

**Verband  
Deutscher Schiffsausrüster e.V.**



**JAHRESBERICHT  
2008**

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2008</b> .....	2
<b>I. Allgemeines</b> .....	3
<b>II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel</b> .....	8
<b>III. Gewerbebefragen</b> .....	9
Neuer Europäischer Zollkodex .....	9
NCTS-Versandverfahren .....	11
Verbrauchssteuer .....	11
Umsatzsteuer .....	14
Sicherheitsinitiativen .....	15
Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht .....	16
Veterinärrecht .....	16
REACH .....	17
Deutsches Schiffsausrüster-Register .....	17
ISSA Technik Katalog .....	17
Freizonendiskussion .....	18
<b>IV. Verbandstätigkeit bei Behörden</b> .....	18
<b>V. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen</b> .....	18
International Shipsuppliers & Services Association (ISSA) .....	18
OCEAN .....	19
Trade Action Group .....	19
EFA - Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll .....	19
Arbeitskreis Zoll und Hafen .....	19
Hamburger Arbeitskreis Freizone .....	20
Hamburger Hafensicherheitskommission .....	20
Zusammenarbeit mit weiteren Verbänden/Organisationen .....	20
<b>VI. Verbandsberatung</b> .....	20
Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht, EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie .....	20
Arbeits- und Sozialrecht .....	20
Veterinär-/ Erstattungs-/Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrsrecht .....	20
Arbeitsgruppen/Informationsveranstaltungen/Ausstellungshinweise .....	20
Betriebsvergleich .....	21
Merkblätter/Broschüren .....	21
Rahmenvereinbarungen .....	21
Geschäftsstelle .....	21
<b>VII. Mitgliederversammlung, Vorstand, Geschäftsführung, Finanzen</b> .....	21
Mitgliederversammlung .....	21
Vorstand .....	27
Geschäftsführung .....	27
Finanzen .....	27
<b>VIII. Verschiedenes</b> .....	28
Firmenjubiläum .....	28
Mitgliederzahl/-struktur .....	28
<b>IX. Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben des Jahres 2008</b> .....	29
<b>X. Statistischer Anhang</b> .....	35
Die deutsche Reedertonnage 2003-2008 .....	35
Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt 2005-2008 .....	35
Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen 2004-2008 .....	36
Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen 2004-2008 .....	37

# **VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.**

**Bundesverband seit 1947**

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



## **Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2008**

Der Vorstand unterbreitet gemeinsam mit der Geschäftsführung den nachstehenden Jahresbericht des Verbandes für das Jahr 2008.

Der Bericht informiert über die wichtigsten Ereignisse in den Sektoren „Schiffsausrüstung“ und „Tax-free“ in Deutschland und faßt die vielfältigen Verbandsaktivitäten des Jahres 2008 zusammen. Vorstand und Geschäftsführung hatten auch 2008 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 2008 u. a. mit den Themen Änderung des Zollkodex, Umsetzung des computergestützten Versandverfahrens (NCTS), Einführung des computergestützten Versandverfahrens für Verbrauchsteuerwaren (EMCS), Themen im Veterinär- und Erstattungsrecht, Flußschifffahrt, Gefahrgutvorschriften, ISSA Technik Katalog, Belieferung von Diplomaten in Deutschland, Umsatzsteuer und der nationalen Umsetzung des ISPS-Codes sowie weiterer Sicherheitsinitiativen.

Zum sechsendreißigsten Male hat unser Verband im Jahre 2008 das „Deutsche Schiffsausrüster-Register“ veröffentlicht und damit in internationalen Schifffahrtskreisen und bei Werften für die Mitglieder geworben. Mit zunehmender Ausrichtung auf den elektronischen Datenverkehr weltweit, wird von Reedern und Werften auch verstärkt auf die Darstellung der Verbandsmitglieder im Internet unter der Verbandsadresse [www.shipsuppliers.de](http://www.shipsuppliers.de) zugegriffen. Das „Deutsche Schiffsausrüster-Register“ steht seit Mitte 2008 zusätzlich als Online-Leseversion auf den Verbandsseiten im Internet zum download bereit.

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

Hamburg, 29. April 2009

(Hennig Engels)  
Vorsitzender

# **Bericht zur 63. Ordentlichen Mitgliederversammlung über das 62. Geschäftsjahr vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008**

## ***I. Allgemeines:***

Deutschland ist 2008 noch einmal **Exportweltmeister** vor China geworden. Das Statistische Bundesamt gibt an, daß die deutschen Ausfuhren insgesamt auf 992,7 Milliarden Euro (Vorjahr: 969,0 Milliarden Euro) gestiegen seien. Dies ist bemerkenswert, da es mit zunehmender Intensität der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise ab der zweiten Jahreshälfte 2008 in allen Bereichen zu unberechenbaren Situationen und negativen Auswirkungen kam. Es seien im Jahr 2008 von Deutschland Waren im Wert von 992,7 Milliarden Euro ausgeführt und Waren im Wert von 814,5 Milliarden Euro eingeführt worden. Die deutschen Ausfuhren seien damit im Jahr 2008 um 2,8% und die Einfuhren um 5,8% höher als im Jahr 2007.

Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, gingen die deutschen Ausfuhren im 4. Quartal 2008 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 6,0% auf insgesamt 233,8 Milliarden Euro zurück. Preisbereinigt sanken die Ausfuhren im gleichen Zeitraum um 7,8%. Für das Gesamtjahr 2008 ergab sich ein Anstieg der Exporte gegenüber dem Jahr 2007 um 3,1% auf insgesamt 994,9 Milliarden Euro. Preisbereinigt erhöhten sich die Ausfuhren 2008 um 1,9%.

Die Ausfuhren in die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) nahmen in den Monaten Oktober bis Dezember 2008 gegenüber der Vergleichsperiode 2007 um 9,1% auf 145,3 Milliarden Euro ab. Dabei sanken die Ausfuhren in EU-Staaten außerhalb der Eurozone mit - 11,5% (auf 47,8 Milliarden Euro) prozentual stärker als Ausfuhren in Länder innerhalb der Eurozone mit - 7,8% (auf 97,5 Milliarden Euro). Im gleichen Zeitraum fiel der Exportrückgang in die sogenannten „Drittstaaten“, dies sind alle Länder außerhalb der EU, mit - 0,6% auf 88,5 Milliarden Euro vergleichsweise gering aus.

Wie bereits im Vorjahr waren Frankreich, die Niederlande und Italien die drei wichtigsten Handelspartner innerhalb der EU. Die deutschen Ausfuhren in diese drei Länder sind im letzten Quartal 2008 gegenüber dem Vorjahresquartal durchweg gesunken. Nach Frankreich wurden in diesem Zeitraum Waren im Wert von 23,4 Milliarden Euro (- 1,3%), in die Niederlande Waren im Wert von 15,6 Milliarden Euro (- 5,3%) und nach Italien Waren im Wert von 14,9 Milliarden Euro (- 8,3%) versendet. Der wichtigste Handelspartner außerhalb der EU sind die Vereinigten Staaten. Im 4. Quartal gingen die Exporte dorthin im Vergleich zum Vorjahresquartal um 8,5% auf 17,0 Milliarden Euro zurück. Demgegenüber stiegen im gleichen Zeitraum die Exporte nach China, dem zweitgrößten Handelspartner aus den Drittstaaten, um 8,7% auf 8,7 Milliarden Euro. Bis auf Indien, konnten im gleichen Zeitraum die Exporte auch in alle weiteren aufstrebenden Industrienationen, die sogenannten „BRIC-Staaten“ (Brasilien, Russland, Indien, China), gesteigert werden.

Nach Brasilien wurden Waren im Wert von 2,1 Milliarden Euro geliefert, was einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahresquartal um 13,2% entspricht. Die Ausfuhren nach Russland stiegen um 0,7% auf 7,9 Milliarden Euro. Lediglich die Ausfuhren nach Indien sanken um 9,4% auf 2,0 Milliarden Euro.

Die deutschen Einfuhren stiegen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 um 6,3% auf 818,6 Milliarden Euro. Preisbereinigt erhöhten sich die Einfuhren um 2,5%.

Entgegen der Entwicklung bei den Ausfuhren sind die nominalen Einfuhren auch im 4. Quartal 2008 im Vergleich zum Vorjahresquartal leicht gestiegen, und zwar um 0,2% auf 200,5 Milliarden Euro. Preisbereinigt ergab sich für die Monate Oktober bis Dezember 2008 jedoch ebenfalls ein Rückgang in Höhe von 2,1%.

Die positive Entwicklung bei den nominalen Importen ist hauptsächlich auf den Handel mit den Drittstaaten zurückzuführen. Während die Einfuhren aus der EU im IV. Quartal 2008 gegenüber dem Vorjahresquartal um 2,2% auf 113,9 Milliarden Euro sanken, stiegen die Einfuhren aus den Staaten außerhalb der EU um 3,5% auf 86,5 Milliarden Euro. Vergleichsweise deutlich fiel dabei der Anstieg der Einfuhren aus China mit einem Zuwachs von 8,2% auf 16,9 Milliarden Euro aus. Im gleichen Zeitraum stiegen auch für alle weiteren BRIC-Staaten die Einfuhren. Die Importe aus Russland erhöhten sich um 0,5% auf 8,5 Milliarden Euro, die aus Brasilien um 8,8% auf 2,4 Milliarden Euro und die aus Indien um 12,4% auf 1,3 Milliarden Euro. Zweitgrößter Handelspartner außerhalb der EU waren die Vereinigten Staaten mit Warenlieferungen im Wert von 11,9 Milliarden Euro und einem Anstieg von 5,4% gegenüber dem Vorjahresquartal 2007.

Im vergangenen Jahr seien in Deutschland so viele Güter transportiert worden, wie noch nie seit der Wiedervereinigung. Die höchsten Wachstumsraten erzielte die Eisenbahn, während die Binnenschifffahrt leicht schrumpfte. Mit einem Anteil von 77 Prozent an der gesamten Beförderungsleistung blieb der Transport über die Straße dominant.

Angesichtes der **weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise** fallen Prognosen für das Jahr 2009 allgemein zurückhaltend aus. Ob die weltweit vorgesehenen Hilfspakete der Regierungen letztlich die gewünschten positiven Effekte auch realisieren können, bleibt abzuwarten. Durch die enormen Geldsummen, die hierbei bewegt werden, steht allein fest, daß sich die jeweiligen Staatsschulden vervielfachen werden. Es wird zwangsläufig lange dauern, bis das jeweilige Schuldenniveau aus der Zeit vor dieser Krise wieder erreicht wird. Insbesondere müssen zunächst wichtige wirtschaftliche Abläufe wieder normalisiert werden. So muß der kollabierte Bankensektor durch gezielte und geeignete Maßnahmen unterstützt werden, da er unfähig ist, sich selbst zu kurieren. Erst wenn sich die Banken wieder einander und anderen Wirtschaftsbeteiligten Kredite gewähren, können die für eine florierende Wirtschaft notwendigen Investitionen getätigt werden. Darüberhinausgehende Unterstützungsmaßnahmen für die Wirtschaft könnten ebenfalls erforderlich sein. Es bleibt zu hoffen, daß dies so schnell, wie möglich gelingt. Speziell im maritimen Bereich wird neben einer optimistischen Haltung bei den Reedern eher pessimistisch bei den Werften argumentiert. Neben sinkenden Frachtraten bereitet auch die steigende Anzahl von **Piratenüberfällen** der Branche Sorgen. So seien laut Internationaler Handelskammer (ICC) 2008 weltweit 293 Schiffe überfallen worden (davon 111 vor Somalia).

**Seeschifffahrt 2008:** Das seit mehreren Jahren registrierte Wachstum des Güterverkehrs der Seeschifffahrt habe sich laut Statistischem Bundesamt auch im Jahr 2008, wenn auch verlangsamt, fortgesetzt: Mit 319,1 Millionen Tonnen wurden hier 2,6% mehr Güter als im Vorjahr befördert.

Der Gütertransport in der **Binnenschifffahrt** wurde laut Statistischem Bundesamt erstmals seit 2003 ein Rückgang verzeichnet. Die Beförderungsmenge verringerte sich gegenüber 2007 um 1,6% auf nunmehr 245,0 Millionen Tonnen. Dennoch sei dies die zweithöchste Transportmenge, die seit der Wiedervereinigung Deutschlands in der Binnenschifffahrt transportiert wurde. Im gesamten Jahr 2008 sei im innerdeutschen Verkehr der Gütertransport per Binnenschiff um 3,3% zurückgegangen, beim Versand ins Ausland habe es ein Minus von

4,0% gegeben. Der mengenmäßig besonders bedeutsame grenzüberschreitende Empfang aus dem Ausland (108 Millionen Tonnen) sei dagegen um 0,2% angestiegen und habe einen Anteil von fast 44% an allen Transporten der Binnenschifffahrt erreicht. Hier zeige sich auch die wichtige Verteilerfunktion der Binnenschifffahrt für die Waren aus den niederländischen und belgischen Seehäfen. Eine Zunahme (+ 0,6%) hätten auch die Gütertransporte im Durchgangsverkehr verbucht.

Die Betrachtung nach Güterarten zeige kein einheitliches Bild: Die von der Menge her bedeutendste Güterart Steine und Erden mit fast 51,8 Millionen Tonnen sei im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 1,0% gestiegen, die an zweiter Stelle stehenden Mineralöl- und ähnliche Erzeugnisse (37,0 Millionen Tonnen) hätten um 4,1% zugenommen. Der Transport von Erzen, Metallabfällen sei dagegen um 3,1% gesunken, der von festen mineralischen Brennstoffen hätte sogar um 5,4% auf 34,3 Millionen Tonnen abgenommen. Daneben ginge zwar die Transportmenge landwirtschaftlicher Erzeugnisse leicht zurück (- 2,8% auf 10,2 Millionen Tonnen), aber die Beförderung anderer Nahrungs- und Futtermittel (15,6 Millionen Tonnen) hätte um 2,4% zugenommen. Einen Anstieg gäbe es auch bei Düngemitteln mit 1,0% auf 5,8 Millionen Tonnen, während Eisen, Nicht-Eisen-Metalle (- 7,9%) und andere Halb- und Fertigerzeugnisse (- 4,9%) Abschlüge haben hinnehmen müssen. Der kombinierte Verkehr hätte zwar auch im Jahr 2008 wieder die Marke von zwei Millionen TEU (= Twenty-foot Equivalent Unit/Standardcontainer) übertroffen, hätte dabei allerdings mit 2,05 Millionen TEU ein Minus von 3,7% gegenüber dem Jahr 2007 erzielt.

In **Europas größtem Binnenhafen** in Duisburg lag 2008 der Gesamtumschlag mit 54,5 Millionen Tonnen leicht unter dem Vorjahresniveau.

**Übriger Güterverkehr in Deutschland:** Der Güterverkehr in Deutschland ist laut Statistischem Bundesamt auch im Jahr 2008 weiter gewachsen, allerdings habe sich die Entwicklung zum Jahresende hin abgeschwächt. Das Transportaufkommen aller Verkehrszweige – gemessen in Tonnen - sei im Jahr 2008 um 2,3% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Zu diesem Wachstum hätten alle Verkehrszweige außer der Binnenschifffahrt beigetragen. Geringer, nämlich um 1,3%, sei die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung der Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen, die als Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite berechnet wird, angewachsen. Hier hätten der Straßen- und der Eisenbahnverkehr Zunahmen verzeichnet, während die Binnenschifffahrt sowie die Rohrleitungen Rückgänge haben hinnehmen müssen.

Nach Verkehrszweigen stelle sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2008 wie folgt dar: Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hätte der **Straßengüterverkehr** (77% der Beförderungsmenge) gehabt. Auf der Straße wären - nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - im vergangenen Jahr 3 473 Millionen Tonnen befördert worden, rund 2,3% mehr als im Jahr 2007. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung sei um 1,6% auf 474,1 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen.

Vergleichsweise hohe Wachstumsraten hätte der Güterverkehr der **Eisenbahn** gezeigt: Das Verkehrsaufkommen habe mit 379,0 Millionen Tonnen um 4,9%, die tonnenkilometrische Leistung mit 116,8 Milliarden Tonnenkilometern um 1,9% über dem Vorjahreswert gelegen. Ein Wachstumsträger der Eisenbahn sei die Containerbeförderung gewesen, die um 11% anstieg.

Beim Transport von Rohöl in **Rohrleitungen** sei die Beförderungsmenge mit 91,0 Millionen Tonnen nahezu konstant (+ 0,1%) geblieben, während die Beförderungsleistung im Verkehrsträgervergleich den stärksten prozentualen Rückgang (- 3,4%) verzeichnete hätte.

Weiter zugenommen hätte die Frachtbeförderung der **Luftfahrt**. Mit 3,5 Millionen Tonnen wären 5,7% mehr Güter in Flugzeugen befördert worden als im Jahr 2007.

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.

**Werftindustrie:** 2008 lieferten deutsche Seeschiffswerften laut Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) 84 Schiffe mit rund 1,31 Millionen GBRZ im Wert von 4,45 Milliarden Euro ab. Der Wert der Exportlieferungen habe 3,18 Milliarden Euro (71%) betragen. Im gleichen Zeitraum seien Aufträge über 46 Schiffe mit 0,62 Millionen GBRZ im Wert von 2,89 Milliarden Euro neu hereingekommen, davon 2,10 Milliarden Euro (72,8%) aus dem Ausland. 29 Aufträge mit 0,26 Millionen GBRZ im Wert von 0,73 Milliarden Euro wurden annulliert. Die Auftragsbestände umfassten Ende 2008 172 Schiffe mit 3,12 GBRZ im Wert von 13,29 Milliarden Euro, davon 79,1% für ausländische Rechnung. Der VSM erklärte, daß die globale Wirtschafts- und Finanzkrise seit dem 4. Quartal 2008 auch auf den Schiffbau durchschlägt. So hätte sich der Auftragsbestand mit den eingegangenen 172 Vorbestellungen (2007: 239 Aufträge) erstmals seit sieben Jahren rückläufig entwickelt und die Beschäftigung sei rechnerisch nur noch für weniger als 3 Jahre gesichert. Erschwerend komme hinzu, daß als Folge der Bankenkrise die Finanzierung zahlreicher Bestellungen im Auftragsbestand noch nicht gesichert sei. Nach einer Mitgliederbefragung des VSM benötigten die Werften nicht nur dringend finanzielle Mittel an Avalen und Barmitteln für die Bauzeitfinanzierungen, sondern für 29 Schiffe sei ferner die Endfinanzierung noch nicht gesichert. Hier belaufe sich der Bedarf auf über 900 Millionen Euro. 2008 mußten bereits 4 Mitgliedswerften des VSM Insolvenz anmelden. Auch die Schiffbauzulieferindustrie müsse damit rechnen, daß die Nachfrageprobleme – wenn auch mit einer gewissen Verzögerung – auf sie durchschlagen werden. Im internationalen Umfeld wird registriert, daß auch andere Staaten, wie bspw. Süd-Korea, China, Vietnam und Norwegen über Rettungsfonds und andere Hilfsmaßnahmen für ihre eigene Werftindustrie nachdenken. Die deutschen Werften stünden dabei insbesondere in einem verfälschten Wettbewerb mit den zahlreichen staatlichen und teilstaatlichen Werften.

**Unter deutscher Flagge** fuhren 2008 insgesamt 645 Schiffe mit 15,8 Millionen BRZ, das waren 99 Einheiten mehr und 3,1 Millionen BRZ mehr als Ende 2007.

2008 durchfuhren 42.811 Schiffe den **Nord-Ostsee-Kanal**.

Der Güterumschlag der **deutschen Seehäfen** insgesamt ist laut Angaben des Statistischen Bundesamts im vergangenen Jahr um 2,6% höher gewesen als 2007 und stieg auf mehr als 319,1 Millionen Tonnen. Damit setzte sich das Wachstum, wenn auch verlangsamt, 2008 weiter fort.

Die **deutschen Seegüterhäfen** fertigten laut Statistischem Bundesamt im vergangenen Jahr absolut 320,6 Millionen Tonnen ab. Diese Erhöhung sei zwar um 1,8% weniger, als die Wachstumsrate im Vorjahr (4,1%), aber dennoch wieder neuer Rekord. Bis Oktober habe

sich der Seegüterumschlag durchweg positiv entwickelt. Lediglich in März sei ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr verzeichnet worden. Mit negativen Werten im November (- 1,4%) und insbesondere im Dezember (- 12,5%) sei dann aber eine Abnahme in zwei aufeinanderfolgenden Monaten festgestellt worden. Die weltweite Krise sei damit auf den Seeverkehr durchgeschlagen. Am positivsten haben sich der Wareneingang aus dem Ausland entwickelt, der mit 192,6 Millionen Tonnen (+ 2,3%) weiterhin die wichtigste Transportrichtung sei. Für Dezember 2008 sei hier allerdings ein Rückgang von etwa 11% gegenüber Dezember 2007 festgestellt worden. Beim grenzüberschreitenden Versand wäre der Rückgang im letzten Monat des vergangenen Jahres mit einem Minus von über 16% noch stärker gewesen. Im ganzen Jahr 2008 hätte sich für dies Verkehrsrelation nur noch ein Zuwachs von 0,8% ergeben. Bei den einzelnen Güterarten zeigten sich Zuwächse in allen Bereichen jeweils zwischen 2 und 4%. Rückgänge habe es bei Mineralölzeugnissen (- 1,5%) und Erzen und Metallabfällen (- 2%) gegeben. Mit ca. 15,7 Millionen TEU sei bei Containern ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 2,6% erzielt worden. 2007 hätte der Zuwachs noch bei 10,6% gelegen. Entsprechend deutlich habe auch der Containerverkehr im Dezember 2008 einen zweistelligen Rückgang (- 11,3%) verzeichnet.

Der **Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt**, der die Preisentwicklung der von den deutschen Unternehmen für Im- und Exporte in Anspruch genommenen Seeverkehrsleistungen in der Linienfahrt aufzeigt, habe im Jahresdurchschnitt 2008 um 3,9% unter dem Niveau des Vorjahres gelegen. Dabei seien Frachtraten in der ausgehenden Linienfahrt (- 5,7%) im Vergleich zum Vorjahr deutlich stärker gesunken als die einkommende Linienfahrt. Während im ersten Halbjahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr im Durchschnitt noch höhere Frachtraten erzielt worden seien, sei es ab Mitte 2008 zu einem enormen Ratenverfall gekommen. Danach hätten die Frachtraten im Dezember 2008 um 27,9% niedriger gelegen als im Dezember 2007.

Bezogen auf die einzelnen Fahrtregionen sei es im Jahr 2008 zu folgenden Entwicklungen gekommen: In der Europafahrt (+ 1,7%) und in der Afrikafahrt (+ 7,6%) hätten die Frachtraten höher gelegen, als in 2007. Dagegen sanken die Frachtraten in der Fahrtregion Asien/Australien um 1% und in der Amerikafahrt sogar um 12,9%.

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

Zeitraum	Linienfahrt (2006 = 100)	
	2008	2007
1. Quartal	95,0	87,5
2. Quartal	88,9	89,2
3. Quartal	93,1	98,0
4. Quartal	83,1	100,0
<b>Jahresmittel</b>	<b>90,0</b>	<b>93,7</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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

### ***Schiffsausrüstung:***

Die Geschäftsentwicklung im Jahr 2008 wurde gemäß einer internen Umfrage des Verbandes im Bereich der Schiffsausrüstung im Vergleich zum Vorjahr allgemein mit „positiv und gut“ beschrieben. Trotz weiter anhaltendem Preisdruck und geringer Margen konnten vielfach Umsatz- und Ertragssteigerungen erzielt werden. Positive Entwicklungen wurden aus den Bereichen Catering und Erstausrüstung gemeldet. Bei der Passagierschifffahrt hätte das gesteigerte Interesse an deutschen Häfen einen entsprechenden positiven Effekt. Viele Reedereien und Fischereigesellschaften hätten 2008 für dringende Reparaturen und Investitionen genutzt. Im Bereich Technik wurden der Trend und die Bereitschaft zu hochwertigeren Qualitätsprodukten festgestellt. Auch in den Bereichen See- und Fluß-Kreuzschifffahrt, Fährgeschäfte und Belieferung der Handelsschifffahrt seien Steigerungen erzielt worden. Diese starke Marktdynamik sei gegen Ende des Jahres teilweise und sehr abrupt in starke Unsicherheit umgeschlagen. Der Verfall der Frachtraten und eine leichte Kaufzurückhaltung wären teilweise ab dem 3. Quartal 2008 spürbar gewesen. Auch hätten hohe Logistik- und höhere Personalkosten sowie marktbedingte Preiserhöhungen und höhere Einkaufspreise im Bereich Technik oft das Ergebnis negativ beeinflusst. Ein steigender Stahlpreis hätte sich ebenfalls negativ ausgewirkt. Die Belieferungen hätten sich in einigen Bereichen (wie Neubau) bei manchen Ausrüstern zu bis 100% ins Ausland verlagert, wegen vergleichsweise einfacherer Verkaufsbedingungen vor Ort. Personal wäre allgemein nicht abgebaut, sondern eher neues eingestellt worden. Der Wettbewerb würde durch sog. Global Player oder Systemlieferanten verschärft, wobei weniger Konkurrenz aus Osteuropa verzeichnet wurde. Krisen und Kriminalität sowie Hoch- und Niedrigwasserstände auf Flüssen hätten negative Auswirkungen auf bestimmte Schifffahrtsrouten. Das Ostseegeschäft wäre besonders erfolgreich gewesen.

Leider wurde auch 2008 wieder eine schlechte Zahlungsmoral bei den Kunden der Schiffsausrüster festgestellt. Zahlungsfristen seien oft nicht eingehalten oder Verlängerungen auf 150 Tage und mehr seien gewünscht worden. Regionale Unterschiede seien erkennbar: von gut (USA, Asien, größter Teil von Mittel- und Westeuropa) zu schleppend (Südeuropa) bis schwierig (Griechenland, Osteuropa und außerhalb der EU).

Hohe Sicherheitsanforderungen hätten einen erhöhten Dokumentationsfluß und damit einen Mehraufwand in den Unternehmen produziert. Der Trend ginge mehr in Richtung Internationalisierung und Komplettausrüstung über alle Produktbereiche. Viele Kunden würden eine langfristige, umfassende und weltweite Zusammenarbeit bevorzugen. Dabei hätten sich teilweise jährliche Rahmenverträge herausgebildet. Auch Afrika solle mehr und mehr erschlossen werden. Es besteht Unklarheit hinsichtlich der weiteren Entwicklungen im Zuge der Finanzkrise. Bei den Reedereien wird aber mit einer Marktberreinigung gerechnet.

Dennoch blicken die Verbandsmitglieder zuversichtlich in die Zukunft.

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

Auf eine entsprechende Umfrage des Verbandes wurde berichtet, daß das Jahr 2008 grundsätzlich kein schlechtes Jahr gewesen wäre, auch wenn der Dollarkurs in der Schiffsausrüstung zu Problemen führte. Die Finanzkrise hätte ab September den Markt „durchgeschüttelt“. 2008 sei ein enormer Preisdruck vom amerikanischen Markt und durch Parallel-

ware vom niederländischen Markt entstanden. So hätten Großkunden bei Preisverhandlungen oft auf diese Märkte verwiesen. Durch die Finanzkrise seien Reisen gestrichen worden und Urlauber hätten sich keine Extras mehr geleistet. Bei Katalogverkäufen der Diplomaten sei man sehr abhängig von Weltmarktpreisen und Promotions zur Unterstützung. Daher sei ein Minus im Spirituosen- und ein Plus im Wein- und Champagnerbereich verzeichnet worden. Insgesamt wäre ein Trend, zu teureren Produkten erkennbar gewesen. In diesem Bereich, sei es allein bei italienischen Kunden zu Zahlungsverzögerungen gekommen. Der Trend ginge in Richtung Urlaub in entspannter Atmosphäre – all inclusive. Wegen Neubauten im Hochseebau sowie durch die Vergrößerung im Flusschiffahrtenbereich seien die Aussichten grundsätzlich positiv, wobei der Fortgang der Finanz- und Wirtschaftskrise beobachtet werden muß. Die eigene Internationalisierung werde vom Markt gefordert. Dazu würden bereits heute eigene Niederlassungen gegründet und/oder durch Partnergesellschaften vor Ort reagiert.

### III. Gewerbebefragen

**Neuer Europäischer Zollkodex:** Der Verband Deutscher Schiffsausrüster war beim Verfahren um die Änderung des Europäischen Zollkodex auch 2008 aktiv eingebunden. Als besonders betroffener Wirtschaftszweig wird die Schiffsausrüsterbranche hierbei von den nationalen und europäischen Behörden einerseits direkt gehört und nimmt auch über seine europäische Dachorganisation OCEAN zusätzlich Einfluß. So war der Verband über seine europäische Dachorganisation OCEAN im zuständigen „Customs Code Committee“ der EU-Kommission mit vertreten und konnte so zusätzlich zu den zahlreichen eigenen Stellungnahmen auch direkt in diesem Gremium seine Interessen einbringen.

Anfang 2008 wurde der Status „**Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter**“ (Authorized Economic Operator - AEO) in der EU eingeführt. Da jedoch dieser Status (noch) nicht ausreichende und attraktive Vorteile bringt, blieb der prognostizierte „Run“ aus. Zum Jahresende waren europaweit um die 400 Lizenzen ausgegeben, während man allein in Deutschland zuvor mit 40.000 gerechnet hatte. Auch der Verband hatte diese Ideenlosigkeit kritisiert und steht der Einführung des AEO generell skeptisch gegenüber. Unternehmer müssen enorme Anforderungen erfüllen, um diesen Status zu erreichen und können (bislang) nicht adäquate Vorteile daraus ziehen. Andererseits würden einige Unternehmen bereits jetzt erklären, daß sie zukünftig allein mit zugelassenen AEOs verhandeln möchten, so daß hier eine Art „Zugzwang“ für deren Vertragspartner entsteht. Gerade dies wäre von den Behörden nicht beabsichtigt gewesen, die stets die Freiwilligkeit hierbei betonten. Allerdings war diese Folge absehbar, so daß es in der Konsequenz hier zu einer „Zweiklassengesellschaft“ kommen könnte und insbesondere kleine und mittlere Unternehmen durch den „Zugzwang“ in schwierige Situationen kommen könnten.

Am 4. Juni 2008 wurde der neue „**Modernisierte Zollkodex**“ (VO (EG) Nr. 450/2008) im EU-Amtsblatt (L 145) veröffentlicht. Damit wird die sog. „große Kodexreform“ eingeleitet. Ähnlich wie bei der sog. „kleinen Kodexreform“ um die Einführung von bspw. dem neuen Status des „AEO/Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“, werden auch bei der „großen Kodexreform“ zunächst Grundvorschriften bekannt gegeben, deren Anwendung erst durch die dazugehörigen Durchführungsverordnungen wesentlich später gewährleistet wird. Dafür hat die EU-Kommission 5 Jahre (bis **2013**) Zeit. Diese relativ lange Frist war insbesondere wegen der vorgesehenen EU-weiten neuen IT-Verfahren notwendig, da diese von allseits gleichen Voraussetzungen in rechtlicher und technischer Hinsicht ausgehen.

Der Modernisierte Zollkodex soll grundsätzlich Zollrechtsvorschriften vereinfachen, Zollverfahren straffen und überschaubarer gestalten. Einige wichtige Neuerungen sind:

- Elektronische Verfahren als Regelfall, Papiermeldungen als Ausnahme,
- Bei Zugriff der Zollbehörden auf die Beteiligendaten entfällt die Abgabe einer Zollanmeldung,
- Entscheidungen der Zollverwaltung innerhalb von vier Monaten,
- Einführung von Verwaltungssanktionen/-maßnahmen, dafür keine Entstehung der Zollschuld bei Verfahrensfehlern. Für Geldbußen soll ein EU-Rahmen vorgegeben werden, so daß die nationalen Vorschriften entfallen würden,
- unterschiedliche Aufgaben der Eingangszollstelle (einzige Anlaufstelle/“one-stop-shop“: darf die Ware eingeführt werden; Verbote und Beschränkungen; Koordination anderer Behörden durch den Zoll) und der Einfuhrzollstelle (Abrechnung, Bewilligungspflege, Risikoprofil),
- Bindung der verbindlichen Zollarifauskunft für den Inhaber, Gültigkeit auf 3 Jahre befristet,
- Reduzierung der Zollverfahren und anderer zollrechtlicher Bestimmungen; nationale Verfahren sollen weitgehend entfallen (z.B. Ersatz der Zollanmeldung durch ein Handelsdokument gemäß Artikel 289 ZK-DVO),
- gemeinsame Vorschriften für Aufgabe zugunsten der Staatskasse und Beschlagnahme/Einziehung,
- Zollschuld auch für direkten Vertreter bei Falschmeldung (Spediteur),
- grundsätzlich Zollschuldentstehung am Sitz des Anmelders (Ort der ergänzenden Zollanmeldung),
- Zusammenfassung der Zollschuldentstehung bei Fehlverhalten; Möglichkeit zur Heilung in vielen Fällen,
- Erlöschen der Zollschuld bei Aufgabe, Beschlagnahme oder Wiederausfuhr,
- Gemeinschaftswaren werden Nichtgemeinschaftswaren, wenn sie in ein Nichterhebungsverfahren übergeführt werden,
- Eine Gesamtsicherheit für verschiedene Zollverfahren möglich,
- Zentrale Zollabwicklung bei vereinfachten Verfahren und Standardverfahren (heute: Normalverfahren) möglich: Ware muß sich nicht mehr am Ort der Zollanmeldung befinden. Die Abrechnung erfolgt am Ort der Zollanmeldung für die gesamte EU. Voraussetzung für die Bewilligung der zentralen Zollabwicklung sind die Kriterien des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten/AEO“ (Typ C/zollrechtliche Vereinfachungen),
- Unternehmen, die die Kriterien des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligte/AEO“ erfüllen, dürfen in allen EU-Staaten als zollrechtliche Vertreter auftreten; auch in den Staaten, in denen es heute noch Zollagenten-Monopole gibt.
- Die separaten Verordnungen zur Kontrolle von Handgepäck (VO (EWG) 3925/92) sowie die Lieferantenerklärungs-VO (VO (EG) Nr. 1207/2001) werden aufgehoben und in den Kodex integriert.

Verband erreicht **neue Sammelnummern für Schiffsausrüster bei Ausfuhranmeldungen.**

Nach langen und anspruchsvollen Verhandlungen auf nationaler und europäischer Ebene ist es dem Verband, zusammen mit seiner europäischen Dachorganisation OCEAN gelungen, für Schiffsausrüster Sammelnummern bei der Ausfuhranmeldung zu erreichen. Die EU-Kommission hatte dies in den „Leitlinien zu speziellen Warennummern für die Bevorratung von Schiffen und Flugzeugen“ (TAXUD/1401/2007 – Endg; vom 11.07.2007) veröffentlicht. Bisher war es Schiffsausrüstern allein im Bereich Außenhandelsstatistik möglich, nach be-

antragten Sammelnummern Zusammenfassungen vorzunehmen.

Die neuen im aktuellen Zollrecht (Zollkodex/Zollkodex-DVO) implementierten drei Code-Nummern zur Warenzusammenfassung bei Ausfuhranmeldungen können alternativ verwendet werden und lauten: **99302400** (Waren der KN-Kapitel 1 bis 24), **99302700** (Waren des KN-Kapitels 27), **99309900** (anderweitig eingeordnete Waren).

Damit wird die vom Verband kontinuierlich eingeforderte Möglichkeit, von Warenzusammenfassungen für Schiffsausrüster im Zollrecht an einer weiteren Stelle offiziell eingeführt. Der Verband begrüßt diese Entwicklung. Es können nun bei Ausfuhranmeldungen insbesondere Sendungen mit vielen verschiedenen Produkten an einen Adressaten in besserer Art und Weise abgewickelt werden und durch die Zusammenfassungsmöglichkeiten Erleichterungen, sowohl auf Seiten des versendenden Schiffsausrüsters, als auch auf Seiten des Zolls, erzielt werden.

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hatte am 6. November 2008 ein neues **Merkblatt zum Zollrechtlichen Ausfuhrverfahren bei der Belieferung von Schiffsbedarf** veröffentlicht. Der Verband begrüßte dieses Merkblatt außerordentlich. Damit wird nunmehr anerkannt, daß der Bereich Schiffsausrüstung sehr komplex ist und zur Übersicht und Erleichterung der Verfahrensabwicklung in einem Merkblatt detailliert beschrieben werden sollte. Die im Merkblatt enthaltenen Hinweise sollen auch die elektronische Anmeldung bei Inanspruchnahme des IT-Verfahrens ATLAS-Ausfuhr erleichtern, die ab dem 1. Juli 2009 bei Anmeldungen bei deutschen Ausfuhrzollstellen vorgeschrieben wird.

**NCTS-Versandverfahren:** Dem Verband wurden auch 2008 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet. Beim **Versand von Marktordnungswaren** entstanden Schiffsausrüstern aber Probleme durch das schuldhaftes Nichtzurücksenden der Kontrollexemplare T5 durch die Zollämter der Bestimmungsländer. Der Verband hat im Bereich „Marktordnungsware“ die Möglichkeit, bestimmte problematische Fälle direkt an das Bundesministerium der Finanzen zu leiten. So konnten zahlreiche Fälle schneller und kostenneutral gelöst werden.

**Verbrauchssteuer:** Leider kommt es weiterhin im Verbrauchsteuerbereich zu Abwicklungsproblemen. So wurde dem Verband gemeldet, daß der beim Versand von Verbrauchssteuerwaren durch EU-Recht vorgeschriebene Gebrauch des „Begleitenden Verwaltungsdokuments“ (BVD/BHD) im europäischen Ausland noch immer uneinheitlich erfolgt. Während er in Deutschland unumgänglich ist, würde er in zahlreichen anderen europäischen Mitgliedstaaten, entgegen geltendem EU-Recht, nicht vorgeschrieben. Dort dürften Unternehmen diese Verbrauchssteuerwaren mit dem T1-Formular versenden. Dadurch erhalten diese Unternehmen den entscheidenden Vorteil, daß sie von der Rückführungsproblematik der BVD/BHD-Formulare nicht weiter betroffen sind. Dies ist ein unerträglicher wettbewerbsverzerrender Zustand. Der Verband intervenierte deshalb hierzu bei sämtlichen zuständigen Behörden. Wegen besonders schwerwiegender Probleme wurde über OCEAN auch ein Gespräch mit dem spanischen Finanzministerium geführt.

Schiffsausrüster müssen bei entsprechenden Schiffsbelieferungen in deutschen Häfen immer auch die sog. „**5-Tage-Frist**“ beachten. Der Verband informierte darüber ausführlich. Die der 5-Tage-Frist zugrundeliegenden Vorschrift des § 27 ZollV ist eine Ausfuhr- bzw. Wiederausfuhrregelung und keine „besondere Verwendung“. Der § 27 ZollV regelt den Bezug von Nichtgemeinschaftswaren und unversteuerten verbrauchsteuerpflichtigen Gemeinschaftswaren. Die Steuerfreiheit für die entsprechenden unversteuerten Waren ist durch deren unmittelbaren Verbrauch an Bord bedingt. Der Lieferzettel für Schiffsbedarf verlangt

in Feld 9 den Tag des Auslaufens; der Schiffsausrüster sollte also grundsätzlich das vorge-sehene Auslaufdatum kennen. Die Verantwortung entsteht für den Schiffsausrüster aus seiner Lagerführung: Waren, die aus seinem **Zollager** stammen, sind wiederauszuführen. Der Verpflichtung dazu muß der Schiffsausrüster als Zollagerinhaber nachkommen. Es ist also auch in seinem Interesse sicherzustellen, daß das bezugsberechtigte Schiff den Hafen im vorgegebenen Zeitrahmen von fünf Tagen verläßt. Als **Steuerlagerinhaber** hat der Schiffs-ausrüster außerdem sicherzustellen, daß eine Berechtigung für den Bezug unversteuerter ver-brauchsteuerpflichtiger Gemeinschaftswaren vorliegt. Diese Voraussetzung ist u. a. nur ge-geben, wenn die 5-Tage-Frist eingehalten wird. Sollte ein Schiff, nach Belieferung durch einen Schiffsausrüster, dennoch länger, als 5 Tage im Hafen liegen, so kann der Schiffsaus-rüster auch dafür zur Verantwortung gezogen werden. Dies ist im Ergebnis eine Art „ver-schuldensunabhängige Schuldnerschaft“. Die Zollschuldentstehung stellt hier ebenso, wie die Steuerschuldentstehung, auf rein objektive Tatsachen ab; ein subjektives Verschulden des Lagerinhabers ist nicht erforderlich.

Eine weitere wichtige Frist, die Schiffsausrüster bei entsprechenden Schiffsbelieferungen in deutschen Häfen beachten müssen, ist die **4-Wochen-Frist**. Der Verband informierte auch darüber ausführlich. Diese Frist wird in § 14 Zollverordnung (ZollV) geregelt und gilt für den Verbrauch des eingebrachten „Mund- und Schiffsvorrats“ bei einem Hafen- oder Werft-aufenthalt.

Mund- und Schiffsvorrat, der nach § 14 ZollV in den deutschen Teil des Zollgebiets der Ge-meinschaft verbracht wird, wird in einem Seezollhafen mit der Abgabe der Schiffsbedarfs-liste (Vordruck 0110) in die besondere Verwendung übergeführt. In der Freizone müssen die Schiffsbedarfslisten **nur** bereitgehalten und nicht abgegeben werden. Die in den Listen auf-geführten Waren gelten mit der Einfahrt in die Freizone als in die besondere Verwendung übergeführt. In die besondere Verwendung übergeführte Waren befinden sich zwar im zoll-amtlich freien Verkehr der Gemeinschaft, sie unterliegen jedoch bis zur ordnungsgemäßen Beendigung des Verfahrens der zollamtlichen Überwachung. Die zollamtliche Überwachung des Mund- und Schiffsvorrats endet, wenn die Waren innerhalb der vorgeschriebenen Frist von 4 Wochen entsprechend den Vorgaben des § 14 ZollV verwendet worden sind. Die zoll-amtliche Überwachung endet auch, wenn die Waren mit Zustimmung der Zollbehörden aus-geführt oder zerstört werden, oder wenn für die Waren die in Betracht kommenden Einfuhr-abgaben entrichtet werden. In anderen Fällen entsteht die Zollschuld nach Artikel 204 Zoll-kodex durch Pflichtverletzung. Abgabenschuldner ist die Schiffsführung.

Die für Mund- und Schiffsvorrat verantwortliche Schiffsführung, hat die Mengen und den Wert der nicht zweckgerecht verwendeten Waren dem zuständigen Hauptzollamt anzu-zeigen, damit ein Einfuhrabgabenbescheid erteilt werden kann.

Die §§ 14 (4-Wochen-Frist) und 27 ZollV (5-Tage-Frist) sind nicht miteinander vergleich-bar, da sie auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen basieren: § 14 ZollV regelt eine Einfuhr-abgabefreiheit im Zusammenhang mit der Überführung von Waren in eine besondere Ver-wendung, während § 27 ZollV eine Spezialvorschrift ist, die im Zusammenhang mit der im Zollkodex und in der Zollkodex-Durchführungsverordnung geregelten Ausfuhr bzw. Wiederausfuhr steht.

Der Bezug und die Abgabe von Schiffs- und Reisebedarf richtet sich ausschließlich nach § 27 ZollV. Die nach diesem Paragraphen bezogenen Waren sind für die Ausfuhr bzw. Wiederausfuhr bestimmt und werden dementsprechend zur Ausfuhr oder Wiederausfuhr überlassen. Der § 27 ZollV läßt lediglich zu, daß die überlassenen Waren bereits mit Beginn

der seewärtigen Ausfahrt ge- oder verbraucht werden. Mit Ausnahme der vorgenannten Regelung ist ein Ge- oder Verbrauch vor der tatsächlichen Ausfuhr bzw. Wiederausfuhr (Überschreiten der Grenze des Zollgebiets der Gemeinschaft) nicht vorgesehen.

Der Bezug von Schiffs- und Reisebedarf nach § 27 ZollV ist nur innerhalb der 5-Tage-Frist vor Ausfahrt des Schiffes zulässig. Dies bedeutet, daß Schiffe, die sich in einer Werft innerhalb oder außerhalb einer Freizone befinden, vor dieser Frist nicht mit Nichtgemeinschaftswaren oder un versteuerten Gemeinschaftswaren beliefert werden dürfen. Eine Belieferung der sich in einer Freizone befindlichen Schiffe mit Nichtgemeinschaftswaren oder un versteuerten Gemeinschaftswaren ohne Inanspruchnahme des § 27 ZollV scheidet ebenfalls aus, da nach Artikel 175 Zollkodex in der Freizone keine Nichtgemeinschaftswaren ohne Erhebung von Einfuhrabgaben verbraucht oder verwendet werden dürfen. Dies gilt auch für un versteuerte Gemeinschaftswaren. Eine Belieferung der Schiffe mit Gemeinschaftswaren (verzollt und versteuert) ist jedoch jederzeit möglich.

Die **Belieferung von Flußschiffen** wurde ebenfalls thematisiert. Werden Flußschiffe mit Verbrauchsteuerwaren im europäischen Ausland beliefert, ist vom deutschen Schiffsausrüster ein sog. „Vereinfachtes Begleitdokument“ zu verwenden. Dies muß die Waren begleiten, die bereits in Deutschland versteuert wurden. Das Verfahren ist bei sämtlichen Lieferungen von Verbrauchsteuerprodukten in Europa gleich vorgeschrieben gem. EU-RL 92/12/EWG, Artikel 7, 22, 24 und durch EG-VO 3649/92. Die zollamtliche Abfertigung des „Vereinfachten Begleitdokuments“ ist bspw. in Frankreich zwingend erforderlich. Der Versender kann in Deutschland anschließend „Entlastung“ beantragen, da die Waren auch im europäischen Ausland zu versteuern sind. Daher ist der „Rückschein“ des „Vereinfachten Begleitdokuments“ als Nachweis zu verwenden, sowie der Versteuerungsnachweis aus dem Empfängerland (dies könnte auch auf diesem Dokument vermerkt werden). Ein Schiffsausrüster könnte sich aber auch ein alternatives Dokument zur entsprechenden Verwendung als „Handelsdokument“ genehmigen lassen. So ist bekannt, daß sich Schiffsausrüster auch den inhaltlich ähnlichen „Lieferzettel für Schiffsbedarf“ dazu haben genehmigen lassen.

Verband erwirkt **BMF-Erlaß zu Erleichterungen bei sog. „Rückwaren“**. Seit Anfang 2007 war der Verband bemüht, das umständliche Verfahren bei EU-Gemeinschaftswaren im Verbrauchsteuerbereich zu verbessern, wenn sie als „Rückwaren“ von Schiffs- oder Reisebedarf behandelt werden. Gemeinsam mit der damaligen Oberfinanzdirektion Hamburg wurden die bestehenden Schwachpunkte analysiert und Lösungsvorschläge an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bislang konnten keine Teillieferungen (z. B. bei Zuviellieferungen) in geeigneter Weise wieder zurückgeführt werden.

Das Bundesministerium der Finanzen hatte mit Erlaß vom 11. Juni 2008 (III A 2 – V 9930/07/0003; Dok: 2008/0223814), die Vorschläge aufgegriffen und entsprechende Verfahrensweisen erlaubt. Im BMF-Erlaß wird unterschieden, ob es zu einer Rücksendung **vor** oder **nach** Verlassen des Zollgebiets der Gemeinschaft kommt.

#### **Rücksendung vor Verlassen des Zollgebiets der Gemeinschaft:**

**1. Fall:** Rücksendung von Gesamt- oder Teilpartien vor oder unmittelbar nach Aufnahme an Bord eines Schiffes, sofern der Hafen noch nicht verlassen wurde.

**Verfahren:** Die Rücksendung erfolgt hierbei in analoger Anwendung der Regelungen des Verbrauchsteuerrechts bei „Berechtigten Empfängern“ (vgl. z. B. § 41a BrStV). Danach gelten die Waren während des Verweilens beim Bezugsberechtigten und während des Rücktransportes als im ursprünglichen Steueraussetzungsverfahren befindlich.

**2. Fall:** Rücksendung von Gesamt- oder Teilpartien nach Aufnahme an Bord (in anderen Fällen, als im 1. Fall) sowie nach erfolgter Fahrt innerhalb des Steuergebietes bzw. nach (Wieder-) Verbringen aus einen anderen Mitgliedstaat.

**Verfahren:** Für eine Rücksendung ist zuvor das schriftliche Einverständnis des abgehenden Steuerlagers sowie des zuständigen Hauptzollamtes einzuholen. Das Einverständnis vom Hauptzollamt kann von einer Sicherheitsleistung abhängig gemacht werden und der Nachweis der Nämlichkeit der Waren ist zu führen. Für die Rücksendung ist ein entsprechend gekennzeichnete Lieferzettel nach § 27 Absatz 8 ZollV zu verwenden. Die Verwendung eines begleitenden Verwaltungs- oder eines entsprechenden Handelsdokumentes ist ebenfalls zulässig.

#### **Rücksendung nach Verlassen des Zollgebiets der Gemeinschaft:**

Bei Rücksendung von Waren von Bord eines Schiffes finden die Vorschriften des Zollrechts Anwendung. Es handelt sich hierbei um eine Einfuhr bzw. eine Wiedereinfuhr, da bei Verlassen des Zollgebietes der Gemeinschaft, die Waren den Status der Gemeinschaftsware verlieren.

Der Verband wurde auch 2008 im Verbrauchsteuerbereich durch OCEAN in der „**Excise Contact Group**“ vertreten. In diesem Gremium der EU-Kommission wird die Einführung des neuen Online-Verfahrens „**EMCS**“ behandelt. Diese Gruppe tagt zweimal jährlich. Die Einführung dieses neuen Online-Systems wird schrittweise vollzogen. Es ist dabei geplant, nach verschiedenen Phasen vorzugehen. Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen ist bislang noch offen, ob die weiteren neuen Vorschriften in einer eigenen EG-Verordnung zusammengefaßt und in Durchführungsverordnungen konkretisiert werden (ähnlich dem Zollkodex). Im Vorfeld wurden in Deutschland vom BMF neue Verbrauchsteuernummern eingeführt, was nicht nur vom Verband als unnötig kritisiert wurde. Außerdem wurde bislang noch nicht der Bereich Schiffsausrüstung im System EMCS vorgesehen. Dies sei auch deshalb problematisch, weil Schiffsausrüstung zollrechtlich entsprechend dem Export bzw. der Ausfuhr geregelt werden würde und diese besondere rechtliche Stellung im Verbrauchsteuerbereich zu Schwierigkeiten führt. Es bleibt somit abzuwarten, ob die dazu angerufene EU-Kommission ein klärendes Wort spricht und für einheitliche Verfahren sorgt.

**Umsatzsteuer:** Neue Umsatzsteuer-Richtlinien 2008 regeln **Umsätze für die Seeschifffahrt** nun eindeutig. Mit den Umsatzsteuer-Richtlinien 2008 wurden auch Passagen des Abschnitts 145. „Umsätze für die Seeschifffahrt“ geändert. Der Verband war dazu im Vorfeld vom Bundesministerium der Finanzen mit einbezogen worden und hatte am 22. März 2007 eine eigene Stellungnahme abgegeben, die in sämtlichen Punkten berücksichtigt wurde. Es wird in den neuen Umsatzsteuer-Richtlinien u.a. klargestellt, daß die Steuerbefreiung der „Umsätze für Seeschifffahrt“, gemäß § 4 Nr. 2, § 8 Abs.1 Umsatzsteuergesetz (UStG), davon abhängig ist, daß die Umsätze **unmittelbar** an den Betreiber eines Seeschiffes oder an die Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger bewirkt wird. Damit wurde sowohl der Artikel 15 Nr. 8 der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG entsprechend ausgelegt und auch das dazu ergangene EuGH-Urteil vom 14. September 2006 (Rs. C-181/04 bis C-183/04) umgesetzt. Auf den Vorstufen darf somit nicht entsprechend steuerbefreit geliefert werden. Diese Verfahrensweise war nicht neu, allgemein anerkannt und wurde auch überwiegend praktiziert.

Die bisherige Differenzierung zwischen **Ausrüstungsgegenständen** (z.B. optische und nautische Geräte, Drahtseil, Tauwerk, Werkzeuge, Ankerketten etc. und **Versorgungsgegenständen** (z. B. Treibstoffe, Farbe, Proviant, Genussmittel, Zeitungen und Waren für Bordläden etc.) erfolgt nun nicht mehr. Damit gelten diese Regeln nun auch für die bisher davon

ausgenommenen Ausrüstungsgegenstände. Anwendungszeitraum für diese Regelung ist die Zeit nach dem 31. Dezember 2007. Sollten Rechnungen auf einer „Vorstufe“ fälschlicherweise ohne Umsatzsteuer ausgestellt worden sein, so müsste das Unternehmen dafür neue Rechnungen mit Umsatzsteuer ausstellen und der Umsatzsteueranteil nachgezahlt werden. Diese Korrektur ist auch im Sinne des liefernden Unternehmens, da sonst gemäß § 10 Absatz 1 Umsatzsteuergesetz der jeweilige Betrag selbst als Brutto gelten würde.

Für Umsätze mit Bezug zu einer Freizone gelten selbstverständlich weiterhin die üblichen Besonderheiten. So ist dafür immer von Bedeutung, ob der **Leistungsort innerhalb oder außerhalb der Freizone liegt**:

**1. Fall:** Wird die bestellte Ware von einem Unternehmen mit Sitz in der Freizone bei einem Unternehmen außerhalb der Freizone abgeholt und in die Freizone verbracht, so muß die Umsatzsteuer berechnet werden (Leistungsort ist hier außerhalb der Freizone). Dem abholenden Unternehmen bleibt es unbenommen, sich die Umsatzsteuer wiederzuholen.

**2. Fall:** Wird die bestellte Ware von außerhalb der Freizone zum Unternehmen in die Freizone geliefert, so muß die Umsatzsteuer nicht berechnet werden (Leistungsort ist hier innerhalb der Freizone).

Bei der **Belieferung an sog. „Shipmanagement-Firmen“** müssen ebenfalls Besonderheiten beachtet werden:

**1. Fall:** Die Lieferung erfolgt vom Lieferanten unmittelbar auf das Seeschiff. Die Rechnung wird an die Shipmanagement Firma gerichtet. Diese tritt lediglich als Dienstleister auf (z. B. als Rechnungsempfänger „c/o“)

In dieser Variante erfolgt die Lieferung nicht an die Shipmanagement Firma. Diese Firma erhält lediglich die Rechnung und erbringt für den Betreiber des Seeschiffes eine Management Dienstleistung. Die zivilrechtliche Lieferung der Ware erfolgt vom Lieferanten unmittelbar an den Betreiber des Seeschiffes. Die Steuerbefreiung gem. § 8 Abs. 1 Nr. 2 und 3 UStG ist grundsätzlich anwendbar. Sofern alle Nachweise erbracht werden, kann die Lieferung steuerfrei erfolgen.

**2. Fall:** Die Lieferung erfolgt vom Lieferanten unmittelbar auf das Seeschiff. Die Rechnung wird an die Shipmanagement Firma als Auftraggeber gerichtet (Rechnungsempfänger ohne „c/o“). Es liegt ein Reihengeschäft gem. § 3 Abs. 6 Satz 5 UStG vor, da der Gegenstand der Lieferung unmittelbar vom ersten Unternehmer an den letzten Abnehmer gelangt. In dieser Variante erfolgt die Lieferung zivilrechtlich zunächst an die Shipmanagement Firma. Diese liefert die Ware dann ihrerseits im eigenen Namen und auf eigene Rechnung weiter an den Betreiber des Seeschiffes. Die Steuerbefreiung nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 und 3 UStG ist in diesen Fällen für den ersten Lieferer **nicht** anwendbar, da die Lieferung **nicht unmittelbar** an den Betreiber des Seeschiffes erfolgt.

**Hinweis:** Das unter 2. Fall beschriebene Problem kommt nur zum tragen, wenn die Shipmanagement Firma ihr Unternehmen im umsatzsteuerlichen Inland betreibt. Nur dann kann ein steuerbarer Umsatz zwischen Lieferant und der Shipmanagement Firma entstehen.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß es in diesem Zusammenhang zu weiteren individuellen Konstellationen kommen kann. Es ist daher jedem betroffenen Unternehmen anzuraten, in solchen Fällen Rücksprachen mit einem steuerlichen Berater zu halten.

**Sicherheitsinitiativen:** Auch mit dem neuen **US-Antiterrorgesetz zur 100%igen Containerkontrolle** in allen Abgangshäfen soll die Sicherheit im Seeverkehr weiter erhöht werden. Allerdings wird dieses Gesetz von der EU und Wirtschaftsbeteiligten stark kritisiert. Es schreibt weltweit den Abgangshäfen ab dem 1. Juli 2012 das Scannen bzw. Scening aller Container vor, die in Häfen der USA verbracht werden sollen. Die dabei gesammelten Daten

sollen jeweils in den USA ausgewertet werden. Auch unser Verband ist gegen dieses Gesetz, hat sich dazu entsprechend direkt gegenüber den involvierten Hamburger Behörden sowie der Bundesregierung und über OCEAN gegenüber der EU-Kommission positioniert. Es sollten zunächst sämtliche Pilotprojekte zur Containersicherheit abgewartet werden und gegebenenfalls geeignete weitere Maßnahmen allein in den hierfür zuständigen Gremien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) beschlossen werden. Die davon betroffenen ca. 600 internationalen Seehäfen müssten enorme wirtschaftliche Anstrengungen vornehmen, um die im Gesetz vorgesehenen Kontrollmechanismen zu installieren. In Deutschland wären gemessen am Aufkommen der USA-Verkehre insbesondere die Bremischen Häfen betroffen, da von dort jährlich über eine Million Container in die USA gehen. Seit dem Amtsantritt des neuen US-Präsidenten Barak Obama wird allgemein eine Abkehr der USA von diesem Vorhaben für möglich gehalten.

**Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht:** Seit den Antiterrorverordnungen der EU (EG 88/2002 und 2580/2001) mußten sich Unternehmer im Bereich Export umstellen. Jedes Unternehmen ist danach grundsätzlich verpflichtet, die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung seiner Geschäftskontakte zur Erkennung und Verhinderung von verbotenen Geschäftsbeziehungen in die Unternehmensabläufe zu integrieren. Ob und wie solche „Checks“ im Unternehmen organisiert werden, wird neben einer Betriebsprüfung, auch behördlich überprüft, bspw. bei der Neubeantragung einer Vereinfachung („Zugelassener Versender“, etc) oder des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/AEO“. Auch Schiffsausrüster müssen bei einem getätigten Export die Vorschriften des Exportkontrollrechts beachten und bezogen auf die EG-Dual-Use-Verordnung die nötige Sensibilität für einen möglichen doppelten Verwendungszweck entwickeln. Das Exportkontrollrecht allgemein wird wesentlich von internationalen Vorgaben bestimmt. Rechtsverbindliche Verbote und Genehmigungspflichten sind jedoch nur in Verordnungen der EU und in den deutschen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Der Exporteur muß insbesondere und wegen aktueller Änderungen stets regelmäßig die folgenden Vorschriften beachten: Besondere Embargo-Verordnungen der EG, EG-Dual-Use-Verordnung mit Anhang I, II, IV, Außenwirtschaftsgesetz, Außenwirtschaftsverordnung, Ausfuhrliste, Kriegswaffenkontrollgesetz, Allgemeine Genehmigungen. Als Quellen zur Beschaffung dieser Vorschriften stehen den Unternehmen u. a. zur Verfügung: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhr ([www.ausfuhrkontrolle.info](http://www.ausfuhrkontrolle.info)); EU-Amtsblatt (<http://europa.eu.int/eur-lex/de/index/h.htm>; 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. So sind bspw. Ausfuhrverbote **vorrangig**, Lieferungen in Freizonen und Freilager ausgeschlossen oder teilweise Meldepflichten nach erfolgter Ausfuhr vorgeschrieben. In Zweifelsfällen sollen alle Unternehmer konkrete Auskünfte immer **direkt beim BAFA** einholen.

**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 hatte regelmäßig über aktuelle Ausbrüche von Seuchen und über verhängte **Exportverbote** berichtet. Unser Verband stand hierzu in engem Kontakt mit unserer 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 Wirtschaft außerordentlich. Es wäre deshalb sehr wünschenswert, wenn auch für den Bereich Veterinärrecht bei der EU-Kommission – analog zu den im Zoll- und Steuerrecht bestehenden Kontaktgruppen – derartige Beratungsgremien geschaffen würden, um dadurch die Transparenz und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

**REACH:** Der Verband nimmt am REACH-Hamburg Kompetenznetzwerk teil und hatte am 26. Juni 2008 erstmals zusammen mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. eine gemeinsame Info-Veranstaltung zum Thema „**REACH**“ und „**Ship Recycling**“ organisiert, die von der Germanischen Lloyd AG im Rahmen ihres „EXCHANGE-FORUMS“ angeboten und ausgerichtet wurde. Die ca. 40 Teilnehmer zeigten reges Interesse an den behandelten Themen und den aktuellen Informationen dazu. Insbesondere die **Frage nach einer eigenen Betroffenheit** und damit verbundenen **neuen Pflichten** für Unternehmen wurde ausgiebig diskutiert. Da für jedes Unternehmen aufgrund seiner unternehmensbezogenen Anwendungen und eigenen Produktgruppen jeweils ein individueller Maßstab angelegt werden muß, konnten die Unternehmensvertreter mit entsprechend speziellen und gezielten Fragen gut prüfen, ob die neuen Vorschriften auch ihr Unternehmen betreffen werden. Dabei kann u. a. entscheidend sein, ob bei einer Ersatzteillieferung das gleiche Teil wieder geliefert wird, oder ob ein europäisches Produkt geliefert wird.

**Deutsches Schiffsausrüster-Register:** Im August 2008 verteilte der Verband dieses vierfarbige Register (36. Auflage) wieder in einer Auflage von 4000 Exemplaren an Reeder, 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 134 Seiten enthält das Register 2008 detaillierte Angaben über 145 deutsche Schiffsausrüster in 30 Orten der Bundesrepublik und Österreich sowie über einige Rechtsanwaltskanzleien im maritimen Bereich. Die große Zahl der angeforderten Exemplare und zahlreiche positive Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis beweisen, daß Reeder, Werften, Hersteller, Zuliefer- und andere Firmen der Schifffahrtsindustrie dieses Register sehr gern verwenden. Diese Farbbroschüre ist zudem eine ausgezeichnete Werbung für die deutschen Schiffsausrüster und alle Inserenten.

**ISSA Technik Katalog:** Der internationale Verband der Schiffsausrüster, ISSA (International Shipsuppliers & Services Association), gibt seit 1978 einen Ship Stores Catalogue heraus. Dieser technische Schiffsausrüstungskatalog in englischer Sprache dient der Güterspezifizierung und Auftragsvereinfachung, denn die ca. 25.000 aufgelisteten Artikel der Schiffsausrüstung können jeweils anhand einer Code-Nummer leichter identifiziert und bestellt werden. Der Katalog wurde 2008 unter Mithilfe des deutschen Verbandes und unter der Leitung von Herrn Hennig Engels überarbeitet und ist Anfang 2009 neu aufgelegt worden. Der Katalog stellt eine wertvolle Arbeitshilfe für Schifffahrt und Schiffsausrüster dar und gewinnt in der Schifffahrt ständig an Bedeutung.

**Freizonendiskussion:** 2008 wurde in Hamburg ausgiebig über den Fortbestand der Hamburger Freizone diskutiert. Wegen der persönlichen Betroffenheit einiger Verbandsmitglieder, war der Verband auf eine entsprechende Vorstandsentscheidung, aktiv beteiligt.

#### IV. Verbandstätigkeit bei Behörden

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

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

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

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

Der Verband hielt auch 2008 engen Kontakt mit verschiedenen deutschen **Hauptzollämtern** und **Zollämtern** in Fragen des Schiffsausrüstungshandels und der zollrechtlichen Überwachung.

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

#### V. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

**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. 1.100 Mitgliedern sowie 450 assoziierte Mitglieder aus 50 Ländern ohne nationalen Verband an. Dessen 53. Jahresversammlung fand vom 26. – 28. September 2008 in Baltimore/USA unter dem Motto „RO-RO to Baltimore“ mit 211 Delegierten aus 38 Ländern statt. 21 Aussteller aus 5 Ländern stellten in der die Tagung begleitenden Ausstellung ihre Produkte vor.

Dabei kam es auch zur Neuwahl des ISSA Präsidenten. Als Nachfolger des Holländers Herrn Wim van Noortwijk (seit 9 Jahren ISSA Präsident) wurde Herr Jens Olsen (Dänemark) gewählt. Herr Olsen ist selbst Schiffsausrüster und derzeit noch Schatzmeister der europäischen Schiffsausrüster-Dachorganisation OCEAN und Mitglied im ISSA. Bord und Executive

Committee. Seine Amtszeit als neuer ISSA Präsident hat 1. Januar 2009 begonnen. Der scheidende ISSA Präsident, Herr van Noortwijk, wird selbst ab 2009 im ISSA Board und ISSA Executive Committee der neue Vertreter der sog. „Associated Members“ (= ISSA Mitglieder, ohne eigenen Landesverband) sein. Im Rahmen einer durchgeführten Satzungsänderung hatte sich ISSA einen neuen Namen gegeben; aus International Ship Suppliers Association wurde **International Shippers & Services Association**. Die Abkürzung ISSA konnte beibehalten werden.

Der deutsche Verbandsvorsitzende, Herr Hennig Engels, vertrat den deutschen Verband auch 2008 sowohl im ISSA Board, als auch im ISSA Executive Committee. Seit 1978 gibt ISSA den eigenen technischen Schiffsausrüstungskatalog, den „ISSA Ship Stores Catalogue“ heraus, den Mitgliedsfirmen und Schiffahrtsbeteiligte in Deutschland vom Verband Deutscher Schiffsausrüster erwerben können. Außerdem veröffentlicht die 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.

**OCEAN:** Die Schiffsausrüsterverbände der EU haben sich 1976 zu der Vereinigung OCEAN (Organisation de la Communauté Européenne des Armateurs de Navires) zusammengeschlossen. OCEAN vertritt die Interessen der EU-Schiffsausrüster direkt bei allen EU-Behörden. Ab dem 1. Januar 2005 hatte Herr Jean-Luc Meriaux als neuer Geschäftsführer diese Lobbyarbeit in Brüssel übernommen und wird von seinem Assistenten Herrn Arne Mielken unterstützt. OCEAN hatte sich im vergangenen Jahr insbesondere mit den Veränderungen im EU-Zollrecht befaßt. Seit November 2000 verfügt OCEAN über eine eigene Vertretung in Brüssel. Der Vorsitz der Organisation ging im Herbst 2007 von Herrn Michel van Hulle (Belgien) auf Herrn Stefan Ericson (Schweden) über. Der deutsche Verband wird im OCEAN Board seit 1989 von Herrn Wolfgang Sump (Hamburg) repräsentiert. Er leitet ebenfalls die OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinär“. Das deutsche Vorstandsmitglied Herr Mathias Overhaus vertritt den Verband in der OCEAN Arbeitsgruppe „Zollrecht“.

**Trade Action Group:** Der deutsche Verband wurde 2008 wieder durch OCEAN in der Trade Action Group (TAG) vertreten. Die Trade Action Group ist aus der Transit Action Group hervorgegangen. Dieser Zusammenschluß europäischer Wirtschaftsverbände, der gemeinsam seine Interessen gegenüber der EU-Kommission, dem Europäischen Parlament, dem EU-Betrugsbekämpfungsamtsamt „OLAF“ und weiteren EU-Institutionen vertritt, findet sich stets bei akutem Handlungsbedarf zusammen. „TAG“ hatte sein Tätigkeitsfeld über das Thema „Versandverfahren“ hinaus ausgedehnt und deckte 2008 auch die Bereiche „Modernisierung der Zoll- und Steuerverfahren“, Einführung vom sog. „Single Window“ sowie anderen Handelsvereinfachungen ab.

**EFA - Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll:** Das jährliche Fach-Symposium dieser Vereinigung, der unser Verband seit Mai 1991 angehört, fand im Berichtsjahr am 5. und 6. Juni in Luxemburg, zu dem Thema 40 Jahre Zollunion in Europa statt. Das Fach-Symposium bietet regelmäßig die Möglichkeit zu einem guten Gedankenaustausch zwischen Wirtschaft, Behörden und Wissenschaft.

**Arbeitskreis „Zoll und Hafen“:** Die Verbandsgeschäftsführung war 2008 im Arbeitskreis „Zoll und Hafen“ vertreten, der 2007 anlässlich der wieder aufgekommenen Freizonen Diskussion in Hamburg von der damaligen Oberfinanzdirektion wieder aktiviert wurde.

**Hamburger Arbeitskreis „Freizone“:** Die Verbandsgeschäftsführung war 2008 im Arbeitskreis „Freizone“ vertreten. Auch in diesem, von der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit ins Leben gerufenen Arbeitskreis, werden freizonenrelevante Themen besprochen und diskutiert.

**Hamburger Hafensicherheitskommission:** Der Verband (Vorsitzender und Geschäftsführung) arbeiteten auch 2008 aktiv in der Hafensicherheitskommission und ihren Arbeitsgruppen mit. Die Hafensicherheitskommission befaßt sich u.a. mit der nationalen Umsetzung der SOLAS-/ ISPS-Code-Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr und in den Häfen.

**Zusammenarbeit mit weiteren Verbänden/Organisationen:** In kollegialer Zusammenarbeit konnten auch 2008 wieder zahlreiche Fachfragen mit der *Handelskammer Hamburg*, mit *Schiffahrts- und Hafenverbänden*, mit der *See-Berufsgenossenschaft*, mit dem *Verein Hamburger Spediteure*, *Verband Deutscher Reeder* und *Verband für Schiffbau und Meerestechnik* behandelt und gelöst werden. Mit dem *AGA Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V.*, Hamburg, standen wir regelmäßig in Verbindung und wurden über Gehalts- und Lohnstarife sowie andere tarifliche Regelungen informiert.

## VI. Verbandsberatung

**Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie:** Der Verband erteilte Auskünfte und berichtete in Veröffentlichungen und Rundschreiben über die Belieferung von Schiffen im Ausland, dem Versandverfahren, sowie über nationale zoll-, verbrauchssteuer-, umsatzsteuer- und außenwirtschaftsrechtliche Verfahren und Fragen und verhandelte mit den zuständigen Behörden.

**Arbeits- und Sozialrecht:** Verbandsmitglieder wurden über zahlreiche arbeits- und sozialrechtliche Themen informiert. Neue Tarifverträge wurden bekannt gegeben.

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

**Arbeitsgruppen/Informationsveranstaltungen/Ausstellungshinweise:** Im Verband befaßten sich im Berichtsjahr verschiedene Arbeitsgruppen mit den Themen „Neuer Zollkodex“, „Veterinärrecht“, „Erstattungsrecht“ und „Verbrauchssteuerrecht“ und erarbeiteten zahlreiche Stellungnahmen. Vertreter aus Mitgliedsfirmen begleiteten den Verbandsgeschäftsführer, als Experten zu verschiedenen Behördengesprächen. Für die Mitgliedsfirmen wurden vom Verband Informationsveranstaltungen durchgeführt. 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.

**Betriebsvergleich:** Zum 31. Male wurde im Berichtsjahr ein Betriebsvergleich der Ausrüsterfirmen durchgeführt. Die wieder gestiegene Teilnehmerzahl meldete für zwei Vergleichsjahre 17 Betriebskennzahlen, für die Durchschnitte errechnet und den beteiligten Firmen anschließend bekannt gegeben wurden. Die Vergleichskennzahlen ermöglichen Rückschlüsse auf den Stand der Firmen im Wettbewerb und geben Ansätze für Rationalisierungsmaßnahmen.

**Merkblätter/Broschüren:** Der Verband bot aktuelle Gesetzestexte und zahlreiche Broschüren und Merkblätter an, u. a. zu Vorschriften im Zoll- und Steuerrecht, zur Exportkontrolle, zum Wochenendfahrverbot, zur Außenwirtschaftsförderung sowie Zulassungslisten der See-Berufsgenossenschaft (Verzeichnis der nach SOLAS 1974, MARPOL 173/78, SCHSV und UVVSee erteilten Firmenzulassungen) und Informationen zu Auslandsmärkten.

**Rahmenvereinbarungen:** Der Verband hat auch 2008 wieder für seine Mitglieder nützliche neue Rahmenvereinbarungen abgeschlossen, die besondere und exklusive Vergünstigungen für Verbandsmitglieder vorsehen.

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

## VII. Mitgliederversammlung, Vorstand, Geschäftsführung, Finanzen

**Mitgliederversammlung:** Die 62. Mitgliederversammlung fand am 16. April 2008 in der Hamburger Handelskammer statt. 60 Teilnehmer vertraten 38 Mitgliedsfirmen und entlasten Vorstand und Geschäftsführung einstimmig.

Der Bericht des Vorsitzenden, Hennig Engels, Hamburg, über das Geschäftsjahr 2008 leitete die Versammlung ein. Herr Engels stellte in seiner Rede zunächst fest, daß das Geschäft der Schiffsausrüstung international, global und sehr vielseitig ist. Auch die Mitgliederstruktur des Verbandes spiegelt diesen Facettenreichtum wieder; neben den typischen Generalausrüstern, die bekanntlich einem Auftraggeber jeden Orderwunsch erfüllen, gehören auch spezialisierte Ausrüster, deren Zulieferer, Großhändler, Logistiker, Speditionen und nicht zuletzt die Produkthersteller zum Sektor. Oft bilden sich fachliche Überschneidungen heraus, wenn Unternehmen aus einem Bereich zusätzlich in einem angrenzenden Bereich tätig sind.

Der Trend geht zunehmend mehr in Richtung Komplettausrüstung und umfassende Serviceleistungen. Insbesondere kleinere Mittelständische Firmen werden dabei oft auf die Probe gestellt. Erfordert doch der sich entsprechend verändernde Markt nicht unerhebliche Anpassungen im Unternehmen, die natürlich mit Folgekosten verbunden sind. Der Verband wird hierbei unterstützend tätig. Dies erfolgt einerseits durch die möglichst umfassende Mitgliederstruktur und die dadurch möglich werden Verbindung und Zusammenführung aller angrenzenden Bereiche des Schiffsausrüstungssektor. Aber auch durch eine gezielte Förderung und aktive Hilfestellung des Verbandes z. B. durch eine schnelle Bereitstellung aktueller Informationen und der praktizierten Außendarstellung von Branche und Mitgliedsunternehmen.

Die Geschäftssituation im Bereich Schiffsausrüstung wurde für das Jahr 2007 mit „stagnierend bis stark ansteigend“ bewertet. Obwohl die Wirtschaftslage in der Seeschifffahrt insgesamt auch 2007 boomte und viele Neukunden insbesondere in Osteuropa und Asien gewonnen werden konnten, unterlag der Schiffsausrüstungssektor insgesamt noch immer einem großen Druck bei Preisgestaltung, Service und Qualität. Im Vergleich zu 2006 sind im Jahr 2007 die Margen größtenteils gleich geblieben. Lieferungen waren grundsätzlich noch immer allein gegen Angebot möglich, wobei dabei oft die Schnelligkeit für die Orderplatzierung wichtig war. Steigende Preise bei Spezialartikeln, die nur begrenzt am Markt vorhanden sind (wie. z. B. Hauptmaschinen), sowie ein Preisverfall bei Massenartikeln wurde festgestellt. Positive Impulse wurden wieder in den Bereichen Passagier-, Fluß- und Kreuzschifffahrt, sowie im Bereich Schiffscatering verzeichnet. Allerdings hatten hohe Wechselkurse, angestiegene Logistik-, Personal- und Energiekosten, sowie die nationale Umsetzung des ISPS-Codes und die bekannten Probleme mit einzelnen Versandverfahren auch negative Auswirkungen. So war es wegen der verstärkten Sicherheitsanforderungen aus dem ISPS-Code manchmal nicht möglich eine Lieferung in der vereinbarten Zeit durchzuführen.

Auch im Jahr 2007 wurde neben der weiter voranschreitenden Globalisierung auch eine zunehmende Konsolidierung sowohl auf der Reederseite, als auch bei den Schiffsausrüstern festgestellt. Dies liegt darin begründet, daß neben der voranschreitenden Globalisierung, mit den verzeichneten Schwerpunktgebieten: Südostasien (insbesondere Korea, China und Singapur) und Russland die weltweiten Belieferungsaufträge immer umfangreicher werden und nur noch von entsprechend aufgestellten Firmen erfüllt werden können. Der Trend zur „Ausrüstung aus einer Hand“ – oder „Komplett-ausrüstung“ war auch 2007 erkennbar.

Leider hat sich die Zahlungsmoral der internationalen Kunden in der Schiffsausrüstung auch 2007 nicht wesentlich verbessert. Es gilt weiterhin, daß ausländische Kunden unregelmäßiger zahlen, als deutsche Kunden. Internationale Krisen und Naturkatastrophen werden in diesem Zusammenhang regelmäßig als Begründungen und Entschuldigungen angeführt. Herr Engels meinte, daß es für ein solches Geschäftsgebaren keine Ausrede gibt! Es könne nicht sein, daß es zu Zahlungsverzögerungen von 90 Tagen und mehr kommt, sich die sog. „Lieferantenkredite“ immer mehr einspielen und dies anschließend mit solch allgemeinen Ereignissen gerechtfertigt wird. Insbesondere für kleinere Firmen kann es dadurch zu fatalen Folgen kommen.

Herr Engels fuhr fort, daß die zahlreichen neuen Anforderungen aus gesetzlichen Regelungen von Betrieben oft nur schwer personell und kostenmäßig bewältigt werden können. Die Bürokratie wächst sowohl auf nationaler, als auch auf internationaler Ebene ohne Rücksicht auf die Einbindung der Wirtschaft in den globalen Wettbewerb und insbesondere ohne Rücksicht darauf, daß die Zahl der Wettbewerber international immer mehr zunimmt. So haben im vergangenen Jahr am Markt auch neu aufgetretene Unternehmen aus Polen, Russland und Rumänien die Wettbewerbssituation weiter verschärft. Die ständig wachsende Bürokratie hat ebenso zur Folge, daß einmal verfügte wirtschaftsfremde Regelungen kaum noch zeitnah geändert werden können. Anzahl, Umfang und Komplexität der Vorschriften wachsen weiterhin ständig. Die Anzahl der Staatsdiener dagegen, die für die Umsetzung und Durchführung der Regelungen zur Verfügung stehen sollten, wird angesichts leerer Kassen bei Bund, Ländern und Gemeinden immer geringer. Die kürzlich erfolgte Umstrukturierung der deutschen Zollverwaltung sei dafür das beste Beispiel.

Umso wichtiger sei in diesen Zeiten die Organisation in einem anerkannten starken Verband. Ein Schiffsausrüster ist wegen seiner Produktvielfalt generell von fast allen Rechtsgebieten betroffen. Die anstehenden Rechtsänderungen werden vom Verband Deutscher Schiffsausrüster daher umfassend und aktiv begleitet, sowohl in Deutschland national, als auch auf europäischer Ebene und international. Nur durch diese aktive Lobbyarbeit kann gewähr-

leistet werden, daß die spezifischen Anforderungen dieser Branche in die laufenden Prozesse und Überlegungen mit einbezogen werden. Dies sei, nach Überzeugung von Herrn Engels, auch im vergangenen Jahr wieder gut gelungen. In besonderen **Arbeitsgruppen** des Verbandes wurden 2007 zahlreiche nationale Stellungnahmen erarbeitet. Hier sind insbesondere zu nennen

- für den Bereich „**Veterinär und Erstattungen**“: Herr Sump (Richard Sump GmbH),
- für den Bereich „**Zollrecht**“: Frau Maaß (Frigo-AS Spedition GmbH), Herren Stapelfeldt (Gebr. Heinemann), von der Lieth (Basté & Lange GmbH) und Vollert (Prätorius GmbH)
- für den Bereich „**Steuern Allgemein**“: Herr von der Lieth (Basté & Lange GmbH).
- für den Bereich „**Verbrauchssteuern**“: Frau Dipner (Richard Sump GmbH), die Herren Kahlki (Möller & Böttger GmbH), Gäfers, Weißgerber (beide Wilhelm Gäfers GmbH), Blicker, Grabhorn (beide Karl Geuther GmbH + Co. KG/Helia Supply Systems), Stapelfeldt (Gebr. Heinemann), von der Lieth (Basté & Lange GmbH) und Vollert (Prätorius GmbH).

Diesen Mitarbeitern von Mitgliedsunternehmen dankte Herr Engels besonders für ihren Einsatz und ihre Unterstützung. So konnte auf sämtliche Gesetzesvorhaben vom Verband entsprechend kompetent reagiert werden.

Der Verband sei bekannterweise auch auf europäischer Ebene eingebunden in OCEAN. Diese Organisation europäischer Schiffsausrüsterverbände wird vom Geschäftsführer Herrn Jean-Luc Meriaux geführt. Gemeinsam mit seinem Assistenten Herrn Mielken setzt sich Herr Meriaux vor Ort bei den europäischen Institutionen für die Belange der europäischen Schiffsausrüster ein. Fachlich wird OCEAN durch entsprechende Zuarbeit seiner Mitgliedsverbände unterstützt. Der deutsche Verband ist dabei einer der aktivsten und wird in OCEAN durch Herrn Sump (Richard Sump GmbH) vertreten, der selbst darüber hinaus an der OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinär“ teilnimmt. In der OCEAN Arbeitsgruppe „Zollrecht“ wird der Verband durch Herrn Overhaus (Emder Schiffsausrüstungs GmbH) vertreten.

Herr Engels berichtet weiter, daß sich im vergangenen Jahr wieder zahlreiche Firmen mit eigenen Problemen mit Verwaltung oder anderer gewerblicher Art an den Verband gewandt haben. So konnten gemeinsam mit der Geschäftsführung Probleme gelöst und Differenzen ausgeräumt werden. Herr Engels betonte, daß er mit seinen Ausführungen einmal mehr verdeutlichen wollte, wie wichtig es ist, daß sich eine relativ kleine Branche in einem Verband organisiert und dieser in kompetenter Art und Weise die Interessen seiner Mitglieder vertritt. Der Verband Deutscher Schiffsausrüster sei ein solcher Verband und die Mitglieder müßten ihn auch pflegen; denn jeder Verband lebt von der Unterstützung und vom Dialog mit seinen Mitgliedern. Nur gemeinsam könne man etwas erreichen.

Der Verband habe auch im Jahr 2007 wieder zahlreiche Neueintritte verzeichnet. 8 neue Mitglieder allein in 2007 und seit Anfang dieses Jahres seien es schon 4 weitere. Herr Engels meinte, daß solche Zuwachsraten ein positives Zeichen sind und einmal mehr zeigten, daß gerade in der heutigen Zeit, die Teilnahme an einer starken Gemeinschaft ein großes Bedürfnis darstellt. Der Austausch innerhalb dieser Gemeinschaft – untereinander – und das abgestimmte gemeinsame Auftreten gegenüber außenstehenden Kreisen aus Wirtschaft und Politik können viel bewegen. Nur durch diese gebündelte Organisation kann eine Branche dafür sorgen, daß aktuelle Fragen und Probleme schnellstmöglich und zur vollsten Zufriedenheit gelöst und für anstehenden Rechtsvorhaben die Weichen entsprechend der Interessen der Mitgliedschaft gestellt werden. Herr Engels bedankte sich anschließend nochmals bei allen ganz herzlich, die an der guten Verbandsarbeit im vergangenen Jahr beteiligt waren – bei den Mitgliedern des Vorstands, bei unseren Rechnungsprüfern und insgesamt bei allen Firmen, die bei der Verbandsarbeit aktiv mitgewirkt haben und natürlich auch bei der Verbandsgeschäftsstelle.

Der Verbandsgeschäftsführer, Herr Thorsten Harms, berichtete anschließend über Themen des Jahres 2007.

**Der Neue Zollkodex:** Der Verband hatte sich 2007 wieder intensiv bei der Reform des Europäischen Zollrechts engagiert. Im verbandseigenen Zollrechtsarbeitskreis sind dazu verschiedene Fragen diskutiert und Stellungnahmen erarbeitet worden. Den Teilnehmern dankte auch Herr Harms nochmals für ihren Einsatz. Auch dankte Herr Harms deren Arbeitgebern/Geschäftsleitungen dafür, daß sie ihre Angestellten dem Verband für diese Einsätze zur Verfügung stellten. Im Februar 2007 wurde ein erster deutscher Einführungserlaß vom BMF für neue Zollrechtsvorschriften verabschiedet und auf europäischer Ebene wurden im Laufe des Jahres 2007 die Regelungen der AEO-Leitlinien diskutiert, wozu der Verband auch eine eigene Stellungnahme an das BMF und über OCEAN an die EU-Kommission eingebracht hatte. Darin werden auch Zusammenfassungsmöglichkeiten für Schiffsausrüster eingefordert (nach Gattungsbegriffen oder Nummern). Am 27. November 2007 hatte der Verband eine eigene Info-Veranstaltung zur Einführung des Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten/AEO organisiert, anlässlich dieser, der maßgeblich beteiligte Beamte des BMF, Herr Udo Wolff als Referent auftrat und von Beamten der damaligen Oberfinanzdirektion Hamburg begleitet wurde. Diese Veranstaltung war gut besucht und es konnten zahlreiche neue Informationen soz. „aus erster Hand“ erhalten und bestehende Unklarheiten besprochen werden. Nachdem ab dem 1. Januar dieses Jahres Unternehmen erstmalig die Möglichkeit haben den neuen Status AEO zu beantragen, kann berichtet werden, daß der von den Behörden prophezeite „Run“ nicht eingetreten ist. Vielmehr ist erkennbar, daß die meisten Unternehmen erst einmal abwarten. Und dies, nach Ansicht von Herrn Harms auch zu recht, da die vorgesehenen „Vorteile“, die schon jetzt angeboten werden, nicht für jedes Unternehmen sinnvoll sind und auch nicht immer die enormen eigenen Maßnahmen rechtfertigen würden, um den neuen Status zu erreichen. Der Zeitpunkt der Einführung des „Modernisierten Zollkodex“, also die „große Kodexreform“ 2009/2010 könnte aber weitere interessante Vorteile für AEOs bringen, worüber Unternehmen nachdenken sollten. Herr Harms betonte in diesem Zusammenhang, daß der Verband sehr erfreut ist, daß die neue Bundesfinanzdirektion Nord in Hamburg ansässig ist und den fachlichen Schwerpunkt „Zollrecht“ innehat. Der Verband hatte sich dafür im BMF mündlich und schriftlich eingesetzt.

**Versandverfahren:** Auch 2007 wurden dem Verband wieder Probleme mit den verschiedenen Versandverfahren gemeldet, berichtet Herr Harms. Im NCTS-Versandverfahren wurden noch immer, allerdings nur noch vereinzelt, von ausländischen Zollbeamten die falschen oder gar keine Knöpfe gedrückt, so daß die Versandverfahren europaweit als noch nicht beendet geführt wurden. Beim Versand von Marktordnungsware kam es zu schuldhaftem Nichtzurücksenden der T5-Kontrolllexemplare.

Verbandsmitglieder können derartige Fälle dem Verband melden, der diese prüft und an die zuständigen Behörden und Verbandskontakte bei der Zollverwaltung weitergibt. Auf diese Art und Weise konnten wieder zahlreiche Verfahren für Verbandsmitglieder zu einem gütlichen Ende geführt werden.

**Verbrauchssteuer:** Herr Harms fährt fort, daß auf europäischer Ebene im Verbrauchsteuerbereich die Einführung des Online-Versandverfahrens EMCS bevorsteht. An den entsprechenden Rechtsvorschriften wurde auch 2007 gearbeitet und der Verband war daran selbst und auch über OCEAN mittelbar beteiligt. Es wird von diesem neuen Online-Verfahren eine Verbesserung der aktuellen Lage erwartet, da es heute noch immer im europäischen Umfeld zu unterschiedlicher Handhabung der einschlägigen Rechtsvorschriften kommt. So würde Unternehmen in anderen EU-Staaten erlaubt, europäische Verbrauchsteuerware auf Drittlandsstatus (per T1) zu versenden, während im EU-Recht eindeutig die Anwendung des

BVD-/BHD-Formulares, also der Versand auf EU-Status vorgeschrieben wird. Nachdem am 1. Dezember 2007 in Deutschland auch noch das sog. „Statuswechselverfahren“ im Steuerlager einer Freizone verboten wurde, leiden die betroffenen Unternehmen, insbesondere bei der Belieferung ausländischen Diplomaten in Deutschland, enorm an diesen Wettbewerbsverzerrungen. Herr Harms fügt an, daß es dem Verband 2007 leider nicht gelungen sei, diese Situation wieder zu bereinigen, obwohl dieses Thema vom Verband sogar bis vor den EU-Verbrauchsteuerausschuß in Brüssel gebracht wurde.

**ISPS-Code/Sicherheitsvorschriften:** Herr Harms berichtet, daß mit dem ISPS-Code ab 2004 bekanntlich verschiedene Rechtsvorschriften mit besonderen Sicherheitsvorschriften zur Terrorabwehr auf Seeschiffen und unmittelbaren Hafenanlagen folgten. In den vergangenen Jahren wurde zudem kontinuierlich versucht, den Terrorschutz auch auf andere Bereiche auszudehnen. Aktuell wird diskutiert, ob der ISPS-Code auch auf Binnenschiffe ausgedehnt werden sollte. Der EU-VO-Entwurf zur Sicherheit der Ländlieferteilung wurde glücklicherweise nach allgemeinem Widerstand aus Wirtschaft und Behörden, von der EU-Kommission wieder zurückgenommen. Ein anderes ähnliches Vorhaben (EU-RL-Entwurf) zur Behandlung von europäischen kritischen Infrastrukturen wird derzeit noch kontrovers diskutiert. Auch das verabschiedete US-Antiterrorgesetz zur 100%igern Containerkontrolle gehört in diesen Zusammenhang. Es schreibt weltweit den Abgangshäfen ab dem 1. Juli 2012 das Scannen bzw. Sreenen aller Container vor, die in Häfen der USA verbracht werden sollen. Der Verband ist in sämtliche Vorhaben eingebunden und hat sich positioniert. Auf regionaler Ebene bestehen nach Angaben von Herrn Harms, weiterhin Abwicklungsschwierigkeiten beim Zugang für Schiffsausrüster zu Hamburger HHLA-Terminals. Der Verband ist bemüht, daß für Schiffsausrüster hier ein vereinfachter Zugang ermöglicht wird. Nach diversen Einzelgesprächen mit der HHLA und unter Hinzuziehung des Verbandes Deutscher Reeder und der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsbekanntmachung, nach der Eingabe an die Hafensicherheitskommission und die Hinzuziehung der Hamburger Designated Authority (diese Behörde genehmigt die Gefahrenabwehrpläne zum ISPS-Code), wurde dazu auch ein Gespräch bei der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit durchgeführt, an dem allen Betroffenen teilnahmen. Zwar gelobten die Beteiligten Besserung, wollten aber nicht von ihren bisherigen Verfahren abweichen, da sie bereits eigene Investitionen für Sicherheitsmaßnahmen getätigt hätten und sie nicht gesetzlich verpflichtet seien. Anlässlich der regelmäßigen Überarbeitung des Hamburger Hafensicherheitsgesetzes hat der Verband bereits bei der zuständigen Hamburger Behörde für Inneres angemeldet, daß zu diesem Thema neue entsprechende Rechtsvorschriften implementiert werden sollten. So könnte möglicherweise in diesem Gesetz eine einheitliche Verfahrensweise vorgeschrieben werden.

**Freizonendiskussion:** Als letztes Thema spricht Herr Harms die Freizonendiskussion an. Einige Mitgliedsunternehmen wären nach eigenen Angaben von einer kompletten Abschaffung negativ betroffen, andere haben dazu keinen Bezug. Die interne Abfrage dazu hatte ergeben, daß die Mehrheit der abgegebenen Stimmen für die Erhaltung der Hamburger Freizone ist. Der Verband tritt seitdem bei sämtlichen Gremiensitzungen und in der Öffentlichkeit entsprechend auf. Vorteile bestehen besonders beim Warenumsatz in der Freizone, Sicherheiten beim Warentransport in der Freizone, Sicherheiten bei Lagern in der Freizone, Umsatzsteuerfreiheit der Umsätze in der Freizone, Registrierungspflichten der Umsätze in der Freizone, Befreiung von der Zollschuld, Sicherheiten bei Verbrauchsteuerlagern in der Freizone, veterinärrechtliche Vereinfachungen oder Vereinfachung bei Verfahren mit bestimmten Arzneimitteln. Andere Interessengruppen haben bekanntlich andere Meinungen geäußert: Es wird von der totalen Freizonenabschaffung über einen neuen Zuschnitt (also:

Verkleinerung) bis hin zur Beibehalten der bestehenden Freizone alles vertreten. Einige Verbände hatten dabei überhaupt keine Meinung geäußert. Als Begründung wurden unterschiedliche Meinungen innerhalb der Verbände angegeben. Nach Meinung von Herrn Harms könne das keine Begründung für eine Nichtäußerung eines Verbandes sein, da es bei jeder internen Meinungsabfrage im Verband Unterschiede gibt. Ein Verband sollte sich dennoch positionieren und die erklärte Meinung jeweils nach zuvor abgestimmten internen Verfahren ermitteln. Die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit mußte das Freizonen-Thema neu aufbereiten, weil GAL einen entsprechenden Antrag auf komplette Freizonenabschaffung gestellt hatte. Nach der Bürgerschaftswahl ruht dieses Thema; es wird aber damit gerechnet, daß sich GAL mit der CDU arrangieren werden und eventuell eine Freizonenverkleinerung der beste Kompromiß sein könnte. Nun sei es allein Sache der Politik. Sollte Hamburg einen Antrag auf Auflösung oder Verkleinerung an das BMF stellen, und diesem würde entsprechen, so bedürfe es dazu eines Bundesgesetzes. Dieses Verfahren würde bis zu 1 Jahr dauern. Also bei Antrag zur Jahresmitte 2008 würde die Änderung wahrscheinlich nicht vor Mitte 2009/Anfang 2010 ausgeführt. Und ab Anfang 2010 wird bereits mit dem neuen Modernisierten Zollkodex gerechnet, dessen Einführung nach Meinung des Verbandes, erst abgewartet werden sollte. Herr Harms schließt seine Ausführungen mit den Bemerkungen, daß der Verband Deutscher Schiffsausrüster ein aktiver Verband ist, der auch „heiße Eisen“ anpackt, in Politik und Wirtschaft anerkannt ist und deshalb in sämtliche Entscheidungsvorhaben mit Bedeutung für die Branche, eingebunden wird. Der Erfolg und der rege Zulauf an neuen Mitgliedern gibt für die gewählte Strategie und Ausrichtung eine positive Bestätigung.

Herr Wolfgang Sump, stellvertretenden Vorsitzender des Verbandes, **OCEAN** Vertreter des Verbandes und zugleich Leiter der OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinärfragen“ informierte anschließend über die Arbeit in OCEAN. Herr Sump bezieht sich zunächst auf die zu OCEAN bereits von den Vorrednern angesprochenen Fragen und fügt an, daß der deutsche Verband zu den aktivsten Mitgliedsverbänden von OCEAN gehört. Nach vier Jahren hatte es bei OCEAN einen Wechsel in der Führung gegeben. Nach Belgien stellt nun Schweden den Vorsitzenden, sein Vize ist aus Italien. Das OCEAN Büro in Brüssel ist ein Gemeinschaftsbüro mit einem anderen Verband. Die OCEAN Mitglieder hatten anlässlich der vergangenen Board-Sitzung den Mitgliedsbeitrag erhöht, in der Hoffnung noch mehr Service zu erhalten. Problematisch ist weiterhin die Einbindung von neuen Mitgliedern, wie bspw. Polen. Im Veterinärbereich werden seit Anfang 2001 auch in Deutschland zahlreiche europäische Rechtsvorschriften umgesetzt. Momentan werden bei Fleischlieferungen aus Südamerika, insbesondere Fleischimporte aus Brasilien und der Export aus Argentinien behindert. Auf europäischer Ebene wird derzeit die EU-Veterinärrichtlinie 97/78 überarbeitet. Der Verband hatte dazu in einer „ad hoc-Arbeitsgruppe“ eine eigene Stellungnahme an das zuständige deutsche Bundesministerium und an OCEAN gesendet. Sollten Verbandsmitglieder dazu Fragen und Probleme haben, können sie sich immer gern an Herrn Sump direkt wenden.

Herr Engels ist seit 2003 deutscher **ISSA Vertreter** im ISSA Board und ISSA Executive Committee und berichtet nun über die Arbeit dieses internationalen Schiffsausrüsterverbandes. Er informiert nochmals ausführlich darüber, daß die deutschen Verbandsmitglieder zugleich korporativ Mitglied in ISSA seien. Deren letzte Jahresversammlung sei vom 19.-21. Oktober 2007 auf Malta gewesen und wäre von 140 Delegierten aus 43 Ländern besucht worden. Dabei wurden auch die diese Versammlungen wären stets gute Gelegenheiten internationale Kontakte zu knüpfen. Die beiden ISSA Veröffentlichungen „ISSA Register“ und „ISSA Katalog“ werden an dieser Stelle nochmals präsentiert.

Herr Engels berichtet weiter darüber, daß die ISSA den überarbeiteten technischen **ISSA Technik Katalog** neu herausgeben wird. Für die kommende Fassung, die voraussichtlich Anfang 2009 erscheinen soll, wurden wieder die einzelnen Kapitel unter der Federführung des deutschen Verbandes überarbeitet. Der neue Katalog soll in einer Auflage von 6.500 Exemplaren produziert und zwei Bände umfassen, eins in grüner und eins in roter Farbe. Natürlich werde es auch im neuen ISSA Katalog wieder Fehler geben, aber eine 100%ige Fehlerfreiheit sei bei solchen Druckwerken nie zu erreichen.

**Vorstand:** Auf der Mitgliederversammlung 2008 wurde der Vorstand neu gewählt. Bis auf Frau Brigitte Kirsten haben sich alle Vorstandsmitglieder für eine Wiederwahl zur Verfügung gestellt. Als weiterer Kandidat wurde bis zur Versammlung Herr Lennart Clasen, Hamburg, benannt.

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

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

Andreas Albert, Lennart Clasen, Frank Engelland, Gunnar Heinemann, Ralf-Thomas Rapp, Rüdiger Taube

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

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

**Geschäftsführung:** Thorsten Harms ist Geschäftsführer des Verbandes. Durch 10 Verbandsrundschreiben und weitere Publikationen wurden die Mitglieder 2008 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 2008 wurde von den Rechnungsprüfern Thomas Hornig und Dirk Lohmann, beide Hamburg, am 2. April 2009 geprüft und für in Ordnung befunden.

## VIII. Verschiedenes

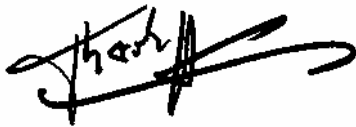
### ***Firmenjubiläum:***

Rolf Lübke Hebe- und Zurrssysteme, Bremerhaven  
25jähriges Firmenjubiläum am 1. Juli 2008

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

***Mitgliederzahl/-struktur:*** Ende 2008 waren 141 Firmen Mitglied im Verband. Die Mitgliederstruktur setzt sich wie folgt zusammen: Generalausrüster, technische Ausrüster (Bürobedarf, Deckausrüstung, Drahtseile, EDV, Elektronik, Farben, Fischereiausrüstung, 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, Expeditionen, Sonstige (Textilien, Flaggen, Papierprodukte, Glas, Keramik, Schmuck).

***VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.***



(Thorsten Harms, Geschäftsführer)

29. April 2009

**IX.**

**Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben  
des Jahres 2008**

Rundschreiben  
Nr. 1/2008  
30.01.2008

1. Mitgliederversammlung am 16. April 2008 in Hamburg
2. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Erinnerung an Anzeigenofferte
3. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Neue verstärkte Innenseite
4. Einheitspapier: Merkblatt zum Einheitspapier 2008 erschienen
5. Hauptzollamt Hamburg-Hafen: Neues Info-Schreiben zur Rechtslage bei Verwendung von eingebrachtem Schiffsbedarf bei Schiffsaufenthalt von mehr als 4 Wochen
6. Hamburg: 5-Tage-Frist für Schiffsbelieferungen beachten!
7. Zollrecht: Neues „e-learning-Modul“ der EU-Kommission zum „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten / AEO
8. Zollrecht: EU-Entscheidung Nr. 70/2008/EG – Papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel
9. Umsatzsteuer: Neue EU-RL 2007/74/EG zu Reisefreimengen
10. Fortbestand der Hamburger Freizone – Weitere Verbandsstellungsnahme
11. Aus Oberfinanzdirektion wird Bundesfinanzdirektion
12. USA: Anti-Terrorgesetz zum 100%igen „Container-Screening/Scanning“
13. Basiszinssatz im Bürgerliches Gesetzbuch angehoben
14. Wassersportfahrzeuge: Merkblatt über deutsche Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen (Stand 01/2008)
15. Italien: Fahrverbotskalender für das Jahr 2008 veröffentlicht
16. Handbuch „Service Stations for Ships and Repair Facilities at Shipbuilding Yards 2008“
17. „Afrika - Kontinent der Chancen“
18. Neues Verbandsmitglied: BALtrans Logistics (Germany) GmbH, Hannover
19. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
20. Neue Mitgliederliste: Stand 1. Januar 2008

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 2/2008  
11.03.2008

1. Einladung zur Mitgliederversammlung am 16. April 2008
2. Hamburg: 5-Tage-Frist / weitere Informationen
3. Umsatzsteuer-Richtlinien 2008: Umsätze für die Seeschifffahrt – Änderungen
4. Umsatzsteuer: Anforderungen für Steuerbefreiung bei Ausfuhrlieferungen in Versandungsfällen - Spediteursbescheinigungen
5. Modernisierter Zollkodex: Entwurf passiert EU-Parlament in 2. Lesung
6. Außenwirtschaftsrecht: Embargos, Terrorlisten, Dual-Use-Güter
7. Neue Rahmenvereinbarung mit BALtrans Logistics (Germany) GmbH
8. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Anmeldung zur Eintragung
9. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Erinnerung an Anzeigen-Offerte
10. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Abfrage zum Länderversand
11. Umsatzsteuer: Pilotprojekt „Reverse Charge“ vorerst gestoppt.
12. Erstattungsrecht: Neue EU-Verordnung (EG) Nr. 159/2008
13. Veterinär: Überarbeitung der EU-Veterinärrichtlinie 97/78/EG – Positionspapier des Verbands
14. Gibraltar: Ausrüster/Lieferanten benötigen „operator’s Licence“
15. Hamburg: Bundesfinanzdirektion Nord - Neues Verzeichnis der Öffnungszeiten
16. Hamburg: Schließung der Auskunfts- und Beratungsstelle beim Hauptzollamt Hamburg-Hafen

17. Hamburg: Änderung des Grenzverlaufs der Freizone
18. ISSA Convention 2008 in Baltimore: Convention Web Site geschaltet
19. Fachausstellungen/Messen
20. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im April 2008

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 3/2008  
29.04.2008

1. Bericht über 62. Mitgliederversammlung am 16. April 2008 in Hamburg
2. Neue Rahmenvereinbarung mit dem Hotel Vier Jahreszeiten in Hamburg
3. Ferienreiseverordnung 2008
4. Gefahrenabwehr/Security in der Logistik: Veranstaltung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
5. Neue EU-Chemikalienverordnung REACH
6. „Ship Recycling“ – Neue Vorschriften der IMO
7. IMO beschließt Abkehr vom Schweröl bei Schiffstreibstoffen
8. Zweite Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt
9. Gesetz zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften
10. Verordnung zur Änderung von Verbrauchsteuerverordnungen
11. EMCS – Neugestaltung der Verbrauchsteuernummer, Verbandseingabe
12. EU-Kommission: Strategie für die weitere Entwicklung der Zollunion
13. Exportkontrollrecht: Neue Sanktionen und restriktive Maßnahmen
14. Hamburg: Neue Erreichbarkeit der Leitung des Zollamts Waltershof
15. Neues Veterinärkontrollzentrum im Hamburger Hafen eingeweiht
16. Fünfte Verordnung zur Änderung der Verpackungsverordnung
17. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Eintragungsformular bitte zurücksenden!
18. ISSA Convention in Baltimore / USA vom 26.-28. September 2008: Flyer erhältlich
19. Internetseite des Verbandes
20. Neue Verbandsmitglieder: Harms & Steder Weinimport und Friedrich Leutert GmbH & Co. KG
21. Fachausstellungen/Messen
22. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
23. Neue Mitgliederliste: Stand 16. April 2008

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 4/2008  
30.05.2008

1. Info-Veranstaltung: REACH (EU-Chemikalienrecht) am 26. Juni 2008 in Hamburg
2. Neue „Einreise-Freimengen-Verordnung“ – Verbandsstellungnahme
3. Staatliche Förderung des Kaufes umweltfreundlicher LKW wird fortgesetzt
4. Zollrecht: „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ / „AEO“: Neuer BMF-Erlaß
5. Buchempfehlung: „Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“; AW-Prax Schriftenreihe; Bundesanzeiger Verlag
6. Buchempfehlung: „Lexikon Gefahrgut“; Deutscher Bundes-Verlag
7. Buchempfehlung: „Hilfe, der Prüfer kommt!“; AW-Prax Schriftenreihe; Bundesanzeiger Verlag
8. Veterinär: Aktualisierung des Verzeichnisses der Grenzkontrollstellen
9. Veterinär/Hamburg: Info des Zollamts Waltershof – Abfertigung Windhukakai
10. Veterinär: EU-Einfuhrverbot für brasilianisches Rindfleisch führt zu Preissteigerungen in der EU / Neuigkeiten der EU-KOM
11. Veterinär: Ausfuhr von tierischen Produkten nach Russland
12. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009: Letzte Änderungen noch möglich

13. Mitgliedsbeiträge: Abbuchungen Anfang Juli
14. Mitglieder, die das Rundschreiben per Post erhalten: Abfrage E-Mail Adresse
15. Neue Verbandsmitglieder: Hermann Stitz & Co. KG, Hamburg;  
SIMS International GmbH, Hamburg
16. Nachrichten und Persönliches aus dem Mitgliederkreis

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 5/2008  
30.06.2008

1. Umsatzsteuer: Umsätze für die Seeschifffahrt
2. Zollrecht: 4-Wochenfrist / weitere Informationen
3. Zollrecht: Lieferungen nach Gibraltar
4. Zollrecht: 20. Europäischer Zollrechtstag vom EFA in Luxemburg
5. Zollrecht: Modernisierter Zollkodex im EU-Amtsblatt veröffentlicht
6. Verbrauchsteuer: Belieferung von Flußschiffen in Europa
7. Verbrauchsteuer: Verband erwirkt BMF-Erlaß für Erleichterungen bei Rückwaren
8. Rückwaren-Verfügung: „Verfahrensänderung“ für Freizone Hamburg
9. Hamburger Freizone: Meinungs austausch zu Auflösung oder Verkleinerung
10. Info-Veranstaltung REACH am 26. Juni 2008 in Hamburg: Nachbericht
11. Außenwirtschaftsrecht: Sanktionen – neue Entwicklungen
12. Außenwirtschaftsrecht: Neues Merkblatt „Einstieg in die Exportkontrolle“
13. Arbeitskreis Sicherheitsstrategie in der Logistik
14. Schadstoffbelastete Importcontainer
15. ISSA Register 2009: Anmeldung zur Eintragung von Mitgliedsfirmen
16. ISSA Register 2009: Eintragung eines Logos oder eines Links
17. LKW-Fahrverbot in der Ferienreisezeit
18. Veterinär: Umzug des Veterinäramts Grenzdienst in Hamburg
19. Verzeichnis der Öffnungszeiten und Schalterstunden der Zolldienststellen
20. Fachausstellungen / Messen: „Neva 2009“

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 6/2008  
21.07.2008

1. Hamburger Freizone: Aktuelle Entwicklungen
2. Hamburger Freizone: Umfrage an betroffene Mitgliedsunternehmen
3. Einheitliche Hafenausweise und 100% Containerscanning
4. Verbrauchsteuer: Belieferung von Flußschiffen in Europa
5. Zollrecht: Lieferungen an Schiffe in spanischen Häfen
6. Gesetz gegen Produktpiraterie – mögliche Folgen für Spediteure
7. Deutscher Masterplan Güterverkehr und Logistik verabschiedet
8. Entwurf einer neuen EU-Arbeitszeitrichtlinie
9. Entwurf einer neuen EU-Wegekostenrichtlinie
10. EU-Richtlinie zur Änderung der EU-RL 96/98/EG über Schiffsausrüstung
11. Betriebsvergleich der Schiffsausrüsterfirmen für 2006 und 2007
12. Rahmenvereinbarung mit BALtrans Logistics – Preisanpassungen
13. Mitglieder, die Rundschreiben per Post erhalten: Abfrage E-Mail Adresse
14. Hohe Stahl- und Energiepreise gefährden deutsche Konjunktur
15. Marokko: Hafen von Tanger gilt als „Standort der Zukunft“
16. Fachausstellung: Marintec China 2009
17. Wechsel im Vorstand
18. Neues Verbandsmitglied: ATIS GmbH, Bremerhaven
19. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

- Rundschreiben  
Nr. 7/2008  
12.08.2008
1. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2008/2009 weltweit versandt
  2. Zollrecht: AEO-Database im Internet
  3. Zollrecht: Probleme bei Belieferung von Seeschiffen in europäischen Häfen
  4. Zollrecht / Modernisierter Zollkodex: Vorabentwurf der Zollkodexdurchführungsverordnung
  5. Zollrecht / Modernisierter Zollkodex: Vereinfachte Verfahren, „Self-Assessment“ und „System-based controls“
  6. Umsatzsteuer: Allgemeine Informationen
  7. Verbrauchsteuer: Entwurf neue EU-Verbrauchsteuerrichtlinie, weitere Verbandsstellungnahme
  8. Neue „Europa- GmbH“ – Verordnungsentwurf
  9. Veterinär: List of veterinary „Border Inspection Posts“ in Deutschland
  10. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt – Geltungsbereich erweitert
  11. SMM vom 23. – 26. September 2008 in Hamburg
  12. ISSA Convention vom 26. – 28. September 2008 in Baltimore / USA
  13. ISSA-Register 2009: Letzte Änderungen noch möglich
  14. See-Berufsgenossenschaft: Aktuelle Listen
  15. Neue Mitgliederliste: Stand 1. August 2008

\*\*\*\*\*

- Rundschreiben  
Nr. 8/2008  
18.09.2008
1. Warenbeförderung im gemeinschaftlichen/gemeinsamen Versandverfahren - Umladungen
  2. Verbrauchsteuer – Verbandsstellungnahme zu neuem Richtlinienentwurf
  3. Hamburger Freizone: Aktuelle Entwicklungen
  4. Umsatzsteuer: Ermäßigter Steuersatz für Personenbeförderungen
  5. Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie – Kritik aus der Wirtschaft
  6. Außenwirtschafts- und Exportkontrollrecht – Neue Vorschriften im September 2008
  7. CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2009
  8. Neuordnung der Rechtsberatung ab 1. Juli 2008
  9. Steuerrecht: Referentenentwurf zum Jahressteuergesetz 2009
  10. Keine Umrüstpflcht von Registrierkassen
  11. Größter Binnenhafen Europas: Duisburger Hafen
  12. Betriebsvergleich 2008 abgeschlossen
  13. Weiterbildungssparen / Bildungsprämie
  14. Hamburg: 6. Nationale Maritime Konferenz
  15. Fachausstellungen/Messen
  16. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Oktober 2008

\*\*\*\*\*

- Rundschreiben  
Nr. 9/2008  
11.11.2008
1. Zollrecht: Verband erreicht Sammelnummern im Zollrecht für Schiffsausrüster bei Ausfuhranmeldung
  2. Zollrecht: Merkblatt des BMF zum zollrechtlichen Ausfuhrverfahren und Lieferung von Schiffsbedarf
  3. Zollrecht: Merkblatt für Teilnehmer zum ATLAS-Release 8.0
  4. Zollrecht: Anwendungszeitpunkt Modernisierter Zollkodex
  5. Zollrecht: Zentrale Auskunftsstelle für Zollrecht in Dresden
  6. Hamburg: 5 Tage Frist – weitere Informationen
  7. ISSA Convention vom 26.-28. September 2008 in Baltimore/USA - Nachbericht

8. ISSA Conditions: Auch individuelles Landesrecht beachten!
9. ISSA Convention 2009
10. ISSA Name neu: International Shipsuppliers & Services Association
11. Sicherheit in der Lieferkette – Veranstaltung bei Bundesakademie für Sicherheitspolitik
12. Außenhandelsstatistik: „Warenverzeichnis“ 2009
13. Außenwirtschafts- und Exportkontrollrecht: Einfuhrfibel neu aufgelegt
14. Einführung einer SchiffsausrüstungsVO
15. SMM 2008 – Nachbericht und Umfrage
16. Ausfuhrerstattung für Zucker auf Null gesetzt
17. USA-Reisen: Neue Registrierungspflicht ab 12. Januar 2009
18. Fachausstellungen/Messen
19. Mitgliedsfirmen: Neues Verbandslogo in Firmendokumentation benutzen
20. Abbuchungen im Januar 2009 – Änderungen bei der Bankverbindung bzw. Rechnungsanschrift?
21. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis

\*\*\*\*\*

Rundschreiben  
Nr. 10/2008  
17.12.2008

1. Mitgliederversammlung am Mittwoch, 29. April 2009
2. Info-Veranstaltung des Verbandes zum Thema: „AGBs in Supplybereich“ im Februar 2009 in Planung
3. Info-Veranstaltung des Lateinamerika Verein e.V. und der Handelskammer Hamburg am 27. März 2009
4. Zollrecht: Merkblatt zum zollrechtlichen Ausfuhrverfahren und Lieferung von Schiffsbedarf – Statistische Sammelnummer
5. Zollrecht / Modernisierter Zollkodex: Seminar zu „Self Assessment“
6. Zollrecht: Änderung der Zollkodexdurchführungsverordnung (ZKDVO)
7. Lieferzettel für Schiffsbedarf – Vordruck HH 0114
8. Hamburg: Frau Colette Hercher ist neue Präsidentin der BFD Nord
9. Hamburg: Verkleinerung der Hamburger Freizone zum 1. Januar 2011
10. Bremerhaven: Freihafen Bremerhaven - Änderung der Grenzziehung
11. Einreise-Freimengen-Verordnung: Änderungen zum 1. Dezember 2008
12. Schengener Abkommen: Beitritt der Schweiz
13. Außenwirtschaftsrecht: Änderung der Dual-use-Verordnung
14. Exportkontrollrecht- und Außenwirtschaftsrecht: Neue Entwicklungen
15. Veterinär: Neue Listen der Zollager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 98/78
16. Verpackungsverordnung: Fünfte ÄnderungsVO
17. Rahmenvereinbarungen: Erneute Verlängerung mit Hotel Holiday Inn Hamburg und Hotelkette Hilton
18. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010: Anzeigenwerbung versandt
19. ISSA Register: Versand ab 2009 durch ISSA direkt
20. ISSA Katalog: Aktueller Katalog 2006 / Neuer Katalog 2009
21. ISSA Sekretariat: Neue E-Mail Adresse secretariat@shipsupply.org
22. REACH: Veranstaltung am 15. Dezember 2008 in Hamburg
23. Lohnsteuer: Behandlung von unentgeltlichen oder verbilligten Mahlzeiten der Arbeitnehmer ab 2009
24. Weihnachtsfeier im Betrieb: Steuer- und arbeitsrechtlich

25. Ma-Co Maritimes Kompetenzcentrum e.V.: Seminare 2009
26. Fachausstellungen/Messen
27. Verkauf von Hanseatic Marine Services GmbH & Co. KG (HMS) an Zerssen & CITTI Ship Service GmbH & Co. KG – Herr Hennig Engels bleibt Verbandsvorsitzender
28. Neue Verbandsmitglieder: Azul Kaffee GmbH & Co. KG, Bremen und Octopus Ocean Marine Supply & Service, Hamburg
29. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
30. Verbandsgeschäftsstelle bleibt am 2. Januar 2009 geschlossen
31. Rundschreiben-Inhaltsverzeichnis des Jahres 2008 liegt bei

## X. Statistischer Anhang

**Tabelle 1 -** Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen  
Diese Zahlen werden nicht mehr erhoben.

**Tabelle 2 -** *Größe und Einsatzbereich der deutschen Reedertonnage*  
(jeweils Jahresende)

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

Quelle: Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

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

Brutto-Einnahmen	2008	2007	2006	2005
Linienfahrt	8 505 (40%)	8 067 (42%)	6 602 (42%)	5 126 (36%)
Tramp-/Tankfahrt	12 517 (59%)	10 840 (57%)	8 958 (57%)	8 815 (62%)
Passagierfahrt*	257* (1%)	194* (1%)	231* (1%)	215* (2%)
Insgesamt	21 279	19 101	15 791	14 156

\*Nur Passagen im Linien- und Trampverkehr von Gebietsfremden  
Quelle: Deutsche Bundesbank, Frankfurt

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

Häfen	2008	2007	2006	2005	2004
Amsterdam <sup>1)</sup>	-	-	84 355	74 858	73 181
Antwerpen <sup>2)</sup>	189 390	182 897	167 372	160 054	152 327
Rotterdam <sup>2)</sup>	421 098	409 086	381 753	370 238	352 593
Singapur <sup>2)</sup>	515 415	483 616	448 503	423 267	393 417
Hamburg <sup>2)</sup>	140 562	140 235	135 259	125 894	114 501
Bremische Häfen <sup>2)</sup>	74 524	69 095	64 556	54 190	52 319
Brake	5 745	5 402	5 486	5 309	5 002
Bützfleth	5 573	5 558	4 812	4 984	4 697
Cuxhaven	1 956	1 928	1 867	1 833	1 594
Emden	4 517	4 221	3 867	3 597	3 498
Nordenham	3 605	3 930	3 785	3 780	3 535
Wilhelmshaven	40 556	42 643	43 106	45 977	44 956
Duisburg	-	-	1 618	1 673	1 684
Brunsbüttel	11 648	9 657 012	6 235	6 598	6 895
Büsum	95	85	112	101	121
Flensburg	581	469	496	555	523
Helgoland	32	33	16	18	19
Kappeln	20	15	30	27	40
Kiel	3 153	2 980	2 216	3 099	2 986
Lübeck	21 334	22 175	15 566	18 848	19 168
Puttgarden/Fehmarn	4 073	4 318	3 810	3 735	3 574
Rendsburg	256	249	302	245	322
Rostock	21 278	19 585	19 058	17 147	16 367
Sassnitz	2 711	2 595	2 663	2 623	2 858
Stralsund	810	862	854	877	963
Wismar	3 267	3 817	3 848	3 750	2 804
Nord- und Ostseehäfen	317 855	312 139	224 484	282 235	269 261
Massengut /	138 151	135 264	133 117	130 749	128 398
Sack-/Stückgut	182 485	179 787	169 672	154 116	143 471

<sup>1)</sup> einschl. Kanalhäfen

<sup>2)</sup> brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

Quellen: Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden; Statistische Landesämter (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen); 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)

<b>Häfen</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Hamburg	11 899	12 217	12 373	11 900	11 491
Bremische Häfen	-	10 018	9 946	9 097	9 236
Brake	897	866	888	797	907
Bützfleth	807	884	841	793	807
Cuxhaven	2 445	2 723	2 618	2 816	2 645
Emden	3 357	3 078	2 847	2 944	2 806
Nordenham	597	752	745	853	750
Wilhelmshaven	1 364	1 294	1 248	1 287	1 505
Brunsbüttel	1 357	1 153	1 014	1 764	2 278
Büsum	1 349	1 310	1 373	1 424	1 468
Flensburg	233	-	187	204	212
Helgoland	1 262	1 049	1 146	1 527	984
Kappeln	23	11	25	23	34
Kiel	1 660	1 691	1 666	1 785	1 793
Lübeck	6 146	6 241	6 221	6 172	6 750
Puttgarden/Fehmarn	17 232	17 71	17 763	17 912	17 771
Rendsburg	127	117	153	152	167
Rostock	9 448	8 761	8 744	7 986	8 056
Sassnitz	2 047	2 031	2 055	2 105	2 316
Stralsund	367	410	429	423	472
Wismar	1 258	1 577	1 608	1 593	1 304

Quellen: Statistische Landesämter (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen)