

**Verband
Deutscher Schiffsausrüster e.V.**



**JAHRESBERICHT
2011**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2011	3
I. Allgemeines	4
II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel	8
III. Gewerbebefragen	10
Zollrecht/Ausfuhr	10
NCTS-Versandverfahren	14
Verbrauchssteuer/EMCS	14
Umsatzsteuer	15
Veterinärrecht	15
Sicherheitsinitiativen.....	16
Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht.....	17
EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie.....	18
Nationale Maritime Konferenz	18
Beipack-Lieferungen.....	19
Sog. Bäderreglung.....	20
Lang-LKW	20
Deutsches Schiffsausrüster-Register.....	20
ISSA Technik Katalog	21
Hamburger Freizone.....	21
IV. Verbandstätigkeit bei EU-Kommission, Bundesministerien, Landesministerien und Behörden	21
V. Zusammenarbeit mit Organisationen und Verbänden	22
International Shipsuppliers & Services Association (ISSA).....	22
Organization of EU Shipsuppliers (OCEAN)	22
Seatrade Europe.....	23
Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll (EFA).....	23
Weitere Verbände und Organisationen.....	23
VI. Verbandsberatung	23
Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/ EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie.....	23
Arbeits- und Sozialrecht	23
Veterinär-/Erstattungs-/Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrsrecht.....	23
Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise	23
Infoveranstaltungen	23
Merkblätter/Broschüren	24
Rahmenvereinbarungen	24
Geschäftsstelle.....	24
VII. Verbandsorgane und Finanzen	24
Mitgliederversammlung	24
Rechnungsprüfer:	27
Vorstand	27
Geschäftsführung	28
Finanzen	28
VIII. Verschiedenes	28
Mitgliederzahl/-struktur	28
IX. Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben des Jahres 2011	29
X. Statistischer Anhang	34
Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen 2009-2011	34
Die deutsche Reedertonnage 2004-2011	34
Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt 2008-2011	34
Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen 2007-2011	35
Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen 2007-2011	36

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 2011

Der Vorstand unterbreitet gemeinsam mit der Geschäftsführung den nachstehenden Jahresbericht des Verbandes für das Jahr 2011.

Der Bericht informiert über die wichtigsten Ereignisse in den Sektoren „Schiffsausrüstung“ und „Tax-free-Handel“ in Deutschland und fasst die vielfältigen Verbandsaktivitäten des Jahres 2011 zusammen. Vorstand und Geschäftsführung hatten auch 2011 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 2011 u. a. mit den Themen „Änderung des Zollkodex“, „Versandverfahrens für Verbrauchsteuerwaren, EMCS“, „Export“ und „Ausfuhr“, verschiedene Themen im „Veterinär“- und „Erstattungsrecht“, „Flussschifffahrt“, „Gefahrgutvorschriften“, „ISSA Technik Katalog“, „Umsatzsteuer“, „Exportkontrollrecht“ und „Dual-Use-Verordnung“, Luftfrachtsicherheit, nationale Umsetzung des ISPS-Codes und andere Sicherheitsinitiativen.

Zum neununddreißigsten Male hat unser Verband im Jahre 2011 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, 25. April 2012

(Frank Engelland)
Vorsitzender

Bericht zur 66. Ordentlichen Mitgliederversammlung 2012 über das 65. Geschäftsjahr vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011

I. Allgemeines:

Deutschland hat ein erfolgreiches Jahr 2011 hinter sich, aber wegen der europäischen Schuldenkrise ein schwieriges Jahr vor sich. Seine Volkswirtschaft sei in 2011 laut Statistischem Bundesamt in „sehr robuster Verfassung“ gewesen. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sei um 3% angestiegen – 2010 hatte man noch einen Anstieg um 3,7% verzeichnet. Dies wurde von vielen Ökonomen so nicht vorhergesagt. Die maßgeblichen Wachstumsimpulse seien vor allem aus dem Inland gekommen. Die privaten Konsumausgaben hätten sich dabei als große Stütze erwiesen und seien mit 1,5% so stark angestiegen, wie zuletzt vor fünf Jahren. Die zweite Säule sei der kräftige Zuwachs von Investitionen gewesen. Noch dazu käme der sog. „Außenbeitrag“, also die Differenz zwischen Exporten und Importen, der 0,8 Punkte zur Wachstumsrate beisteuerte.

Die **deutschen Ausfuhren** seien im Jahr 2011 um 11,4% und die Einfuhren um 13,2% höher als im Jahr 2010 gewesen. Nach Berechnungen des Ifo-Institutes sei Deutschland im vergangenen Jahr beim Export nur auf Platz drei gekommen, hinter China und den USA. Schuld daran sei vor allem die Schuldenkrise. Die Ausfuhren in die Euroländer seien zum Jahresende 2011 im Vergleich zum dritten Quartal gesunken. Andererseits würde sich die Export-/Außenhandelsbranche, laut Auskunft des Bundesverbandes des Groß- und Außenhandels (BGA), zunehmend unabhängig von Europa machen.

Im Jahr 2011 seien von Deutschland Waren im Wert von 1 060,1 Milliarden Euro ausgeführt und Waren im Wert von 902,0 Milliarden Euro eingeführt worden. Die Außenhandelsbilanz habe im Jahr 2011 mit einem Überschuss von 158,1 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2010 habe der Saldo in der Außenhandelsbilanz 154,9 Milliarden Euro betragen. Zusammen mit den Salden für Dienstleistungen (– 7,8 Milliarden Euro), Erwerbs- und Vermögenseinkommen (+ 40,9 Milliarden Euro), laufende Übertragungen (– 35,6 Milliarden Euro) sowie Ergänzungen zum Außenhandel (– 19,7 Milliarden Euro) habe – nach vorläufigen Berechnungen der Deutschen Bundesbank – die Leistungsbilanz im Jahr 2011 mit einem Überschuss von 135,9 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2010 hätte die deutsche Leistungsbilanz einen Aktivsaldo von 141,5 Milliarden Euro ausgewiesen. In die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) seien im Jahr 2011 Waren im Wert von 627,3 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 572,6 Milliarden Euro von dort importiert worden. Gegenüber dem Jahr 2010 seien die Ausfuhren in die EU-Länder um 9,9% und die Einfuhren aus diesen Ländern um 13,8% gestiegen. In die Länder der Eurozone seien im Jahr 2011 Waren im Wert von 420,9 Milliarden Euro (+ 8,6%) geliefert und Waren im Wert von 401,5 Milliarden Euro (+ 12,9%) aus diesen Ländern bezogen worden. In die EU-Länder, die nicht der Eurozone angehören, seien im Jahr 2011 Waren im Wert von 206,4 Milliarden Euro (+ 12,6%) ausgeführt und Waren im Wert von 171,1 Milliarden Euro (+ 16,1%) von dort eingeführt worden.

In die Länder außerhalb der Europäischen Union (Drittländer) seien im Jahr 2011 Waren im Wert von 432,8 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 329,4 Milliarden Euro aus diesen Ländern importiert worden. Gegenüber dem Jahr 2010 hätten die Exporte in die Drittländer um 13,6% und die Importe von dort um 12,0% zugenommen.

Der **Güterverkehr in Deutschland** sei im Jahr 2011 deutlich gewachsen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sei das Transportaufkommen im Jahr 2011 voraussichtlich um 6,5% gegenüber dem Vorjahr auf 4,3 Milliarden Tonnen gestiegen. Dies sei die höchste Steigerung gegenüber einem Vorjahr seit dem Jahr 1994 (damals + 7,5% gegenüber 1993). Zum Wachstum hätten der Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Seeschifffahrt und der Luftverkehr beigetragen; dagegen hätten die Binnenschifffahrt und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen Verluste verbucht. Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hätte mit 77,5% der Beförderungsmenge der **Straßengüterverkehr**. Auf der Straße wären - nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - im vergangenen Jahr knapp 3,4 Milliarden Tonnen und damit 7,7% mehr befördert worden als im Jahr 2010. Das sei die höchste Wachstumsrate aller Verkehrsbereiche. Der Güterverkehr der **Eisenbahn** sei ebenfalls angestiegen: Das Verkehrsaufkommen habe mit 374 Millionen Tonnen um 5,1 % über dem Wert des Jahres 2010 gelegen und habe damit den höchsten Wert seit 1993 erreicht. Auch die Frachtbeförderung der **Luftfahrt** habe zugenommen (+ 4,8%). Mit deutlich mehr als 4 Millionen Tonnen seien im Jahr 2011 so viele Güter in Flugzeugen befördert wie noch nie. Rückläufig habe sich im Jahr 2011 der Güterverkehr in der **Binnenschifffahrt** entwickelt: Die Beförderungsmenge habe um 4,3% auf 220 Millionen Tonnen abgenommen. Die Binnenschifffahrt behinderten 2011 verschiedene Einflüsse: Zu erwähnen seien vor allem die Havarie eines Tankers im Januar 2011 an der Loreley sowie mehrfache extreme Niedrigwasserperioden. Der Güterverkehr der **Seeschifffahrt** habe sich dagegen positiv entwickelt: Mit 291 Millionen Tonnen seien hier 6,8% mehr Güter befördert worden als im Jahr 2010. Beim **Transport von Rohöl in Rohrleitungen** sei die Beförderungsmenge um 2,5% auf knapp 87 Millionen zurück gegangen. Diese Abnahme sei unter anderem auf Wartungsarbeiten in Raffinerien zurückzuführen.

Der deutsche **Luftfrachtmarkt** (einschließlich Luftpost) habe 2011 erneut Zuwächse verzeichnet: Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, wären auf deutschen Flughäfen die Luftfrachtmengen insgesamt um 8,0% angestiegen, bei den Ausladungen hätten sie um + 1,8% zugelegt. 2011 wären damit 2,3 Millionen Tonnen Luftfracht eingeladen und 2,1 Millionen Tonnen ausgeladen worden. Der Gesamtumschlag (4,4 Millionen Tonnen) habe sich um 5,0% erhöht. Die Lieferungen ins Ausland hätten sich auf 2,2 Millionen Tonnen (+ 7,9%) belaufen. Innerhalb Europas sei die Tonnage für Lieferungen in EU-Staaten um 6,3% gestiegen. Der Zuwachs für Lieferungen in europäische Nicht-EU-Staaten habe sogar + 13,7% betragen. Dieses Ergebnis sei vor allem auf Lieferungen in die Türkei (+ 17,2%) und in den europäischen Teil Russlands (+ 13,8%) zurückzuführen. Die Lieferungen an den bedeutendsten Handelspartner für Luftfracht, die USA, hätten um 8,1% zugenommen. Für den gesamten Kontinent Amerika hätten sie sich 2011 sogar um 9,9 % erhöht. Dies sei auf den Verkehr mit Mexiko (+ 49,4%), Brasilien (+ 17,6%) und Kolumbien (+ 358,0%) zurückzuführen. Die aus dem Ausland empfangenen Luftfrachtmengen hätten sich 2011 auf insgesamt 2,0 Millionen Tonnen belaufen. Mit + 1,4% hätten sie weniger stark zugelegt als die Lieferungen ins Ausland. Gebremst sei das Wachstum bei den Ausladungen aus dem Ausland vor allem durch Mengenrückgänge bei der Luftfracht aus asiatischen Staaten insgesamt (- 1,0%) und hier insbesondere bei den aufkommenstärksten Ländern worden. Die Luftfrachtmengen aus China wären um 8,2% und aus den Vereinigten Arabischen Emiraten um 9,6% gesunken. Ihre Luftfrachtmengen würden zusammen nahezu die Hälfte des gesamten asiatischen Aufkommens ausmachen. Ein größerer Rückgang für Asien insgesamt habe dadurch abgefedert werden können, dass der asiatische Teil von Russland (+ 249,0%), Bahrain (+ 139,7%) und Aserbaidschan (+ 367,6%) im Vorjahresvergleich dreistellige Zuwachsraten erzielten. Der Jahresverlauf 2011 zeige im Vorjahresvergleich auf Quartalsbasis eine abnehmende Tendenz:

Der Luftfrachtumschlag habe im ersten Quartal 2011 ein zweistelliges Plus von 12,9% erzielt, im zweiten 9,9% und im dritten 1,2%. Im vierten Quartal seien die Umschlagsmengen hingegen um 2,4% gesunken.

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.

Laut Information des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. fehlen **deutschen Werften** Aufträge und das Vertrauen der Banken. Wegen im Weltschiffbau weiter vorhandener Überkapazitäten und Subventionen, werde der Wettbewerb in allen Marktsegmenten härter. Gestiegene Rohstoff- und Stahlpreise stünden niedrigen Neubaupreisen gegenüber. Gleichzeitig würden die Kreditvergaben von Banken aufgrund höherer Eigenkapitalforderungen zunehmend schwieriger. Die weltweite Neubauproduktion befände sich auf Rekordniveau. Dies gelte besonders für China, das mit 14,9 Millionen CGT (compensated gross tons) in den ersten drei Quartalen 2011 und einem Weltmarktanteil von 38% die internationale Spitzenposition vor Korea (32%) einnehme. Noch nie seine so viele Schiffe gebaut worden, wie 2011. 93% der Produktion erfolge in Asien. Deutschland belege zwar den achten Platz bei den Ablieferungen, komme jedoch nur auf einen Weltmarktanteil von einem Prozent. Im vergangenen Jahr habe man 19 Bestellungen gezählt. Insgesamt hätten deutsche Auftraggeber 449 Schiffe mit 9,1 Millionen CGT weltweit bestellt, davon jedoch nur zehn Einheiten mit 104.000 CGT in Deutschland (= 1%), 47% in China und 40% in Korea. 2011 seien die beiden vorerst letzten Containerfrachter ausgeliefert worden. Die Neubestellungen vielen zu 73% des kontrahierenden CDT-Volumens auf Fähr- und Passagierschiffe sowie Yachten. Frachtschiffe kämen zusammen auf nur 10% und die nicht Fracht tragenden Einheiten wie drei Offshore-Installations- und Transportschiffe auf 17%. Um einen weiteren Verlust maritimer Substanz in Deutschland zu vermeiden, sei es dringend notwendig, die deutsche Schiffsbauindustrie zu unterstützen und ihren Rahmenbedingungen der Konkurrenz anzugleichen.

Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord hätten 2011 33.400 Schiffe den **Nord-Ostsee-Kanal** (2010: 31.933) durchfahren und die Ladungsmenge habe 98.036,571 Tonnen erreicht (2010: 83.848,769).

Nach Angaben der Suez Canal Authority (SCA) hätten 2011 17.799 Schiffe den **Suezkanal** passiert (2010 seien es 17.993 gewesen)

Laut Statistischem Bundesamt sei die **Güterbeförderung der Binnenschifffahrt 2011** um 3,3% gegenüber dem Vorjahr gesunken. Es seien 2011 insgesamt 222,0 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert worden. Im Jahr davor seien es 229,6 Millionen Tonnen gewesen. Wesentliche Ursachen für den Rückgang wären die vierwöchige Sperrung des Rheins in Folge einer Schiffshavarie Anfang des Jahres sowie die Niedrigwasserstände des Rheins und anderer Flüsse im Frühjahr und im Herbst 2011 gewesen.

Besonders starke Rückläufe gäbe es in der Binnenschifffahrt 2011 beim Durchgangsverkehr (- 16,6%). Abgenommen hätte auch der Versand in ausländische Häfen (- 7,4%) und der Empfang von Gütern aus dem Ausland (- 1,8%). Einen leichten Zuwachs gäbe es hingegen beim innerdeutschen Verkehr: Die zwischen deutschen Häfen beförderte Gütermenge habe sich um 3,2% erhöht. Der Containerverkehr sei 2011 mit 2,2 Millionen TEU (Twenty-foot

Equivalent Unit) transportierten Gütern gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant (+ 0,1%) geblieben.

Nach Informationen der **Duisburg Hafen** AG konnte der Gesamtgüterumschlag des Duisburger Hafens mit 125,6 Millionen Tonnen um 10% wachsen.

Der Hafenumschlag in **Köln** sei 2011 mit 12,4 Millionen Tonnen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres geblieben.

Der größte Containerhafen Europas **Rotterdam** habe nach Branchenangaben auch 2011 seine Führungsposition halten können. Sein Güterumschlag sei 2011 um 0,8% auf 433 Millionen Tonnen und sein Containerumschlag um 6% auf 12 Millionen Standardcontainer gestiegen.

Vom belgischen **Antwerpen** wurde eine 2%ige Steigerung auf 8,6 Millionen TEU (2010: 8,4 Millionen TEU) gemeldet.

Der **Hamburger Hafen** habe 2011 seinen Güterumschlag nach offiziellen Angaben um 9,1% auf 132,3 Millionen Tonnen, den Containerumschlag um 14,2 % auf 9 Millionen TEU gesteigert und damit, hinter Rotterdam, Platz zwei in Europa erobert.

In den **Häfen Schleswig-Holsteins** sei der Umschlag um 2,3% auf 36,6 Millionen Tonnen angewachsen. In den Häfen seien 55.947 Schiffe abgefertigt worden, gegenüber 2010 ein Minus von 1,4%. Der Güterumschlag in den Seehäfen **Kiel** sei um 12,5% auf 4,3 Millionen Tonnen, **Puttgarden** um 7,3% auf 4,3 Millionen Tonnen und **Brunsbüttel** um 5,8% auf 7,9 Millionen Tonnen angestiegen. In **Lübeck** ging die umgeschlagene Menge um 1,1% auf 17,7 Millionen Tonnen zurück.

Der Güterumschlag in den **Häfen Mecklenburg-Vorpommerns** ging nach Branchenangaben 2011 zurück. Von Januar bis November betrug das Minus 5,1%. Ein Plus verzeichneten lediglich die Häfen **Sassnitz** (+12,6%) und **Stralsund** (+15,3%). Im Seehafen **Rostock** sei der Güterumschlag im vergangenen Jahr um 7,8%, in **Wismar** um 6,3% und in **Greifswald** um 18,7% gesunken.

Das abgefertigten Volumen der **Niedersächsischen Häfen** verteilte sich 2011 nach offiziellen Angaben wie folgt: **Brake** habe 2011 5,34 Millionen Tonnen umgeschlagen (=+3%), **Cuxhaven** 3,102 Millionen Tonnen (=+44%), **Stade** 5,217 Millionen Tonnen (=+/-0), Wilhelmshafen 22.984 Millionen Tonnen (= -11%), **Emden** 4,473 Millionen Tonnen (=+5%), **Nordenham** 4,145 Millionen Tonnen (=+27%), **Leer** 115.291 Tonnen (=+9%), **Oldenburg** 143.631 Tonnen (=+43%), **Papenburg** 542.065 Tonnen (=+ 1%).

Der Seegüterumschlag sei in **Bremens Häfen** insgesamt 2011 um 17,3% auf 80,6 Millionen Tonnen (=+21%) gestiegen. Der Containerumschlag habe sich in **Bremerhaven** auf 5,9 Millionen TEU erhöht. In **Bremen-Stadt** verzeichnete man einen leichten Rückgang um 2,3% auf 12,9 Millionen Tonnen.

Unter deutscher Flagge fuhren nach Angaben von Verband Deutscher Reeder e.V. 2011 insgesamt 530 Schiffe mit 15,5 Millionen BRZ, das waren 41 Einheiten weniger und 0,0 Millionen BRZ weniger als Ende 2010.

2011 habe der **Güterumschlag der Seeschifffahrt** gegenüber dem Vorjahr um 7,3% zugenommen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) seien 296 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen worden. Im Jahr 2010 seien es 276 Millionen Tonnen gewesen. Damit habe der Seeverkehr 2011 immer noch fast 8% unter dem bisherigen Höchstwert im Jahr 2008 gelegen. Damals – vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise – seien knapp 321 Millionen Tonnen umgeschlagen worden.

Das Wachstum des Seegüterumschlags im Jahr 2011 beruhe auf Zuwächsen in allen drei Verkehrsrelationen. Am stärksten sei der Versand ins Ausland (+ 9,2%) gewachsen. Der Empfang aus dem Ausland habe um 6,2%, der innerdeutsche Verkehr um 4,1% zugelegt.

Wesentlich positiver als der Gesamtumschlag habe sich der Containerverkehr entwickelt. Hier sei es – in TEU gemessen – gegenüber 2010 zu einer Zunahme um 16,5% auf jetzt 15,3 Millionen TEU gekommen. Der Containerumschlag deutscher Seehäfen habe damit nur noch 2,5% unter seinem bisherigen Höchstwert in 2008 (15,7 Millionen TEU) gelegen. Absolut am stärksten gewachsen sei in 2011 gegenüber dem Vorjahr der Containerverkehr mit China mit einem Plus von über 411.000 TEU. An zweiter Stelle folgten die Russische Föderation (+ 298.000 TEU), an dritter die Vereinigten Staaten von Amerika (+209.000 TEU).

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

Zeitraum	Linienfahrt (2006 = 100)		
	2011	2010	2009
1. Quartal	109,1	104,4	59,5
2. Quartal	102,9	119,7	54,1
3. Quartal	106,7	121,2	64,7
4. Quartal	108,1	109,8	77,9
Jahresmittel	106,7	113,8	64,1

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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

Schiffsausrüstung:

Bei einer verbandsinternen Umfrage zur Geschäftsentwicklung 2011 meldeten einige Firmen zwar weiterhin einen enormen Preisdruck – insbesondere in der Handelsschifffahrt – Margenverluste, zunehmenden Wettbewerb, härtere Verhandlungen mit den Reedern, aber auch eine deutliche Verbesserung mit teilweise zweistelligen Umsatzzuwächsen gegenüber dem Vorjahr. Die Wirtschafts- und Finanzkrise habe noch immer negative Auswirkungen auf den eigenen Geschäftsbetrieb gehabt. Finanzschwäche gerade kleinerer Schifffahrtsunternehmen, ein gegen Null tendierendes Neubaugeschäft in Deutschland und Europa, der Verfall der Frachtraten, Abbau der Alttonnage, weltweit gebremstes Wirtschaftswachstum, Einbußen in der Wirtschaftsdynamik durch Hilflosigkeit der Politik in der Eurokrise und der in der Supply Chain weitergegebene Ertragsdruck, wären schmerzlich und weithin spürbar gewesen. Dies habe zu mehr Kostenbewusstsein und Vorsicht geführt. Gemeldet wurden auch hohe Logistikkosten, gestiegene Personalkosten, marktbedingte Preiserhöhungen vieler Sortimente. Die Umsätze 2011 im Bereich „Schiffsausrüstung“ wurden mit „gestiegen um ca. 10%“, „gestiegen“, „gleichbleibend“ und „leicht rückläufig“ beschrieben. In diesem Bereich wurde auch Wachstum im Produktbereich „Catering“ in Handelsschifffahrt und Kreuzfahrt-

industrie gemeldet. Die Erträge und Umsatzrenditen wären hier überwiegend leicht gefallen. Teilweise sei Personal eingestellt, aber auch abgebaut worden. Im Verhältnis zu Lieferanten wurde die Termintreue kritisiert. Lieferterminverzögerungen würden sich weiter häufen. Die Belieferung habe sich in diesem Bereich weiter ins Ausland verlagert – mehr Containerbeladungen für Kreuzfahrtskunden Richtung Übersee. Besondere Auflagen außerhalb der EU, Containerversand, Luftfracht, Zoll und die Uneinigkeit der Länder verursachten Schwierigkeiten. Im Geschäft mit den Werften sei die Anzahl der Neubausausrüstungen generell gefallen. Aufgrund von Zahlungsausfällen durch Kunde/Reeder hätten Werften nach geeigneten Möglichkeiten zur Finanzierung gesucht und oft besondere Absprachen mit den Hausbanken getätigt. Krisen weltweit würden die Schifffahrtsrouten beeinträchtigen, Hoch- und Niedrigwasser die Flussschifffahrt. In der Seeschifffahrt habe der Trend zu mehr neuen Schiffen und besonderes zu Spezialschiffen zugenommen. Durch diese Verjüngung der Flotten gäbe es auch weniger Anlass von technischem Bedarf. Die Verschrottung der Alttonnage sei ein wachsendes Thema. Neue Internetplattformen würden ein höheres Auftragsvolumen bringen, aber auch mehr unqualifizierte Anfragen. Regional sei 2011 in Europa zwar eine Erholung, aber keine Stabilität zu verzeichnen gewesen. Zahlungsschwierigkeiten und teilweise erhebliche Zahlungsverzögerungen wurden von Kunden aus Afrika, Indien, Osteuropa, Russland, Südamerika, Korea, China und aus der Türkei gemeldet. Der Trend zur Ausweitung des Caterings der Passagierschifffahrt sei ungebrochen. Allerdings würden wegen der großen Volumina eher größerer Firmen davon profitieren. Es sei ein verstärktes Interesse an deutschen Häfen erkennbar. Es wurde gemeldet, dass die Beachtung der Rechtsvorschriften des Außenwirtschaftsrechts/Exportkontrollrechts/Dual-Use-Verordnung zwar mehr Ressourcen benötige, im eigenen Betrieb durch computerisierte Verfahren gut umgesetzt werden könne, aber die noch immer teilweise unterschiedliche Umsetzung in anderen EU-Mitgliedstaaten (wie z.B. Dänemark, Griechenland) Probleme nach sich ziehen würde. Eine weitere Internationalisierung werde erwartet. Die Aussichten für 2012 seien insgesamt „verhaltend positiv“.

Tax-free-Handel:

Auf eine Umfrage des Verbandes in diesem Bereich wurde berichtet, dass trotz Finanzkrise das Jahr 2011 eine positive Entwicklung genommen habe, die vorwiegend aus dem Bereich „Russland“ gekommen sei. Die Umsätze seien leicht gestiegen, auch weil wieder neue Kreuzfahrtschiffe in Dienst gestellt worden seien. Die globalen Strategien der Industrien hätten den Parallelmarkt nicht eindämmen können. Der Preiskampf sei bestehen geblieben und habe entsprechend auf den Preis gedrückt. Trotzdem seien die Gewinne ein wenig gestiegen. Bei den Produkten sei es zu Verlagerungen gekommen. Die höheren Preisklassen wären bevorzugt worden, sowie die niedrigen zu Lasten der mittleren Preiskategorie. Die Bereiche Cognac, Likör, Rum, Bitter und Brandy hätten alle zugelegt. Es sei generell zu keinen negativen Auswirkungen gekommen. Auch die Ausflugschifffahrt auf der Donau habe sich wieder erholt. Preiserhöhungen habe man gut umsetzen können oder durch ein anderes Produkt kompensiert. Der kometenhafte Aufstieg des Schweizer Franken habe Schwierigkeiten bereitet, da bestimmte Produkte in der Schweiz eingekauft werden. Es seien z.T. mit der Industrie Kompensationsvereinbarungen getroffen worden. Es würde ein immer stärker werdendes Britisches Pfund beobachtet, das eine der Haupteinkaufswährungen sei. Ein Trend ginge in Richtung Lieferantenstraffung, um es sich einfacher zu machen. Dies aber nur, wenn der Preis stimme – der Preis sei ausschlaggebend, die Serviceleistung in den meisten Fällen nicht mehr. Da die Wachstumsmärkte in Russland und Asien liegen, gebe es weiterhin eine Tendenz zu hochpreisigen Artikeln. Tabakwaren würden an Bedeutung im Duty Paid Geschäft durch Regulierungen und Kampagnen verlieren. Im klassischen Duty Free Bereich sei das nicht der Fall. Hier würden nur die non-smoking-policies an Bord der Kreuzfahrtschiffe eine Rolle spielen.

III. Gewerbebefragen

Zollrecht / Ausfuhr:

- Ausfuhranmeldepflicht bei Schiffsbedarfsbelieferungen

Das Bundesministerium der Finanzen hatte sich zu diesem Thema mit Erlass vom 23. Dezember 2010 geäußert. So wird darin u.a. nochmals festgeschrieben, dass die Pflicht zur elektronischen Ausfuhrerklärung ab dem 1. Januar 2011 für alle Schiffsbelieferungen, ab einem Warenwert in Höhe von 1.000,00 Euro, mit verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steuer- aussetzung und zur Bevorratung von Schiffen besteht, unabhängig davon, wohin das Schiff fährt. Außerdem besteht die Pflicht zur elektronischen Ausfuhrerklärungen für Umsatzsteuer befreite Lieferungen an Schiffe (wie bspw. Technik), auch wenn sich die Pflicht zum Nachweis der Steuerbefreiung aus § 4 Nr. 2 i.V.m. § 8 Absatz 3 UStG ergibt. Keiner elektronischen Ausfuhrerklärung bedarf es dagegen, wenn steuerfreie Energieerzeugnisse als Betriebsstoffe für Schiffe geliefert werden, da diese als Bestandteil des Beförderungsmittels zu betrachten seien.

- Befreiung von der förmlichen Zollanmeldung für Lieferungen mit geringem Wert

Die EU-Kommission plant, die Befreiung von der förmlichen Zollanmeldung für sog. Kleinsendungen, mit Einführung des Modernisierten Zollkodex 2013 zu streichen. Die europäischen Zollrechtsvorschriften enthalten bekanntlich bisher die Möglichkeit, dass Zollbehörden für Ein- bzw. Ausfuhren, unter bestimmten Voraussetzungen, bis zu einem festgelegten Wert eine mündliche Zollanmeldung akzeptieren können. In Deutschland liegt diese Wertgrenze bei 1.000 Euro. Die gleiche Wertgrenze besteht auch in Österreich.

- Bestimmungen bei der „Aus-/Einfuhr“ von Bargeld/Barmitteln

Das Hauptzollamt Itzehoe hatte den Verband und dieser seine Mitglieder über diese Thematik informiert. Dies sei nach Behördenangaben notwendig geworden, wegen vermehrter Hinweise von Zollstellen. Konkret soll es nach den Schilderungen üblich sein, dass Makler, Reedereivertreter, Agenten, Schiffsausrüster, Belieferer von und für Seeschiffe Bargeld für das Schiff bzw. den Kapitän im Auftrag der Reederei mit an Bord bringen. Anmeldungen solcher Geldbeträge seien im Bezirk Hauptzollamt Itzehoe wohl bisher noch nicht erfolgt. Bargeld oder gleichgestellte Zahlungsmittel im Wert von 10.000 Euro oder mehr, die in den oder aus dem Geltungsbereich des Zollverwaltungsgesetzes (ZVG) verbracht oder befördert werden, seien schriftlich zum Zeitpunkt der Ein- bzw. Ausreise nach Art, Zahl und Wert anzumelden sowie die Herkunft, die wirtschaftlich Berechtigten und den Verwendungszweck darzulegen. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 3 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1889/2005 in Verbindung mit § 12a Absatz 1 Satz 1 ZVG einen Betrag nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig anmeldet (§ 31b ZVG). Die Geldbuße könne bis zu einer Höhe von 1 Million Euro bzw. in Höhe von 10% der mitgebrachten Barmittel festgesetzt werden.

- Weitere Verschiebung des Modernisierten Zollkodex erwartet

OCEAN berichtete dem Verband, dass die EU-Kommission darüber informierte, dass wegen des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zum 1. März 2011 eventuell die Durchführungsverordnung zum Modernisierten Zollkodex aufgeteilt werden müsse. Die Arbeiten zur Fertigstellung dieser neuen Verordnung seien bereits weit vorangeschritten und diese Folgen des Vertrags von Lissabon wären nicht vorhergesehen worden. Darin würde u.a. neu geregelt, dass bei der Verabschiedung von neuen EU-Rechtsnormen zukünftig zwischen „delegated“ und „implementing“ acts unterschieden werden soll. Bei als „delegated“ geltenden Rechts-

normen soll keine Abstimmung in den Ausschüssen stattfinden; die EU-Kommission fertigt autonom den Gesetzesentwurf an und Rat und EU-Parlament haben je ein Veto. Allein die „implementing“ acts verblieben im Ausschuss-Abstimmungsverfahren mit den Mitgliedstaaten. Es würde nun damit gerechnet, dass die Durchführungsverordnung zum Modernisierten Zollkodex aufgeteilt werden müsse und auch der vorgesehene Einführungszeitpunkt 24. Juni 2013 um einen weiteren Einführungszeitpunkt in 2014 ergänzt werden müsse. Konkretere Angaben zu Aufteilung und Einführungszeitpunkt(en) würden folgen.

- **5-Tages-Frist**

Am 23. März 2011 fand auf Wunsch des Verbandes ein Gespräch mit dem Hauptzollamt Hamburg-Hafen zum Thema „5-Tages-Frist bei Schiffsbedarfsbelieferungen“ statt. Die Behördenleitung hatte mit dem Verband die Verfahrensregelungen besprochen. Es wurde deutlich, dass einige Fallgestaltungen zu unbefriedigenden Ergebnissen führen; so bei dem Fall, wenn ein Schiff, ohne zuvor dem Schiffsausrüster Bescheid zu geben, nach seiner Belieferung doch länger im Hafen liegen bleibt. Grundsätzlich entsteht dann für den Schiffsausrüster die Steuerschuldnerschaft. Allein im Bereich Tabaksteuer komme es nach Auskunft des Hauptzollamts Hamburg-Hafen zu einer Gesamtschuldnerschaft von Schiffsausrüster und Betreiber des Seeschiffes (regelmäßig die Reederei). Um den Verantwortlichen der Reedereien die unbedingte Beachtung der „5-Tages-Frist“ zu verdeutlichen, gestattet das Hauptzollamt Hamburg-Hafen den in seinem Zuständigkeitsbereich geschäftsansässigen Schiffsausrüstern, ihre verwendeten individuellen Lieferzettel für Schiffsbedarf um die 5-Tages-Frist zu ergänzen. Dazu sollte im unteren Teil der Vordrucke in den Ankreuzvarianten zu „Ich erkläre, dass ...“ der Begriff „unmittelbar“ mit dem Klammerzusatz „(innerhalb von 5 Tagen nach Bezug)“ ergänzt werden. Ergänzend dazu hat das Hauptzollamt Hamburg-Hafen bei der Bundesfinanzdirektion Nord beantragt, dass der amtliche Vordruck „Lieferzettel für Schiffsbedarf“ (HH 0114-E) entsprechend abgeändert wird.

Die Bundesfinanzdirektion Nord informierte, dass vom Vordruck HH 0114-E, „**Lieferzettel für Schiffsbedarf**“ eine neue Version vorliegt. Die Änderung umfasst einen Hinweis auf die sog. 5-Tages-Frist; der Begriff „unmittelbar“ wurde um den Zusatz „innerhalb von 5 Tagen nach Bezug“ ergänzt. Der alte Vordruck konnte noch bis Ende 2011 genutzt werden. Der Verband hatte zuvor, wegen ihm gemeldeter Probleme bezüglich Überschreitung der 5-Tages-Frist, das Gespräch mit der Zollverwaltung gesucht. Man kam darin überein, dass ein entsprechender optischer Hinweis auf die 5-Tages-Frist im amtlichen Vordruck HH 0114-E, „Lieferzettel für Schiffsbedarf“ dazu beitragen könnte, die Verfahrensbeteiligten, besser auf die Einhaltung der 5-Tages-Frist aufmerksam zu machen. Ein ähnlicher Hinweis auf die 18-Tages-Frist ist bereits im amtlichen Vordruck enthalten. Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Bundesfinanzdirektion Nord und Bundesministerium der Finanzen stimmten einer entsprechenden Abänderung des Vordrucks zu. Der Verband begrüßt diese Entscheidung sehr.

- **Vereinfachte Ausfuhrverfahren „Zugelassener Ausführer“**

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hatte das Vereinfachte Ausfuhrverfahren „Zugelassener Ausführer“ gemäß Verbandswunsch auf verbrauchsteuerpflichtige Waren unter Steueraussetzung erweitert. Mit Rundschreiben Nr. 11/2011, Ziff. 3 hatte der Verband darüber informiert, dass die deutsche Umsetzung des Artikels 285a Zollkodex-DVO vom BMF bislang leider nicht die verbrauchsteuerpflichtige Waren unter Steueraussetzung mit umfasste und dass sich der Verband diesbezüglich an das BMF gewandt hatte. Der entsprechende Anwendungsausschluss wurde nun vom BMF zurückgenommen, so dass Berechtigte ab sofort auch für diese Waren die Möglichkeit der Anschreibung und monatlichen Sammelanmeldung besteht. Der Verband begrüßte diese neue Möglichkeit. Für berechnigte Schiffsausrüster kann dies eine wesentliche Vereinfachung bedeuten und wird, nach Ver-

bandsangaben, bereits heute genutzt. Außerdem hatte der Verband bemängelt, dass die deutsche Umsetzung des Art. 285a Abs. 1a ZK-DVO bei den Fallgruppen für technische Schiffsbelieferungen ein AEO-S oder AEO-F-Zertifikat vorschreibt. Das BMF erklärte, dass es diese Regelung beibehalten wolle, weil es für diese Warengruppen eine geeignete Überwachungsmöglichkeit bedeuten würde. Das Verfahren wird im Merkblatt zur Umsetzung des Artikels 285a Abs. 1a ZK-DVO im Verfahren des „zugelassenen Ausführers“ beschrieben.

- **Verbandsanfragen an das BMF**

Der Verband hatte in einigen Schreiben das Bundesministerium der Finanzen (BMF) um Auskünfte und Beantwortung verschiedener Fragen bezüglich besonderer Problemstellungen von Schiffsausrüster gebeten:

1. Belieferung von Flussschiffen in Österreich mit Nichtgemeinschaftswaren als steuerfreier Schiffsbedarf
2. Pflicht zur Ausfuhranmeldung eines technischen Zulieferers an einen Schiffsausrüster oder Schiffsagenten?
3. Zukunft der Internetausfuhranmeldung IAA/IAA+
4. Ausfuhrerklärung bei Schiffsbedarfsbelieferungen an Flussschiffe?

- **EORI-Nummer**

Die EORI-Nummer (Economic Operator Registration- and Identification Number) wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 312/2009 zum 1. Juli 2009 eingeführt. Während seine Nutzung in Österreich, nach aktuellen Meldungen, bereits seit 1. März 2011 verpflichtend eingeführt worden sei, ist dies in Deutschland noch nicht geschehen. Das Bundesministerium der Finanzen hatte mitgeteilt, dass mit der Einführung des ATLAS-Release 8.4/Ausfuhr Release AES 2.1, am 5. November 2011, die EORI-Nummer die deutsche Zollnummer ersetzen werde. Deutschland hatte für die Einführung der EORI-Nummer seine bisherige siebenstellige Zollnummer zur EORI-Nummer gemacht. Wegen der entsprechenden Möglichkeit, seien aber andere EU-Mitgliedstaaten hierbei anders vorgegangen. So seien in manchen Mitgliedstaaten die Umsatzsteuer-ID-Nummer gleichzeitig zur EORI-Nummer erklärt. Dies sei geschehen in Belgien, Italien, Slowakei, Tschechien und Zypern. Angaben zu anderen Mitgliedstaaten liegen derzeit noch nicht vor.

Die EORI-Nummer soll zukünftig alleiniges Identifikationsmerkmal für Wirtschaftsbeteiligte in der EU und bei Erfüllung aller Zollförmlichkeiten stets anzugeben sein.

- **Verbandsgespräch mit BFD Nord**

Am 8. August 2011 führte der Verband ein Gespräch mit der BFD Nord mit den folgenden Themen:

1. Verbandswunsch nach einer eigenen Quittungsregelung für Schiffsausrüster
2. Verbandskritik am „Merkblatt für Schiffsbelieferungen“
3. Pflicht zur Ausfuhrerklärung für Schiffsausrüster – verschiedene Fälle
4. Anschreibeverfahren bei Ausfuhr von Waren mit ATLAS-Ausfuhr, Anpassung von § 27 ZollVO
5. „5-Tages-Frist“

- **Mitarbeiterscreening bei AEO-Zertifizierung**

Als erstes deutsches Gericht hat nun das Finanzgericht Düsseldorf zum Abgleich der Namenslisten der sog. Terrorismusverordnungen im Rahmen einer AEO-Zertifizierung, dem sog. „Mitarbeiterscreening“, durch Urteil entschieden. Der 4. Senat des Finanzgerichts Düsseldorf hat nun durch Urteil entschieden, dass die Erteilung des Zertifikates AEOF von einem Mitarbeiterscreening abhängig gemacht werden kann. Damit tritt das Gericht einzelner Positionen von Datenschützern entgegen. Die Revision wurde zugelassen.

- Verbot der Verwendung der Zollsammelnummern bei Schiffsbelieferungen im EU-Ausland

Dem Verband wurden aus seiner Mitgliedschaft mehrere Vorfälle gemeldet, wonach Verbandsmitgliedern bei der Zollabfertigung im Hamburger Hafen für Schiffsbelieferungen im EU-Ausland, die Verwendung der 9930-er Zoll-Sammelnummern verboten wurden. Dies führte zur mühsamen Einzelnennung sämtlicher Positionen - bei einem Generalausrüster könnten dies leicht 500 - 1.500 Einzelpositionen ausmachen. Dieses neue Verbot wurde auf eine entsprechende Änderung im BMF-Merkblatt für Schiffsausrüster zurückgeführt. Eine verbandsinterne Prüfung hatte ergeben, dass im entsprechenden aktuellen BMF-Merkblatt (Version März 2011) die Verwendung dieser „zollrechtlichen“ Sammelnummern (9930 24 00, 9930 27 00) in dieser Fallkonstellation neuerdings (auf Seite 24) nicht mehr vorgesehen wird. In der vorherigen Version dieses BMF-Merkblatts war diese Möglichkeit (auf Seite 11) noch mit aufgeführt - die Anwendung mithin auch für Schiffsbelieferungen deutscher Schiffsausrüster aus Deutschland heraus in anderen EU-Häfen erlaubt. In der zugrunde liegenden EU-Verordnung Nr. 113/2010 wird es im Artikel 20 Nr. 3 den Mitgliedstaaten durch eine „Kann-Vorschrift“ selbst überlassen, ob sie diese Sammelnummern anwenden, oder nicht. Folglich kann ein Mitgliedstaat hierbei immer nur national regeln.

Der Verband hatte sich in dieser Angelegenheit sowohl an das Hauptzollamt Hamburg-Hafen, als auch das BMF gewendet. Nach Verbandsmeinung sei die Anwendung dieser Sammelnummern in Deutschland für Schiffsbelieferungen aus Deutschland in einem EU-Ausland zu Unrecht verboten worden. Es bestünde dafür weder ein Bedürfnis, noch eine rechtliche Grundlage. Eine weiterhin gültige Verwendungserlaubnis würde, sowohl auf Seiten der Wirtschaftsbeteiligten, als auch auf Seiten der Zollverwaltung, eine große Erleichterung bedeuten und die individuelle Kontrollmöglichkeit wäre ebenfalls weiterhin gewährleistet, wegen der Einzelaufführungen der betroffenen Positionen in den übrigen Begleitpapieren. Der Verband hatte darum gebeten, die Verwendung dieser Sammelnummern auch für Belieferungen im EU-Ausland kurzfristig wieder zu erlauben und das Merkblatt entsprechend schnell zu ändern.

- Verband erreicht Sonderregelung für Schiffsausrüster in Freizone Hamburg

Auf die Verbandsintervention erlaubte das BMF Schiffsausrüstern bei der Lieferung von Nichtgemeinschaftswaren als Schiffsbedarf aus einer Freizone auf freiwilliger Basis die Wiederausfuhr unter Verwendung einer Ausfuhranmeldung mitzuteilen. Dies würde von der Zollverwaltung nicht beanstandet. Mit Wegfall des § 16b Satz 2 der Außenwirtschaftsverordnung zum 1. Januar 2011 änderte sich das Verfahren bei der seewärtigen (Wieder-) Ausfuhr von Nichtgemeinschaftswaren aus einer Freizone nach Lagerung. Grundsätzlich war in diesen Fällen keine (Wieder)Ausfuhranmeldung, sondern eine summarische Ausgangsanmeldung (ASumA) abzugeben, es sei denn, es konnte von der Erleichterung der Wiederausfuhrmitteilung Gebrauch gemacht werden. Das für die Freizone Hamburg zuständige Hauptzollamt Hamburg-Hafen informierte die betroffenen Unternehmen darüber in diversen Schreiben und Zulassungen der Bestandsaufzeichnungen wurde entsprechend abgeändert. Der Verband hatte sowohl das Hauptzollamt Hamburg-Hafen, als auch das BMF darauf hingewiesen, dass diese Regelungen so nicht für Schiffsausrüster gelten könnten, weil diese gemäß EU-Gemeinschaftsrecht grundsätzlich von der Pflicht zur Abgabe einer summarischen Ausgangsanmeldung gemäß Art. 842a Abs. 4 a) iVm. Art. 592a Buchst. o) ZK-DVO befreit seien. Außerdem führe eine derartige Änderung im Ergebnis zu einer Schlechterstellung der Schiffsausrüster innerhalb einer Freizone gegenüber denjenigen außerhalb, die mit Zolllager arbeiten und sei im Ausland völlig unbekannt – Probleme vor Ort somit vorprogrammiert. Mit Schreiben vom 20. Dezember 2011 erklärte nun das BMF (Referat III B 3), dass Schiffsausrüster als Anmelder/Ausführer auf freiwilliger Basis die Wiederausfuhr unter Verwen-

dung einer Ausfuhrerklärung mitteilen dürfe. Die Zollstellen würden vom BMF vorsorglich darauf hingewiesen, dass bei der Lieferung von Nichtgemeinschaftswaren als Schiffsbedarf aus einer Freizone die Abgabe einer Ausfuhranmeldung nicht zu beanstanden sei. Der Verband begrüßt diese Entscheidung. Dadurch wird in geeigneter Weise die Sonderstellung von Schiffsausrüstern berücksichtigt. Der Verband empfiehlt seinen betroffenen Mitgliedern sich vorsorglich mit ihrem Zollamt abzustimmen, da nicht vorhergesehen werden kann, ab wann diese von der Neuregelung für Schiffsausrüster vom BMF bzw. ihren übergeordneten Behörden in Kenntnis gesetzt werden.

- **Verband weist BMF auf fehlerhafte Passage in den Dienstvorschrift A 06 10 – E-VSF N 59 2011 Nr. 236 hin**

Der Verband hatte das BMF auf eine fehlerhafte Passage in den Dienstvorschrift A 06 10 – E-VSF N 59 2011 Nr. 236 hingewiesen. Im Absatz 325 Satz wird fälschlicherweise erklärt, dass sich die Fälle des Artikel 786b Abs. 2 Buchstabe b) ZK-DVO allein auf die „steuerfreie Bevorratung von Schiffen und Luftfahrzeugen, die das Zollgebiet der Gemeinschaft nicht verlassen“ beziehe. Diese Formulierung ist nach dem zugrunde liegenden Artikel 786 Abs. 2 Buchstabe b) ZK-DVO nicht korrekt, weil dieser seine Anwendbarkeit nicht auf Schiffe und Luftfahrzeuge eingeschränkt, die das Zollgebiet der Gemeinschaft nicht verlassen. Auch die EU-Leitlinien zur Ausfuhr und Ausgang von Waren sehen in deren Anhang 3 keine derartige Einschränkung vor, sondern erklären: „...bei Verlassen des Zollgebiets...“.

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2011 erklärte das BMF (Referat III B 3), dass es den Hinweis des Verbandes aufgreife und die betroffene Verwaltungsvorschrift entsprechend ändern werde, in „Bei Waren für die steuerfreie Bevorratung von Schiffen und Luftfahrzeugen gilt dies unabhängig vom Bestimmungsort, also auch für Schiffe und Luftfahrzeuge mit Liegeort innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft“. Der Verband begrüßt diese Entscheidung.

NCTS-Versandverfahren: Dem Verband wurden 2011 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet. Auch beim Versand von Marktordnungswaren entstanden Schiffsausrüstern 2011 keine Probleme.

Verbrauchssteuer / EMCS:

- **Beförderung von Kaffee**

Für die Beförderung von Kaffee unter Steueraussetzung aus einem deutschen Steuerlager in andere Mitgliedstaaten oder zur Ausfuhr über einen anderen Mitgliedstaat ist kein BVD zu verwenden ist. Der Nachweis der ordnungsgemäßen Erledigung der Beförderung hat gemäß §§ 16 und 17 KaffeeStV buchmäßig bzw. zusätzlich mittels der Ausgangsbestätigung aus ATLAS-Ausfuhr zu erfolgen. Verbandsmitglieder hatten anders lautende Auskünfte von Zollbeamten im europäischen Ausland gemeldet.

- **Verbandsgespräch mit BMF und BFD Südwest**

Am 9. August 2011 führte der Verband ein Gespräch im Bundesministerium der Finanzen (BMF), Referat III B 7 zu verschiedenen Themen des Bereichs „Verbrauchssteuern“. Gesprächsteilnehmer waren neben den Vertretern des BMF auch Angehörige der Bundesfinanzdirektion Südwest. Themen waren:

1. Probleme bei Schiffsbelieferungen mit Verbrauchssteuerware unter Steueraussetzung mit EMCS als „Zugelassener Ausfuhrer“
2. Verbandswunsch nach einer eigenen Quittungsregelung für Schiffsausrüster
3. Anschreibeverfahren bei Ausfuhr von Waren mit ATLAS-Ausfuhr, Anpassung von § 27 ZollVO

4. „Änderung des Bestimmungsortes“ bei fehlgeleiteter EMCS-Weinsendung, wenn Versender und „geänderter Empfänger“ deutsche Verbrauchsteuernummern haben
5. „Storno bei EMCS/Ausfuhr allein durch „Wechsel des Bestimmungsortes“ auf die eigene Adresse zu lösen?
6. Belieferung der Flussschifffahrt in Deutschland mit steuerfreien EU-Verbrauchsteuerwaren – Rechtslage ab 1. Januar 2012?
7. Papier-BVD ab 1. Januar 2012 für Beförderungen allein im Steuergebiet nicht mehr erlaubt - auch von deutschem Steuerlager an Schiff in deutschem Hafen

- **EMCS ab 1. Januar 2012 obligatorisch**

Das Referat III B 7 des Bundesministeriums der Finanzen hatte den Verband darüber informiert, dass eine Abfrage der Datenbestände am 19. September 2011 ergeben hatte, dass sich zahlreiche Versender oder Empfänger, insbesondere von Bier, Schaumwein sowie Branntwein, noch nicht zur Teilnahme an EMCS angemeldet haben und ein entsprechender Hinweis auf die obligatorische Anwendung von EMCS für Beförderungen im deutschen Steuergebiet ab dem 1. Januar 2012 auch von den zuständigen Fachverbänden nochmals ergehen sollte. Allein die Belieferung von einem Steuerlager in Deutschland zu einem anderen eigenen Steuerlager in Deutschland und das Anschreibeverfahren gem. Artikel 285a ZK-DVO werden auch 2012 weiter nur mit Handelsdokument erlaubt sein. Alle übrigen Belieferungen innerhalb Deutschlands (auch Schiffsbelieferungen) werden ab dem 1. Januar 2012 allein mit EMCS erlaubt sein.

- **Schiffs-Linienverkehr**

Auf eine Verbandsanfrage erklärte das BMF (Referat III B 7), das bei Lieferungen von verbrauchsteuerpflichtigen Waren (Bordbedarf) unter Steueraussetzung nach § 27 ZollV an im Linienverkehr zugelassene Schiffe die Abgabe einer elektronischen Ausfuhranmeldung nach Art. 786 Abs. 2 Buchstabe b ZK-DVO erforderlich sei. Insoweit gelte auch für die Lieferung von verbrauchsteuerpflichtiger Waren an Schiffe im zugelassenen Schiffslinienverkehr Abs. 108 der Verwaltungsvorschrift „Steueraussetzung“ (V 9953-1), wonach die verbrauchsteuerrechtlichen Ausfuhrvorschriften anzuwenden sind.

Umsatzsteuer: Der Verband hatte zur „Zeiten Verordnung zur Änderung steuerlicher Verordnungen“ vom 2. Dezember 2011 eine Stellungnahme gegenüber dem BMF abgegeben. Darin wird insbes. auf besondere Konstellationen bei Schiffsbedarfsbelieferungen hingewiesen, die im Zusammenhang mit dem neuen Nachweis für innergemeinschaftliche Lieferungen durch „Gelangensbestätigung“ problematisch werden könnten.

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 2011 wieder dafür ein, dass es für den Bereich Veterinärrecht bei der EU-Kom-

mission – analog zu den im Zoll- und Steuerrecht bestehenden Kontaktgruppen – ebenfalls Beratungsgremien geschaffen werden, um dadurch die Transparenz und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

- **Etikettierungspflichten**

Der Verband hatte sich am 13. Juli 2011 zum Thema „Rindfleischetikettierungspflicht für Schiffsausrüster“ an die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg gewandt. Mit Schreiben vom 25. Juli 2011 beantwortete die Behörde die aufgeworfenen Fragen. So müssten gem. Artikel 13 Absatz 1 der VO (EG) Nr. 1760/2000 alle Marktteilnehmer und Organisationen, die Rindfleisch in der Gemeinschaft vermarkten etikettieren. Dies gelte auf allen Vermarktungsstufen und treffe auch für Schiffsausrüster zu, da sie nicht nur Rindfleisch einkaufen, sondern dieses auch an Seeschiffe (in einem Hafen der Gemeinschaft) weiterverkaufen. Dementsprechend bestünden auf jeder Vermarktungsstufe bestimmte Aufzeichnungspflichten für den Vermarkter gem. der Rindfleischetikettierungsverordnung. Eine Weitergabepflicht an die nächste Handelsstufe bestünde zwar nicht, würde aber, wegen der besseren Rückverfolgbarkeit und Zuordnung empfohlen. Beim Einkauf sei darauf zu achten, dass das Rindfleisch entsprechend gekennzeichnet sei. Fehlende Angaben könnten selbst ergänzt werden, andernfalls sollte das Fleisch zurückgegeben werden, da bei der Weitervermarktung der Verkäufer in der Pflicht sei.

- **Flussschiffe**

Im Zusammenhang mit der Thematik „Schiffsbedarfsbelieferungen an Flussschiffe“, wies der Verband auf die Beachtung der Rechtsvorschriften zur Belieferung von nicht EU-konformer Veterinärware als Schiffsbedarf an Seeschiffe hin: Erzeugnisse, die den Gemeinschaftsanforderungen nicht genügen und Veterinärkontrollen unterliegen, dürfen gemäß den rechtlichen Vorgaben nur in Freizonen, Freilager oder Zolllager verbracht werden oder zur Versorgung von Beförderungsmitteln im internationalen Seeverkehr verwendet werden. Eine Belieferung von Flussschiffen in Mitgliedsstaaten mit nicht EU-konformer, veterinärpflichtiger Ware ist daher nicht zulässig. Gemäß § 11 Abs. 1 der Lebensmitteleinfuhr-Verordnung dürfen Schiffsausrüster derartige Sendungen nur an Seeschiffe zur Verpflegung außerhalb der Küstenzonen der Mitgliedstaaten und anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liefern. Die zugrunde liegende EU-Rechtsvorschrift ist Artikel 13, Abs. 1, der EU-Richtlinie 97/78.

Sicherheitsinitiativen: Am 07./08. Februar 2011 fand eine weitere Sitzung des Arbeitskreises „Sicherheit in der Logistik“ im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Berlin statt. Dieser Arbeitskreis wurde vor einigen Jahren als Kooperation bei der verkehrsträgerübergreifenden Gefahrenabwehr und dem Schutz kritischer Infrastruktur im Transportsektor etabliert. Es wurde angekündigt, dass von EU-Kommission, aufgrund der Terroranschläge, eine neue Mitteilung zur Sicherheit der Lieferkette im Güter- und Personenverkehr kommen werde. Außerdem werde zur EU-Richtlinie zum Schutz kritischer Infrastrukturen (EU-RL 2008/114/EG) eine Durchführungsverordnung erwartet. Ob zukünftig auch eine Betroffenheit des Transportsektors angenommen werden könne, sei noch unklar. Demnächst würde mit einer Ratsentscheidung das neue Warn- und Informationssystem für kritische Infrastrukturen (CIWIN) eingeführt. Zu den EU-Aktivitäten zur Terrorismusbekämpfung (Ratsdokumente 15894/1/10 und 16797/10) wurde berichtet, dass die EU-Kommission auch hier neue Maßnahmen für Personen- und Güterverkehr plane. Der verantwortliche EU-Beamte argumentiere auch, dass ihm die Zertifizierung zum AEO hierbei nicht ausreiche, weil dies allein die Güterbewegungen regelte, die die EU verlassen. Auch ein EU-Grünbuch sei hierbei angekündigt worden. Es wurde nochmals daran erinnert,

dass es maßgeblich auf seine, in diesem Arbeitskreis entwickelte Initiative, zurückzuführen wäre, dass der letzte EU-Verordnungsentwurf zur Sicherheit der Lieferkette, von der EU-Kommission im letzten Jahr wieder zurückgenommen wurde. Der Verband hatte sich dazu über OCEAN auch direkt ablehnend gegenüber der EU-Kommission geäußert. Zum Thema „100% Container-Scanning“ berichtete das BMVBS, dass sich seit 2010 nichts Neues ergeben habe. Das US-Heimatschutzministerium könne die Umsetzungsfrist beliebig oft um jeweils 2 Jahre verlängern. Auch der Verband hatte sich gegenüber den zuständigen Stellen in den USA über OCEAN und ISSA ablehnend geäußert. Zum Thema „US-Strategie zur Global Supply Chain Security“ wurde berichtet, dass das Weiße Haus hier direkt zuständig sei und man einen kooperativen Ansatz verfolge. Industrie und auch ausländische Partner sollen bei Maßnahmen der präventiven und reaktiven Sicherheit einbezogen werden. Umfangreiche „Stakeholderbeteiligungen“ sollen durchgeführt werden. Diese US-Strategie sollte bereits Ende 2010 stehen, dies habe man aber nicht einhalten können, so dass nun das laufende Jahr 2011 dafür angestrebt werde.

Die EU-Kommission hatte mit dem amerikanischen Department of Homeland Security am 23. Juni 2011 eine gemeinsame Erklärung zur Lieferkettensicherheit abgegeben. Darin werden die künftige Zusammenarbeit und zukünftige Strategien definiert. Neben einem umfangreichen Ansatz zur Risikoanalyse wird auch eine Reduzierung der allgemeinen Kosten behandelt. Gegenseitige Anerkennung des „AEO-Programms“ (Authorized Economic Operator/ Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter) und des amerikanischen „C-TPAT-Programms“ (Custom Trade Partnership against Terrorism), Vermeidung von Doppel- und Mehrfachregelungen im maritimen Bereich und Ausbau der nationalen Sicherheitsstrukturen zum Aufspüren von radioaktiven und nuklearen Substanzen gehören ebenfalls zum Inhalt der Erklärung. Es wird erkennbar, dass sich die Beteiligten, mit dieser Erklärung, gegen die amerikanische Initiative zur 100%iger Containerdurchleuchtung aussprechen und eher die umfassende Umsetzung der sog. „Megaports Initiative“ wünschen.

Das amerikanische Ministerium für Energie und Umwelt (U.S. Department of Energy) und das „Office of Second Line of Defense“ (SLD) haben die Megaports Initiative im Jahr 2003 ins Leben gerufen. Die Initiative ist darauf ausgerichtet, alle Container, die sich im globalen Seefrachtverkehr bewegen, auf atomare oder radioaktive Materialien zu überprüfen. Es ist das Ziel, so viele Container wie möglich zu scannen, unabhängig davon, ob diese für den Export, Import oder Transit bestimmt sind.

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 einschlägigen 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 Be-

schaffung 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.

Am 2. September 2011 wurde im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie in Berlin eine Industrieanhörung zum neuen Grünbuch der EU-Kommission zum EU-Exportkontrollsystem durchgeführt. Auch der Verband erhielt vom Ministerium, wegen der möglichen Betroffenheit von Schiffsausrüstern, die Gelegenheit zu einer eigenen Stellungnahme und wurde zur Anhörung eingeladen. Sie war als erster Meinungsaustausch gedacht. Neben zahlreichen geladenen Vertretern von betroffenen Verbänden waren Beamte vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium des Innern, Auswärtiges Amt und BAFA vertreten. Es würde eine abgestimmte nationale deutsche Stellungnahme gegenüber der EU-Kommission angestrebt. Der 31. Oktober 2011 sei als Ende der EU-weiten Konsultationen definiert. Die Anwesenden stimmten mit der Verbandsmeinung u.a. darin überein, dass die EU-Kommission in ihrem Grünbuch von vielen theoretischen Überlegungen ausginge, während aus Analysen und Erhebungen gewonnene Fakten aber bislang fehlten. Auch würde die unterschiedlich große Betroffenheit der einzelnen Mitgliedstaaten, wie bspw. der „Exportnation“ Deutschland, sowie die unterschiedliche behördliche Ausstattung und Unternehmensstrukturen nicht berücksichtigt. Es werde befürchtet, dass dieses EU-Vorhaben für Deutschland eher Nachteile bedeuten würde. Auch 2011 hatte der Verband wieder über die aktuellen Maßnahmen berichtet.

EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie: Mit der neuen Richtlinie 2011/75/EU vom 2. September 2011 wird die Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung vom 20. Dezember 1996 erneut abgeändert. Der Verband informiert regelmäßig über entsprechende Folgeänderung (bspw.: Rundschreiben Nrn. 12/2010 und 5/2009). In der EU-Richtlinie 96/98/EG werden bekanntlich, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in der Schifffahrt, gemeinsame Normen, Prüfnormen und Prüfmethode für die Ausrüstung an Bord der Schiffe geregelt. Die Flaggenstaaten sind verpflichtet sicherzustellen, dass die Ausrüstung eines Schiffes diesen Sicherheitsanforderungen genügt, sowie entsprechende Zeugnisse auszustellen. Durch die internationalen Normungsorganisationen und der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wurden dazu Prüfnormen entwickelt, die von den nationalen Zertifizierungsbehörden umgesetzt werden müssen. Ein Konformitätskennzeichen (Steuerrad) wird an zugelassene Ausrüstungsteile angebracht. In Anhang A.1 werden Ausrüstungsgegenstände aufgeführt, für die bereits Prüfnormen existieren. In Anhang A.2 werden Ausrüstungsgegenstände aufgeführt, für die es noch keine genauen Prüfnormen gibt. Diese beiden Anhänge werden regelmäßig verändert und an neue Entwicklungen angepasst. Artikel 17 der EU-Richtlinie 96/98/EG schreibt dafür ein besonderes Verfahren vor. Die Mitgliedstaaten erhalten immer eine angemessene Umsetzungsfrist für die Änderungen.

Nationale Maritime Konferenz: Am 27. und 28. Mai 2011 fand im Konferenz-Center am JadeWeserPort/Container Terminal Wilhelmshaven die „Siebte Nationale Maritime Konferenz“ in Wilhelmshaven statt. Der Verband nahm zuvor wieder an den vorbereitenden Fachgruppensitzungen in Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie teil. Es wurden

sechs Workshops organisiert und es nahmen mehr als 1000 führende Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft teil. Viel politische Prominenz war anwesend. Prominente Redner waren:

Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland Dr. Angela Merkel,
Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Vizekanzler Dr. Philipp Rösler,
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer,
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto,
Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Katherina Reiche sowie
Ministerpräsident des Landes Niedersachsen David McAllister,
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Jörg Bode und
Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven Eberhard Menzel.

Es wurde der maritimen Branche in Deutschland einmal mehr ein hoher Stellenwert attestiert und festgestellt, dass sie eine Branche auf Wachstumskurs und mit hohem Zukunftspotenzial sei, die besser, als erwartet durch die Wirtschafts- und Finanzkrise gekommen sei. Konkrete finanzielle Hilfszusagen machten die Regierungsvertreter trotz dringender Appelle aus den betroffenen Bereichen aber nicht. Für deutsche Werften sei eine Fortsetzung der Krisenfinanzierung unmöglich und auch der sog. „Solidarbeitrag“ für deutsche Reeder solle wegfallen. Dafür sei die aktuelle Haushaltslage verantwortlich. Deutsche Reeder sehen in diesem Schritt einen klaren Bruch des „Maritimen Bündnisses“. Darin war diese Hilfe vereinbart worden, um die Mehrkosten der bürokratisch erheblich aufwendigeren deutschen Flagge von im Schnitt 500.000 Euro pro Jahr und Schiff bis auf 180.000 Euro pro Jahr und Schiff zu reduzieren. Es werden nun vermehrt Umflaggungen deutscher Reeder erwartet. Bei guten Verfahrensfortschritten könne noch 2011 mit der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenweser und noch Ende 2011 mit Beginn der Ausbauarbeiten für die Unter- und Außenelbe (Elbvertiefung) begonnen werden, sofern das erforderliche Baurecht vorliege. Der Verband begrüßt die Würdigung der maritimen Branche durch die regelmäßig stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenzen. Wie es auch in anderen Ländern üblich ist, muß auch die Bundesregierung ihren Beitrag leisten, um die maritime Branche in Deutschland zu unterstützen und damit auch den wichtigen Bereich des deutschen Außenhandels insgesamt zu stärken.

„Beipack“-Lieferungen: Am 28. Juli 2011 ein Verbandsgespräch mit einem Vertreter des Verbandes Deutscher Reeder e.V. statt. Ein Anschlussgespräch führte der Verband mit dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. Es wurden mögliche Probleme für Reeder und Schiffsausrüster besprochen, die bei unsachgemäßer Dokumentation entstehen können. Das Beliefern von Schiffen durch den Generalausrüster mit sogenanntem „Beipack“ hat sich am Markt etabliert und ist mittlerweile sehr verbreitet. Schiffe bzw. Reedereien bestellen verschiedene Waren bei Herstellern, Großhändlern oder anderen Lieferanten und lassen diese durch einen ebenfalls bereits mit einem Auftrag versehenen Schiffsausrüster gemeinsam anliefern. Aus einer kürzlich erfolgten Änderung im Rahmen der Überarbeitung des EU-Zollkodex können sich deshalb in der Praxis Probleme ergeben, weil nun unabhängig davon, wohin das Schiff anschließend fährt, der Ausfuhrverantwortliche bei jeder Schiffsbedarfslieferung eine Ausfuhrerklärung abgeben muss. Beipackgüter werden aber üblicherweise ohne Ausfuhrdokumente von den Lieferanten beim Schiffsausrüster angeliefert. Deshalb fehlen dem beauftragten Schiffsausrüster häufig nicht nur die nötigen Papiere für eine korrekte zollmäßige Abfertigung, sondern ebenso die notwendigen Sendungsdaten, um selbst die erforderlichen Ausfuhrerklärungen auszufüllen. Daraus ergibt sich formal eine bußgeldbewährte Pflichtverletzung des für die Ausfuhr Verantwortlichen.

Dies ist regelmäßig die Reederei. Verstöße gegen die Ausfuhrvorschriften können nicht nur ein Bußgeld nach sich ziehen, sondern auch dazu führen, dass die gesamte Lieferung, also auch der zollrechtlich ordentlich dokumentierte Teil, nicht abgefertigt und zurückgewiesen wird.

Um derartige unerwünschte Situationen von vornherein zu vermeiden, wird den Reedereien im Falle von „Beipacklieferungen“ empfohlen, dem Schiffsausrüster rechtzeitig vor dem schiffseitigen Anlieferungstermin „Proforma Rechnungen“ mit allen nötigen Sendungsdaten zur Verfügung zu stellen, um ihm „im Auftrage der Reederei“ ebenfalls für diese von dritter Seite gelieferte Ware die Erstellung von Ausfuhrerklärungen zu ermöglichen. Die beiden Verbände VDR und ZVDS haben ihre Verbandsmitglieder durch interne Rundschreiben entsprechend informiert.

Sog. „Bäderregelung“: Laut Presseberichten wollten evangelische und katholische Kirche einen Normenkontrollantrag zur gerichtlichen Überprüfung der sog. „Bäderregelung“ stellen. Die Oberverwaltungsgerichte Schleswig und Greifswald müssten dann die Rechtslage und Verfassungsmäßigkeit prüfen und über die künftige Handhabung dieser Regelung entscheiden. Sie ist seit einiger Zeit zwischen den beteiligten Kreisen, den Kirchen einerseits und Wirtschaftsverbände und Handelskammern andererseits umstritten. Für einen vernünftigen „Sonntagsschutz“ würde von den Kirchen eine Neuregelung für die Zeit von Ende März bis Ende Oktober angestrebt. Zum Einen würde bemängelt, dass die Regelung Einkäufe an zu vielen Sonntagen ermögliche und damit die kirchliche Bedeutung des Sonntags, als Tag der „Entschleunigung“, „Zeit für Familie, Freunde und Gott“ konterkariert würde. Andererseits würde eine Abschaffung oder jede zeitliche oder örtliche Einschränkung der heutigen „Bäderregelung“ den Verlust von zahlreichen Arbeitsplätzen in den betroffenen Regionen der Kur- und Erholungsorte bedeuten.

Lang-LKW: Der Verband erhielt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Gelegenheit einer Stellungnahme zum „Verordnungsentwurf über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“, der die Rechtsgrundlage des Feldversuchs „Lang-LKW“ ist. Der Verband begrüßt in seiner Stellungnahme das Vorhaben grundsätzlich, meldete aber große Bedenken an hinsichtlich notwendig anzupassender Hafeninfrastrukturen.

Deutsches Schiffsausrüster-Register: Im August 2011 verteilte der Verband dieses vierfarbige Register (39. Auflage) wieder in einer Auflage von 4000 Exemplaren an Reeder, Schiffsausrüster, Makler, Werften, 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 124 Seiten enthält das Register 2011/2012 detaillierte Angaben über 148 deutsche Schiffsausrüster in 30 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, Schiffsausrüster, Makler, Werften, 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. 2011 wurde die Überarbeitung des aktuellen Kataloges fortgesetzt. 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: Mit seiner Verkündung im Bundesgesetzblatt Teil I vom 27. Januar 2011 ist amtlich, dass am 1. Januar 2013 das „Gesetz zur Aufhebung des Freihafens Hamburg“ in Kraft tritt. Die deutsche Zollverwaltung wolle zugesagte Unterstützungen für betroffene Unternehmen realisieren und Spielräume im neuen Zollrecht – wie bspw. bei der Frage der Sicherheiten bei Beantragung eines Zolllagers – wenn möglich zu Gunsten der betroffenen deutschen Unternehmen nutzen.

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 Überarbeitung des Zollkodex und zum elektronischen Ausfuhrverfahren. 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** und **Bundesfinanzdirektion Südwest** hat sich der Verband engagiert, verschiedene zoll- und steuerrechtliche Fragen der Verbandsmitglieder zu klären.

Die Verbandsgeschäftsführung war 2011 bei einigen Sitzungen der **Hamburger Wirtschaftsbehörde** zum Thema „Auflösung der Freizone Hamburg“ vertreten.

Der Verband war auch 2011 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 vom Geschäftsführer der **Hamburg Port Authority**, die stellvertretende Leitung liegt beim Unternehmensverband Hafen Hamburg.

Der Verband hielt auch 2011 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. Des weiteren beantragte der Verband im Berichtsjahr wiederum Statistischen Sammelnummer für Schiffsbelieferungen im Ausland sowie die Statistische Sammelnummer für Einfuhren aus EU-Ländern.

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 56. Convention der International Shippers & Services Association (ISSA) fand vom 28. – 29. Mai 2011 auf einer Schiffsreise von Kopenhagen-Oslo-Kopenhagen statt. Die Veranstaltung wurde wieder von verschiedenen Mitgliedsunternehmen genutzt, um internationale Kontakte zu schließen oder zu pflegen und sich mit den Themen von ISSA auseinanderzusetzen.

Herr Ralf-Thomas Rapp, Vorstandsmitglied, nahm als ISSA Repräsentant des deutschen Verbandes an der ISSA Assembly (zuvor ISSA Board) teil. 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 und Steuern“. OCEAN versendet an seine Mitglieder einen regelmäßigen Newsletter.

Seatrade Europe: Vom 27. bis 28. September 2011 fand auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress GmbH die Seatrade Europe 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 23. Europäische Zollrechtstag, wurde im Berichtsjahr am 30. Juni – 2. Juli 2011 in Schaffhausen/Schweiz durchgeführt und stand unter dem Motto „Sicherheit und Freihandel“. Der Verband gehört seit Mai 1991 EFA an.

Weitere Verbände und Organisationen: In kollegialer Zusammenarbeit konnten auch 2011 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 Norddeutscher Unternehmensverband** Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V., Hamburg, stand der Verband regelmäßig in Verbindung und wird über Gehalts- und Lohn-tarife sowie andere tarifliche Regelungen informiert.

VI. Verbandsberatung

Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/ EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie: Der Verband erteilte Auskünfte und berichtete in Veröffentlichungen und Rundschreiben über die Belieferung von Schiffen, dem Versandverfahren, der Ausfuhr, sowie über nationale zoll-, verbrauchssteuer-, 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 2011 verschiedene Arbeitsgruppen mit den Themen „Neuer Zollkodex“, „Veterinärrecht“, „Erstattungsrecht“ und „Verbrauchssteuerrecht“ und Überarbeitung des ISSA Kataloges. Es wurden zahlreiche Stellungnahmen erarbeitet. 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 2011 eine kostenlose Informationsveranstaltung zum Thema „Der Gefahrguttransport – Pflichten und Verantwortlichkeiten der Beteiligten“ zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg, durchgeführt.

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 2011 wieder für seine Mitglieder eine neue Rahmenvereinbarung – mit dem Hotel Crowne Plaza, Hamburg, abgeschlossen, die Sonderpreise für Verbandsmitglieder vorsieht.

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

VII. Verbandsorgane und Finanzen

Mitgliederversammlung 2011: Hennig Engels begrüßte als Vorsitzender zur 65. Mitgliederversammlung 47 Teilnehmer von 43 Mitgliedsfirmen. Die Versammlung war mit Einladung vom 3. März 2011 form- und fristgerecht einberufen worden.

Nach dem Dank an das Verbandsmitglied Holsten Brauerei AG für die traditionelle Einladung zum gemeinsamen Essen und Nestlé Waters Deutschland GmbH für das Sponsoring der Tagungsgetränke, stellte **Herr Engels** in seiner **Rede** fest, dass der andauernde Trend im Bereich Schiffsausrüstung weiter in Richtung weltweite Komplettausrüstung ginge. Insbesondere kleinere mittelständische Firmen würden dabei oft auf die Probe gestellt, erfordere doch der sich entsprechend verändernde Markt nicht unerhebliche Anpassungen im Unternehmen, die oft mit enormen logistischem Aufwand und hohen Kosten verbunden seien. Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 hätte auch die Verbandsmitglieder erreicht und sich noch 2010 weiter negativ ausgewirkt; Insolvenzen, Kurzarbeit, Kündigungen und auch Verbandsaustritte wären gemeldet worden.

Die Branche der Schiffsausrüster hänge sowohl direkt, als auch indirekt von Reedern, Werften und Schiffsmanagement-Firmen ab. Aber auch auf der Zulieferseite an den Schiffsausrüster, bestünden Abhängigkeiten. So sei es nicht verwunderlich, dass auch 2010 so mancher Schiffsausrüster enorme Belastungen zu bewältigen hatte und noch weiter zu bewältigen habe.

Nach den Ergebnissen einer verbandsinternen Umfrage hätten einige Firmen angegeben, dass für sie die **Geschäftsentwicklung 2010** im Bereich **Schiffsausrüstung** allgemein 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. Leider seien auch 2010 wieder Unterschiede bei der Zahlungsmoral der Kunden der Schiffsausrüster festgestellt worden. Durch Sicherheitsvorschriften wie bspw. den ISPS-Code sei es zu einem Mehraufwand und zeitlichen Verzögerungen bei Anmeldungen und Abfertigungen gekommen.

Aus dem *Duty-free- bzw. Tax-free-Bereich* wurde berichtet, dass das Gesamtergebnis in 2010 der positiven Prognose aus 2009 entsprach. Das Jahr 2010 habe sich sehr gut entwickelt. Die Umsätze seien gestiegen, man müsse dies allerdings unter Berücksichtigung diverser neuer Kreuzfahrtschiffe sehen. Preiserhöhungen seien 2010 moderat geblieben. Allerdings hätten Währungsschwankungen seitens Britischem 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 der Wirtschafts- und Finanzkrise sei auch hier 2009 gewesen. Trotz Aschewolke habe sich das Jahr 2010 in diesem Bereich auf ein gutes 2008 Niveau erholt. Insgesamt blickten die Verbandsmitglieder zuversichtlich in die Zukunft. Ausführlichere Informationen seien wie immer im Jahresbericht des Verbandes auf den Internetseiten nachzulesen. Herr Engels dankte nochmals allen, die an der guten Verbandsarbeit im vergangenen Jahr beteiligt waren – den Mitgliedern des Vorstands, den Rechnungsprüfern, den Arbeitsgruppen und natürlich auch der Verbandsgeschäftsstelle.

Der Verbandsgeschäftsführer Thorsten Harms ging in seinem Bericht über Themen aus 2010 und aktuelle Themen zunächst auf *Zollrecht und Ausfuhrverfahren* ein. Mit Verordnung (EU) Nr. 430/2010 der Kommission vom 20. Mai 2010 sei die erstmals EU-weit vorgeschriebene Anwendung von Export-Verfahrensvorschriften für steuerfreie Belieferungen mit Schiffsbedarf zur Bevorratung von Schiffen amtlich geworden. Außerdem sei mit der Änderung des Artikels 285a der Zollkodex-DVO den Zollbehörden vor Ort nach bestimmten Vorgaben die Möglichkeit gegeben worden, den Unternehmen eine bis zu einem Monat aufgeschobene „Sammel-Ausfuhranmeldung“ zu erlauben.

Der Verband habe 2010 wegen der aufgetretenen Verwirrung um die unterschiedlichen *Übersetzungen* und nationalen Auslegungen des englischen Begriffs „*Ship Supplies*“ in der EG Verordnung Nr. 430/2010 ein Änderungsgesuch über seine europäische Dachorganisation OCEAN an die EU-Kommission gesendet, worin der Verwendung des Wortes „Schiffsbedarf“ gefordert wird. Im neuen „Merkblatt zum Überwachungsverfahren gemäß § 27 Absatz 12 Satz 6 Zollverordnung (ZollV) Lieferung von Schiffs- und Reisebedarf im Seeverkehr“ der Zollverwaltung werde auf 7 Seiten beschrieben, 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-Tagesfrist* mit aufgeführt wird. Aktuell werde geprüft, ob auf das Formular „Lieferzettel für Schiffsbedarf“ die 5-Tagesfrist aufgenommen werden kann. Außerdem müsse hierbei auch immer die *18-Tagesfrist* beachtet werden, wenn ein Schiff auf seiner Fahrt nach einem ausländischen Hafen, der mindestens 100 Seemeilen von dem deutschen Hoheitsgebiet entfernt ist, noch *andere deutsche Häfen* anläuft. Dann müsse es den letzten deutschen Hafen innerhalb von 18 Tagen nach Bezug des Schiffsbedarfs verlassen. Für alle übrigen versteuerten oder unversteuerten Gemeinschaftswaren wären bekanntlich die Steuervergünstigungen aus dem Umsatzsteuergesetz zu berücksichtigen (§§ 4 iVm. 8 UStG) und dies ohne zu beachtende Fristen!

Neben ISPS-Code und den zahlreichen anderen Sicherheitsinitiativen, wäre auch 2010 weiter das *US-Vorhaben einer 100%igen Containerdurchleuchtung* für nach USA verschifft Container ergebnisoffen diskutiert worden. Es würde allgemein aber nicht mehr damit gerechnet, dass die vorgesehene Umsetzung erfolgen wird. Nach einem neuen Gesetzentwurf vom US-Senat mit Namen „SAFE Port Reauthorization Act of 2011“ würde nun für alle

Container im Abgangsverkehr in die USA allein ein Screening (Durchsicht der Papiere) vorgeschrieben, während allein die Hochsicherheitscontainer auch gescannt (durchleuchtet/ geröntgt) werden sollen.

Zum Thema *Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht* sprach Herr Harms, neben den allgemeinen Pflichten für Unternehmen zur Beachtung sämtlicher Terrorlisten und zur Prüfung der jeweiligen Geschäftskontakte, insbesondere die Sanktionen gegen den Iran an. Aktuell seien u.a. noch Maßnahmen zu Libyen, Tunesien, Elfenbeinküste und Syrien dazugekommen.

Der Verband habe auch 2010 wieder mehrfach über das laufende Vorhaben der EU-Kommission berichtet, einen *einheitlichen europäischen Hafenausweis* einzuführen. Die Europäische Kommission hätte 2008 eine erste Studie zur Analyse der Entwicklungen einer einheitlichen europäischen Hafenausweiskarte (European Port Access Identification Card (EPAIC)) erstellen lassen. Die Veröffentlichung der Ergebnisse einer zweiten Studie sei für Anfang 2011 vorgesehen. Der Verband habe 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 sei auch von den anderen europäischen Schiffsausrüsterverbänden gekommen und deshalb setzte sich auch 2010 die europäische Dachorganisation für Schiffsausrüster, OCEAN, auf europäischer Ebene wieder entsprechend ein.

Mit Veröffentlichung des vom Bundestag im November 2010 beschlossenen Gesetzes zur *Aufhebung der Freizone Hamburg* im Bundesgesetzblatt am 27. Januar 2011 stünde nun endgültig fest, dass der Freihafen am 1. Januar 2013 abgeschafft wird. Die Lagerung von Nichtgemeinschaftswaren sei dann nur noch im Rahmen der vorübergehenden Verwahrung oder in einem Zolllager möglich. Zum 1. Januar 2013 seien daher alle in der Freizone gelagerten Nichtgemeinschaftswaren für ein bewilligtes Zolllagerverfahren oder zur vorübergehenden Verwahrung anzumelden. Alle betroffenen Unternehmen wären vom Verband und auch vom Zoll darüber informiert worden und sollten sich selbst frühzeitig über die sich veränderten Rahmenbedingungen näher informieren. Fraglich sei aktuell, ob wegen der sich abzeichnenden Verzögerung des Modernisierten Zollkodex (2014/2015) nicht auch eine entsprechende Verschiebung der Abschaffung der Hamburger Freizone geprüft werden sollte. Herr Harms dankte nochmals den 10 Arbeitsgruppenteilnehmern der Arbeitsgruppe „Zoll und Steuern“ sowie den 9 Teilnehmern der Arbeitsgruppe „Überarbeitung des ISSA Kataloges“.

Anschließend informierte Herr Wolfgang Sump, *stellvertretender Vorsitzender des Verbandes*, OCEAN-Vertreter des Verbandes und zugleich *Leiter der OCEAN-Arbeitsgruppe „Veterinärfragen“* zunächst über die Verbandsarbeit in OCEAN und im Bereich Veterinär.

Herr Engels informierte über seine Tätigkeit als *Verbandsvertreter bei ISSA* bis Ende 2010 und Herr Ralf-Thomas Rapp, der dieses Amt von Herrn Engels übernommen hatte, setzte diesen Bericht fort für die Zeit ab 1. Januar 2011.

Anschließend stellten sich die seit der letzten Mitgliederversammlung *neu eingetretenen 11 Mitgliedsfirmen* kurz vor. Es sind die Firmen:

- MTG Foodtrading GmbH, Hamburg
- Vquipu GmbH, Hamburg
- Xaver Troiber e.K., Hofkirchen bei Passau
- DB Schenker Deutschland AG, Norderstedt
- BLG Cargo Logistics GmbH & Co. KG, Bremen
- Pascal Beratungsgesellschaft für Datenverarbeitung mbH, Hamburg
- Alphastone GmbH & Co. KG, Preetz
- VETIS GmbH, Hamburg
- VTE-Filter GmbH, Norderstedt

- SEI Spare Express International GmbH, Hamburg
- Tchibo Coffee Service GmbH, Hamburg

Im Anschluss daran trägt Herr Thomas Hornig (HanseNautic GmbH, Hamburg), als einer der amtierenden Rechnungsprüfer vor, dass er zusammen mit seinem Kollegen, Herrn Dirk Lohmann (Ing.-Büro Heino Winter GmbH, Hamburg, am 23. März 2011 die Rechnungslegung des Verbandes stichprobenweise geprüft und für in Ordnung befunden habe.

Herr Mathias Overhaus trägt daraufhin, als **Schatzmeister**, den Finanzbericht 2010 des Verbandes vor. Die Finanzlage des Verbandes sei wieder insgesamt „gesund“ und die Kosten hätten sich im Rahmen des Kostenvoranschlags 2010 bewegt. Herr Overhaus dankt an dieser Stelle allen Firmen, die im Deutschen Schiffsausrüster-Register eine Anzeige platziert hatten und ermutigt alle Anwesenden auch in der kommenden Ausgabe wieder zahlreich Anzeigen zu platzieren. Anschließend werden sämtliche Positionen der Ist-Kosten aus 2010 und dem Kostenvoranschlag 2011 durch Herrn Overhaus vorgetragen. Nach dem Kostenvoranschlag für 2011 würden die Einnahmen voraussichtlich die Ausgaben decken. Daher schlägt Herr Overhaus dem Vorsitzenden und der Mitgliederversammlung vor, die Mitgliederbeiträge nicht zu erhöhen. Die Mitgliederversammlung stimmt dem Kostenvoranschlag 2011 **einstimmig** zu.

Frau Neele Walter (Dräger Safety AG & Co. KGaA, Hamburg) dankte Vorstand und Geschäftsführung für die im vergangenen Jahr geleistete Arbeit und beantragte deren **Entlastung**, die, unter Enthaltung der Stimmen der Vorstandsmitglieder und des Geschäftsführers, **einstimmig gewährt** wurde.

Bevor Herr Engels den Rücktritt des amtierenden Vorstands erklärte, hielt Herr Sump zum Ausscheiden von Herrn Engels eine **Laudatio**. Er würdigte darin die Verdienste von Herrn Engels im Beruf und für den Verband. Anschließend überreichte Herr Heinemann ein Abschiedspräsent des Vorstandsvorstands an Herrn Engels. Dieser trug danach eigene Abschiedsworte vor. Er bedankte sich beim Verband und Vorstand für die gemeinsame Zeit und stets gute Zusammenarbeit.

Herr Harms trägt zu allgemeinen Fachfragen neue Informationen über die **geplante Abschaffung der Kleinmengenregelung** und der Entwicklung bei der **Belieferung der Flussschifffahrt** vor. Außerdem kündigt er an, dass gemäß Vorstandsbeschluss der Versand des Rundschreibens sukzessive auf E-Mail-Versand umgestellt werden soll und dazu mit kommemendem Verbandsrundschreiben eine entsprechende Abfrage durchgeführt wird.

Rechnungsprüfer: Auf der Mitgliederversammlung 2011 wurde die **Rechnungsprüfer** für die nächsten drei Jahre gewählt. Die Herren Dirk Lohmann (Ing.-Büro Heino Winter GmbH, Hamburg) und Thomas Hornig (HanseNautic GmbH, Hamburg) – bei Enthaltung dieser beiden Herren – **einstimmig wieder gewählt** .

Vorstand: Auf der Mitgliederversammlung 2011 wurde der Vorstand neu gewählt. Bis auf Herrn Hennig Engels haben sich alle Vorstandsmitglieder für eine Wiederwahl zur Verfügung gestellt. Als weiterer Kandidat wurde bis zur Versammlung Herr Jens Pfeiffer, Hamburg, benannt.

Nach durchgeführter Wahl setzt sich der neue Vorstand wie folgt zusammen:

Herr Frank Engelland, Hamburg	Vorsitzender
Herr Wolfgang Sump, Hamburg	Stellv. Vorsitzender
Herr Mathias Overhaus, Emden	Schatzmeister

Andreas Albert, Lennart Clasen, Gunnar Heinemann, Frau Nadine Kloska, Jens Pfeiffer und Ralf-Thomas Rapp.

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/Bundesfinanzdirektionen über Abfertigungsverfahren, bei Gesprächen mit Veterinärbehörden über Veterinärfragen sowie über die Freizone Hamburg.

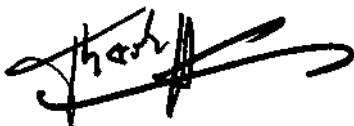
Geschäftsführung: Thorsten Harms ist Geschäftsführer des Verbandes. Durch 12 Verbandsrundschreiben und weitere Publikationen wurden die Mitglieder 2011 über alle aktuellen Fragen aus dem Bereich Schiffsausrüstung und dem Handel mit abgabefreien Waren informiert. Fachgespräche und Verhandlungen führte 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 2011 wurde von den Rechnungsprüfern Thomas Hornig und Dirk Lohmann, beide Hamburg, am 22. März 2012 geprüft und für in Ordnung befunden.

VIII. Verschiedenes

Mitgliederzahl/-struktur: Ende 2011 waren 146 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.



(RA Thorsten Harms, Geschäftsführer)

25. April 2012

IX.

**Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben
des Jahres 2011**

- Rundschreiben
Nr. 1/2011
28.01.2011
1. Mitgliederversammlung am 3. Mai 2011 in Hamburg
 2. Gemeinsame Info-Veranstaltung mit Verband Deutscher Reeder zum Gefahrgutrecht am 16. Februar 2011 – Nachmeldungen möglich
 3. Zollrecht: Umfuhr von zur Ausfuhr bestimmter Gemeinschaftswaren
 4. Zollrecht/Einheitspapier: Merkblatt zum Einheitspapier 2011 erschienen
 5. Zollrecht: Merkblatt über deutsche Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen
 6. Zollrecht: Merkblatt zu den Sicherheitsdaten der Summarischen Anmeldungen
 7. Zollrecht: Probleme mit Rücklauf der bestätigten Zollpapiere bei Schiffsbelieferungen in Häfen der Mittelmeerregion
 8. Hamburg: Auflösung der Freizone 2013 – Informationen und Maßnahmen
 9. Verbrauchsteuer/EMCS: Erläuterungen vom BMF
 10. Verbrauchsteuer/EMCS: Störungen und Ausfallverfahren zu Jahresbeginn
 11. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Info-Veranstaltung Handelskammer Hamburg vom 21. Januar 2011, Nachbericht
 12. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland und Spanien
 13. Lohnsteuer: Neue amtliche Sachbezugswerte 2011
 14. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
- *****
- Rundschreiben
Nr. 2/2011
24.02.2011
1. Zollrecht/Ausfuhr: BMF Erlass vom 23. Dezember 2010
 2. Zollrecht: Geplanter Wegfall der Meldebefreiung für Kleinsendungen-Sachstand
 3. Zollrecht/Ausfuhr: Einige Fragen zu Schiffsbelieferungen
 4. Sicherheit: Arbeitskreis „Sicherheit in der Logistik“ im BMVBS – Nachbericht
 5. Gefahrgutrecht: Gemeinsame Info-Veranstaltung mit Verband Deutscher Reeder e.V am 16. Februar 2011 - Nachbericht
 6. Hamburg: Auflösung der Freizone 2013 / Veranstaltung am 9. Februar 2011-Nachbericht
 7. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012: Anmeldung zur Eintragung und Eintragung Firmenlogo bis 29. April 2011
 8. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012: Erinnerung an Anzeigenofferte
 9. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im April 2011
 10. Hannover Messe 2011: Tagestickets über Verband
- *****
- Rundschreiben
Nr. 3/2011
21.03.2011
1. Mitgliederversammlung am 3. Mai 2011 in Hamburg
 2. Zollrecht/Ausfuhr: Entwicklung der Pflicht zur Ausfuhranmeldung bei Schiffsausrüstern
 3. Zollrecht/Ausfuhr: Kleinmengenregelung/ mündl. Ausfuhranmeldung
 4. Zollrecht/Ausfuhr: Formular für Änderung des Gestellungsortes oder Abbruch des Ausfuhrvorgangs
 5. Zollrecht/Ausfuhr: Bekämpfung der Geldwäsche – Anmeldung Bargeld
 6. Zollrecht: Sitzung der Trade Contact Group am 15. März 2011 in Brüssel – Nachbericht
 7. Zollrecht/Ausfuhr/Verbrauchsteuer: Belieferung der Flussschifffahrt – BMF-Erlass mit Neuregelung für Deutschland
 8. Verbrauchsteuer: Beförderung von Kaffee unter Steueraussetzung aus deutschem Steuerlager in andere Mitgliedstaaten
 9. Umsatzsteuerrecht: Umsatzsteuer-Anwendungserlass ersetzt Umsatzsteuer-Richtlinien
 10. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland und die Niederlanden
 11. Hamburg: Auflösung der Freizone Hamburg – Info-Veranstaltung von Firma nordwest Import-Export IT Services
 12. Hamburg: Hinweis auf Parkverbot auf Zollamtsplätzen
 13. Außenwirtschaftsrecht: Embargos und aktuelle Informationen
 14. Neue Gesetze und Verordnungen

- Rundschreiben
Nr. 4/2011
19.04.2011
1. Mitgliederversammlung am 3. Mai 2011: Anmeldung und Vorstandswahl
 2. Zollrecht/Ausfuhr: Fragen zu Schiffsbelieferungen / Antworten vom BMF
 3. Zollrecht: Gespräch mit Hauptzollamt Hamburg-Hafen zur 5-Tages-Frist – Änderung Lieferzettel für Schiffsbedarf
 4. Zollrecht: Verfahrensweisung ATLAS aktualisiert
 5. Verbrauchsteuer: Versand von Verbrauchsteuerware durch zugelassenen Ausführer–Meinung
 6. Verbrauchsteuer: Dokumente zu Versandverfahren „EMCS“ aktualisiert
 7. Ausfuhrkontrolle: Allgemeine Genehmigungen
 8. Ausfuhrkontrolle: Aktuelle Embargomaßnahmen
 9. Hamburg: Regelungen für Schiffe aus Japan
 10. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012: Erinnerung an Anzeigenofferte
 11. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012: Erinnerung an Firmeneintragungen und Eintragung Firmenlogo
 12. ISSA-Katalog-Überarbeitung: ISSA Präsident besucht Verbandsarbeitsgruppe
 13. Neue Rahmenvereinbarung mit Hotel CROWNE PLAZA Hamburg
 14. Neue Gesetze: Gefahrgut und Veterinär
 15. 2. Hamburger Hafen Empfang am 3. März 2011 - Nachbericht
 16. Seatrade Europe vom 27.-29. September 2011 – Frühbucherrabatt verlängert
 17. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

- Rundschreiben
Nr. 5/2011
26.05.2011
1. Bericht über die 65. Mitgliederversammlung am 3. Mai 2011 in Hamburg
 2. Zollrecht: Anmeldepflichten für Schiffs- und Luftfahrzeugbedarf – Merkblatt überarbeitet
 3. Zollrecht: 5-Tagesfrist und 18-Tagesfrist bei Schiffsbedarfsbelieferungen gem. § 27 Zollverordnung
 4. Zollrecht: Hamburger Zollforum 2011 – Nachbericht
 5. Hauptzollamt Itzehoe: Aktuelles Öffnungszeitenverzeichnis
 6. Verbrauchsteuer: Sammelausfuhranmeldung nun auch für Schiffsbelieferung mit verbrauchsteuerpflichtigen Waren unter Steueraussetzung möglich
 7. Außenwirtschaftsrecht: Neue Veröffentlichungen vom BAFA
 8. LKW-Fahrverbot in der Ferienzeit / Ferienreiseverordnung 2011
 9. Hamburg: Umstrukturierung von städtischen Behörden ab 1. Mai 2011
 10. Hamburg: Abschaffung Freizone 2013 – Förderprogramm „Zoll-Landschaft 2013“
 11. Hamburg: Info-Veranstaltung 8. Juni 2011 „Hamburger Freihafen–zollrechtliche Änderungen zum 01. Januar 2013“
 12. Italien: Schiffsausrüsterverzeichnis 2011/2012 erschienen
 13. Taschenfaltplan des Hamburger Hafens neu erschienen
 14. Mitglieder: Rundschreibenversand/Umstellung auf E-Mail-Versand
 15. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Juli 2011
 16. Neues Verbandsmitglied: Tchibo Coffee Service GmbH, Hamburg
 17. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
 18. Verbandsgeschäftsstelle bleibt am 3. Juni 2011 geschlossen

- Rundschreiben
Nr. 6/2011
28.06.2011
1. Zollrecht: Info der BFD Nord zur „Terrorüberprüfung“ im Rahmen eines AEO-Antrags
 2. Zollrecht: Kombinierte Nomenklatur der EU (KN) Erläuterungen neu
 3. Hamburg: Auflösung der Freizone 2013 – Zweites Förderprogramm
 4. Hamburg: Umzug Hauptzollamt Hamburg-Stadt und Zollamt Post
 5. Hamburg: Seminar „Praxisupdate IT-Recht“ – Nachbericht
 6. Hamburg: 2. Elbfrühstück der AEB GmbH – Nachbericht
 7. LKW-Fahrverbot in der Ferienzeit 2011
 8. Neue Gesetze: SOLAS und Schiffssicherheit
 9. Außenwirtschaftsrecht: Neue Veröffentlichung vom BAFA
 10. BG Verkehr: Aktuelle Listen - Stand Mai 2011
 11. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Italien

12. ISSA Convention 2011 – Nachbericht
13. ISSA Convention 2012 in Cadiz / Spanien
14. ISSA Register 2012
15. SMM 2012 in Hamburg
16. Seatrade Europe vom 27. - 29. September 2011 in Hamburg –
erstmalig mit Supplier Workshop
17. Siebte Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven - Nachbericht
18. Lateinamerika Verein e.V.: Vorankündigung Lateinamerika-Tag
am 17. und 18. Oktober 2011 in Hamburg
19. Buchempfehlung: Grenzüberschreitender Warenverkehr aus Sicht der Umsatzsteuer –
Fehlerursachen und Maßnahmen zur Behebung.
20. Buchempfehlung: Fachwörterbuch Zoll und Außenhandel Englisch-Deutsch/
Deutsch-Englisch, erschienen im Bundesanzeiger Verlag
21. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012: Korrekturabzüge und
Änderungen noch möglich
22. Internetseiten des Verbandes: Mitgliederbereich neu gestaltet und erweitert
23. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

Rundschreiben
Nr. 7/2011
20.07.2011

1. Zollrecht: Neue Version von Vordruck HH 0114-E, „Lieferzettel für Schiffsbedarf“
2. Zollrecht/Ausfuhr: BMF-Antworten auf Verbandsfragen
3. Zollrecht: 23. Europäischer Zollrechtstag vom EFA in Schaffhausen/Schweiz - Nachbericht
4. Zollrecht: EORI-Nummer – Einführung und Ländervergleich
5. Zollrecht: Neue Öffnungszeiten Zollamt Lübeck ab 1. August 2011
6. Sicherheit der Lieferkette: Gemeinsame EU-US-Erklärung
7. Sog. „Bäderregelung“ soll vor Gericht
8. Hamburg: „Bekannter Versender“ in der Luftfracht –
Veranstaltung von Handelskammer Hamburg 24. August 2011
9. Hamburg: Auflösung der Freizone Hamburg -
Info-Veranstaltung von dbh Logistics IT AG 12. September 2011
10. ISSA Convention 2012 vom 25. – 26. Mai 2012 in Cádiz (Spanien)
11. Hamburg: Neues IT-System „PRISE“ von DAKOSY AG ab 2012
12. Außenwirtschaftsrecht: Embargos und aktuelle Informationen von BAFA
13. Neue Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen
14. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern
gemäß EU-Richtlinie 97/78 für die Niederlande und Spanien

Rundschreiben
Nr. 8/2011
26.08.2011

1. Termin nächste Mitgliederversammlung: 25. April 2012
2. Zollrecht/Ausfuhr: Gespräch mit BFD Nord zu verschiedenen Themen
3. Zollrecht: Abgleich mit Namenslisten der sog. Terrorismusverordnung im Rahmen
einer AEO-Zertifizierung – Urteil FG Düsseldorf
4. Verbrauchsteuer: Gespräch im BMF zu verschiedenen Themen
5. Verbrauchsteuer: Neuer Abteilungsleiter im BMF, Referat III B 7
6. Beipack: Gespräche mit deutschen Reederverbänden – Info an Reeder und Schiffsausrüster
7. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
8. LKW-Maut: Neues Mautsystem „TOLL2GO“ startet am 1. September 2011
9. Förderprogramme für den Güterverkehr: Fördergelder 2011 jetzt beantragen
10. Verkehr: Verordnungsentwurf zum sog. „Lang-LKW“ – Verbandsstellungnahme?
11. Veterinär: Rindfleischetikettierungspflicht für Schiffsausrüster?
12. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern
gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Lettland (Lettland) und Ungarn (Hungary)
13. England: Umsatzsteuerrechtliche Behandlung von Schiffsbedarf
14. Hamburg: Auflösung Freizone zum 1. Januar 2013 – Beratung/Fördermittel
15. Hamburg: Auflösung Freizone – Interesse an Info-Veranstaltung des Verbandes? - Umfrag
16. Hamburg: Neue Lohn- und Gehaltstarife im Groß- und Außenhandel

17. Hamburg: „Bekannter Versender“ in der Luftfracht –
Veranstaltung der Handelskammer Hamburg 24. August 2011 – Nachbericht
18. Hauptzollamt Hamburg-Hafen: Verzeichnis der Öffnungszeiten und
Schalterstunden der Zolldienststellen
19. Neues Verbandsmitglied: GISA TEX GmbH & Co. KG, Reutlingen
20. Buchempfehlung: „100 Antworten auf typische Fragen im Exportgeschäft“,
erschieden im Bundesanzeiger Verlag
21. Buchempfehlung: „Die geplante Reform des Seehandelsrechts“,
erschieden im Bundesanzeiger Verlag
22. ISSA: Regional Meeting in Accra, Ghana
23. SMM 2012: 25. Jubiläum
24. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
25. Cirkus Krone vom 15. September bis 12. Oktober 2011 in Hamburg -Ermäßigte Sonderkarten

Rundschreiben
Nr. 9/2011
23.09.2011

1. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2011/2012 weltweit versandt
2. Umsatzsteuer: Verbandsstellungnahme zum Referentenentwurf 2. VO
zur Änderung steuerlicher Vorschriften
3. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BMWI und BAFA
4. Dual-Use Verordnung / EU-Exportkontrollsystem – Verbandsstellungnahme,
Industrieanhörung zum EU-Grünbuch, Nachbericht
5. Richtlinie 2011/75/EU vom 2. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 96/98/EG
des Rates über Schiffsausrüstung
6. Veterinär: Belieferung von nicht EU-konformer Veterinärware als Schiffsbedarf
allein an Seeschiffe
7. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern
gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Spanien
8. Veterinär: Neufassung des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuches
9. Hamburg: Auflösung Freizone zum 1. Januar 2013 – Beratung/Fördermittel
10. CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2012
11. Feldversuch „Lang-LKW“: Verbandsstellungnahme zum Verordnungsentwurf
12. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
13. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Oktober 2011
14. Buchempfehlung: 39. Auflage „K und M“ Konsulats- und Mustervorschriften erschienen
15. Verschiedene Bücher / Register / Hafenpläne kostenlos abzugeben
16. Korrekturen / Berichtigungen

Rundschreiben
Nr. 10/2011
28.10.2011

1. Verbrauchsteuer: Pflicht zu EMCS ab 2012 für Beförderungen im Steuergebiet
2. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
3. Außenhandelsstatistik: Statistische Sammelnummer für Schiffsbelieferungen im
Ausland ab 1. Januar 2012 wird beantragt
4. INTRASTAT-Meldungen: Statistische Sammelnummer für Einfuhren von Schiffsaus-
rüstungswaren aus EU-Ländern ab 1. Januar 2012 wird beantragt
5. Genehmigungen Statistische Sammelnummer – Kopie der Genehmigung
an Ihr zuständiges Zollamt senden!
6. Außenhandelsstatistik: Änderungen im Warenverzeichnis zum 1. Juli 2011
7. Zollrecht: Das Hauptzollamt Itzehoe informiert über sein aktuelles Öffnungszeitenverzeichnis
8. Veterinär: Neue Gesetze und Verordnungen
9. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß
EU-Richtlinie 97/78 für Polen
10. Seatrade Europe vom 26. - 29. September in Hamburg 2011 – Nachbericht
11. Hamburg: Auflösung der Freizone Hamburg - Info-Veranstaltung von dbh Logistics IT AG
12. September 2011 – Nachbericht von dbh Logistics IT AG
12. Hamburg: Auflösung Freizone – Informationsveranstaltungsreihe

13. Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein:

Neue Lohn- und Gehaltstarife im Groß- und Außenhandel

14. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

Rundschreiben
Nr. 11/2011
30.11.2011

1. Zollrecht/Ausfuhrverfahren: Änderung der Dienstvorschrift DV A 06 10
2. Zollrecht: Verwendung von Zoll-Sammelnummern durch Schiffsausrüster
3. Verbrauchsteuer/EMCS: Änderung der Verwaltungsvorschrift V 9953-1
4. Wartungsarbeiten ATLAS + Umstellung EMCS am 3. Dezember 2011
5. Außenhandelsstatistik: „Warenverzeichnis“ 2012
6. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
7. Hamburg: Auflösung der Freizone 2013
8. dbh Logistics IT AG: Rahmenvereinbarung ab dem 1. Dezember 2011
9. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013 - Anzeigenwerbung
10. ISSA Katalogverkauf: Betriebsferien Lebenshilfswerk Pinneberg vom 23. Dezember 2011 bis 01. Januar 2012
11. ISSA Convention 2012 in Cádiz/Spain: Convention web site geschaltet
12. Fachausstellungen/Messen
13. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Estland
14. Neue Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen
15. Betriebsvergleich der Schiffsausrüsterfirmen für 2009 und 2010
16. Abbuchungen im Januar 2012-Änderungen bei der Bankverbindung bzw. Rechnungsanschrift?
17. Sonstige Leistungen des Verbandes: Link und Logo auf den Verbandsseiten im Internet
18. Neues Verbandsmitglied: Velmarine Services Ltd & Co. KG
19. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

Rundschreiben
Nr. 12/2011
21.12.2011

1. Zollrecht: Modernisierter Zollkodex 2016?
2. Zollrechtliches Ausfuhrverfahren
3. Umsatzsteuer: Zweite Verordnung zur Änderung steuerlicher Verordnungen – Verbandsstellungnahme zur „Gelangensbestätigung“
4. Verbrauchsteuer/EMCS
5. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
6. Exportkontrolle: EU-Sanktionen/restriktive Maßnahmen gegen Iran, Syrien, Belarus und Demokratische Republik Kongo
7. Stat. Sammelnummer für Ein- und Ausfuhr: Genehmigungen erteilt
8. „Lang LKW“: Bundeskabinett billigt Ausnahmeverordnung zum Feldversuch mit Lang-LKW
9. Hamburg/Auflösung Freizone 2013: Informationsschreiben Hauptzollamt Hamburg-Hafen
10. Lohnsteuer: Neue Sachbezugswerte für Mahlzeiten 2012
11. Steuerrecht: Steuerlich anerkannte Reisekosten bei Auslandsdienst- und Geschäftsreisen, Stand 1. Januar 2012
12. Lateinamerika Verein e.V.: Business Roundtable Trinidad & Tobago
13. Rahmenvereinbarungen: Erneute Verlängerung mit Hotel Holiday Inn Hamburg und Hotelkette Hilton
14. Rahmenvereinbarungen des Verbandes: Aufstellung
15. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013: Anzeigenwerbung versandt
16. ISSA Register 2012: Versand und Preise
17. Neues Verbandsmitglied: ASK Kloska GmbH, Wilhelmshaven
18. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
19. Mitgliedsfirmen: Mitteilung von Änderungen der Kontaktdaten
20. Rundschreiben-Inhaltsverzeichnis des Jahres 2011 liegt bei

X. Statistischer Anhang

Tabelle 1 - *Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen*

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

Fahrtbereich	2011		2010		2009	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Kauffahrtei	5 847	873	5 896	1 080	5 442	1 026
Hochseefischerei	209	96	241	101	201	80
	6 056	969	6 137	1 181	5 643	1 106
Insgesamt	7 025		7 318		6 749	

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
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
2011	3784	88,732	82,5	4,1	82,9	11,7	1,3

Quelle: Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

Tabelle 3 - *Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt*

(Mio. EUR)

Brutto-Einnahmen	2011	2010	2009	2008
Linienverkehr	10 140 (48%)	10 142 (48%)	8 119 (46%)	9 839 (43%)
Trampverkehr	10 867 (51%)	10 688 (51%)	9 398 (53%)	12 820 (56%)
Passagen*	208* (1%)	180* (1%)	191* (1%)	259* (1%)
Insgesamt	21 215	21 010	17 708	22 918

*Nur Passagen im Linien- und Trampverkehr von Gebietsfremden

Quelle: Deutsche Bundesbank, Frankfurt

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

Häfen	2011	2010	2009	2008	2007
Antwerpen ¹⁾	186 400	178 168	157 806	189 389	182 896
Rotterdam ¹⁾	434 550	430 159	386 957	421 136	409 086
Singapur ¹⁾	531 175	505 342	472 300	515 415	483 616
Hamburg ¹⁾	132 293	121 221	110 603	140 562	140 235
Bremische Häfen ¹⁾	80 626	68 862	63 106	74 524	69 095
Brake	5 272	5 142	4 720	5 745	5 402
Bützfleth	5 204	5 217	4 673	5 573	5 558
Cuxhaven	3 169	2 158	1 766	1 956	1 928
Emden	4 488	4 216	3 543	4 517	4 221
Nordenham	3 763	3 252	3 326	3 605	3 930
Wilhelmshaven	24 388	24 728	34 196	40 556	42 643
Brunsbüttel	7 897	7 462	7 342	11 648	9 657
Büsum	141	109	82	95	85
Flensburg	503	492	488	581	469
Helgoland	20	20	27	32	33
Kappeln	4	15	6	20	15
Kiel	4 301	3 824	3 157	3 153	2 980
Lübeck	17 663	17 854	17 488	21 334	22 175
Puttgarden/Fehmarn	4 282	3 989	3 478	4 073	4 318
Rendsburg	238	244	253	256	249
Rostock	18 085	19 487	17 384	21 278	19 585
Sassnitz	2 986	2 672	2 212	2 711	2 595
Stralsund	895	808	658	810	862
Wismar	3 274	3 457	3 084	3 267	3 817
Nord- und Ostseehäfen	*	206 011 ³⁾	260 908	317 847	312 139
Massengut /	116 724	115 431	117 822	138 151	135 264
Sack-/Stückgut	159 221	180 644	145 041	182 485	179 787

¹⁾ brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

*Zahlen lagen bei Drucklegung nicht vor

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	2011	2010	2009	2008	2007
Hamburg	10 106	9 843	10 131	11 899	12 217
Bremische Häfen	7 194	7 136	7 485	-	10 018
Brake	932	919	867	897	866
Bützfleth	776	959	798	807	884
Cuxhaven	963	812	1 249	2 445	2 723
Emden	3 062	3 013	2 809	3 357	3 078
Nordenham	289	481	513	597	752
Wilhelmshaven	1 826	1 081	1 859	1 364	1 294
Brunsbüttel	913	926	832	1 357	1 153
Büsum	1 111	1 270	1 638	1 349	1 310
Flensburg	191	236	188	233	-
Helgoland	858	879	980	1 262	1 049
Kappeln	3	12	5	23	11
Kiel	1 606	1 571	1 557	1 660	1 691
Lübeck	5 111	5 277	5 574	6 146	6 241
Puttgarden/Fehmarn	16 946	17 289	17 282	17 232	17 771
Rendsburg	125	112	135	127	117
Rostock	7 765	7 591	8 005	9 448	8 761
Sassnitz	1 981	1 879	1 859	2 047	2 031
Stralsund	311	289	250	367	410
Wismar	1 180	1 254	1 101	1 258	1 577

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