

**Verband  
Deutscher Schiffsausrüster e.V.**



**JAHRESBERICHT  
2012**

# Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2012</b> .....	4
<b>I. Allgemeines</b> .....	5
<b>II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel</b> .....	12
<b>III. Gewerbebefragen</b> .....	14
Zollrecht/Ausfuhr .....	14
Versandverfahren/NCTS.....	17
Verbrauchssteuer/EMCS .....	17
Mehrwertsteuer/Umsatzsteuer .....	17
Veterinärrecht .....	19
Sicherheitsinitiativen .....	20
Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht.....	22
Verkehr .....	23
EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie.....	23
Deutsches Schiffsausrüster-Register.....	23
ISSA Technik Katalog .....	24
<b>IV. Verbandstätigkeit bei EU-Kommission, Bundesministerien, Landesministerien und Behörden</b> .....	24
<b>V. Zusammenarbeit mit Organisationen und Verbänden</b> .....	25
International Shippers & Services Association (ISSA).....	25
Organization of EU Shippers (OCEAN) .....	25
SMM 2012 - shipbuilding, machinery & marine technology .....	25
Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll (EFA).....	25
Weitere Verbände und Organisationen.....	26
<b>VI. Verbandsberatung</b> .....	26
Außenwirtschafts/Umsatzsteuer/Verbrauchssteuer/Versandverfahrens- und Zollrecht.....	26
Arbeits- und Sozialrecht .....	26
Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrs-/Veterinärrecht.....	26
Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise .....	26
Merkblätter/Broschüren .....	26
Rahmenvereinbarungen .....	26
Geschäftsstelle.....	27
<b>VII. Verbandsorgane und Finanzen</b> .....	27
Mitgliederversammlung .....	27
Rechnungsprüfer: .....	30
Vorstand .....	30
Geschäftsführung .....	30
Finanzen .....	30
<b>VIII. Verschiedenes</b> .....	31
Firmenjubiläen.....	31
Mitgliederzahl/-struktur .....	31
<b>IX. Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben des Jahres 2012</b> .....	32
<b>X. Statistischer Anhang</b> .....	38
Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen 2010-2012.....	38
Die deutsche Reedertonnage 2005-2012 .....	38
Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt 2009-2012.....	38
Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen 2008-2012 .....	39
Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen 2008-2012 .....	40

### **2012: Ein weiteres Krisenjahr**

2012 war ein weiteres Krisenjahr mit großen Herausforderungen für Schiffsausrüster und die gesamte maritime Branche. Schiffsausrüster sind abhängig von einer funktionierenden Seeschifffahrt, Lieferketten, adäquaten Rechtsvorschriften und Verfahren.

In der **Seeschifffahrt** befinden sich nach Branchenangaben die Charterreeder in einer ihrer bislang schwersten Phasen. Wegen Überkapazitäten, vor allem bei Containerschiffen, würden die Charraten weit unter einem auskömmlichen Niveau liegen. Linienreeder könnten das Überangebot an Schiffsraum zwar besser ausgleichen, indem sie Chartertonnage an die Charterreeder zurückgeben und so ihre Flottenkapazität der Nachfrage anpassen. Leider blieben auch in der Linienschifffahrt die Frachtraten in 2012 deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die schwache Marktsituation hat sich zusammen mit dem Rückzug wichtiger Banken aus der Schiffsfinanzierung für die Charterreedereien zu einer Doppelkrise entwickelt. Es werde mit drastischen Konsequenzen für Charterreeder gerechnet. Zu den viel zu niedrigen Charraten komme noch ein existenzbedrohender Mangel an Fremdkapital hinzu. Neben Neugeschäften seien auch laufende Engagements betroffen. Banken haben 2012 ihren Druck besonders auf kleine und mittlere Charterreeder stark erhöht. Linienreeder hätten einen besseren Zugang zu Fremdkapital, weil sie ihre Flottenkapazitäten durch Rückgabe von Charterschiffen an die Charterreeder der Nachfrage am Markt besser anpassen können und in der Regel über ausreichende Liquiditätsreserven verfügen. Für die Charraten zeichne sich in 2013 noch keine Besserung ab. Viele Charterreedereien würden in eine existenziell bedrohliche Lage geraten. Für die kommenden zwei bis drei Jahre bräuchten die Charterreeder aber flankierende politische Maßnahmen, um bis zur Erholung des Chartermarktes durchzuhalten, um so auch schmerzhaft und langfristige Folgen für die maritime Wirtschaft sowie ihre Zulieferer und Dienstleister zu verhindern.

Funktionierende **Lieferketten**, adäquate **Rechtsvorschriften** und **Verfahren** sind auch für Schiffsausrüster unerlässlich. In 2012 kam es wieder zu zahlreichen Initiativen, die zur Erhöhung der Sicherheit gegen Terroristen, zur Eindämmung des Umsatz-/Mehrwertsteuerbetruges u.a. neue Regelungen und Rechtsvorschriften vorsahen. Schon die bestehenden gesetzlichen Regelungen sind auf einem sehr hohen Niveau. Es ist deshalb schwer, noch weitere Vorschriften oben auf zu satteln, ohne dass die Regelungsdichte negative Auswirkungen auf die Abläufe hat und damit letztlich der europäischen Wirtschaft insgesamt schadet. Die Verbandsarbeit der maritimen Verbände und deren europäischen Dachverbände, leistet dabei einen wertvollen Beitrag, um die betroffenen Bereiche vor Verschlechterungen bewahren.

Europäische Wirtschafts- und Finanzkrise, die angespannte Lage in der Seeschifffahrt und Behinderungen wegen zahlreicher Sicherheitsvorschriften, führten 2012 zu Belastungen bei Schiffsausrüstern. Insolvenzen, Ausgliederungen, Bereichsverlagerungen und Übernahmen wurden verzeichnet. Wir hoffen für 2013 sehr auf Besserung, sind aber skeptisch.



Hamburg, 24. April 2013

(Frank Engellandt, Vorsitzender)

## Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2012

Der Vorstand unterbreitet gemeinsam mit der Geschäftsführung den nachstehenden Jahresbericht des Verbandes für das Jahr 2012. Der Bericht informiert über die wichtigsten Ereignisse in den Sektoren „Schiffsausrüstung“ und „Tax-free-Handel“ in Deutschland und fasst die vielfältigen Verbandsaktivitäten des Jahres 2012 zusammen. Vorstand und Geschäftsführung hatten auch 2012 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 2012 u. a. mit den Themen „Änderung des Zollkodex“, „Versandverfahrens für Verbrauchsteuerwaren, EMCS“, „Export“ und „Ausfuhr“, verschiedene Themen im „Veterinärrecht“, „Flussschifffahrt“, „Gefahrgutvorschriften“, „ISSA Technik Katalog“, „Umsatzsteuer“, „Exportkontrollrecht“ und „Dual-Use-Verordnung“, „Luftfrachtsicherheit“ und andere Sicherheitsinitiativen.

Zum vierzigsten Male hat unser Verband im Jahre 2012 das „Deutsche Schiffsausrüster-Register“ veröffentlicht. Mit zunehmender Ausrichtung auf den elektronischen Datenverkehr weltweit, wird von Reedern und Werften, neben dem Deutschen Schiffsausrüster-Register, verstärkt auf die Darstellung der Verbandsmitglieder im Internet auf den Verbandsseiten [www.shipsuppliers.de](http://www.shipsuppliers.de) zugegriffen.

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

### Vorstand (Amtszeit 2011 – 2014):

Andreas **Albert**/Bremen

Lennart **Clasen**/Hamburg

Frank **Engellandt**/Hamburg (Vorsitzender)

Gunnar **Heinemann**/Hamburg

Nadine **Kloska**/Hamburg

Mathias **Overhaus**/Emden (Schatzmeister)

Jens **Pfeiffer**/Hamburg

Ralf-Thomas **Rapp**/Hamburg

Wolfgang **Sump**/Hamburg (Stellv. Vorsitzender)

# Bericht zur 67. Ordentlichen Mitgliederversammlung 2013 über das 66. Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012

## *I. Allgemeines:*

Die deutsche Wirtschaft hat zum Jahresende 2012 einen Dämpfer erhalten. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, ging das **Bruttoinlandsprodukt (BIP)** im vierten Quartal 2012 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – um 0,6 % im Vergleich zum Vorquartal zurück. Das Ergebnis für das gesamte Jahr 2012 blieb unverändert bei + 0,7 % (kalenderbereinigt: + 0,9 %).

Positive Impulse kamen im Vorquartalsvergleich (preis-, saison- und kalenderbereinigt) lediglich vom inländischen Konsum: Sowohl die privaten (+ 0,1 %) als auch die staatlichen Konsumausgaben (+ 0,4 %) konnten leicht zulegen. Dagegen gingen die **Investitionen** zurück: In Bauten wurde geringfügig weniger investiert als im dritten Quartal 2012 (– 0,1 %), die Investitionen in Ausrüstungen – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – verringerten sich um 2 % und sind seit nunmehr über einem Jahr rückläufig. Insgesamt verzeichnete die inländische Verwendung aber ein kleines Plus im Vergleich zum Vorquartal (+ 0,2 %).

Dagegen wirkte sich der **Außenhandel** den vorläufigen Berechnungen zufolge im Schlussquartal 2012 negativ auf die deutsche Wirtschaftsentwicklung aus: Es wurden 2 % weniger Waren und Dienstleistungen ins Ausland exportiert als im dritten Quartal 2012 (preis-, saison- und kalenderbereinigt). Zwar gingen auch die Importe zurück; ihr Rückgang fiel mit – 0,6 % aber deutlich schwächer aus als bei den Exporten. Dadurch hatte der Außenbeitrag – also die Differenz aus Exporten und Importen – einen negativen Effekt auf die Entwicklung des BIP im Berichtszeitraum (– 0,8 %).

Die **Wirtschaftsleistung** im vierten Quartal 2012 wurde von 41,9 Millionen Erwerbstätigen mit Arbeitsort in Deutschland (Inlandskonzept) erbracht, das waren 320 000 Personen oder 0,8 % mehr als ein Jahr zuvor.

Die gesamtwirtschaftliche Arbeitsproduktivität, gemessen als preisbereinigtes BIP je Erwerbstätigen, verringerte sich im vierten Quartal 2012 gegenüber dem vierten Quartal 2011 um 0,7 %. Je Erwerbstätigenstunde ergaben erste vorläufige Berechnungen dagegen einen Anstieg der Arbeitsproduktivität um 0,9 %, da je Erwerbstätigen im Durchschnitt um 1,5 % weniger gearbeitet wurde als ein Jahr zuvor.

Anders als im Vorquartalsvergleich kamen die Wachstumsimpulse im vierten Quartal 2012 im Vergleich zum Vorjahr überwiegend vom Außenhandel: Es wurden preisbereinigt 2 % mehr Waren und Dienstleistungen exportiert als vor einem Jahr. Die Importe stiegen im selben Zeitraum lediglich um 0,5 %. Dadurch ergibt sich für den Außenbeitrag als Saldo zwischen Exporten und Importen ein rechnerischer Wachstumsbeitrag von + 0,8 % zum BIP-Wachstum im Vorjahresvergleich. Dagegen hielten sich die Unternehmen mit Investitionen zurück, sodass die preisbereinigten Ausrüstungsinvestitionen im Vergleich zum vierten Quartal 2011 erneut einbrachen (– 9,3 %). Auch in Bauten wurde zum Jahresende 2012 deutlich weniger investiert als ein Jahr zuvor (– 2,6 %). Diese Investitionsschwäche konnte vom

robusten inländischen Konsum nicht aufgefangen werden; die privaten Konsumausgaben stiegen preisbereinigt um 0,6 %, die des Staates um 1,4 %. Insgesamt ging die inländische Verwendung im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % zurück.

Die **einzelnen Wirtschaftsbereiche** der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts entwickelten sich im Schlussquartal 2012 recht unterschiedlich: Während fast alle Dienstleistungsbereiche ihre Wirtschaftsleistung im Vergleich zum Vorjahr steigern konnten, ging die preisbereinigte Bruttowertschöpfung sowohl im Baugewerbe (– 5,1 %) als auch im Verarbeitenden Gewerbe (– 2,4 %) bereits das dritte Quartal in Folge zurück. In jeweiligen Preisen gerechnet war das Bruttoinlandsprodukt im vierten Quartal 2012 um 1,6 % und das Bruttonationaleinkommen um 1 % höher als im vierten Quartal 2011.

Das Volkseinkommen nahm insgesamt um 0,3 % zu, die beiden Komponenten entwickelten sich dabei aber höchst unterschiedlich: Während das Arbeitnehmerentgelt der Inländer um 3,5 % anstieg, gingen die Unternehmens- und Vermögenseinkommen nach ersten vorläufigen Berechnungen um 7,4 % zurück.

Die Nettolöhne und -gehälter der Arbeitnehmer waren um 3,1 % höher als vor einem Jahr; je Arbeitnehmer stiegen sie im Durchschnitt aber nur um 2,2 %. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte erhöhte sich um 1,9 %, die privaten Konsumausgaben in jeweiligen Preisen um 2,2 %. Daraus errechnet sich für die Sparquote der privaten Haushalte im vierten Quartal 2012 ein vorläufiger Wert von 8,8 %.

Im Jahr 2012 wurden von Deutschland Waren im Wert von 1 097,4 Milliarden Euro ausgeführt und Waren im Wert von 909,2 Milliarden Euro eingeführt. Wie das Statistische Bundesamt anhand vorläufiger Ergebnisse weiter mitteilt, waren die **deutschen Ausfuhren** damit im Jahr 2012 um 3,4 % und die **Einfuhren** um 0,7 % höher als im bisherigen Rekordjahr 2011.

Die **Außenhandelsbilanz** schloss im Jahr 2012 mit dem zweithöchsten Überschuss seit Einführung der Außenhandelsstatistik im Jahr 1950 in Höhe von 188,1 Milliarden Euro ab. Im Jahr 2011 hatte der Saldo in der Außenhandelsbilanz 158,7 Milliarden Euro betragen. Der bisher höchste Ausfuhrüberschuss von 195,3 Milliarden Euro wurde im Jahr 2007 nachgewiesen. Zusammen mit den Salden für Dienstleistungen (– 6,7 Milliarden Euro), Erwerbs- und Vermögenseinkommen (+ 51,8 Milliarden Euro), laufende Übertragungen (– 37,1 Milliarden Euro) sowie Ergänzungen zum Außenhandel (– 29,2 Milliarden Euro) schloss – nach vorläufigen Berechnungen der Deutschen Bundesbank – die Leistungsbilanz im Jahr 2012 mit einem Überschuss von 166,9 Milliarden Euro ab. Im Jahr 2011 hatte die deutsche Leistungsbilanz einen Aktivsaldo von 147,2 Milliarden Euro ausgewiesen.

**In die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU)** wurden im Jahr 2012 Waren im Wert von 625,7 Milliarden Euro versandt und Waren im Wert von 577,1 Milliarden Euro von dort bezogen. Gegenüber dem Jahr 2011 sanken die Versendungen in die EU-Länder um 0,3 % während die Eingänge aus diesen Ländern um 0,9 % stiegen. In die Länder der Eurozone wurden im Jahr 2012 Waren im Wert von 411,9 Milliarden Euro (– 2,1 %) geliefert und Waren im Wert von 404,2 Milliarden Euro (+ 0,7 %) aus diesen Ländern bezogen.

In die EU-Länder, die nicht der Eurozone angehören, wurden im Jahr 2012 Waren im Wert von 213,8 Milliarden Euro (+ 3,3 %) ausgeführt und Waren im Wert von 172,9 Milliarden Euro (+ 1,4 %) von dort eingeführt.

**In die Länder außerhalb der Europäischen Union (Drittländer)** wurden im Jahr 2012 Waren im Wert von 471,7 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 332,1 Milliarden Euro aus diesen Ländern importiert. Gegenüber dem Jahr 2011 nahmen die Exporte in die Drittländer um 8,8 % und die Importe von dort um 0,4 % zu.

Der **Außenhandelsumsatz** stieg in Deutschland 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 2.006,4 Milliarden Euro. Frankreich hat seinen Platz als Deutschlands wichtigster Handelspartner verteidigt. Das **Handelsvolumen** stieg 2012 auf 169,2 Milliarden Euro. Mit plus 1,1 % zum Vorjahr entwickelten sich die **Aus- und Einfuhren** allerdings deutlich weniger dynamisch als der Handel mit den zehn wichtigsten Partnern insgesamt, der um 2,2 % zulegen konnte.

Auf den Rängen zwei und drei folgten die Niederlande mit einem Warenverkehr von 157,6 Milliarden Euro und China mit einem Außenhandelsumsatz von 142,9 Milliarden Euro. Frankreich ist seit 1975 Deutschlands wichtigster Handelspartner.

Der Sparkurs in Italien hinterlässt seine Spuren im deutschen Außenhandel. Italien war zwar sechst größter Handelspartner Deutschlands, der Umsatz sank aber um 4,3 % und damit stärker als in den anderen bedeutenden Partnerländern. Grund sei die geringere Nachfrage nach Produkten „Made in Germany“; die Ausfuhren nach Italien gaben um fast zehn Prozent nach. Dafür waren italienische Produkte stärker in Deutschland gefragt.

Deutschlands **Außenhandels-Top-Ten** ist:

1.	Frankreich	169,2 Milliarden Euro	(+ 1,1 %)
2.	Niederlande	157,6 Milliarden Euro	(+ 4,2 %)
3.	China	143,9 Milliarden Euro	(- 0,3 %)
4.	USA	137,4 Milliarden Euro	(+ 12,3 %)
5.	Großbritannien	115,7 Milliarden Euro	(+ 4,9 %)
6.	Italien	105,1 Milliarden Euro	(- 4,3 %)
7.	Österreich	95,1 Milliarden Euro	(+ 0,4 %)
8.	Schweiz	86,5 Milliarden Euro	(+ 1,9 %)
9.	Belgien	83,0 Milliarden Euro	(- 2,8 %)
10.	Russland	80,5 Milliarden Euro	(+ 6,9 %)

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank das Transportaufkommen des **deutschen Güterverkehrs** gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 2,2 % auf 4,3 Milliarden Tonnen. Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung wirkte sich somit negativ auf die Güterbeförderung aus. Am Rückgang waren der Straßen- und Eisenbahnverkehr und der Luftverkehr beteiligt. Dagegen verbuchten der Seeverkehr, die Binnenschifffahrt und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen Zunahmen.

In der **Seeschifffahrt** habe sich das Wachstum der beiden Vorjahre – wenn auch abgeschwächt – fortgesetzt: Mit 298 Millionen Tonnen wären 1,8 % mehr Güter befördert worden, als im Jahr 2011.

Für die Güterbeförderung der **Binnenschifffahrt** wäre ein Anstieg um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr gemeldet worden. Positiv hätten sich der Versand ins Ausland und der Durchgangsverkehr entwickelt. Die für ausländische Häfen bestimmte Gütermenge habe um 2,9 % zugenommen, die von einem ausländischen zu einem anderen ausländischen Hafen über deutsche Binnenwasserstraßen beförderten Güter sogar um 8,6 %. Rückgänge habe es dagegen beim Empfang aus dem Ausland (- 1,6 %) und beim innerdeutschen Verkehr (- 0,4 %) gegeben.

Der Containerverkehr sei 2012 mit 2,2 Millionen TEU transportierten Gütern gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant (+ 0,2 %) geblieben.

Beim Transport von **Rohöl in Rohrleitungen** sei die Beförderungsmenge um 1,5 % auf knapp 88 Millionen Tonnen gestiegen.

Konkrete Angaben zum **Straßengüterverkehr** lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Im Jahr 2012 transportierten in- und ausländische Eisenbahngesellschaften auf dem deutschen **Schienennetz** insgesamt Güter im Umfang von 366,1 Millionen Tonnen. Dies waren 8,9 Millionen Tonnen oder 2,4 % weniger als 2011. Zurückgegangen sind 2012 der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Versand: Im innerdeutschen Verkehr wurden 3,9 % weniger Güter transportiert als 2011. Auf ihn entfielen mit 247,1 Millionen Tonnen mehr als zwei Drittel aller Transporte. Der grenzüberschreitende Versand hat um 2,3 % abgenommen. Die Zunahmen beim grenzüberschreitenden Empfang (+ 3,1 %) und beim Durchgangsverkehr (+ 3,2 %) konnten diese Rückgänge nicht ausgleichen. Die Menge der Güter im kombinierten Verkehr – die überwiegend in Containern und Wechselbehältern transportiert wird – erhöhte sich 2012 im Gegensatz zum Gesamtverkehr um 1,8 % auf 77,9 Millionen Tonnen. Im vierten Quartal 2012 konnten wieder mehr Güter (+ 1,1 %) als im entsprechenden Vorjahresquartal befördert werden. In den ersten drei Quartalen 2012 waren die Gütermengen im Vorjahresvergleich mit – 2,7 %, – 3,7 % beziehungsweise – 4,1 % stets niedriger.

Der Güterumschlag in der **Luftfracht** lag im Jahr 2012 dagegen bei 4,3 Millionen Tonnen und damit um 2,2 % unter dem Vorjahresniveau. Die Einladungen sanken um 1,7 % auf 2,3 Millionen Tonnen, die Ausladungen um 2,8 % auf 2 Millionen Tonnen. Damit konnte an die positive Entwicklung des Vorjahres nicht angeknüpft werden. Im Jahr 2011 hatten die Einladungen noch um 8 % und die Ausladungen um 1,8 % zugenommen. Die in das Ausland versandte Luftfrachtmenge belief sich 2012 auf insgesamt 2,2 Millionen Tonnen. Mit – 1,5 % nahm sie weniger stark ab als die Bezüge aus dem Ausland, die um 2,7 % auf 1,9 Millionen Tonnen zurückgingen. Auf Europa entfielen 29 % des Luftfrachtverkehrs mit dem Ausland: Hier stagnierten die Einladungen mit + 0,6 %, die Ausladungen gingen leicht um 1,7 % zurück. Im Interkontinentalverkehr, der 71 % des Auslandsverkehrs umfasst, verringerten sich die Frachtmengen für beide Lieferrichtungen. Während die Einladungen um 2,4 % zurückgingen, sanken die Ausladungen um 3,2 Prozent. Der Jahresverlauf 2012 zeigt für den Güterumschlag im Vorjahresvergleich auf Quartalsbasis für die ersten drei Vierteljahre Rückgänge von – 4,2 %, – 4,5 % und – 0,4 %. Im letzten Vierteljahr dagegen nahm der Güterumschlag um 0,4 % zu.

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.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes umfassten die **Gesamtumsätze aller Schiff- und Bootsbauwerften** in Deutschland (einschl. Handelsschiffbau, Marineschiffbau, Reparaturen, Umbauten, Binnenschiffbau etc.) im Jahr 2012 insgesamt 5 Milliarden Euro, von denen 72 % auf Exporte entfielen. Die Zahl der direkt Beschäftigten aller Werften hat sich im Jahresdurchschnitt um 2 % auf knapp 18.000 verringert.



Laut Information des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. resultierte aus dem geringeren weltwirtschaftlichen Wachstum (- 3,2 %) auch eine schwächere Entwicklung des Seetransports, dem angebotsseitig jedoch wieder ein starkes Flottenwachstum gegenüber stand, das sich aus dem zahlreichen Zulauf von Schiffsneubauten ergeben hätte.

Damit habe sich das Problem der Überkapazitäten in zahlreichen Marktsegmenten verschärft und ließe die Ratenerträge und Schiffswerte drastisch abfallen, mit fatalen Folgen für die wirtschaftliche Situation vieler Schifffahrtsgesellschaften.

Daran hätten auch die kapazitätsmindernden Maßnahmen wie Slow-Steaming, das Auflegen von Schiffen und Abwrackungen nicht viel ändern können. Obwohl die Abwrackungsverkäufe ein neues Rekordniveau erreichten, hätten sie nur 37 % der neu in Fahrt gegangenen Schiffskapazität erreicht.

Die Neigung, in neue Schiffe zu investieren, habe vor diesem Hintergrund ebenfalls deutlich abgenommen. Die **Auftragseingänge** hätten sich 2012 mit knapp 25 Millionen CGT nochmals um rd. 20 % gegenüber dem bereits geringeren Vorjahreswert verringert. Dabei wäre im Jahresverlauf ein deutlicher Abwärtstrend erkennbar gewesen. Nur das Ergebnis des Krisenjahres 2009 habe mit rd. 17 Millionen CGT noch niedriger gelegen als 2012.

Die einzelnen Marktsegmente hätten sich sehr unterschiedlich entwickelt. Die größten Nachfrageeinbrüche würden bei den Containerschiffen verzeichnet, deren Bestelltonnage gegenüber dem Vorjahr um 66 % zurückgegangen sei. Auch bei Massengutschiffen habe die Nachfrage um 30 % unter dem Vorjahr gelegen, bildete mit einem Anteil von 23 % aber das größte Marktsegment. Ferner hätten auch die Gastanker eine negative Tendenz mit einem Rückgang um 17 % abgebildet. Demgegenüber hätten sich positive Entwicklungen bei Ro-Ro-Frachtern, Rohöltankern, Offshore-Schiffen und anderen nicht Fracht tragenden Schiffen ergeben. Die Offshore-Schiffe hätten mit einem Anteil von 16 % hinter den Bulkern erstmals das zweitgrößte Marktsegment dargestellt.

Unter den größten Schiffbauländern hätten die Koreaner auf CGT-Basis ihre im Jahr 2011 zurückgewonnene Führungsposition nicht halten können, da sich ihre Auftragseingänge gegenüber dem Vorjahr fast halbiert hätten. Sie kämen nach 44 % in 2011 nur noch auf einen Anteil von rd. 29 %, während China mit 35 % die Führung übernommen habe. Koreas Werften hätten aber hochwertigere Aufträge sowie umfangreiche Bestellungen für Offshore-Plattformen (nicht in der Schiffbaustatistik enthalten) hereinnehmen können.

Bei den Bestellnationalitäten dominierten Griechenland (9 %), China (einschl. Hong Kong; 7 %), Norwegen (7 %), USA (7 %) und Japan (6 %). Deutschlands Reeder rangierten auf Rang 10 mit rd. 3 %.

Angesichts der hohen Überkapazitäten und der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen in asiatischen Schiffbauländern habe sich der Wettbewerb verschärft. Viele Werften seien in finanzielle Schwierigkeiten geraten, da keine ausreichenden Anschlussaufträge akquiriert werden konnten. Als Reaktion seien in vielen Schiffbauländern Betriebsschließungen, Kapazitätsreduzierungen, Neuausrichtung der Unternehmen und Übernahmen oder Fusionen erfolgt.

Viele Unternehmen hätten versucht zusätzliche Beschäftigung mit niedrigsten Preisen zu gewinnen. Als Folge hätten die Neubaupreise bei Standardschiffen ihre rückläufige Entwicklung auch 2012 weiter fortgesetzt. Bei vielen Schiffstypen würde das niedrige Preisniveau

der Jahre 2003/2004 wieder erreicht. Vor allem bei Containerschiffen hätten die Preise von Dezember 2011 bis Dezember 2012 stark nachgegeben.

Die Entwicklung der Second-hand-Preise wäre ein ähnlich rückläufigen Verlauf wie die Neubaupreise verzeichnet worden, der dazu geführt habe, dass viele Schiffahrtsgesellschaften ihre Beleihungsgrenzen überschritten hätten und in die Überschuldung gerieten. Gleichzeitig wären die Reedereien durch hohe Treibstoffkosten belastet worden, da die Bunkerpreise wieder auf das Niveau des Boomjahres 2008 geklettert seien. Beide Tendenzen hätten die Investitionsfähigkeit der Schiffahrtsgesellschaften erheblich verschlechtert.

In der zweiten Jahreshälfte 2012 seien die Rekordniveaus des ersten Halbjahres und der beiden Vorjahre in der weltweiten Schiffbauproduktion nicht mehr erreicht worden. Damit fielen die **Ablieferungen** im Gesamtjahr mit 48 Millionen CGT um mehr als 6 % niedriger aus als 2011.

Der Rückgang habe 2012 jedoch nicht alle Schiffbauländer betroffen. Die stärksten Einbußen hätten die koreanischen Werften hinnehmen müssen, die 13,4 Millionen CGT rd. 17 % weniger ablieferten als 2011 und damit einen Marktanteil von 28 % erzielten. Zu beachten sei jedoch, dass Koreas Werften inzwischen einen beträchtlichen Teil ihrer Kapazitäten mit Offshore-Aufträgen auslasten würden, die nicht in die Schiffbaustatistiken eingingen. Chinas Schiffbau habe hingegen sein Spitzenergebnis von 19,7 Millionen CGT halten können und seinen Anteil auf 41 % erhöht. Japans Schiffbauproduktion habe sich auf rd. 8,4 Millionen CGT verringert, konnte aber seinen Anteil von knapp 18 % halten.

Der deutsche Schiffbau rangiere an 6. Stelle mit einem Anteil von ebenfalls 1 %. Zu berücksichtigen sei dabei jedoch, dass in den internationalen Schiffbaustatistiken der Bau von Yachten und Offshore-Plattformen (ohne Eigenantrieb) nicht berücksichtigt würden, die bei den deutschen Werften einen großen Anteil der Beschäftigung ausmachten.

Die Dominanz der Massengutschiffe an der Weltschiffbauproduktion habe sich nochmals auf einen neuen Höchststand von nunmehr 22,9 Millionen CGT bzw. 48 % der weltweiten Ablieferungen gesteigert. Mit großem Abstand würden die Ablieferungen von Containerschiffen folgen, deren Produktion wieder angestiegen sei auf 6,9 Millionen CGT und einem Anteil von 14 % entspreche.

Da die Produktion weitaus höher war als die Auftragseingänge, hätten sich die weltweiten **Auftragsbestände** auf 5.550 Bestellungen mit 88,7 Millionen CGT verringert. Dazu hätten in einem geringen Maße auch die 185 Auftragsstornierungen mit 2,8 Millionen CGT beigetragen, die noch niedriger ausfielen als im Vorjahr.

Deutlich verringert hätte sich die Dominanz der Massengutschiffe, deren Marktanteil von 39 % auf 31 % zurückginge, während Öl-/Produkten-/Chemikalientanker wie auch Containerschiffe ihre Anteile von rd. 14 % bzw. 20 % in etwa behielten. Verdoppelt habe sich der Anteil von Gastankern auf 10 % und auch der Anteil der nicht Fracht tragenden Schiffe habe sich deutlich von 9 % auf 15 % erhöht.

Koreas Werften würden weiterhin in den Marktsegmenten Produkten-/Chemikalien-/Gas-tanker, Containerschiffe, Ro-Ro-Frachter sowie bei Offshore-Schiffen dominieren. Bei den Rohöltankern hätten sich Chinas Werften auf die Spitzenposition geschoben, die sie außer-

dem bei Massengutschiffen, „Anderen Frachtern“ (General Cargo) und „Anderen nicht Fracht tragenden Schiffen“ haben behaupten können.

Lediglich bei Kreuzfahrtschiffen und Fähren hätten sich die Europäer behaupten können. Der staatliche italienische Schiffbaukonzern Fincantieri habe bei den Kreuzfahrtschiffen (vor der Meyer Werft) die höchsten Auftragsbestände aufweisen können, während bei Fährschiffen die führende Position für die deutschen Werften ausgewiesen worden wäre.

Unter den Bestellernationen hätten Griechenland mit 11 % und China (einschl. Hong Kong) mit 10 % die höchsten Marktanteile ausgewiesen gefolgt von Japan mit 7 % den USA (6 %) sowie Norwegen und Deutschland (jeweils rd. 5 %).

Hervorzuheben sei, dass der Auftragsbestand der deutschen Werften im Vergleich zu den anderen führenden Schiffbauländern den geringsten Anteil an inländischen Aufträgen aufweise. Chinesische Besteller (einschl. Hong Kong) platzierten 91 % ihres Auftragsvolumens bei chinesischen Werften und hätten damit rd. 25 % des Auftragsbestandes dieser Werften abgedeckt. In Japan wären 79 % der Bestellungen im Inland vergeben worden, die 41 % der Werftaufträge entsprechen würden. Auch koreanische Reeder hätten 68 % ihres Neubaubedarfs im Inland bestellt, was bei den exportstarken Werften in Korea jedoch nur 6,5 % des Auftragsbestandes ausmachen würde. Extrem sei die Situation in Deutschland. Deutsche Besteller hätten nur 1 % ihrer Aufträge im Inland vergeben, was lediglich 4,5 % des bei deutschen Werften gebuchten Auftragsvolumens entsprechen würde.

Angesichts der weiterhin vorhandenen Überkapazitäten und des zunehmenden Verdrängungswettbewerbs in praktisch allen Marktsegmenten, der noch zusätzlich durch politische Interventionen verzerrt wird, sei eine weitere weltweite Konsolidierung der Schiffbauindustrie unausweichlich. Um in diesem Umfeld bestehen zu können, sei es dringend geboten, den deutschen und europäischen Unternehmen der Schiffbauindustrie die notwendigen industriepolitischen Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, damit sie ihre Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit erhalten und stärken können.

Mit rund 34.690 Schiffspassagen 2012 ist und bleibt der **Nord-Ostsee-Kanal** nach Angaben der Wasser und Schifffahrtsgesellschaft Nord die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Nach Angaben der Suez Canal Authority (SCA) hätten 2012 insgesamt 17.252 Schiffe den **Suezkanal** passiert (2011 seien es 17.799 gewesen)

Nach Informationen der **Duisburg Hafen AG** lag der Gesamtgüterumschlag der duisport-Gruppe in ihren Häfen im vergangenen Jahr mit 63,3 Millionen Tonnen um 1,3 % weniger, als im Rekordjahr 2011 (64,1 Millionen Tonnen). Erneut gesteigert werden konnte das Ergebnis im Kombinierten Verkehr. Der Containerumschlag per Schiff, Bahn und LKW wuchs um 4 % auf 2,6 Millionen TEU (2011: 2,5 Millionen TEU) und erreichte damit eine weitere Höchstmarke. Für die Duisburger Häfen inklusive der privaten Werkshäfen erwartet die duisport-Gruppe für das abgelaufene Geschäftsjahr einen Gesamtgüterumschlag von 110 Millionen Tonnen. Damit verringerte sich das Gesamtvolumen im Vergleich zum Vorjahr (125,6 Millionen Tonnen) um 12 %. Mit Bahn und Schiff wurden in den Häfen der duisport-Gruppe 2012 insgesamt 32 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen – nach 32,9 Millionen Tonnen 2011. Auf beide Verkehrsträger entfiel ein Anteil von 16 Millionen Tonnen.

Während der Schiffsumschlag dabei um 6,8 % unter dem Vorjahresniveau blieb, steigerte sich der Umschlag auf der Schiene um 1,1 %. Sowohl die Stahl- als auch die Chemieindustrie mussten 2012 aufgrund der Wachstumsschwäche der Weltwirtschaft eine sinkende Produktion hinnehmen.

Die in Gang gesetzte Energiewende führe zu Rückgängen beim Kohleverbrauch. Mit dem neuen Rekordergebnis von 2,6 Millionen TEU im größten Binnenhafen der Welt, erhöhte sich der Anteil dieser Gütergruppe auf nunmehr 39 % am Gesamtumschlag.

Der größte Containerhafen Europas **Rotterdam** habe nach Branchenangaben auch 2012 seine Führungsposition halten können. Sein Containerumschlag liege 2012 weiterhin 11,9 Millionen TEU geblieben.

Vom belgischen **Antwerpen** (Platz 3 in der Nordrange) wurde ein Minus von 0,4 % auf 8,6 Millionen TEU gemeldet.

Der **Hamburger Hafen** habe 2012 seinen Umschlag nach offiziellen Angaben um 1,7 % auf 130,9 Millionen Tonnen verringert und der Containerumschlag nahm um 1,7 % auf 8,9 Millionen TEU ab. Damit verliert Hamburg im Nordrangewettbewerb Marktanteile, bleibt aber hinter Rotterdam auf Platz zwei.

**Unter deutscher Flagge** fuhren nach Angaben von Verband Deutscher Reeder e.V. 2012 insgesamt 448 Schiffe mit 13,6 Millionen BRZ, das waren 82 Einheiten weniger und 1,9 Millionen BRZ weniger als Ende 2011.

## II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free Handel 2012

### ***Schiffsausrüstung:***

Bei der alljährlich durchgeführten verbandsinternen Umfrage zur Geschäftsentwicklung 2012 gingen die Meldungen von „rückläufig“ bis „erfolgreich“ auseinander. Umsatzsteigerungen wurden erzielt und auch ein weiterhin hoher Preisdruck gemeldet. Technische Ausrüster beklagten auch eine stagnierende Umsatzentwicklung, geringere Margen, rückläufige Schifffahrt, die Verschlechterung der sog. „Hit Rates“ (Verhältnis zwischen Anfragen und Aufträgen), sowie generell ein weitere Verschärfung der Krise. Positive Entwicklungen lagen im Offshore-Bereich, sowie in spezieller Technik, wie bspw. bei Bordkranseilen. Die Investitionsbereitschaft sei 2012 spürbar zurückgegangen.

Stagnation wurde auch im Bereich See- und Fluss-Kreuzschifffahrt gemeldet sowie ein Rückgang der Fährgeschäfte und der regionalen Belieferung der Handelsschifffahrt.

Als negative Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise wurden ein weltweit gebremstes Wirtschaftswachstum, Umsatzrückgang im Ersatzteilbereich, Forderungsausfälle durch Schiffsinsolvenzen, und Rückgang der Geschäfte allgemein angegeben. Hohe Logistikkosten, höhere Personalkosten, marktbedingten Preiserhöhungen vieler Sortimente, Schiffsinsolvenzen und internationale Schifffahrtskrise aber auch die ersten Verbote, dass sich die Elbvertiefung verzögern wird, wurde als Faktoren genannt, die das Ergebnis besonders negativ beeinflusst hätten.

Die Umsätze 2012 im Bereich „Schiffsausrüstung“ und im Verhältnis zum Vorjahr wurden von Generalausrüstern mit „gefallen um ca. 10 %“ bis „gleichbleibend“ und von technischen Ausrüstern mit „gesunken“ bis „gestiegen“ beschrieben. Verlagerungen in Produktbereichen wurden nicht gemeldet. Wegen dem schwächeren Euro hätte sich die Belieferung teilweise noch mehr ins Ausland verlagert und es wurden dabei teilweise Zuwächse im Catering und technischen Lieferungen ins Ausland verzeichnet.

Grundsätzlich habe sich die Wettbewerbssituation nicht wesentlich verändert, allein der Wettbewerb für Standardprodukte habe sich wegen der Globalisierung erhöht. Insgesamt habe der Druck auf Preise bei Reedern und Managementfirmen weiter zugenommen. Es wurde kein Personal abgebaut und dies sei auch in absehbarer Zukunft nicht zu befürchten, neues Personal ist teilweise eingestellt worden und weiterer Personalbedarf wurde teilweise bejaht.

Die Anzahl der Neubauausrüstungen und die Lieferung von Equipment in Werften seien gefallen. Krisen weltweit würden nach wie vor die Schifffahrtsrouten beeinträchtigen, Hoch- und Niedrigwasserstände die Flussschifffahrt. In der Seeschifffahrt gingen der Trend weiter zum weltweiten Generalausrüster und Systemlieferant mit längerfristigen Rahmenverträgen.

Im Ländervergleich wurde die Geschäftslage/-umfang für *Afrika* mit „gleichbleibend“, *Europa* mit „gestiegen“ und „Zahlungsmoral verschlechtert“, *Indien* „gleichbleibend und „Zahlungsmoral verschlechtert“, *Osteuropa* „zurückgegangen“, *Russland* „zurückgegangen“ und „Zahlungsmoral weiterhin schlecht“, *Skandinavien* „gut“, „gestiegen“, „gute Zahlungsmoral“, *Südamerika* „gestiegen“, *Südostasien/Fernost* „gestiegen“, „schlechte Zahlungsmoral“, *Türkei* „gestiegen“ und den *USA* „gestiegen“ angegeben.

Es wurde eine weitere Umsatzsteigerung in den Bereichen Passagierschifffahrt und Catering verzeichnet. Es seien mehr sog. „Umweltprodukte“ geordert worden. Verstärkte Sicherheitsanforderungen hätten zu Mehraufwand in den Unternehmen geführt, etwa durch ISPS-Code und Außenwirtschaftsrechts- und Exportkontrollvorschriften.

Das Jahr 2013 wird kritisch gesehen. Es wird mit noch mehr Schiffsinsolvenzen und Forderungsausfällen gerechnet und Stagnation. Dem soll mit verändertem Kundenkreis, Umsatzsteigerung, neue Standorte, Vorstoß in neue Märkte, Investitionen und innovative Serviceleistungen begegnet werden. Weltweite Kooperationsnetzwerke, Internationalisierung, Ausbau des eigenen Portfolios und der Bereiche Catering, Kreuzschifffahrt/Flusskreuzschifffahrt/Fährverkehr sowie der Lieferverträge in der Handelsschifffahrt sollen für eine bessere Geschäftssituation beitragen.

### ***Tax-free-Handel:***

Bei der Verbandsumfrage in diesem Bereich wurde berichtet, dass die Umsätze in 2012, durch eine bessere Auftragslage und höhere Verkaufspreise, gestiegen seien. Obwohl auch in 2012 der sog. „Parallelmarkt“ eine große Rolle spielte und auf die Preise drückte, stieg dennoch wegen des allgemeinen Umsatzanstiegs auch der Gewinn. Es wurden weiterhin Verlagerungen zu Produkten der höheren Preisklassen verzeichnet, aber auch Preiseinstiegsklassen seien wieder interessant geworden. Die Verlagerung zu Cognacs sei ungebrochen und erweitert durch die Verlagerung zu alten Whiskys. Preiserhöhungen konnten zum Teil umgesetzt werden. Das Englische Pfund und die norwegische Krone hätten ziemliche Schwankungen hinter sich, die man nicht auffangen konnte. Es dabei immer entscheidend, in welchen Währungen man einkauft.

„Duty-Free“ habe bei Reisenden in Drittländer nicht weiter an Beliebtheit gewonnen und auch „Duty-Paid“ werde nicht verstärkt verkauft. Es wurde beobachtet, dass für viele Einkäufer nur noch der Preis ausschlaggebend sei und Serviceleistungen nicht mehr zählen. Für 2013 wird eine Fortsetzung des grundsätzlich positiven Trends erwartet.

### III. Gewerbebefragen

**Zollrecht/Ausfuhr:** Schiffsausrüster müssen auch Zoll- und Ausfuhrvorschriften beachten. So muss bei jeder Schiffsbelieferung grundsätzlich eine Ausfuhrerklärung abgegeben werden. Der Verband informierte auch 2012 regelmäßig über wichtige Rechtsvorschriften.

Der durch Verordnung (EG) Nr. 450/2008 vom 23. April 2008 bislang geregelte „**Modernisierte Zollkodex**“ (MZK) wird noch vor seiner Einführung neu gefasst, neu benannt, redaktionell am Wortlaut verändert, inhaltlich anpasst, aktualisiert und sein Anwendungsdatum aufgeschoben. Der neue benannte „**Zollkodex der Europäischen Union**“, soll insbes. folgende Änderungen bewirken:

- Änderungen am Text (z.B. redaktionelle Änderungen am Wortlaut und Anpassungen des MZK aufgrund der Weiterentwicklung der EU-Vorschriften und an andere Rechtsakte)
- Anpassung der Ermächtigungsbestimmungen des MZK an die Anforderungen der Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)
- Aufschiebung des Datums für die Anwendung (u.a. sollten Übergangszeiträume und –maßnahmen für die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung und elektronischer Systeme nicht über den 31. Dezember 2012 hinausreichen)

Schiffsausrüstern ist nach Europäischem Recht bei direkten Belieferungen von Schiffen mit Schiffsbedarf die **Verwendung von Zoll-Sammelnummern 9930 24 00 und 99 30 27 00** erlaubt. Einzelheiten für das Verfahren in Deutschland werden im BMF-Merkblatt „Ausfuhrrechtliche und außenhandelsstatistische Anmeldepflichten bei Lieferungen von Waren an Schiffe und Luftfahrzeuge sowie an Einrichtungen auf hoher See mit Darstellung der Besonderheiten für Marktordnungswaren mit Ausfuhrerstattung und für verbrauchssteuerpflichtige Waren“ geregelt.

Überraschenderweise war dieses Merkblatt im März 2011 abgeändert und deutschen Schiffsausrüstern die Verwendung dieser Sammelnummern bei entsprechenden Schiffsbelieferungen in anderen EU-Häfen verboten worden. Der Verband hatte dagegen beim Bundesministerium der Finanzen protestiert und die Wiederherstellung des vorigen Zustands gefordert, weil es für die Änderung keinerlei Notwendigkeit gebe und diese auch rechtlich fragwürdig sei. In einem darauf folgenden Schreiben der zuständigen Bundesfinanzdirektion Nord wurde erfreulicherweise dem Verbandswunsch entsprochen und diese Änderungen im Merkblatt wieder zurückgenommen.

Dem Verband waren von seinen Mitgliedern **Probleme bei der Schließung von Ausfuhrbegleitdokumenten (ABD) im System ATLAS** gemeldet worden. Konkret sei es wiederholt vorgekommen, dass bei Lieferungen aus der Freizone Hamburg nach außerhalb die Papiere im System ATLAS fälschlicherweise auf den Status „qualifiziert“ gestellt wurden. Dies hat zur Folge, dass andere Kollegen der Zollverwaltung die Papiere im System nicht schließen können und dadurch ein enormer Verwaltungsaufwand bei Unternehmen und Zolldienststellen verursacht wird. Der Verband hatte dieses Problem dem Hauptzollamt Hamburg-Hafen geschildert.

Mit Antwort vom 10. April 2012 informiert das Hauptzollamt Hamburg-Hafen den Verband darüber, dass dieses Problem als sog. „Crossbooking“ bekannt sei, aber die Kollegen, gemäß Tz 4.9.2.2. der Verfahrensanweisung (VA) zum IT-Verfahren ATLAS so handeln müssten. An der Lösung dieses Problems würde zwar gearbeitet, sie könne jedoch nicht kurzfristig erfolgen. Mit Wegfall der Freizone Hamburg am 1. Januar 2013 würde sich das Problem von selbst erledigen. Als Übergangslösung könne nur empfohlen werden, den Gemeinschaftsstatus der Ware beim Verlassen der Freizone durch Vorlage eines anderen Statusnachweises als dem ABD nachzuweisen.

Gemäß einer **Verfahrensänderung beim Anschreibeverfahren „zugelassener Ausführer“** wird Schiffsausrüstern, die dieses Verfahren zu monatlichen Sammelausfuhranmeldung nutzen, im dazugehörigen Merkblatt (Seite 6, 4.4.) Folgendes vorgeschrieben:

„In Fällen der Inanspruchnahme der Bewilligung für die Lieferung verbrauchsteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung als steuerfreier Schiffs-, Flugzeug- und Reisebedarf im Steuergebiet (siehe Tz. 2.2.1), ist aus verbrauchsteuerrechtlichen Gründen zusätzlich zur monatlichen Sammelausfuhranmeldung die Abgabe eines zusammengefassten Begleitdokuments bzw. nach Umsetzung im IT-Verfahren EMCS2 eines zusammengefassten elektronischen Verwaltungsdokuments erforderlich (vgl. z. B. § 23 Absatz 2 und 3 BierStV). Der Datenkranz der beiden „Sammelanmeldungen“ ist nicht identisch. Damit die unterschiedlichen „Sammelanmeldungen“ einander zugeordnet werden können, ist Folgendes ist zu beachten:

- Pro Bestimmungsland und Steuerlager ist ein separates zusammengefasstes e-VD abzugeben. Eine weitere Unterscheidung hinsichtlich des Empfängers ist zulässig.
- Pro verbrauchsteuerrechtlich relevantem Lagerort (Steuerlager als Ort der Versendung), Bestimmungsland und Empfänger ist eine separate monatliche Sammelausfuhranmeldung abzugeben.
- Die separaten Sammelanmeldungen sind zentral bei einer Zollstelle abzugeben (in der Regel bei der für den Ort der Hauptbuchhaltung des Bewilligungsinhabers zuständigen Zollstelle).

Um die Zuordnung des zusammengefassten e-VD zu den entsprechenden Sammelausfuhranmeldungen zu erleichtern, gibt der Versender, wie derzeit auch schon im Normalverfahren bei der Ausfuhr vorgeschrieben, in Feld 40 der Sammelausfuhranmeldung den Code „AAD“ und im Unterfeld „Referenz“ den ARC und die jeweilige Positionsnummer des zusammengefassten e-VD an (vgl. Kapitel 4.2.4 Absatz 6 der Verfahrensanweisung zum IT-Verfahren EMCS in der derzeit gültigen Fassung). Diese Regelungen gelten für die Abwicklung im derzeitigen Papierverfahren entsprechend.“

Auf entsprechenden Hinweis von betroffenen Verbandsmitgliedern, wandte sich der Verband an das Bundesministerium der Finanzen und erklärte, dass die Regelung, wonach Schiffsausrüster pro Bestimmungsland und Empfänger eine separate Sammelausfuhranmeldung machen müssen (vgl. oben. 2. Spiegelstrich), den Charakter der Sammelausfuhranmeldung in diesen Fällen ad absurdum führen würde. Es würde dabei nicht berücksichtigt werden, dass Schiffe nicht 1:1 wie Steuerlager behandelt werden können, und dass bei Schiffsbelieferungen nicht mehrere Lieferungen an ein Schiff zusammengefasst, sondern eine Zusammenfassung von mehreren Lieferungen an mehrere Schiffe möglich sein müsse. Auch sollte, nach Ansicht des Verbandes, eine AEO-Zertifizierung hier mit berücksichtigt werden. In einem Antwortschreiben der damit beauftragten Bundesfinanzdirektion Nord vom 19. Dezember 2011 wurde erklärt, dass die vorgeschriebenen separaten Sammelausfuhranmeldungen wegen

außenwirtschaftlichen Fragen notwendig seien und deshalb die IT-gestützte Umsetzung in ATLAS dafür auch Pflichtfelder vorsehe. Ein AEO-Zertifikat könne hier nicht automatisch die Unbedenklichkeit bescheinigen. Der Verband ist nach wie vor der Ansicht, dass die Vorschriften für Schiffsbelieferungen, abweichend von der Regel, besonders geregelt werden sollten.

Mit Pressemeldung vom 4. Mai 2012 gibt die EU-Kommission bekannt, dass die in der EU und den USA anerkannten **vertrauenswürdigen Händler** durch das an diesem Tag unterzeichnete Abkommen **gegenseitig anerkannt** werden und sich bei ihren zukünftigen transatlantischen Geschäften über geringere Kosten, vereinfachte Verfahren und eine größere Vorhersehbarkeit freuen können. Es sollen für AEO-zertifizierte EU-Unternehmen und Inhaber von amerikanischen C-TPAT-Zertifikaten schnellere Kontrollen und ein geringerer Aufwand bei der jeweiligen Zollabfertigung ermöglicht werden.

Der Verband wurde von der Bundesfinanzdirektion Nord darüber informiert, dass die gemäß § 27 Absatz 12 Satz 6 Zollverordnung bei steuerfreien Schiffsbelieferungen mit Nichtgemeinschaftswaren oder unversteuerten verbrauchsteuerpflichtigen Gemeinschaftswaren gemäß § 27 ZollV die vorgeschriebene **5-Tages-Frist ab sofort auf eine 12-Tages-Frist ausgedehnt** wird. Ein entsprechendes Informationsschreiben wurde an sämtliche Bundesfinanzdirektionen versendet. Eine Anwendung auf noch offene Rechtsbehelfsverfahren stünde nichts entgegen. Das dazugehörige Merkblatt wird überarbeitet, darin sollen weitere Konkretisierungen – insbesondere im Verbrauchsteuerbereich – eingepflegt werden. Der Verband hatte zuvor eine gemeinsame Stellungnahme mit dem Verband Deutscher Reeder e.V. und Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. abgegeben, womit u.a. eine unternehmerfreundlichere Handhabung der 5-Tages-Frist gefordert wurde. Der Verband begrüßt die Ausdehnung der Frist und ist zuversichtlich, dass die weiteren Konkretisierungen im dazugehörigen Merkblatt in geeigneter Weise erfolgen können.

Nach einem neuen Urteil des Bundesfinanzhofs ist das sog. „**Personalscreening**“ **im Rahmen einer AEO-Zertifizierung rechtmäßig**. Einem Unternehmen in Nordrhein-Westfalen war die AEO-Zertifizierung nicht erteilt worden, weil es sich weigerte, das vorgeschriebene Personalscreening in den sicherheitsrelevanten Bereichen durchzuführen. Daraufhin klagte dieses Unternehmen auf Erteilung der Bewilligung. Der Bundesfinanzhof stellt in seinem Urteil die Rechtmäßigkeit des Personalscreenings fest. Der Abgleich mit den sog. „Terrorlisten“ (EG VO Nr. 2580/2001 und Nr. 881/2002) verstoße nicht gegen datenschutzrechtliche Vorschriften. Dort seien allein die sog. „Stammdaten“ (Name, Anschrift, Geburtstag usw.) aufgeführt und ein Verbot des Personalscreenings stünde somit einem Verbot, sich über gesetzlich bestehende Verbote zu informieren, gleich.

Auf die Anfrage des Verbandes bezüglich der **unterschiedlichen Interpretationen vom EU-Zoll-/Ausfuhrrecht von Deutschland und den Niederlanden**, informierte das Bundesministerium der Finanzen (BMF) den Verband nun in einem klärenden Schreiben vom 21. November 2012, dass sich die niederländische Zollverwaltung der deutschen Rechtsauffassung anschließt. Danach muss ein deutscher Schiffsausrüster, der von Deutschland aus, für ein Schiff eines drittländischen Reeders, das in einem niederländischen Hafen liegt, Waren an den in den Niederlanden ansässigen Reedereiagenten liefern soll, in Deutschland eine Ausfuhrerklärung abgeben.

Nach ihrem über 120jährigen Bestehen wird die **Freizone Hamburg zum 1. Januar 2013 aufgelöst**. Im Laufe des Jahres 2012 hatte die Zollverwaltung in Veranstaltungen und Info-Schreiben ausführlich auf die einhergehenden Änderungen aufmerksam gemacht und de-



tailliert erläutert, wie sich betroffene Unternehmen zu verhalten haben, damit sie ihre Geschäfte 2013 wie gewohnt fortführen können. Der Verband hatte durch Informationen im Verbandsrundsreiben sowie einige persönliche Gespräche mit Zollbeamten Spezialfragen geklärt und seine Mitglieder darüber informiert.

**Versandverfahren/NCTS:** Dem Verband wurden 2012 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet. Auch beim Versand von Marktordnungswaren entstanden Schiffsausrüstern 2012 keine Probleme.

**Verbrauchssteuer/EMCS:** Schiffsausrüster handeln auch mit EU-Verbrauchssteuerware. Der Verband hatte 2012 auch regelmäßig über die einschlägigen Rechtsvorschriften informiert. Das Zentrum für Informationsverarbeitung und Informationstechnik (ZIVIT) informierte mit seiner ATLAS-Info-Mitteilung vom 22. Juni 2012 über das Verfahren bei der Ausfuhr nach **Helgoland** auf dem Postweg. Für die ordnungsgemäße Erledigung von EMCS-Beförderungsvorgängen sei erforderlich, dass ein Ausdruck des e-VD bzw. ein Handelspapier aus dem der zutreffende Referenzcode des e-VD (ARC) hervorgeht, der Versandtasche der jeweiligen Postsendung beiliegt. Die Ausfuhrmeldung würde bei solchen Sendungen regelmäßig durch das Zollamt Cuxhaven erstellt, so dass dieses Zollamt auch im Feld 8a des Entwurfes des e-VD als Ausfuhrzollstelle anzugeben sei. Im Feld 5e (Empfänger – Postleitzahl) sei stets der Wert „27498“ einzutragen.

**Mehrwertsteuer/Umsatzsteuer:** Schiffsausrüstungslieferungen sind regelmäßig umsatzsteuerfrei möglich. Der Verband berichtete 2012 regelmäßig über die einschlägigen Rechtsvorschriften.

Der Verband hatte beim BMF mehrfach um schriftliche Auskunft darüber gebeten, ob bei Schiffsbelieferungen zukünftig die neue „**Gelangensbestätigung**“ zum Nachweis der Umsatzsteuerfreiheit verwendet werden muss. Die aktuelle Antwort des vom Verband befragten parlamentarischen Staatssekretärs im BMF, Herrn Hartmut Koschyk, bestätigte die Rechtsauffassung des Verbandes, wonach zukünftig allein bei den innergemeinschaftlichen Lieferungen von Gegenständen für den Bedarf von Seeschiffen, umsatzsteuerfrei gemäß § 4 Nr. 1 b i.V.m. § 6 a Umsatzsteuergesetz (UStG), die neuen Nachweisregelungen der „Gelangensbestätigung“ anzuwenden seien.

Bei den „klassischen“ Lieferungen von Gegenständen für den Bedarf von Seeschiffen (= „Umsätze für die Seeschiffahrt“ gemäß § 8 UStG), umsatzsteuerfrei gemäß § 4 Nr. 2 i.V.m. § 8 UStG (= Umsätze unmittelbar an Betreiber eines Seeschiffs), wird somit zukünftig nicht die „Gelangensbestätigung“ verlangt. Der Verband begrüßt diese Information, da die überwiegende Anzahl von Schiffsbelieferungen der Verbandsmitglieder damit von der neuen „Gelangensbestätigung“ nicht betroffen sein wird.

Auf Nachfrage informierte das BMF den Verband über die umsatzsteuerrechtliche Ausfuhrnachweisregelung für die Fälle, wenn ein Unternehmen für Warenlieferungen mit Wert von unter 1.000 Euro allein die **mündliche Ausfuhranmeldung** abgibt. In diese Fällen werde der umsatzsteuerrechtliche Nachweis gegenüber den Finanzämtern in Beförderungsfällen z.B. durch einen handelsüblichen Beleg (z.B. Frachtbrief, Rechnung, Lieferschein) erbracht, auf dem die Ausfuhrbestätigung durch einen Vermerk (Dienststempelabdruck der Grenzzollstelle mit Datum) auf der Rückseite angebracht sei.

In Versandungsfällen erfolge der **Nachweis durch Versandungsbelege** oder durch sonstige handelsübliche Belege. Dementsprechend kämen hier als Belege z.B. das Konnossement, der Ladeschein oder die sog. weiße Spediteurbescheinigung in Betracht. Voraussetzung sei, dass sich aus dem Beleg die grenzüberschreitende Warenbewegung ergebe. Näheres zu den Nachweise regelten Abschnitt 6.6 Abs. 1 und Abschnitt 6.7. Abs. 1a und 2 des Umsatzsteuer-Anwendungserlasses in der jeweils gültigen Fassung.

Sollte also ein Unternehmen bei einer Warenlieferung im Wert von unter 1.000 Euro von der, als Vereinfachung konzipierten Regelung, Gebrauch machen und keine elektronische Ausfuhranmeldung, sondern eine mündliche Ausfuhranmeldung abgeben, aber anschließend Probleme bei der Beschaffung der erforderlichen Belege zum umsatzsteuerrechtlichen Ausfuhrnachweis haben, wäre es für dieses Unternehmen besser, freiwillig dennoch eine elektronische Ausfuhrerklärung abzugeben. Dann erhielte es als entsprechenden Nachweis den Ausgangsvermerk aus dem System ATLAS-Ausfuhr.

Die EU-Kommission schlug ein „**Schnellreaktionsmechanismus**“ als neues Instrument zur schnellen Reaktion von Mitgliedstaaten auf Mehrwertsteuerbetrug vor. Dieser Mechanismus sieht vor, dass ein Mitgliedstaat, der unvermittelt in großem Umfang von Betrug betroffen ist, auf eine gegenwärtig in den MwSt-Vorschriften nicht vorgesehene Weise bestimmte Notfallmaßnahmen anwenden könnte. So sollen die Mitgliedstaaten binnen eines Monats die sogenannte „Reverse-Charge-Regelung“ anwenden können, bei der die Steuer vom Erwerber geschuldet wird und nicht vom Lieferer der Gegenstände oder vom Dienstleistungsempfänger.

Nachdem die beauftragte Beratungsgesellschaft PriceWaterhouseCoopers International Limited eine **EU-Studie** angefertigt hatte, erfolgte am 22. Oktober 2012 von der EU-Kommission ein Bericht an den Rat (Dokument: CIM(2012) 605 final). Darin werden die in der EU aktuell vorhandenen **Steuerregeln zur Gewährleistung umsatzsteuerfreier Ausrüstungslieferungen und Restaurantservices an/auf Schiffen, Flugzeugen, Zügen und Bussen** überprüft. Es wurde festgestellt, dass diese Ausnahmeregelungen innerhalb der EU nicht einheitlich und sehr komplex seien. Es wurde erklärt, dass die Aufhebung dieser Steuerfreiheiten im Sinne der Entwicklung eines effizienteren Steuersystems sei!

In Deutschland wurden Schiffsausrüstungslieferungen an die gewerbliche Seeschifffahrt (Technik, technische Verbrauchsgüter, Proviant und Kantinenware) auf Betreiben des Verbandes bereits 1967 von der Mehrwert-/Umsatzsteuer befreit. Die Rechtsvorschrift ist § 4 Nr. 2 in Verbindung mit § 8 Nr. 1 Umsatzsteuergesetz. Der Verband ist bereits aktiv und setzt sich für die Beibehaltung dieses Steuerprivilegs der Schiffsausrüsterbranche ein – in Deutschland direkt und in Brüssel über seine europäische Dachorganisation OCEAN. Die EU-Kommission hatte in einem Gespräch am 17. Dezember 2012 OCEAN darüber informiert, dass der aktuelle Bericht der EU-Kommission an den Rat allein die An-Bord-Verkäufe und Dienstleistungen betreffe und nicht die Lieferungen an Schiffe.

Im Dezember 2012 wurde eine **neue 18-monatige EU-Studie zur Untersuchung der Steuerfreiheit bei Schiffsbelieferungen** in Auftrag gegeben, die auch die Lieferungen von Schiffsausrüstung an Schiffe umfasse. OCEAN steht dazu nun mit der EU-Kommission in engem Kontakt und wird bei der neuen Studie berücksichtigt. Der Verband hatte bereits in zwei Stellungnahmen dem BMF erklärt, dass er sowohl gegen eine Streichung der Steuerfreiheit für An-Bord-Verkäufe und An-Bord-Dienstleistungen, als auch gegen eine sehr wahrscheinlich folgende Maßnahme zur Streichung der Steuerfreiheit für Schiffsausrüstungslieferungen an Schiffe sei. Deren Nutzen und Notwendigkeit wurde ausführlich erläutert.

**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 sowie über Änderungen bei den EU-Listen über Zolllager, Lagern in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78/EG. 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.

Die Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz informiert mit Schreiben vom 4. Juli 2012 über **verfahrenstechnische Änderungen im Kontrollverfahren** von tierseuchen- und lebensmittelrechtlich relevanten Sendungen aus Drittländern im Hamburger Hafen zur Auflösung der Hamburger Freizone ab 1. Januar 2013. Bezüglich der Abfertigung von Schiffsausrüstersendungen wurden die betroffenen Firmenkreise separat und im Detail informiert.

Mit Schreiben des Hamburger Veterinär- und Einfuhramts vom 2. Oktober 2012 wurde der Verband über **Änderungen in der Sachbearbeitung Schiffsausrüstung** informiert. Bereits ab dem 16. Oktober 2012 sollten u.a. engere Zeitvorgaben bei Anmeldungen für direkte Schiffsbelieferungen mit Veterinärware gelten und Bearbeitungszeiten sich verlängern. Dies sei die Folge von **Personalmangel**. Der Verband hatte daraufhin am 8. Oktober 2012 eine kritische Stellungnahme an die Behördenleitung der vorgesetzten Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Frau Staatsrätin Badde, gesendet.

In der Antwort vom 22. Oktober 2012 wird erklärt, dass es leider unerwartete Personalabgänge gegeben habe, die nicht von heute auf morgen aufgefangen werden konnten, man trotzdem unverzüglich geeignete Maßnahmen eingeleitet habe. Weil neues Personal erst eingearbeitet werden müsse, sei es schwierig, in der Übergangsphase alle Vorgänge wie geplant abzuarbeiten. Frau Badde sei aber optimistisch, dass die Einarbeitung zügig voran geht, so dass man gemeinsam zu Lösungen kommen werde.

Am 22. November 2012 fand, wegen Auflösung der Freizone Hamburg, ein **Gedankenaustausch zwischen betroffenen ortsansässigen Hamburger Schiffsausrüstern und Hamburger Veterinär- und Einfuhramt** statt. In Präsentationen wurde ausführlich die bestehenden Veterinärverfahren und die mit der Abschaffung der Hamburger Freizone zum 1. Januar 2013 zu erwartenden Änderungen erläutert. In der anschließenden Fragerunde konnten Unklarheiten beseitigt werden. Einige der aktuellen Verfahren können nicht mehr fortgeführt werden, andere neue Verfahren kommen ab 1. Januar 2013 hinzu. Langfristig soll auch im Veterinärbereich mehr auf IT-Lösungen gesetzt werden. Die zuständigen Veterinärbehörden befürworteten dabei den Austausch mit dem Verband. Hierbei sollen möglichst auch Schnittstellen zum Zoll genutzt werden.

Die Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Verbraucherschutz, Fachabteilung für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen weist mit Schreiben vom 28. November 2012 alle Hamburger Schiffsausrüster, die von der Auflösung der Hamburger Freizone betroffen sind, darauf hin, dass sie bis zum 14. Dezember 2012 einen formlosen Antrag auf Änderung der Zulassung bzw. Registrierung Ihrer Lager an diese Behörde richten sollen. Die amtlichen Register müssen entsprechend angepasst werden. Der Verband wurde gebeten, dass Behördenschreiben seinen betroffenen Mitgliedern anzubieten.

**Sicherheitsinitiativen:** Schiffsausrüster beliefern Schiffe, Plattformen, andere Unternehmen, entweder direkt oder über Dritte, selbst oder über Speditionen/Versandunternehmen. Zahlreiche Sicherheitsinitiativen müssen dabei beachtet werden.

Mit Rundschreiben Nr. 7/2011 und Nr. 8/2011 hatte der Verband bereits über das Thema „**Bekannter Versender**“ berichtet. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hatte nun am 15. Februar 2012 Verbände und Interessenvertretungen der Luftfahrt- und Luftfahrtindustrie zur zweiten Info-Veranstaltung eingeladen. Einige Spitzenverbände und zahlreiche andere Verbände waren dieser Einladung gefolgt, der Verband war ebenfalls vertreten.

Mit Begrüßung durch den ehemaligen Abteilungsleiter Herr Müller und Vorstellung seiner Nachfolgerin Frau Loga, wurde berichtet, dass wegen der anstehenden Neuregelungen zum „Bekanntem Versender“ vom LBA 376 neue Stellen beantragt wurden.

Anschließend wurde in einzelnen Referaten von den zuständigen LBA-Mitarbeitern über den jeweiligen aktuellen Bearbeitungsstand und Gesetzesänderungen berichtet. Herr Mill berichtete zum „Bekanntem Versender“, dass beim LBA bis zum 13. Februar 2012 von Unternehmen insgesamt 4.521 Anträge auf die neue behördliche Zulassung gestellt worden seien, 942 davon seien wieder zurückgezogen worden.

Eine neue Telefon-Hotline sei beim LBA unter der Telefon-Nr. (0531) 2355-116 eingerichtet worden, über die 25 Mitarbeiter des LBA Fragen zum Thema beantworten. Außerdem seien an alle vorerst/zeitlich befristet genehmigten „Bekanntem Versender“ (42.000) Schreiben gesandt worden, womit u.a. auf die Dringlichkeit der Antragstellung sowie auf eine speziell eingerichtete Internet-Sektion zum exklusiven Download von wichtigen Dokumenten hingewiesen wurde.

Sollte ein Unternehmen vom LBA nicht entsprechend angeschrieben worden sein, solle es sich umgehend über seinen Branchenverband beim LBA melden, oder sich mit seinem Reglementierten Beauftragten in Verbindung setzen, der eventuell vergessen hat seinen Bekannten Versender beim LBA zu registrieren.

Der Verband hatte mit Schreiben vom 10. Februar 2012 dem LBA bereits schriftlich die für betroffene Schiffsausrüster entstandene Problematik geschildert und um Lösung gebeten. Es wurde nochmals mündlich dargelegt, dass ein Schiffsausrüster nicht nur als direkt Beauftragter an eine Reederei/Schiff liefert, sondern manchmal auch als reiner Logistiker auftritt, ein Reedereilager unterhält und Reedereiwaren, wie auch eigene Aufträge, zusammen mit einem anderen Auftrag zur Reederei/Schiff mit ausliefert, kommissioniert, auch als Luftfracht. Wenn dies beides von einem Schiffsausrüster angeboten würde, müsse er nach den neuen Rechtsvorschriften, sowohl „Bekannter Versender“, als auch „Reglementierter Beauftragter“ sein.

Eine solche „Inhouse-Lösung“ sieht aber das Gesetz bislang nicht vor und das LBA hatte betroffenen Unternehmen geraten, hierfür eine neue Firma zu gründen. Dieser Ratschlag ist nicht hinnehmbar, zumal dieser Bereich ohnehin als teils kostenlose Serviceleistung ausgestaltet ist.

Auch andere große Verbände bestätigten diese Problematik aus ihren Bereichen. Die LBA-Vertreter erklärten, dass das LBA an bestehende Gesetze gebunden sei, das Problem nachvollziehen könne und selbst um geeignete Lösungen bemüht sei. Es werde diese Problematik seinem zuständigen und übergeordneten Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung melden, um über diesen Weg eine Korrektur der betroffenen EG-Verordnung durch die EU-Kommission zu erreichen. Parallel sollen die betroffenen Verbände aktiv werden. Dabei wird auch eine gemeinsame Verbändeaktion zwischen u.a. DIHK, VDMA, BDI und dem Verband geprüft.

Am 1. März 2012 fand die fünfte Sitzung des **Arbeitskreises „Sicherheit in der Logistik“** des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Bonn statt. Der Verband war durch Herrn Harms vertreten. Der Vorsitzende Herr Franz-Josef Schneiders (Leiter des Referates Z 34 im BMVBS), berichtete u.a. über die Umsetzung und gleichzeitig laufenden weiteren Überarbeitung der EU-Richtlinie (EU-RL 2008/114/EG vom 8. Dezember 2008) und EU-Programm zum Schutz sog. „kritischer Infrastrukturen“.

Eine Überprüfung der EU-Richtlinie habe am 12. Januar 2012 begonnen und die Firma Booz & Co fertige im Auftrag der EU-Kommission eine Studie an, zu der sich die Bundesregierung sehr kritisch geäußert habe. Verschiedene Punkte seien problematisch, wie bspw. „Mehrwert/Nutzen der Richtlinie für den Transportsektor“, „Ist Richtlinie als Universalwerkzeug für Energie und Transportsektor sinnvoll?“, „passt anlagenbezogener Ansatz auf eher systemisch-netzwerkhaft funktionierenden Sektor Transportwirtschaft?“

Die sog. „Maßnahme 1 D, des Aktionsplanes Güterverkehr und Logistik“, sei nach der sog. „Jemen-Bombe“ prioritär geworden. Diese Projekte untersuchen die Risiken für Logistiksysteme ausgewählter Warenketten und sollen eine verkehrsübergreifende Sicherheitsstrategie erarbeiten. „Zur neuen US-Strategie zur globalen Lieferkettensicherheit wurde berichtet, dass sie auf höchster Ebene im Weißen Haus von Präsident Obama am 25. Januar 2012 unterzeichnet wurde und weltweite Auswirkungen haben werde. Darin sei u.a. die Abkehr vom 100%igen Ansatz des Container-Scannings erkennbar, nun ein risikobasierter Ansatz (bislang terrororientiert) gewählt und nun eine internationale Koordinierung (inklusive 6-monatige Konsultationsphase) geplant. Es wurde kritisiert, dass bislang der offizielle Einführungszeitpunkt für das 100%ige Container-Scanning zum 1. Juli 2012 noch nicht widerrufen wurde und dies in einer Anhörung spätestens am 2. Mai 2012 geregelt werden müsse. Bezüglich der US-Anerkennung des AEO sei in US-Kreisen bemängelt worden, dass der AEO innerhalb der EU nicht einheitlich umgesetzt würde und eine US-Anerkennung deshalb problematisch sei.

Anschließend wurde das neue Sicherheitsforschungsprogramm der Bundesregierung für die zivile Sicherheit 2012-2017 vorgestellt, in dem auch die maritime Sicherheit mit geregelt werden soll. Bezüglich der Studien des BMVBS zur Sicherheit der Güterversorgung wurde vom die Ergebnisse der Vorstudie (Prozesse und Infrastrukturen, 10/2010-11/2011) und Hauptstudie (Verkehrsübergreifende Sicherheitsstrategie, 11/2011-11/2012) vorgestellt. Die Ergebnisse werden als vertraulich eingestuft und eventuell später in Teilen veröffentlicht. Nach den Erfahrungen wegen der Behinderungen durch die Aschewolke im Jahr 2011 sei eine neue Arbeitsgruppe „Notfallplanung Verkehrsträgerausfall“ gegründet worden.

Anschließend wurde der Entwurf einer Mitteilung der EU-Kommission zur verkehrsträgerübergreifenden Gefahrenabwehr besprochen. Dieses Dokument ist noch als vertraulich eingestuft. Leider wird in diesem Dokument der AEO-Status nicht mit behandelt, obwohl dieser nicht unwesentlich zur Sicherheit und Gefahrenabwehr beiträgt. Ein sog. „Stakeholder-ausschuss“ soll dazu als Beratergremium auf europäischer Ebene gegründet werden. Zur Cyber-Sicherheitsstrategie der Bundesregierung wurde zunächst die IT-Bedrohungslage für Branchen und Unternehmen beschrieben. Ein nationaler Cyber-Sicherheitsrat mit Mitgliedern aus Spitzenverbänden und ein Cyber-Abwehrzentrum seien gegründet worden. Im Internet würden 43.000 Schadprogramme und 40.000 neue manipulierte Web Sites täglich registriert.

**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. Mit Verordnung (EU) Nr. 388/2012 vom 19. April 2012 wurde diese Verordnung geändert. Die sich im Anhang befindende Liste der Güter mit doppeltem Verwendungszweck, wurde weiter an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Das Exportkontrollrecht allgemein wird wesentlich von internationalen Vorgaben bestimmt. Rechtsverbindliche Verbote und Genehmigungspflichten sind jedoch nur in Verordnungen der EU und in den deutschen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Der Exporteur muss insbesondere und wegen aktueller Änderungen stets regelmäßig die folgenden Vorschriften beachten: Besondere Embargo-Verordnungen der EG, EG-Dual-Use-Verordnung mit Anhang I, II, IV, Außenwirtschaftsgesetz, Außenwirtschaftsverordnung, Ausfuhrliste, Kriegswaffenkontrollgesetz, Allgemeine Genehmigungen. Als Quellen zur Beschaffung dieser Vorschriften stehen den Unternehmen u. a. zur Verfügung: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhr ([www.ausfuhrkontrolle.info](http://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. Der Verband berichtete in seinen Rundschreiben in 2012 fortlaufend über Änderungen, Neuauflagen und Ergänzungen von Embargo-Vorschriften und Listen.

**Verkehr:** Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) informiert in seiner Presseinformation vom 6. Juli 2012 über die **Ausdehnung der LKW-Maut** für LKW ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht zum 1. August 2012 auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen. Die einschlägige Startverordnung zur Erhebung der Maut sei auf den Weg gebracht worden und werde für 84 Bundesstraßenabschnitte auf rund 1.000 Kilometern Bundesstraßen ab dem 1. August 2012 die Mautpflicht erheben. Eine Liste der betroffenen Bundesstraßen sei im elektronischen Bundesanzeiger und unter [www.mauttabelle.de](http://www.mauttabelle.de) veröffentlicht. Eine Übersichtskarte stünde auf der BAG-Internetseite [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) zur Verfügung, kann aber von interessierten Verbandsmitgliedern auch stets über den Verband angefordert werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt mit Pressemeldung Nr. 145/2012 vom 11. Juli 2012 bekannt, dass das Streckennetz für den **Lang LKW-Feldversuch** um über 100 neue Strecken und Streckenerweiterungen erweitert wurde. Der Hamburger Hafen ist ebenfalls mit aufgenommen worden. Die Änderungsverordnungen seien im Bundesanzeiger ([www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de)) abrufbar.

**EU-Schiffsausrüstungsrichtlinie:** Mit der neuen Richtlinie 2012/32/EU vom 25. Oktober 2012 wird die Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung vom 20. Dezember 1996 erneut abgeändert. Der Verband informiert regelmäßig über entsprechende Folgeänderungen. In der EU-Richtlinie 96/98/EG werden bekanntlich zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in der Schifffahrt, gemeinsame Normen, Prüfnormen und Prüfmethode für die Ausrichtung 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.

**Deutsches Schiffsausrüster-Register:** Im August 2012 verteilte der Verband dieses vierfarbige Register (40. Auflage) wieder in einer Auflage von 4.000 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 120 Seiten enthält das Register 2012/2013 detaillierte Angaben über 148 deutsche Schiffsausrüster in 28 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 Shippers & 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. 2012 wurde die Überarbeitung des aktuellen Kataloges von einigen Verbandsmitgliedern fortgesetzt und abgeschlossen. Der Verband hatte sich dazu bereit erklärt, ISSA dabei durch entsprechende Zusammenarbeit zu unterstützen.

#### **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- und Verbrauchsteuerrechts. Mit dem **Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** wurden Fragen zum EU-Veterinärrecht und mit dem **Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie** wurden Fragen des Außenwirtschafts- und Wettbewerbsrechts geklärt. Mit dem **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** wurden in Arbeitsgruppensitzungen Fragen der Supply Chain Security behandelt.

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

Der Verband unterhielt regelmäßige Kontakte zu norddeutschen Landesbehörden. Besonders rege war der Austausch mit der **Hamburg Port Authority** und der **DA Hafensicherheit** zur Umsetzung der SOLAS-Anforderungen/ISPS-Code und notwendiger Maßnahmen zu Terrorismusbekämpfung. Mit der **Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz** wurden veterinär- und fleischbeschaurechtliche Rechtsvorschriften besprochen. Die Verbandsgeschäftsführung war 2012 bei einigen Sitzungen der **Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation** zum Thema „Auflösung der Freizone Hamburg“ vertreten.

Der Verband war auch 2012 wieder aktiv in der **Hafensicherheitskommission Hamburg** 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.



In bewährter Zusammenarbeit mit den **Bundesfinanzdirektionen Nord und Südwest** hat sich der Verband engagiert, verschiedene zoll- und steuerrechtliche Fragen der Verbandsmitglieder zum Wohle der Branche klären.

Der Verband hielt auch 2012 engen Kontakt mit verschiedenen deutschen **Hauptzollämtern** und **Zollämtern** in Fragen des Schiffsausrüstungshandels und der zollrechtlichen Überwachung.

## 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 57. Convention der International Shippers & Services Association (ISSA) fand vom 25./26. Mai 2012 in Cadiz/Spanien 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“ und das deutsche Vorstandsmitglied Herr Mathias Overhaus vertritt den Verband in der OCEAN Arbeitsgruppe „Zollrecht und Steuern“. OCEAN versendet an seine Mitglieder einen regelmäßigen Newsletter.

**SMM 2012 - shipbuilding, machinery & marine technology:** Vom 4. bis 7. September 2012 fand auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress GmbH die 25. SMM 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 24. Europäische Zollrechtstag, wurde im Berichtsjahr am 14. Juni – 15. Juni 2012 in Erfurt durchgeführt und stand unter dem Motto „Grenzerfahrung in der Europäischen Union“. Das Fach-Symposium bietet regelmäßig die Möglichkeit zu einem Gedankenaustausch zwischen Wirtschaft und Behörden.

**Weitere Verbände und Organisationen:** In kollegialer Zusammenarbeit konnten auch 2012 wieder zahlreiche Fachfragen mit der *Handelskammer Hamburg, Verein Hamburger Spediteure e.V., Verband Deutscher Reeder e.V., Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. und Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.* behandelt und gelöst werden. Mit dem *AGA Norddeutscher Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V.*, stand der Verband regelmäßig in Verbindung und wird über Gehalts- und Lohntarife sowie andere tarifliche Regelungen informiert.

## VI. Verbandsberatung

**Außenwirtschafts-/Umsatzsteuer-/Verbrauchssteuer-/Versandverfahrens- und Zollrecht:** Der Verband erteilte Auskünfte und berichtete in Veröffentlichungen und Rundschreiben über die Belieferung von Schiffen, Außenwirtschafts-, Umsatzsteuer-, Verbrauchssteuer-, Versandverfahrens- und Zollrecht und verhandelte mit den zuständigen Behörden.

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

**Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrs-/Veterinärrecht:** Aktuelle und aufbereitete Informationen zu diesen Rechtsgebieten wurden an die Mitgliedsfirmen im Berichtsjahr gegeben.

**Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise:** Im Verband befassten sich im Berichtsjahr 2012 verschiedene Arbeitsgruppen mit den Themen „Neuer Zollkodex“, „Veterinärrecht“, „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.

**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 zu Zollanmeldungen und Wiederausfuhrmitteilungen (ehemals Merkblatt zum Einheitspapier), elektronische Zulassungsliste nach Schiffsausrüstungsrichtlinie der BG Verkehr und Informationen zu Auslandsmärkten.

**Rahmenvereinbarungen:** Der Verband hat auch 2012 wieder für seine Mitglieder neue Rahmenvereinbarungen – mit dem Möwenpick Hotel Hamburg GmbH, Hamburg und mit BEST WESTERN Hotel Schmökerhof, Norderstedt, abgeschlossen, die Sonderpreise für Verbandsmitglieder vorsehen.

**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 2012:** Herr Wolfgang Sump begrüßte als stv. Vorsitzender zur 65. Mitgliederversammlung 52 Teilnehmer von 38 Mitgliedsfirmen. Herr Sump leitete die Versammlung, weil der Vorsitzende, Herr Frank Engellandt, seine Teilnahme wegen Krankheit absagen musste. Die Versammlung war mit Einladung vom 15. März 2012 form- und fristgerecht einberufen worden.

Nach dem Dank an die Firmen Bitburger Braugruppe GmbH, Bitburg, für die Einladung zum gemeinsamen Essen, Nestlé Waters Deutschland GmbH, Mainz und Azul Kaffee GmbH & Co. KG, Bremen, für das Sponsoring der Tagungsgetränke, stellten sich die Vorstandsmitglieder jeweils persönlich vor. Herr Harms übernahm die Vorstellung der beiden abwesenden Vorstandsmitglieder Engellandt und Heinemann. Anschließend ging Herr Sump in seiner **Rede** zunächst auf die Verbandsarbeit ein. Der Verband habe auch 2011 wieder die Interessen der Mitgliedsfirmen sowohl national, als auch international mit Nachdruck und erfolgreich vertreten. Auf europäischer Ebene seien auch die deutschen Vorstandsmitglieder durch ihre Dachorganisation OCEAN vertreten worden. Da der Vorstand eher mit Vertretern mittlerer und größerer Unternehmen besetzt ist, bietet Herr Sump, nach Absprache mit seinen Vorstandskollegen, den Vorstandsmitgliedern, und insbesondere den kleineren Unternehmen, neben der ohnehin immer bestehenden Möglichkeit, sich mit Problemen an die Verbandsgeschäftsstelle zu wenden, auch die individuelle Unterstützung durch die Vorstandsmitglieder selbst an. Die Verbandsgeschäftsstelle würde, nach entsprechender Meldung, den gewünschten Kontakt herstellen.

Zur **Marktlage in der Schiffsausrüstung 2011** führte Herr Sump aus, dass auf die alljährliche verbandsinterne Umfrage, einige Firmen 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 gemeldet hatten. 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. Im Verhältnis zu Lieferanten sei die Termintreue kritisiert worden. Lieferterminverzögerungen würden sich weiter häufen. Aufgrund von Zahlungsausfällen durch Kunden / Reeder hätten Werften nach geeigneten Möglichkeiten zur Finanzierung gesucht und oft besondere Absprachen mit den Hausbanken

getätigt. 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. 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. Die Aussichten für 2012 seien insgesamt „verhalten positiv“.

Im „**Tax-Free-Bereich**“ sei berichtet worden, dass trotz Finanzkrise das Jahr 2011 eine positive Entwicklung genommen habe. Die Wachstumsmärkte lägen in Russland und Asien und es gebe weiterhin eine Tendenz zu hochpreisigen Artikeln. Tabakwaren würden an Bedeutung im DutyPaid 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.

Ausführlichere Informationen seien wie immer im **Jahresbericht des Verbandes** auf den Internetseiten nachzulesen. Herr Sump 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 **Fachthemen** aus 2011 exemplarisch auf folgende Fragen ein:

Geplante Abschaffung der sog. „Kleinmengenregelung“, Verschiebung vom Einführungszeitpunkt des Modernisierten Zollkodex, Änderung vom Vordruck des Lieferzettels für Schiffsbedarf mit Hinweis auf die 5-Tages-Frist, Erweiterung der monatliche Sammelausfuhranmeldung gem. Art. 285a ZK-DVO, Ausfuhrverfahren bei der Belieferung in der Flussschifffahrt, Pflicht zur Abgabe einer Ausfuhrerklärung für Schiffsausrüster bei Dreieckskonstellationen, Einführung EORI-Nummer, Rücknahme der Änderung bei Verwendung der 9930-er Zoll-Sammelnummern und Sondererlaubnis für Schiffsausrüster bei der Lieferung von Nichtgemeinschaftswaren als Schiffsbedarf aus einer Freizone, Erledigungsnachweis bei der Beförderung von Kaffee unter Steueraussetzung, Gelangensbestätigung, Arbeitskreis „Sicherheit in der Logistik“ im BMVBS, US-Strategie zur Global Supply Chain Security und sog. Megaports Initiative des amerikanischen Ministeriums für Energie und Umwelt (U.S. Department of Energy), sog. Antiterrorverordnungen der EU (EG 88/2002 und 2580/2001) und Aufhebung des Freihafens Hamburg am 1. Januar 2013.

Anschließend dankte Herr Harms allen **Arbeitsgruppenteilnehmern**, den beiden **Rechnungsprüfern** und den vier Mitgliedern des **Aufnahmeausschusses** für ihre Mitarbeit. Der Verband sei auch 2011 in verschiedenen Messebeiräten vertreten gewesen und habe zu weiteren Messen (wie bspw. Hannover Messe) engen Kontakt. Für die Mitgliedsfirmen sei 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 worden. Der Verband habe auch 2011 wieder für seine Mitglieder eine neue Rahmenvereinbarung – mit dem Hotel Crowne Plaza, Hamburg, abgeschlossen, die Sonderpreise für Verbandsmitglieder vorsieht.

Anschließend informierte Herr Wolfgang Sump, als **OCEAN** Vertreter des Verbandes und zugleich Leiter der OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinärfragen“ über die Verbandsarbeit in OCEAN und im Bereich Veterinär. Es seien auch wichtige Besuche bei Bundesministerien in Bonn und EU-Institutionen in Brüssel durchgeführt worden.

Eine Zuarbeit erfolgte durch Herren Overhaus (Verbandsvertreter in der OCEAN Arbeitsgruppe „Zoll und Steuern“) sowie durch Herrn Harms.

Herr Rapp informierte über seine Tätigkeit als Verbandsvertreter bei **ISSA**. Seine Themen waren: Mitgliedschaft bei ISSA, ISSA Convention 2011, ISSA Ship Stores Catalogue 2009 (Überarbeitung, deutsche Arbeitsgruppe: Azett GmbH & Co. KG, Herr Schneider, Holger Clasen GmbH & Co. KG, Herr Rohde, Burchard Redelstorff GmbH, Frau Wurthmann, Tedimex GmbH, Herr Lehmann). ISSA Register (Erst mit Eintragung wird man „volles“ ISSA Mitglied), nächste ISSA Convention im Mai 2012 in Cadiz, danach zunächst regelmäßig in London, ISSA Education Seminar (als Tele-Seminar neu geplant).

Anschließend stellten sich die seit der letzten Mitgliederversammlung neu eingetretenen 7 Mitgliedsfirmen kurz vor. Es sind die Firmen: GISA TEX GmbH & Co. KG/ Reutlingen, Velmarine Services Ltd. & Co. KG/Ritterhude. ASK Kloska GmbH/Wilhelmshaven, Burmeister HVAC-Systems GmbH/Hamburg, Ricoh Deutschland GmbH/Hannover/Hamburg, HANSA-FLEX AG/Bremen, nordform Max Storch GmbH & Co. KG/Norderstedt.

Im Anschluss daran trug 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 22. März 2012 die Rechnungslegung des Verbandes stichprobenweise geprüft und für in Ordnung befunden habe.

Herr Mathias Overhaus trug daraufhin, als Schatzmeister, den **Finanzbericht 2011** des Verbandes vor. Die Finanzlage des Verbandes sei insgesamt „gesund“ und die Kosten hätten sich im Rahmen des Kostenvoranschlags 2012 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 wurden sämtliche Positionen der Ist-Kosten aus 2011 und der Kostenvoranschlag 2012 per Beamer an die Wand projiziert. Auf Nachfrage hatte die Mitgliederversammlung keine Einwände. Daher schlägt Herr Overhaus dem stv. Vorsitzenden und der Mitgliederversammlung vor, dem Kostenvoranschlag 2012 zuzustimmen die Mitgliederbeiträge nicht zu erhöhen. Die Mitgliederversammlung stimmte einstimmig zu.

Herr Sven Jochims (J.H. Jaeger & Eggers Handelsgesellschaft mbH, Bremen) dankte Vorstand und Geschäftsführung für die im vergangenen Jahr geleistete Arbeit und beantragte deren **Entlastung**, die, unter Enthaltung der Stimmen der Vorstandsmitglieder und der Geschäftsführung, einstimmig erteilt wurde.

Herr Harms trug zu „**aktuellen Themen**“ und „**allgemeinen Fachfragen**“ vor. Gelangensbestätigung, Überarbeitung der monatlichen Sammelausfuhranmeldung, Besuch von BMF und BFD Nord im Verband, Überarbeitung Merkblatt zum Überwachungsverfahren in § 27 ZollV (5-Tages-Frist), Überarbeitung Merkblatt über deutsche Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen, „Bekannter Versender in der Luftfracht“, Verbandsforderung nach Quittungsregelung für Schiffsausrüster bei der EU und „umsatzsteuerrechtlicher Ausfuhrnachweis bei Schiffsbelieferungen“ wurden angesprochen und auch noch im Punkt „Verschiedenes“ weiter diskutiert.

Nach kurzer Vorstellung durch Herrn Sump, hielt der **Gastredner, Herr Ralf Nagel**, Senator a.D., Hauptgeschäftsführer und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder e.V., zum Thema „Die Zukunft des Reedereistandes Deutschland“ einen Vortrag. Herr Nagel lobte zunächst die gute Zusammenarbeit der beiden Verbände in der Vergangenheit.

Wegen zahlreicher gemeinsamer Themen sollte die Zusammenarbeit weiter ausgebaut und vertieft werden, sowohl auf fachlicher, als auch auf politischer Ebene, national und inter-

national. Ein gemeinsames Vorgehen sei heutzutage immens wichtig. In seiner Präsentation beschrieb er zunächst die Entwicklung der deutschen Handelsflotte. Im deutschen maritimen Cluster würden 400.000 Direktbeschäftigte und Umsätze von ca. 85 Milliarden Euro gezählt. Das Ergebnis der Überarbeitung der EU-Beihilferichtlinien sei entscheidend für die künftige Ausgestaltung in der Seeschifffahrt. Schließlich hingen wichtige Fragen wie bspw. zur Tonnagesteuer, geringere Sozialversicherungs- und Einkommenssteuersätze für Seeleute aus der Gemeinschaft, die Erstattung für Kosten von Rückführung von Seeleuten, Ausbildungsbeihilfen, Beihilfen für den Kurzstreckenseeverkehr und die Förderung neuer maritimer Dienstleistungen zum Ersatz des Straßengüterverkehrs davon ab. Deutsche Reeder befänden sich momentan in einer „Kreuz-See“ – die Wellen von vorn seien die schwierigen Schifffahrtsmärkte, von rechts die EU-Beihilferichtlinie, von links die „nationale Welle“ mit dem Ausstieg aus dem Maritimen Bündnis. Gleichwohl sehe er positive Perspektiven für die Schifffahrt in Deutschland. Nach Beantwortung einiger Fragen zum Vortrag, dankte Herr Sump allen für ihre Teilnahme und schließt die Versammlung um 13:00 Uhr. Im Anschluss erfolgte auf Einladung der Bitburger Braugruppe GmbH, Bitburg, ein gemeinsames Mittagessen im Restaurant „Parlament“.

**Rechnungsprüfer:** Die anlässlich der Mitgliederversammlung 2011 gewählten **Rechnungsprüfer** Dirk Lohmann (Ingenieurbüro Heino Winter GmbH & Co. KG, Hamburg) und Thomas Hornig (HanseNautic GmbH, Hamburg) – waren auch 2012 unverändert im Amt.

**Vorstand:** Der anlässlich der Mitgliederversammlung 2011 gewählte Vorstand war auch 2012 unverändert im Amt und setzte sich wie folgt zusammen:

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

Andreas Albert, Lennart Clasen, Gunnar Heinemann, 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 13 Verbandsrundschreiben und weitere Publikationen wurden die Mitglieder 2012 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 2012 wurde von den Rechnungsprüfern Thomas Hornig und Dirk Lohmann, beide Hamburg, am 20. März 2013 geprüft und für in Ordnung befunden.

## VIII. Verschiedenes

### **Firmenjubiläen:**

Marine-Shipstores D. Medri GmbH, Hamburg  
50jähriges Firmenjubiläum am 1. Februar 2012

MK-Marine GmbH, Bremerhaven,  
20jähriges Firmenjubiläum im April 2012

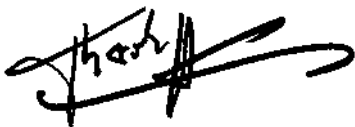
Beisser Gebrüder GmbH, Hamburg  
100jähriges Firmenjubiläum am 11. Juni 2012

Ingenieurbüro Heino Winter GmbH & Co. KG, Hamburg  
35jähriges Firmenjubiläum am 12. Oktober 2012

Der Vorstand und die Geschäftsführung haben im Namen des Verbandes beste Glückwünsche übermittelt.

**Mitgliederzahl/-struktur:** Ende 2012 waren 141 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)

24. April 2013

- Rundschreiben  
Nr. 1/2012  
31.01.2012
1. Zollrecht: Merkblatt zu Zollanmeldungen, summarischen Anmeldungen und Wiederausfuhrmitteilungen erschienen
  2. Modernisierter Zollkodex: Entschließung des EU-Parlaments vom 1. Dezember 2011
  3. Intrastat-Meldeswellen für 2012 erhöht
  4. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
  5. Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuches gesenkt
  6. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Lettland, Niederlande und Spanien
  7. Neue Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen
  8. Hannover Messe 2012: Tagestickets über Verband
  9. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
  10. Nachrichten und Persönliches aus dem Mitgliederkreis
  11. Neue Verbandsmitglieder: Burmeister HVAC-Systems GmbH, Hamburg und RICOH Deutschland GmbH, Hannover
- \*\*\*\*\*
- Rundschreiben  
Nr. 2/2012  
23.02.2012
1. Mitgliederversammlung am 25. April 2012 in Hamburg
  2. „Modernisierter Zollkodex“ wird „Zollkodex der Europäischen Union“
  3. Zollrecht: Die WCO informiert über Staaten, die den AEO einführen wollen
  4. Luftfracht / „Bekannter Versender“: Verband bei zweiter Info-Veranstaltung im Luftfahrt-Bundesamt am 15. Februar 2012
  5. Umsatzsteuer: Neue Nachweisregelungen für innergemeinschaftliche Lieferungen, „Gelangensbestätigung“ – aktueller Stand
  6. Außenwirtschaftsrecht und Embargos: Aktuelle Informationen von BAFA
  7. China: Lizenzpflicht für Dual-Use-Güter bei Ein- und Ausfuhr 2012
  8. Aufhebung der Freizone Hamburg - Informationen
  9. Neue Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen
  10. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Spanien
  11. Rahmenvereinbarungen: Erneute Verlängerung mit Fairmont Hotel Vier Jahreszeiten Hamburg
  12. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013 - Erinnerung an Anzeigenofferte
  13. Neues Verbandsmitglied: HANSA-FLEX AG, Bremen
  14. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im April 2012
- \*\*\*\*\*
- Rundschreiben  
Nr. 3/2012  
15.03.2012
1. Einladung zur Mitgliederversammlung am 25. April 2012 in Hamburg
  2. Veterinär: Überarbeitung EU-RL 97/78/EG, EU-RL 91/498/EWG und EG VO Nr. 882/2004 – Verbandsbesuch im BMELV, Bonn, Nachbericht
  3. Sicherheit: Fünfte Sitzung des BMVBS-Arbeitskreises - Nachbericht
  4. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Information von BAFA
  5. Hamburg: HZA Hamburg-Hafen informiert über Angaben in SumA
  6. 57. ISSA Convention 2012 vom 25. bis 26. Mai 2012 in Cadiz / Spanien
  7. Verbotene Nutzung des geschützten Verbandslogos - Info
  8. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
- \*\*\*\*\*



- Rundschreiben  
Nr. 4/2012  
16.04.2012
1. Mitgliederversammlung am 25. April 2012: Sind Sie schon angemeldet?
  2. BMF und BFD Nord besuchen den Verband
  3. Zollrecht: EU-weite Verwendung von Zoll-Sammelnummern wieder erlaubt
  4. Zollrecht: Probleme bei Schließung von Ausfuhrbegleitdokumenten in Freizone Hamburg
  5. Zollrecht: Anschreibung im Verfahren „zugelassener Ausführer“ – Hinweis zur separaten Sammelausfuhranmeldung
  6. Umsatzsteuer: „Gelangensbestätigung“ – neuer BMF-Entwurf eines Umsetzungsschreibens
  7. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Italien, Niederlande und Spanien
  8. Außenwirtschaftsrecht: Neue Iran-Embargo- Verordnung der EU
  9. Neue Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen
  10. Kroatien: EU-Beitritt 2013
  11. EU plant Ausdehnung des Gemeinsamen Versandverfahrens auf Kroatien und Türkei am 1. Juli 2012
  12. Buchempfehlung: Incoterms 2010 Kommentierung für die Praxis inklusive offiziellem Regelwerk, 2. erweiterte Auflage
  13. Japan: Fukushima – Neufassung der Sondervorschriften für die Einfuhr von Lebens- und Futtermitteln
  14. Hamburg: Eröffnung der Hamburger Zollakademie (HZA) - Nachbericht
  15. Luftfracht / „Bekannter Versender“: Verband bei zwei Veranstaltungen - Nachbericht
  16. Green Ship Recycling: VDR-Symposium in Hamburg - Nachbericht
  17. Hamburg: Kewill See- und Luftfrachtforum Hamburg 2012 - Nachbericht
  18. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013: Anmeldung zur Eintragung und Eintragung Firmenlogo bis 15. Mai 2012
  19. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013: Erinnerung an Anzeigenofferte
  20. Neues Verbandsmitglied: nordform Max Storch GmbH & Co. KG
  21. Rundschreibenversand: Abfrage bei Behörden und befreundeten Verbänden und Kammern  
Bitte in jedem Fall beantworten

\*\*\*\*\*

- Rundschreiben  
Nr. 5/2012  
11.05.2012
1. Bericht über die Mitgliederversammlung am 25. April 2012
  2. Zollrecht/Ausfuhr: EU und USA vereinbaren Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von „vertrauenswürdigen Händlern“
  3. Hauptzollamt Hamburg-Hafen: Hamburger Freizone - Überleitung der Warenbestände vom Freihafen in den Seezollhafen
  4. Hauptzollamt Hamburg-Hafen. Neue Öffnungszeiten der Abfertigung Süderelbe-Dienstort Tankweg
  5. Merkblatt über deutsche Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen überarbeitet und neu veröffentlicht
  6. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013: Bitte das Formblatt zurücksenden – Rücksendefrist ist der 15. Mai 2012
  7. Daten zu Rundschreibenversand und Ansprechpartner: Abfrage bei Verbandsmitgliedern – Bitte in jedem Fall beantworten
  8. Nationale Maritime Konferenz am 8./9. April 2013 in Kiel
  9. Präsentation des Hafen Algeciras am 24. Mai 2012 in Hamburg
  10. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
  11. Fachausstellungen/Kongresse/Messen

- Rundschreiben
1. Umsatzsteuer: Gelangensbestätigung - Einföhrungstermin erneut verschoben

Nr. 6/2012  
08.06.2012

2. LKW-Fahrverbot in der Ferienzeit / Ferienreiseverordnung 2012
3. Gemeinsames Versandverfahren: Beitritt Kroatien und Türkei
4. Dual-Use-Verordnung: Änderung durch Verordnung (EU) Nr. 388/2012
5. ISSA Convention 2012 – Nachbericht
6. AEO: Aktuelle Zahlen über AEO-Zertifikate und AEO-Anträge in der EU
7. Neue Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen
8. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland
9. Hauptzollamt Itzehoe: Aktuelles Öffnungszeitenverzeichnis
10. Hotel CROWNE PLAZA, Hamburg: Rahmenvereinbarung verlängert
11. Warnung: Abo von „Gewerbeauskunft-Zentrale.de“
12. ISSA Register 2013
13. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2012/2013 – Korrekturabzug der eigenen Firmeneintragung gewünscht?
14. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Juli 2012
15. Neues Verbandsmitglied: Hanseatisches Logistik Kontor GmbH, Bremerhaven
16. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 7/2012  
12.07.2012

1. Umsatzsteuer: „Gelangensbestätigung“ nicht für Schiffsbelieferungen gemäß § 4 Nr. 2. i.V.m. § 8 UStG – Antwort des Parl. Staatssekretär im BMF, Herr Hartmut Koschyk
2. Umsatzsteuer: Info zu Ausfuhrnachweis bei mündlicher Ausfuhrmeldung
3. Umsatzsteuer: BMF-Schreiben zur vereinfachten elektronischen Rechnungsstellung
4. Zollrecht/Ausfuhr: Ausfuhrverfahren bei Dreieckskonstellationen - Antwort des Staatssekretärs im BMF, Herr Werner Gatzer
5. Zollrecht: 5-Tages-Frist bei Schiffsbelieferungen wird auf 12-Tages-Frist ausgedehnt!
6. Zollrecht: 24. Europäischer Zollrechtstag in Erfurt – Nachbericht
7. Zoll-/Verbrauchssteuerrecht: Info zur Ausfuhr nach Helgoland auf dem Postweg
8. Zollrecht: Stellungnahme der Trade Contact Group zum UZK-Entwurf
9. Ukraine: Neuer Zollkodex ab 1. Juni 2012
10. BAG informiert: Maut auf Bundesstraßen ab 1. August 2012
11. Lang Lkw-Feldversuch: Erweiterung des Streckennetzes
12. Iran: Weitere Sanktionen und neues BAFA-Merkblatt
13. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Estland, Italien und Ungarn
14. Veterinär: Kontrollverfahren von tierseuchen- und lebensmittelrechtlich relevanten Sendungen aus Drittländern im Hamburger Hafen ab dem 1. Januar 2013 - Behördenschreiben
15. ISSA Register 2013 – Abfrage/Zusendung der Eintragungsformulare verzögert
16. Lloyd's List: Teilweise falsche Online-Eintragungen!
17. Deutsche Messe: „Match & Meet – Business Matching für gezielte Geschäftsanbahnungen
18. Fachausstellungen/Kongresse/Messen

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 8/2012  
03.08.2012

1. 40. Ausgabe des Deutschen Schiffsausrüster-Register 2012/2013 veröffentlicht
2. Zollrecht/Ausfuhr: Ausfuhrverfahren bei Dreieckskonstellationen – Rückäußerung der EU-Kommission
3. Zollrecht: AEO-Leitlinien überarbeitet
4. Mehrwertsteuer: EU-Kommission schlägt neues Schnellreaktionssystem vor
5. Hamburg: Aufhebung des Freihafens Hamburg zum 1. Januar 2013 –

- Einklarierung von Schiffen und Neufassung Vordruck „Schiffsmeldungen“
6. Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle BAFA-Informationen
  7. Neue Gesetze: SOLAS
  8. Erneute verbotene Nutzung des ISSA Verbandslogos durch deutsche Firma
  9. OCEAN: Customs Manual rev. 3 veröffentlicht
  10. ISSA Register 2013: Eintragungsformulare werden versendet
  11. Italienisches Schiffsausrüster-Register 2012/2013 veröffentlicht
  12. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Deutschland
  13. Fachausstellungen/Kongresse/Messen

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 9/2012  
12.09.2012

1. Zoll: Personalscreening ist rechtmäßig
2. Zoll: Änderung der Zollkodex-Durchführungsverordnung (ZK-DVO)
3. Hamburg: Aufhebung des Freihafens Hamburg zum 1. Januar 2013 – Info-Schreiben
4. Hamburg: Lotse – Checkliste Umstellung vom Freihafen zum Seezollhafen
5. Hamburg: Aufhebung des Freihafens Hamburg zum 1. Januar 2013 - Info-Veranstaltungen
6. Aktuelles Öffnungszeitenverzeichnis des HZA Itzehoe
7. IAA-Plus: Kurzanleitung zur Internet-Ausfuhr-Anmeldung-Plus, Stand Juni 2012
8. Außenwirtschaftsrecht: Bundesregierung plant umfassende Modernisierung
9. Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle BAFA Informationen
10. Buchempfehlung: „Basiswissen Sanktionslisten“
11. Veterinär: Liste der Grenzkontrollstellen in Deutschland
12. Güterverkehr: CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2013
13. SMM 2012: Nachbericht
14. Portugal: PortugalPlus Roadshow vom 25. – 28. September 2012
15. Russland: 156. WTO-Mitglied
16. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
17. Neue Rahmenvereinbarung mit Mövenpick Hotel Hamburg GmbH
18. ISSA Ship Stores Catalogue: Neue Preise für Bestellungen ab 5 Stück
19. ISSA Register Eintragungsformular 2013 bitte zurücksenden!
20. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Oktober 2012
21. Neues Verbandsmitglied: Hanse Maritime GmbH

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 10/2012  
10.10.2012

1. Zoll: Verbandsgespräch mit Hauptzollamt Hamburg-Hafen vereinbart
2. Zoll: Probleme bei der Internetzollanmeldung über ATLAS Ausfuhr gemeldet
3. Hamburg: Info-Veranstaltung von Handelskammer Hamburg und Hauptzollamt Hamburg-Hafen zur „Aufhebung der Hamburger Freizone am 1. November 2012“
4. Hamburg: Aufhebung der Freizone zum 1. Januar 2013 – zwei weitere Info-Schreiben des Hauptzollamts Hamburg-Hafen
5. Hamburg: Veranstaltung der Handelskammer Hamburg zum Thema „Schiffbau- und Offshore-Zulieferer in Brasilien“ am 6. November 2012
6. Außenwirtschaftsrecht: Verband beantragt Genehmigung von Sammelgenehmigung für technische Schiffsausrüstungslieferungen beim BAFA - Umfrage
7. Außenwirtschaftsrecht: Aktuelle Informationen von BAFA
8. Veterinär: Verbandsstellungnahme an Hamburger Staatsrätin Frau Badde
9. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern

gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Lettland

10. OCEAN: Customs Manual aktualisierte Version, Stand: September 2012
11. „Bekannter Versender“ in der Luftfracht: Veranstaltung in der Handelskammer Hamburg - Nachbericht
12. Hamburger Compliance-Modell – Maßgeschneidertes Angebot für den Mittelstand - Nachbericht
13. ISSA Katalog: Abverkauf der Verbandsbestände – Neuauflage 2013
14. Präsentation des Hafens Bilbao am 18. Oktober 2012 in Hamburg
15. Fachausstellungen/Messen
16. Neue Rahmenvereinbarung mit BEST WESTERN Hotel Schmöcker-Hof
17. Internetplattform ShipServ: Anwendungsproblemen gemeldet - Umfrage
18. Mitgliedsfirmen: Abbuchungsverfahren – Abfrage „SEPA“
19. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 11/2012  
07.11.2012

1. Mitgliederversammlung am 24. April 2013
2. Hamburg/Freizone: Empfang am 7. Januar 2013 im Hamburger Rathaus, Einladung an Verbandsmitglieder, Antwort bis 8. November 2012
3. Hamburg/Freizone: Infos zu Warenabfertigung ab dem 1. Januar 2013 und zum Überleitungsmonat Dezember 2012
4. Hamburg/Freizone: Verbandsgespräch mit Hauptzollamt Hamburg-Hafen am 18. Oktober 2012 zur Auflösung der Freizone Hamburg - Nachbericht
5. Hamburg/Freizone: Info-Veranstaltung der Handelskammer Hamburg zur „Aufhebung der Hamburger Freizone“- Nachbericht
6. Außenhandelsstatistik: „Warenverzeichnis“ 2013
7. Türkei: Beitritt zum Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren und zur Vereinfachung der Förmlichkeiten im Warenverkehr
8. Brasilien: Veranstaltung der Handelskammer Hamburg zum Thema „Schiffbau- und Offshore-Zulieferer in Brasilien“ - Nachbericht
9. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Merkblatt des BAFA über Informationsmöglichkeiten und Verschärfung der Iransanktionen
10. Steuern: Einführung der elektronischen Lohnsteuerkarte (ELStAM) zum 1. Januar 2013 und ELSTER-Zertifikat
11. Veterinär: Antwort von Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz auf Verbandsstellungnahme zu angekündigten Änderungen in der Sachbearbeitung Schiffsausrüstung
12. BG Verkehr: Zulassungsliste nach Schiffsausrüstungsrichtlinie und List of Approval ab sofort allein im Internet eingestellt
13. Taschenfaltplan des Hamburger Hafens neu erschienen
14. ISSA Ship Stores Cataloge 2009: Nur noch 3 Exemplare über den Verband zu beziehen
15. Mitgliedsfirmen/Buchhaltung: I. Abbuchungen im Januar 2013; ab 2013 und II. Sonstige Leistungen des Verbandes; III. Rechnungen für Jahreszahler
16. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 12/2012  
28.11.2012

1. Mehrwertsteuer: EU-Kommission prüft Steuerfreiheit für Schiffsausrüstungslieferungen und Restaurantservices an Bord von Schiffen und anderer Transportmittel
2. Steuerrecht: Gelangensbestätigung – Referentenentwurf überarbeitet
3. Zollrecht/Ausfuhr: BMF informiert über Pflicht zur Ausfuhrerklärung
4. Lieferzettel für Schiffsbedarf: Vordruck HH 0114-E geändert
5. Hamburg/Freizone: Verbandsgespräch mit Hauptzollamt Hamburg-Hafen
6. Hamburg/Freizone: Drei neue Info-Schreiben vom HZA Hamburg-Hafen

7. Veterinär/Hamburg: Gedankenaustausch mit Veterinär- und Einfuhramt und besonderer Hinweis an Hamburger Unternehmen
8. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lagern in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78/EG für Deutschland
9. EU-Kommission: „Schwarze Liste“ von unzuverlässigen Schifffahrtsunternehmen-„Thetis“
10. Rahmenvereinbarungen Hotels: Verlängerungen für 2013
11. ISSA Ship Stores Catalogue: Ausgabe 2009 im Verband ausverkauft
12. Verschiedene Bücher / Hafенpläne kostenlos abzugeben

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 13/2012  
19.12.2012

1. Mehrwertsteuer: EU-Kommission überprüft Steuerfreiheit der Lieferung von Gegenständen und Erbringung von Dienstleistungen auf Transportmitteln
2. Zoll/Verbrauchssteuer: Info des BFD Südwest zu Nutzung des zusammengefassten e-VD und zu Mehrmengen
3. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Informationen vom BAFA
4. Richtlinie 2012/32/EU vom 25. Oktober 2012 zur Änderung der Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung
5. Hamburg: Traditionelles „Reederessen“ des Verbandes Deutscher Reeder e.V. am 6. Dezember 2012 - Nachbericht
6. Hamburg: Auflösung der Freizone Hamburg / Schreiben HZA HH-Hafen
7. Steuern: Neuigkeiten, Änderungen
8. Europäisches Mahnverfahren/ BMJ - Pressemitteilung: Grenzüberschreitende Forderungsdurchsetzung in Europa wird erleichtert
9. EU-Kommission: Elektronische Datenbanken im Internet
10. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lagern in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78/EG für Spanien
11. Verkehr: Bundeskabinett beschließt Neuregelung des Punktesystems
12. ISSA Register 2013
13. Fachmesse
14. Rahmenvereinbarungen: Verlängerung mit Hotel Holiday Inn Hamburg und Fairmont Hotel Vier Jahreszeiten Hamburg; Hotelkette Hilton folgt später
15. Rahmenvereinbarungen des Verbandes: Aufstellung
16. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2013/2014: Anzeigenwerbung versandt
17. Neues Verbandsmitglied: Ocean Clean GmbH, Rostock
18. Mitgliedsfirmen: Mitteilung von Änderungen der Kontaktdaten
19. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
20. Verbandsgeschäftsstelle über die Feiertage geschlossen
21. Rundschreiben-Inhaltsverzeichnis des Jahres 2012 liegt bei

## X. Statistischer Anhang

**Tabelle 1 - *Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen***

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

Fahrtbereich	2012		2011		2010	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Kauffahrtei	5 600	695	5 847	873	5 896	1 080
Hochseefischerei	225	77	209	96	241	101
	5 825	772	6 056	969	6 137	1 181
Insgesamt	6 597		7 025		7 318	

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
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
2012	3671	89,068	84,7	4,7	82,6	11,5	1,2

Quelle: Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

**Tabelle 3 - *Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt***  
(Mio. EUR)

Brutto-Einnahmen	2012	2011	2010	2009
Linienverkehr	10 989 (50 %)	10 138 (48 %)	10 142 (48%)	8 119 (46%)
Trampverkehr	10 778 (49 %)	10 905 (51 %)	10 696 (51%)	9 398 (53%)
Passagen*	177* (1 %)	208* (1%)	180* (1%)	191* (1%)
Insgesamt	21 944	21 251	21 018	17 708

\*Nur Passagen im Linien- und Trampverkehr von Gebietsfremden

Quelle: Deutsche Bundesbank Zentrale, Mainz

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

Häfen	2012	2011	2010	2009	2008
Antwerpen <sup>1)</sup>	184 135	187 152	178 168	157 806	189 389
Rotterdam <sup>1)</sup>	441 527	434 550	430 159	386 957	421 136
Singapur <sup>1)</sup>	538 012	531 175	505 342	472 300	515 415
Hamburg <sup>1)</sup>	*	132 293	121 221	110 603	140 562
Bremische Häfen <sup>1)</sup>	84 028	80 626	68 862	63 106	74 524
Brake	6 123	5 272	5 142	4 720	5 745
Bützfleth	5 649	5 204	5 217	4 673	5 573
Cuxhaven	2 764	3 169	2 158	1 766	1 956
Emden	4 426	4 488	4 216	3 543	4 517
Nordenham	3 052	3 763	3 252	3 326	3 605
Wilhelmshaven	26 242	24 388	24 728	34 196	40 556
Brunsbüttel	*	7 897	7 462	7 342	11 648
Büsum	*	141	109	82	95
Flensburg	*	503	492	488	581
Helgoland	*	20	20	27	32
Kappeln	*	4	15	6	20
Kiel	*	4 301	3 824	3 157	3 153
Lübeck	*	17 663	17 854	17 488	21 334
Puttgarden/Fehmarn	*	4 282	3 989	3 478	4 073
Rendsburg	*	238	244	253	256
Rostock	16 870	18 085	19 487	17 384	21 278
Sassnitz	1 883	2 986	2 672	2 212	2 711
Stralsund	1 109	895	808	658	810
Wismar	3 775	3 274	3 457	3 084	3 267
Massengut /	*	116 724	115 431	117 822	138 151
Sack-/Stückgut	*	159 221	180 644	145 041	182 485

<sup>1)</sup> brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

\*Zahlen lagen bei Drucklegung nicht vor

Statistisches Landesamt Bremen, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), 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	2012	2011	2010	2009	2008
Hamburg	*	10 106	9 843	10 131	11 899
Bremische Häfen	7 891	7 194	7 136	7 485	-
Brake	1 139	932	919	867	897
Bützfleth	777	776	959	798	807
Cuxhaven	1 022	963	812	1 249	2 445
Emden	3 013	3 062	3 013	2 809	3 357
Nordenham	170	289	481	513	597
Wilhelmshaven	1 900	1 826	1 081	1 859	1 364
Brunsbüttel	*	913	926	832	1 357
Büsum	*	1 111	1 270	1 638	1 349
Flensburg	*	191	236	188	233
Helgoland	*	858	879	980	1 262
Kappeln	*	3	12	5	23
Kiel	*	1 606	1 571	1 557	1 660
Lübeck	*	5 111	5 277	5 574	6 146
Puttgarden/Fehmarn	*	16 946	17 289	17 282	17 232
Rendsburg	*	125	112	135	127
Rostock	7 541	7 765	7 591	8 005	9 448
Sassnitz	1 816	1 981	1 879	1 859	2 047
Stralsund	375	311	289	250	367
Wismar	1 337	1 180	1 254	1 101	1 258

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

\*Zahlen lagen bei Drucklegung nicht vor