung von „Safety Management Systemen“ stellen Risiken für die Sicherheit des Schiffes und der Besatzung dar (The Swedish Club: 2011, S. 5). Obwohl die Unfälle auf See mit Todesfolge über die letzten Jahrzehnte zurückgegangen sind, gehört der Seemannsberuf zu den gefährlichsten Berufen⁴⁷. Laut ITF kommen jährlich über 2.000 Seeleute bei Unfällen auf See ums Leben. Manche Flaggenstaaten begünstigen durch die mangelnde Wahrnehmung ihrer Kontrollpflichten zur Einhaltung internationaler Konventionen oder dem Fehlen von über den Mindeststandards hinausgehenden Regulierungen im Bezug auf die genannten Faktoren, das Risiko einer Havarie. (Vgl. ITF, 5: 2015).

Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 57 %

NEIN: 43 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 78 %

NEIN: 22 %

Eigene Darstellung

Kommunikationsprobleme der Besatzung (Sprachbarrieren)

Es ist nicht unüblich, dass Besatzungsmitglieder eines Schiffes aus unterschiedlichen Sprachräumen kommen. Dieser Umstand ist unabhängig von der geführten Flagge eines Schiffes festzustellen. Allerdings ist bei Schiffen, die nicht unter einer FoC fahren, aufgrund der häufig rigideren Nationalitätsanforderungen an Besatzungsmitglieder, das Risiko von Sprachbarrieren innerhalb der Besatzung minimiert (UK Chamber of Shipping: 2012).

Wenn bei einer multinationalen Schiffsbesatzung eine Verständigung nicht oder nur schwer umzusetzen ist, kann dies zu Störungen in Arbeitsabläufen führen oder eine Kommunikation bei technischen Problemen erschweren. Hieraus können Fehler im Schiffsbetrieb sowie Unfälle entstehen (Hahne: 2007, S. 1). Um diesem Umstand entgegenzuwirken, wurden die „IMO Marine Standard Communication Phrases“ (SMCP) im Jahr 2001 in die „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“ (STCW) integriert. Die SMCP regelt gewisse Kommunikationsvorschriften durch die Etablierung einer standardisierten Informationsübermittlung zwischen Schiffen und Küste, Schiffen untereinander und innerhalb der Besatzung eines

Kommunikationsprobleme der Besatzung (Sprachbarrieren)

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 57 %

NEIN: 43 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 78 %

NEIN: 22 %

Eigene Darstellung

⁴⁷ So sind z. B. in Großbritannien die Unfälle mit Todesfolge bei Seefahrern zwölfmal höher als im Durchschnitt der übrigen Erwerbsberufe (Allianz Global Corporate & Specialty AG: 2012, S. 6).

Schiffes. Weiterhin wird hier die englische Sprache als Hauptverständigungsgrundlage an Bord bestimmt. Da die SMCP allerdings nur für navigierende Offiziere auf Schiffen verbindlich ist, bleibt die Kommunikation der restlichen Besatzung und damit ein wesentlicher Teil der Arbeitsabläufe weitestgehend nicht reguliert (IMO, 5: 2015).

Unzureichend ausgebildete Besatzung

Die STCW regelt zudem die Mindeststandards, die im Bezug auf die Qualifikation von Seefahrern erfüllt werden müssen. Dazu gehört beispielsweise, dass Besatzungsmitglieder für die Ausübung bestimmter Tätigkeiten an Bord speziell zertifiziert sein müssen (STCW: 2010). Mit den sogenannten „Certificate of Competencies“ (CoC) können Seefahrer nachweisen, dass sie in bestimmten Fachbereichen geschult worden sind. Hierzu gehören „Basic Safety Training“, „Survival Craft and Rescue Boats“ oder „Advanced Fire Fighting“ (IMO: 2010). Dabei sind bestimmte CoCs in vielen Flaggenstaaten die maßgebliche Voraussetzung dafür, dass ein Seefahrer überhaupt auf einem Schiff anheuern darf (MPA: 2015).

Ein Problem stellt in diesem Zusammenhang die Existenz von unechten Dokumenten, d. h. gefälschte CoCs, dar (IMO 2: 2013, S. 3ff.). So ermittelt eine IMO-Befragung von nationalen Seebehörden aus dem Jahr 2001, dass bei Kontrollen über 12.000 gefälschte CoCs festgestellt worden sind (IMO, 6: 2015). Die Dunkelziffer dürfte dabei noch deutlich höher liegen. Das lässt den Schluss zu, dass ein erheblicher Teil der Seefahrer nicht über die laut STCW notwendige Ausbildung verfügt. Dieser Umstand kann eine Gefahr für den sicheren Schiffsbetrieb darstellen.

Die STCW regelt weiterhin, dass Zertifizierungen spätestens nach fünf Jahren aufgefrischt werden müssen (BSH, 2: 2013).⁴⁸ Der Flaggenstaat des Schiffes ist dafür verantwortlich, dass die Schiffsbesatzung Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchläuft.⁴⁹ Die Verwaltung des Flaggenstaats trägt ferner die Verantwortung dafür, dass Seefahrer die notwendigen Dokumente zum Beispiel über Trainings vorweisen können.⁵⁰

Unzureichend ausgebildete Besatzung

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Überlastete Besatzung durch lange Arbeitszeiten

Die international gültigen Vorgaben zu Arbeitszeiten auf See werden durch die MLC geregelt und schreiben unter anderem vor, dass ein Seefahrer innerhalb einer Woche nicht mehr als 72 Stunden arbeiten darf. Dabei besteht ein Anspruch auf insgesamt 77 Stunden Ruhezeit pro Woche (IMO: 2010, S. 220). Allerdings gibt es bei dieser Maßgabe einige Handlungsspielräume die Arbeitszeiten zu verlängern bzw. die Ruhepausen zu verkürzen. So können die in der MLC verordneten Arbeitszeiten zum Beispiel nicht nur aufgrund eines Notfalls überschritten werden, sondern auch dann, wenn der Kapitän es unter bestimmten Voraussetzungen als notwendig erachtet (ILO: 2006).

⁴⁸ Vgl. STCW Regel I/5

⁴⁹ Vgl. STCW Regel I/4, I/11 4

⁵⁰ Vgl. STCW Regel I/14 1.3

Die Studie „Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme“ hat geprüft, inwieweit die Vorgaben der Konventionen zu Arbeitszeiten tatsächlich eingehalten werden. Die Studie, die die Arbeitszeiten von 1.856 Seefahrern untersucht hat, kam zu dem Ergebnis, dass fast die Hälfte der Seefahrer mehr als 85 Stunden in der Woche arbeitet. Dieser Umstand scheint sich auch auf die Sicherheit an Bord auszuwirken. Denn 25 Prozent der Seefahrer gaben an, während der Wache schon einmal eingeschlafen zu sein und weitere 37 Prozent schätzten ihre hohe Arbeitszeitenbelastung als Gefahr für den sicheren Betrieb des Schiffes ein (Smith et al.: 2006, S. 46).

Überlastete Besatzung durch lange Arbeitszeiten

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Mangelhafte Beachtung des Safety Management Systems

Neben den Gefahren, die aufgrund einer übermüdeten und überarbeiteten Besatzung entstehen können, gehen weitere Gefahren für die Besatzung von der Missachtung oder Umgehung geltender Sicherheitsbestimmungen aus.

Die SOLAS-Konvention stellt Anforderungen hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen an Bord von Schiffen. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Vorgaben zu den erforderlichen Rettungsmitteln und Sicherheitsvorrichtungen oder der technischen Ausstattung (IMO, 7: 2015). Teilweise lassen sich einzelne Regelungen dieser Konvention durch Sondergenehmigungen des zuständigen Flaggenstaates aushebeln. Zum Beispiel wird in der SOLAS-Konvention verordnet, dass die Sicherheitsschotten bei Kreuzfahrtschiffen auf See vollständig zu schließen sind. Panama und die Bahamas gestatten einigen Kreuzfahrtschiffen unter ihrer Flagge allerdings die Schotten auf See geöffnet zu lassen, da dadurch Arbeitsabläufe erleichtert werden. Eine solche Ausnahmeregelung kann im Falle eines entstehenden Lecks ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen. (Vgl. ADAC: 2012)⁵¹.

Mangelhafte Beachtung des Safety Management Systems

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

Alkohol und Drogenmissbrauch

Die Schifffahrt kann unter anderem durch die hohe Arbeitszeitbelastung und die lange Zeit auf See einen starken psychischen, psychosozialen und physischen Stress für die Besatzung bedeuten. Die Folge hiervon können Erschöpfungserscheinungen und Depressionen sein. Diese Umstände, hervorgerufen oder verstärkt durch Schlafmangel, Einsamkeit oder Heimweh, können den Missbrauch von Alkohol und/oder Drogen, für einen vermeintlichen Stressabbau, begünstigen (Carotenuto et al.: 2012, S. 190). Erhe-

⁵¹ Es ist nicht bekannt, ob solche Sondergenehmigungen von Flaggenstaaten auch für die Containerschiffahrt möglich sind.

bungen aus dem Jahr 2014 zufolge haben im Durchschnitt 14,5 Prozent der Seefahrer einen missbräuchlichen Alkoholkonsum und drei bis zehn Prozent der Seefahrer nehmen an Bord auch andere Drogen zu sich (Pougné et al.: 2014, S. 199).

Bisher existieren nur auf nationaler Ebene Regelungen gegen den Missbrauch von Drogen und Alkohol an Bord von Schiffen. So gibt es zum Beispiel in US-amerikanischen Hoheitsgewässern genaue Vorschriften zum Umgang mit Alkohol und Drogen auf Schiffen und die Philippinen haben für dem Staat angehörige Seefahrer Regeln und Sanktionen unabhängig ihres Einsatzortes erlassen (ILO: 2001). Im internationalen Rahmen gibt es zwar Richtlinien⁵² für die Prävention von Alkohol- und Drogenmissbrauch in der Schifffahrt, diese sind jedoch nicht verbindlich (IMO, 8: 2015).

Alkohol und Drogenmissbrauch

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE



AUSSAGE DER EXPERTEN



Eigene Darstellung

4.2.3 Weitere soziale Risikobereiche

Über die beschriebenen Risiken für die konkreten Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie für die Gesundheit und Sicherheit der Schiffsbesatzung hinaus, können auch Probleme für Seefahrer außerhalb von Bord und für weitere soziale Gruppen im Schifffahrtssektor entstehen. Zu nennen sind hier die menschen- und arbeitsrechtliche Situation in Abwrackwerften, die Herausforderungen im Zusammenhang mit auf die Schifffahrt spezialisierten Arbeitsvermittlern oder die Auswirkungen der industriellen Fischfangschiffe für die Kleinfischerei.

Kritische Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwicklungs- und Schwellenländern

Die Auswirkungen von Abwrackwerften vieler Entwicklungs- und Schwellenländern⁵³ auf die Umwelt wurden bereits in Kapitel 4.1.3 thematisiert. Nicht zuletzt sind, auch durch den dort beschriebenen verantwortungslosen Umgang mit Schadstoffen, aber vor allem durch mangelhafte oder gänzlich fehlende Sicherheitsvorkehrungen und Arbeitsschutzvorschriften in diesen Abwrackwerften, die dortigen Arbeiter Unfallgefahren und gesundheitlichen Langzeitschäden ausgesetzt. Eine indische Studie hat die Folgen der Arbeitsumstände für die Werftarbeiter in Alang untersucht. Laut den Ergebnissen leiden etwa 16 Prozent der dort tätigen Arbeiter an einer speziellen Lungenentzündung, welche durch den dauerhaften Kontakt mit Asbest bei der Arbeit ausgelöst wird (Helfre: 2013, S. 5). Zudem schätzen Greenpeace und die International Federation of Human Rights (FIDH) die Anzahl der tödlich verunglückten Arbeiter in den Abwrackwerften in Chittagong (Bangladesch) auf mindestens 1.000 Fälle in den vergangenen drei Jahrzehnten (Greenpeace et al.: 2005, S. 17).

⁵² Regel 5 im Teil B der STCW (IMO, 8: 2015)

⁵³ Die Arbeitsbedingungen – vor allem in den Werften in Chittagong (Indien) oder Alang (Indien) oder in Bangladesh und Pakistan – werden von einigen NGOs stark kritisiert (vgl. bspw. Frey: 2013, S. 23; Sarraf et al.: 2010, S. 1 - 2).

Neben den teils katastrophalen Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften, wird darüber hinaus berichtet, dass es in diesen Abwrackwerften auch Fälle von Kinderarbeit gibt. Die FIDH schätzt den Anteil von Kindern unter 10 Jahren, die in Abwrackwerften in Chittagong arbeiten, auf 10 Prozent, den der unter 15jährigen auf 15 bis 20 Prozent⁵⁴ (FIDH: 2008, S. 15).

Kritische Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwicklungs- und Schwellenländern

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

Fehlende Regelungen zur Qualität von Crewing Agents

Die Besetzung offener Stellen in der Schifffahrt erfolgt oftmals mithilfe privater Arbeitsvermittler, sogenannter Crewing Agents. Im Rahmen der MLC unterliegen diese Agenturen gewissen Vorschriften und benötigen vom Flaggenstaat in dem sie tätig sind eine Zulassung, um ihre Funktion als Arbeitsvermittler ausüben zu dürfen (Deutsche Flagge, 7: 2015). Crewing Agencies können sich zusätzlich von privaten Zertifizierungsunternehmen zertifizieren lassen, dass sie unter voller Berücksichtigung der durch die MLC verordneten Regularien arbeiten (Bureau Veritas: 2015).

Die MLC⁵⁵ schreibt vor, dass Flaggenstaaten ansässige Crewing Agencies dahingehend kontrollieren müssen, ob sie die Rechte der Seefahrer verletzen. Dazu gehört beispielsweise das Verbot, dass Seeleute für ihre eigene Vermittlung an einen Reeder Gebühren zahlen müssen (ILO: 2006). Allerdings kommt es immer wieder zu Verstößen gegen diese Vorschriften durch Crewing Agencies. Hierbei werden Seefahrern oftmals im Rahmen einer (angeblichen) Rekrutierung Gebühren in Rechnung gestellt (ITF, 7: 2015). Darüber hinaus wird einzelnen Crewing Agencies vorgeworfen, dass sie Seefahrer mit falschen Lohnversprechungen anwerben (Seafarers' Rights: 2013; ITF, 6: 2015).

Fehlende Regelungen zur Qualität von Crewing Agencies

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 86 %

14 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

⁵⁴ Die Abwrackwerften kennen die Zahlen der Studie und bestreiten sie. Laut Erklärung der dort ansässigen Werften werden keine Kinder beschäftigt.

⁵⁵ Regulation 1.4

Gefährdung der Kleinfischerei

Beinahe 95 Prozent der existierenden Fischereibetriebe werden als Kleinfischerei eingestuft.⁵⁶ Kleinfischerei ist weltweit die Lebensgrundlage für fast 200 Millionen Menschen. Der industrielle Fischfang bedroht die Existenz der Kleinfischerei auf verschiedenen Ebenen. Industrielle Fangschiffe dezimieren durch ihren Kapazitätsvorteil und die technische Überlegenheit die allgemeinen Fischbestände und somit auch die Fangmengen der Kleinfischer. (Vgl. McGoodwin: 2001, S. 2). Als ein Beispiel für die massive Beeinträchtigung der Kleinfischer ist die Situation in den Hoheitsgewässern Westafrikas zu nennen. Dort wurde in den letzten Jahren großflächig durch Fischfangflotten gefischt, was zu einem Rückgang der Fangmengen und einer damit einhergehenden Existenzbedrohung der westafrikanischen Kleinfischer führte (Schäfer: 2013). Dieses Ungleichgewicht von industriellen Fischereibetrieben gegenüber lokalen Fischern ist allerdings nicht nur in Entwicklungs- oder Schwellenländern zu beobachten. Auch in Schottland sind viele lokale Fischereibetriebe durch die uneingeschränkte Befischung von industriellen Fangschiffen in ihrer Existenz bedroht (McGoodwin: 2001, S. 286).

Gefährdung der Kleinfischerei

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 100 %

Eigene Darstellung

4.3 Governance-Risiken

Bezogen auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und effektive Regulierung steht die Schifffahrt einigen Herausforderungen gegenüber. Dabei rührt die Mehrzahl der Governance-Risiken daher, dass einige Flaggenstaaten ihren Auflagen gemäß Artikel 91 „Nationalität des Schiffs“ und Artikel 94 „Pflichten des Flaggenstaates“ des Seerechtsübereinkommens UNCLOS nicht adäquat nachkommen. Diese Rahmenbedingungen stellen nicht allein die Ursache des Problems dar, da eine verantwortungsvolle Unternehmensführung immer in den Händen des Reeders und Schiffsbetreibers selbst liegt. Ein gesetzeswidriges oder unethisches Verhalten einiger Akteure im Schifffahrtssektor wird jedoch begünstigt, wenn ein Flaggenstaat nicht den Willen, die Macht oder den Verwaltungsapparat besitzt, eine notwendige Transparenz über die Eignerstruktur zu schaffen sowie effektive Kontrollen zur Einhaltung der nationalen und internationalen Regelungen durchzusetzen. Hinzu kommt, dass ein Flaggenstaat aufgrund seiner politischen Instabilität oder Anfälligkeit für Korruption ein zusätzliches Governance-Risiko für die Schifffahrt darstellt. Darüber hinaus fehlt es manchen Küstenstaaten an Mitteln und Möglichkeiten in ihren Hoheitsgewässern eine ausreichende Sicherheit vor Piraterie zu gewährleisten.

⁵⁶ Vgl. McGoodwin: 2001, S. 2

4.3.1 Anonymität bzw. Verschleierung der Eigentumsverhältnisse

Anonymität bei Strafverfolgung

Durch die oft komplexe Eigner- und Betreiberstruktur von Handelsschiffen wird die Bestimmung des „tatsächlichen“ wirtschaftlichen Besitzers nicht selten erschwert. Indem offene Schiffsregister den Reedern Anonymität gewährleisten, erhöhen sie die ohnehin bereits bestehende Komplexität in den Eigentümerstrukturen oftmals noch zusätzlich. Es wird ermöglicht, dass sich verzweigte multinationale Unternehmenskonstrukte, Briefkastenfirmen, Treuhänder, Stiftungen oder andere Intermediäre als Besitzer eines Schiffes in das Schiffsregister eintragen und so die Identität des tatsächlichen Eigentümers verschleiern (Vgl. OECD: 2003, S. 3; Gianni: 2008, S. 19).

Einige Schiffsregister werben ganz offen mit dem Versprechen der Anonymität bei den Eigentumsverhältnissen. Beispielsweise bewirbt laut Medienberichten, das International Registries Inc. (IRI), das seit 1990 die administrative Leitung des Schiffsregisters der Marshallinseln betreibt, in Verkaufsgesprächen offensiv die Vorteile der dort vorzufindenden Anonymität für Schiffseigner. So hat das IRI angeblich in einer fiktiven Geschäftsanfrage einer französischen Zeitung erklärt, dass die Namen der Geschäftsführung und der Teilhaber, die das Schiff formell besitzen, auf den Marshallinseln nicht hinterlegt werden müssen (Vgl. Sharife: 2010).

Diese Verschleierung der Eigentumsverhältnisse kann es Schiffseigner ermöglichen, im Falle einer begangenen Gesetzeswidrigkeit oder von Schadenersatzforderungen (in etwa bedingt durch aufgetretene Umweltschäden oder Sicherheitsmängel) einer Strafverfolgung zu entgehen (Wahlhorn & Bühler: 2004; OECD: 2003, S. 4). Denn durch die geschaffene Anonymität ist es Behörden und Exekutivorganen, wie der Staatsanwaltschaft, kaum möglich, die notwendige Transparenz zu schaffen, um den eigentlichen Verantwortlichen zu bestimmen (OECD: 2003, S. 12).

Es ist allerdings festzuhalten, dass eine Verschleierung der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse nicht durch die Existenz von offenen Schiffsregistern an sich gefördert wird, sondern durch die dort oft vorherrschenden niedrigen Registrierungsanforderungen ermöglicht wird. So ist die Verschleierung der Eigentumsverhältnisse prinzipiell auch in „nicht offenen“ Schiffsregistern möglich. Allerdings ist hierzu aufgrund der höheren Anforderungen im Registrierungsprozess ein erheblicher Mehraufwand nötig (Vgl. OECD: 2003, S. 16).

Anonymität bei Strafverfolgung

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 89 %

11 %

Eigene Darstellung

Umgehung von Embargos

Die beschriebene Möglichkeit zur Anonymität der Eigentumsverhältnisse bei Schiffen kann nicht nur zu Schwierigkeiten bei der Strafverfolgung einzelner Personen oder Firmen führen, sondern auch die Umgehung von internationalen Embargos gegen Staaten

vereinfachen. Der Grund hierfür liegt darin, dass durch die Möglichkeit der fehlenden „echten Verbindung“⁵⁷ zwischen dem Eigentümer des Schiffes und dem Registerland, auch eine auf den ersten Blick intransparente Struktur im Bezug auf die tatsächliche nationale Zugehörigkeit des Schiffes entsteht. Anders ausgedrückt: Die von offenen Schiffsregistern häufig begünstigte Intransparenz der Eignerstruktur eines Schiffes, macht es nur schwer möglich, die eigentliche wirtschaftliche Landesherkunft des Schiffes zurück zu verfolgen. Dieser Umstand ist vor allem dann prekär, wenn ein Schiff über seine Flagge oder seine tatsächliche Eignerstruktur in Verbindung zu einem Land steht, gegenüber dem Embargos ausgesprochen wurden, oder dadurch den Handel mit Waren zu diesem sanktionierten Land ermöglicht. Denn durch die Einbindung einer Scheinfirma (mit Sitz in einem anderen Land) in die Eignerstruktur wird der wirtschaftliche Bezug des Schiffes zum sanktionierten Staat verschleiert und es besteht die Möglichkeit ein Embargo, das gegen einen Staat verhängen wurde, zu umgehen (Thomson Reuters Ac-celusTM: 2013, S. 6).

Auf diese Weise hat zum Beispiel das nordkoreanische Schiffsunternehmen OOM seine tatsächliche Verbindung zum sanktionierten Nordkorea verschleiert und konnte dadurch mindestens zehn Länder unbemerkt mit seinen Schiffen anlaufen (World Maritime News: 2016, UN.org: 2014).

Umgehung von Embargos

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

4.3.2 Piraterie

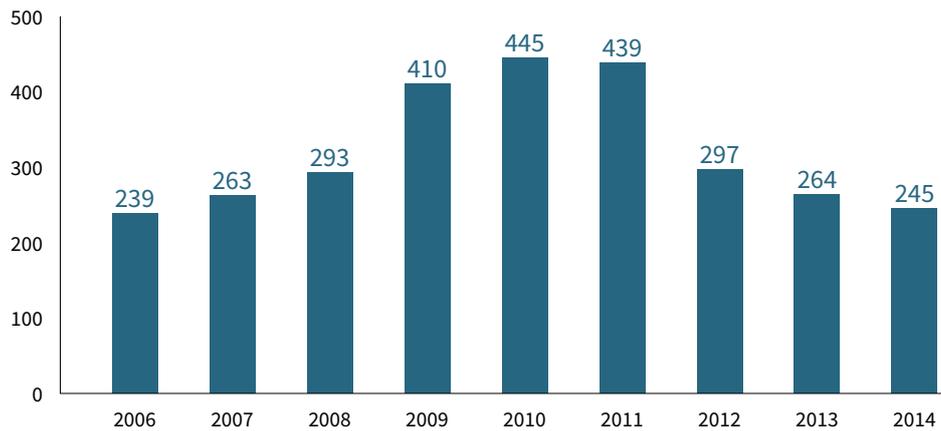
Die Piraterie⁵⁸ stellt eine Bedrohung für die internationale Schifffahrt dar. In den vergangenen Jahren befand sich vor allem das Seegebiet Somalias wegen einer hohen Anzahl von Piratenüberfällen auf Schiffe im Zentrum der politischen und medialen Aufmerksamkeit. Im Jahr 2015 waren überwiegend südostasiatische Gewässer und die Küstengebiete vor Westafrika von Piraterie betroffen (Handelsblatt: 2015). Obwohl die Zahl der Piratenüberfälle auf Schiffe seit dem Jahr 2010 (s. Abb. 4) rückläufig ist, stellt Piraterie weiterhin ein sehr präsent Problem für die Schifffahrt dar (Statista: 2015). So stellen die im ersten Quartal 2015, durch das internationale Schifffahrtsbüro⁵⁹, weltweit registrierten 54 Fälle von Piraterie einen Zehnprozentigen Anstieg von Übergriffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum dar (Handelsblatt: 2015).

⁵⁷ Artikel 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen besagt: „(...) Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen.“

⁵⁸ „Bei Piraterie handelt es sich um Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen, die zu eigennützigen Zwecken unter Gebrauch eines See- oder Luftfahrzeugs auf hoher See oder in anderen Gebieten verübt werden, die keiner staatlichen Gewalt unterliegen“ (Statista: 2015).

⁵⁹ Das internationale Schifffahrtsbüro (engl.: International Maritime Bureau) ist vorwiegend mit der Aufgabe betraut, Missbrauch und Betrug im Schifffahrtssektor vorzubeugen und wird weiterführend auch mit der Bekämpfung der Piraterie beauftragt (ICC: 2015).

Abbildung 05: Anzahl der Piratenüberfälle weltweit von 2006 bis 2014



Quelle: Statista: 2015, Eigene Darstellung

Die zuständigen Küstenstaaten sind häufig nicht in der Lage, die Schiffe ausreichend vor Piratenangriffen zu schützen. Das führt in der Konsequenz dazu, dass besonders gefährdete Seegebiete einem Schutz durch internationale Militärbündnisse bedürfen, wie es zum Beispiel vor der somalischen Küste der Fall ist. Seit 2008 wird ein Gebiet von 500 Seemeilen vor der somalischen Küste durch einen Marineverband überwacht. In erster Linie soll der Schutz humanitärer Hilfsleistungen gewährleistet werden. Es ist aber auch vorgesehen die Piraterie vor Ort effektiv zu bekämpfen, wodurch das Seegebiet für das Passieren von Handelsschiffen sicherer werden soll (Bundeswehr: 2015).

Trotz dieser militärischen Intervention zur Sicherstellung einer gefahrlosen Passage der Handelsroute, scheint der IMO die Sicherheitslage für Schiffe und ihre Reedereien nicht auszureichen. Deswegen hat die IMO im Jahr 2011 eine Richtlinie erlassen, die es Reedereien möglich macht in der Hochsicherheitszone vor Somalia bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord der Schiffe einzusetzen (IMO, 10: 2015). Viele Reedereien haben private Sicherheitsunternehmen auf Schiffen, die Gefahrengebiete durchqueren, engagiert (Roth: 2012). Inzwischen ist die Anzahl von Übergriffen vor der somalischen Küste durch die militärische Präsenz und die Anwesenheit von bewaffneten Sicherheitsleuten an Bord stark zurückgegangen.⁶⁰

Piraterie

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

Die für die Sicherheit der Schifffahrt und der Seeleute zu begrüßende Entscheidung, neben dem staatlich-militärischen Schutz auch private Schutzmaßnahmen in Form von Sicherheitspersonal auf Handelsschiffen zu ermöglichen, ist generell zu begrüßen. Jedoch ergibt sich daraus auch ein gewisses Risiko im Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der Gewaltanwendung durch private Sicherheitsfirmen. Nur einige Flaggenstaaten stellen Anforderungen im Hinblick auf die nachzuweisende „Qualität/Professionalität“ der auf Schiffen tätigen Sicherheitsfirmen. So wurde zum Beispiel durch die Bundesrepublik Deutschland veranlasst, dass nur Sicherheitsdienste auf Schiffen unter deutscher Flagge tätig werden können, die die gesetzten Anforderungen des Bundesamts

⁶⁰ Anzahl der Piratenüberfälle nach Erlass der Richtlinie in 2012: 297 Stück (im Jahr 2011: 439) (Statista: 2015)

für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erfüllen (BAFA: 2013). Bei Flaggenstaaten, die keine Regelungen zur Überprüfung des eingesetzten Sicherheitspersonals aufgestellt haben, kann somit ein höheres Risiko einer unverhältnismäßigen/unprofessionellen Gewaltanwendung bestehen.

4.3.3 Weitere Governance-Risiken

Die Möglichkeit zur Verschleierung der Eigentumsverhältnisse bei einigen offenen Schiffsregistern, die sich daraus ergebenden Rechts- und Strafverfolgungsschwierigkeiten und das Risiko der Piraterie, stellen nicht die einzigen Herausforderungen aus Governance-Sicht dar. So lassen sich auch Problembereiche identifizieren, die in Verbindung mit schlechten Governance-Strukturen eines Flaggenstaates stehen, wie beispielsweise die Anfälligkeit von Korruption oder die Verknüpfung der Einnahmen des Schiffsregisters zu einem international sanktionierten Staatsregime. Ferner werden nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Durchsetzungskraft oder dem Durchsetzungswillen eines Flaggenstaates gewisse Risikobereiche, wie eine Kriminalisierung der Besatzung, die Registrierung von qualitativ mangelhafter und altersschwacher Schiffe oder der Transport von destabilisierenden Gütern begünstigt.

Transport von destabilisierenden Gütern

Der illegale Transport von destabilisierenden Gütern, wie zum Beispiel Waffen, Drogen oder Gütern mit doppeltem Verwendungszweck, wie beispielsweise waffenfähigem Uran, kann durch seltene Kontrollen mancher Flaggenstaaten auf Schiffen unter ihrer Flagge sowie der komplexen Konstellation der zuständigen Jurisdiktionen auf See begünstigt werden. Behörden von Küstenstaaten dürfen auf Hoher See nicht ohne vorherige Zustimmung des zuständigen Flaggenstaates Kontrollen an Bord eines Schiffes durchführen und illegal transportierte Güter konfiszieren (Griffiths & Jenks: 2012, S. 11). Hier obliegt es ausschließlich dem Flaggenstaat solche Kontrollen durchzuführen. Im Fall einiger FoCs finden diese Kontrollen jedoch zu selten oder nicht effektiv statt (Griffiths & Jenks: 2012, S. Summary VI). Eine Studie des „Stockholm International Peace Research Institute“ (SIPRI) hat den Zusammenhang zwischen dem illegalen Schiffstransport von destabilisierenden Gütern und der Zugehörigkeit des entsprechenden Schiffes zu einer, gemäß ITF-Definition, Flag of Convenience untersucht⁶¹: Hierbei ist festgestellt worden, dass der Transport von destabilisierenden Gütern im Verhältnis überdurchschnittlich oft auf Schiffen unter FoCs stattfindet (Griffiths & Jenks: 2012, S. 28).

Zu den ungenügenden Kontrollen der Flaggenstaaten und der insgesamt komplexen Rechtssituation in der Schifffahrt kommt, dass die im Kapitel 4.3.1 beschriebene Möglichkeit zur Verschleierung der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse bei Schiffen, die strafrechtliche Verfolgung beim Entdecken des Transportes von destabilisierenden Gütern zusätzlich erschwert. Auch in den Häfen kann von keiner flächendeckenden Kont-

Transport von destabilisierenden Gütern

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

⁶¹ Der betrachtete Zeitraum umfasste hierbei die Jahre 1991 bis 2011 und die Stichprobengröße betrug 529 Schiffe (Griffiths, Jenks: 2012, S. 28).

rolle der Schiffe bzw. der Schiffsladung gesprochen werden. So werden laut Schätzung der UN etwa nur zwei Prozent aller Schiffscontainer in einem Hafen kontrolliert (Griffiths, Jenks: 2012, S. 37).

Veraltete und qualitativ mangelhafte Schiffe

Flaggenstaaten müssen gemäß dem Seerechtsübereinkommen UNCLOS dafür Sorge tragen, dass sich Schiffe unter ihrer Flagge in einem seetauglichen Zustand befinden. Um gewährleisten zu können, dass ein Schiff alle notwendigen Maßnahmen für einen sicheren Seeverkehr erfüllt, verlangt die IMO die Untersuchung und Zertifizierung durch einen qualifizierten Gutachter. Eine solche Überprüfung des Schiffszustandes hat schon vor der Registrierung und in regelmäßigen Abständen nach Registrierung des Schiffes stattzufinden.⁶²

Es ist fraglich, ob alle Flaggenstaaten die notwendigen Ressourcen haben, um alle Schiffe unter ihrer Landesflagge auf ihre Seetüchtigkeit hin überprüfen zu lassen und dafür zu sorgen, dass eine gewissenhafte Qualitätsuntersuchung vor dem Registrierungszeitpunkt durchgeführt worden ist. Die ITF stellt fest, dass unter FoC registrierte Schiffe teilweise deutlich älter sind als der Durchschnitt der Weltschiffsflotte und in Folge stellenweise nicht mehr voll seetüchtig sind (ITF 5: 2015). Dabei wird angeführt, dass die fünf Schiffsregister mit der größten Anzahl an untergegangenen Schiffen von der ITF als FoC deklarierte Register sind: Panama, Zypern, St. Vincent, Kambodscha und Malta (ITF, 7: 2015).

Da die ITF allerdings eine eigene Auslegung der Definition von FoCs hat, muss die Schlussfolgerung einer mangelhaften Schiffsqualität bei FoC registrierten Schiffen auf ihre Allgemeingültigkeit hin überprüft werden. Zum Beispiel befinden sich Panama, Zypern und Malta auf der White List des Paris MoU, d. h. bei diesen Flaggenstaaten wurden bei Schiffsinspektionen keine bis wenige Beanstandungen der Schiffe nachgewiesen. Außerdem ist es naheliegend, dass das panamaische Register als der Flaggenstaat mit den meisten registrierten Schiffen (Anhang 3) bei absoluter Betrachtung auch eine große Anzahl an untergegangenen Schiffen verzeichnet. Die Annahme der ITF wird allerdings dadurch gestützt, dass St. Vincent und Kambodscha auf der Black List des Paris MoU geführt werden (Paris MoU, 2: 2015).

„Generell sind unserer Meinung nach die ESG-Risiken primär von der Reederei und nicht ausschließlich von der Flagge abhängig“

Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg-Girozentrale

Neben der Flagge eines Schiffes lassen sich auch durch die Betrachtung der Reederei und der zertifizierenden Klassifikationsgesellschaft Rückschlüsse auf die Schiffsqualität machen (Wahlhorn & Bühler: 2004). Betrachtet man zum Beispiel die Ergebnisse der im Rahmen des Pariser MoU durchgeführten Schiffsinspektionen, ist ein Zusammenhang zwischen dem Renommee der zuständigen Klassifikationsgesellschaft und der Performance der Schiffe zu erkennen. So wurden die Klassifikationsgesellschaften, die Mitglied der IACS sind, in der aktuellen Performance-Liste des Paris MoU⁶³ mit „high“ oder „me-

⁶² Vgl. UNCLOS Artikel 94 4.

⁶³ Die Performance-Liste des Paris MoU misst die Häufigkeit von Inspektionen und Detentions, die Schiffe innerhalb eines Zeitrahmens durchlaufen haben. Diese werden dann den Klassifikationsgesellschaften der Schiffe zugeordnet, sodass diese in eine Rangliste eingeordnet werden können.

dium“, den beiden besten Bewertungsstufen, bewertet (Paris MoU, 3: 2015, IACS: 2016).

Registrierung von veralteten/qualitativ „minderwertigen“ Schiffen

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 80 %

NEIN: 20 %

Eigene Darstellung

Kriminalisierung der Besatzung

Die IMO „Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident“ aus dem Jahr 2006 definieren Seefahrer als Arbeitnehmer, die einen besonderen Schutzbedarf haben. Durch die Internationalität des Schifffahrtssektors kommen Seefahrer in Kontakt mit verschiedenen nationalen Gesetzgebungen, die gegebenenfalls inhaltlich voneinander abweichen. Üblicherweise wird die Schutzfunktion durch das Herkunftsland des Seefahrers oder durch den Flaggenstaat des Schiffes ausgeübt (IMO, 9: 2015). Laut ITF vernachlässigen jedoch einige Flaggenstaaten diese Schutzfunktion für Seefahrer auf Schiffen unter ihrer Flagge (ITF: 2005). Diese Vernachlässigung kann dazu führen, dass Seefahrer durch den Flaggenstaat keinen ausreichenden rechtlichen Schutz erfahren – wie zum Beispiel bei einer durch eine unverschuldete Havarie entstandene Umweltverschmutzung. So etwa geschehen im Fall der Havarie der „Prestige“ im Jahr 2002. In deren Folge ist der griechische Kapitän des Schiffes für einige Monate – ohne eindeutigen Schuldnachweis – in Spanien in Gewahrsam genommen worden, eine Reaktion des Flaggenstaates Bahamas blieb dabei aus (Ver.di: 2008).

Neben der teilweise fehlenden Schutzfunktion durch das Herkunftsland der Seefahrer oder den Flaggenstaat, bildet auch der beeinflussbare Verantwortungsbereich bzw. die tatsächliche Mitschuld der Schiffsbesatzung bei Rechtsverstößen ein Governance-Risiko für die Seefahrer. So kann die Schiffsbesatzung unter Umständen auch ohne „aktives/kriminelles“ Mitverschulden für Menschenhandel belangt werden, sollte die Hafenbehörde auf „blinde Passagiere“, also einer illegalen Einreise von Personen per Schiff, aufmerksam werden (Stella Maris: 2007).

Kriminalisierung der Besatzung

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

Gefahr der Korruption

Durch die Internationalität des Schifffahrtssektors kommt es vor, dass die Besatzung eines Schiffes und die Reeder zu maritimen Behörden oder Hafenmitarbeitern in Ländern Kontakt haben, in denen es häufig zu Schmiergeld- und Bestechungszahlungen kommt. So berichtet die Containerschiff-Reederei Maersk Line, dass gegenüber Schiffen regelmäßig Forderungen von Schmiergeldzahlungen – in Form von vermeintlich legitimen Gebühren – erhoben werden. In manchen Ländern gehören diese zur sozialen Norm und internationale Konventionen, wie die Konvention gegen Korruption der Vereinten Nationen, werden häufiger missachtet. (Vgl. Andersen: 2012).

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 89 %

11 %

Eigene Darstellung

Einnahmen der Schiffsregister finanzieren sanktionierte Staaten und destabilisierende Güter

Durch Schiffsregister generierte Einnahmen fließen in den Staatshaushalt des Flaggenstaates. Das kann zum Beispiel bedeuten, dass eine Reederei, die die Schiffsregistrierung in einem Flaggenstaat vornimmt, dessen Menschenrechtssituation kritisch anzusehen ist, zu Mehreinnahmen dieses Staates und somit zu einer indirekten Unterstützung und Stabilisierung des vorherrschenden Systems beiträgt.

Als ein Beispiel hierfür ist das Schiffsregister von Liberia im Jahr 2003 anzuführen. Das liberianische Schiffsregister brachte dem afrikanischen Land damals jährlich Einnahmen von ungefähr 18 Millionen US-Dollar. Die Einnahmen des Schiffsregisters von Liberia unterstützten zu dieser Zeit mit hoher Wahrscheinlichkeit das Regime des später verurteilten Kriegsverbrechers Charles Taylor. (Vgl. Thoms: 2003).

Einnahmen der Schiffsregister finanzieren sanktionierte Staaten und destabilisierende Güter

AUSSAGE DER FINANZINSTITUTE

JA: 100 %

AUSSAGE DER EXPERTEN

JA: 87 %

13 %

Eigene Darstellung

5. Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung

Der globale Güterhandel findet zu 90 Prozent über den Seeweg statt (ICS: 2016). Diese Statistik verdeutlicht nicht nur die Bedeutung der Schifffahrt für den Güterverkehr, sondern zeigt auch die Relevanz einer Betrachtung von Umwelt- und Sozialthemen in der Schiffsindustrie. Dies fordert nicht nur den Schifffahrtssektor auf, sich mit der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt zu beschäftigen, sondern auch Finanzinstitute, die in der Schiffsfinanzierung tätig sind.

Nachdem in Kapitel 4 nachhaltigkeitsrelevante Aspekte des Schifffahrtssektors beschrieben worden sind, wird in Kapitel 5 nun der Fokus auf die Rolle von Finanzinstituten bei der Schiffsfinanzierung gelegt. Hierfür untersucht imug, welche Nachhaltigkeitsaspekte von Finanzinstituten bei der Finanzierung von Schiffen berücksichtigt werden sollten. Dazu führte imug wie in Kapitel 2 beschrieben zunächst eine Befragung von Finanzinstituten und Experten hinsichtlich der Relevanz von Nachhaltigkeitsaspekten durch. Durch die Befragung dieser zwei Gruppen stellt imug sicher, die Relevanz von Nachhaltigkeitsaspekten für die Schifffahrt aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten zu können. Die Expertengruppe setzt sich wiederum aus verschiedenen Stakeholdern aus dem Schifffahrtssektor zusammen: zum Beispiel Finanzverbände, NGOs oder Fachleute aus der Schifffahrt.

Zunächst wird aus den Befragungsergebnissen der Business Case für die Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Finanzierungsrichtlinien von Finanzinstituten hergeleitet. In dem nächsten Abschnitt dieses Kapitels wertet imug aus, welche einzelnen Umwelt-, Sozial- und Governance-Risiken die Finanzinstitute bzw. Experten jeweils als relevant bewertet haben und vergleicht die Ergebnisse der beiden Befragungsgruppen miteinander. Darauf aufbauend werden die für die Schiffsfinanzierungsrichtlinien relevanten Nachhaltigkeitsaspekte herausgearbeitet. Mithilfe dieser Kriterien bewertet imug schließlich die Nachhaltigkeitsbemühungen in der Schiffsfinanzierung von 56 Finanzinstituten. Anhand dieser Bewertung werden Best Practice Beispiele von Finanzinstituten identifiziert, welche im letzten Teil dieses Kapitels beschrieben werden.

5.1 Business Case eines nachhaltigen Schiffsfinanzierungsgeschäfts für Finanzinstitute

Im Rahmen der von imug durchgeführten Befragung von Experten und Finanzinstituten ist unter anderem untersucht worden, welche Beweggründe der Berücksichtigung von ESG-Kriterien im Schiffsfinanzierungsgeschäft durch Finanzinstitute zu Grunde liegen (Anhang 1, Frage 2). Es sollen hierbei Motive für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Schiffsfinanzierung aus Perspektive der Finanzinstitute untersucht werden. Diese Erarbeitung soll aufzeigen, ob, wo und wie stark sich Finanzinstitute aus unternehmerischen Gründen heraus mit einer Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft befassen sollten.

Abbildung 06:
Argumente für die Integration von ESG-Aspekten
in das Schiffsfinanzierungsgeschäft

Argumente der Finanzinstitute	Argumente der Experten
Profitabilität	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ganzheitliche und verbesserte Portfoliosteuerung ▶ Bessere Vermarktung des Schiffsportfolios ▶ Optimierung der eigenen Risikoposition ▶ Kunden bei ESG-Risikomanagement unterstützen ▶ Sicherstellung der Effektivität des Risikomanagements ▶ Schiffe müssen Umwelanforderungen für ökonomischen Erfolg erfüllen ▶ Angebot eines zukunftsfähigen Investments für Investoren ▶ Kreditrückzahlung wird durch Umwelt- und Sozialthemen beeinflusst 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Profitabilität der Kreditnehmer wird durch ESG-Risiken beeinflusst ▶ Umweltbilanz der Schiffe beeinflusst Risikomanagement und Profitabilität ▶ Reputation der Schiffsbetreiber wirkt auf Finanzinstitute ▶ Ökologische Maßnahmen machen den Schiffsbetrieb effizienter und sicherer ▶ Erfolgreiches Wirtschaften durch ESG-Management
CSR- und Reputationsmanagement	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reputationsmanagement ▶ Gesellschaftliche Verantwortung ▶ Ganzheitliche ESG-Strategie 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherstellung minimaler Umwelt- und Sozialstandards an Bord durch ESG-Management ▶ Berücksichtigung sozialer Aspekte schützt vor Skandalen ▶ Verhinderung von Unfällen
Rechtliche Anforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einhaltung der Rechtsvorschriften, die auf Kreditnehmer anzuwenden sind, insb. umweltrechtliche Anforderungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ESG-Risiken oftmals mit illegalen Aktivitäten verbunden

Eigene Darstellung

Es gab in beiden Befragungsgruppen teilweise Mehrfachnennungen von Beweggründen. Festzustellen ist eine gemeinsame Schnittmenge der genannten Beweggründe von Finanzinstituten und Experten. So lassen sich die Argumente der zwei Befragungsgruppen in drei Kategorien einteilen: Profitabilität, CSR- und Reputationsmanagement sowie rechtliche Anforderungen. Im Folgenden werden die von den Finanzinstituten und Experten genannten Motive für eine Berücksichtigung von ESG-Aspekten in der Schiffsfinanzierung durch Finanzinstitute einander gegenübergestellt (Aussagen gekürzt und zusammengefasst).

Zunächst lässt sich anhand dieser Ergebnisse feststellen, dass ein wesentlicher Grund für eine Integration von ESG-Aspekten im Schiffsfinanzierungsgeschäft betriebswirtschaftliche Überlegungen sind. Sowohl die befragten Finanzinstitute als auch die Experten bewerten die Bedeutung von ESG-Aspekten für die Wirtschaftlichkeit sowie für die Stabilität und Risikominimierung von Projekten als wichtig. Während die Finanzinstitute hier den Schwerpunkt auf die eigene Profitabilität legen, so betonen die Experten die positiven Auswirkungen für die Profitabilität der Schiffsbesitzer bzw. der Kreditnehmer. Aus den Argumenten kann man weiterhin ablesen, dass Finanzinstituten die Minimierung der Kreditrisiken und die damit einhergehende Optimierung ihres Schiffsportfolios besonders wichtig sind. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Finanzinstitute sich durch die Berücksichtigung von ESG-Aspekten in der Schiffsfinanzierung eine verbesserte Profitabilität auf verschiedenen Ebenen versprechen. Dies führt zu einer höheren Vermarktbarkeit des Schiffsportfolios und somit zu einem Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Marktteilnehmern. Zudem sehen die befragten Finanzinstitute eine Verantwortung gegenüber ihren Investoren. Hierbei wird argumentiert: Je geringer das Kreditrisiko bewertet wird, desto sicherer ist die Anlage in Wertpapiere des Finanzinstituts für Investoren. Die Experten wiederum legen den Blickwinkel auf die Schiffsbesitzer selbst. Eine Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung führt für die Kreditnehmer zu niedrigeren Betriebskosten im Schiffsbetrieb und zu einer besseren Auftragslage. So kann eine stabile Auslastung der Schiffe erreicht werden, welche die Schiffseigner dazu befähigt, ihre Kredite zu bedienen. Dieser Tatbestand führt letztlich auch zu einem positiven Effekt für die Finanzinstitute. Die beiden Befragungsgruppen mögen unterschiedliche Schwerpunkte in ihrer Betrachtung gesetzt haben, dennoch kommen sie auf unterschiedlichem Wege zum gleichen Ergebnis: Eines der Hauptmotive für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung durch Finanzinstitute ist die Profitabilität. Ein ganz besonders wichtiger Aspekt ist an dieser Stelle die Wechselwirkung zwischen der Profitabilität der Schiffseigner und der der Finanzinstitute. Diese sind untrennbar miteinander verbunden und sollten bei der Erstellung einer Finanzierungsrichtlinie entsprechende Beachtung finden.

Neben den beschriebenen Faktoren der Profitabilität ist das CSR- und Reputationsmanagement ein elementares Motiv für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung. Finanzinstitute argumentieren unter anderem mit der Ganzheitlichkeit ihrer CSR-Strategie, deren Geltungsbereich das ganze Unternehmen und alle Geschäftsaktivitäten und demzufolge auch das Schiffsfinanzierungsgeschäft mit einbezieht. Mit einem solchen umfassenden Nachhaltigkeitsmanagement wollen Finanzinstitute unter anderem dem Risiko einer negativen, öffentlichen Berichterstattung und Kritik durch NGOs entgegenwirken. Während Finanzinstitute in der Befragung betonen, dass die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung aus der gesellschaftlichen Verantwortung des Finanzinstituts heraus resultiert, so legen die Experten den Argumentationsstrang eher auf die Notwendigkeit der Integration von Nachhaltigkeitsstandards bei Schiffseignern. Zu dem Aufgabenbereich des CSR-Managements gehört laut den Experten unter anderem die Sicherstellung der Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards – zum einen durch das Finanzinstitut, vor allem aber durch die Geschäftspartner. Die Nichteinhaltung solcher Standards kann nicht nur erhebliche Reputationsschäden für die Schiffseigner nach sich ziehen, sondern birgt auch rechtliche und finanzielle Risiken. Dabei können auch die Finanzinstitute, die die Kredi-

te für die Schiffsfinanzierung bereitgestellt haben, die Folgen dieses Fehlverhaltens zu Spüren bekommen.

Die dritte identifizierte Kategorie der Beweggründe für eine Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Schiffsfinanzierung ist die der rechtlichen Anforderungen. Finanzinstitute und Schiffseigner und -betreiber müssen zahlreiche nationale und internationale Rechtsgrundlagen beachten. Tun sie dies nicht, ist neben Reputationsschäden auch mit rechtlichen Konsequenzen oder sogar dem Verlust der gesellschaftlichen Akzeptanz (engl. licence to operate) zu rechnen.

„Many social-risks (sic!) mentioned could potentially lead to loss of lives, which will have major reputational and financial implications to the company and hence the financiers.”

Greenpeace

Beide Befragungsgruppen sehen in der Berücksichtigung von ESG-Aspekten eine Reduktion des Risikos, rechtliche Anforderungen nicht einzuhalten. Während Schiffseigner direkt von den beschriebenen Risiken betroffen sind, so sind Finanzinstitute aufgrund der Bereitstellung der Finanzierung für Schiffe indirekt von Konflikten ihrer Kreditnehmer mit der Gesetzgebung betroffen. Langwierige Gerichtsverfahren, Strafzahlungen oder Haftstrafen schaden nicht nur massiv der öffentlichen Wahrnehmung des Schiffseigners, auch das Finanzinstitut ist Teil dieser kontroversen Debatte. Zudem entstehen daraus finanzielle Risiken für Finanzinstitute wie zum Beispiel durch Kreditausfälle. Potentielle rechtliche Konsequenzen können beispielsweise aus der Nichteinhaltung internationaler Umwelt- und Sozialstandards resultieren. Ein Experte fügt hinzu, dass weitere rechtliche Risiken von illegalen Aktivitäten wie der Fischerei oder dem Transport von geschützten Tierarten ausgehen. Beide Befragungsgruppen sind sich einig, dass solche Risiken aktiv gesteuert werden müssen und diese ein wichtiger Beweggrund für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung sind.

Abbildung 07: Business Case Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung



Eigene Darstellung

Die Befragung hat gezeigt, dass Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung sowohl für Finanzinstitute selbst, als auch für Experten eine hohe Relevanz hat, denn die Berücksichtigung von ESG-Aspekten im Schiffsfinanzierungsgeschäft beeinflusst ihrer Meinung

nach die Gesamtpformance der Finanzinstitute. Die Befragung der Finanzinstitute und Experten nach den Beweggründen für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft von Finanzinstituten hat ergeben, dass sich die Motive in drei verschiedene Kategorien einordnen lassen. Mithilfe der Kategorien Profitabilität, CSR- und Reputationsmanagement und rechtliche Anforderungen lässt sich somit ein Business Case für Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung definieren. Dabei unterscheidet imug zusätzlich zwischen der Profitabilität des Finanzinstituts und der Profitabilität der Kreditnehmer. Die beschriebenen Kategorien zeichnen sich durch eine hohe Interdependenz der Handlungsfelder aus und können nicht separiert voneinander betrachtet werden, sondern beeinflussen sich gegenseitig. Die Herausforderung der Berücksichtigung von ESG-Aspekten in der Schifffahrt wird somit durch einen dynamischen und komplexen Prozess charakterisiert. So wird zum Beispiel die Profitabilität des Finanzinstituts von der Profitabilität des Kreditnehmers, aber auch vom CSR-Management und rechtlichen ESG-Anforderungen beeinflusst. Diese wechselseitige Abhängigkeit zeigt, wie umfassend die Thematik und wie wichtig die Identifikation der treibenden Einflussgrößen ist. Maßgeblich für die effektive Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung ist dabei, im ersten Schritt die relevanten ESG-Risiken zu identifizieren.

5.2 Identifikation und Relevanz von ESG-Risiken im Schiffsfinanzierungsgeschäft

In diesem Kapitel werden die einzelnen Umwelt-, Sozial- und Governance-Risiken, die in der Schiffsfinanzierung präsent sein können, hinsichtlich ihrer Relevanz betrachtet. Hierbei wird die Expertise der Finanzinstitute und Experten auf Basis der Fragebogenergebnisse ausgewertet. Hier sind die Fragen 3 bis 5 des Fragebogens von besonderem Interesse (Anhang 1). Für die Fragebogenkonzeption hat imug wie in Kapitel 2 beschrieben vorab bestimmte ESG-Risiken aufgeführt. Im Bereich Umwelt sind drei Kategorien mit 14 Kriterien, im Bereich Soziales vier Kategorien mit 19 Kriterien und im Bereich Governance fünf Kategorien mit insgesamt 14 Kriterien zur Bewertung gestellt worden. In Frage 3 bewerteten die befragten Finanzinstitute und Experten, ob eine Relevanz des identifizierten ESG-Risikos für die Schifffahrt besteht oder nicht. In der darauffolgenden Frage 4 sind die Befragten dazu aufgefordert worden, ebendiese Risiken hinsichtlich ihrer Relevanz zu gewichten. Ausgangspunkt der Gewichtung war inwiefern ein Kriterium bzw. Risiko nach Einschätzung des Finanzinstitutes/Experten einer Berücksichtigung im Schiffsfinanzierungsgeschäft bedarf. Dafür sollten die Kriterien auf einer Skala von 1 bis 4 (1 = wenig Relevanz, 4 = hohe Relevanz) eingeordnet werden. Die abschließende Frage 5 zielte darauf ab, in Erfahrung zu bringen, inwiefern Finanzinstitute einzelne ESG-Risiken wirksam berücksichtigen können und damit Einfluss auf den Kreditnehmer ausüben können.

Abbildung 08: Ablauf des Fragebogenprozesses



Eigene Darstellung

Im Folgenden wird dargestellt, wie Experten und Finanzinstitute jeweils die Bereiche Umwelt, Soziales und Governance beurteilen. Kategorien und Kriterien, die durch ihre Bewertung besonders hervorstechen, werden hierbei hervorgehoben. Außerdem fließen wesentliche aus Frage 5 resultierende Ergebnisse an den entsprechenden Stellen mit ein.

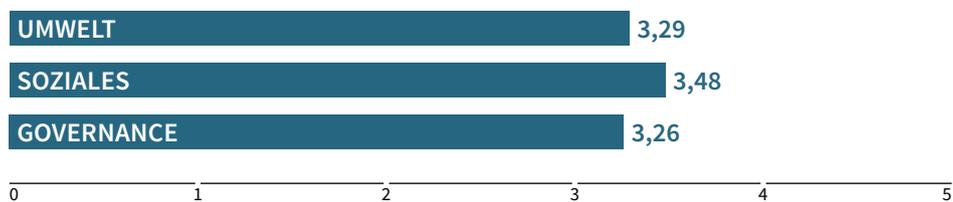
Die Gesamtauswertung für alle drei Bereiche (s. Abbildungen auf dieser Seite) zeigt, dass die Experten allen Risikobereichen im Durchschnitt eine höhere Relevanz beimessen als die Finanzinstitute. Zunächst ist festzustellen, dass die Gruppe der Finanzinstitute die Risiken im Umwelt-Bereich durchschnittlich als die Wesentlichsten betrachtet, während die Gruppe der Experten die größten Risiken bei den sozialen Aspekten sieht. Die stärksten Abweichungen innerhalb der Gesamtbewertung der zwei Befragungsgruppen liegen vorrangig im Governance-Bereich. Die Experten haben die Governance-Risiken mit durchschnittlich 1,36 Punkten mehr und somit als relevanter bewertet als die Finanzinstitute. Bei dem Ergebnis muss jedoch berücksichtigt werden, dass es Governance-Risiken gibt, zu denen sich einige Experten – zum Beispiel aufgrund fehlenden Hintergrundwissens – nicht geäußert haben. Durch die fehlenden Angaben verringert sich die Gesamtzahl der Expertenangaben, wodurch sich hohe Einschätzungen einzelner Risiken entsprechend stärker auf das Endergebnis von 3,26 auswirken. Selbiges gilt für die Ergebnisse im sozialen Bereich.

Auf Basis der Auswertung lässt sich schlussfolgern, dass die Experten durchschnittlich alle ESG-Bereiche als relevanter bewerten als die Finanzinstitute. Innerhalb der Gruppe der Experten gelten die sozialen Aspekte als besonders relevant, während für die Finanzinstitute der ökologische Bereich am wichtigsten ist.

Befragungsergebnisse: Einschätzung der Finanzinstitute zur Relevanz der ESG-Bereiche (n = Ø 5,73)



Befragungsergebnisse: Einschätzung der Experten zur Relevanz der ESG-Bereiche (n= Ø 6,89)

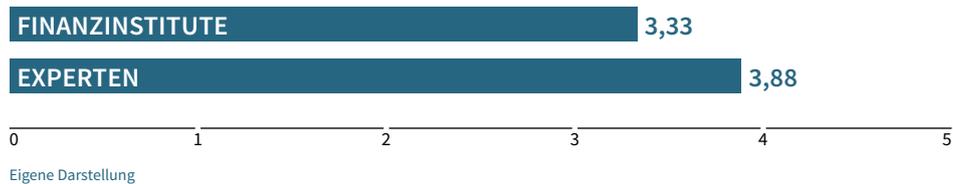


Eigene Darstellung

Betrachtet man die Bewertungen innerhalb der ESG-Bereiche im Einzelnen, lassen sich sowohl einige Überschneidungen als auch deutliche Abweichungen zwischen den Einschätzungen der zwei Gruppen feststellen:

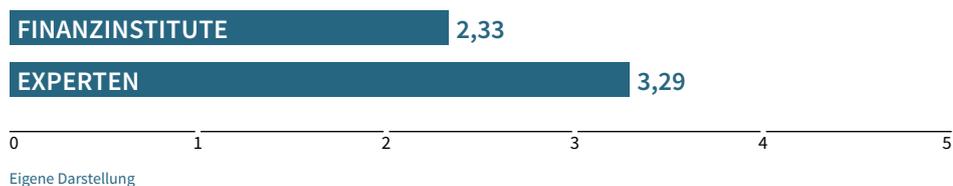
Im Umwelt-Bereich herrscht ein Konsens zwischen den beiden Gruppen im Bezug auf die Relevanz der darunter aufgeführten Risiken. Die Finanzinstitute haben den **CO₂-Emissionen** (3,33)⁶⁴ und der **Umweltverschmutzung beim Abwracken (Beaching-Methode)** (3,30) durchschnittlich die höchste Relevanz beigemessen. Die Experten sahen ebenfalls die CO₂-Emissionen (3,88) als sehr relevantes Umwelt-Risiko an, **Luftverschmutzung und Klimaschädigung** (3,86) wurden hier am zweithöchsten bewertet. Entsprechend werden **CO₂-Emissionen** (3,60) im Gesamtschnitt als das Umwelt-Risiko identifiziert, welches sowohl Finanzinstitute als auch Experten als das wichtigste Element der Umwelt-Risiken in der Schifffahrtsbranche betrachten.

Befragungsergebnisse: CO₂-Emissionen



Das Umwelt-Risiko mit dem geringsten Gesamtergebnis ist **Umweltverschmutzung durch Hafen- und Werftbetrieb** (2,44). Dies ist hauptsächlich auf die Einschätzung der Finanzinstitute zurückzuführen, die der **Umweltverschmutzung durch Hafen- und Werftbetrieb** (2,00) mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,00 Punkten eine geringe Relevanz zugeordnet haben. Die Experten schätzen demgegenüber den **Schiffslärm als Stressfaktor** (2,86) als weniger relevant ein (die Bewertung der **Umweltverschmutzung durch Hafen- und Werftbetrieb** lag im Fall der Experten bei 2,88 Punkten) als die anderen Umwelt-Aspekte. Den größten Unterschied zwischen den Angaben der Finanzinstitute und der Einschätzung der Experten stellen die Bewertungen des Kriteriums **giftige Substanzen in Antifouling-Farben** (2,81) dar. So haben die Finanzinstitute die Relevanz dieses Kriteriums mit durchschnittlich 2,33 beurteilt. Ein Drittel der Finanzinstitute schätzt giftige Substanzen in Antifouling-Farben (2,33) überhaupt nicht als Risiko ein. Die Aussagen der Experten zentralisieren sich dagegen bei einem Mittelwert von 3,29. Während der Großteil der Finanzinstitute dem ESG-Aspekt nur eine mittelstarke Relevanz einräumt, gibt es auch einige Finanzinstitute, die das Kriterium in ihrer Schiffsfinanzierungsrichtlinie adressieren.

Befragungsergebnisse: Giftige Substanzen in Antifouling-Farben



„Dieses Kriterium ist Bestandteil unserer Schiffsbewertung.“

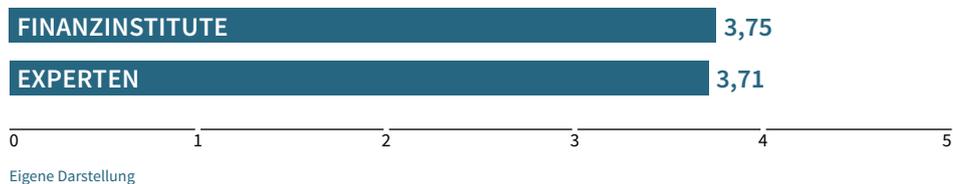
NORD/LB

Betrachtet man die Befragungsergebnisse im sozialen Bereich ist eine weitaus stärkere Diskrepanz zwischen den Angaben der beiden Befragungsgruppen zu beobachten als im Fall der Umwelt-Kriterien. So variieren die Abweichungen der Ergebnisse hier in eini-

⁶⁴ Durchschnitt aller Befragten (Finanzinstitute und Experten), wenn nichts anderes aus dem Text hervorgeht.

gen Fällen zwischen 0,83 bis zu 1,80 Punkten. Allerdings gibt es bei denen im Zuge der „Sonstigen sozialen Problembereiche“ dargestellten Kriterien auch den größten Konsens zwischen den beiden Gruppen. So wurden die **Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwicklungsländern (z. B. Menschenrechte, „ILO-Kernarbeitsnormen“)** (3,73) im Durchschnitt mit dem höchsten Befragungsergebnis von 3,73 als ganz klare Herausforderung für die Schifffahrtsindustrie identifiziert.

Befragungsergebnisse: Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwicklungsländern (z. B. Menschenrechte, ILO)



Dieses Kriterium ist außerdem eines von nur dreien, die durch die Finanzinstitute im Mittel marginal höher bewertet wurden, als durch die Experten. So wurden die **Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung, die von den Auswirkungen der Schifffahrt und/oder Abwrackwerften betroffen sind** (3,31) von den Finanzinstituten mit 3,33 und von den Experten nur wenig geringer mit 3,29 bewertet. Die stärkste Abweichung gibt es im sozialen Bereich bei dem Kriterium **illegale Fischerei und industrielle Fangschiffe gefährden Kleinfischerei** (3,19), welches die Finanzinstitute für die Berücksichtigung im Schiffsfinanzierungsgeschäft als am relevantesten beurteilen (3,38). Die Bewertungen der Experten (3,00) liegen hier im Durchschnitt um 0,38 Punkten unter denen der Finanzinstitute.

“Financier should not finance construction of new fishing vessel planning to enter fisheries where no sufficient capacity management plan is in place for the target fisheries [...], or where, d. Verf.] it is confirmed that there is overcapacity in the target fisheries.”

Greenpeace

Bei den restlichen Kriterien im sozialen Bereich liegen die durchschnittlichen Angaben der Experten zur Relevanz weitaus höher als die der Finanzinstitute. So zum Beispiel bei **Unfälle durch „technische Mängel“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]**⁶⁵ (2,90). Hier sehen die Finanzinstitute mit einem Durchschnitt von 2,00 eine weitaus geringere Relevanz als die Experten. Diese kommen auf einen Mittelwert von 3,80. Dies weist daraufhin, dass die Experten in diesem Bereich eine besondere Notwendigkeit der Berücksichtigung durch die schiffsfinanzierenden Banken sehen.

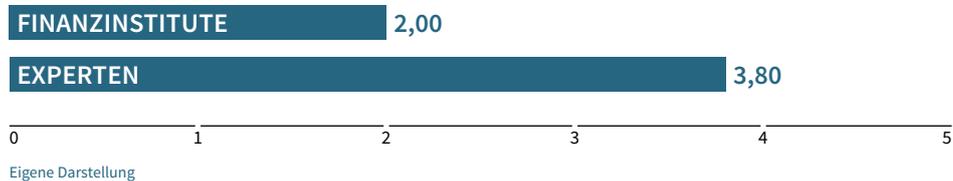
Allerdings ist hinzuzufügen, dass diese Einschätzung keinen grundsätzlichen Konsens innerhalb der Expertengruppe widerspiegelt. So wurden einzelne, dem Bereich **Unfälle durch „technische Mängel“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]**⁶⁶ (2,90) zugeordnete, Kriterien wie [...] **veraltete/qualitativ „minderwertiger“ Schiffe und Schiffstechnik** (3,00) oder [...] **unzureichende „private“ Kontrollen, da nicht durch anerkannte**

⁶⁵ Siehe Kapitel 4.3

⁶⁶ Siehe Kapitel 4.3

Klassifikationsgesellschaft (z. B. IACS) klassifiziert oder Versicherer (z. B. P&I Club) versichert (3,30) jeweils von 30 Prozent der Experten überhaupt nicht als ESG-Risiko eingeschätzt. Bei letzterem Kriterium dagegen gehen alle Finanzinstitute zwar von einem ESG-Risiko aus, erkennen dort allerdings keine besonders hohe Relevanz (2,33 Punkte).

Befragungsergebnisse: Unfälle durch technische Mängel zentriert bei Billigflaggen



Starke Unterschiede in den Ergebnissen der beiden Befragungsgruppen gibt es außerdem bei den Themen **fehlende Regelungen zur Besatzungsstärke** (2,91), **lange Arbeitszeiten ohne entsprechende Ruhepausen** (3,08), **unfaire Entlohnung** (2,69), **schlechte Lebensbedingungen an Bord (Versorgung mit Lebensmitteln und Trinkwasser)** (2,92) und bei allen Kriterien, die dem Bereich **Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Unfälle durch „menschliches Versagen“ zentriert bei Billigflaggen** (2,78) zugeordnet werden. 43 Prozent der Finanzinstitute haben die meisten dieser Aspekte nicht als ESG-Risiko bewertet. Die restlichen Finanzinstitute haben diese Kriterien als wenig relevant bewertet. Den höchsten Durchschnittswert mit 2,33 erhielt dabei das Kriterium **schlechte Lebensbedingungen an Bord (Versorgung mit Lebensmitteln und Trinkwasser)**. Die Experten ordnen diesem Kriterienbereich im Schnitt eine deutlich höhere Relevanz zu. Folglich wurde ein Großteil der Kriterien durch die Experten um bis zu 1,75 Punkte höher bewertet als durch die Finanzinstitute. Allerdings hat genau wie im Fall der Banken auch einen gewisser Anteil der Experten einen gegensätzlichen Eindruck von diesem Bereich. So haben die Experten bis zu 20 Prozent der Kriterien als irrelevant bewertet. Dies gilt insbesondere für Aspekte aus dem Bereich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Unfälle durch „menschliches Versagen“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...] ⁶⁷ (2,78), welche von 22 Prozent der Experten nicht als ESG-Risiko eingeschätzt wurden. Das Sozial-Risiko mit der insgesamt geringsten Relevanz, ist **Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Unfälle durch „menschliches Versagen“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von fehlender Weiterbildung der Besatzung** (2,42). Die Finanzinstitute haben hier eine durchschnittliche Punktzahl von 2,00 vergeben. Die Experten dagegen bewerteten dieses Risiko mit einem Mittelwert von 2,83.

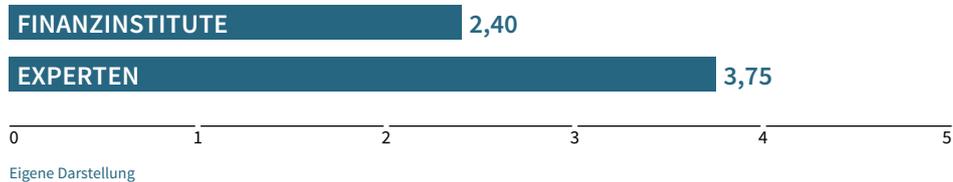
Der letzte von den Experten und Finanzinstituten zu bewertende Themenbereich ist der Governance-Bereich. Wie zu Beginn des Kapitels bereits der Überblick über die Gesamtergebnisse aufgezeigt hat, wird dem Governance-Bereich bzw. den -Risiken im Vergleich zu den Umwelt- und Sozial-Kriterien die geringste Relevanz beigemessen. Das Kriterium mit dem höchsten Mittelwert ist **Registrierung von veralteten/qualitativ „minderwertigen“ Schiffen** (3,07). Zwar bewerteten die Experten die Relevanz des Kriteriums mit durchschnittlich 3,75 Punkten, die Finanzinstitute sehen jedoch lediglich eine Relevanz von 2,40. Die Finanzinstitute sind der Meinung, dass innerhalb der bestehenden Finanzierungsrichtlinien bereits klare Vorgaben für die Schiffsqualität etabliert sind. Als Governance-Risiko sehen sie dieses Kriterium daher als nur mäßig relevant an.

⁶⁷ [...] Kommunikationsprobleme der Besatzung (Sprachbarrieren), [...] unzureichend ausgebildeter Besatzung, [...] fehlender Weiterbildung der Besatzung, [...] überlasteter Besatzung, [...] fehlenden Kontrollen gegen Alkohol- und Drogenmissbrauch und [...] mangelhafter Beachtung des Safety Management Systems

„Wir sehen ein geringes ESG-Risiko, da nur Schiffe finanziert werden, die von der IACS kontrolliert wurden.“

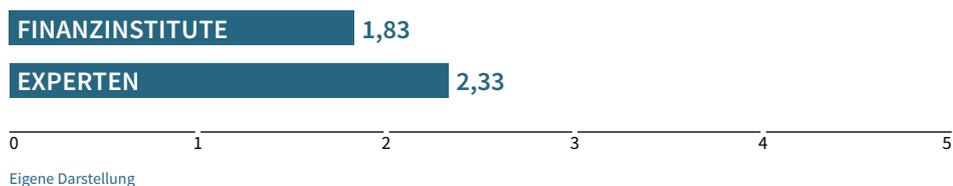
NORD/LB

Befragungsergebnisse: Registrierung von veralteten/ qualitativ „minderwertigen“ Schiffen



Die Kriterien **illegale Waren und Embargos zentriert bei Billigflaggen** (2,50), **Piraterie und Terrorismus** (2,33) und **Unterstützung durch staatliche Sicherheitskräfte (Marine) fraglich** (2,17) erhielten die geringsten Einstufungen hinsichtlich der Relevanz im Governance-Bereich. Das Risikopotential durch Piraterie und Terrorismus (2,33) wird als verhältnismäßig gering gesehen. Die Einschätzung der Finanzinstitute (1,83) liegt dabei deutlich unter der der Experten (2,83). Der grundlegende Eindruck ist auch im Governance-Bereich der, dass die Experten die ESG-Risiken als deutlich relevanter einschätzen als die Finanzinstitute. Eine Besonderheit gegenüber den anderen Themenbereichen ist allerdings, dass die Finanzinstitute alle Kriterien im Schwerpunkt der Governance als relevant bewertet haben. Die einzige Ausnahme bildet das Kriterium **Unterstützung staatlicher Sicherheitskräfte (Marine) bei Billigflaggen fraglich** (2,17). 17 Prozent der befragten Finanzinstitute betrachten diesen Aspekt aus ESG-Perspektive als nicht relevant. Die Experten, obgleich ihrer ansonsten sehr hohen Risikobewertung, haben andererseits eine Vielzahl von Governance-Kriterien als nicht relevant eingestuft. So haben bis zu 20 Prozent der Experten den Großteil der ESG-Aspekte aus dem Governance-Bereich nicht als bedeutend für die Schifffahrtsbranche identifiziert.

Befragungsergebnisse: Risikopotentiale durch Piraterie und Terrorismus



Insgesamt definieren die Befragungsergebnisse einen umfangreichen Rahmen von ESG-Kriterien, die in unterschiedlicher Abstufung eine Berücksichtigung in der Schiffsfinanzierung aus Perspektive der Finanzinstitute und Experten erhalten sollten. Jedes der abgefragten Nachhaltigkeitsrisiken ist von mehr als der Hälfte aller Befragten als relevant eingestuft worden. Das bedeutet allerdings auch, dass Finanzinstitute einer Vielfalt von Aufgaben gegenüberstehen, wenn sie eine nachhaltige Schifffahrt über alle ESG-Ebenen hinweg fördern wollen. Die Finanzinstitute haben bereits erkannt, dass es für Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung, wie in Kapitel 5.1 dargestellt, einen Business Case gibt und dieser wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen kann.

5.3 Nachhaltigkeitskriterien im Schiffsfinanzierungsgeschäft

Bietet ein Finanzinstitut die Finanzierung von Schiffen an, so ist es auch potentiell durch daraus resultierende ESG-Risiken gefährdet. Um ebendiese Risiken zu reduzieren oder gänzlich zu vermeiden, sollten Finanzinstitute geeignete Prozesse für das Nachhaltigkeitsmanagement in der Schiffsfinanzierung haben. Diese sollten sich aus einer Richtlinie ergeben, die öffentlich zugänglich und verpflichtend ist. Diese Richtlinie sollte zudem nachweislich als fester Bestandteil in die Geschäftsaktivitäten des Finanzinstituts integriert sein. Darüber hinaus ist auch erforderlich, dass die Bank transparent und regelmäßig über ihre Fortschritte, aber auch zu kontroversen Vorfällen zu diesem Thema berichtet. Eine Richtlinie und die dazugehörigen Management- und Berichterstattungssysteme können je nach Geschäftsmodell und -tätigkeit des Finanzinstituts unter anderem folgende Kriterien beinhalten:

- ▶ Verabschiedung der Richtlinie durch den Vorstand
- ▶ Öffentliche Verfügbarkeit der Richtlinie
- ▶ Darlegung der Motive, die für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft sprechen sowie Referenzieren internationaler Standards (Kontext der Richtlinie)
- ▶ Mitgliedschaft in oder Förderung einer Initiative, die sich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt beschäftigt
- ▶ Dokumentation der Reichweite der Richtlinie bezogen auf Unternehmensebene (konzernweit und auch Unternehmensbeteiligungen abdeckend), auf Kreditnehmerzielgruppen (Sektor) und auf finanzierte Schiffstypen
- ▶ Bevorzugte Finanzierung von Schiffen, die nach Nachhaltigkeitsaspekten zertifiziert werden oder Unterstützung bei dem Erhalt einer solchen Zertifizierung
- ▶ Förderung effizienter Technologien zur Emissionseinschränkung beim Schiffsbau und dem Umbau von Schiffen
- ▶ Förderung eines verantwortungsbewussten Umgangs mit Ballastwasser, Antifouling-Farben und Bilgewasser/Ölschlamm
- ▶ Förderung eines verantwortungsbewussten Fischfangs
- ▶ Berücksichtigung eines sozial- und umweltverträglichen Umgangs bei der Schiffsverschrottung
- ▶ Vorgabe der Einhaltung sozialer Standards bzgl. der Arbeits- und Sicherheitsbedingungen an Bord
- ▶ Regelungen für das Schiffsalter zur Minimierung von Umweltschäden und Sicherheitsrisiken
- ▶ Ausschluss der Finanzierung von Schiffen, die unter einer „kritischen“ Flagge fahren
- ▶ Anforderung der Klassifizierung des Schiffs durch einer der IACS angehörenden Klassifikationsgesellschaft sowie einer Versicherung, die die Regularien der P&I Clubs⁶⁸ erfüllt
- ▶ Existenz eines Managementplans zur Umsetzung der Richtlinie
- ▶ Kommunikation der Richtlinie an die Mitarbeiter und zugehörige Schulung
- ▶ Regelmäßige Prüfung und ggf. Anpassung der Richtlinie
- ▶ Systematischer Dialog mit relevanten Stakeholdern
- ▶ Bewertung potentieller Risiken und Chancen durch den Einfluss von Umwelt- und Sozialfaktoren auf finanzierte Schiffe

⁶⁸ Protection & Indemnity Clubs

- ▶ Due Diligence (Sorgfaltsprüfung), Monitoring und aktives Engagement des Finanzinstituts zur Einhaltung der Richtlinie und weiterer internationaler Standards von Seiten der Kreditnehmer
- ▶ Berichterstattung zum aktuellen Umsetzungsstatus der Richtlinie
- ▶ Berichterstattung zur Umwelt- und Sozialperformance des Finanzierungsportfolios
- ▶ Sonstige stichhaltige Inhalte, die einer Einzelfallprüfung durch das imug standhalten

5.4 Bewertung der bisherigen Nachhaltigkeitsbemühungen von Finanzinstituten

Basierend auf den vorherigen Kapiteln und insbesondere aufgrund der durchgeführten Befragung von Finanzinstituten und Experten wird deutlich: Die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft ist für Finanzinstitute ein relevantes Thema. Zur Berücksichtigung dieser Nachhaltigkeitsaspekte bei der Kreditbereitstellung können Finanzinstitute in einer Richtlinie festlegen, welche Nachhaltigkeitsthemen die Kreditnehmer beim Schiffsbau und -betrieb ihrer Flotte einhalten müssen und welche Auswirkungen ein (nicht) nachhaltiges Verhalten beispielsweise auf die Kreditkonditionen oder das gesamte Kreditverhältnis hat. Dabei ist für eine effektive und umfassende Umsetzung der Richtlinie auch ein dazugehöriges Management- und Berichterstattungssystem notwendig.

Nachhaltigkeitsratingagenturen, die Finanzinstitute im Rahmen ihres ESG-Researchs bewerten, sollten daher auch die Integration von ESG-Aspekten im Schiffsfinanzierungsgeschäft berücksichtigen. Die imug Beratungsgesellschaft hat 56 in der Schiffsfinanzierung tätige Finanzinstitute identifiziert, die für die Ausarbeitung von besonderem Interesse sind (siehe Kapitel 2). Jedes dieser Finanzinstitute ist bereits im Rahmen der Befragung Ende 2014 mit dem Thema konfrontiert worden und wird nun durch imug einer Bewertung unterzogen. Ein Jahr nach der Fragebogenzusendung werden auf Basis der von imug erarbeiteten Methodik „Responsible Ship Financing“ die bisherigen Nachhaltigkeitsbemühungen der Finanzinstitute im Schiffsfinanzierungsgeschäft bewertet. Durch den Zeitabstand zwischen Befragung und Bewertung haben alle Finanzinstitute die Möglichkeit gehabt, sich intensiv mit den ESG-Risiken der Schiffsindustrie auseinanderzusetzen und bereits existierende Maßnahmen zu hinterfragen oder zu verbessern. So bekommen auch Finanzinstitute, die zum Zeitpunkt der Fragebogenzusendung noch keine Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung berücksichtigt haben, die Chance, Richtlinien oder Management- und Berichterstattungssysteme zu entwickeln.

Wie die Auswertung in Kapitel 5.2 bereits gezeigt hat, haben die Finanzinstitute und die Experten unterschiedliche Sichtweisen, was die Relevanz einzelner Nachhaltigkeitsaspekte für den Schifffahrtssektor betrifft. Die Bewertung erfolgt nach der Methodik „Responsible Ship Financing“, die nach objektiven Gesichtspunkten, die durch Expertengespräche und die Befragung von Finanzinstituten und Experten identifiziert worden sind, entwickelt wurde. Mithilfe der Methodik möchte imug versuchen, die Finanzinstitute auf fehlende Kriterien in ihren Richtlinien aufmerksam zu machen. Finanzinstitute sollen so an die Integration von wesentlichen ESG-Kriterien in Richtlinien, sowie Management- und Berichterstattungssysteme herangeführt werden.

Die Methodik „Responsible Ship Financing“ umfasst die vier Kriterienbereiche **Richtlinie & Governance, Details der Richtlinie, Managementsystem** und **Berichterstattung**. Die Methodik basiert auf den Ergebnissen der identifizierten nachhaltigkeitsrelevanten Themen in der Schiffsfinanzierung. So ist das Kriterienset aus den in Kapitel 4 und Kapitel 5.2 dargestellten Themenbereichen abgeleitet und in Kapitel 5.3 dargestellt worden.

Die Gewichtung der einzelnen Kriterien ist auf Basis der Experteninterviews, der Recherche und der Befragung von Finanzinstituten und Experten festgelegt worden. Dadurch wird sichergestellt, dass alle wesentlichen Anspruchsgruppen und Aspekte Berücksichtigung finden. Je besser der Erfüllungsgrad des Kriteriensets durch ein Finanzinstitut ist, desto besser fällt die Bewertung in den vier Kriterienbereichen aus. In der Gesamtbewertung können fünf verschiedene Bewertungsstufen erreicht werden (Aufzählung von schlecht nach gut): no evidence, limited, intermediate, good und advanced.

Der Kriterienbereich Richtlinie & Governance fragt die Rahmenbedingungen einer Richtlinie ab: die Verabschiedung der Richtlinie durch den Vorstand und die öffentliche Verfügbarkeit der Richtlinie. Durch den Kriterienbereich Details der Richtlinie wird geprüft, wie die Finanzinstitute die inhaltliche Tiefe und Bandbreite der ESG-Themen berücksichtigen. Im Kriterienbereich Managementsystem wird untersucht, ob die identifizierten Nachhaltigkeitsaspekte durch effektive Maßnahmen in den Geschäftsaktivitäten des Finanzinstituts umgesetzt werden. Die Existenz eines transparenten Berichterstattungssystems und die Bereitstellung von Performance-Kennzahlen zu Umwelt- und Sozialaspekten des Schiffsfinanzierungsgeschäfts wird schließlich im Kriterienbereich Berichterstattung geprüft.

Abbildung 09: Bewertungsprozess

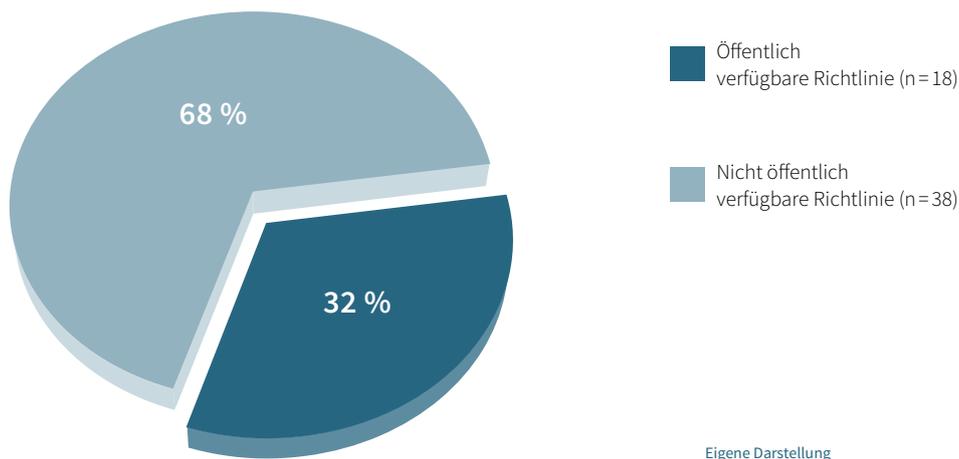


Eigene Darstellung

Als Grundlage für die Bewertung sind zunächst alle öffentlich zugänglichen Informationen der Finanzinstitute herangezogen worden. Hierzu zählen unter anderem Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichte, Richtlinien und Präsentationen sowie Website-Inhalte. Zusätzlich ist den angeschriebenen Finanzinstituten die Möglichkeit gegeben worden, imug auch Dokumente bereitzustellen, die nicht öffentlich zugänglich sind. In der folgenden Auswertung werden die Ergebnisse der Finanzinstitute entlang der vier Kriterienbereiche der „Responsible Ship Financing“-Methodik – Richtlinie & Governance, Details der Richtlinie, Managementsystem und Berichterstattung – eingeordnet und miteinander verglichen. Ziel dieser Analyse ist es, einen Überblick über den aktuellen Status quo der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung zu geben. Es soll weiterhin dargestellt werden, bei welchen Kriterien sich die Branchenbesten vom Durchschnitt bzw. der Durchschnitt von den Branchenschlechtesten unterscheiden. Schließlich sollen mithilfe der Bewertung der Nachhaltigkeitsbemühungen Best Practice Beispiele identifiziert werden, welche in Kapitel 5.5 ausführlich dargestellt werden.

Von den 56 untersuchten Finanzinstituten verfügen 38 nicht über eine öffentlich verfügbare Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung. 14 Finanzinstitute haben eine Richtlinie, die öffentlich zugänglich ist. Vier weitere Finanzinstitute haben imug Richtlinien und weitere Dokumente im Rahmen der Befragung zur Verfügung gestellt. Es haben daher insgesamt 32 Prozent der bewerteten Finanzinstitute Regelungen für die Integration von Nachhaltigkeitskriterien in der Schiffsfinanzierung festgelegt. Die große Mehrheit von 68 Prozent kann nicht nachweisen, dass bei Schiffsfinanzierungen Nachhaltigkeitsaspekte eine Rolle spielen. Diese Finanzinstitute erreichen somit die schlechteste Bewertungsstufe „no evidence“.

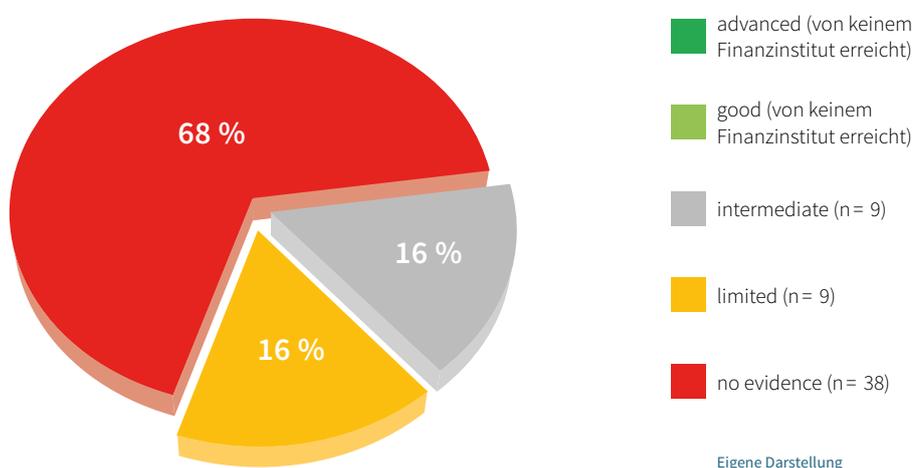
Abbildung 10: Öffentliche Verfügbarkeit der Schiffsfinanzierungsrichtlinie von Finanzinstituten



Der Umstand, dass bei 32 Prozent der untersuchten Finanzinstitute eine Richtlinie existiert, zeugt allerdings nicht automatisch davon, dass Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung in „geeigneter“ Weise berücksichtigt werden. Es gilt die als relevant identifizierten ESG-Risiken mit einer zufriedenstellenden inhaltlichen Tiefe in die Richtlinie einzubeziehen und diese mit einem geeigneten Management- und Berichterstattungssystem umzusetzen. Entsprechend der Ergebnisse der Untersuchung von imug, konnte keines der Finanzinstitute die zweitbeste Bewertungsstufe „good“ oder die beste Bewertungsstufe „advanced“ erreichen.

Dieses Ergebnis zeigt, dass bislang kein Finanzinstitut eine inhaltlich umfassende Richtlinie für das Thema Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung entwickelt hat. Insbesondere für die Erreichung der beiden besten Bewertungsstufen ist es wichtig, dass das Finanzinstitut glaubhaft vermitteln kann, ein Förderer von Nachhaltigkeitsaspekten im Schifffahrtssektor zu sein. Das heißt, dass das Finanzinstitut nicht nur versucht, geltenden Nachhaltigkeitsstandards der Branche gerecht zu werden, sondern vielmehr aktiver Unterstützer der Weiterentwicklung dieser Standards ist. Dazu gehört auch eine trans-

Abbildung 11: Ergebnis der Bewertung der Richtlinien und des Management- und Berichterstattungssystems der Finanzinstitute (Stand Dezember 2015)



parente Berichterstattung zu den eigenen Bemühungen. Von den 18 Finanzinstituten, die eine Richtlinie entwickelt haben, werden neun mit der mittleren Bewertungsstufe „intermediate“ bewertet. Die zweitschlechteste Bewertungsstufe „limited“ haben die übrigen neun Finanzinstitute erlangt. Diese Finanzinstitute haben das Thema Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung zwar adressiert, jedoch erfüllen die bisherigen Bemühungen nur wenige der definierten Kriterien. Für eine bessere Bewertung fehlen diesen Finanzinstituten eine umfassendere Richtlinie und ein besseres Management- und Berichterstattungssystem. Die vorangegangene Grafik fasst die Ergebnisse der Finanzinstitute nach den einzelnen Bewertungsstufen aufgeteilt zusammen.

Auch wenn die Bemühungen der Finanzinstitute hinsichtlich der Umsetzung von ESG-Aspekten in der Schiffsfinanzierung bzw. der Schifffahrt im Durchschnitt bislang eher gering ausfallen, heben sich einige Finanzinstitute mit ihren nachhaltigkeitsorientierten Finanzierungsrichtlinien ab. Wie im vorherigen Abschnitt erwähnt, haben immerhin neun Finanzinstitute eine Bewertung von „intermediate“ erhalten. Dabei lassen sich für einzelne Kriterien der vier Bereiche Best Practice Beispiele identifizieren. Das durchschnittliche Abschneiden der Finanzinstitute spiegelt auch die Ergebnisse der Befragung der Finanzinstitute wider. Insgesamt wird deutlich, dass branchenweit noch ein deutliches Potential für Verbesserungen vorhanden ist.

Im Folgenden wird ein Überblick über die Bewertungsergebnisse der Kriterienbereiche und der darin betrachteten Kriterien gegeben. Zunächst wird hierzu der Kriterienbereich Richtlinie & Governance bewertet. Daraufhin werden die Ergebnisse im Bereich Details der Richtlinie dargelegt. Abschließend werden die Kriterien Managementsystem und Berichterstattung analysiert. An dieser Stelle unterscheidet imug auch, welche Kriterien jeweils von Finanzinstituten erfüllt werden, die die Gesamtbewertung „intermediate“ oder „limited“ erhalten haben.

In dem Kriterienbereich **Richtlinie & Governance** werden die Unterstützung und die Verabschiedung der Richtlinie durch den Vorstand sowie die öffentliche Verfügbarkeit der Richtlinie bewertet. Wie bereits erwähnt, sind einige Richtlinien nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Werden diese allerdings auf Anfrage jedermann zur Verfügung gestellt, so gilt dieser Indikator als erfüllt. Sowohl dieses Kriterium als auch die Verabschiedung der Richtlinie durch den Vorstand müssen alle Finanzinstitute vorweisen, um eine Gesamtbewertung von „intermediate“ erhalten zu können. Von den mit „limited“ bewerteten Finanzinstituten können dies dagegen nur vier. Die Richtlinien aller mit „limited“ und „intermediate“ bewerteten 18 Finanzinstitute sind öffentlich zugänglich bzw. auf Anfrage erhältlich.

VERABSCHIEDUNG DER RICHTLINIE DURCH DEN VORSTAND



ÖFFENTLICHE VERFÜGBARKEIT DER RICHTLINIE



0 2 4 6 8 10 12 14 16 18

- Finanzinstitute, die das Kriterium nicht erfüllen
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „limited“
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „intermediate“

Eigene Darstellung

Der Kriterienbereich **Details der Richtlinie** ist derjenige, mit der größten Anzahl zu bewertender Kriterien. Hierunter fallen unter anderem Kriterien wie der Kontext der Richtlinie, die Reichweite der Richtlinie, spezielle Finanzierungsbedingungen bei Erfüllung von

Nachhaltigkeitsstandards, die Berücksichtigung Umwelt- und Sozial-Standards sowie Kriterien, die sich auf Schiffssicherheit beziehen. Behandelte Themen sind unter anderem Regelungen, die das Schiffsalter betreffen oder die Forderung einer Klassifizierung des Schiffs durch eine der IACS angehörende Klassifizierungsgesellschaft sowie einer Versicherung, die die Regularien der P&I Clubs abfragt. Diese Aufzählung ist nicht erschöpfend, zeigt aber wie groß die von den Finanzierungsrichtlinien erwartete Bandbreite der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung ist.

13 der 18 mit „intermediate“ oder „limited“ bewerteten Finanzinstitute stellen die Motive, die für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft sprechen (Kontext der Richtlinie), dar. Sie stützen diese zum Beispiel durch das Referenzieren politischer Rahmenbedingungen und/oder Regelungen, die von Kunden aus dem Schifffahrtssektor berücksichtigt werden müssen. Ein Fundament für den Aufbau der Richtlinien ist folglich vorhanden. Eine Mitgliedschaft in oder Förderung einer Initiative, die sich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt beschäftigt, besteht nur bei einem der Finanzinstitute. Das Kriterium Reichweite der Richtlinie bewertet sowohl die Unternehmensebene als auch die Ebene der Kreditnehmerzielgruppen und die der finanzierten Schiffstypen. Die Reichweite oder Abdeckung der Geschäftstätigkeit durch die Richtlinie ist elementar für den Einfluss der Richtlinie auf die Schiffsfinanzierung eines Finanzinstituts. Deswegen müssen die Finanzinstitute in jeder der drei Ebenen eine umfassende Reichweite definieren, um eine gute Bewertung erhalten zu können. Ein schlechtes Abschneiden in diesem Kriterium verhindert bei einigen Finanzinstituten, dass diese eine Gesamtbewertung von „intermediate“ oder „good“ erhalten. Positiv hervorzuheben sind daher die Bestrebungen der Société Générale CIB, der NORD/LB und der Bremer Landesbank. Die bevorzugte Finanzierung von Schiffen mit Zertifizierungen nach Nachhaltigkeitsstandards (z. B. Blauer Engel, Lloyd`s Environmental Protection Notation oder Energy Efficiency Design Index) oder selbstdefinierten Nachhaltigkeitsstandards fördern bislang nur vier der 18 Finanzinstitute. Nur Richtlinien, die dieses Element erfüllen, können die beste Bewertungsstufe „advanced“ erreichen. Denn dieses Kriterium veranschaulicht, ob ein Finanzinstitut den Anteil einer nachhaltigen Schifffahrt aktiv erhöht.

Die in den Richtlinien meistgenannten Indikatoren sind ein verantwortungsbewusster Umgang mit Schiffsemissionen und Ballastwasser sowie mit dem Recycling von Schiff-

KONTEXT DER RICHTLINIE



MITGLIEDSCHAFT IN ODER FÖRDERER EINER INITIATIVE, DIE SICH MIT NACHHALTIGKEITSASPEKTEN IN DER SCHIFFFAHRT BESCHÄFTIGT



REICHWEITE DER RICHTLINIE



BEVORZUGTE FINANZIERUNG VON SCHIFFEN, DIE NACH NACHHALTIGKEITSASPEKTEN ZERTIFIZIERT SIND



- Finanzinstitute, die das Kriterium nicht erfüllen
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „limited“
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „intermediate“

Eigene Darstellung

fen. 60 Prozent der 18 Finanzinstitute mit einer Richtlinie, berücksichtigen diese Kriterien in unterschiedlicher Ausprägung. Die Berücksichtigung eines verantwortungsbewussten Fischfangs ist das einzige der Umweltthemen, das von nur einem Finanzinstitut in der Richtlinie erwähnt wird. Die Einhaltung von sozialen Standards fordern sechs der 18 Finanzinstitute. Weniger als die Hälfte der Finanzinstitute verlangt in ihrer Richtlinie nach Standards für höhere Arbeits- und Sicherheitsbedingungen an Bord. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt die Bewertung der Kriterien Schiffsalter, Ausschlussliste für Schiffe, die unter einer kritischen Flagge fahren, Anforderung der Klassifizierung des Schiffs durch eine der IACS angehörenden Klassifikationsgesellschaft sowie einer Versicherung, die die Regularien der P&I Clubs erfüllt. Die Auswertung des Kriterienbereichs Details der Richtlinie zeigt die Unterschiede zwischen den mit „limited“ und den mit „intermediate“ bewerteten Finanzinstituten. Die Richtlinien der mit „intermediate“ bewerteten Finanzinstitute decken deutlich mehr ESG-Themen ab. Nur das Kriterium Fischfang wird von keinem dieser Finanzinstitute erfüllt. Die Gruppe der mit „limited“ bewerteten Finanzinstitute dagegen erfüllt in den ESG-Themenbereichen nur vereinzelte Kriterien.

SCHIFFSEMISSIONEN



BALLASTWASSER



FISCHFANG



SCHIFFSRECYCLING



SOZIAL-STANDARDS



SCHIFFSALTER



AUSSCHLUSSLISTE FÜR SCHIFFE, DIE UNTER EINER „KRITISCHEN“ FLAGGE FAHREN



KLASSIFIKATIONSGESELLSCHAFT IACS



VERSICHERUNG P&I CLUB



0 2 4 6 8 10 12 14 16 18

- Finanzinstitute, die das Kriterium nicht erfüllen
- Finanzinstitute, für die das Kriterium nicht relevant ist
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „limited“
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „intermediate“

Eigene Darstellung

Die Ergebnisse im Kriterienbereich Details der Richtlinie spiegeln wider, was schon die Auswertung der Umfrage gezeigt hat. In der Befragung ist deutlich geworden, dass Finanzinstitute eine hohe Relevanz bei Umweltthemen sehen und Sozial- und Governan-

ce-Themen für die Schiffsfinanzierung als unwichtiger betrachten. Die Bewertung der Richtlinien von Finanzinstituten nach Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung kommt zu dem gleichen Ergebnis. Während Umweltthemen (exkl. Fischfang) von über 50 Prozent der Finanzinstitute in Richtlinien für die Schiffsfinanzierung berücksichtigt werden, nimmt nur ein Drittel die Integration von Sozial- und Governance-Themen vor. Durch ebendiese vielfältigere Berücksichtigung von ESG-Themen unterscheiden sich die mit „intermediate“ bewerteten Finanzinstitute von den mit „limited“ bewerteten Finanzinstituten. Soziale Standards mit einem eindeutigen Bezug zum Schifffahrtssektor werden ausschließlich in den Richtlinien der Gruppe der mit „intermediate“ bewerteten Banken integriert. Auch nimmt diese Gruppe der Finanzinstitute vermehrt Governance-Kriterien in ihre Richtlinien mit auf. In ebendiesen Punkten unterscheiden sich die Branchenbesten hier deutlich vom Mittelfeld. Den mit „limited“ bewerteten Finanzinstituten zeigen diese Ergebnisse, dass sie in ihren Richtlinien eine breitere ESG-Themenvielfalt abdecken sollten und vermehrt international anerkannte Standards mit Bezug zum Schifffahrtssektor referenzieren sollten. Gleiches gilt auch für die mit „intermediate“ bewerteten Finanzinstitute, die ihre Richtlinie verbessern möchten. Denn um eine Gesamtbewertung von „good“ oder „advanced“ zu erlangen, muss eine Richtlinie alle genannten Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen enthalten.

Die Kriterien des Bewertungsbereichs **Managementsystem** analysieren, inwieweit das Finanzinstitut geeignete Instrumente zur tatsächlichen Umsetzung der im Bereich Details der Richtlinie behandelten, inhaltlichen Aspekte eingeführt hat. Folglich bildet das Managementsystem die Basis dafür, dass eine Richtlinie effektiv innerhalb des Finanzinstituts umgesetzt werden kann. Hierbei bewertete Kriterien sind die Veröffentlichung eines Managementplans zur Umsetzung der Richtlinie, die Kommunikation der Richtlinie an Mitarbeiter, die regelmäßige Prüfung der Richtlinie, das Durchführen eines systematischen Stakeholderdialogs, die Bewertung potentieller Risiken und Chancen sowie Due Diligence- und Monitoring-Prozesse. Die Existenz eines guten Managementsystems zeigt, wie ernst es dem Finanzinstitut mit der Umsetzung der Richtlinie ist. Alle neun der mit „intermediate“ bewerteten Finanzinstitute haben einen Managementplan veröffent-

MANAGEMENTPLAN ZUR UMSETZUNG DER RICHTLINIE



KOMMUNIKATION DER RICHTLINIE AN MITARBEITER



REGELMÄSSIGE PRÜFUNG DER RICHTLINIE



STAKEHOLDERDIALOG



BEWERTUNG POTENTIELLER RISIKEN UND CHANCEN



DUE DILIGENCE & MONITORING



0 2 4 6 8 10 12 14 16 18

- Finanzinstitute, die das Kriterium nicht erfüllen
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „limited“
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „intermediate“

Eigene Darstellung

licht, jedoch keines der mit „limited“ bewerteten Finanzinstitute. Weiterhin ist zu erwähnen, dass 13 Finanzinstitute, davon neun der mit „intermediate“ und vier der mit „limited“ bewerteten Finanzinstitute, angeben, einen Due Diligence oder Monitoring-Prozess zu haben. Außerdem beschreiben sieben der Finanzinstitute, die mit „intermediate“ bewertet worden sind, wie sie Risiken und Chancen, die durch den Einfluss von Umwelt- und Sozialfaktoren auf finanzierte Schiffe entstehen, bewerten. Dieses Kriterium wird außerdem von einem Finanzinstitut, das mit „limited“ bewertet worden ist, erfüllt. Dennoch zeigen die Ergebnisse, dass es noch deutliche Verbesserungspotentiale, was die Kriterienbereiche Kommunikation der Richtlinie an die Mitarbeiter, regelmäßige Prüfung der Richtlinie oder das Führen eines systematischen Stakeholderdialogs betrifft, gibt. In dem Kriterienbereich Managementsystem müssen sich alle 18 Finanzinstitute insgesamt wesentlich verbessern, um in Zukunft eine höhere Bewertungsstufe erreichen zu können.

Der letzte zu bewertende Kriterienbereich ist der der **Berichterstattung**. Er umfasst die Berichterstattung der Finanzinstitute zum aktuellen Umsetzungsstatus der Richtlinie und die Berichterstattung zur Umwelt- und Sozialperformance des Finanzierungsportfolios. In dem gesamten Kriterienbereich ist es notwendig, dass die Berichterstattung öffentlich und somit transparent erfolgt. Dieses Vorgehen soll auch eine Zivilgesellschaftliche Überprüfung zulassen und einen Wettbewerb innerhalb der Branche unterstützen. Steht die Berichterstattung nur intern zur Verfügung, so gelten die Kriterien nicht als erfüllt. Über den aktuellen Umsetzungsstatus der Richtlinie berichtet keines der 18 Finanzinstitute öffentlich. Das Kriterium Umwelt- und Sozialperformance des Finanzierungsportfolios erfüllen immerhin zwei Finanzinstitute. Einige Finanzinstitute verfügen durchaus über Systeme zur Messung der Umwelt- und Sozialperformance. Allerdings sind diese nicht Teil der öffentlichen Berichterstattung und können somit nicht gewertet werden. Die unterschiedlichen Ansätze für die Performancemessung werden im nächsten Kapitel anhand von Best Practice Beispielen intensiver betrachtet.

BERICHTERSTATTUNG ZUM UMSETZUNGSSTATUS DER RICHTLINIE



BERICHTERSTATTUNG ZUR UMWELT- UND SOZIALPERFORMANCE



0 2 4 6 8 10 12 14 16 18

- Finanzinstitute, die das Kriterium nicht erfüllen
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „limited“
- Erfüllt: Finanzinstitute mit der Bewertung „intermediate“

Eigene Darstellung

Nach der Bewertung aller Kriterienbereiche der Methodik ist festzustellen, dass die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung bislang noch nicht zufriedenstellend ist. Wie zu Beginn des Kapitels bereits erwähnt, kann der Großteil der 56 Finanzinstitute (38 Finanzinstitute) keine der Kriterien erfüllen und erhält eine Bewertung von „no evidence“. Die übrigen 18 Finanzinstitute, die sich immerhin mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung beschäftigen, können mit ihren bisherigen Bemühungen jedoch auch kein zufriedenstellendes Gesamtergebnis erreichen. So werden neun Finanzinstitute mit „intermediate“ und weitere neun Finanzinstitute mit „limited“ bewertet.

Zu den neun besten Finanzinstituten gehören (in alphabetischer Reihenfolge):

- ▶ ABN AMRO Bank N.V.
- ▶ Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg-Girozentrale
- ▶ Crédit Agricole CIB
- ▶ European Bank for Reconstruction and Development
- ▶ European Investment Bank
- ▶ NIBC Bank N.V.
- ▶ NORD/LB Norddeutsche Landesbank Girozentrale
- ▶ Skandinaviska Enskilda Banken AB
- ▶ Société Générale CIB

Im Gegensatz zu der eher durchschnittlichen Gesamtleistung der Finanzinstitute ist positiv hervorzuheben, dass mehr als die Hälfte der 18 Finanzinstitute einen Managementplan und/oder Due Diligence- und Monitoring-Prozesse für Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung beschreibt. Dennoch gibt es noch einige Verbesserungspotentiale in vielen anderen Kriterienbereichen. Die Berücksichtigung von Umweltfaktoren ist positiv hervorzuheben, da 60 Prozent der Finanzinstitute Umweltaspekte in ihrer Richtlinie aufgreifen. Betrachtet man allerdings die Berücksichtigung von Sozial- und Governance-Faktoren, so fällt diese bislang recht eingeschränkt aus. Darüber hinaus müssen Finanzinstitute in Zukunft einen größeren Fokus auf den Dialog mit Stakeholdern wie NGOs und Verbänden oder auch die Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeitsinitiativen wie der Sustainable Shipping Initiative legen. Die Interaktion mit Stakeholdern und Nachhaltigkeitsinitiativen ermöglicht Finanzinstituten einen Wissenstransfer, der bei anspruchsvollen Themen wie dem Schifffahrtssektor aus Nachhaltigkeitsperspektive für Finanzinstitute besonders wichtig ist. Das durch den Austausch gewonnene Wissen kann Finanzinstitute bei der Weiterentwicklung vieler Kriterienbereiche unterstützen.

Zum Abschluss der Untersuchung bleibt das größte Defizit jedoch, dass fast 70 Prozent der bewerteten Finanzinstitute gar keine Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung berücksichtigen. Das Thema Nachhaltige Schiffsfinanzierung ist in der Finanzindustrie noch nicht ausreichend etabliert. Die Branche selbst und alle Stakeholder in der Schifffahrt haben noch viel Arbeit vor sich, bis Nachhaltigkeit umfassend im Schifffahrtssektor eingebettet ist. Einige Finanzinstitute sind hierfür auf einem guten Weg und haben das Potential, bei einer stetigen Steigerung ihres Engagements zu einem wichtigen Treiber für mehr Nachhaltigkeit in der Schifffahrt zu werden.

Bei der Einordnung der Ergebnisse gilt es zu berücksichtigen, dass sich diese Untersuchung ausschließlich auf die Bewertung der Richtlinien, Management- und Berichterstattungssysteme bezieht. Eine Betrachtung von kontroversen Vorfällen von Finanzinstituten im Schifffahrtssektor hat in diesem Falle nicht stattgefunden. Eine umfassende Kontroversrecherche zu den Geschäftsaktivitäten und dem -gebaren ist für eine ganzheitliche Analyse jedoch unerlässlich, denn nur so kann Investoren und anderen Stakeholdern ein vollständiges Bild zur Nachhaltigkeitsperformance von Finanzinstituten in einem Themenbereich gegeben werden. Eine Kontroversrecherche zeigt, wie gut das Finanzinstitut die selbstaufgestellte Nachhaltigkeitsrichtlinie einhält und somit, wie ernst es das Finanzinstitut wirklich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung meint und/oder ob die Managementsysteme des Instituts wirksam greifen. Richtlinien und Managementsysteme sind jedoch immer getrennt von Kontroversen zu betrachten und werden im Rahmen einer Recherche verschiedenen sensiblen Themenfeldern, wie zum Beispiel Umweltverschmutzung oder der Verletzung von Menschenrechten, zugeteilt. Die Ergebnisse der Bewertung der Richtlinien und Management- und Berichterstattungssysteme zeigen, dass die Finanzinstitute noch am Anfang einer Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft stehen. Sie müssen

zunächst noch mehr für das Thema sensibilisiert werden, sodass eine umfassendere Berücksichtigung des Themas in den bestehenden Richtlinien und Management- und Reportingsystemen erfolgt. In der vorliegenden Untersuchung hat imug auf eine Kontroversenrecherche verzichtet und legt den Fokus auf den aktuellen Umsetzungsstatus der Integration von Nachhaltigkeitsaspekten bei Schiffsfinanzierungen.

Ein nachfolgendes Beispiel für eine solche Kontroverse von Finanzinstituten in der Schifffahrtsindustrie soll die Risiken für Geschäftsaktivitäten des Finanzinstituts bei einer unzureichenden Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung aufzeigen. Dass Fischfang ein relevantes Thema bei der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung ist, haben die Ergebnisse der Befragung von Finanzinstituten und Experten, die in Kapitel 5.2 dargestellt wurden, bereits gezeigt. Aktuell berücksichtigt nur eines der 18 Finanzinstitute ESG-Risiken, die durch Fischfangaktivitäten entstehen, in seiner Richtlinie. Im Jahr 2014 hat die Deutsche Bank den Börsengang des Fischfangunternehmens China Tuna Industry Group (CTIG), welches selbst über eine Flotte von 24 Fischereischiffen verfügt, über US-Dollar 150 Millionen vorbereitet (Hongqiao: 2014). Im vorläufigen Wertpapierprospekt waren jedoch veraltete Angaben zu einer bereits überfischten Art, dem Großaugenthun, gemacht worden. Der Business Plan des Unternehmens hat jedoch keine Rücksicht auf reglementierte Fangquoten genommen. Aufgrund dessen sprach das chinesische Ministerium für Fischerei von einer Irreführung der Investoren (Greenpeace, 2: 2014). CTIG hat als Ergebnis der negativen Berichterstattung seinen geplanten Börsengang abgebrochen (Business Wire: 2014).

5.5 Best Practice Beispiele von Finanzinstituten

Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt worden ist, erfüllt keines der Finanzinstitute die Voraussetzungen für eine Bewertung seiner Richtlinien und Nachhaltigkeitsmaßnahmen im Schiffsfinanzierungsgeschäft mit „good“ oder „advanced“. So ist es dennoch erfreulich, dass sich die Bemühungen einiger Finanzinstitute bei bestimmten Kriterien als Best Practice Beispiele herausstellen lassen. Eine Auswahl dieser positiven Beispiele wird in diesem Kapitel beschrieben. Die Darstellung orientiert sich dabei an den Kriterienbereichen Details der Richtlinie, Managementsystem und Berichterstattung. Finanzinstitute, deren Richtlinien imug vertraulich zur Verfügung gestellt worden sind, werden im Folgenden in anonymisierter Form dargestellt.

Für den Kriterienbereich **Details der Richtlinie** werden zunächst Best Practice Beispiele aus den Kriterien Kontext der Richtlinie, Mitgliedschaft in oder Förderung einer Initiative, die sich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt beschäftigt, Reichweite der Richtlinie und bevorzugte Finanzierung von Schiffen, die nach Nachhaltigkeitsaspekten zertifiziert werden, genannt. Anschließend werden Best Practice Beispiele aus den Kriterienbereichen zu Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen erläutert.

Finanzinstitute, die den Kontext einer Richtlinie zu Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung besonders gut dargestellt haben, sind beispielsweise die SEB und die Crédit Agricole CIB. Die beiden Finanzinstitute beziehen sich in ihrer Schiffsfinanzierungsrichtlinie konkret auf die Einhaltung von internationalen Standards und Konventionen durch die Kreditnehmer, wie zum Beispiel: Safety of Life at Sea (SOLAS), die ILO „Maritime Labour Convention“ (MLC) oder die „International Convention for the Prevention of Pollution from Ships“ (MARPOL). Das Kriterium Mitgliedschaft in oder Förderung einer Initiative, die sich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schifffahrt beschäftigt, konnte nur von einem Finanzinstitut erfüllt werden. ABN AMRO ist Mitglied der Sustainable

Shipping Initiative. Durch die aktive Teilnahme an der Weiterentwicklung der Standards in der Schiffsfinanzierung und der stetigen Reduktion von Umwelt- und Sozialrisiken in der Schifffahrt demonstriert das Finanzinstitut, dass es die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung fördert.

Bei dem Kriterium Reichweite der Richtlinie gibt es drei Unterkriterien, die bewertet werden: der Geltungsbereich der Richtlinie auf Unternehmensebene, der Geltungsbereich der Richtlinie auf Kreditnehmerzielgruppen bezogen, das heißt Kunden, wie zum Beispiel Reedereien, und ein dritter Geltungsbereich, der beschreibt für welche Schiffstypen die Richtlinie gilt. Die Definitionen der drei Geltungsbereiche werden separat bewertet und schließlich zu einer Gesamtbewertung des Kriteriums Reichweite der Richtlinie zusammengeführt. In diesem Kriterium kann die Crédit Agricole CIB eine der umfassendsten Richtlinien vorweisen. Die Richtlinie gilt für „all loans and investments and more generally to all Crédit Agricole CIB [...]’s operations in connection with maritime industry“ (Crédit Agricole: 2013, S. 1). Es wird außerdem genau beschrieben, für welche Schiffsfinanzierungstätigkeiten, wie zum Beispiel den Bau oder die Reparatur von Handelsschiffen, die Vorgaben der Richtlinie gelten, und für welche Schiffstypen, wie zum Beispiel Militärschiffe oder Boote, die für den Fischfang genutzt werden, die Richtlinie nicht gilt.

Vier der 18 Finanzinstitute beschreiben in der Richtlinie, dass sie bevorzugt Schiffe finanzieren, die nach Nachhaltigkeitsaspekten zertifiziert werden, oder bieten Unterstützung bei dem Erhalt einer solchen Zertifizierung an. Beispiele für Zertifikate sind der Blaue Engel, das Green Award Zertifikat, Lloyd’s Environmental Protection Notation, GL Excellence (5 Sterne) oder auch eine Bewertung des Schiffsportfolios nach dem Energy Efficiency Design Index (EEDI). Die vier Finanzinstitute, die eine Zertifizierung nach Nachhaltigkeitsaspekten fordern, sind ABN AMRO, Crédit Agricole CIB, Société Générale CIB und die KfW IPEX-Bank. So teilt die KfW IPEX-Bank in ihrem Geschäftsbericht 2014 mit, dass sie den EEDI als „zusätzliches Kriterium in ihre Finanzierungsentscheidung einfließen“ lässt und „energieeffizientere Schiffe gegenüber anderen, die herkömmlicher Bauart sind“ bevorzugt (KfW IPEX-Bank: 2014, S. 45). Während die Crédit Agricole CIB und die Société Générale CIB auch die EEDI-Bewertungsmethode für Finanzierungsentscheidungen verwenden, nutzt ABN AMRO das Green Award Zertifikat, die Lloyd’s Environmental Protection Notation und die GL Excellence (5 Sterne). Mit den Zertifizierungen soll die ökologische Integrität gesteigert werden, welche neben einer nachhaltigen Lieferkette und sozialer Inklusion eine der Grundwerte von ABN AMRO’s Schiffsfinanzierungsrichtlinie ist (ABN AMRO: 2013, S. 2).

Wie Kapitel 5.4 aufgezeigt hat, setzen die 32 Prozent der 56 bewerteten Finanzinstitute, die erste Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung berücksichtigen, bislang die umweltbezogenen Indikatoren flächendeckend am besten um. In diesem Bereich können einige Finanzinstitute daher besonders überzeugen. Zum Beispiel verfügen die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Rabobank über ausführliche Regularien für das Abwracken der Schiffe, die durch sie finanziert wurden. Diese Bemühungen sind besonders hervorzuheben, da es unterschiedliche Ansichten gibt, ob es in dem Einflussbereich des schiffsfinanzierenden Finanzinstituts liegt, was mit dem Schiff geschieht, nachdem es aus dem Betrieb genommen wurde und damit außerhalb der Finanzierungslaufzeit liegt.

„Selbst beim Abwracken ist das Schiff lange aus der Finanzierung, so dass die Möglichkeit der Einflussnahme gering ist.“

Internationale Klassifikationsgesellschaft (anonymisiert)

„Ein Finanzinstitut kann sehr wohl bereits bei der Finanzierung eines Schiffes einen Einfluss auf das zukünftige Schiffsrecycling nehmen, in dem es dieses bei der Vertragsgestaltung berücksichtigt.“

Henning Gramann, Green Ship Recycling Service

So schreibt die EIB, dass die IMO „[...] in Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation das „Internationale Übereinkommen für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen“ [beschlossen hat, d. Verf.]. Das Schiffsrecycling-Übereinkommen sieht global anwendbare Vorschriften für internationale Schiffbau- und Schiffsrecyclingtätigkeiten vor. Die EIB wird sicherstellen, dass Schiffsrecyclingkomponenten der von ihr finanzierten Projekte mit diesem Übereinkommen in Einklang stehen“ (EIB: 2011, S. 24). Die Rabobank widmet sich in einer eigenen Schiffsrecycling-Richtlinie ausführlich dem Thema der umweltverträglichen Abwrackung, der von ihr finanzierten Schiffe. In der Richtlinie wird die Beaching-Methode, also das Durchführen der Demontage nachdem das Schiff mit hoher Geschwindigkeit auf den Strand gefahren wurde, als stark umweltunverträgliche Methodik erkannt. In der „Ship Recycling Policy“ wird weiterhin beschrieben, wie Schäden, welche im Rahmen des Abwrackens entstehen, negative Folgen auf die Umwelt und Soziales haben können, verhindert werden sollen. Das Einhalten der Richtlinie durch die Kreditnehmer wird durch eine Finanzierungsbedingung erreicht. Das Finanzinstitut finanziert Schiffsbau und -betrieb nur dann, wenn involvierte Unternehmen, auch Partnerunternehmen, gewisse Anforderungen erfüllen. Hierzu gehört zum Beispiel die Einhaltung von wesentlichen Konventionen und Richtlinien, zum Beispiel der Basel Convention und der Hong Kong Convention. Weiterhin finanziert die Bank keine Unternehmen, von denen bekannt ist, dass die Schiffe, die von ihnen bereedert werden in Abwrackwerften demontiert werden, die zum Beispiel einen schlechten Arbeitsschutz aufweisen oder in denen auf sonstige Weise umweltschädliche oder menschenunwürdige Arbeit durchgeführt wird. Außerdem genehmigt die Rabobank nur Finanzierungsanfragen von Reedereien, die selber eine Richtlinie vorweisen können, die maßgebliche Nachhaltigkeitsaspekte zur Abwrackung des Schiffes beinhaltet (Rabobank: 2014, S. 2).

„Rabobank does not provide services to or procure services from: Businesses which have their ships recycled, either directly or indirectly, in locations where negative social and environmental effects of ship recycling are probable or where workers are exposed to high-risk conditions or methods[...]“

Rabobank (2014, S. 2-3)

Wie in Kapitel 5.3 beschrieben worden ist, haben im sozialen Bereich bis zu 43 Prozent der befragten Finanzinstitute verschiedene Herausforderungen als nicht relevant bezeichnet.⁶⁹ An dieser Stelle werden nun Finanzinstitute hervorgehoben, die entgegen

⁶⁹ Im Vergleich dazu ordnen Experten bis zu 20 Prozent einige ESG-Risiken aus dem sozialen Bereich als irrelevant ein (vgl. S. 58).

dieser Argumentation entsprechende sozialorientierte Ansätze in ihren Finanzierungsrichtlinien berücksichtigen. Ein Beispiel für ein solches Finanzinstitut ist ABN AMRO. In der Schiffsfinanzierungsrichtlinie legt ABN AMRO fest, dass Reedereien bestimmte Standards bezüglich der Lebens- und Arbeitssituation an Bord gewährleisten müssen, um eine Finanzierung zu erhalten. Dazu gehören u. a. Fortbildungsmaßnahmen und verbindliche Sicherheitsrichtlinien. Außerdem fordert sie zum Beispiel, dass Reedereien an Bord Alkohol- und Drogentests durchführen.

„Clients should care for the safety, health and wellbeing of all employees, including day labourers and migrant workers, respect human rights and care especially for the wellbeing of local communities and those who are affected by their operations. The key indicators here include: officers on the payroll, quality of crewing agents, number of ships covered by labour agreements, training for employees, OHSAS 18001 certification, alcohol/drug testing aboard, occupational health and safety systems and certifications“

ABN AMRO (2013, S. 2)

Crédit Agricole CIB, SEB AB und Société Générale CIB referenzieren in der Schiffsfinanzierungsrichtlinie diverse internationale Konventionen, die speziell die sozialen Belange von Seefahrern regeln, wie zum Beispiel die MLC.

Die Governance-Risiken sind in der Befragung sowohl von den Finanzinstituten als auch von den Experten als die Risiken mit der niedrigsten Relevanz eingestuft worden.⁷⁰ In dem Kriterienbereich, der ebendiese Risiken abfragt, können drei Finanzinstitute alle Kriterien erfüllen. Eines dieser Finanzinstitute ist NIBC. NIBC legt in der Schiffsfinanzierungsrichtlinie fest, dass keine Finanzierung für Schiffe zur Verfügung gestellt wird, die nicht von den Reedereien gegen Governance-Risiken abgesichert worden sind.

“Additionally, we will not knowingly provide financial services to vessels that are:

- *Not compliant at all times with a reputable classification society;*
- *Not insured by a reputable P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs);[...]*
- *Operating under any of the unacceptable flags defined by the EU, Asia Pacific or USCG port state control black list”*

NIBC (2013, S. 2)

Der Kriterienbereich **Managementsystem** prüft, ob Finanzinstitute systematische Prozesse für die Umsetzung der in der Schiffsfinanzierungsrichtlinie adressierten ESG-Risiken vorweisen können. Wie die Bewertung in Kapitel 5.4 gezeigt hat, setzen Finanzinstitute dies, insbesondere auf die Kriterien Veröffentlichung eines Managementplans zur Umsetzung der Richtlinie sowie Due Diligence- und Monitoring-Prozesse zur Einhaltung der Richtlinie bezogen, gut um. Ein Best Practice Beispiel für die Kriterien Veröffentlichung eines Managementplans zur Umsetzung der Richtlinie und Bewertung potentieller Risiken und Chancen ist das sogenannte „Shipping Sustainability Assessment Tool“ der ABN AMRO (ABN AMRO: 2013, S. 2-3). Die Nachhaltigkeitsbewertung durch das Tool ist in vier Schritte unterteilt: Screening und Risikobestimmung, Bewertung der Risiken,

⁷⁰ Durchschnittsbewertung der Finanzinstitute (Experten) 1,90 Punkte (3,26 Punkte), vgl. S. 55

Genehmigung und Monitoring der Risiken. Diese vier Arbeitsprozesse sollen die sachgemäße Einhaltung der in der Richtlinie festgehaltenen Elemente garantieren. Gleichermassen ermöglicht das Instrument auch die Nachverfolgung und Einhaltung der einzelnen Elemente durch die Reedereien sowie die Identifikation von Verbesserungspotentialen. Die Ausgestaltung des Tools und die eingeführte Prozessualisierung überzeugen umfassend bei der Bewertung der Richtlinie.

In den Richtlinien sind große Verbesserungspotentiale bezüglich des Kriteriums systematischer Dialog mit relevanten Stakeholdern vorhanden. Betrachtet man die Schiffsfinanzierungsrichtlinien der 18 Finanzinstitute, so sind bislang keine gezielten Interaktionen mit Stakeholdern ersichtlich und daher sind die Finanzinstitute in diesem Bereich vergleichsweise schlecht bewertet worden. Positiv erwähnt werden kann hier jedoch ABN AMRO. Das Finanzinstitut beschreibt glaubwürdig, dass es die Richtlinie in Zusammenarbeit mit seinen Stakeholdern entwickelt hat. Auch die schon erwähnte Mitgliedschaft bei der Sustainable Shipping Initiative steht für einen konstruktiven Dialog mit Stakeholdern über Nachhaltigkeitsaspekte der Schiffsfinanzierung. Die ING Group zeigt Ansätze eines Dialogs mit Stakeholdern. In ihrem Nachhaltigkeitsbericht schildert das Finanzinstitut, dass es aufgrund einer Anfrage einer niederländischen NGO die Richtlinien für Schiffsfinanzierungen angepasst und erweitert hat (ING Group: 2012, S. 26).

„ABN AMRO Bank is a Dutch International bank, a partner in ship finance and a founding member of Sustainable Shipping Initiative. The open and frequent dialogue with SSI members brings us closer to sustainability issues that the shipping industry is facing.“

ABN AMRO (2015)

Das Kriterium, welches die Integration von Due Diligence Prozessen (Sorgfaltsprüfung) bei Kreditnehmern prüft, wird von 13 der 18 Finanzinstitute erfüllt. Ein Beispiel für einen Due Diligence Prozess ist ein Scoring-Tool, welches die NORD/LB entwickelt hat. Mit dem Scoring-Tool werden verschiedene Kriterien, die den Schiffskredit beeinflussen, bewertet.⁷¹ So erhält jedes der finanzierten Schiffe eine Bewertung in verschiedenen Bereichen. Einer dieser Bereiche umfasst Nachhaltigkeitsaspekte im Schifffahrtssektor. Die Gesamtbewertung nutzt die NORD/LB schließlich für die endgültige Finanzierungsentscheidung und deren Ausgestaltung. Ziel des Finanzinstituts ist es, dass mindestens 50 Prozent der Schiffe, die neu finanziert werden, einen festgelegten Minimum-Scoringwert im Bereich Nachhaltigkeitsaspekte erreichen. Dieses Instrument ist ebenfalls gut für die öffentliche Berichterstattung zur Umwelt- und Sozialperformance des Finanzierungsportfolios geeignet. Um das Kriterium zu erfüllen, könnte das Finanzinstitut beispielsweise berichten, ob die jährliche Zielsetzung von 50 Prozent erreicht worden ist oder wie viele Schiffe durch das Scoring-Tool bewertet worden sind. Ein weiteres Best Practice Beispiel stammt aus dem Hause des Finanzinstituts SEB. Dieses behält sich laut seiner Schiffsfinanzierungsrichtlinie vor, die Geschäftsbeziehung mit Kunden zu beenden, sollten diese sich nicht an die in der Richtlinie festgehaltenen Nachhaltigkeitsaspekte halten (SEB: 2011, S. 2). Diese Aussage zeigt, dass die Einhaltung der Nachhaltigkeitsaspekte durch Kunden, auch für die Aufrechterhaltung der Geschäftsbeziehung, erwartet wird.

⁷¹ imug liegt das Scoringmodell der NORD/LB als vertrauliches Dokument vor. Das Scoringmodell basiert auf einem fundierten Ansatz mit mehreren Bewertungsstufen. Weitere Einzelheiten können aufgrund von Vertraulichkeitsvereinbarungen nicht genannt werden.

“Ultimately, SEB has the option, over time, to terminate the relationship with any client not progressing in line with the suggested plan.”

SEB (2011, S. 2)

Der bei der Bewertung abschließend betrachtete Kriterienbereich ist der der **Berichterstattung**. Der Großteil der Finanzinstitute berichtet noch nicht (öffentlich) zu dem Thema. Für eine zivilgesellschaftliche Bewertung, aber auch im Sinne einer transparenten Außenwirkung, sollte eine umfassende Berichterstattung jedoch Standard sein. Die Bewertung der 56 Finanzinstitute hat gezeigt, dass keines der Institute bislang öffentlich über den Umsetzungsstatus der Richtlinie berichtet. Die KfW IPEX-Bank konnte dennoch in dem Kriterium Berichterstattung zur Umwelt- und Sozialperformance des Finanzierungsportfolios überzeugen. Das Finanzinstitut finanziert bevorzugt Schiffe, die nach dem EEDI bewertet werden. Der EEDI misst die Energieeffizienz von Schiffen. Die zum Vergleich der Energieeffizienz der Schiffe herangezogenen Basiswerte, werden regelmäßig an den technischen Fortschritt angepasst. Daher muss auch die Bewertung der Schiffe nach der Anpassung der Basiswerte aktualisiert werden. Diesen regelmäßigen Prozess nutzt die KfW für ein Reporting, das die Kohlenstoffemissionen und die Energieeffizienz der finanzierten Schiffe nachverfolgt.

„Für 88 % der Schiffe des Portfolios der KfW IPEX-Bank konnte so anhand des EEDI eine Bewertung der Energieeffizienz vorgenommen werden, mit guten Ergebnissen: Das Handelsschifffahrtsportfolio schneidet im Durchschnitt etwas besser ab als die Weltflotte.“

KfW IPEX-Bank (2012, S. 42; 2016)

6. Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse

1.

Ein Ziel dieses Arbeitspapiers ist, einen Überblick über die für die Schifffahrt relevanten ESG-Risiken zu schaffen und zu prüfen, ob Finanzinstitute diese über ihr Schiffsfinanzierungsgeschäft adressieren können:

Die Auswertung entsprechender Fachliteratur, der Expertengespräche und der Befragung der schiffsfinanzierenden Finanzinstitute sowie Experten des Schifffahrtssektors hat gezeigt, dass mit der Schifffahrt eine Vielzahl von Nachhaltigkeitsherausforderungen verbunden ist. Dabei lassen sich die als relevant identifizierten Nachhaltigkeitsrisiken in der gesamten Bandbreite von ESG-Faktoren finden. Dementsprechend sind in der Schifffahrtsbranche nicht nur Themen des Umweltschutzes, wie Luft- und Wasserverschmutzung und weitere ökologische Probleme, zu beachten, sondern auch soziale Aspekte wie beispielsweise die teils menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen in Abwrackwerften in Entwicklungs- und Schwellenländern oder die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzung. Darüber hinaus bestehen ebenfalls Herausforderungen aus Governance-Sicht, wie die Verschleierung der tatsächlichen Eigentümerverhältnisse oder der Transport von destabilisierenden Gütern. Trotz der bestehenden internationalen Konventionen und nationalen Richtlinien, Verordnungen und Gesetzen zu diesen Themen, ist nach Experteneinschätzung das Risiko von Missständen weiterhin sehr präsent. Jedoch ist eine einfache Zuweisung der Verantwortung, wer für die Berücksichtigung dieser Nachhaltigkeitsaspekte die letztendliche Verantwortung trägt, schwieriger. Die Erklärung hierfür ist in der Komplexität der Struktur der Branche und den rechtlichen Verknüpfungen zu finden. Jedoch geht aus den Befragungsergebnissen hervor, dass mehr als die Hälfte der Befragten angibt, dass die identifizierten ESG-Risiken durch das in der Schiffsfinanzierung tätige Finanzinstitut adressierbar sind.

2.

Ein weiteres Ziel dieses Arbeitspapiers ist, die Darstellung der Motivation von Finanzinstituten, ESG-Risiken in ihrem Schiffsfinanzierungsgeschäft zu berücksichtigen:

Über die Befragung wurden nicht nur die Relevanz der ESG-Risiken und die Einflussmöglichkeiten der Bank beleuchtet, sondern auch die Motive für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Schiffsfinanzierung von Finanzinstituten in Erfahrung gebracht. Die Befragungsergebnisse zeigten, dass sich Finanzinstitute nicht nur aus ihrer

ethischen Verantwortung heraus mit Nachhaltigkeitsaspekten im Schiffsfinanzierungsgeschäft befassen sollten, sondern auch aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus. Die dabei genannten Argumente der Expertengruppen und der Finanzinstitute lassen sich in drei Kategorien einteilen: Profitabilität, CSR- und Reputationsmanagement sowie rechtliche Anforderungen. Insgesamt stufen sowohl die befragten Finanzinstitute als auch die Experten die Bedeutung von ESG-Aspekten für die Wirtschaftlichkeit, die Stabilität und die Risikominimierung von Schiffskrediten als hoch ein. Während die Finanzinstitute bei der Betrachtung den Schwerpunkt auf die eigene Profitabilität legen, so betonen die Experten die positiven Auswirkungen für die Profitabilität der Schiffsbesitzer bzw. der Kreditnehmer. Allerdings sind diese beiden Perspektiven in ihrer Wechselwirkung ohnehin untrennbar miteinander verbunden. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich Finanzinstitute durch die Berücksichtigung von ESG-Aspekten in der Schiffsfinanzierung ein verbessertes Rendite-Risikoverhältnis auf verschiedenen Ebenen versprechen.

3.

Das dritte Ziel dieses Arbeitspapiers liegt darin, einen Überblick über die aktuellen Bemühungen von Finanzinstituten zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung zu geben und dabei Best Practice Beispiele herauszuarbeiten:

Auf Basis der Untersuchungsergebnisse sowie den vorausgegangenen Expertengesprächen entwickelte imug Nachhaltigkeitskriterien und die dazugehörige Ratingmethodik für das Schiffsfinanzierungsgeschäft. Daraufhin erfolgte die Bewertung der Nachhaltigkeitsbemühungen der 56 genannten Finanzinstitute. Das Ergebnis dabei ist ernüchternd. Obwohl aus Nachhaltigkeitsperspektive ein großer Handlungsbedarf in der Schifffahrtsbranche zu erkennen ist und sich daraus eine Verantwortung für die in der Schiffsfinanzierung tätigen Finanzinstitute ableitet, zeigt die Untersuchung, dass knapp 70 Prozent der bewerteten Finanzinstitute keinerlei Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung berücksichtigen. Dies ist umso unverständlicher, wenn man in Betracht zieht, dass sich über die Befragung ein Business Case zur Integration von Nachhaltigkeitsaspekten für Finanzinstitute herleiten lässt. Von den 56 untersuchten Finanzinstituten verfügen lediglich 14 Finanzinstitute über eine öffentlich zugängliche Nachhaltigkeitsrichtlinie in der Schiffsfinanzierung. Weitere vier Finanzinstitute besitzen zwar Richtlinien, haben diese imug jedoch nur vertraulich zur Verfügung gestellt. Diese Bilanz allein ist ein Zeichen dafür, dass die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung noch nicht den gleichen Stellenwert bei den Finanzinstituten hat, wie es bei anderen Branchen und Themen, wie beispielsweise der Finanzierung der Energiebranche oder dem Bergbau, der Fall ist. Insgesamt ist nach der Bewertung aller ESG-Kriterienbereiche ein wenig zufriedenstellendes Ergebnis festzustellen. Nachdem 38 Finanzinstitute keinerlei Beschäftigung mit dem Thema nachweisen können und somit die schlechteste Bewertung (auf einer Bewertungsskala von eins bis fünf) von „no evidence“ erhalten, schafft es bedauerlicherweise auch keines der verbliebenen 18 Finanzinstitute eine der zwei besten Bewertungsstufen zu erreichen. So schneiden neun Finanzinstitute mit einer mittelmäßigen Bewertung „intermediate“ ab und weitere neun Finanzinstitute erreichen mit der Bewertung „limited“ lediglich einen Bewertungsstatus, der deutlich macht, dass sie sich nur rudimentär mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung beschäftigen.

Die Bewertung aller Kriterien aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance bestätigt, was bereits die Auswertung der Befragung gezeigt hat: Finanzinstitute messen in der Schiffsfinanzierung Umweltthemen eine höhere Relevanz als Sozial- und Governance-Themen bei. Während Umweltthemen (exkl. Fischfang) von über 50 Prozent der Finanzinstitute in ihren Schiffsfinanzierungsrichtlinien berücksichtigt werden, beziehen

nur ein Drittel der Richtlinien Sozial- und Governance-Themen ein. Durch ebendiese umfassendere Betrachtung von ESG-Themen heben sich die besser bewerteten Finanzinstitute von den mit „limited“ bewerteten Finanzinstituten ab. So werden soziale Aspekte im Schifffahrtssektor ausschließlich in den Schiffsfinanzierungsrichtlinien der mit „intermediate“ bewerteten Banken erwähnt. Diese Gruppe der Finanzinstitute berücksichtigt auch vermehrt Governance-Kriterien in ihren Richtlinien. Hervorzuheben ist, dass mehr als die Hälfte der 18 Finanzinstitute, die gewisse Nachhaltigkeitsbemühungen nachweisen können, ein Managementsystem installiert haben, um die Richtlinienvorgaben in den betrieblichen Prozessen wirksam umsetzen zu können. Dies weist darauf hin, dass diese Finanzinstitute das Thema für sich als unternehmerisch relevant betrachten und nicht nur zu Kommunikationszwecken nutzen möchten.

Im Gegensatz zu der ernüchternden Gesamtleistung der Finanzinstitute bei ihren bisherigen Bemühungen, Nachhaltigkeitsaspekte in der Schiffsfinanzierung zu berücksichtigen, ist es dennoch erfreulich, dass sich einige Finanzinstitute bei bestimmten Nachhaltigkeitskriterien als Best Practice Beispiele anführen lassen. Diese Vorreiter nehmen eine wichtige Stellung für die weitere Positionierung des Themas in der Finanz- und Schifffahrtsbranche ein. Denn sie setzen bei gewissen Nachhaltigkeitsaspekten einen Standard, der sowohl Einfluss auf die Schifffahrt als auch auf die Finanzindustrie hat.

4.

Neben der Grundsatzrecherche zur Gestaltung und Überarbeitung der Ratingkriterien, ist ein weiteres Ziel dieses Arbeitspapiers vor allem die Unterstützung von Finanzinstituten, Investoren und Experten aus dem Schifffahrtssektor bei der Diskussion zur Beachtung von ESG-Risiken in der Schifffahrt:

Die Schifffahrt ist für den heutigen globalen Güterverkehr der wichtigste Baustein. Nahezu jedes Produkt, das konsumiert wird, und nahezu jeder Euro, der in Unternehmen investiert wird, kommt in einer gewissen Weise in Berührung mit dem Schifffahrtssektor. Trotz dieser Tatsache betrachten bisher nur wenige Finanzinstitute und Investoren Nachhaltigkeitsaspekte der Schifffahrtsbranche. Gerade Finanzinstitute besitzen jedoch durch ihre Finanzierungstätigkeit auch aus Nachhaltigkeitsperspektive eine enorme Bedeutung für die Schifffahrt. Denn durch die Integration oder die Abwesenheit von ESG-Kriterien bei der Kreditvergabe und während der Kreditlaufzeit nimmt das Finanzinstitut eine Lenkungsfunktion für die Nachhaltigkeitsausrichtung des Schifffahrtssektors ein. Leider haben die Ergebnisse der Bewertung der Richtlinien, Management- und Berichterstattungssysteme von Finanzinstituten gezeigt, dass die Mehrzahl der Finanzinstitute noch am Anfang der Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft steht. Für die Einordnung der Bewertungsergebnisse ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass eine Betrachtung von kontroversen Vorfällen von Finanzinstituten im Schifffahrtssektor in diesem Arbeitspapier nicht stattgefunden hat. Diese ist aber für eine Vervollständigung der Betrachtung der Nachhaltigkeitsperformance von Finanzinstituten in der Schiffsfinanzierung unerlässlich. Denn der Abgleich der eigenen Nachhaltigkeitsverpflichtungen mit dem tatsächlichen Geschäftsgebahren und -aktivität, gibt Aufschluss darüber, wie ernst es das Finanzinstitut wirklich mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung meint und/oder ob die Managementsysteme des Finanzinstituts wirksam greifen. Da aber bereits die allgemeinen Bewertungsergebnisse der Nachhaltigkeitsbemühungen von Finanzinstituten ein schwaches Bild gezeichnet haben, wurde an dieser Stelle auf eine Kontroverserecherche verzichtet.

Anhand der Ergebnisse dieses Arbeitspapiers lässt sich erkennen, dass ein Finanzinstitut über seine Schiffsfinanzierungstätigkeit einen Einfluss auf den Schifffahrtssektor nehmen kann – und zwar vom Stadium der Bauplanung, hin zum Schiffsbau, über den Schiffsbetrieb bis hin zur Schiffsverschrottung. Gleichzeitig ist das Finanzinstitut mit den

vielfältigen ESG-Risiken in der Schifffahrt konfrontiert. Um diese Risiken effektiv zu reduzieren oder gänzlich zu vermeiden, sollten Finanzinstitute eine Nachhaltigkeitsrichtlinie und die dazugehörigen Management- und Berichterstattungssysteme in der Schiffsfinanzierung haben. Dabei ist unter anderem Transparenz ein wichtiger Schlüssel um Branchenstandards zu etablieren und zu fördern. Deshalb sollte eine Richtlinie öffentlich zugänglich und nachweislich als fester Bestandteil in die Geschäftsaktivitäten des Finanzinstituts integriert sein. Darüber hinaus ist ebenfalls erforderlich, dass das Finanzinstitut transparent und regelmäßig über seine Fortschritte zu diesem Thema und zu eventuell auftretenden kontroversen Vorfällen berichtet.

Alles in allem nehmen Finanzinstitute ihre Verantwortung beim Thema Nachhaltigkeit in der Schiffsfinanzierung noch nicht ausreichend wahr. Einige Finanzinstitute zeigen hier aber bereits gute Ansätze und können durch eine intensivere Auseinandersetzung mit diesen Aspekten nicht nur ihre Vorreiterrolle ausbauen, sondern auch zu einem wichtigen Treiber für mehr Nachhaltigkeit in der Schifffahrt werden. Finanzinstitute, die sich bereits mit Nachhaltigkeitsaspekten in der Schiffsfinanzierung beschäftigen und eine Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsperformance anstreben, sollten ihren Blickwinkel auf die gesamte Bandbreite an ESG-Risiken weiten. Investoren, die sich eine direkte oder indirekte Investition in den Schifffahrtssektor, zum Beispiel über Schiffspfandbriefe, vorstellen können, sollten verstärkt ihre Investorenmacht nutzen und auf die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten drängen. Abschließend lässt sich festhalten, dass Finanzinstitute, Investoren und die Akteure in der Schifffahrt noch einen weiten Weg vor sich haben, bis Nachhaltigkeit umfassend im Schifffahrtssektor eingebettet ist – deshalb „volle Fahrt voraus“!

Abkürzungs- verzeichnis

BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BRZ	Bruttoreaumzahl
CoC	Certificate of Competencies
CTIG	China Tuna Industry Group
dwt	dead weight tonnage
ECA	Emission Controlled Area
EEDI	Energy Efficiency Design Index
ESG	Environmental, Social, Governance
EU SRR	Ship Recycling Regulation
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations (Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen)
FIDH	International Federation of Human Rights
FoC	Flag of Convenience
HFO	Heavy Fuel Oil (Schweröl)
IACS	International Association of Classification Societies
IHM	Inventory of Hazardous Materials
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IRI	International Registries Inc.
ITF	International Transport Workers' Federation
IUU	Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (illegaler, undokumentierter und unregulierter Fischfang)
LNG	Flüssigerdgas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MLC	Maritime Labour Convention
MoU	Memorandum of Understanding on Port State Control
NGO	Nichtregierungsorganisation (non-governmental organisation)
NO_x	Stickoxide
P&I Club	Protection & Indemnity Club
SECA	Sulphur Emission Control Area
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SIPRI	Stockholm International Peace Research Institute
SMCP	IMO Marine Standard Communication Phrases
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Seas
SOX	Schwefeloxide
SRI	Socially Responsible Investment
STCW	International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers
TBT	Tributylzinnhydrid
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
tkm	Tonnenkilometer
UN	United Nations (Vereinte Nationen)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VOC	Volatile Organic Compound (flüchtige organische Verbindung)

Anhang

Anhang 1

FRAGEBOGEN



imug Studie zur Nachhaltigkeit im Schiffsfinanzierungsgeschäft

Falls Sie zu einzelnen Aspekten des Fragebogens oder der Arbeit von imug Nachhaltiges Investment Fragen haben sollten, richten Sie diese bitte direkt an:

Ihren Ansprechpartner im imug

Tommy Piemonte

Head of Fixed Income ESG-Research

☎ +49.511.12196-28

✉ piemonte@imug.de



imug Nachhaltiges Investment

Postkamp 14a
D - 30159 Hannover
Fon: 0511.12196-0
Fax: 0511.12196-0
www.imug.de



Ausfüllhilfe und Hinweise zur Bearbeitung des Fragebogens

- ▶ Vor der Bearbeitung des Fragebogens, **speichern** Sie diesen bitte zunächst auf Ihrem Computer und bearbeiten dann die gespeicherte Version. Der Fragebogen kann von Ihnen **direkt am Bildschirm ausgefüllt** werden.
- ▶ Durch Benutzung der Tabulator-Taste können Sie zur nächsten Frage bzw. zum nächsten auszufüllenden Feld wechseln.
- ▶ Die Textfelder sind so gestaltet, dass sie sich in ihrer Größe dem eingegebenen Text anpassen. Dadurch verschiebt sich eventuell das Fragebogenlayout, so dass Teile einer Frage auch auf der Folgeseite zu finden sein können.



imug Fragebogen zur Nachhaltigkeit im Schiffsfinanzierungsgeschäft

Ansprechpartner für die Bearbeitung des Fragebogens

Name des Unternehmens	Sector Report "Sustainability in Ship Financing"	Ansprechpartner
Abteilung/ Geschäftsbereich	.....	Email-Adresse
Datum	.....	Telefon

A. Veröffentlichung Ihrer Antworten

Sind Sie an der Veröffentlichung von Teilen Ihrer gegebenen Antworten oder übermittelten Dokumente in der imug Branchenstudie interessiert? (Das imug wird ohne Ihr explizites Einverständnis keinerlei Informationen veröffentlichen oder an Dritte weitergeben. Jede Ihrer Kommentierungen oder Texte wird vor einer Veröffentlichung nochmals zum Zwecke der Prüfung an Sie übermittelt.)

- Ja, wir sind an einer Veröffentlichung interessiert.
 Nein, wir haben kein Interesse an einer Veröffentlichung.

Kommentar:

B. Teilnahme am Expertendialog

Möchten Sie an der Erarbeitung der Ratingmethodik innerhalb unseres Expertendialogs teilnehmen? (Bei Interesse senden wir Ihnen hierzu in den nächsten Tagen weitere Informationen zu.)

- Ja, wir möchten am Expertendialog teilnehmen.
 Nein, wir möchten nicht am Expertendialog teilnehmen.

Kommentar:

Nachhaltigkeitsbewertung des Schiffsfinanzierungsgeschäfts

- 1) **Berücksichtigen Sie in Ihrem Schiffsfinanzierungsgeschäft bzw. bei der Kreditvergabeprüfung und im Kreditvergabeprozess für die Schifffahrt ESG(Environment, Social, Governance)-Aspekte?** (bitte zwingend entsprechende Nachweise/Dokumente einreichen - wird streng vertraulich behandelt)

Ja, und Details öffentlich zugänglich.

Siehe Website Link und Anlage Nr.

Geschäftsbericht Jahr und Seite

Nachhaltigkeitsbericht Jahr und Seite

Ja, aber Details nicht öffentlich zugänglich.

Dokument, Anlage Nr.:

Nein, aber wir entwickeln derzeit eine entsprechende Nachhaltigkeitsrichtlinie.

Nein.

Kommentar:

- 2) **Welche Beweggründe (Business Case) hat Ihr Finanzinstitut für eine Integration von ESG-Aspekten in das Schiffsfinanzierungsgeschäft bzw. Was spricht gegen eine Integration von ESG-Aspekten?** (bezugnehmend auf Frage 1)

Wir haben ESG-Kriterien integriert, weil

Wir haben keine ESG-Kriterien integriert, weil

Wir haben noch keine ESG-Kriterien integriert, denken aber darüber nach dieses zu tun, weil

- 3) **Ist die Aufstellung der vom imug identifizierten ESG-Risiken innerhalb der Schifffahrtsbranche vollständig oder sollten noch Punkte mit aufgenommen oder gelöscht werden?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

- 4) **Welche ESG-Aspekte sind Ihrer Meinung nach innerhalb der Schifffahrtsbranche am notwendigsten/drängendsten zu berücksichtigen?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

- 5) **Welche der von Ihnen identifizierten ESG-Aspekte können bei der Schiffsfinanzierung wirksam von Finanzinstituten abgeprüft und als Forderung an den Kreditnehmer gestellt werden bzw. Welche Hinderungsgründe stehen dem entgegen?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

Wir freuen uns auf Ihre Antworten!

Nachhaltigkeitsbewertung des Schiffsfinanzierungsgeschäfts

- 1) **Ist die Aufstellung der vom imug identifizierten ESG(Environment, Social, Governance)-Risiken innerhalb der Schifffahrtsbranche vollständig oder sollten noch Punkte mit aufgenommen oder gelöscht werden?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

- 2) **Welche ESG-Aspekte sind Ihrer Meinung nach innerhalb der Schifffahrtsbranche am notwendigsten/drängendsten zu berücksichtigen?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

- 3) **Fallen Ihnen unternehmerische Überlegungen (Business Case) aus Sicht eines Finanzinstituts ein, warum es sich mit ESG-Aspekten in seinem Schiffsfinanzierungsgeschäft beschäftigen sollte? Oder, warum nicht?**
Begründung:

- 4) **Welche der identifizierten ESG-Aspekte können Ihrer Meinung nach bei der Schiffsfinanzierung wirksam von Finanzinstituten abgeprüft und als Forderung an den Kreditnehmer gestellt werden bzw. Welche Hinderungsgründe stehen dem entgegen?** (bitte Eintrag direkt in die nachfolgende Liste siehe Seite 4)

Wir freuen uns auf Ihre Antworten!

Liste von ESG-Risiken in der Schifffahrtsbranche

- ▶ In der folgenden Tabelle sind in der **ersten Spalte die von imug identifizierten ESG-Risiken** in der Schifffahrtsbranche zusammengetragen. Die Themenfelder Environment, Social und Governance werden hierbei nacheinander abgefragt.
- ▶ In den daneben liegenden Spalten haben Sie die Möglichkeit auf die **Fragen 1, 2 und 4** zu antworten. Bitte nutzen Sie die **offenen Textfelder** um ihre Wahl zu begründen.
 - ▶ **Frage 1: Existiert dieses ESG-Risiko** für die Schifffahrtsbranche aus ihrer Sicht?
 - ▶ **Frage 2: Welche Relevanz** messen Sie dem **ESG-Risiko** zu?
 - ▶ **Frage 4: Einfluss des Schiffsfinanzierers** auf das ESG-Risiko

Environment -Risiken

	Frage 1: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen es handelt sich nicht um ein ESG-Risiko in der Schifffahrt.	Frage 2: Bitte priorisieren Sie die Relevanz des ESG-Risikos. (1)= wenig Relevanz (4)= hohe Relevanz	Frage 4: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen der Schiffsfinanzierer kann keinen Einfluss auf dieses ESG-Risiko nehmen.
Luftverschmutzung und Klimaschädigung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Schwefel- und Stickoxidemissionen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Emission flüchtiger organischer Verbindungen (VOC) und Feinstaub	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
CO ₂ -Emissionen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Wasserverschmutzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
(Illegale) Entsorgung von Ölschlamm	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Verunreinigtes Bilgen- und Washwasser	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Schwarz- und Grauwasser	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
(Illegale) Entsorgung von Abfällen und Reststoffen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Verschleppung von Organismen im Ballastwasser	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Giftige Substanzen in Anti-Fouling Farben	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Havarien (auslaufen von Treibstoff und schädlicher Ladung)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Sonstige Gefährdung der Umwelt/ Biodiversität	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Schiffslärm als Stressfaktor für Meereslebewesen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Umweltverschmutzung beim Abwracken (Beaching Methode)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Umweltverschmutzung durch Hafen- und Werftbetrieb	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....
Gefährdung des Fischbestandes durch illegale Fischerei, Überfischung, industrielle Fangschiffe (Schleppnetze)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 2 3 4	.....

Social -Risiken

Frage 1: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen es handelt sich **nicht** um ein ESG-Risiko in der Schifffahrt.

Frage 2: Bitte priorisieren Sie die Relevanz des ESG-Risikos.
(1)= wenig Relevanz
(4)= hohe Relevanz

Frage 4: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen der Schiffsfinanzierer kann **keinen Einfluss** auf dieses ESG-Risiko nehmen.

Schlechte Arbeitsbedingungen: Probleme zentriert bei Billigflaggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
Fehlende Regelungen zur Besatzungsstärke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mangelnde/Fehlende Regelung zu Zeitarbeitskräften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lange Arbeitszeiten ohne entsprechende Ruhepausen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fehlende gewerkschaftliche Vertretung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unfaire Entlohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlechte Lebensbedingungen an Bord (Versorgung mit Lebensmitteln und Trinkwasser)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mangelnde Kontrolle sozialer und arbeitsrechtlicher Mindestnormen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fehlende Regelung zur Qualität von Crewing Agents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Unfälle durch „menschliches Versagen“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
[...] Kommunikationsproblemen der Besatzung (Sprachbarrieren)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] unzureichend ausgebildeter Besatzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] fehlender Weiterbildung der Besatzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] überlasteter Besatzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] fehlenden Kontrollen gegen Alkohol- und Drogenmissbrauch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] mangelhafter Beachtung des Safety Management System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unfälle durch „technische Mängel“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
[...] veralteter/qualitativ „minderwertiger“ Schiffe und Schiffstechnik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[...] unzureichenden „privaten“ Kontrollen, da nicht durch anerkannte Klassifikationsgesellschaft (z.B. IACS) klassifiziert oder Versicherer (z.B. P&I Club)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	

versichert					
Sonstige Soziale Problembe- reiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwick- lungsländern (z.B. Menschenre- chte, ILO u.w.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung, die von den Aus- wirkungen der Schifffahrt und/oder Abwrackwerften be- troffen sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Illegale Fischerei und industri- elle Fangschiffe gefährden Klein- fischerei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4

Governance -Risiken

Frage 1: Bitte kom-
mentieren Sie im
jeweiligen Feld, wenn
Sie meinen es han-
delt sich **nicht** um ein
ESG-Risiko in der
Schifffahrt.

Frage 2: Bitte priorisie-
ren Sie die Relevanz
des ESG-Risikos.
(1)= wenig Relevanz
(4)= hohe Relevanz

Frage 4: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen der Schiffsfinanzierer kann **keinen Einfluss** auf dieses ESG-Risiko nehmen.

Anonymität bzw. Verschlei- erung der Eigentumsverhält- nisse bei Billigflaggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Anonymität bei Strafverfolgung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Gefahr der Korruption	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Gefahr der Geldwäsche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Gefahr der Steuerhinterziehung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Erfüllungsrisiken für Vertrags- partner u. Finanzierer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Mangelhafte Qualität der Schiffe unter Billigflaggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Registrierung von veralte- ten/qualitativ „minderwertigen“ Schiffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Illegale Waren und Embargos Probleme zentriert bei Billig- flaggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Transport von destabilisieren- den Gütern (Waffen etc.) und Betäubungsmitteln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Umgehung von Embargos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Kriminalisierung der Besatzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Einnahmen der Schiffsregister finanzieren sanktionierte Staa- ten/destabilisierende Güter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4
Piraterie und Terrorismus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4

Gefahr von Angriffen/ Unzureichende Schutzmaßnahmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
Unterstützung durch staatliche Sicherheitskräfte (Marine) für Billigflaggen fraglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
Qualität- und Verhältnismäßigkeit (Zertifizierung) von privaten Sicherheitsfirmen bei Billigflaggen fraglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
Verstoß gegen internationale Konventionen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
zu wenig Kontrollen auf hoher See	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	

Weitere Aufnahme von ESG-Risiken

An dieser Stelle können Sie weitere ESG-Risiken eintragen

ESG-Risiko	Begründung	Frage 2: Bitte priorisieren Sie die Relevanz des ESG-Risikos. (1)= wenig Relevanz (4)= hohe Relevanz				Frage 4: Bitte kommentieren Sie im jeweiligen Feld, wenn Sie meinen der Schiffsfinanzierer kann keinen Einfluss auf dieses ESG-Risiko nehmen.
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1	2	3	4	

Kommentar

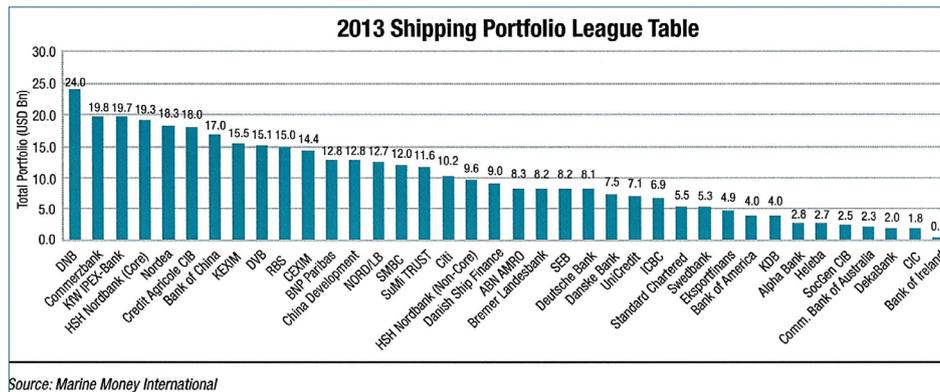
Wenn Sie noch weitere **Hinweise**, **Anregungen** oder **Kritik** haben freuen wir uns, wenn Sie uns diese mitteilen.

Kommentar:

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Anhang 2

Shipping Portfolio League Table 2013



Oates: 2014, S. 8

Anhang 3

Anzahl der Handelsschiffe im Register des Flaggenstaates (Stand 2008/2010) und der absolute (Stand 2008/210) und prozentuale (Stand 2010) Anteil an Schiffen im jeweiligen Register, die einem ausländischen Schiffseigner gehören

Land	Schiffe im Register des Flaggenstaats		Schiffe im Register des Flaggenstaats, die einem ausländischen Schiffseigner gehören		Schiffe im Besitz eines ausländischen Schiffseigners	Trend
	2008	2010	2008	2010	2010 in %	
Panama	6.323	6.413	5.394	5.162	80,49 %	- 4,30 %
Liberia	2.204	2.771	2.109	2.581	93,14 %	+ 22,30 %
China	1.826	2.030	20	22	1,08 %	+ 10,0 %
Malta	1.438	1.650	1.343	1.437	87,09 %	+ 6,99 %
Hong Kong	1.114	1.644	703	976	59,37 %	+ 38,80 %
Singapur	1.292	1.599	774	966	60,41 %	+ 24,80 %
Marshall Inseln	1.049	1.593	990	1.468	92,15 %	+ 48,30 %
Indonesien	971	1.340	43	69	5,15 %	+ 60,40 %
Antigua & Barbados	1.146	1.257	1.113	1.215	96,66 %	+ 9,16 %
Bahamas	1.223	1.160	1.150	1.063	91,64 %	- 7,56 %
Russland	1.074	1.143	112	155	13,56 %	+ 38,40 %
Griechenland	869	860	64	42	4,88 %	- 34,40 %
Zypern	858	838	690	622	74,22 %	- 9,86 %
Niederlande	622	744	203	196	26,34 %	- 3,45 %
Türkei	612	629	8	1	0,16 %	- 87,50 %
Norwegen	688	585	199	81	13,85 %	- 59,30 %
Kambodscha	626	544	467	352	64,71 %	- 24,60 %
Großbritannien	518	504	264	308	53,77 %	+ 16,70 %
Deutschland	393	427	11	6	1,41 %	- 45,40 %
Dänemark	327	367	26	27	7,36 %	+ 3,84 %
Indien	501	340	12	10	2,94 %	- 16,70 %
Belize	216	247	178	152	61,54 %	- 14,60 %

CIA World Factbook: 2008/2013

Anhang 4

NO_x-Emissionen nach MARPOL VI Regel 13

Klasse	Gültig für Schiffsfertigstellungen ab dem:	Gewichtete Emissionsgrenzwerte (g/kWh) n = Kurbelwellenumdrehungen/min		
		n < 130 / min ⁻¹	130 min ⁻¹ ≥ n < 2000 min ⁻¹	n ≥ 2000 / min ⁻¹
I	1. Januar 2000	17.0	45 · n ^(-0.2)	9.8
II	1. Januar 2011	14.4	44 · n ^(-0.23)	7.7
III	1. Januar 2016 ⁷²	3.4	9 · n ^(-0.2)	2.0

MARPOL Anlage VI: 2016

Anhang 5

MARPOL Anlage V, Regeln 3 und 5

Entsorgung von Abfällen und Reststoffen					
Außerhalb von Sondergebieten ⁷³ Regel 3 Abs. 1			Innerhalb von Sondergebieten Regel 5 Abs. 2		
Kunststoff, Asche aus Kunststoff	Stauholz, Schalungs- und Verpackungs- material das schwimmt	Lebensmittel- abfälle und sonstiger Müll wie z. B. Ladungsrück- stände, Papier, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Stein- gut und Asche	Kunststoff, Asche aus Kunststoff	Sonstiger Müll	Lebensmittel- abfälle
Verboten	Mindestent- fernung zum nächstgele- genen Land mindestens 25 sm	Mindestent- fernung zum nächstgele- genen Land mindestens 12 sm <u>Aber:</u> Wenn durch Zerklei- nerungs- oder Mahlanlage geleitet 3 sm	Verboten	Verboten	Mindest- entfernung zum nächst- gelegenen Land mindestens 12 sm

Seum, S., et al.: 2011, S. 40

⁷² Klasse III gilt nur für Schiffe welche in ECAS operieren, außerhalb der Zone ist weiterhin Klasse II gültig.

⁷³ Der MARPOL Anlage V definiert folgende Sondergebiete: Mittelmeer, Ostsee, Schwarzes Meer (noch nicht in Kraft), Rotes Meer (noch nicht in Kraft), Golf Region, Nordsee, Antarktis und größerer karibischer Raum (einschließlich Golf von Mexiko und Karibisches Meer) (IMO, 3.: 2015).

Frage 3: Existiert dieses ESG-Risiko für die Schifffahrtsbranche aus Ihrer Sicht?

Frage 4: Welche Relevanz messen Sie dem ESG-Risiko zu?

Frage 5: Einfluss des Schiffsfinanziers auf das ESG-Risiko

Umweltrisiken

	Frage 3: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Kein ESG-Risiko (x % von n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 4: Durchschnittliche Bewertung der einzelnen ESG-Kriterien, jeweils durch die Finanzinstitute und die Experten. (1) = niedrige Relevanz (4) = hohe Relevanz (n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 5: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Finanzinstitut kann keinen Einfluss nehmen (x % von n = Gesamtzahl d. Antworten)
Luftverschmutzung und Klimaschädigung	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	3,17 (n=6) 3,86 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Schwefel- und Stickoxidemission	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=9)	3,17 (n=6) 3,63 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Emission flüchtiger organischer Verbindungen (VOC)	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,67 (n=6) 3,29 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
CO ₂ -Emissionen	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	3,33 (n=6) 3,88 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Wasserverschmutzung	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,83 (n=6) 3,14 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
(Illegale) Entsorgung von Ölschlamm	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,67 (n=6) 3,00 (n=7)	33 % (n=6) 0 % (n=8)
Verunreinigtes Bilgen- und Waschwasser	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,67 (n=6) 3,00 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Schwarz- und Grauwasser	Finanzinstitute 33 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,33 (n=6) 3,00 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
(Illegale) Entsorgung von Abfällen und Reststoffen	Finanzinstitute 33 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,50 (n=6) 3,13 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Verschleppung von Organismen im Ballastwasser	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	3,00 (n=6) 3,25 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Giftige Substanzen in Antifouling Farben	Finanzinstitute 33 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,33 (n=6) 3,29 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Havarien (auslaufen von Treibstoff und schädlicher Ladung)	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 0 % (n=8)	2,67 (n=6) 3,50 (n=8)	0 % (n=6) 0 % (n=8)

Sonstige Gefährdung der Umwelt / Biodiversität	Finanzinstitute	0 % (n=6)	2,67 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	3,17 (n=6)	0 % (n=8)
Schiffsärm als Stressfaktor für Meereslebewesen	Finanzinstitute	0 % (n=6)	2,50 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	2,86 (n=7)	0 % (n=8)
Umweltverschmutzung beim Abwracken (Beaching-Methode)	Finanzinstitute	0 % (n=6)	3,33 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	3,63 (n=8)	11 % (n=8)
Umweltverschmutzung durch Hafen- und Werftbetrieb	Finanzinstitute	33 % (n=6)	2,00 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	2,88 (n=8)	0 % (n=8)
Gefährdung des Fischbestandes durch illegale Fischerei, Überfischung, Industrielle Fangschiffe (Schleppnetze)	Finanzinstitut	0 % (n=6)	3,00 (n=4)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	3,38 (n=8)	0 % (n=8)

Soziale Risiken

	Frage 3: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Kein ESG-Risiko (n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 4: Durchschnittliche Bewertung der einzelnen ESG-Kriterien, jeweils durch die Finanzinstitute und die Experten. (1) = niedrige Relevanz (4) = hohe Relevanz (n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 5: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Finanzinstitut kann keinen Einfluss nehmen (n = Gesamtzahl d. Antworten)
Schlechte Arbeitsbedingungen: Probleme zentriert bei Billigflaggen	Finanzinstitute 14 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,60 (n=5)	0 % (n=6)
Fehlende Regelungen zur Besatzungsstärke	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 25 % (n=8)	3,83 (n=6) 2,25 (n=4) 3,29 (n=7)	0 % (n=8) 0 % (n=6) 0 % (n=8)
Mangelnde/Fehlende Regelungen zu Zeitarbeitskräften	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,50 (n=6) 3,33 (n=6)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Lange Arbeitszeiten ohne entsprechende Ruhepausen	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,17 (n=6) 3,86 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Fehlende gewerkschaftliche Vertretung	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,33 (n=6) 3,14 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Unfaire Entlohnung	Finanzinstitute 14 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,00 (n=5) 3,29 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Schlechte Lebensbedingungen an Bord (Versorgung mit Lebensmitteln und Trinkwasser)	Finanzinstitute 14 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,33 (n=6) 3,43 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Mangelnde Kontrolle sozialer und arbeits-rechtlicher Mindestnormen	Finanzinstitute 14 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	3,00 (n=6) 3,17 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Fehlende Regelung zur Qualität von Crewing Agents	Finanzinstitute 14 % (n=7) Experten 13 % (n=8)	2,50 (n=6) 3,29 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8)
Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Unfälle durch „menschliches Versagen“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 22 % (n=9)	2,00 (n=5) 3,75 (n=4)	33 % (n=6) 0 % (n=9)
[...] Kommunikationsproblemen der Besatzung (Sprachbarrieren)	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 22 % (n=9)	1,83 (n=6) 3,43 (n=7)	33 % (n=6) 0 % (n=9)
[...] unzureichend ausgebildeter Besatzung	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 22 % (n=9)	1,83 (n=6) 3,29 (n=7)	33 % (n=6) 0 % (n=9)
[...] fehlender Weiterbildung der Besatzung	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 22 % (n=9)	2,00 (n=6) 2,83 (n=6)	33 % (n=6) 0 % (n=9)
[...] überlasteter Besatzung	Finanzinstitute 43 % (n=7) Experten 22 % (n=9)	1,83 (n=6) 3,71 (n=7)	33 % (n=6) 0 % (n=9)

[...] fehlenden Kontrollen gegen Alkohol- und Drogenmissbrauch	Finanzinstitute	43 % (n=7)	2,00 (n=6)	33 % (n=6)
	Experten	22 % (n=9)	3,14 (n=7)	0 % (n=9)
[...] mangelhafter Beachtung des Safety Management System	Finanzinstitute	43 % (n=7)	2,17 (n=6)	33 % (n=6)
	Experten	22 % (n=9)	3,57 (n=7)	0 % (n=9)
Unfälle durch „technische Mängel“ zentriert bei Billigflaggen aufgrund von [...]	Finanzinstitute	14 % (n=7)	2,00 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	30 % (n=10)	3,80 (n=5)	0 % (n=9)
[...] veralteter/qualitativ „minderwertiger“ Schiffe und Schiffstechnik	Finanzinstitute	14 % (n=7)	2,71 (n=6)	33 % (n=6)
	Experten	30 % (n=10)	3,71 (n=7)	0 % (n=9)
[...] unzureichend „privaten“ Kontrollen, da nicht durch anerkannte Klassifikationsgesellschaft (z. B.) IACS klassifiziert oder Versicherer (z. B. P&I Club) versichert	Finanzinstitute	0 % (n=6)	2,33 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	30 % (n=10)	3,71 (n=7)	0 % (n=9)
Sonstige soziale Problembereiche	Finanzinstitute	0 % (n=6)	3,33 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=7)	3,67 (n=6)	0 % (n=8)
Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften in Entwicklungsländern (z. B. Menschenrechte, ILO u. w.)	Finanzinstitute	0 % (n=6)	3,75 (n=4)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=7)	3,71 (n=7)	11 % (n=9)
Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung, die von den Auswirkungen der Schifffahrt und/oder Abwrackwerften betroffen sind	Finanzinstitute	0 % (n=6)	3,33 (n=6)	33 % (n=6)
	Experten	0 % (n=7)	3,29 (n=7)	0 % (n=8)
Illegale Fischerei und industrielle Fangschiffe gefährden Kleinfischerei	Finanzinstitute	0 % (n=6)	3,00 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=7)	3,38 (n=6)	0 % (n=8)

Governance-Risiken

	Frage 3: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Kein ESG-Risiko (n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 4: Durchschnittliche Bewertung der einzelnen ESG-Kriterien, jeweils durch die Finanzinstitute und die Experten. (1) = niedrige Relevanz (4) = hohe Relevanz (n = Gesamtzahl d. Antworten)	Frage 5: Überblick über den Anteil der befragten Finanzinstitute und Experten, die den jeweiligen Aspekt nicht als ESG-Risiko einschätzen. Aussage: Finanzinstitut kann keinen Einfluss nehmen (n = Gesamtzahl d. Antworten)
Anonymität bzw. Verschleierung der Eigentumsverhältnisse bei Billigflaggen	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 11 % (n=9) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 11 % (n=9) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 11 % (n=9) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experte 11 % (n=9) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 11 % (n=9) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 11 % (n=9)	1,67 (n=6) 3,83 (n=6) 1,67 (n=6) 3,38 (n=8) 1,83 (n=6) 3,50 (n=8) 1,67 (n=6) 3,13 (n=8) 1,67 (n=6) 3,13 (n=8) 1,50 (n=6) 3,00 (n=3)	0 % (n=6) 0 % (n=8) 0 % (n=6) 0 % (n=8)
Anonymität bei Strafverfolgung Gefahr der Korruption Gefahr der Geldwäsche Gefahr der Steuerhinterziehung Erfüllungsrisiken für den Vertragspartner und Finanziers	Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 20 % (n=10) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 20 % (n=10) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 13 % (n=8) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 13 % (n=8) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 13 % (n=8) Finanzinstitute 0 % (n=6) Experten 13 % (n=8)	2,00 (n=5) 3,50 (n=6) 2,40 (n=6) 3,75 (n=8) 2,00 (n=6) 3,00 (n=3) 2,17 (n=6) 3,14 (n=7) 2,17 (n=6) 3,14 (n=7) 2,17 (n=6) 3,14 (n=7) 2,00 (n=6) 3,29 (n=7)	0 % (n=6) 0 % (n=8) 0 % (n=6) 0 % (n=8)
Mangelhafte Qualität der Schiffe unter Billigflaggen			
Registrierung von veralteten/qualitativ minderwertigen Schiffen			
Illegale Waren und Embargos			
Probleme zentriert bei Billigflaggen			
Transport von destabilisierenden Gütern (Waffen etc.) und Betäubungsmitteln			
Umgehung von Embargos			
Kriminalisierung der Besatzung			
Einnahmen der Schiffsregister finanzieren sanktionierte Staaten/ destabilisierende Güter			
Piraterie und Terrorismus			
Gefahr vor Angriffen/Unzureichende Schutzmaßnahmen			
Unterstützung durch staatliche Sicherheitskräfte (Marine) bei Billigflaggen fraglich			

Qualität- und Verhältnismäßigkeit (Zertifizierung) von privaten Sicherheitsfirmen bei Billigflaggen fraglich	Finanzinstitute	0 % (n=6)	2,33 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=7)	2,71 (n=7)	0 % (n=8)
Verstoß gegen internationale Konventionen	Finanzinstitute	0 % (n=6)	2,00 (n=6)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	3,71 (n=7)	0 % (n=8)
zu wenig Kontrollen auf hoher See	Finanzinstitute	0 % (n=6)	1,60 (n=5)	0 % (n=6)
	Experten	0 % (n=8)	3,75 (n=8)	0 % (n=8)

Von den Fragebogenteilnehmern vorgeschlagene, weitere zu berücksichtigende ESG-Risiken

- ▶ Black carbon fraction of PM
- ▶ Emissions monitoring of smokestack
- ▶ Shipboard incineration
- ▶ Scrubber effluent pollution
- ▶ Stern tube (propeller shaft) lubricant discharges, caused by malfunction, etc.
- ▶ Overboard containers
- ▶ Pressure on ecosystem when operating in designated marine protected areas.
- ▶ Risks of being part of the supply chain for illegally-caught threaten species
- ▶ Care and support for seafarers on an FOC ship affected by piracy during and after an attack
- ▶ Time Charter Arrangements
- ▶ Herkunft der Erze
- ▶ Whales
- ▶ Heavy fuel oil (HFO)

Quellenverzeichnis

Titelbild: chrisberic: porte-conteneurs le soir à plein régime; von <https://de.fotolia.com/id/107940706>; abgerufen am 17.05.2016.

ABN Amro (2015): Sustainable Shipping Initiative wins guardian sustainable business award; von <https://www.abnamro.com/en/newsroom/newsarticles/sustainable-shipping-initiative-wins-guardian-sustainable-business-award.html>; abgerufen am 21.03.2016.

ABN Amro (2013): Shipping Policy; von https://www.abnamro.com/en/images/040_Sustainable_banking/Links_en_documenten/Documenten/Beleid_-_Shipping_Policy_April_2013_EN.pdf; abgerufen am 21.03.2016.

ADAC (Allgemeiner Deutsche Automobil-Club) (2012): Gute Schiffe mit Schönheitsfehlern; von https://www.adac.de/_mmm/pdf/Kreuzfahrt-Schiffstest3_138855.pdf; abgerufen am 14.04.2016.

AEC Maritime (2015): ECA Legislation; von <http://www.aecmaritime.com/eca>; abgerufen am 10.06.2015.

Allianz Global Corporate & Specialty AG (2012): Safety and Shipping, 1912 - 2012, from Titanic to Costa Concordia; von http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_safety_and_shipping_report.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

Andersen, O. (2012): Maersk Line: Shipping hit hard by widespread corruption; von <http://shippingwatch.com/articles/article4644243.ece>; abgerufen am 02.06.2015.

BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) (2013): Verbesserter Schutz gegen Piraten- Antragsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen gestartet; von http://www.bafa.de/bafa/en/other_tasks/pmsc/publications/press_release.pdf; abgerufen am 05.12.2013.

Balasko, S. (2010): Das geht runter wie Öl; von <http://www.abendblatt.de/hamburg/article107833721/Das-geht-runter-wie-Oel.html>; abgerufen am 13.07.2015.

BG Verkehr (Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation) (2014): Haafenstaatskontrolle; von <http://www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/hafenstaatskontrolle>; abgerufen am 25.02.2014

Brauckmann, D., Heitzer, B. (2010): Schiffskredite durch Sparkassen, in Betriebswirtschaftliche Blätter, 2010 (11), S. 575 - 577.

BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) 1 (2013): Ballastwasser-Übereinkommen; von <http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/>; abgerufen am 30.10.2013.

BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) 2 (2013): Refresher courses: Regulations VI/1 (basic training and instruction), VI/2 (rescue boat operation), and VI/3 (advanced fire fighting); von <http://www.deutsche-flagge.de/de/befaehigung/refresher-courses>; abgerufen am 05.05.2015.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) (2015): Antifouling – umweltfreundliche Nachfolger für Bootslacke gesucht; von http://www.bund-niedersachsen.de/ueber_uns/arbeitskreise/chemie/antifouling/; abgerufen am 11.02.2015.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) 1 (2013): Bessere Treibstoffe für Schiffe. Vorschlag für eine fokussierte BUND-Initiative gegenüber der IMO als Schritt Richtung nachhaltige Schifffahrt und Klimaschutz; von http://www.bund.net/ueber_uns/arbeitskreise/meer_und_kueste/bessere_treibstoffe_fuer_schiffe/; abgerufen am 07.11.2013.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) 2 (2013): Schiffsemissionen: Schwefel & Co – an Land wäre es Sondermüll; von http://www.bund.net/themen_und_projekte/meeresschutz/belastungen/schifffahrt/schiffsemissionen/; abgerufen am 28.11.2013.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) 3 (2013): Belastung von Nordsee und Ostsee durch Ballastwasser; von www.bund.net/themen_und_projekte/meeresschutz/belastungen/schifffahrt/ballastwasser/; abgerufen am 28.11.2013.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) 4 (2013): Antifouling-Substanzen; von http://www.bund.net/themen_und_projekte/meeresschutz/belastungen/schifffahrt/antifouling_substanzen/; abgerufen am 22.01.2013.

Bundeswehr (2015): Der Bundeswehr Einsatz am Horn von Afrika; von http://www.einsatz.bundeswehr.de/portal/a/einsatzbw/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP3I5EyrpHK9pPKU1PjUzLzixJlqIDcxu6Q0NSCHKpRaUpWqV5yfm5iTmaiXmZeWHw_l6BdkOyoCAKLz-AE!/; abgerufen am 06.03.2015.

Bureau Veritas - Marine Division (2009; Hrsg.): Port State Control: Inspection Preparation; S. 56 - 66; Selbstverlag; Neuilly-sur-Seine.

Bureau Veritas (2015): Seafarer Manning Offices; von http://www.veristar.com/portal/veristarinfo/detail?content-id=/repository/collaboration/sites%20content/live/veristarinfo/vi-content-navigation/services/servicesByType/additionalservices/ASMO/asmo_home; abgerufen am 02.06.2015.

Business Wire (2014): China Tuna Industry Group Holdings Ltd. IPO Application Withdrawn; von <http://businesswireindia.com/news/news-details/china-tuna-industry-group-holdings-ltd-ipo-application-withdrawn/41862>; abgerufen am 16.02.2015.

Carotenuto, A. et al. (2012): Psychological stress in seafarers: a review; von http://www.cirm.it/documenti/psychological_stress_in_seafarers_2012.pdf; abgerufen am 22.06.2015.

CIA (Central Intelligence Agency) (2014): World Factbook 2008/ 2013; von <https://www.cia.gov/library/publications/download/>; abgerufen am 27.02.2014.

CIA (Central Intelligence Agency) (2010): The World Factbook, Country Comparison: Merchant Marine; von <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html#mt>; abgerufen am 23.06.2015.

Crédit Agricole CIB (2013): CSR SECTORIAL POLICY – SHIPPING; von <http://mediacommun.ca-cib.com/sitegenic/medias/DOC/13870/2013-12-politique-sectorielle-rse-shiping.pdf>; abgerufen am 21.03.2016.

Department for Transport (2013): Shipping Fleet: 2012; Hastings.

Department of the Environment, Community and Local Government (2015): Volatile Organic Compounds (VOCs); von <http://www.environ.ie/en/Environment/Atmosphere/AirQuality/VolatileOrganicCompounds/>; abgerufen am 12.06.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 1 (2015): Ausflagging; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/ausflagging>; abgerufen am 23.06.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2 (2015): Abwracken; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/psc/besichtigungsregime>; abgerufen am 13.02.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 3 (2015): Abwracken; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/psc/statistik>; abgerufen am 13.02.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 4 (2015): Abwracken; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/flaggenstaat/klassen>; abgerufen am 13.02.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 5 (2015): Ballastwasser; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/ballastwasser>; abgerufen am 29.05.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 6 (2015): Abwracken; von <http://www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/wrack>; abgerufen am 13.02.2015.

Deutsche Flagge; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 7 (2015): Arbeitsvermittlung Seeleute; von http://www.deutsche-flagge.de/de/besatzung/seearbeit/arbeitsvermittlung-seeleute?set_language=de; abgerufen am 30.06.2015.

DiePresse.Com (2008): Illegale Fischerei profitiert von EU-Einsatz am Horn von Afrika; von <http://diepresse.com/home/panorama/welt/431803/Illegale-Fischerei-profitiert-von-EUEinsatz-am-Horn-von-Afrika->; abgerufen am 27.02.2015.

DNV GL (2014): Ship Recycling – New EU Regulation; von http://www.dnv.com.cn/Binaries/TechnicalUpdate_05_2014_web_tcm142-596869.pdf; abgerufen am 13.02.2015.

EPA (United States Environmental Protection Agency) (2015): Reducing Air Pollution from International Transportation; von <http://www2.epa.gov/international-cooperation/reducing-air-pollution-international-transportation>; abgerufen am 20.07.2015.

EPA (United States Environmental Protection Agency) (2008): Cruise Discharge Assessment Report; von http://water.epa.gov/polwaste/vwd/upload/2009_01_28_oceans_cruise_ships_section4_bilgewater.pdf; abgerufen am 15.06.2015.

EIB (European Investment Bank) (2011): Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor; von http://www.eib.org/attachments/strategies/transport_lending_policy_de.pdf; abgerufen am 21.03.2016.

European Parliament (1999): Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on Manning and Employment; von [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2000/289900/DG-4-EMPL_ET\(2000\)289900_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2000/289900/DG-4-EMPL_ET(2000)289900_EN.pdf); abgerufen am 18.04.2016.

FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) (2014): The State of World Fisheries and Aquaculture 2014; von <http://www.fao.org/3/a-i3720e.pdf>; abgerufen am 30.03.2016.

FIDH (International Federation for Human Rights) (2008): Childbreaking Yards, Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh; von <https://www.fidh.org/IMG/pdf/bgukreport.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.

FIS (Forschungs-Informationssystem) (2010): Landstromversorgung in Häfen; von <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/319184/>; abgerufen am 12.02.2015.

FIS (Forschungs-Informationssystem) (2003): Gründe für das Ausflaggen von Seeschiffen; von <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/28921/>; abgerufen am 19.05.2015.

Frey, R. S. (2013): Breaking Ships in the World-System: An Analysis of Two Ship Breaking Capitals, Alang India and Chittagong, Bangladesh, CSSJ Working Papers #13-01; von http://trace.tennessee.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1001&context=utk_cssjpapers; abgerufen am 18.04.2016.

- Gianni, M. (2008): Real and Present Danger, Flag State Failure and Maritime Security and Safety, ITF; von http://assets.panda.org/downloads/flag_state_performance.pdf; abgerufen am 25.04.2016.
- Germany Trade & Invest (2014): Wirtschaftsdaten kompakt: Philippinen; von http://ahk.de/fileadmin/ahk_ahk/GTal/philippinen.pdf; abgerufen am 05.08.2015.
- Gersterberger, H. & Welke, U. (2005): Wie nationale Souveränität zu Markte getragen wird, in Prokla: Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft, 2005 (35), S. 225 - 245.
- Global Carbon Project (2016): <http://emissions2015.globalcarbonatlas.org/exportGraphic>; abgerufen am 06.04.2016.
- Goebel, J. (2015): Deutsche Offiziere von Bord- Warum Reeder nicht unter deutscher Flagge fahren wollen; von <http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-offiziere-von-bord-warum-reeder-nicht-unter-deutscher-flagge-segeln-wollen/12444944-all.html>; abgerufen am 30.03.2016.
- Goldrein, I., Hannaford, M. & Turner, P. (2013): Ship Sale and Purchase, 12. Aufl., Milton Park: Taylor & Francis.
- Greenpeace (2015): Öltanker ohne Doppelhülle; von <http://www.greenpeace.de/themen/meere/industriegbiet-meer/oeltanker-ohne-doppelhuelle>; abgerufen am 01.06.2015.
- Greenpeace 1 (2014): Fischereimonster, Der Fluch der Meere; von http://www.greenpeace.org/austria/Global/austria/dokumente/Reports/meere/meere_monsterboats_report_2014.pdf; abgerufen am 30.03.2016.
- Greenpeace 2 (2014): Deutsche Bank under pressure as Chinese Government joins Greenpeace, condemning bungled IPO; von <http://www.greenpeace.org/international/en/press/releases/Deutsche-Bank-under-pressure-as-Chinese-Government-joins-Greenpeace-condemning-bungled-IPO/>; abgerufen am 16.02.2015.
- Greenpeace 1 (2010): Schleppnetz; von <http://www.greenpeace.org/austria/de/themen/meere/hintergrund-info/fangmethoden/schleppnetz/>; abgerufen am 19.05.2015.
- Greenpeace 2 (2010): Grundsleppnetz; von <http://www.greenpeace.org/austria/de/themen/meere/hintergrund-info/fangmethoden/grundsleppnetz/>; abgerufen am 20.05.2015.
- Greenpeace, FIDH & YPSA (2005): End Of Life Ships, The Human Cost Of Breaking Ships; von <https://www.fidh.org/IMG/pdf/shipbreaking2005a.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.
- Greenpeace magazin (2014): Giftmüllentsorgung auf hoher See; von <https://www.greenpeace-magazin.de/giftm%C3%BCllentsorgung-auf-hoher-see>; abgerufen am 29.03.2016.
- Griffiths, H. & Jenks, N. (2012): Maritime Transport and destabilizing Commodity Flows, SIPRI; von <http://books.sipri.org/files/PP/SIPRI32.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.
- Groß, S. (2011): Tourismus und Verkehr: Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen, München: Oldernbourg Verlag.
- Hahne, P. (2007): SMCP für die Kommunikation zwischen Lotsen und Schlepperführung in deutschen Küstenrevieren, Diplomarbeit; Fachhochschule Bremen; von https://www.hs-bremen.de/internet/hsb/projekte/maritime/studium/nautikseeverkehr/diplombachelor/diplomarbeit_hahne.pdf; abgerufen am 18.04.2016.
- Handelsblatt (2015): Piraterie auf See nimmt wieder zu; von <http://www.handelsblatt.com/politik/international/piraten-in-suedostasien-piraterie-auf-see-nimmt-wieder-zu/11665260.html>; abgerufen am 28.05.2015.

Helfre J. (2013): Controversial Shipbreaking Dismantles Stakeholder Trust; Sustainalytics; von http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2013/06/Sustainalytics-Shipbreaking-Report-April-2013.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

Helfre, J. & Couto Boot, P. A. (2013): Emission reduction in the Shipping Industry: Regulations, Exposure and Solutions; Sustainalytics; von http://www.sustainalytics.com/sites/default/files/shippingemissions_july2013.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

Hongqiao, L. (2014): Chinese tuna firm admits companies have breached quotas for years, in China Dialogue; von <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/7362-Chinese-tuna-firm-admits-companies-have-breached-quotas-for-years>; abgerufen am 22.03.2016.

HSH Nordbank (2009): Betriebskostenstudie 2009. Untersuchung der Betriebskosten deutscher Containerschiffe, Kurzfassung; Hamburg.

IACS (International Association Classification Societies) (2016): Members; von <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>; abgerufen am 14.04.2014.

ICC (Commercial Crime Services) (2015): ICC Commercial Crime Services (CCS); von <https://icc-ccs.org/about-us>; abgerufen am 21.07.2015.

ICS (International Chamber of Shipping) (2016): Shipping and World Trade; von <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>; abgerufen am 22.03.2016

ICS (International Chamber of Shipping) (2014): Shipping, World Trade And The Reduction Of CO₂ Emissions, United Nations Framework Convention On Climate Change (UNFCCC); von <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/environmental-protection/shipping-world-trade-and-the-reduction-of-co2-emissions.pdf?sfvrsn=6>; abgerufen am 18.04.2016.

Ilyiana, T. et al. (2010): Future ocean increasingly transparent to low-frequency sound owing to carbon dioxide emissions; Nature Geoscience 3, 18 – 22; von <http://www.nature.com/ngeo/journal/v3/n1/abs/ngeo719.html>; abgerufen am 18.04.2016.

ILO (International Labour Organization) (2014): Maritime Labour Convention; von http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_246823/lang-en/index.htm; abgerufen am 05.05.2015.

ILO (International Labour Organization) (2006): Maritime Labour Convention; von <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm>; abgerufen am 18.04.2016.

ILO (International Labour Organization) (2001): Drug And Alcohol Abuse Prevention Programmes in the Maritime Industry; von http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117734.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

IMO (International Maritime Organization) (2016): Summary of Status of Conventions; von <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Summary%20of%20Status%20of%20Conventions.xls>; abgerufen am 29.03.2016.

IMO (International Maritime Organization) 1 (2015): Introduction to IMO; von <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>; abgerufen am 01.07.2015.

IMO (International Maritime Organization) 2 (2015): History of SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Seas); von <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>; abgerufen am 13.08.2015.

IMO (International Maritime Organization) 3 (2015): Energy Efficiency Measures; von <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Technical-and-Operational-Measures.aspx>; abgerufen am 12.06.2015.

IMO (International Maritime Organization) 4 (2015): Principles of safe manning; von <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Pages/PrinciplesOn-SafeManning.aspx>; abgerufen am 02.06.2015.

IMO (International Maritime Organization) 5 (2015): IMO Standard Marine Communication Phrases; von <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/StandardMarineCommunicationPhrases.aspx>; abgerufen am 27.04.2015.

IMO (International Maritime Organization) 6 (2015): Fraudulent Certificates; von <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/FraudulentCertificates.aspx>; abgerufen am 02.06.2015.

IMO (International Maritime Organization) 7 (2015): International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974; von <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>; abgerufen am 07.05.2015.

IMO (International Maritime Organization) 8 (2015): IMO guidance on Prevention of Drug and Alcohol abuse; von <http://www.imo.org/ourwork/humanelement/trainingcertification/pages/drugandalcoholabuse.aspx>; abgerufen am 05.05.2015.

IMO (International Maritime Organization) 9 (2015): Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident; von <http://www.imo.org/OurWork/Legal/JointIMOLOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOLOWGOnFairTreatmentOfSeafarers.aspx>; abgerufen am 25.05.2015.

IMO (International Maritime Organization) 10 (2015): IMO approves further interim guidance on privately contracted armed security personnel; von <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>; abgerufen am 17.07.2015.

IMO (International Maritime Organization) 1 (2014): The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the International Maritime Organization; von <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx>; abgerufen am 18.04.2016.

IMO (International Maritime Organization) 2 (2014): Third IMO Greenhouse Gas Study 2014; von <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.

IMO (International Maritime Organization) 1 (2013): Anti-fouling systems; von <http://www.imo.org/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Pages/Default.aspx>; abgerufen am 22.11.2013.

IMO (International Maritime Organization) 2 (2013): Unlawful Practices Associated With Certificates Of Competency, STW 44/4; von <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/4.pdf>; abgerufen am 25.04.2016.

IMO (International Maritime Organization) (2010): Conference Of Parties To The International Convention On Standards Of Training, Certification and Watchkeeping For Seafarers, 1978; Manila.

IMO (International Maritime Organization) (2009): Second IMO Greenhouse Gas Study 2009; von <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/GHGStudyFINAL.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.

ING Group (2012): Sustainability Report 2012; von <http://www.ing.com/web/file?uuid=68d13c88-0390-4c3b-bec8-557fd14ed112&owner=b03bc017-e0db-4b5d-abbf-003b12934429&contentid=25210>; abgerufen am 21.03.2016.

ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) (2010): Reducing the sulphur content of shipping fuels further to 0.1 % in the North Sea and Baltic Sea in 2015: Consequences for shipping in this shipping area; von http://www.reederverband.de/fileadmin/vdr/pdf/themen_und_positionen/GermanISLStudyonSECAImpacts.PDF; abgerufen am 18.04.2016.

ITF (International Transport Workers' Federation) (2016): Billigflaggen – Umgehung von Vorschriften durch Billigflaggen; von <http://www.itfglobal.org/de/transport-sectors/seafarers/in-FoCus/flags-of-convenience-campaign/>; abgerufen am 06.04.2016.

ITF (International Transport Workers' Federation) 1 (2015): Flags of convenience; von <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-FoCus/flags-of-convenience-campaign/>; abgerufen am 24.07.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 2 (2015): What an ITF Inspector can/can't do; von <http://www.itfseafarers.org/what-inspector-can-cant-do.cfm>; abgerufen am 02.06.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 3 (2015): About the Inspectorate; von <http://www.itfseafarers.org/inspectorate.cfm>; abgerufen am 02.06.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 4 (2015): About Us; von <http://www.itfseafarers.org/about.cfm>; abgerufen am 30.06.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 5 (2015): What do FOCs Mean to Seafarers; von <http://www.itfseafarers.org/FoCs-to-seafarers.cfm>; abgerufen am 19.05.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 6 (2015): Crewing agents: Money for nothing; von <http://www.itfseafarers.org/crewing-agents.cfm>; abgerufen am 02.06.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) 7 (2015): Billigflaggen, Umgehung von Vorschriften durch Billigflaggen; von <http://www.itfglobal.org/de/transport-sectors/seafarers/in-FoCus/flags-of-convenience-campaign/>; abgerufen am 02.06.2015.

ITF (International Transport Workers' Federation) (2013): Was bedeuten Billigflaggen für Seeleute?; von www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-conv-enien-184.cfm; abgerufen am 18.10.2013.

ITF (International Transport Workers' Federation) (2005): Substandard shipping should be in the dock, not crew members; von <http://www.itfseafarers.org/substandard.cfm>; abgerufen am 08.04.2016.

Kaiser, A. (o.J.): Ver- und Entsorgung auf Schiffen; von https://www.google.de/url?sa=t&rc=t&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwio8J231-XLAhVCJA8KHdMKDMMQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.abwasser-dezentral.de%2Fshared%2Fdatei_download.php%3Fuid%3D29f9098781988cf15b246ca5432d-3b43&usg=AFQjCNG63dNwF_kxdAuFzkEW3ww_JVAINw&bvm=bv.117868183,d.ZWU; abgerufen am 29.03.2016.

KfW IPEX-Bank (2014): Geschäftsbericht 2014; von https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Finanzpublikationen/PDF-Dokumente-Berichte-etc./1_Gesch%C3%A4ftsberichte/Gesch%C3%A4ftsbericht_2014_D.pdf; abgerufen am 21.03.2016.

KfW IPEX-Bank (2012): Geschäftsbericht 2012; von <https://www.kfw-ipex-bank.de/PDF/Presse/Download-Center/Gesch%C3%A4ftsbericht-2012.pdf>; abgerufen am 22.03.2016.

- Kuhr, N. (2014): Umweltzerstörung: Schleppnetz-Fischerei zerstört Leben am Meeresboden; von <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/schleppnetz-fischerei-zerstoert-den-meeresboden-a-970302.html>; abgerufen am 20.05.2015.
- Kwasniewski, K. & Wagner, W. (1975): Führung fremder Flaggen: zur Frage der Ausflagung deutscher Seeschiffe, Gutachten im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums; Hamburg.
- Lloyd's Register (2011): Ship recycling, Practice and regulation today; von http://www.lr.org/en/_images/213-35820_shiprecycling_040711_tcm155-223320.pdf; abgerufen am 18.04.2016.
- Manila Bulletin (2015): Seafarers win minimum wage increase; von <http://www.mb.com.ph/seafarers-win-minimum-wage-increase/>; abgerufen am 05.08.2015.
- MARPOL-Übereinkommen (1973): Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.
- MARPOL Anlage I (2016): Anlage 1 MARPOL-Übk. Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen; von https://www.jurion.de/Gesetze/MARPOL_Uebk/Anlage_1; abgerufen am 29.03.2016.
- MARPOL Anlage VI (2016): Anlage VI zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen; von https://www.jurion.de/Gesetze/MARPOL_Uebk/Anlage_6; abgerufen am 24.03.2016.
- McGoodwin, J. R. (2001): Understanding the Cultures of Fishing Communities: A Key to Fisheries Management and Food Security, Rome: FAO Fisheries Technical Paper; 401.
- Merk, O. (2014): Shipping Emissions in Ports, Discussion Paper No. 2014-20; von <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201420.pdf>; abgerufen am 30.03.2016.
- MPA (Maritime Port Authority of Singapore) (2015): Seafarer certification (CoC); von http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/for_seafarers/seafarer_certification/seafarer_certification.page; abgerufen am 27.05.2015.
- NABU (Naturschutzbund Deutschland) (2012): Müllkippe Meer, Plastik und seine tödlichen Folgen; von https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/naturschutz/meeresschutz/nabu-broschuere_muellkippe_meer.pdf; abgerufen am 18.04.2016.
- NDR.de (2015): Wie gesundheitsgefährdend sind Schiffsabgase?; von http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/45_min/rueckschau/Wie-gesundheitsgefahrend-sind-Schiffsabgase,kreuzfahrtschiffe131.html; abgerufen am 10.06.2015.
- NIBC (2013): NIBC Shipping Policy; von https://www.nibc.com/csr/sustainable-business/sustainable-client-relationships.html?tx_rkdownloads_pi1%5Bdownload%5D=2013_NIBC_Shipping_Policy.pdf&cHash=9dc04896b4596fac3a7274b379e20481; abgerufen am 18.04.2016.
- Oates, K. (2014): Ship finance in Asia; von http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_535.pdf; abgerufen am 26.04.2016.
- Oceana (2013): Stolen Seafood; von http://oceana.org/sites/default/files/reports/Oceana_StolenSeafood.pdf; abgerufen am 30.03.2016.
- OECD (2003): Ownership and Control of Ships, Maritime Transport Committee; von <http://ntl.bts.gov/lib/24000/24400/24410/17846120.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.
- Paris MoU 1 (2015): Organisation; von <https://www.parismou.org/about-us/organisation>; abgerufen am 29.06.2015.

Paris MoU 2 (2015): Flag performance list 2014; von <https://www.parismou.org/sites/default/files/WGB%20lists%202014.pdf>; abgerufen am 01.07.2015.

Paris MoU 3 (2015): Recognized Organization performance table 2012-2014; von <https://www.parismou.org/sites/default/files/Performance%20lists%202014%20RO.pdf>; abgerufen am 14.04.2016.

Paris MoU (2014): Flag performance list 2013; von <https://www.parismou.org/sites/default/files/WGB%202011-2013.pdf>; abgerufen am 14.04.2016.

Poel-tec.com (2014): Erdöl-Lexikon: Schweröl; von http://www.poel-tec.com/oel_preise/erdoel_32.php; abgerufen am 21.02.2014.

Pougnat, R. et al. (2014): Consumption of addictive substances in mariners; in: International Maritime Health; 65 (4), S. 199-204; von http://www.researchgate.net/publication/269765752_Consumption_of_addictive_substances_in_mariners; abgerufen am 01.07.2015.

Rabobank (2014): Ship Recycling Policy; von <https://www.rabobank.com/en/images/ship-recycling-policy-rabobank.pdf>; abgerufen am 03.08.2015.

Roth, A. L. (2012): Schutz vor Piraten: Deutsche Reeder setzen auf private Sicherheitsfirmen; von <http://www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/schutz-vor-piraten-deutsche-reeder-setzen-auf-private-sicherheitsfirmen-a-820934.html>; abgerufen am 01.06.2015.

Safety4Sea (2011): IMO Promotion of Integrated Bilge Water Treatment Systems (IBTS); von <http://www.safety4sea.com/imo-promotion-of-integrated-bilge-water-treatment-systems-ibts/>; abgerufen am 29.03.2016.

Sarraf, M. et al. (2010): Ship Breaking And Recycling Industry in Bangladesh And Pakistan; von <http://siteresources.worldbank.org/SOUTHASIAEXT/Resources/223546-1296680097256/Shipbreaking.pdf>; abgerufen am 25.04.2016.

Schäfer, T. (2013): Fischzüge vor Afrika; von <http://www.geo.de/GEO/natur/oekologie/fischerei-fischzuege-vor-afrika-74056.html>; abgerufen am 06.05.2015.

Seafarers' Rights (2013): Job Swindles Exposed; von <http://seafarersrights.org/job-swindles-exposed/>; abgerufen am 27.04.2015.

SEB (2011): Shipping Sector Policy, von http://sebgroup.com/siteassets/about_seb1/sustainability/sustainability_governance/policies/sector_policy_shipping.pdf; abgerufen am 21.03.2016.

Seum, S. et al. (2011): Umweltschonender Schiffsbetrieb, Prosa Studie zum RAL Umweltzeichen UZ 110; von <http://www.oeko.de/oekodoc/1280/2011-412-de.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.

Sharife, K. (2010): Self-regulation and flags of convenience; in: Le Monde diplomatique, Nr. 9234; o. S.

Smith, A. et al. (2006): Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme; von http://www.vdks.org/pdf/seafarer_fatigue.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

Spiegel Online (2014): Tankerunglück der „Exxon Valdez“; von http://www.spiegel.de/thema/exxon_valdez/; abgerufen am 13.08.2015.

Statista (2015): Anzahl der Piratenüberfälle weltweit von 2006 bis 2015; von <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/75315/umfrage/anzahl-der-piratenueberfaelle-weltweit-seit-2006/>; abgerufen am 05.03.2015.

STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) (2010): FAQ; von <http://www.stcw.org/>; abgerufen am 02.06.2015.

Stella Maris (2007): Billigflaggen schaffen schlechte Bedingungen; von <http://stellamaris-hh.blogspot.de/politisches.htm>; abgerufen am 05.03.2015.

The Hindu (2012): 2 fishermen shot dead on high seas; von <http://www.thehindu.com/news/national/kerala/article2899651.ece>; abgerufen am 04.08.2015.

The Swedish Club (2011): Collisions and Groundings; von http://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/collisions-and-groundings-2011-high-res.pdf; abgerufen am 18.04.2016.

Thoms, E.-M. (2003): Unter fremder Flagge; von <http://www.zeit.de/2003/41/Liberia/komplettansicht>; abgerufen am 26.05.2013.

Thomson Reuters AccelusTM (2013): Accelus for Vessel Screening; von <https://risk.thomsonreuters.com/sites/default/files/GRC00259.pdf>; abgerufen am 18.04.2016.

Tokyo MoU (2013): Annual Report On Port State Control In the Asia-Pacific Region; von <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN13.pdf>; abgerufen am 06.05.2015.

UK Chamber of Shipping (2012): Flagging and Ship Registration; von http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012_maritime_transport/ukcs_2_en.pdf; abgerufen am 15.07.2015.

Umweltbundesamt 1 (2014): Chemische Stoffe; von <http://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/umwelteinfluesse-auf-den-menschen/chemische-stoffe/fluechtige-organische-verbindungen>; abgerufen am 21.01.2015.

Umweltbundesamt 2 (2014): Unterwasserlärm; von <http://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/antarktis/das-umweltbundesamt-die-antarktis/unterwasserlaerm>; abgerufen am 25.02.2014.

Umweltbundesamt (2004): Umsetzung der Agenda 21 in europäischen Seehäfen am Beispiel Lübeck-Travemünde; von <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umsetzung-agenda-21-in-europaeischen-seehaefen-am>; abgerufen am 21.01.2015.

UN (Vereinte Nationen) (1982): Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen; von <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF>; abgerufen am 29.06.2015.

UN.org (2014): KPe.020 OCEAN MARITIME MANAGEMENT COMPANY, LIMITED (OMM); von [https://www.un.org/sc/suborg/en/sanctions/1718/materials/summaries/entity/ocean-maritime-management-company,-limited-\(omm\)](https://www.un.org/sc/suborg/en/sanctions/1718/materials/summaries/entity/ocean-maritime-management-company,-limited-(omm)); abgerufen am 08.04.2016.

UNCLOS (1994): United Nations Convention on the Law of the Sea; von http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf; abgerufen am 14.04.2016.

VDR (Verband Deutscher Reeder) (2012): Umweltschutz, Nachhaltig zum Ziel, in „Deutsche Seeschifffahrt“; Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder, 24; von http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/33903/pdf/Deutsche_Seeschifffahrt_Ausgabe_10_2012.pdf; abgerufen am 18.05.2016.

Ver.di (2008): Das Billigflaggen-Monster will die Schiffe unter deutscher Flagge runterwürgen; von <http://verkehr.verdi.de/++file++538f36bf6f68443eab000594/download/Schifffahrt%202008-2.pdf>; abgerufen am 02.06.2015.

ver.di/ITF (2015): Interessenvertretung auch auf hoher See; von <http://www.billigflaggenkampagne.de/seebetriebsraete.php>; abgerufen am 17.06.2015.

Vesterager, J. (2012): NGO: Shipping emissions is our top concern, in Shippingwatch; von <http://shippingwatch.com/articles/article4963228.ece>; abgerufen am 25.06.2015.

Wahlhorn, M. & Bühler, A. (2004): Die Flaggen der Bequemlichkeit; von http://www.deutschlandfunk.de/die-flaggen-der-bequemlichkeit.724.de.html?dram:article_id=97786; abgerufen am 08.11.2014.

Wille, H. (2002): Interview mit Dr. Hans-Heinrich Nöll; von http://www.mare.de/index.php?article_id=2068&setCookie=1; abgerufen am 22.10.2013.

World Maritime News (2016): North Korean's OMM Continues Dodging UN Sanctions; von <https://worldmaritimenews.com/archives/182682/north-koreans-omm-continues-dodging-un-sanctions/>; abgerufen am 08.04.2016

World Ocean Review (2014): Von der Verölung der Ozeane; in: World Ocean Review 3, S. 36-51; von http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor3/WOR3_gesamt.pdf; abgerufen am 29.03.2016.

WWF 1 (2015): Was bedeutet globale Erwärmung?; von <http://www.wwf.de/themen-projekte/klima-energie/klimawandel/globale-erwaermung/>; abgerufen am 12.06.2015.

WWF 2 (2015): Shipping problems: Steady release of oil and chemicals; von http://wwf.panda.org/about_our_earth/blue_planet/problems/shipping/oil_release/; abgerufen am 15.06.2015.

WWF (2009): Fischerei mit Zukunft; von http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Fischerei_mit_Zukunft.pdf; abgerufen am 30.03.2016.

Kontakt

Tommy Piemonte

Leiter imug Nachhaltiges Investment



fon +49 511 121 96 32
mail piemonte@imug.de

Stefanie Schreiber

ESG-Analyst Fixed Income



fon +49 511 121 96 59
mail schreiber@imug.de

imug Nachhaltiges Investment



imug Beratungsgesellschaft
für sozial-ökologische Innovationen mbH

Postkamp 14a
D - 30159 Hannover

fon +49 511 121 96 0
mail contact@imug.de

web www.imug.de

Hintergrund

Im Arbeitsbereich Nachhaltiges Investment der imug Beratungsgesellschaft mbH stehen Recherchen für institutionelle Anleger, die in Wertpapiere bzw. Unternehmen mit besonderen sozialen und ökologischen Leistungen investieren, im Mittelpunkt der Arbeit. Ergänzt wird diese Arbeit um Marktforschungs- und Kommunikationsprojekte zur nachhaltigen Geldanlage. imug Nachhaltiges Investment bietet die langjährige Expertise und Professionalität, unterschiedlichste Ansprüche an verantwortliche Unternehmen und Anlageobjekte in konkrete Anlagestrategien umzusetzen.

Unser Qualitätsanspruch

imug Nachhaltiges Investment arbeitet seit 2002 nach einem Commitment, das Fragen der Unabhängigkeit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Research behandelt. Zudem wird imug seit 2007 regelmäßig nach dem freiwilligen Qualitätsstandard für CSR-Research ARISTA extern auditiert. Mehr dazu unter: www.aristastandard.org und www.imug.de. Der Arbeitsbereich Nachhaltiges Investment bietet Researchdienstleistungen an, die mit angemessener Qualifikation sowie gebührender Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit erstellt werden und gewährleistet so die Richtigkeit der bereitgestellten Informationen. imug Nachhaltiges Investment unternimmt in diesem Zusammenhang auch sinnvolle Plausibilitätsprüfungen und Qualitätskontrollen für Informationen, die es von anderen Researchdienstleistern übernimmt.

Disclaimer:

Haftungsbedingungen

Der Arbeitsbereich Nachhaltiges Investment der imug Beratungsgesellschaft mbH (fortan: imug GmbH) bietet Researchdienstleistungen an, die mit angemessener Qualifikation sowie gebührender Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit erstellt werden. Die imug GmbH unternimmt in diesem Zusammenhang auch sinnvolle Plausibilitätsprüfungen und Qualitätskontrollen für Informationen, die es von anderen Researchdienstleistern übernimmt. Sämtliche von der imug GmbH abgegebenen Werturteile sind grundsätzlich keine Kauf-, Verkauf- oder Anlageempfehlungen. Es wurde jede angemessene Sorgfalt darauf verwendet sicherzustellen, dass die in dieser Unterlage dargelegten Fakten im Zeitpunkt ihrer Erhebung korrekt und die hierin enthaltenen Meinungen fair und angemessen sind. Die in diesem Dokument ausgedrückten Meinungen können sich jederzeit ändern und weder die imug GmbH noch irgendeine andere Person ist verpflichtet, die hierin enthaltenen Informationen zu berichtigen, zu aktualisieren bzw. auf dem neuesten Stand zu erhalten oder Sie hierüber zu informieren.

Haftungsausschluss

Die imug GmbH schließt die Haftung gegenüber Dritten in Schadensfällen grundsätzlich aus, die in einem mittelbaren oder unmittelbaren Zusammenhang mit der Nutzung der imug Researchergebnisse stehen könnten. Ausnahmen sind Schadensfälle, die aufgrund von grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlichem Verschulden durch die imug GmbH verursacht wurden.

Verwendung der Ergebnisse

Die imug GmbH weist darauf hin, dass dieses Dokument, insbesondere die darin befindlichen Bilder, Texte, Grafiken, das Layout und das Logo der imug GmbH dem Urheber- und Markenrecht unterliegen. Jegliche Nutzung bedarf der ausdrücklichen vorherigen schriftlichen Zustimmung der imug GmbH. Nutzung wird hier definiert, als das Kopieren oder Vervielfältigen des Dokuments im Ganzen oder in Teilen, der entgeltliche oder unentgeltliche Vertrieb des Dokuments oder seine Verwertung in jeder denkbaren Weise.