



Germanischer Lloyd

Germanischer Lloyd AG • Postfach 11 16 06 • 20416 Hamburg

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Dr. Marquardt
Steinhöft 11
20459 Hamburg

Unternehmenszentrale
Vorsetzen 35
20459 Hamburg

Telefon +49 40 36149-0
Fax +49 40 36149-200
headoffice@gl-group.com
www.gl-group.com

Ihr Zeichen
Lu/rsm

Ihre Nachricht vom
2006-06-27

Unser Zeichen / Tgb.-Nr.
Ash

Tel. - Durchwahl
+49 40 36149-455

Datum
2006-07-20

CESA-Diskussionspapier zur Rolle der Klassifikationsgesellschaften

Sehr geehrter Herr Lundt,
sehr geehrter Herr Dr. Marquardt,

wir bedanken uns für Ihre Einladung an der Diskussion über die Rolle der Klassifikationsgesellschaften aus Sicht der Werftindustrie teilzunehmen, was wir gerne wahrnehmen wollen. Als Einstieg möchten wir die von CESA angerissenen Themen in der Reihenfolge des Diskussionspapiers kommentieren, dabei möchten wir aber nicht außer Acht lassen, dass sich einige Ansätze unter verschiedenen Überschriften wieder finden bzw. zu sich widersprechenden Aussagen führen.

Mögliche Interessenkonflikte

Die Fragestellung der Kundenbeziehung zwischen Werft, Reeder und Klasse sowie der Vertragssituation während der Neubauphase und nach Ablieferung des Schiffes ist in den letzten Jahren vielfältig und auf vielen Ebenen diskutiert worden. Dem Vorschlag diese Konstellation zu ändern und anstelle eines Vertragsverhältnisses Klasse – Werft ein Vertragsverhältnis Klasse – Reeder zu favorisieren ist insbesondere von Seiten der Werftindustrie aufs heftigste widersprochen worden. Von Seiten des Germanischen Lloyd bleibt zu betonen, dass wir an dieser Stelle durchaus flexibel sind, insbesondere da die Vertragsgestaltung eine individuelle Angelegenheit zwischen den jeweils Beteiligten ist.

Zur Fragestellung wer bezahlt wen, egal ob beim Neubau oder bei Reparaturen/Umbauten, gilt ähnliches, auch hier ist es in erster Linie eine Frage der individuellen Vertragsgestaltung ob die Kosten für den Service der Klassifikationsgesellschaft über die Werft abgerechnet werden oder direkt dem Reeder in Rechnung gestellt werden.

Vorsitzender des Aufsichtsrats: *Alfred Gofner* • Vorstand: *Hermann J. Klein* • *Rainer Schöndube*
Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft, Sitz Hamburg, HR B 31393

Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Hamburg. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Germanischen Lloyd in ihrer jeweils neuesten Fassung.
Es gilt deutsches Recht.

Im Absatz zu statuarischen Tätigkeiten sind offensichtlich einige Missverständnisse zu klären:

- Statuarische Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaft auf einem Neubau sind in der Regel genauso Gegenstand des Klassifikationsauftrags wie alle klassifikatorischen Tätigkeiten, werden also üblicherweise keineswegs durch den Eigner direkt bezahlt.
- Es ist ein im „Code of Ethics“ der IACS vereinbartes Prinzip Besichtigungen auf einem Schiff einer anderen IACS Gesellschaft nicht ohne deren Einverständnis durchzuführen. Das heißt nicht, dass IACS Gesellschaften grundsätzlich an Bord von fremdklassifizierten Schiffen keine statuarische Tätigkeiten durchführen. Häufig werden derartige Aktivitäten aber durch die Autorisierungsverträge mit den Flaggenstaaten eingeschränkt.

Im Übrigen ist es heute zunehmend schwerer die klassifikatorische von der statuarischen Arbeit abzugrenzen da durch diverse internationale Konventionen diese beiden Gebiete sehr stark miteinander verweben sind. Aus diesem Grund hat die EU Kommission diese Ansätze auch nicht weiter verfolgt.

Weltweite Gleichbehandlung

Für den Germanischen Lloyd ist es seit jeher eins seiner Grundprinzipien Schiffe, unabhängig von Bau- oder Aufenthaltsort, nach gleichen Standards zu behandeln. Aus diesem Grund betreiben wir nach wie vor eine zentrale Zeichnungsprüfung und eine zentrale Besichtigerausbildung.

Zu den zur Diskussion gestellten Denkansätzen ist zu sagen, dass wir der Aussage „Ein gleicher Standard ist ein Frage von Implementierung und nicht von zusätzlichen Vorschriften“ nur zustimmen können. Das heißt aber im Umkehrschluss, dass eine Initiative wie die der „Goal Based Standards“ auch nicht weiterhilft da es sich hierbei lediglich um ein neues Regelwerk zur Entwicklung von Regeln handelt. Die Forderung nach mehr Transparenz bei den Klassen wird immer wieder von verschiedenen Seiten gestellt, abgesehen davon, dass Klassifikationsgesellschaften schon auf Grund der Vorschriftenlage bezüglich Transparenz sicher im Spitzenfeld der maritimen Industrie liegen, machen wir immer wieder die Erfahrung, dass andere Beteiligte einer weiteren Öffnung der Klassen mit großem Misstrauen begegnen.

Bezüglich des Vorschlags einer Rotation der Besichtiger ist zu sagen, dass unsere Besichtiger auch heute schon regelmäßig ihre Standorte wechseln. Dieses belastet schon heute nicht nur unsere Besichtiger, sondern stößt auch bei den Werften auf wenig Gegenliebe, insbesondere bei den Werften im europäischen Raum. Die vorgeschlagene Rotation innerhalb eines begrenzten Gebietes würde aus unserer Sicht auch keinen Einfluss auf mögliche Ungleichbehandlung zum Beispiel zwischen Europa und Asien haben da ja laut CESA genau dieser Austausch ausgeschlossen werden soll.

Haftungsfragen

Klassifikationsgesellschaften haften für die von ihr erbrachten Dienstleistungen. Dies gilt für alle Bereiche unserer Tätigkeiten und nimmt keineswegs statuarische Tätigkeiten aus. Im Übrigen sind Haftungsfragen zwischen den einzelnen Beteiligten eine Frage des individuellen Vertrags sowie des Haftungsrechts. Sofern im Rahmen des jeweiligen Rechtssystems möglich, obliegt es den Vertragspartnern Haftungsgrenzen zu vereinbaren. Selbstverständlich würden die Klassifikationsgesellschaften es begrüßen unter ähnliche haftungsbeschränkende Regelungen zu fallen wie die übrigen Partner der maritimen Industrie.

Schutz geistigen Eigentums

Es ist unbestritten, dass Klassifikationsgesellschaften über intime Kenntnisse aller Bereiche der maritimen Technik verfügen und diese auch systematisch vertiefen und vertiefen müssen um ihre Funktion kompetent und verantwortungsbewusst wahrnehmen zu können. Es ist weiterhin unbestritten, dass sich das technische Know How heute zunehmend schneller innerhalb unserer Industrie verbreitet. Letzteres jetzt allerdings primär den Klassifikationsgesellschaften anzulasten halten wir für unberechtigt.

So ist es nicht übliche Praxis technische Lösungen zum Gegenstand von Bauvorschriften zu machen. Es mag Situationen geben in denen eine Innovation eine Anpassung der Bauvorschriften notwendig machen – sonst wäre ja jede Innovation über die existierenden Regeln hinaus ausgeschlossen – allerdings entsprechen solche Änderungen üblicherweise dem allgemeinen Charakter von Bauvorschriften.

Auch sind Besichtiger von Klassifikationsgesellschaften nicht als Berater der Werftindustrie in schiffstechnischen Entwicklungsländern tätig. Selbstverständlich wird auch und gerade auf neuen Werften in solchen Ländern schon der Gleichbehandlung wegen auf eine dem geforderten Standard entsprechende Fertigung geachtet, daraus aber eine Beratertätigkeit abzuleiten halten wir für unberechtigt.

Wie alle großen Klassifikationsgesellschaften investiert der Germanische Lloyd erhebliche Summen in Forschung und Entwicklung. Die dabei gewonnen Erkenntnisse nutzen wir für beratende Aktivitäten die in den seltensten Fällen einen Know How Transfer mit sich bringen. Da es sich dabei jedoch um unser eigenes Know How handelt, sehen wir keinen Grund diese Praxis zur Diskussion zu stellen. Ein typisches Beispiel solcher Beratertätigkeit ist das Erstellen von globalen Schwingungsanalysen, unsere Forschungsaktivitäten versetzen uns hier in die Lage einen besonderen Service anzubieten den ein Kunde in Anspruch nehmen kann. Einen Know How Transfer muss er dabei nicht befürchten solche Berechnungen durch die Forschung des Germanischen Lloyd und nicht die einer Werft ermöglicht werden.

Die in einigen Zweigen der maritimen Industrie übliche Praxis, Designs zu verkaufen oder das Prinzip des Lizenzgebens in der Zulieferindustrie birgt sicher ein erhebliches Risiko später mit Kopien des eigenen Produkts konfrontiert zu werden. Immer wieder machen wir die Erfahrung, dass uns im Rahmen der Zeichnungsprüfung nahezu gleiche Zeichnungen aus verschiedenen Quellen vorgelegt werden. Die Aktivitäten von CESA sollten sich zuallererst auf solche Schwerpunkte des Know How Transfers richten.

Zu den Schlussfolgerungen

Wir möchten uns hier auf Aspekte beschränken die wir vorher noch nicht genannt haben:

Der Vorschlag Beratungstätigkeit und Klassifikationstätigkeit weiter zu trennen würde die Situation nicht verbessern. Vermutlich geschieht schon heute ein Großteil des unerwünschten Know How Transfers durch Consultants die in der Regel für diverse Auftraggeber tätig sind und dabei nicht den strengen internen Vertraulichkeitsbestimmungen einer Klassifikationsgesellschaft unterliegen.

Wie oben gesagt sehen wir den Klassifikationsprozess schon heute als sehr transparent. Alle unsere Besichtigter sind durch unser Directory veröffentlicht. Um ein neutrales und kompetentes Auftreten unserer Besichtigter zu gewährleisten führen wir schon seit langem regelmäßige Aus- und Weiterbildungen durch.

Zu einer weiteren und vertiefenden Diskussion dieser Themen stehen wir Ihnen gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Germanischer Lloyd

Klaus Jacoby

Stephan Assheuer