

**Verband
Deutscher Schiffsausrüster e.V.**



**JAHRESBERICHT
2010**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2010.....	3
I. Allgemeines.....	4
II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel	11
III. Gewerbebefragen.....	12
Zollrecht/Ausfuhr	12
NCTS-Versandverfahren	15
Verbrauchssteuer/Einführung EMCS.....	15
Umsatzsteuer	20
Sicherheitsinitiativen.....	20
Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht.....	21
Veterinärrecht.....	22
EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie.....	22
Einheitlicher europäischer Hafenausweis (EPAIC)	23
Deutsches Schiffsausrüster-Register.....	23
ISSA Technik Katalog	23
Hamburger Freizone.....	24
IV. Verbandstätigkeit bei EU-Kommission, Bundesministerien, Landesministerien und Behörden	24
V. Zusammenarbeit mit Organisationen und Verbänden	25
International Shippers & Services Association (ISSA).....	25
Organization of EU-Shippers (OCEAN)	26
Shipbuilding, machinery & marine technology (SMM)	26
Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll (EFA).....	26
VI. Verbandsberatung.....	26
Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/ EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie und überarbeitete Incoterms 2010	26
Arbeits- und Sozialrecht	26
Veterinär-/Erstattungs-/Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrsrecht.....	26
Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise	27
Infoveranstaltungen.....	27
Betriebsvergleich.....	27
Merkblätter/Broschüren	27
Rahmenvereinbarungen	27
Geschäftsstelle.....	27
Internetauftritt.....	27
VII. Verbandsorgane und Finanzen	28
Mitgliederversammlung	28
Vorstand	30
Geschäftsführung	30
Finanzen	30
VIII. Verschiedenes.....	31
Mitgliederzahl/-struktur	31
IX. Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben des Jahres 2010	32
X. Statistischer Anhang.....	37
Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen 2008-2010.....	37
Die deutsche Reedertonnage 2003-2010	37
Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt 2007-2010.....	37
Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen 2006-2010	38
Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen 2006-2010	38

VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.

Bundesverband seit 1947

Colonnaden 46 · D-20354 Hamburg · Tel. (040) 32 40 82, 33 82 95 · Fax (040) 32 45 30
Internet: www.shipsuppliers.de · E-Mail: vds@shipsuppliers.de



Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2010

Der Vorstand unterbreitet gemeinsam mit der Geschäftsführung den nachstehenden Jahresbericht des Verbandes für das Jahr 2010.

Der Bericht informiert über die wichtigsten Ereignisse in den Sektoren „Schiffsausrüstung“ und „Tax-free-Handel“ in Deutschland und fasst die vielfältigen Verbandsaktivitäten des Jahres 2010 zusammen. Vorstand und Geschäftsführung hatten auch 2010 wieder die Interessen der im Verband organisierten Unternehmen wirksam und nachhaltig vertreten.

Den zuständigen Behörden auf EU- und deutscher Bundes- und Landesebene, möchte der Verband an dieser Stelle für das gezeigte wirtschaftliche Verständnis für Branchenfragen herzlich danken.

Der Vorstand befasste sich in seinen drei Sitzungen 2010 u. a. mit den Themen „Änderung des Zollkodex“ und „Modernisierter Zollkodex“, „Einführung des computergestützten Versandverfahrens für Verbrauchsteuerwaren (EMCS)“, „Export“/„Ausfuhr“, Themen im „Veterinär-“, und „Erstattungsrecht“, „Flussschifffahrt“, „Gefahrgutvorschriften“, „ISSA Technik Katalog“, „Umsatzsteuer“ und der nationalen Umsetzung des ISPS-Codes und weiterer Sicherheitsinitiativen.

Zum achtunddreißigsten Male hat unser Verband im Jahre 2010 das „Deutsche Schiffsausrüster-Register“ veröffentlicht und damit in internationalen Schifffahrtskreisen und bei Werften für die Mitglieder geworben. Mit zunehmender Ausrichtung auf den elektronischen Datenverkehr weltweit, wird von Reedern und Werften verstärkt auf die Darstellung der Verbandsmitglieder im Internet auf den Verbandsseiten www.shipsuppliers.de zugegriffen.

Vorstand und Geschäftsführung bleiben auch in Zukunft um das Wohl der Branche bemüht.

Hamburg, 03. Mai 2011

(Hennig Engels)
Vorsitzender

Bericht zur 65. Ordentlichen Mitgliederversammlung über das 64. Geschäftsjahr vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2010

I. Allgemeines:

Die Weltwirtschaft hat sich glücklicherweise nach der schweren Wirtschaftskrise schneller erholt, als zunächst allgemein angenommen wurde. Für 2010 werde von einem Anstieg des Welthandels von 4,8% ausgegangen. Allerdings dämpfen hohe Verschuldungen einzelner Mitgliedstaaten den Optimismus. Für den **maritimen Bereich** ist eine funktionierende Schifffahrt unerlässlich. Um die Zukunftsfähigkeit der deutschen Schifffahrt zu sichern, sei es laut Verband Deutscher Reeder e.V. wichtig, Schiffe langfristig zu betreiben, in neue Schiffe, neue innovative Technologien und in die Landorganisation zu investieren. Es müssten alle notwendigen Schritte unternommen werden, dass die Politik die Bedeutung der Schifffahrt und der deutschen Handelsflotte für die maritime Wirtschaft in Deutschland richtig einschätzt. Schifffahrt ist für eine Export- und Industrienation wie Deutschland eine der Schlüsselbranchen. Diskussionen um bspw. weitere CO₂-Reduzierungen, zusätzliche Sicherheitsinitiativen und Sicherung der Handelswege vor Piratenüberfällen müssten ergebnisorientiert geführt und schnell mit angemessenen Ergebnissen abgeschlossen werden, um den ca. 400.000 Beschäftigten der maritimen Industrie Deutschlands eine positive Zukunft zu ermöglichen.

Von Deutschland seien laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2010 Waren im Wert von 951,9 Milliarden Euro ausgeführt und Waren im Wert von 797,6 Milliarden Euro eingeführt worden. Die **deutschen Ausfuhren** seien damit im Jahr 2010 um 18,5% und die Einfuhren um 20,0% höher als im Jahr 2009 gewesen. Im vorangegangenen Jahr 2009 war der Außenhandel drastisch eingebrochen. Die **Außenhandelsbilanz** habe im Jahr 2010 mit einem Überschuss von 154,3 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2009 hätte der Saldo in der Außenhandelsbilanz +138,7 Milliarden Euro betragen. Die **Leistungsbilanz** habe - nach vorläufigen Berechnungen der Deutschen Bundesbank - im Jahr 2010 mit einem Überschuss von 129,9 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2009 hätte die deutsche Leistungsbilanz einen Aktivsaldo von 119,9 Milliarden Euro ausgewiesen.

Wichtigste deutsche Handelspartner: Rund 71% der **Ausfuhren** von Waren „Made in Germany“ seien 2010 in europäische Länder geliefert worden. Der Anteil der Waren, die in die Mitgliedstaaten der Europäischen Union gingen, sei 60% gewesen. Zweitwichtigster Absatzmarkt deutscher Waren im Jahr 2010 sei Asien mit einem Anteil von rund 15% vor Amerika mit einem Anteil von rund 10% gewesen. Auf Afrika und Australien/Ozeanien entfielen nur geringe Anteile an den deutschen Exporten (2% bzw. 1%).

Die **Importe Deutschlands** kämen ebenfalls zu einem großen Teil aus Europa (69%), gefolgt von Asien (20%) und Amerika (9%). Auch einführseitig hätten Waren aus Afrika und Australien/Ozeanien nur eine untergeordnete Rolle (2% bzw. 0,4%) gespielt.

Im Jahr 2010 habe Frankreich vor den Vereinigten Staaten und den Niederlanden an der Spitze der **Bestimmungsländer deutscher Exporte** gelegen. Von Deutschland seien Waren im Wert von 90,7 Milliarden Euro (Anteil von 9,5% an den gesamten deutschen Ausfuhren)

nach Frankreich exportiert worden, in die Vereinigten Staaten Waren im Wert von 65,6 Milliarden Euro (6,8%) und in die Niederlande Waren für 63,2 Milliarden Euro (6,6%).

Nach Deutschland importiert worden seien die meisten Waren aus der China. Auf den Plätzen zwei und drei folgten die Niederlande und Frankreich. Aus China seien Waren im Wert von 76,5 Milliarden Euro (Anteil von 9,5% an den gesamten deutschen Einfuhren) nach Deutschland importiert worden, aus den Niederlanden Waren im Wert von 68,8 Milliarden Euro (8,5%) und aus Frankreich Waren für 61,8 Milliarden Euro (7,7%).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts sei der **Güterverkehr in Deutschland** im Jahr 2010 gewachsen. Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise seien aber noch nicht völlig überwunden. Nach vorläufigen Angaben sei das Transportaufkommen im Jahr 2010 voraussichtlich auf knapp 4,1 Milliarden Tonnen und damit um 3,1% gegenüber dem Jahr 2009 gestiegen. Dazu hätten alle Verkehrszweige beigetragen: Straßen- und Eisenbahnverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, Rohrleitungen und Luftfahrt. Die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung – das ist das Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite – der Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen insgesamt, sei gegenüber 2009 um +7,2% angewachsen - stärker, als die Transportmenge und habe bei 624 Milliarden Tonnenkilometern gelegen. Auch bei der Beförderungsleistung hätten alle Verkehrsbereiche Zuwächse verzeichnet. Allerdings hätten insgesamt weder beim Transportaufkommen noch bei der Beförderungsleistung die in der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 erlittenen Verluste wieder vollständig ausgeglichen werden können. Die **Transportmenge (Tonnage)** habe 2010 um 8,5%, die Beförderungsmenge um 4,8% unter dem Wert des Jahres 2008 gelegen. Leider habe man auch in den einzelnen Verkehrszweigen in der Regel die Werte des Jahres 2008 nicht erreichen können.

Nach Verkehrszweigen stellte sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2010 wie folgt dar: Den stärksten Anteil am Transportaufkommen habe der **Straßengüterverkehr** (77% der Beförderungsmenge). Auf der Straße wären – nach Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – im vergangenen Jahr 3.130 Millionen Tonnen befördert worden, 1,2% mehr als 2009. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung sei um 5,5% auf 437 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen. Der Güterverkehr bei der **Eisenbahn** habe hohe Wachstumsraten erzielt: Das Aufkommen habe mit 355 Millionen Tonnen um 13,9%, die tonnenkilometrische Leistung um 107,2 Milliarden Tonnenkilometern um 11,9% über dem Wert aus 2009 gelegen. Die **Binnenschifffahrt** habe sich 2010 sehr gut entwickelt. Die Beförderungsmenge sei um 14% auf 233 Milliarden Tonnen gewachsen, bei Beförderungsleistung sei ein Plus von 13,7% auf 63,1 Milliarden Tonnenkilometern erzielt worden. Der Güterverkehr der **Seeschifffahrt** habe sich ebenfalls positiv entwickelt: Mit 275 Millionen Tonnen seien hier 6,1% mehr Güter als im Vorjahr befördert worden. Beim Transport von Rohöl in **Rohrleitungen** sei die Beförderungsmenge mit 88,4 Millionen Tonnen konstant geblieben. Bei der Beförderungsleistung hätten die Rohrleitungen zulegen können, sie hätten mit + 2,0% allerdings das geringste Wachstum aller Verkehrszweige aufgewiesen. Dennoch seien die Rohrleitungen der einzige Verkehrszweig bei dem die Beförderungsleistung 2010 höher als im Vorkrisenjahr 2008 gewesen sei. Die **Frachtbeförderung der Luftfahrt** habe das höchste Wachstum aller Verkehrszweige verbucht: Mit 4,1 Millionen Tonnen wären 21,8% mehr Güter in Flugzeugen befördert worden als im Jahr 2009. Der Luftverkehr sei damit auch der einzige Verkehrszweig bei dem die Tonnage im Jahr 2010 nicht nur über der des Jahres 2009 lag, sondern auch über der des Jahres 2008.

Laut Statistischem Bundesamt haben im Jahr 2010 insgesamt 166,0 Millionen **Fluggäste** ihre Flugreise auf deutschen Flughäfen begonnen oder beendet. Wie das Statistische Bundesamt weiter mitteilte, wären das 5,0% bzw. 8,0 Millionen Passagiere mehr als im Vorjahr. Der Einbruch im Jahr 2009 (- 4,5%) sei somit mehr als ausgeglichen worden: Das Aufkommen von 2008 (165,6 Millionen) habe im Jahr 2010 leicht übertroffen werden können. Während im innerdeutschen Luftverkehr (24,0 Millionen; + 1,8% gegenüber 2009) die Krise noch nicht ganz überwunden worden sei (Veränderung gegenüber 2008: - 2,8%), habe die Zahl der Passagiere im Auslandsverkehr (142,0 Millionen; + 5,6% gegenüber 2009) bereits wieder um 0,7% über dem Niveau von 2008 gelegen. Der Reiseverkehr mit Europa habe im Jahr 2010 mit 108,2 Millionen Passagieren das Vorkrisenniveau (108,5 Millionen) fast wieder erreicht. Gegenüber 2009 sei das Aufkommen um 5,1% gestiegen. Dabei habe die Türkei das größte Volumenwachstum (+ 1,7 Millionen Passagiere) erzielt, gefolgt von Spanien (+ 0,7 Millionen), Österreich (+ 0,5 Millionen) und dem Vereinigten Königreich (+ 0,5 Millionen). Im Interkontinentalverkehr hätten die Flughäfen 33,7 Millionen (+ 7,3%) ankommende und abreisende Passagiere abgefertigt, hier sei das Vorkrisenniveau von 2008 um 4,3% überschritten worden. Erstmals seit Beginn der Luftfahrtstatistik habe im Jahr 2010 auf Jahresbasis das Fluggastvolumen mit Asien (13,8 Millionen) den entsprechenden Wert für Amerika (13,5 Millionen) überstiegen. Im Jahr 1990 wäre die Passagierzahl in Verbindung mit amerikanischen Flughäfen noch annähernd doppelt so hoch gewesen wie mit Asien. Die Passagierzahlen im Flugverkehr mit Asien wären von der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 weitgehend unberührt geblieben. Im Jahr 2010 habe Asien mit + 10,8% gegenüber 2009 den höchsten Zuwachs aller Kontinente erzielt. Die volumenstärksten Passagierzunahmen gegenüber 2009 hätten die Vereinigten Arabischen Emirate (+ 0,3 Millionen), Japan (+ 0,2 Millionen) und Israel (+ 0,1 Millionen) gezeigt. Der Reiseverkehr mit dem amerikanischen Kontinent habe mit 13,5 Millionen Passagieren (+ 4,3% gegenüber 2009) noch leicht unter dem Wert für 2008 (13,7 Millionen) gelegen. Nahezu sämtliche Länder hätten im Vorjahresvergleich Zunahmen verzeichnet. Die drei aufkommensstärksten Staaten hätten sich wie folgt entwickelt: die Vereinigten Staaten (+ 0,4 Millionen Passagiere), Kanada (+ 0,1 Millionen) und Brasilien (+ 0,1 Millionen). Die Ergebnisse für Afrika hätten mit 6,4 Millionen Passagieren das Vorkrisenniveau um 4,6% überstiegen. Im Vergleich zu 2009 habe sich das Aufkommen um 6,6% erhöht. Das hier bedeutendste Reiseland Ägypten sei im Vorjahresvergleich auf eine Zunahme von 0,2 Millionen Fluggästen gekommen.

Die **maritime Wirtschaft** in Deutschland ist ein Wirtschaftszweig mit großem „know how“ und anerkannter enormer Innovationskraft. Die in diesem Sektor beschäftigten mehr als 220.000 Arbeitskräfte sind überwiegend in den Bereichen Zulieferung und Dienstleistung angesiedelt.

Deutsche Werften: Laut Information des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. suchen deutsche Werften dringend Aufträge. Allein die MEYER WERFT GmbH könne wegen drei guter Aufträge für Kreuzfahrtschiffe relativ sorgenfrei auf die kommenden Jahre blicken. 2010 hatten deutsche Werften neue Order in Höhe von 2,4 Milliarden Euro in Empfang genommen. Da im Gegenzug Schiffe im Wert von 4,8 Milliarden Euro an die Reedereien ausgeliefert worden seien, schmolz das Auftragspolster weiter ab. 2011 werde somit für einige Unternehmen an der deutschen Küste zum Entscheidungsjahr. Ohne neue Aufträge ginge es bei einigen um die Existenz. Nach den Umbrüchen der vergangenen Jahrzehnte stecke die Branche im Strukturwandel. Sicher sei, dass das Geschäft mit den konventionellen Frachtern für immer verloren sei. In China seien riesige Cluster mit Hunderten von Werften entstanden, die alle um Neubauten konkurrierten. Gegen diese mit staatlichen Geldern gespeisten Wettbewerber aus Fernost könnten die deutschen Werften keine Aufträge

gewinnen – zumindest nicht bei Massenfabrikaten wie Container- und Frachtschiffen. Punkten könnten die deutschen Werften nur noch bei Spezialschiffen. Bei den rund 22 bei deutschen Werften bestellten Schiffen in 2010 handelte es sich ausschließlich um Spezialschiffe. Dazu zählten Schiffe für den Bau von Offshore-Windparks, Eisbrecher, Fähren und eben jene Kreuzfahrtschiffe, die bei der MEYER WERFT GmbH vom Stapel laufen. Aber beim Bau von Spezialschiffe würden andere in das Geschäft drängen. Es sei eine Frage der Zeit, bis die Asiaten im Markt der Kreuzfahrtschiffe mitwirken würden. Bislang müsse die MEYER WERFT GmbH allein die Konkurrenz aus Finnland und Italien fürchten. Deutsche Werften sehen sich bei der wieder ansteigenden Auftragsvergabe im Nachteil, da hierzulande anders als in China, Südkorea oder Japan der Staat keine Hilfe bei der Finanzierung leistet. Deshalb müssten die deutschen Firmen bis zu 80% des Auftragswertes aus der eigenen Tasche vorfinanzieren. Die Zinsen seien damit von entscheidender Bedeutung, ob sich ein Auftrag rechnet. Leider würden sich die Konditionen in Deutschland im kommenden Jahr nicht verbessern, da der Bund die in der Krise gewährte Hilfe aus dem Deutschlandfonds nicht mehr gewähren wird, der Auftragsbestand abgeschmolzen sein wird und nur schlechte Kreditbedingungen angeboten würden. Auf dem Spiel stünden bei den Werften direkt 18700 Arbeitsplätze und mindestens doppelt so viele bei den Zulieferern.

Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord hätten 2010 31.933 Schiffe den **Nord-Ostsee-Kanal** (2009: 30.314) durchfahren und die Ladungsmenge habe 83.848,769 Tonnen erreicht (2009: 70.495,647).

Nach Angaben der Kanalbehörde SCA hätten 2010 17.993 Schiffe den **Suezkanal** passiert (= gegenüber 2009 ein Plus von 4,4%). Davon wären 6.852 Container-, 2.781 Massengut-, 1.000 Auto- und 1.618 Mehrzweckfrachter sowie 3.550 Öl- und 855 LNG-Tanker. Die Transitfrequenz habe gegenüber 2009 von 47 auf 49 Schiffe am Tag zugenommen. Dies habe sich entsprechend auf die Gebühreneinnahmen niedergeschlagen, die um 11% auf 4,77 Millionen Dollar gestiegen seien.

Die **Binnenschifffahrt** in Deutschland sei im Jahr 2010 beim Gütertransport um 12,8% gewachsen. Wie das Statistische Bundesamt nach vorläufigen Angaben mitteilte, sei die Beförderungsmenge gegenüber 2009 um 26 Millionen Tonnen auf 229,9 Millionen Tonnen gestiegen. Damit sei der durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise ausgelöste Einbruch aber noch nicht wieder ausgeglichen. So habe 2008 die auf deutschen Binnenwasserstraßen transportierte Gütermenge bei 245,7 Millionen Tonnen und damit fast 16 Millionen Tonnen über dem Wert von 2010 gelegen. Innerhalb der Binnenschifffahrt habe allerdings die Containerbeförderung Spitzenwerte erzielt. Der kombinierte Verkehr habe im Jahr 2010 bei 2 186 000 TEU (= Twenty-Foot-Equivalent-Unit/Standardcontainer) gelegen - in keinem anderen Jahr zuvor seien so viele Güter in Binnenschiffscontainern befördert worden. Wesentlich geprägt worden sei der Aufschwung der Binnenschifffahrt insgesamt im Jahr 2010 durch den Empfang aus dem Ausland. Dieser habe um fast 20 Millionen Tonnen oder knapp ein Viertel zugenommen. Zu berücksichtigen sei hier allerdings, dass diese Verkehrsrelation mit einem Einbruch von über einem Fünftel am stärksten von der Krise betroffen gewesen sei. Dynamisch entwickelt habe sich 2010 auch der Durchgangsverkehr. Hier sei ein Plus von 3,1 Millionen Tonnen beziehungsweise 16,3% zu verzeichnen. Verglichen damit fielen der Verkehr innerhalb Deutschlands und der Versand ins Ausland merklich ab. Beide Relationen erreichten nur niedrige einstellige Zuwachsraten von 2,8% beziehungsweise 3,1%. Absolut nehme die ausschließlich zwischen deutschen Binnenhäfen beförderte beziehungsweise die ins Ausland gesendete Gütermenge nur um jeweils 1,5 Millionen Tonnen zu. Die Betrachtung nach Güterarten zeige bei acht Abteilungen Zuwächse zwischen gut 2% (Mineralöler-

zeugnisse) und fast 36% (Erze, Metallabfälle). Leicht rückläufig habe sich lediglich der Transport von Steinen und Erden (-0,9%) sowie der von Nahrungs- und Futtermitteln (-1,4%) entwickelt. Die Ursache für die leichten Rückläufe bei der Beförderung von Steinen und Erden dürfe in der immer noch verhaltenen Entwicklung im Baubereich liegen. Absolut besonders stark gewachsen sei mit gut 9 Millionen Tonnen die Beförderung von Erzen und Metallabfällen beziehungsweise mit über 7 Millionen Tonnen die von festen mineralischen Brennstoffen, beides klassische Massengüter der Binnenschifffahrt. Grund für diese Anstiege dürfte die rasante Erholung der Montanindustrie sein.

Nach Informationen der **Duisburg Hafen** AG konnte der Gesamtumschlag der Duisburger Hafengruppe mit 54 Millionen Tonnen (Vorjahr 44 Millionen Tonnen) nahezu das Niveau des Vorkrisenjahres 2008 erreichen. Der Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe habe 2010 bei 28 Millionen Tonnen gelegen. Diese verteilten sich regelmäßig auf die beiden Verkehrsträger Schiff (14 Millionen Tonnen) und Bahn (14 Millionen Tonnen). Besonders hervorzuheben sei der Abstieg des Schiffsumschlags um 18% gegenüber dem Vorjahr. Der Containerumschlag bei den drei Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW habe sich auf ca. 2,2 Millionen TEU gesteigert. Dies sei vor allem vor dem Hintergrund zu beachten, dass im Krisenjahr 2009 duisport im Containersegment nur einen minimalen Rückgang von 4% zu verzeichnen hatte.

Der größte Containerhafen Europas **Rotterdam** habe nach Branchenangaben auch 2010 seine Position halten können. Sein TEU-Umschlag habe 2010 um 14% auf 11 Millionen Standardcontainer zugenommen.

Vom belgischen **Antwerpen** wurde eine 17,8%ige Steigerung auf 8,4 Millionen TEU gemeldet.

Nach Angaben vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein haben 2010 9.843 **Seeschiffe** den **Hamburger Hafen** angelaufen. Das seien 288 Schiffe (oder 2,8%) weniger als 2009. Es seien weniger kleine und mittelgroße Schiffe (bis 20.000 BRZ) gekommen. Deren Anzahl sei um 469 auf 6.663 zurückgegangen. Im Gegensatz dazu habe vor allem die Zahl der sehr großen Schiffe mit mehr als 80.000 BRZ deutlich zugenommen, um 143 auf 875 Schiffsankünfte (= + 19,5%). Dabei handle es sich überwiegend um Containerschiffe. 829 der insgesamt über 5.000 Containerschiffe verfügten über einen Raumgehalt von 80.000 BRZ und mehr. Die Seeschiffe hätten im vergangenen Jahr 121,2 Millionen Tonnen Güter geladen und gelöscht, das seien 9,6% mehr als 2009. Die Zahl der an den Hamburger Kais umgeschlagenen Container sei auf umgerechnet 7,9 Millionen TEU-Einheiten (=+12,5%) angestiegen.

In den **Seehäfen Schleswig-Holsteins** sei der Umschlag um 5,5% auf 35,8 Millionen Tonnen angewachsen. In den Häfen seien 56.729 Schiffe abgefertigt worden, gegenüber 2009 ein Plus von 2,2%. Da auch hier größere Schiffe zum Einsatz gekommen seien, habe auch die Tragfähigkeit um 5,9% zugenommen. Der Güterumschlag in **Kiel** sei um 21,1% auf 17,9 Millionen Tonnen, in **Puttgarden** um 14,7% auf vier Millionen Tonnen, in **Lübeck** um 2,1% auf 17,9 Millionen Tonnen und in **Brunsbüttel** um 1,6% auf 7,5 Millionen Tonnen angestiegen.

Nach Angaben des Niedersächsischen Wirtschaftsministers über die Geschäftsergebnisse sank die Gesamtmenge des abgefertigten Volumens der **Niedersächsischen Häfen** 2010 um 11% auf 46.520 Millionen Tonnen (2009: 52.420 Millionen Tonnen). Zwar erreichten vor allem die Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden und Papenburg zweistellige und Stade und Leer

einstellige Zuwachsraten, aber der fehlende Massengutumschlag in Wilhelmshaven habe das Gesamtergebnis entsprechend getrübt. In **Wilhelmshaven** sank 2010 das Umschlagsvolumen um 24% auf 25.661 Millionen Tonnen (2009: 33.577 Millionen Tonnen). Ursächlich dafür sei auch ein Produktionsstopp einer ortsansässigen Raffinerie, der seit über einem Jahr andauere und eine Wiederaufnahme der Tätigkeit nicht vorgesehen werde. **Brake** habe 2010 einen Zuwachs um 11% auf 5,2 Millionen Tonnen (2009: 4,7 Millionen Tonnen) erreicht. In **Cuxhaven** sei 2010 im Seeverkehr mit 2.2 Millionen Tonnen rund $\frac{1}{4}$ mehr Güter umgeschlagen worden als im Vorjahr (2009: 1.7 Millionen Tonnen). Im Seehafen **Stade** sei der Umschlag um 8% auf 5.2 Millionen Tonnen gestiegen (2009: 4,8 Millionen Tonnen). Der Seehafen **Emden** habe 2010 mit 4.3 Millionen Tonnen im Seeverkehr ein Umschlagplus von 18% erreicht (2009: 3.634 Millionen Tonnen). Leer habe ein Plus von 7% auf 105.833 Tonnen Güterumschlag gemeldet (2009: 99.326 Tonnen), Oldenburg habe einen Gesamtumschlag (See- und Binnenverkehr) von 1.039 Millionen Tonnen und Papenburg mit einem Plus von 17% eine Güterumschlag im Seeverkehr von 536.335 Tonnen erzielt (2009: 441.417 Tonnen).

Nach Angaben der Senatskanzlei des Stadtrates Bremen stieg der Seegüterumschlag in **Bremens Häfen** 2010 um 9%. Der Gesamtumschlag der bremische Häfen sei 2010 von 63 Millionen Tonnen auf 68,7 Millionen Tonnen gestiegen. Der Containerumschlag habe sich auf 4,9 Millionen TEU erhöht. Stark zugenommen habe das nicht-containerisierte Stückgut. Hier liege der Wert mit 22% deutlich über dem Zuwachs des Gesamtumschlags. Ein Großteil entfiel dabei auf die Häfen in Bremen-Stadt. Dass die Zuwächse erzielt worden seien, obwohl sich die Zahl der Handelsschiffe in den Häfen um 5,2% auf 7.112 Schiffe reduziert habe, zeige, dass die Güter und Waren von immer größeren Schiffen transportiert würden.

Unter deutscher Flagge fuhren nach Angaben von Verband Deutscher Reeder e.V. 2010 insgesamt 571 Schiffe mit 15,5 Millionen BRZ, das waren 53 Einheiten weniger und 0,3 Millionen BRZ weniger als Ende 2009.

Die weltwirtschaftliche Erholung verschafft der **Seeschifffahrt** wieder Rückenwind. Insbesondere das Geschäft mit Containerschiffen habe nach Branchenangaben 2010 vom Wiederanspringen der Konjunktur profitieren können. So erzielten die Linienreedereien 2010 teilweise das beste Ergebnis ihrer Geschichte, während die Charterreedergeschäfte sich nicht in gleichem Maße erholt hätten. Die zunehmende Nachfrage nach Ladekapazitäten treibe aber die Preise für die Vercharterung vor allem bei größeren Schiffen wieder nach oben. Ende 2010 seien nur noch 2,3% der weltweiten Containerflotte ohne Beschäftigung gewesen. Den größten Zuwachs der Charraten würden Containerschiffe verzeichnen mit einer Ladekapazität von 4400 Standardcontainern (TEU). Hier seien die Raten bis zum vierten Quartal 2010 um 223% auf etwa 15.000 Euro pro Tag im Vergleich zum Jahresbeginn angestiegen. Containerschiffe zählten somit zu den Gewinnern des Jahres 2010. Trotz des starken Wachstums der Weltcontainerflotte um rund 9% und der Wiederbeschäftigung von 436 zusätzlichen Aufliegern, habe der Markt die Neuablieferungen gut verarbeiten können. Nicht so eindeutig sei die Lage bei den Massengutfrachtern (Bulkern) und Tankern. Das beachtliche Flottenwachstum von 15% im Jahr 2010 treffe bei den Bulk-Carriern auf eine nicht gleichermaßen steigende Nachfrage nach Tonnage. Der aktuelle Angebotsüberhang bei den Bulkern belaste laut Shipping Research Schiffswerte und Charraten dieser Massengutfrachter erheblich. Bei den Tankern hätten sich die Charraten 2010 zum Teil weit unter dem Durchschnitt der letzten Jahre befunden, nur bei Schiffen mittlerer Reichweite hätten sich die Raten halten können. Die weitere Entwicklung dieses Segments hänge im Wesentlichen von den künftigen

Öl-Förderquoten der OPEC und der Nachfrage aus China und den weiteren asiatischen Ländern ab.

Im Jahr 2010 habe nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes der **Seegüterumschlag deutscher Häfen** um 5% zugenommen, der Containerverkehr sogar um über 10%. Mit diesem Anstieg sei der infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erfolgte Einbruch des Seeverkehrs aber noch nicht wieder ausgeglichen. Die im letzten Jahr in den deutschen Seehäfen erzielte Umschlagsmenge von 276 Millionen Tonnen liege zwar 13,1 Millionen Tonnen über der von 2009, aber immer noch 44,6 Millionen Tonnen unter dem Güterumschlag von 2008. Wesentlich getragen werde der Aufschwung des Seegüterumschlags durch den Empfang aus dem Ausland, der mengenmäßig bedeutendsten Verkehrsbeziehung. Von ausländischen Häfen wären 11 Millionen Tonnen Güter mehr per Seeschiff nach Deutschland befördert worden als im Jahr davor. Dies entspreche einem Zuwachs von 7%. Weniger stark zugenommen habe 2010 der Versand ins Ausland (+ 2,7%). Trotz des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs sogar rückläufig entwickelt habe sich der mengenmäßig unbedeutende Seeverkehr zwischen den deutschen Häfen (- 9%). Die **Betrachtung nach Güterarten** zeige im Jahr 2010 stark unterschiedliche Entwicklungen. Die Veränderungen reichten von einem weiterhin sehr starken Rückgang von 15,1% bei Mineralölerzeugnissen bis zu einem Plus von 33% bei Erzen und Metallabfällen. Die Abnahme bei den Mineralölerzeugnissen dürfe auf die Schließung einer der größten deutschen Raffinerien in Willhelms-haven zurückzuführen sein, der Zuwachs bei Erzen und Metallabfällen auf die rasante Erholung der deutschen Montanindustrie. Der Umschlag von anderen Halb- und Fertigerzeugnissen habe um 10,9% zugenommen. Diese Güter würden überwiegend in Containern befördert. Im Zusammenhang damit hätten die Containertransporte stärker zugenommen als der Seegüterumschlag insgesamt. Mit gut 13,1 Millionen TEU (= Twenty-Foot-Equivalent-Unit) würde hier das Ergebnis des Vorjahres um 10,1% überschritten. Damit würden die Containertransporte aber immer noch weit unter ihrem Vorkrisenniveau liegen. So seien 2008, dem Jahr mit dem bisher höchsten Containerumschlag deutscher Seehäfen, 15,7 Millionen TEU umgeschlagen worden, knapp 20% mehr als 2010.

Der **Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt** habe nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2010 in Euro-Notierung um 77,5% über dem Niveau des Vorjahres gelegen. Der Index misst die Preisentwicklung der von den deutschen Unternehmen für Im- und Exporte in Anspruch genommenen Seeverkehrsleistungen in der Linienfahrt. Der enorme Preisanstieg sei vor allem der eingehenden Linienfahrt geschuldet. Hier seien die Preise gegenüber 2009 um mehr als das Doppelte (+ 105,9%) gestiegen, während sich die Preise für ausgehende Linienfahrten um 45% erhöht hätten. Überdurchschnittliche Preissteigerungen seien für eingehende Transporte aus Nordamerika, China und Südostasien beobachtet worden. In der ausgehenden Linienfahrt habe es die auffälligsten Preisanstiege auf den Strecken nach Nordamerika gegeben. Verantwortlich für die Preissteigerungen seien neben der weltweit gestiegenen Nachfrage nach Transportkapazitäten auch der im Jahresdurchschnitt signifikant gestiegene Dollarkurs sowie der gestiegene Ölpreis gewesen, der zu deutlich höheren Bunkerölzuschlägen geführt habe. Im Verlauf der Finanz- und Wirtschaftskrise hätten die Frachtraten in der Linienfahrt im zweiten Quartal 2009 den tiefsten Stand erreicht. Vom dritten Quartal 2009 bis zum zweiten Quartal 2010 seien dann kräftige Preisanstiege verzeichnet worden. Ab dem dritten Quartal 2010 habe sich die rasante Preisentwicklung deutlich abgeschwächt. Im vierten Quartal 2010 seien die Raten im Vergleich zum Vorquartal um 9,4% gesunken.

Die Entwicklung der **deutschen Seefrachtraten** der letzten drei Jahre zeigt die folgende Tabelle.

Zeitraum	Linienfahrt (2006 = 100)		
	2010	2009	2008
1. Quartal	104,4	59,5	95,0
2. Quartal	119,7	54,1	88,9
3. Quartal	121,2	64,7	93,1
4. Quartal	109,8	77,9	83,1
Jahresmittel	113,8	64,1	90,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel

Schiffsausrüstung:

Nach den Ergebnissen einer verbandsinternen Umfrage hatten einige Firmen angegeben, dass für sie die Geschäftsentwicklung 2010 eher „rückläufig“ war, andere meldeten dagegen hohe Steigerungsraten. Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise seien noch spürbar gewesen und eine Erholung habe sich oft erst zum zweiten Halbjahr eingestellt. Über Stagnation in der See- und Fluss-Kreuzschifffahrt, Rückgang der Fährgeschäfte und der regionalen Belieferung der Handelsschiffe wurde berichtet. Ein gutes Neubaugeschäft (Neubauauslieferungen) bescherte technischen Ausrüstern teilweise mehr Auftragseingänge, als im Vorjahr. Auch aus dem Bereichen Catering, Stores und Ersatzteile wurden positive Entwicklungen gemeldet. Die Umsätze im Bereich Schiffsausrüstung wurden mit „gefallen um ca. 10%“ bis „gestiegen im zweistelligen Bereich“ beschrieben. Eine extreme Marktsituation, Rohstoffverknappung, Verfügbarkeiten, Logistikkosten hätten zu Preissteigerungen geführt. Dies habe bei einigen Ausrüstern allerdings auch zu einer Margenerhöhung geführt. Insbesondere im Bereich der technischen Schiffsausrüstung war die Verlagerung der Belieferungen ins Ausland erkennbar. Die Wettbewerbssituation sei unverändert und es wurde weiterhin ein Trend zum „Global Player“ festgestellt. Eigenes Personal musste generell nicht abgebaut werden, es wurde aber teilweise neues Personal eingestellt. Ein zukünftiger Personalabbau werde nicht erwartet – eher ein weiterer Personalbedarf gesehen. Beim Geschäft mit Werften wurde die Anzahl der Neubausausrüstungen und Equipmentlieferungen mit „leicht gefallen“ und „gleichbleibend hoch“ beschrieben. Regionale Schwerpunkte seien Deutschland, neue Bundesländer und Fernost. Es wurde aber festgestellt, dass 2010 mehr Aufträge an Werften ins Ausland gingen und Deutschland Wettbewerbsnachteile wegen zu hoher Kosten habe. Neben Komplettausrüstungen wurde auch Proviant, Stores und Spares geliefert. In der Seeschifffahrt kam es 2010 durch Krisen, Hoch- und Niedrigwasser und Piraterie weltweit zu Beeinträchtigungen der Schifffahrtsrouten. In 2010 sei weiterhin Alttonnage abgebrochen worden; viele neue China-Schiffe seien in Verkehr gekommen. Die Qualität der Ausrüstung sei zum Teil schlecht. Dies könne in den nächsten Jahren für einen verstärkten Bedarf von qualitativ hochwertiger Ersatzrüstung führen. Der Ersatzteilnachfrage von Kunden in Osteuropa sei teilweise gestiegen. Die Schwäche des Euro habe sich positiv auf den Export ausgewirkt. Die Kreditwürdigkeit der Kunden in Osteuropa sei geringfügig gestiegen. Der Geschäftsumfang mit Geschäftspartnern in USA, Fernost (Korea, China, Japan, Singapur), Afrika, Skandinavien und Türkei sei gestiegen, in Südamerika und Indien gleichbleibend.

Leider seien auch 2010 wieder Unterschiede bei der Zahlungsmoral der Kunden der Schiffsausrüster festgestellt worden. Grundsätzlich seien die Zahlungsziele zwar überwiegend eingehalten worden, die Zahlungsmoral weise aber weiterhin regionale Unterschiede von gut (Amerika, Asien, Mittel- und West-Europa) bis zu schleppend (Südeuropa, Osteuropa) auf. Durch Sicherheitsvorschriften wie bspw. den ISPS-Code sei es zu einem Mehraufwand und zeitlichen Verzögerungen bei Anmeldungen und Abfertigungen gekommen. Es wird mit weiteren Steigerungen in den Bereichen Passagierschiffahrt und Catering gerechnet. Spezialschiffbau und Offshore-Windenergieindustrie zeigten ebenfalls positive Entwicklungen.

Tax-free-Handel:

Auf eine entsprechende Umfrage des Verbandes in diesem Bereich wurde berichtet, dass das Gesamtergebnis in 2010 der positiven Prognose aus 2009 entsprach. Das Jahr 2010 habe sich sehr gut entwickelt. Kreuzfahrtreedereien hätten neue Schiffe in Dienst gestellt, gemeinsame Projekte mit der Industrie für spezielle Märkte seien umgesetzt worden und auch russische Märkte hätten wieder verstärkt geordert. Die Umsätze seien gestiegen, man müsse dies allerdings unter Berücksichtigung diverser neuer Kreuzfahrtschiffe sehen. Auch sei die Aufforderung der Industrie, gemeinsam eine Erweiterung des Verkaufsgebietes vorzunehmen mit ursächlich. Der Schiffsausrüstermarkt stünde weiterhin unter dem Druck der Preise aus dem Ausland. Daher seien die Gewinne zwar gestiegen, aber häufig habe man auf sog. „Parallelpreise“ eingehen müssen. Hinsichtlich der Verlagerung zu Produkten der höheren oder niedrigeren Preisklassen wurde berichtet, dass ein Ende der Wirtschaftskrise zu verzeichnen gewesen war; der Märkte frage 2010 wieder nach teureren Produkten wie Cognacs, Champagner und alten Single Malts. Obwohl auf vielen Schiffen eine non-smoking-policy herrscht, seien Zigaretten stabil geblieben. Ein Trend hin zu teuren Zigarillos sei erkennbar. Zuwächse seien auch bei Likören, Mixgetränken und Wodka verzeichnet worden. Preiserhöhungen seien 2010 moderat geblieben. Allerdings hätten Währungsschwankungen seitens Britischen Pfund, US-Dollar und Schweizer Franken dort produzierte Produkte besonders verteuert. Es sei zwar nach wie vor einfacher, sich eines Lieferanten zu bedienen, um den Service zu erhalten, allerdings müsse dann auch die Preisgestaltung stimmen. Durch die Globalisierung sei es zum Teil sehr einfach, Waren zu besseren Konditionen aus anderen Ländern zu erhalten, selbst unter Berücksichtigung des Lieferwegs! Der wirklich starke Einbruch durch die Wirtschafts- und Finanzkrise sei 2009 gewesen. Trotz Aschewolke habe sich das Jahr 2010 auf ein gutes 2008 Niveau erholt. Für 2011 werde erwartet, dass sich die Konzentration auf wenige Anbieter, die das Rundum Wohlfühl Paket anbieten können, fortsetzt. Preisveränderungen würden 2011 größtenteils umgesetzt durch die große Nachfrage in einigen Märkten. Nach dem Ende der Wirtschaftskrise seien auch wieder Gelder in den russischen und asiatischen Märkten vorhanden. Durch Spezialisierungen in der Projektentwicklung und Veränderungen der Vertriebsstrukturen wolle man Kunden immer mehr know how aus einer Hand bieten und neue Märkte entwickeln und erschließen.

III. Gewerbebefragen

Zollrecht / Ausfuhr: Am 16. März 2010 hatte das EU-Customs Code Committee in seiner 9. Sitzung den Entwurf einer EU-Verordnung zur Änderung der Zollkoex-DVO, TAXUD/2030/2009-EN Rev. 6 endgültig beschlossen. Damit wurde das Europäische Zollrecht entsprechend zum 1. Januar 2011 abgeändert. Enthalten sind auch zahlreiche Änderungen, die Schiffsausrüster betreffen – insbesondere die **Gleichstellung von Schiffsausrüstung mit Export**. Der Verband hatte angesichts der geplanten Einführung des neuen

computergestützten Versandverfahrens für Verbrauchsteuerwaren EMCS frühzeitig erkannt, dass darin die entsprechend steuerbefreiten Schiffsbelieferungen nicht geregelt waren. Der Verband hatte daraufhin seine europäische Dachorganisation OCEAN davon überzeugt, hierbei schnellstmöglich tätig zu werden. Nach entsprechender sachlicher Aufarbeitung durch die Verbandsarbeitsgruppe „Zoll und Verbrauchsteuern“, wie auch der „OCEAN-Customs Working Group“ wurde erkannt, dass dieses Versäumnis der EU-Kommission allein durch eine EU-weit einheitliche Regelung für Schiffsausrüster korrigiert werden kann, wonach bei jeder Schiffsbelieferung zukünftig Export-Verfahrensvorschriften anzuwenden sind. Die EU-Kommission hatte dies bestätigt und entsprechende Regelungen in den Verordnungsentwurf aufgenommen. OCEAN hatte die entscheidenden Sitzungen auf europäischer Ebene begleitet und letztlich mit seinem Einsatz vor Ort wesentlich zur Verabschiedung der neuen Rechtsvorschriften beigetragen.

Mit „**Verordnung (EU) Nr. 430/2010** der Kommission vom 20. Mai 2010 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften“ wurde dann – neben anderen Änderungen – die erstmals EU-weit vorgeschriebene **Anwendung von Export-Verfahrensvorschriften für steuerfreie Belieferungen mit Schiffsbedarf zur Bevorratung von Schiffen** amtlich. Der Artikel 786 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 wurde entsprechend geändert. Außerdem wurde mit der Änderung des Artikels 285a der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 zukünftig den Zollbehörden vor Ort nach bestimmten Vorgaben die Möglichkeit gegeben, den Unternehmen eine bis zu einem Monat aufgeschobene „**Sammel-Ausfuhranmeldung**“ zu erlauben. Diese beiden Änderungen waren vom Verband gefordert und zusammen mit seiner europäischen Dachorganisation OCEAN über die EU-Kommission in das Gesetz mit aufgenommen worden. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hatte am 20. Juli 2010 ein **Merkblatt zur Umsetzung des Artikel 285a Zollkodex-DVO (Sammel-Ausfuhranmeldung)** im Internet veröffentlicht. Darin wird der Ablauf des neuen Verfahrens beschrieben und anhand von Fallgruppen näher erläutert. Durch EU-Verordnung Nr. 430/2010 zur Änderung der Zollkodex-DVO vom 20. Mai 2010 siehe der Artikel 285a eine weitere Variante des Anschreibeverfahrens vor. Es kann in bestimmten Fällen, in denen die sicherheitsbezogenen Fristen nicht gelten (wie bspw. für den Schiffsbedarf), bewilligt werden, die Ware durch Anschreibung in der Buchführung in das Anschreibeverfahren zu überführen. Die Anschreibung in der Buchführung gilt dabei als Überlassung zur Ausfuhr und zum Ausgang. Den Zollbehörden ist nach erfolgter Ausfuhr, eine monatliche Sammelausfuhranmeldung abzugeben. Einzelheiten werden in der Dienstvorschrift, zu den vereinfachten Ausfuhrverfahren in E-VSF A 06 12 BMF-Erlass vom 6. Juli 2010, sowie in einem neuen BMF-Merkblatt geregelt. Der Verband hatte am 13. August 2010 zu diesem Merkblatt eine **Verbandsstellungnahme** an das BMF gesendet. Darin wurde insbesondere kritisiert, dass die Anwendung der Sammel-Ausfuhranmeldung nicht für die Belieferung von Schiffen mit verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung gelten soll. Außerdem wird bemängelt, dass die Anwendung der Sammel-Ausfuhranmeldung bei Belieferung von Schiffen mit Waren, die zum „Einbau als Teile von oder Zubehör zu Schiffen“ geliefert werden, allein Unternehmen vorbehalten bleiben soll, die Inhaber eines AEO-Zertifikates sind. Nach Auffassung des Verbandes waren diese Regelungen weder vom Verband, noch von der EU-Kommission gewollt und sollten wieder zurückgenommen werden. Im Verbrauchsteuerrecht sollte dazu eine entsprechende gesetzliche Regelung geschaffen werden. Auf die Verbandsanfrage vom 11. Oktober 2010 zur „Umsetzung des Artikels 285a Abs. 1a ZK-DVO (Sammelausfuhranmeldung) in Deutschland“ antwortete das BMF: „Für die Belieferung von Schiffen mit verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steueraussetzung existiert weder im europäischen noch im nationalen Verbrauchsteuerrecht eine

Rechtsgrundlage für die Verwendung eines monatlichen Sammel-BVD bzw. e-VD. Um die Absicht des Artikels 285a Absatz 1a ZK-DVO nicht zu konterkarieren, wäre jedoch eine entsprechende rechtliche Regelung notwendig. Das Bundesministerium der Finanzen beabsichtigt daher, in dem Entwurf einer Sechsten Verordnung zur Änderung von Verbrauchsteuerverordnungen, eine nationale Lösung zu schaffen (vgl. z. B. § 23 Absatz 2 TabStV). Diese basiert zunächst ausschließlich auf der Grundlage von Papierdokumenten. In einem weiteren Schritt ist geplant, die Verfahrensweise elektronisch im Rahmen von EMCS abzubilden. Dazu sind jedoch zunächst umfangreiche Programmierarbeiten notwendig, deren Abschluss zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzusehen ist. Die Vereinfachung des Artikels 285a Abs. 1a ZK-DVO (monatliche Sammelanmeldung) kann nur genutzt werden, wenn bereits eine Bewilligung nach Artikel 283 ZK-DVO (Verfahren des zugelassenen Ausführers) erteilt wurde. Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung ist das **Vorliegen der AEO-Kriterien** – ausgenommen die Einhaltung der Zollvorschriften durch den Vertreter (Artikel 283 i. V. m. Artikel 253c Abs. 1 i. V. m. Artikel 14h ausgenommen Abs. 1 Buchst. c, Artikel 14i Buchst. d, e, g und Artikel 14j ZK-DVO). Daher kann bereits nach EU-Recht auf die AEO - Kriterien nicht verzichtet werden. Darüber hinaus sind die Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten ermächtigt, die konkreten Anwendungsfälle des Artikels 285a Abs. 1a ZK-DVO und die Einzelheiten dazu festzulegen. Da es sich bei Teilen von oder Zubehör zu Schiffen und Flugzeugen um potenzielle Güter mit doppeltem Verwendungszweck handelt, kann aus Gründen der Exportkontrolle dieser Verfahrensvereinfachung nur zugestimmt werden, wenn der Antragsteller Inhaber eines AEO-S (Sicherheit) oder AEO-F (zollrechtliche Vereinfachungen und Sicherheit) ist.“

Entwicklung der Ausfuhranmeldung für Schiffsausrüster:

- 1. Ab dem 1. Juli 2009 war** die Ausfuhranmeldung für alle Schiffs-/Luftfahrzeugbedarfslieferungen mit einem Warenwert über 1.000 Euro in elektronischer Form abzugeben, falls der **Bestimmungsort des Schiffes im Drittland** war.
- Für alle Schiffsbedarfslieferungen, die Marktordnungswaren mit Ausfuhrerstattung, **verbrauchsteuerpflichtige Waren** und Waren, die Verboten oder Beschränkungen (z. B. einer Ausfuhrgenehmigungspflicht) oder sonstigen Förmlichkeiten unterliegen, **galt** die Pflicht zur elektronischen Ausfuhrerklärung **ab dem 1. Juli 2009** generell und **unabhängig** der Warenwertgrenze in Höhe von 1.000 Euro.
- 3. Ab dem 1. Januar 2011 gilt** die Pflicht zur elektronischen Ausfuhranmeldung grundsätzlich für alle Schiffs-/Luftfahrzeugbedarfslieferungen mit einem Warenwert über 1.000 Euro, **unabhängig vom Bestimmungsort des Schiffes**. Allerdings sind nach wie vor Schiffsbedarfslieferungen, die Marktordnungswaren mit Ausfuhrerstattung, **verbrauchsteuerpflichtige Waren** und Waren, die Verboten oder Beschränkungen (z. B. einer Ausfuhrgenehmigungspflicht) oder sonstigen Förmlichkeiten unterliegen, **von der Wertgrenze über 1.000 Euro ausgenommen**. Bei diesen Schiffsbedarfslieferungen muss **immer** eine elektronische Ausfuhrerklärung abgegeben werden.

Der Verband 2010 hatte wegen einer aufgetretenen Verwirrung um die unterschiedlichen **Übersetzungen** und nationalen **Auslegungen** des englischen Begriffs „**Ship Supplies**“ in der EG Verordnung Nr. 430/2010 das BMF befragt. Der Verband erklärte, dass seiner Meinung nach die Übersetzung der EU-Kommission mit „**zur Bevorratung von Schiffen**“ zu dem Missverständnis geführt habe, wonach einige Wirtschaftsbeteiligte in Deutschland nun glaubten, Technik gehöre nicht dazu. Nach Auffassung des Verbandes wird die Technik mit eingeschlossen und die deutsche Sprachfassung der EG-Verordnung Nr. 430/2010 hätte besser den Begriff „**Schiffsbedarf**“ verwenden sollen. Ein entsprechendes Änderungsgesuch wurde über die europäische Dachorganisation OCEAN an die EU-Kommission gesendet. Mit

Schreiben vom 26. November 2010 bestätigte das BMF (Referat III B 3) die Auffassung des Verbandes.

Die Bundesfinanzdirektion Nord hatte den Verband über ihr neues „**Merkblatt zum Überwachungsverfahren gemäß § 27 Absatz 12 Satz 6 Zollverordnung (ZollV) Lieferung von Schiffs- und Reisebedarf im Seeverkehr**“ informiert. Es beschreibt auf 7 Seiten wie der Bezug und die Abgabe von Nichtgemeinschaftswaren oder unversteuerte verbrauchsteuerpflichtige Gemeinschaftswaren als Schiffs- und Reisebedarf in Deutschland durch den § 27 Zollverordnung geregelt wird. Der Verband hatte eine entsprechende Information zuvor angeregt. Der Verband begrüßt diese Initiative der Zollverwaltung, insbesondere weil im neuen Merkblatt die Vorgaben des § 27 ZollV gut beschrieben werden und auch erstmalig die von Schiffsausrüstern stets zu beachtende **5-Tages-Frist** mit aufgeführt wird. Das neue Merkblatt ist auf den Seiten des Zolls im Internet eingestellt worden.

Das europäische Import Control System (ICS) und das europäische Export Control System (ECS) starten am 1. Januar 2011. Aufgrund von technischen Schwierigkeiten stand schon 2010 fest, dass die darin vorgeschriebenen **Summarischen Anmeldungen** nicht von allen EU-Mitgliedstaaten durchgeführt werden können. Die EU-Kommission hatte deshalb eine „**Schonfrist**“ von maximal 6 Monaten vereinbart, während dieser die Nichtabgabe von Summarischen Anmeldungen nicht sanktioniert werden soll. Für Warensendungen, für die keine Summarischen Anmeldungen abgegeben wurden, hatte die Eingangs- bzw. Ausgangszollstelle die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen - insbesondere die Durchführung einer Risikoanalyse - im Zeitpunkt der Gestellung anhand von Frachtdokumenten und gegebenenfalls anhand zusätzlicher Unterlagen zu prüfen. Daher muss für derartige Sendungen mit Verzögerungen bei der Eingangs- bzw. Ausgangszollstelle gerechnet werden. Außerdem hatte die EU-Kommission ein „**help desk**“ eingerichtet, bei dem allein die europäisch akkreditierten Organisationen Fragen einreichen können. Der Verband wurde darüber auch mit Schreiben des Hauptzollamts Hamburg-Hafen vom 18. November 2010 informiert. Darin wird nochmals klargestellt, dass **allein der Beförderer** die Summarischen Anmeldungen abzugeben habe, also im Seeverkehr in der Regel der Reeder. Alle Waren, die in Hamburg entladen werden, sind dem HZA Hamburg-Hafen zu stellen. Gestellungspflichtiger sei derjenige, der die Waren nach Hamburg verbracht hat oder der die Verantwortung für ihre Weiterbeförderung übernimmt (Art. 40 Zollkodex); dies müsse nicht unbedingt der Reeder/ Terminalbetreiber sein. **Für Lieferungen von Schiffsbedarf sind aber keine summarischen Anmeldungen erforderlich.**

NCTS-Versandverfahren: Dem Verband wurden auch 2010 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet. Auch beim Versand von Marktordnungswaren entstanden Schiffsausrüstern 2010 keine Probleme.

Verbrauchsteuer/Einführung EMCS: Mit Schreiben vom 22. Januar 2010 wies das Bundesministerium der Finanzen (BMF) darauf hin, dass sich sämtliche Unternehmen, die weiterhin verbrauchsteuerpflichtige Waren unter Steueraussetzung befördern möchten, umgehend zur **Teilnahme an EMCS anmelden** müssen. Im Dezember 2009 seien dazu bereits alle betroffenen Unternehmen von ihren zuständigen Hauptzollämtern angeschrieben worden und die Anmeldequote sei noch immer gering. Auch der Verband hatte einen entsprechenden Hinweis im Rundschreiben Nr. 12/2009, Punkt 3. Auch diejenigen mussten sich registrieren, die zunächst weiterhin das begleitende Verwaltungsdokument nutzen wollten. Ab dem 1. März 2010 wurden allein Verbrauchssteuernummern von registrierten Unternehmen an die **europäische SEED-Datenbank** übermittelt. Ohne Registrierung in SEED sei zukünftig weder innergemeinschaftlicher Empfang noch Versand möglich. Außerdem hatten 8 Mitglied-

staaten bereits ab dem 1. April 2010 ihre Wirtschaftsbeteiligten verpflichtet, Beförderungsvorgänge unter Steueraussetzung in EMCS sowohl elektronisch zu eröffnen als auch elektronisch zu beenden. Elektronische Verwaltungsdokumente aus diesen Mitgliedstaaten kamen bereits zum Echtbetriebsbeginn auch für deutsche Beteiligte (Empfänger).

Mit Wirkung vom 1. April 2010 wurden in Deutschland die rechtlichen und technischen Voraussetzungen zur **Anwendung von EMCS** geschaffen. Generell gilt, dass Beförderungen (einschl. Ausfuhren) von verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steueraussetzung in, aus oder über andere Mitgliedstaaten, die mit EMCS eröffnet wurden, seit diesem Zeitpunkt auch mit EMCS zu beenden waren. Für die Eröffnung durch deutsche Versender bestand bis zum 31. Dezember 2010 noch die Möglichkeit, zwischen EMCS und dem bisher bestehenden papiergestützten Verfahren (BVD) zu wählen. Für Beförderungen, die ausschließlich im Steuergebiet stattfinden, endet diese Frist am 31. Dezember 2011.

Im Hinblick auf die **Belieferung von Schiffen** mit verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steueraussetzung wurde durch eine Änderung des § 27 Absatz 9 ZollV zum 1. April 2010 klargestellt, dass die oben erläuterte Auswahlmöglichkeit grundsätzlich auch hier Anwendung findet. Sofern bei der Belieferung von Schiffen ein zollrechtliches Ausfuhrverfahren (elektronische Ausfuhranmeldung) durchgeführt wird, finden für die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung die verbrauchsteuerrechtlichen Vorschriften über die Ausfuhr unter Steueraussetzung Anwendung. Daraus folgt, dass in diesen Fällen bereits heute entweder ein BVD oder ein e-VD unter Anwendung von EMCS zur Ausfuhr ausgefertigt werden kann. In welchen Fällen eine **elektronische Ausfuhranmeldung** abgegeben werden muss bzw. kann, richtet sich jedoch ausschließlich nach dem Zollkodex bzw. der Zollkodex-DVO. Diese ist grundsätzlich nur dann verpflichtend, wenn das Schiff in ein Drittland fährt. Daraus ergibt sich, dass 2010 auch nur in diesen Fällen EMCS angewendet werden kann. Mit der Änderung des Artikels 786 ZK-DVO zum 1. Januar 2011 musste für die Belieferung von Schiffen mit (steuerfreien) verbrauchsteuerpflichtigen Waren **stets** ein zollrechtliches Ausfuhrverfahren durchgeführt werden. Dies hat zur Folge, dass nach § 27 Absatz 9 ZollV ab diesem Zeitpunkt, **in allen Fällen**, die verbrauchsteuerrechtlichen Vorschriften über die Ausfuhr unter Steueraussetzung zur Anwendung kamen. Für Ausfuhren, die ausschließlich im deutschen Steuergebiet stattfinden, kann bis zum 31. Dezember 2011 noch das papiergestützte Verfahren (BVD) angewendet werden.

Das Bundesministerium der Finanzen (Referat III B 7) hatte dem Verband im Jahre 2010 auch die folgenden Fragen zur Einführung von EMCS beantwortet:

1. Frage: Ist das **Merkblatt des BMF** (Stand 28. Mai 2009) noch aktuell?

Antwort: Das Merkblatt für Teilnehmer ist in der veröffentlichten Version aktuell. Die Veröffentlichung einer aktualisierten Version befindet sich derzeit in Vorbereitung.

2. Frage: Werden neben **Polen, Dänemark und England** noch andere EU-Staaten am vorgesehenen Einführungsstermin 1. April 2010 **nicht** teilnehmen?

Antwort: Die Kommission hat mehrere Wirtschaftsbeteiligte und Verbände auf der Sitzung der Verbrauchsteuerkontaktgruppe (Excise Contact Group) am 20. November 2009 in Brüssel darüber unterrichtet, dass Polen und Dänemark zum 1. April 2010 nicht an EMCS teilnehmen können. Von einer Nichtteilnahme weiterer Mitgliedstaaten an EMCS ist hier nichts bekannt.

3. Frage: Sollen die wichtigen Schnittstellen zum Ausfuhrverfahren erst zum 1. Januar 2012 ermöglicht werden?

Antwort: Eine automatisierte Schnittstelle ist tatsächlich erst mit Echtbetriebsbeginn des zweiten EMCS-Release zum 1. Januar 2012 geplant.

4. Frage: Sind **Alkopops** mit erfasst?

Antwort: Alkopops sind von EMCS nur insofern mit erfasst, falls es sich um Lieferungen von unversteuertem Branntwein und unversteuerten/versteuerten Alkopops handelt. Lieferungen von versteuertem Branntwein mit einer unversteuerten Komponente Alkopop sind nicht von EMCS umfasst und können daher auch nicht unter EMCS befördert werden.

5. Frage: Werden **Lieferungen innerhalb Deutschlands** zu einem Fremdlager von EMCS mit erfasst?

Antwort: Ich verstehe Ihre Frage dahin gehend, dass Sie die Nutzung von EMCS für nationale Beförderungen ansprechen. EMCS kann ab dem 1. April 2010 auch für rein nationale Beförderungen genutzt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass auch der Empfänger technisch dazu in der Lage ist, entsprechende Beförderungsvorgänge elektronisch zumindest über die angebotene Internet-EMCS-Anwendung (IEA) zu beenden.

6. Frage: Ist es korrekt, dass man bis zu **7 Tagen** vor dem Versand anmelden und den Versand innerhalb von **92 Tagen** durchgeführt haben muss?

Antwort: Sie können den Entwurf eines e-VD bis zu 7 Tage vor dem geplanten Beförderungsbeginn an Ihr zuständiges Hauptzollamt übermitteln. Die dabei anzumeldende Beförderungsdauer darf 92 Tage nicht überschreiten.

7. Frage: Kann man **eine** Steuernummer für alle Betriebsstätten erhalten?

Antwort: Nein. Für mehrere Steuerlager, die sich an verschiedenen Orten befinden, werden auch mehrere Verbrauchsteuerlagernummern vergeben.

8. Frage: Gibt es **besondere Vorteile** für „**Zugelassene Ausführer**“? Wenn ja, welche?

Antwort: Bei dem Zugelassenen Ausführer handelt es sich um eine zollrechtliche Vereinfachung. Das Vorliegen einer entsprechenden gültigen Zulassung ist im Entwurf des e-VD anzugeben. Spezielle EMCS-Vorteile gibt es hierdurch nicht.

9. Frage: Wann werden die **neuen Vordrucke** für die Papier-BVD veröffentlicht, die beim Notfallverfahren verwendet werden dürfen?

Antwort: Die Vordrucke befinden sich derzeit in Prüfung. Nach erfolgter Prüfung werden diese veröffentlicht.

10. Frage: Wird auch vorgesehen, dass ein Unternehmen den **EMCS-Empfang ablehnen** kann?

Antwort: Steueraussetzungsverfahren, die elektronisch in EMCS eröffnet wurden, müssen auch vom Empfänger elektronisch in EMCS beendet werden. Soweit der Empfang der Ware abgelehnt/zurückgewiesen werden soll, ist dies in der elektronischen Eingangsmeldung entsprechend zu dokumentieren. Die Ablehnung soll erst in Release II vorgesehen werden.

11. Frage: Muss zunächst der Ausdruck des neuen e-BVD (Pdf-Datei) die Ware begleiten? Wenn ja, wie lange?

Antwort: Der Ausdruck des e-VD muss die Waren während der gesamten Beförderung begleiten. Dies soll bislang unbefristet gelten. Nach 3 Jahren erfolgt eine Überprüfung und Änderungen könnten sich ergeben.

12. Frage: In der EU-RL 2008/118/EG vom 16. Dezember 2008 werden für die Zeit ab dem 1. April 2010 allein die verbrauchsteuerfreien Lieferungen von Steuerlager zu Steuerlager, bzw. an andere berechnigte Empfänger geregelt.

1. Fall: Lieferung von EU-Verbrauchsteuerwaren unter Steueraussetzung an in SEED registrierten deutschen Schiffsausrüster mit EMCS.

Antwort: Versand wird durchgeführt und deutscher Schiffsausrüster muss Versandverfahren mit EMCS beenden.

Variante: Deutscher Schiffsausrüster ist noch nicht in SEED registriert.

Antwort Variante: Der Versand kann nicht mit EMCS durchgeführt werden.

Zusatzfrage: Wäre ausnahmsweise Papierversand (als Notfalllösung) erlaubt? Auch in Ländern, die bereits EMCS-Versand ab dem 1. April 2010 vorschreiben?

Antwort: Diese Frage kann nur der jeweilige Abgangsmittgliedstaat beantworten. Zumindest müsste in den Mitgliedstaaten, in denen ab dem 1. April 2010 Beförderungen unter Steueraussetzung nicht zwingend mittels EMCS begonnen werden müssen, noch bis zum 31. Dezember 2010 eine Beförderung unter Steueraussetzung mit begleitendem Verwaltungsdokument (BVD) zulässig sein. Allerdings ist hierfür ebenfalls zwingende Voraussetzung, dass sowohl der Versender als auch der Empfänger (hier: in Deutschland) verbrauchsteuerpflichtige Waren unter Steueraussetzung versenden bzw. empfangen dürfen. Dies bedeutet, dass für beide Personen jeweils eine gültige Erlaubnis vorhanden sein muss. Ohne eine entsprechende Registrierung in SEED ist dies jedoch nur schwer überprüfbar.

2. Fall: Lieferung von EU-Verbrauchsteuerwaren unter Steueraussetzung von deutschem Schiffsausrüster an Steuerlager eines anderen Unternehmens in anderem EU-Land, das unter SEED registriert ist mit Papierverfahren.

Antwort: Versand wird durchgeführt und auch mit Papierverfahren im anderen EU-Land beendet. Es können allerdings von Deutschland Beförderungen unter Steueraussetzung in andere Mitgliedstaaten mittels BVD nur noch bis zum 31. Dezember 2010 durchgeführt werden.

1. Variante: Lieferung mit EMCS.

Antwort 1. Variante: Verfahren wird auch mit EMCS beendet (nicht in Dänemark und Polen).

2. Variante: Lieferung mit EMCS und Empfänger ist noch nicht registriert.

Antwort 2. Variante: Der Versand kann nicht mit EMCS durchgeführt werden. Wäre ausnahmsweise Papierverfahren (als Notfalllösung) erlaubt?

Antwort: Eine Beförderung mit EMCS kann nicht durchgeführt werden. Zur Frage, ob bis zum 31. Dezember 2010 stattdessen eine Beförderung mittels BVD möglich wäre siehe Antwort zu 1. Fall, Zusatzfrage.

Zur Einführungen von EMCS für Schiffsbelieferungen ab 1. Januar 2011 hatte das BMF einige weitere Fragestellungen beantwortet:

1. Teilnahme an EMCS – Polen und Dänemark: Auf der letzten Sitzung der Verbrauchsteuerkontaktgruppe am 29. November 2010 in Brüssel sei mitgeteilt worden, dass Polen und Dänemark ab dem 1. Januar 2011 planmäßig an EMCS teilnehmen würden. Somit würden für Beförderungen verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung nach oder in diese Länder die selben Bedingungen wie bei Lieferungen in oder aus den übrigen Mitgliedstaaten gelten.

2. Teilnahme an EMCS – Niederlande

Außerdem hätten die Niederlande (NL) angekündigt, dass sie die Abgangsstellenfunktionalität (Versand aus NL) erst ab dem 16. Januar 2011 anbieten können. Insoweit würde für die ersten 15 Tage des Jahres 2011 das Ausfallverfahren zur Anwendung kommen. Beförderungen in die Niederlande könnten weiterhin wie bisher mit EMCS abgewickelt werden.

3. Schiffsbelieferungen in den Niederlanden

Bezüglich direkter Schiffsbelieferungen deutscher Schiffsausrüster in den Niederlanden bzw. Belgien erklärt das BMF: *„...wie Sie wissen ist für die Belieferung von Schiffen mit steuerfreien verbrauchsteuerpflichtigen Waren ab dem 1. Januar 2011 nach Artikel 786 ZK-DVO eine elektronische Ausfuhranmeldung abzugeben. Dies gilt auch dann, wenn ein Schiff in einem anderen Mitgliedstaat (steuerfrei) beliefert wird. In EMCS muss in diesen Fällen der deutsche Steuerlagerinhaber als Versender ein elektronisches Verwaltungsdokument (eVD) „zur Ausfuhr“ eröffnen. Die Angabe der Verbrauchsteuernummer des Empfängers ist dann nicht notwendig. Das eVD wird durch die deutsche Ausfuhrzollstelle auf Basis der Ausgangsbestätigung der niederländischen Ausgangszollstelle aus ECS erledigt.“*

4. Beförderungen aus und nach Estland vom 31.12.2010 bis 4.01.2011

Estland habe mitgeteilt, dass es in der Zeit vom 31. Dezember 2010 bis 4. Januar 2011 auf Grund der Einführung des Euros zum Ausfall des estnischen EMCS-Systems kommen kann. Das bedeutet, dass Beförderungen von verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steueraussetzung aus Estland in andere Mitgliedstaaten in diesem Zeitraum eventuell durch den estnischen Versender im Ausfallverfahren eröffnet werden. Im Hinblick darauf, dass der eventuelle Ausfall nur auf einen kurzen Zeitraum begrenzt ist, wird den deutschen Empfängern angeraten, nach Eingang der Waren im Ausfallverfahren die elektronische Nacherfassung des Beförderungsvorgangs durch den Versender zunächst abzuwarten und erst im Anschluss daran die Eingangsmeldung in EMCS zu erfassen. Die erforderliche Eingangsmeldung ist jedoch spätestens fünf Werkzeuge nach Eingang der Waren auf dem in Deutschland dafür zu verwendenden Vordruck 033076 „Eingangs-/Ausfuhrmeldung für Beförderungen verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung im Ausfallverfahren (Eingangs-/Ausfuhrdokument)“ schriftlich beim zuständigen Hauptzollamt abzugeben und zu einem späteren Zeitpunkt in EMCS nachzuerfassen.

5. Belieferung von aktivem Linienverkehr

Sofern Schiffe im Linienverkehr steuerfreie Waren zur Bevorratung oder Abgabe an Bord beziehen, seien für diese Lieferungen ebenfalls Ausfuhranmeldungen nach Artikel 786 ZK-DVO abzugeben.

6. Belieferung von Flussschiffen mit EMCS

Der Verband hatte das BMF darauf hingewiesen, dass es bei der Belieferung von Flussschiffen unter EMCS zu Problemen kommen könnte; bei Anwendung von EMCS soll bekanntlich das Verfahren bei der Anfuhrzollstelle ruhen, bis ein Ausgangsvermerk von der Ausgangszollstelle dort eintrifft. Problematisch werde es, wenn ein zuständiges Zollamt der Flussschiffahrt, wie bspw. Köln oder Passau, keine Ausgangszollstelle ist.

Das BMF prüfe, ob die betroffenen Zollämter entsprechende Möglichkeiten erhalten können.

7. Pflicht zum Mitführen eines Ausdrucks des eVD

Die deutschen Verbrauchsteuerverordnungen sehen vor, dass bei der gesamten Beförderung unter Steueraussetzung bei Anwendung von EMCS ein Ausdruck des elektronischen Verwaltungsdokuments (eVD) mitzuführen sei (z.B. § 17 Absatz 3 TabStV). Durch eine aktuelle Änderungsverordnung soll nun erlaubt werden, anstelle dieses Ausdrucks auch ein anderes Handelspapier mitzuführen zu dürfen, sofern es die gleichen Daten enthält. Dabei kommt es insbesondere darauf an, dass der Referenzcode (ARC) darauf enthalten ist. Dies könne z.B. eine Rechnung, ein Lieferschein oder ein CIM-Frachtbrief sein. **Bei Ausfuhr gilt als solches Dokument auch das Ausfuhrbegleitdokument** (Erlaß vom 29. Oktober 2010–III B 7, V9950/10/10040/III B 6–V9950/0910004–DOK 2010/0828657, in E-VSF-N 59 2010 Nr.216).

Wegen gemeldeter **Probleme bei der Erstattung von Verbrauchsteuern bei im freien Verkehr befindlichen Waren** hatte sich der Verband an das BMF gewendet. Zollbehörden in einigen Mitgliedstaaten (Dänemark, Estland, Großbritannien, Finnland und Schweden) sollten es abgelehnt haben, einen für Erstattungszwecke notwendigen Sichtvermerk (Stempel und Unterschrift) auf dem zu verwendenden „vereinfachten Begleitdokument“ und/oder eine Bestätigung auf dem „Begleitenden Verwaltungsdokument“ anzubringen. Mit Schreiben vom 12. Juli 2010 (GZ III B 7 - 9912/0:002; DOK 2010/0541090) antwortete das BMF, dass zur Erstattung der Verbrauchsteuer in Deutschland grundsätzlich die vom Empfänger (Unternehmen) bestätigte Ausfertigung des vereinfachten Begleitdokuments zusammen mit dem Steuerleistungsnachweis des Bestimmungsmitgliedstaates vorzulegen sei. Es bestünde für den Bestimmungsstaat nach europarechtlichen Vorschriften keine Verpflichtung, einen Sichtvermerk auf die dritte Ausfertigung des vereinfachten Begleitdokuments anzubringen. Der Steuerleistungsnachweis könne jedoch auch auf andere Weise erfolgen, wie bspw.:

- durch amtliche Bestätigung der für den Warenempfänger zuständigen Finanzbehörde auf der dritten Ausfertigung des vereinfachten Begleitdokuments (Rückschein) oder durch
- Belegen über die Versteuerung der verbrauchsteuerpflichtigen Waren (wie z.B. Steuerbescheid, Steueranmeldung mit Zahlungsbestätigung).

Umsatzsteuer: Das Bundesministerium der Finanzen und das Bundeszentralamt für Steuern wiesen in Schreiben und Presseinformation darauf hin, dass sich der Meldezeitraum und die Abgabefrist der „**Zusammenfassenden Meldung**“ ab dem 1. Juli 2010 ändert. Der § 18 a Umsatzsteuergesetz (UStG) sei dazu durch die entsprechende Umsetzung einer EU-Richtlinie geändert worden und zum **1. Juli 2010** neu gefasst. Danach sei die „Zusammenfassende Meldung“ monatlich abzugeben, wenn die Summe der Bemessungsgrundlagen für innergemeinschaftliche Warenlieferungen und für Lieferungen im Sinne des § 25b Absatz 2 UStG im Rahmen innergemeinschaftlicher Dreiecksgeschäfte eine bestimmte Betragsgrenze überschreiten würde.

Mit Schreiben vom 3. Mai 2010 (GZ: IV D 3 – S 7134/07/10003) gab das Bundesministerium der Finanzen detailliert Auskunft über die Auswirkungen auf den **Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke** durch die Pflicht zur Teilnahme am elektronischen Ausfuhrverfahren seit 1. Juli 2009. Darin wurde beschrieben, dass das Verfahren im Idealfall automatisiert beendet werden würde. Sollte aus irgendeinem Grund die Nachricht „Ausgangsbestätigung / Kontrollergebnis“ der Ausgangszollstelle zur Beendigung bei der Ausfuhrzollstelle nicht eingehen, so könne das Ausfuhrverfahren nicht automatisch mit dem pdf-Dokument „Ausgangsvermerk“ erledigt werden. In solchen Fällen würde das Gemeinschaftszollrecht eine Überprüfung des Ausfuhrvorgangs vorsehen. Sollte dadurch keine Klärung erfolgen können, würde die ursprüngliche Ausfuhranmeldung für ungültig erklärt. Würde hingegen durch die Recherchen der Ausgangszollstelle der Ausgang bestätigt, so würde die Ausfuhrzollstelle einen per pdf-Nachricht übermittelten „Ausgangsvermerk“ erstellen. Sollte der Anmelder / Ausfuhrer einen sog. Alternativnachweis vorlegen, würde die Ausfuhrzollstelle einen per pdf-Nachricht übermittelten „Alternativ-Ausgangsvermerk“ erstellen. Hinsichtlich der Formalitäten beim sog. „belegmäßigen Nachweis“ zur Umsatzsteuerfreiheit, würden sowohl „Ausgangsvermerk“, als auch „Alternativ-Ausgangsvermerk“ anerkannt. Weitere Nachweise würden für Versendungs- und andere Beförderungsfälle vorgesehen.

Sicherheitsinitiativen: Neben ISPS-Code und den zahlreichen Sicherheitsinitiativen, aus den von Schiffsausrüstern zu beachtenden Gesetzen wurde auch 2010 weiter das **US-Vorhaben einer 100%igen Containerdurchleuchtung** für nach USA verschifft Container ergebnisoffen diskutiert. Es wird allgemein aber nicht damit gerechnet, dass die vorgesehene Umsetzung termingerecht erfolgen wird. Die Generaldirektion Zoll der Europäischen Kommission hatte in der 7 KW auf der 7. Weltsicherheitskonferenz in Brüssel ihr lang erwartetes Positionspapier und drei im Jahr 2009 durchgeführte Studien zur Auswirkung der geplanten 100%igen Containerdurchleuchtung auf Sicherheit, Verkehr und Handel veröffentlicht. Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass die Initiative zur 100%igen Containerdurchleuchtung inakzeptable hohe Kosten für europäische Häfen verursachen und wesentliche Verzögerungen im transatlantischen Containerverkehr schaffen würde. Es werde mit Investitionskosten in Höhe von ca. 430 Mio. Euro gerechnet. Zusätzliche operative Kosten würden auf 200 Mio. Euro geschätzt. Ein neuer Personalbedarf in Höhe von 2.200 Personen würde anfallen und die direkten Transportkosten würde sich um ca. 10% pro Beförderungsvorgang erhöhen. Vor diesem Hintergrund lehnte die EU-Kommission die Einführung einer 100%igen Containerdurchleuchtung in Europa erneut und ausdrücklich ab.

Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht: Seit den Antiterrorverordnungen der EU (EG 88/2002 und 2580/2001) mussten sich Unternehmer im Bereich Export umstellen. Jedes Unternehmen ist danach grundsätzlich verpflichtet, die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung seiner Geschäftskontakte zur Erkennung und Verhinderung von verbotenen Geschäftsbeziehungen in die Unternehmensabläufe zu integrieren. Ob und wie solche „Checks“ im Unternehmen organisiert werden, wird neben einer Betriebsprüfung, auch behördlich überprüft, bspw. bei der Neubeantragung einer Vereinfachung („Zugelassener Versender“, etc.) oder des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/AEO“. Auch **Schiffsausrüster** müssen bei einem getätigten Export die Vorschriften des Exportkontrollrechts beachten und bezogen auf die EG-Dual-Use-Verordnung die nötige Sensibilität für einen möglichen doppelten Verwendungszweck entwickeln. Das Exportkontrollrecht allgemein wird wesentlich von internationalen Vorgaben bestimmt. Rechtsverbindliche Verbote und Genehmigungspflichten sind jedoch nur in Verordnungen der EU und in den deutschen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Der Exporteur muss insbesondere und wegen aktueller Änderungen stets regelmäßig die folgenden Vorschriften beachten: Besondere Embargo-Verordnungen der EG, EG-Dual-Use-Verordnung mit Anhang I, II, IV, Außenwirtschaftsgesetz, Außenwirtschaftsverordnung, Ausfuhrliste, Kriegswaffenkontrollgesetz, Allgemeine Genehmigungen. Als Quellen zur Beschaffung dieser Vorschriften stehen den Unternehmen u. a. zur Verfügung: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhr (www.ausfuhrkontrolle.info); EU-Amtsblatt; Bundesgesetzblatt und Bundesanzeiger. Wenn ein Unternehmen festgestellt hat, dass sein Ausfuhrvorhaben genehmigungspflichtig ist, muss es in der Regel einen Antrag stellen. Dies gilt nicht, wenn eine „**Allgemeine Genehmigung**“ genutzt werden kann. So könnten für Schiffsausrüster insbesondere die Allgemeinen Genehmigungen Nrn. 12, 13 und 14 Verwendung finden. Darin wird die Ausfuhr bestimmter Güter geregelt. Allerdings müssen auch bei Beanspruchung einer Allgemeinen Genehmigung weitere Verfahrensvoraussetzungen und Einschränkungen beachtet werden. In Zweifelsfällen sollen alle Unternehmer konkrete Auskünfte immer **direkt beim BAFA** einholen.

Mit Beschluss 2010/413/GASP vom 26. Juli 2010 hatte der Rat der Europäischen Union weitere **Sanktionen gegen den Iran** beschlossen. Die Maßnahmen betreffen eine Ausweitung der Güterverbotslisten in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 428/2009 (EG-Dual-Use-Verordnung). Außerdem regelte der Beschluss Investitions- und Lieferverbote im Energiebereich sowie Genehmigungspflichten und nachträgliche Meldepflichten für Finanztransaktionen. Mit Verordnung (EU) Nr. 668/2010 vom 26. Juli 2010 wurde Anhang V der „Iran-Verordnung“, Verordnung (EG) Nr. 423/2007 erweitert. Betroffen waren Mitglieder und Einrichtungen der **Islamic Republic of Iran Shipping Line (IRISL)**. BMF und BMWI hatten diese Maßnahmen näher erläutert:

1. U.a. sei das Entladen von Schiffen der gelisteten IRISL-Einrichtungen **möglich**, sofern die zu entladende Fracht Dritten gehöre;
2. **möglich** sei ebenfalls die Belieferung von Lebensmitteln, zum Verbrauch an Bord, entsprechend Ziffer 51 des EU-Richtlinien-Dokuments „Bewährte Praktiken der EU für die wirksame Umsetzung restriktiver Maßnahmen“;
3. **möglich** sei auch die zollrechtliche Ausfuhr-/Ausgangsabfertigung und Beladung von leeren Containern, die im Eigentum der gelisteten IRISL-Einrichtungen stünden, da diese als „Zubehör des Schiffes“ zu werten seien;
4. **nicht zulässig** sei die Ausfuhr-/Ausgangsabfertigung von Waren, die von den gelisteten IRISL-Einrichtungen befördert werden sollen, da damit wegen des Anspruchs auf Gegenleistung für die Transportleistungen direkt/indirekt Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen gestellt würden. Seien bereits entsprechende Ausfuhrsendungen ins Ausfuhrverfahren überlassen worden, würden die Überlassungen/ Freigaben von den zuständigen Zollstellen

zurückgenommen, eine Annahme von entsprechenden neuen Ausfuhranmeldungen sei den Ausfuhrzollstellen verboten;

5. Wenn eine Zahlung als Gegenleistung für die Transportleistung nachweislich vor Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 668/2010 erfolgte, sei die Ausfuhr- und Ausgangsabfertigung und eine Beladung von Schiffen der gelisteten IRISL-Einrichtung **möglich**;
6. Wenn die Ware nachweislich bereits vor Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 668/2010 im Seehafen bereitgestellt wurde, oder dies Bestandteil einer solchen Sendung sei und spätestens bis zum 28. Juli 2010 im Seehafen bereitgestellt worden sei, fiele sie **nicht** unter das Beladungsverbot. Der Nachweis könne durch Eidesstattliche Versicherung erfolgen und die Zahlung der Fracht dürfe nur auf eingefrorene Konten erfolgen.

Trotz zahlreicher Sanktionen gegen den Iran, legte der deutsch-iranische Handel laut Presseberichten zu. Im ersten Halbjahr 2010 sei der Export um 14 Prozent angestiegen. Die wegen des Verdachts der heimlichen Entwicklung von Atomwaffen verschärften Sanktionen gegen die iranische Schifffahrtsgesellschaft IRISL würden laut Kritik deutscher Unternehmen etwa im Hamburger Hafen leider strikter umgesetzt, als in Antwerpen oder Le Havre. Die US-Regierung habe Strafmaßnahmen gegen die in Hamburg ansässige iranische Bank angeordnet. Der Bank wurde vorgeworfen, die Sanktionen zu unterlaufen. Zuvor waren gegen neun iranische Firmen in Deutschland Strafmaßnahmen verhängt worden. Am 10. September 2010 hatte die Rechtsanwaltskanzlei Dabelstein & Passehl eine fachliche Diskussionsrunde über den „Iran Sanctions Act“ organisiert. Der Verband war durch die Herren Griebel (Mitgliedsfirma HTH Marine-Technik Handelsgesellschaft mbH) und Harms (Verband) vertreten. Die Risiken bei Iran-Geschäften/Iran-Exporten sind weiter sehr hoch. Verbandsmitgliedern wird daher geraten, bei entsprechenden Geschäften genau zu prüfen – gegebenenfalls genau prüfen zu lassen, ob gegen eine Maßnahme verstoßen würde. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) hatte am 27. Oktober 2010 das **Merkblatt „Außenwirtschaftsverkehr mit dem Iran“** veröffentlicht. Darin wurden auch die Hintergründe der Sanktionen gegen den Iran erläutert, Rechtsvorschriften aufgeführt, Sachverhalte beschrieben und wichtige Fragestellungen behandelt.

Veterinärrecht: Für den Bereich der Schiffsausrüstung sind die Vorschriften im Veterinärbereich von großer Bedeutung, da die Reedereien in der Regel weltweit gern bei Firmen kaufen, die eine entsprechende umfassende Versorgung bieten, die auch die Lieferung tierischer Produkte beinhaltet. Der Verband berichtet stets über aktuelle Ausbrüche von Seuchen und über verhängte **Exportverbote**. Der Verband stand hierzu in engem Kontakt mit seiner europäischen Dachorganisation OCEAN und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Generell gibt es, anders als beim Zoll- und Verbrauchsteuerrecht, im Veterinärrecht auf EU-Ebene kein Gremium, in dem die EU-Kommission Gesetzesvorschläge gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern berät bzw. die Wirtschaftsvertreter in die laufenden Diskussionen mit einbezieht. Diese Situation erschwert den Überblick über geplante Gesetzesänderungen, die sich zumeist noch durch Komplexität, Ähnlichkeit und Umfang auszeichnen, für die Wirtschaftsbeteiligten außerordentlich. Der Verband setzte sich daher auch 2010 weiterhin dafür ein, dass es für den Bereich Veterinärrecht bei der EU-Kommission – analog zu den im Zoll- und Steuerrecht bestehenden Kontaktgruppen – ebenfalls Beratungsgremien geschaffen werden, um dadurch die Transparenz und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie: Mit der EU-Richtlinie 2010/68/EU vom 22. Oktober 2010 wird die EU-Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung abgeändert. Die Richtlinie schreibt vor, dass bestimmte Ausrüstungsgegenstände nur noch mit einer EU-

weiten Konformitätsmarke geliefert werden dürfen. Die deutsche Umsetzung erfolgt durch das Schiffssicherheitsgesetz und die Schiffssicherheitsverordnung.

Einheitlicher europäischer Hafenausweis (EPAIC): Der Verband hatte schon mehrfach über das laufende Vorhaben der EU-Kommission berichtet, einen einheitlichen europäischen Hafenausweis einzuführen. Die Europäische Kommission hatte 2008 eine erste Studie zur Analyse der Entwicklungen einer einheitlichen europäischen Hafenausweiskarte (European Port Access Identification Card (EPAIC)) erstellen lassen. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass eine technische Umsetzung der einheitlichen Hafenausweise grundsätzlich möglich sei. Gleichzeitig würden aber auch verschiedene Hindernisse und Problemfelder in der EU entgegenstehen. Deshalb wurde von der Europäischen Kommission entschieden, zunächst auf die Einführung einer europäischen Hafenausweiskarte für Hafentarbeiter zu verzichten. Es wurde eine zweite Studie ausgeschrieben mit dem Ziel, ein Konzept für national einheitliche Hafenausweiskarten in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten zu entwickeln, welches den Austausch bestimmter europaweit gültiger Informationen erlaubt (z.B. Name und Adresse des Hafentarbeiters). Im Rahmen der Studie soll untersucht werden, wie bereits bestehende Hafenausweissysteme in ein national einheitliches System integriert werden könnten. Die Veröffentlichung der Ergebnisse der zweiten Studie ist für Anfang 2011 vorgesehen. Der Verband hatte sich stets für die Einführung eines einheitlichen europäischen Hafenausweises ausgesprochen, um so einen verbesserten Zugang für Schiffsausrüster zu den Terminals zu erreichen. Eine entsprechende Resonanz kam auch von den anderen europäischen Schiffsausrüsterverbänden und deshalb setzte sich die europäische Dachorganisation für Schiffsausrüster, OCEAN, auf europäischer Ebene entsprechend ein.

Deutsches Schiffsausrüster-Register: Im August 2010 verteilte der Verband dieses vierfarbige Register (38. Auflage) wieder in einer Auflage von 4000 Exemplaren an Reeder, Werften, Makler, Schiffsausrüster, Hersteller, Zuliefer- und andere Firmen der Schifffahrtsindustrie weltweit und wies damit auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffsausrüster hin. Die umfangreichen Eintragungen der dem Verband angeschlossenen Ausrüster darin erfolgten Dank der Finanzierung der Broschüre durch Anzeigen wieder kostenfrei. Bei einem Umfang von 128 Seiten enthält das Register 2010/2011 detaillierte Angaben über 153 deutsche Schiffsausrüster in 34 Orten in Deutschland und Österreich sowie über einige Rechtsanwaltskanzleien im maritimen Bereich. Die große Zahl der angeforderten Exemplare und zahlreiche positive Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis beweisen, dass Reeder, Werften, Makler, Schiffsausrüster, Hersteller, Zuliefer- und andere Firmen der Schifffahrtsindustrie dieses Register sehr gern verwenden. Diese Farbbroschüre ist zudem eine ausgezeichnete Werbung für die deutschen Schiffsausrüster und alle Inserenten.

ISSA Technik Katalog: Der internationale Verband der Schiffsausrüster, ISSA (International Shipsuppliers & Services Association), gibt seit 1978 einen Ship Stores Catalogue heraus. Dieser technische Schiffsausrüstungskatalog in englischer Sprache dient der Güterspezifizierung und Auftragsvereinfachung, denn die ca. 25.000 aufgelisteten Artikel der Schiffsausrüstung können jeweils anhand einer Code-Nummer leichter identifiziert und bestellt werden. Der Katalog stellt eine wertvolle Arbeitshilfe für Schifffahrt und Schiffsausrüster dar und gewinnt in der Schifffahrt ständig an Bedeutung. 2010 wurde mit der **Überarbeitung des aktuellen Kataloges** begonnen. Der Verband hatte sich dazu bereit erklärt, ISSA dabei durch entsprechende Zuarbeit zu unterstützen. Es wurde eine nationale Arbeitsgruppe gegründet, deren Mitglieder sich bereit erklärten, einzelne Sektionen des ISSA Kataloges zu prüfen.

Hamburger Freizone: Dem Verband wurde vom Bundesministerium der Finanzen am 13. Juli 2010 der Gesetzentwurf zur Auflösung der Freizone Hamburg übermittelt. Die Auflösung dieser Freizone ist durch ein Bundesgesetz zu regeln. Gemäß **Gesetzentwurf** soll das Gesetz **zum 1. Januar 2013 in Kraft** treten und die Freizone Hamburg aufheben. Der Verband begrüßt diesen Gesetzentwurf grundsätzlich. Die ebenfalls diskutierte Verkleinerung der Freizone Hamburg, wurde als keine taugliche Lösung angesehen und wird nun nicht mehr weiter verfolgt. Außerdem wird der Verbandsforderung entsprochen, wonach bei einer (politisch) gewollten Aufhebung der Freizone, diese jedenfalls nicht vor 2013 durchgeführt werden sollte, weil nach Aussage der EU-Kommission erst dann das neue europäische Zollrecht in wesentlichen Punkten feststehen würde. Der Verband möchte in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinweisen, dass die Auflösung der Freizone Hamburg an bestimmte Bedingungen und Zusagen geknüpft wurde, die vom Hamburger Senat und Deutscher Zollverwaltung noch vor der Freizonenauflösung umgesetzt werden müssen. Es handelt sich dabei um vorbereitende und unterstützende Maßnahmen für betroffene Unternehmen.

Mit Veröffentlichung des vom Bundestag im November 2010 beschlossenen **Gesetzes** zur Aufhebung der Freizone Hamburg im Bundesgesetzblatt am 27. Januar 2011 steht endgültig fest, dass der Freihafen am 1. Januar 2013 abgeschafft wird. Die Lagerung von Nichtgemeinschaftswaren ist dann nur noch im Rahmen der vorübergehenden Verwahrung oder in einem Zolllager möglich. Zum 1. Januar 2013 sind daher alle in der Freizone gelagerten Nichtgemeinschaftswaren für ein bewilligtes Zolllagerverfahren oder zur vorübergehenden Verwahrung anzumelden. Alle betroffenen Unternehmen wurden auch vom Zoll darüber informiert und sollten sich frühzeitig über die sich veränderten Rahmenbedingungen informieren und prüfen, wie relevant diese für die jeweiligen Geschäftsabläufe sind. Mit dem Programm „Modernisierung Zolldeklarierung“ fördert die Behörde für Wirtschaft und Arbeit kleine Unternehmen, deren wesentliche Betriebsstätte in den Grenzen der Freizone Hamburg liegt. Die Handelskammer Hamburg wird neben dem bereits bestehenden Seminarprogramm auch Veranstaltungen und Seminare konzipieren, die speziell auf den Informationsbedarf der von der Freizonenaufhebung betroffenen Firmen zugeschnitten sind. Auf den Internetseiten der Handelskammer Hamburg www.hk24.de werden zahlreiche Informationen rund um die Abschaffung der Freizone Hamburg angeboten.

IV. Verbandstätigkeit bei EU-Kommission, Bundesministerien, Landesministerien und Behörden

Bei der **EU-Kommission** in Brüssel vertrat der Verband zusammen mit OCEAN die EU-Schiffsausrüster in den Sitzungen zur Einführung des elektronischen Versandverfahrens NCTS und EMCS, zu den geplanten Änderungen des Zollkodex und zum elektronischen Exportverfahren. Der deutsche Verband hatte dazu OCEAN regelmäßig mit den notwendigen Hintergrundinformationen versorgt und war darüber hinaus selbst zu verschiedenen Themen mit der EU-Kommission im direkten Gespräch.

Im Berichtsjahr stand der deutsche Verband in häufigem Kontakt mit dem **Bundesministerium der Finanzen** insbesondere zu Fragen des Zoll-, Umsatz-, Verbrauchsteuer- und Erstattungsrechts sowie zu Problemen der Versandverfahren. Mit dem **Bundesgesundheits- und dem Bundeslandwirtschaftsministerium** wurden Fragen zum EU-Veterinärrecht und mit dem **Bundesinnen- bzw. dem Bundeswirtschaftsministerium** wurden Fragen des Außenwirtschafts-

und Wettbewerbsrechts geklärt. Mit dem *Bundesverkehrsministerium* wurden in Arbeitsgruppensitzungen Fragen der Supply Chain Security behandelt.

Der Verband unterhielt regelmäßige Kontakte zu norddeutschen Landesbehörden. Besonders rege war der Austausch mit der *Hamburger Port Authority* und der *Hamburger Designated Authority* zur Umsetzung der SOLAS-Anforderungen/ISPS-Code und notwendiger Maßnahmen zu Terrorismusbekämpfung. Mit der *Gesundheitsbehörde Hamburg* wurden veterinär- und fleischbeschaurechtliche Rechtsvorschriften besprochen.

In bewährter Zusammenarbeit mit der *Bundesfinanzdirektion Nord* hat sich der Verband engagiert, verschiedene zoll- und steuerrechtliche Fragen der Verbandsmitglieder zu klären.

Die Verbandsgeschäftsführung war 2010 im Arbeitskreis „Freizone“ vertreten. In diesem, von der *Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit* ins Leben gerufenen Arbeitskreis, werden freizonenrelevante Themen besprochen und diskutiert. Die Auflösung der Freizone Hamburg 2013 war vorrangiges Thema.

Der Verband war auch 2010 wieder aktiv in der Hamburger Hafensicherheitskommission vertreten. In der Hafensicherheitskommission, die regelmäßig zu Arbeitssitzungen tagt, arbeiten Vertreter aus allen Bereichen des Hamburger Hafens von Umschlagsbetrieben über Verbände, Konsulaten bis hin zu Behördenvertretern zusammen und bringen ihre Belange zu sicherheitsrelevanten Themen ein, um sowohl die Sicherheit als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu erhalten. Geleitet wird die Hafensicherheitskommission von Herrn Meier, Geschäftsführer der *Hamburg Port Authority*, die stellvertretende Leitung liegt beim Unternehmensverband Hafen Hamburg.

Der Verband hielt auch 2010 engen Kontakt mit verschiedenen deutschen *Hauptzollämtern* und *Zollämtern* in Fragen des Schiffsausrüstungshandels und der zollrechtlichen Überwachung.

Das *Bundesamt für Güterverkehr* informierte den Verband kontinuierlich zu Fragen des Werkfernverkehrs und sonstigen Verkehrsvorschriften.

Über das *Statistische Bundesamt*, Wiesbaden, wurden aktuelle statistische Daten bezogen und mit ihm Fachfragen besprochen.

V. Zusammenarbeit mit Organisationen und Verbänden

International Shippers & Services Association (ISSA): Die Mitglieder des Verbandes Deutscher Schiffsausrüster sind korporativ Mitglied im internationalen Schiffsausrüsterverband (ISSA). Der ISSA gehören weltweit 43 nationale Schiffsausrüsterverbände mit ca. 1.200 Mitgliedern sowie 460 assoziierte Mitglieder aus 50 Ländern ohne nationalen Verband an. Die 55. Convention der International Shippers & Services Association (ISSA) fand vom 20. – 21. November 2010 in Dubai/Vereinigte Arabische Emirate statt und hatte das Motto „**Keep calm and forge ahead**“. Die Veranstaltung wurde wieder von verschiedenen Mitgliedsunternehmen genutzt, um internationale Kontakte zu schließen oder zu pflegen und sich mit den Themen von ISSA auseinanderzusetzen.

Der deutsche Verbandsvorsitzende, Herr Hennig Engels, vertrat den deutschen Verband auch 2010 sowohl im ISSA Board, als auch im ISSA Executive Committee. Zum Jahresende 2010 wechselte der Verband seinen ISSA Repräsentanten und benannte neu das Vorstandsmitglied

Ralf-Thomas Rapp. Herr Rapp repräsentiert somit ab 1. Januar 2011 den Verband in der ISSA-Assembly (zuvor ISSA-Board).

ISSA veröffentlicht seit 1978 den eigenen technischen Schiffsausrüstungskatalog, den „ISSA Ship Stores Catalogue“, den Mitgliedsfirmen und Schifffahrtsbeteiligte in Deutschland vom Verband Deutscher Schiffsausrüster erwerben können. Außerdem veröffentlicht ISSA die sog. „ISSA Conditions“. Diese Verkaufsbedingungen können Schiffsausrüster ihren Geschäften zugrunde legen. Bei der IMO hat die ISSA einen Beobachterstatus. Mitglieder des Verbandes Deutscher Schiffsausrüster, können gegen Entgelt in das weltweit versandte ISSA Register eingetragen werden.

Organization of EU Shippers (OCEAN): OCEAN vertritt die Interessen der EU-Schiffsausrüster direkt bei allen EU-Behörden, nachdem zuvor die fachliche Abstimmung mit den Mitgliederverbänden erfolgte. Der deutsche Verband wird im OCEAN Board von Herrn Wolfgang Sump (Hamburg) repräsentiert. Er leitet ebenfalls die OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinär“. Das deutsche Vorstandsmitglied Herr Mathias Overhaus vertritt den Verband in der OCEAN Arbeitsgruppe „Zollrecht“. OCEAN versendet an seine Mitglieder einen regelmäßigen Newsletter.

Shipbuilding, machinery & marine technology (SMM): Vom 7. bis 10. September 2010 fand auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress GmbH die SMM Hamburg statt. Der Verband unterstützt diese Messe und ist Mitglied im Messebeirat.

Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll (EFA): Das jährliche Fach-Symposium dieser Vereinigung, der 22. Europäische Zollrechtstag, wurde im Berichtsjahr am 24. und 25. Juni 2010 in Düsseldorf durchgeführt und stand unter dem Motto „Dialog zwischen Zoll und Wirtschaft“. Der Verband gehört seit Mai 1991 EFA an.

In kollegialer Zusammenarbeit konnten auch 2010 wieder zahlreiche Fachfragen mit der *Handelskammer Hamburg*, mit *Schifffahrts- und Hafenverbänden*, mit dem *Verein Hamburger Spediteure*, *Verband Deutscher Reeder* und *Verband für Schiffbau und Meerestechnik* behandelt und gelöst werden. Mit dem *AGA Unternehmensverband* Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V., Hamburg, stand der Verband regelmäßig in Verbindung und wird über Gehalts- und Lohnstarife sowie andere tarifliche Regelungen informiert.

VI. Verbandsberatung

Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/ EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie und überarbeitete Incoterms 2010: Der Verband erteilte Auskünfte und berichtete in Veröffentlichungen und Rundschreiben über die Belieferung von Schiffen, dem Versandverfahren, der Ausfuhr, sowie über nationale zoll-, verbrauchsteuer-, umsatzsteuer- und außenwirtschaftsrechtliche Verfahren und verhandelte mit den zuständigen Behörden.

Arbeits- und Sozialrecht: Verbandsmitglieder wurden über zahlreiche arbeits- und sozialrechtliche Themen informiert.

Veterinär-/Erstattungs-/Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrsrecht: Aktuelle und aufbereitete Informationen zu diesen Rechtsgebieten wurden an die Mitgliedsfirmen im Berichtsjahr gegeben.

Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise: Im Verband befassten sich im Berichtsjahr 2010 verschiedene Arbeitsgruppen mit den Themen „Neuer Zollkodex“, „Veterinärrecht“, „Erstattungsrecht“ und „Verbrauchssteuerrecht“ und erarbeiteten zahlreiche Stellungnahmen. Vertreter aus Mitgliedsfirmen begleiteten den Verbandsgeschäftsführer, als Experten zu verschiedenen Behördengesprächen. Der Verband ist in verschiedenen Messebeiräten vertreten und gab regelmäßig Hinweise auf Ausstellungsmöglichkeiten auf Messen zur Anbahnung von Geschäftsbeziehungen sowie Hinweise auf wirtschaftliche und politische Entwicklungen spezieller Märkte.

Infoveranstaltungen: Für die Mitgliedsfirmen wurden vom Verband 2010 eine kostenlose Informationsveranstaltung zum Thema „Verbrauchssteuer/EMCS“ zusammen mit der Mitgliedsfirma DAKOSY AG, Hamburg, durchgeführt.

Betriebsvergleich: Zum 33. Male wurde im Berichtsjahr 2010 der Betriebsvergleich der Ausrüsterfirmen durchgeführt. Die Teilnehmer meldeten wieder für zwei Vergleichsjahre 17 Betriebskennzahlen, für die Durchschnittswerte errechnet und den beteiligten Firmen anschließend bekannt gegeben wurden. Die Vergleichskennzahlen ermöglichten Rückschlüsse auf den Stand der Firmen im Wettbewerb und geben Ansätze für möglicherweise sinnvolle Rationalisierungsmaßnahmen.

Merkblätter/Broschüren: Der Verband bot aktuelle Gesetzestexte und zahlreiche Broschüren und Merkblätter an, u. a. zu Vorschriften im Zoll- und Steuerrecht, zur Exportkontrolle, zum Wochenendfahrverbot, Lieferzettel für Schiffsbedarf, Merkblatt zum Einheitspapier, Zulassungsliste nach Schiffsausrüstungsrichtlinie der BG Verkehr (ex See-Berufsgenossenschaft) und Informationen zu Auslandsmärkten.

Rahmenvereinbarungen: Der Verband hat auch 2010 wieder für seine Mitglieder nützliche neue Rahmenvereinbarungen abgeschlossen, die besondere und exklusive Vergünstigungen für Verbandsmitglieder vorsehen. Neue Vereinbarungen wurden mit den Firmen JR CAPE Deutschland Ltd. Hamburg, VETIS Vessel Traffic Information GmbH, Hamburg und PASCAL Beratungsgesellschaft für Datenverarbeitung mbH, Hamburg, abgeschlossen.

Geschäftsstelle: Im Berichtsjahr besuchte Herr Harms wieder zahlreiche Mitgliedsfirmen. Dabei konnten „vor Ort“ viele Einzelfragen besprochen und über aktuellste Verbandsthemen informiert werden. Mitgliedsfirmen erbaten selbstständig bei der Geschäftsstelle sowohl schriftlich, als auch telefonisch Auskünfte und aktive Unterstützung bei verschiedenen branchenrelevanten Themen und Abwicklungsfragen. Auch ausländische Schiffsausrüster sowie ausländische Schiffsausrüsterverbände erbaten schriftlich und telefonisch Fachinformationen.

Internetauftritt: Der Verband hatte seine Internetseiten unter www.shipsuppliers.de überarbeitet und in neuer Form ab Ende Juli 2010 freigeschaltet. Neben einem komplett neuen Design enthält der neue Internetauftritt weiterhin Informationen über den Verband, seine Publikationen (Jahresbericht und Deutsches Schiffsausrüster-Register), die Branche der Schiffsausrüster, Messe- und Veranstaltungstermine sowie eine neue **Suchmaschine:** In unserer Mitgliederdatenbank eingestellte Verbandsmitglieder können von Interessenten nun auch über verschiedene Suchkriterien gefunden werden. Es wird eine Mitgliedersuche über „Kategorie“ (z.B. Generalausrüster, technischer Ausrüster, usw.), nach Orten, nach Alphabet oder in einer Gesamtliste angeboten. Außerdem wird eine **Extrasuchfunktion** nach frei wählbaren Suchbegriffen angeboten. Damit wird erstmalig auch eine Produktsuche ermöglicht, was von vielen Verbandsmitgliedern als besonderer Mehrwert angesehen wird.

VII. Verbandsorgane und Finanzen

Mitgliederversammlung: Die 64. Mitgliederversammlung fand am 28. April 2010 in der Handelskammer Hamburg statt. Der Verbandsvorsitzende Hennig Engels begrüßte 47 Personen von 31 Mitgliedsfirmen. Herr Engels bedankte sich zunächst bei der Holsten Brauerei AG für die Einladung zum gemeinsamen Essen und bei Nestlé Waters Deutschland GmbH und Gehring-Bunte Getränke Industrie GmbH & Co. KG (Christinen-Brunnen) für die Mineralwassergetränke. Anschließend stellten sich die aktuellen Vorstandsmitglieder den anwesenden Verbandsmitgliedern kurz persönlich vor.

Herr Engels stellte im anschließenden **Bericht über das Geschäftsjahr 2009** zunächst einleitend fest, dass das Geschäft der Schiffsausrüstung international und sehr vielseitig sei. Und so sei auch der Verband strukturiert. Es seien neben den typischen Generalausrüstern, die bekanntlich einem Auftraggeber jeden Orderwunsch erfüllen, auch spezialisierte Ausrüster aus den Bereichen Technik oder Lebensmittel, deren Zulieferer, Großhändler, Logistiker, Speditionen und nicht zuletzt auch die Produkthersteller, im Verband organisiert. Der Trend im Bereich Schiffsausrüstung ginge weiter in Richtung weltweite Komplettausrüstung. Insbesondere kleinere mittelständische Firmen würden dabei oft auf die Probe gestellt. Erfordere doch der sich entsprechend verändernde Markt nicht unerhebliche Anpassungen im Unternehmen, die natürlich oft mit enormen logistischem Aufwand und Folgekosten verbunden seien. Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise habe auch die Verbandsmitglieder erreicht; Kurzarbeit und Kündigungen in den Unternehmen eine Insolvenz und auch Verbandsaustritte wären gemeldet worden. Die Branche der Schiffsausrüster hänge direkt und indirekt von Reedern, Werften und Schiffsmanagementfirmen ab. Aber auch auf der anderen Seite, der Zulieferseite an den Schiffsausrüster, bestünden Abhängigkeiten. So sei es nicht verwunderlich, dass beim allgemeinen Trend von Einsparungen, Kostenreduzierungen und Preisdruck, so mancher Schiffsausrüster enorme Belastungen zu bewältigen hätte und noch weiter habe. Die **Geschäftsentwicklung** im Jahr 2009 könne im Vergleich zum Vorjahr allgemein mit „bedingt erfolgreich“ beschrieben werden. Obwohl sich das Geschäftsklima weiter abgekühlt habe und Handels- und Containerschiffahrt stark eingebrochen seien, sei die tatsächliche Entwicklung überwiegend nur leicht rückläufig gewesen. Teilweise konnte 2009 sogar an das gute Vorjahresniveau angeknüpft werden. Positive Entwicklungen wären wieder aus den Bereichen Catering und technische Ausrüstung gemeldet worden, Umsatzrückgänge aus den Bereichen Proviant und Ersatzteile. Bei Schiffsausrüstern käme es zu veränderten Ausrichtungen hin zum Geschäft mit Kreuzfahrern und allgemeinem Export, Kostenreduzierungen und noch ausgeprägtere Angebotssondierungen seien festgestellt worden. Der Trend ginge in Richtung Qualität. Der starke Euro 2009 habe zu mehr Lieferungen aus den USA an US-Kreuzfahrer in Europa geführt. Leider sei auch 2009 wieder eine schlechte Zahlungsmoral bei den Kunden der Schiffsausrüster festgestellt worden. Zahlungsfristen seien oft nicht eingehalten oder Verlängerungen auf 150 Tage und mehr seien gefordert worden. Aus dem Duty-free- bzw. Tax-free-Bereich sei berichtet worden, dass das Gesamtergebnis auf dem Niveau von 2008 geblieben sei, allerdings in Produktgruppen variieren würden: die reine Schiffsausrüstung habe stark verloren, während Caterer und Kreuzfahrtbelieferer hätten zulegen können. Bezogen auf den gesamten Tax-free-Handel habe es allerdings einen Rückgang gegeben durch die Finanzkrise. Die Kreuzfahrtbranche sei in diesem Bereich weiterhin auf Expansion eingestellt. Insgesamt blickten die Verbandsmitglieder aber zuversichtlich in die Zukunft. Anschließend bedankte sich Herr Engels bei allen, die den Verband aktiv unterstützen, bei Vorstand, Rechnungsprüfern, Arbeitsgruppen und Geschäftsstelle und beschrieb kurz die Einbindung des Verbandes in der europäischen Dachorganisation OCEAN und dem internationalen Dachverband ISSA.

Anschließend berichtete Herr Harms in seiner Rede über wichtige **Themen** des Jahres 2009. Zum „**neuen Zollkodex**“ seien 2009 u.a. die „**EORI-Nummern**“ eingeführt worden; die Implementierung des „Modernisierten Zollkodex“ sei erst für 2013 vorgesehen, weil man vermutet, dass erst dann die neuen IT-Verfahren funktionieren würden; das **elektronische Ausfuhrverfahren**, sei in Deutschland ab dem 1. Juli 2009 zur Pflicht geworden. Der Verband hatte dazu am 14. Mai 2009 eine Info-Veranstaltung organisiert; die vom Verband erstrittenen „**Sammelnummern für Schiffsausrüster**“ bei Ausfuhranmeldungen sind nach wie vor gültig. Die EU-Kommission hatte diese Sammelnummern in den „**Leitlinien zu speziellen Warennummern für die Bevorratung von Schiffen und Flugzeugen**“ (TAXUD/1401/2007 – Endg; vom 11.07.2007) veröffentlicht und sie sind in der Praxis mittlerweile anerkannt; im Bereich „Verbrauchssteuer“ sei es 2009 leider wieder zu Abwicklungsproblemen gekommen, man verspreche sich aber vom neuen „**EMCS-System**“ eine Besserung; über das „Versäumnis“ der EU-Kommission, die den Bereich „Schiffsbelieferungen“ bei EMCS schlichtweg vergessen hatte und der Verband gemeinsam mit OCEAN, die Situation „retten“ konnte, indem eine Änderung der Zollkodex-DurchführungsVO erreicht werden konnte, mit dem Inhalt, dass **Schiffsbelieferungen zukünftig verfahrenstechnisch als Export** gelten; der neuen Definition des „**Betreiberbegriffes**“ im **Umsatzsteuergesetz**; der von einigen Bundesländern vorübergehend gewollten Besteuerung der Lieferungen an sog. „Auflieger“; dem **US-Antiterrorgesetz zur 100%igen Containerkontrolle** ab 1. Juli 2012; dem Bereich „**Exportkontrolle und Außenwirtschaftsrecht**“; **Exportverbote** aus dem Bereich „**Veterinär**“ und der **Freizonendiskussion in Hamburg**.

Anschließend berichtete **Herr Sump** (Stv. Vorsitzender des Verbandes) als **Verbandsvertreter** im **OCEAN Board** und in der **OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinär“** über die Aktivitäten dieser Organisation. Herr **Overhaus** (Schatzmeister des Verbandes) sei **Verbandsvertreter** in der **OCEAN Arbeitsgruppe „Zoll und Steuern“**. Herr Sump berichtete ebenfalls über die OCEAN Website, OCEAN Broschüre und den OCEAN Newsletter, der auch auf den Seiten des deutschen Verbandes eingestellt wird.

Danach berichtete **Herr Engels** über ISSA. Er ist seit 2003 deutscher **ISSA Vertreter** im ISSA Board und ISSA Executive Committee. Er informierte nochmals darüber, dass die deutschen Verbandsmitglieder zugleich korporativ Mitglied in ISSA seien. Deren letzte Jahresversammlung sei vom 16. – 18. Oktober 2010 in Istanbul und die diesjährige vom 20. – 21. November 2010 in Dubai. Der ISSA Katalog, das ISSA Register und das ISSA Quality Zertifikat wurden kurz vorgestellt. Der deutsche Verband werde ISSA bezüglich der Überarbeitung des ISSA Kataloges intensiver zuarbeiten und dazu eigene Arbeitsgruppen bilden. Anschließend stellten sich die seit der letzten Mitgliederversammlung **neu** eingetretenen **12** Mitgliedsfirmen kurz vor.

Es folgte eine Aussprache über allgemeine Fachfragen. Herr Harms sprach nochmals die Möglichkeit der Anzeigenschaltung im Deutschen Schiffsausrüster-Register 2010/2011 an und ging auf die neue Möglichkeit der Platzierung eines Firmenlogos ein. Er gab anschließend bekannt, dass der Verband ab Mai 2010 den ISSA Katalogverkauf und -Versand neu organisieren werde.

Auf eine kurze Vorstellung durch Herrn Engels folgte das **Grußwort** vom **Präses der Handelskammer Hamburg Herrn Frank Horch**. Er führte an, dass der Verband seit 1961 seine Mitgliederversammlungen in Räumen der Handelskammer Hamburg abhält und zwischen beiden Häusern stets gute Beziehungen bestünden. Auch die Industrie und Handelskammern an der Küste würden in der IHK-Nord gut zusammenarbeiten. Die Verbandsstruktur spiegel die Situation der maritimen Wirtschaft wieder, wonach die nicht nur aus Unternehmen an der Küste, sondern auch im Binnenland besteht. Der Verband solle auch gern zukünftig gast der Handelskammer bleiben.

Auf eine kurze Vorstellung durch Herrn Engels folgte das **Grußwort** von **Herrn Ministerpräsident Peter Harry Carstensen**. Er gab an, dass es Gespräche zwischen seinem Bundesland und Hamburg gebe über weitere Kooperationen und gemeinsame Projekte. Er sprach den Kreuzfahrthafen Kiel an, und die gemeinsame Lage an der Elbe und die mittelständische Struktur in Schleswig-Holstein, mit meist familiengeführten Unternehmen, deren Kapital auch in der Familie liegt. Beide Länder müssten in ihren Vorhaben stets berücksichtigen, dass ¼ des deutschen Außenhandels per Schiff abgewickelt werde. Das nationale Hafenkonzzept stimme ihn dabei zuversichtlich.

Die Lage deutscher Werften bereite ihm allerdings Sorgen. **„Das maritime Geschäft ist die Stärke der Küstenländer. Schleswig-Holstein und Hamburg arbeiten hier eng zusammen, um diese Stärken zu stärken. Wir wollen unsere Häfen unterstützen und sie fit machen, damit sie mit Schwung aus der Krise kommen.“** Herr Engels dankte den Rednern und den Anwesenden für ihre Teilnahme und beendete die Versammlung um 12.50 Uhr. Zum gemeinsamen Mittagessen lud anschließend die Holsten Brauerei AG wieder ins Restaurant „grill & green“ ein.

Vorstand: Der anlässlich der Mitgliederversammlung 2008 gewählte Vorstand war bis auf Herrn Rüdiger Taube auch 2010 unverändert im Amt und setzte sich wie folgt zusammen:

Hennig Engels, Hamburg	Vorsitzender
Wolfgang Sump, Hamburg	Stellv. Vorsitzender
Mathias Overhaus, Emden	Schatzmeister

Andreas Albert, Lennart Clasen, Frank Engelland, Gunnar Heinemann, Ralf-Thomas Rapp und Rüdiger Taube (bis Ende Juli 2008). Frau Nadine Kloska wurde von der Mitgliederversammlung 2009 formell nachgewählt.

Der **Bericht des Vorstands** leitet traditionell den Jahresbericht des Verbandes ein.

Außer bei den Vorstandssitzungen wirkten der Vorsitzende und einzelne Vorstandsmitglieder bei der Behandlung verschiedener Fachfragen mit, so in den ISSA- und OCEAN Gremien, bei Veterinärverhandlungen mit den EU-Behörden sowie bei Gesprächen über Anti-Terrorismus-Maßnahmen im Rahmen des ISPS-Codes mit deutschen Institutionen, in der ISSA Arbeitsgruppe zur Aktualisierung des ISSA Ship Stores Catalogue, bei Beratungen mit Zollstellen/Ober/bzw. Bundesfinanzdirektionen über Abfertigungsverfahren, bei Gesprächen mit Veterinärbehörden über Veterinärfragen sowie über die Freizone Hamburg.

Geschäftsführung: Thorsten Harms ist Geschäftsführer des Verbandes. Durch 12 Verbandsrundschreiben und weitere Publikationen wurden die Mitglieder 2010 über alle aktuellen Fragen aus dem Bereich Schiffsausrüstung und dem Handel mit abgabefreien Waren informiert. Fachgespräche und Verhandlungen führte der Geschäftsführer mit EU-, Bundes- und Landesbehörden und mit Mitgliedsfirmen.

Finanzen: Der amtierende Schatzmeister Mathias Overhaus, Emden, nahm Einblick in die Rechnungslegung des Verbandes und stimmte die Hauptkostenfaktoren und finanzielle Grundsatzfragen mit der Geschäftsführung ab. Der Jahresabschluss 2010 wurde von den Rechnungsprüfern Thomas Hornig und Dirk Lohmann, beide Hamburg, am 23. März 2011 geprüft und für in Ordnung befunden.

VIII. Verschiedenes

Mitgliederzahl/-struktur: Ende 2010 waren 151 Firmen Mitglied im Verband. Die Mitgliederstruktur setzt sich wie folgt zusammen: Generalausrüster, technische Ausrüster (Bürobedarf, Deckausrüstung, Drahtseile, EDV, Elektronik, Farben, Fischereiausrüstung, IT-Firmen, Lacke, Lampen, Maschinenreparatur, Nautische und Optische Ausrüstung, Schiffs- & Objektbeschläge, Seekarten, Seenotausrüstung, Segelmacherei, Tauwerke,), Ausrüster für Lebensmittel, Hersteller und Zulieferer von Genussmitteln, Hersteller und Zulieferer von Wellness-, Kosmetik- und Hygieneprodukten, Reinigungsmitteln, Hersteller und Zulieferer von technischen Geräten, Seetouristik-Reeder, Duty-Free-Shops, Shops auf Kreuzfahrtschiffen, Speditionen, Sonstige (Textilien, Flaggen, Papierprodukte, Glas, Keramik, Schmuck).

VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.



(Thorsten Harms, Geschäftsführer)

03. Mai 2011

IX.

**Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben
des Jahres 2010**

- Rundschreiben
Nr. 1/2010
26.01.2010
1. Mitgliederversammlung am 28. April 2010 in Hamburg,
Gastredner Herr Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein
 2. Zusammensetzung des Vorstandes
 3. Verbrauchsteuer/EMCS: Informationsveranstaltung des Verbandes
mit DAKOSY AG am 2. Februar 2010 – Anmeldung noch möglich
 4. Verbrauchsteuer: EMCS – Hinweis des BMF: Anmeldung vornehmen!
 5. Verbrauchsteuer: EMCS – Fragen des Verbandes u. Antworten des BMF
 6. Zollrecht: Zollrechtliches Ausfuhrverfahren – Infos des BMF
 7. Zollrecht/Einheitspapier: Merkblatt zum Einheitspapier 2010 erschienen
 8. Verband trifft neuen Maritimen Koordinator
Hans-Joachim Otto, Parl. Staatssekretär des BMWI
 9. USA: 100% Containerdurchleuchtung und „10plus2 -Regel“
 10. Luftfracht: Neue Sicherheitsauflagen
 11. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Neue Übersicht über
länderbezogene Embargos
 12. Neue Gesetze und Verordnungen
 13. Steuerrecht: Steuerlich anerkannte Reisekosten bei Auslandsdienst- und Geschäftsreisen,
Stand 1. Januar 2010
 14. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011: Erinnerung an Anzeigenofferte
 15. Rahmenvereinbarung mit Fairmont Hotel Vier Jahreszeiten Hamburg fortgesetzt
 16. Handbuch „Service Stations for Ships and Repair Facilities at Shipbuilding Yards 2010“
 17. Hamburg: Neue Lohn- und Gehaltstarife im Groß- und Außenhandel
 18. Neue Verbandsinternetseite – Abfrage Fotos und Suchfunktion
 19. Korrekturen
 20. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

- Rundschreiben
Nr. 2/2010
24.02.2010
1. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011:
Anmeldung zur Eintragung, neu: Eintragung Firmenlogo
 2. Zollrecht: Ausfuhrverfahren
 3. Verbrauchsteuer: Info-Veranstaltung 2. Februar 2010 – Nachbericht
 4. Verbrauchsteuer: Neues Verfahren in Frankreich
 5. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern
gemäß EU-Richtlinie 97/78 für die Niederlande
 6. Ausfuhrkontrolle: Allgemeine Genehmigungen
 7. Batteriegesetz: Neuregelungen zur abfallrechtlichen Verantwortung ab 1. März 2010
 8. USA: 100% Containerdurchleuchtung – Positionspapier der EU-Kommission
 9. Rahmenvereinbarung mit Fairmont Hotel Vier Jahreszeiten Hamburg: Preisreduzierung
 10. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
 11. Neues Verbandsmitglied: AEB GmbH
 12. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im April 2010

- Rundschreiben
Nr. 3/2010
17.03.2010
1. Mitgliederversammlung am 28. April 2010 in Hamburg
 2. Zollrecht / Verbrauchsteuer: Schiffsausrüstung zukünftig wie Export
 3. Zollrecht / Verbrauchsteuer: Verbandsgespräch im BMF
 4. Verbrauchsteuer: Einführung EMCS – Griechenland verspätet
 5. Verbrauchsteuer: Anwendung von EMCS für Schiffsausrüster ab 1. April 2010
– Aktuelles BMF-Schreiben
 6. Verbrauchsteuer: Info-Veranstaltungen von DAKOSY und i-TMS - Nachbericht

7. Info-Veranstaltung des Verbandes zu Exportkontrollrecht geplant
8. Veterinärzertifikate bei Export tierischer Produkte nach Rußland
9. Neue Gesetze und Verordnungen
10. Lohnsteuer: Behandlung einer Hotelübernachtung mit Frühstück
11. Maritime by Holland: Veranstaltung am 3. März 2010 - Nachbericht
12. 1. Hamburger Hafen Empfang am 4. März 2010 - Nachbericht
13. Konferenz Norddeutschland: Treffen der Regierungschefs der vier norddeutschen Länder
14. Fachausstellungen/Kongresse/Messen

Rundschreiben
Nr. 4/2010
30.04.2010

1. Bericht über die Mitgliederversammlung am 28. April 2010
2. Zollrecht: ATLAS-Ausfuhr und Alternativnachweise
3. Neues europäisches Zollportal im Internet: Schiffsausrüstung enthalten
4. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Lettland und Rumänien
5. Veterinär: Verordnung (EU) Nr. 206/2010 vom 12. März 2010
6. Exportkontrolle / Außenwirtschaftsrecht:
Info-Veranstaltung von dbh Logistics AG, Bremen, Nachbericht
7. Exportkontrolle / Außenwirtschaftsrecht: Iran
8. Mecklenburg-Vorpommern: Bäderverkaufsregelung gekippt
9. EU-Kommission: Arbeitsprogramm 2010
10. Seetransportrecht: UNO-Konvention „Rotterdam Rules“ Ende 2010 in Kraft
11. ISSA Convention 20. und 21. November 2010 in Dubai
12. ISSA – Katalog: Änderung bei Versand und Verkauf über den Verband
13. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011: Eintragungsformular bitte zurücksenden!
14. Veranstaltung „Kaliningrad - Chancen für Kooperation“ in Handelskammer Hamburg, am 25. Februar 2010 - Unternehmensgespräch
15. Fachausstellungen/Kongresse/Messen

Rundschreiben
Nr. 5/2010
28.05.2010

1. Zollrecht: Belieferung mit Schiffsbedarf wie Export – jetzt amtlich
2. Zollrecht: EU-Kommission beendet flexible Handhabung bei EORI-Nummern
3. Zollrecht: Summarische Eingangs- und Ausgangsanmeldungen bei Import und Export
Info-Veranstaltung der Handelskammer Hamburg
4. Verbrauchsteuer: Fortgeltung bzw. Neuerteilung verbrauchsteuerrechtlicher Erlaubnisse und Zulassungen im Bereich Genussmittel
5. Verbrauchsteuer: Manchmal nur eine Verbrauchsteuernummer
6. Umsatzsteuer: Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke
7. Neue Rahmenvereinbarung mit International Business Center Hamburg
8. LKW-Fahrverbot in der Ferienzeit / Ferienreiseverordnung 2010
9. ISSA: Neue Internetseite geschaltet – bitte eigenen Eintrag prüfen
10. ISSA: Überarbeitung des ISSA Kataloges durch Verband
11. ISSA Convention 20.- 21. November 2010 in Dubai: Internetseite geschaltet
12. Förderprogramme der EU in EU- und Drittstaaten
13. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011
14. Buchempfehlung: Außenwirtschaftsrecht vom Bundesanzeiger Verlag
15. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
16. Neue Verbandsmitglieder
17. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Juli 2010
18. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

Rundschreiben

1. Zollrecht: Antrag auf Sammelanmeldung ab sofort möglich

Nr. 6/2010
18.06.2010

2. Zollrecht: Summarische Eingangs- und Ausgangsanmeldungen – Info-Veranstaltung der Handelskammer Hamburg – Nachbericht
3. Zollrecht: Übersicht zu Öffnungszeiten und Schalterstunden von Hauptzollämtern und Zollämtern im Bereich Bundesfinanzdirektion Nord
4. Verbrauchsteuer/EMCS: Streckengeschäft und Zugelassener Ausfühler
5. Verbrauchsteuer: Entwurf Fünftes Gesetz zur Änderung von Verbrauchsteuergesetzen – Verbandsstellungnahme möglich
6. Umsatzsteuer: Zusammenfassende Meldung ab 1. Juli 2010 monatlich
7. Förderprogramm „De-minimis“: Änderungen für 2010
8. Neue Rahmenvereinbarung mit JR CAPE Deutschland Ltd., Hamburg
9. ISSA Register 2011: Anmeldung zur Eintragung von Mitgliedsfirmen
10. ISSA Register 2011: Eintragung von Firmenlogo und –link

Rundschreiben
Nr. 7/2010
20.07.2010

1. Termin nächste Mitgliederversammlung: 3. Mai 2011
2. ISSA Register Eintragungen 2011 - Erinnerung
3. Neue Verbandsinternetseite ab Ende Juli 2010 geschaltet
4. Zollrecht: Zollrechtliches Ausfuhrverfahren – Belieferung mit Schiffsbedarf – Antwortschreiben des BMF
5. Zollrecht: 22. Europäischer Zollrechtstag vom EFA in Düsseldorf
6. Zollrecht: eLearning Kurs zum AEO überarbeitet
7. Zollrecht: BMF ändert Dienstvorschrift „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter-AEO“
8. Neue Gesetze
9. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle
10. Freizone Hamburg: Gesetzentwurf zur Auflösung 2013
11. Verbrauchsteuer: Erstattung von Verbrauchsteuern bei im freien Verkehr befindlichen Waren – Antwortschreiben des BMF
12. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland
13. Hamburg: Umzug Hauptzollamt Hamburg-Hafen
14. Kiel: Geänderte Öffnungszeiten beim Zollamt Wik ab 1. Juli 2010
15. Belarus-Staaten: Neue Zollunion gegründet
16. Italien: Schiffsausrüsterverzeichnis 2010/2011 erschienen
17. See-Berufsgenossenschaft: Aktuelle Listen - Stand Juni 2010
18. Neues Verbandsmitglied: DB Schenker Deutschland AG, Norderstedt

Rundschreiben
Nr. 8/2010
19.08.2010

1. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011 weltweit versandt
2. Neue Rahmenvereinbarung mit Rainer Zopp – Organisationsberatung
3. Zollrecht: BMF-Merkblatt zur monatlichen Sammelausfuhranmeldung
4. Zollrecht: Bundesfinanzdirektion Nord nimmt Angebot des Verbandes für Unterstützung bei Neubewertung erteilter Bewilligungen an
5. Zollrecht: Monatliche Sammelausfuhranmeldung – Verbandsstellungnahme
6. Zollrecht: EU-Leitlinien für Export und Ausfuhr geändert
7. Zollrecht: Ausfuhrförmlichkeiten für steuerfreie Bevorrattung von Schiffen
8. Hauptzollamt Itzehoe: Aktuelles Öffnungszeitenverzeichnis
9. Verbrauchsteuer: EMCS/Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung aus Luxemburg
10. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78
11. Lateinamerika Verein e.V.: 60. Lateinamerika-Tag am 6/7. Oktober 2010 in Hannover
12. Fachausstellungen//Messe: Husum WindEngy
13. ISSA Katalog: Nochmaliger Hinweis über neue Verfahrensregelung
14. Betriebsvergleich der Schiffsausrüsterfirmen für 2008 und 2009

15. Neues Verbandsmitglied: BLG Cargo Logistics GmbH & Co. KG
16. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

Rundschreiben
Nr. 9/2010
22.09.2010

1. Zollrecht: Handhabung der 5-Tagefrist bei Schiffsbelieferungen
2. IRAN: Neue Sanktionen
3. EU-Kommission: „Schwarze Liste“ von unzuverlässigen Schifffahrtsunternehmen geplant
4. Buchempfehlung: Incoterms 2010
Kommentierung für die Praxis inklusive offiziellem Regelwerk
5. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern
gemäß EU-Richtlinie 98/78 für Spanien und Ungarn
6. SMM 2010: Nachbericht
7. Fachausstellungen/Messen
8. Hauptzollamt Hamburg-Hafen: Neue E-Mail-Adressen
9. Neue Verbandsmitglieder: Pascal Beratungsgesellschaft für Datenverarbeitung mbH
und Alphastone GmbH & Co. KG
10. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Oktober 2010

Rundschreiben
Nr. 10/2010
28.10.2010

1. Zoll und Verbrauchsteuer: Anfragen des Verbandes an das BMF
2. Umfrage: Besteht Interesse an einer gemeinsamen Info-Veranstaltung mit dem
Verband Deutscher Reeder zum Thema „Gefahrgutrecht“?
3. 7. Nationale Maritime Konferenz am 27./28. Mai 2011 in Wilhelmshaven
4. Hamburg: Olaf Ohlsen wird neuer Maritimer Koordinator in Hamburg
5. Sicherheit der Lieferkette: EU-Kommission zieht Vorschlag einer EU-Verordnung zurück
6. IRAN: Iranische Reeder klagen gegen die EU; neue Liste der Personen und Einrichtungen;
EU VO Nr. 961/2010
7. Außenhandelsstatistik: „Warenverzeichnis“ 2011: Vormerkung möglich
8. Neue Internetseite des Verbandes: Bitte eigenen Eintrag prüfen und gegebenenfalls
weitere Suchbegriffe angeben
9. Europäische AG / Societas Europaea (SE)

Rundschreiben
Nr. 11/2010
18.11.2010

1. Zollrecht: Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 430/2010 zum 1. Januar 2011–aktuelle Info:
2. Zollrecht: EU plant Wegfall der Meldebefreiung für Kleinsendungen
3. Verbrauchsteuer: EMCS für Schiffsbelieferungen – aktuelle Infos
4. Veterinär: Eröffnung des Kontrollzentrums Altenwerder, Hamburg
5. Veterinär: Novellierung der EU-Richtlinie 97/78/EG – Sachstand
6. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß
EU-Richtlinie 97/78 für Lettland
7. Kongress: „Maritime Wirtschaft – eine nationale Chance“ - Nachbericht
8. IRAN: Neues Merkblatt vom BAFA
9. Außenhandelsstatistik: Warenverzeichnis Ausgabe 2011
10. Neue Rahmenvereinbarung mit VETIS-Vessel Traffic Information GmbH
11. ISSA: Neue Kooperation mit Online-Plattform „One Maritime“ ab 1. Januar 2011
12. ShipServ: Unerlaubte Datenveröffentlichung gemeldet
13. Flüssigkeiten in Flugzeugen: Ab 2011 schrittweise wieder erlaubt?
14. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011 - Anzeigenwerbung
15. Betriebsvergleich 2010 abgeschlossen
16. Abbuchungen im Januar 2011–Änderungen bei der Bankverbindung
bzw. Rechnungsanschrift?
17. Sonstige Leistungen des Verbandes: Link und Logo auf den Verbandsseiten im Internet
18. Mitgliedsfirmen: Mitteilung von Änderungen der Kontaktdaten
19. Verschiedene Bücher / Register kostenlos abzugeben

Rundschreiben

1. Gefahrgut: Einladung zur gemeinsamen Info-Veranstaltung mit dem Verband Deutscher

Nr. 12/2010
16.12.2010

Reeder e.V. am 16. Februar 2011

2. Zollrecht: Neues Merkblatt zum § 27 ZollV „Lieferung von Schiffs- und Reisebedarf im Seeverkehr“
3. Zollrecht: „Ship Supplies“ umfasst in Deutschland auch Technik
4. Verbrauchsteuer: Einführung von EMCS für Schiffsbelieferungen ab 1. Januar 2011 – weitere Infos
5. Import und Export: Pflicht für Summarische Anmeldungen ab 1. Januar 2011
6. EU-Kommission: EU-Aktionsplan nach den vereitelten Sprengstoffanschlägen mit Paketen der Luftfracht
7. EU-Richtlinie 2010/68/EU zur Änderung der EU Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung
8. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland, Frankreich, Schweden
9. Außenwirtschaftsrecht: Embargos
10. Lieferzettel für Schiffsbedarf – Vordruck HH 0114
11. ISSA: Herr Rapp folgt auf Herrn Engels als Repräsentant des Verbandes bei ISSA
12. ISSA Convention 2010 in Dubai/Vereinigte Arabische Emirate - Nachbericht
13. ISSA Convention 2011: Schiffsreise von Kopenhagen nach Oslo
14. ISSA Katalog: Nochmaliger Hinweis über neue Verfahrensregelung
15. ISSA Katalogverkauf: Betriebsferien Lebenshilfewerk Pinneberg vom 23.12.2010 bis 02.01.2011
16. OCEAN: Übersicht Zollämter in der EU
17. Neue Rahmenvereinbarung mit PASCAL Beratungsgesellschaft für Datenverarbeitung mbH
18. Rahmenvereinbarungen: Erneute Verlängerung mit Hotel Holiday Inn Hamburg und Hotelkette Hilton
19. Rahmenvereinbarungen des Verbandes: Aufstellung
20. Fachausstellung
21. Neues Werbefaltblatt des Verbandes
22. Persönliches bzw. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
23. Neue Verbandsmitglieder: VETIS GmbH und VTE-Filter GmbH
24. Rundschreiben-Inhaltsverzeichnis des Jahres 2010 liegt bei

X. Statistischer Anhang

Tabelle 1 - *Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen*

(jeweils Jahresende, einschließlich Bordpersonal mit dt. Sozialversicherung auf ausl. Schiffen)

Fahrtbereich	2010		2009		2008	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Kauffahrtei	5 896	1 080	5 442	1 026	5 317	825
Hochseefischerei	241	101	201	80	169	87
	6 137	1 181	5 643	1 106	5 486	912
Insgesamt	7 318		6 749		6 398	

Quelle: Kappschaft-Bahn-See, Bochum

Tabelle 2 - *Größe und Einsatzbereich der deutschen Reedertonnage*

(jeweils Jahresende)

Jahr	Anzahl der Schiffe	Handelsflotte		Einsatzbereich (in v.H.)			
		Größe (Mio. BRZ)	davon ausgeflaggt (v.H.)	Linienfahrt	Trampfahrt	Tankfahrt	Kühlfahrt
2003	1532	32,377	82,9	11,0	76,8	11,0	1,2
2004	1801	39,045	81,8	10,4	74,7	13,9	1,0
2005	2017	48,570	77,9	7,8	73,8	17,9	0,5
2006	2262	57,224	81,1	7,1	74,1	17,9	0,9
2007	3220	65,899	80,8	5,6	75,7	18,0	0,7
2008	3371	71,003	77,8	2,2	84,1	11,9	1,8
2009	3550	76,316	80,1	2,1	84,4	11,8	1,7
2010	3716	83,649	81,5	2,4	84,5	11,7	1,4

Quelle: Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

Tabelle 3 - *Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt*

(Mio. EUR)

Brutto-Einnahmen	2010	2009	2008	2007
Linienverkehr	10 176 (49%)	8 180 (46%)	9 944 (43%)	8 071 (42%)
Trampverkehr	10 547 (50%)	9 295 (53%)	12 715 (56%)	10 836 (57%)
Passagen*	180* (1%)	191* (1%)	259* (1%)	194* (1%)
Insgesamt	20 903	17 666	22 918	19 101

*Nur Passagen im Linien- und Trampverkehr von Gebietsfremden

Quelle: Deutsche Bundesbank, Frankfurt

Tabelle 4 - Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen
(Versand und Empfang: 1000 t)

Häfen	2010	2009	2008	2007	2006
Antwerpen ¹⁾	178 168	157 806	189 389	182 896	167 372
Rotterdam ¹⁾	429 926	386 957	421 136	409 086	381 753
Singapur ¹⁾	505 342	472 300	515 415	483 616	448 503
Hamburg ¹⁾	121 221	110 603	140 562	140 235	135 259
Bremische Häfen ¹⁾	68 862	63 106	74 524	69 095	64 556
Brake	5 142	4 720	5 745	5 402	5 486
Bützfleth	5 217	4 673	5 573	5 558	4 812
Cuxhaven	2 158	1 766	1 956	1 928	1 867
Emden	4 216	3 543	4 517	4 221	3 867
Nordenham	3 252	3 326	3 605	3 930	3 785
Wilhelmshaven	24 728	34 196	40 556	42 643	43 106
Brunsbüttel	7 462	7 342	11 648	9 657 012	6 235
Büsum	109	82	95	85	112
Flensburg	492	488	581	469	496
Helgoland	20	27	32	33	16
Kappeln	15	6	20	15	30
Kiel	3 824	3 157	3 153	2 980	2 216
Lübeck	17 854	17 488	21 334	22 175	15 566
Puttgarden/Fehmarn	3 989	3 478	4 073	4 318	3 810
Rendsburg	244	253	256	249	302
Rostock	19 487	17 384	21 278	19 585	19 058
Sassnitz	2 672	2 212	2 711	2 595	2 663
Stralsund	808	658	810	862	854
Wismar	3 457	3 084	3 267	3 817	3 848
Nord- und Ostseehäfen	206 011 ³⁾	260 908	317 847	312 139	224 484
Massengut /	88 880 ³⁾	117 822	138 151	135 264	133 117
Sack-/Stückgut	118 761 ³⁾	145 041	182 485	179 787	169 672

¹⁾ brutto (inkl. Container-Eigengewichte) ³⁾ I.-III. Quartal 2010)

Quellen: Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden; Statistisches Landesamt Bremen, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Port of Antwerp; Port of Rotterdam; Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)

Tabelle 5 - Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen
(Anzahl der angekommenen Schiffe, einschl. Zwischenverkehr)

Häfen	2010	2009	2008	2007	2006
Hamburg	9 843	10 131	11 899	12 217	12 373
Bremische Häfen	7 136	7 485	-	10 018	9 946
Brake	919	867	897	866	888
Bützfleth	959	798	807	884	841
Cuxhaven	812	1 249	2 445	2 723	2 618
Emden	3 013	2 809	3 357	3 078	2 847
Nordenham	481	513	597	752	745
Wilhelmshaven	1 081	1 859	1 364	1 294	1 248
Brunsbüttel	926	832	1 357	1 153	1 014
Büsum	1 270	1 638	1 349	1 310	1 373
Flensburg	236	188	233	-	187
Helgoland	879	980	1 262	1 049	1 146
Kappeln	12	5	23	11	25
Kiel	1 571	1 557	1 660	1 691	1 666
Lübeck	5 277	5 574	6 146	6 241	6 221
Puttgarden/Fehmarn	17 289	17 282	17 232	17 71	17 763
Rendsburg	112	135	127	117	153
Rostock	7 591	8 005	9 448	8 761	8 744
Sassnitz	1 879	1 859	2 047	2 031	2 055
Stralsund	289	250	367	410	429
Wismar	1 254	1 101	1 258	1 577	1 608

Quellen: Statistisches Landesamt Bremen, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein