

Taiwan als Markt für Installationsschiffe

Aufgrund der geographischen Lage und Wetterbedingungen sowie des Engagements für erneuerbare Energien entwickelt sich Taiwan aktuell zu einem der attraktivsten Windmärkte weltweit. Für Reeder sind allerdings besondere Rahmenbedingungen zu beachten

Taiwan betrachtet die östliche Hälfte der Taiwanstraße zwischen China und Taiwan, die wichtigste Zone für Offshore-Windparks, als taiwanesisches Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und die westliche Hälfte als chinesische AWZ. Es gibt jedoch keinen unterzeichneten Vertrag, der dies abschließend regelt. China macht umfangreiche Ansprüche in Bezug auf seine Hoheitsgewässer/AWZ geltend, aber in der Praxis dient die 1955 von den USA gezogene »Medianlinie« als informelle Seegrenze zwischen Taiwan und China.

Regulierungsrahmen und Flaggen-Wahl

Taiwan ist aufgrund seines unklaren völkerrechtlichen Status kein Mitgliedsstaat der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und setzt daher sein eigenes Regelwerk ein. Dieses stimmt jedoch mit den Tokyo-MOU-Regeln weitgehend überein.

Der »Taiwan Law of Ships Act« regelt die Zertifizierung von Flaggenstaaten, Tonnage, Lastlinien und Sicherheitsfragen. Schiffe unter taiwanesischer Flagge können jeden beliebigen Hafen anlaufen und sich frei in taiwanesischen Gewässern bewegen. Sie sind daher die effektivste Option für Offshore-Arbeiten vor Ort, vor allem wenn das Anlaufen lokaler Häfen notwendig ist. Für die Erteilung der taiwanesischen Flagge ist es notwendig, dass der Schiffseigner taiwanesischer Staatsangehöriger ist oder die Schiffseigner-Gesellschaft unter taiwanesischem Recht gegründet wurde.

Schiffe mit ausländischer Flagge müssen selbstverständlich die Vorschriften und Klassifizierungsanforderungen ihres jeweiligen Flaggenstaats erfüllen. Um einen taiwanesischen Hafen anlaufen zu können, müssen sie nach internationalen Standards, das heißt denen der IMO, klassifiziert sein. Darüber hinaus benötigen auslän-

dische Schiffe eine CR-Klassifizierung. Außerdem benötigen ausländische Schiffe in der Regel spezielle Genehmigungen für die Einfahrt in taiwanesisches Gewässer.

Diese Genehmigungen zu erhalten kann ein langwieriger und herausfordernder Prozess sein. Aus der Erfahrung können wir berichten, dass trotz Vorliegen aller erforderlichen Unterlagen die Genehmigungen zurückgehalten wurden. Es empfiehlt sich daher, schriftliche Beweise über jede Kommunikation mit den taiwanesischen Behörden zu sammeln und umfassend zu dokumentieren. Die Verfügbarkeit von Schiffen unter taiwanesischer Flagge für die erforderlichen Arbeiten erschwert die Erteilung der Genehmigung für unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe. Der Einsatz von taiwanesischen Schiffen für Installationsarbeiten bietet daher auch in dieser Hinsicht mehr Flexibilität.

Seehandelsrecht

Vor allem im Zusammenhang mit dem Bau von Offshore-Windparks in Taiwan hat das Seehandelsrecht besondere Bedeutung, da die wichtigsten Bauteile wie Monopiles und Turbinen oft aus Drittländern geliefert werden. In Ermangelung von internationalen Verträgen gilt der »Taiwan Maritime Code« für Frachttransporte und regelt beispielsweise Pflichten von Versender und Beförderer sowie den Eigentumswechsel von Schiffen.

Autoren:

Eckehard Volz
Anna-Sophie Waldmann
Dilara Kamphuis

Unter anderem das Schifffahrts- und Wasserbauunternehmen Jan de Nul arbeitet am Aufbau von Offshore-Windparks vor Taiwan mit, hier mit dem Installationsschiff »Taillevent«

