

**Verband
Deutscher Schiffsausrüster e.V.**



**JAHRESBERICHT
2009**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2009	2
I. Allgemeines	3
II. Marktlage in der Schiffsausrüstung und im Tax-free-Handel	10
III. Gewerbebefragen	11
Zollrecht	11
NCTS-Versandverfahren	13
Verbrauchssteuer	13
Umsatzsteuer	14
Sicherheitsinitiativen	14
Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht	15
Veterinärrecht	15
REACH	16
Schiffssicherheitsgesetz und Schiffssicherheitsverordnung	16
Deutsches Schiffsausrüster-Register	16
ISSA Technik Katalog	16
Freizonendiskussion	17
Maritime Konferenz	18
IV. Verbandstätigkeit bei Behörden	18
V. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen	19
International Shipsuppliers & Services Association (ISSA)	19
OCEAN	19
Seatrade Europe	19
EFA - Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll	19
Hamburger Arbeitskreis „Freizone“	20
Hamburger Hafensicherheitskommission	20
Zusammenarbeit mit weiteren Verbänden/Organisationen	20
VI. Verbandsberatung	20
Zoll-/Verbrauchssteuer-/Umsatzsteuer-/Versandverfahrens-/Außenwirtschaftsrecht/ EU-Schiffsausrüstungs-Richtlinie	20
Arbeits- und Sozialrecht	20
Veterinär-/Erstattungs-/Handels-/Gefahrgut-/Straßenverkehrsrecht	20
Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise	20
Informationsveranstaltungen	21
Betriebsvergleich	21
Merkblätter/Broschüren	21
Rahmenvereinbarungen	21
Geschäftsstelle	21
VII. Mitgliederversammlung, Vorstand, Geschäftsführung, Finanzen	21
Mitgliederversammlung	21
Vorstand	31
Geschäftsführung	32
Finanzen	32
VIII. Verschiedenes	32
Mitgliederzahl/-struktur	32
IX. Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben des Jahres 2009	33
X. Statistischer Anhang	39
Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen 2008-2009	39
Die deutsche Reedertonnage 2003-2009	39
Bruttoerträge der deutschen Seeschifffahrt 2006-2009	39
Seewärtiger Güterumschlag wichtiger Häfen 2005-2009	40
Seewärtiger Schiffsverkehr wichtiger Häfen 2005-2009	41

VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.

Bundesverband seit 1947

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



Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2009

Der Vorstand unterbreitet gemeinsam mit der Geschäftsführung den nachstehenden Jahresbericht des Verbandes für das Jahr 2009.

Der Bericht informiert über die wichtigsten Ereignisse in den Sektoren „Schiffsausrüstung“ und „Tax-free“ in Deutschland und fasst die vielfältigen Verbandsaktivitäten des Jahres 2009 zusammen. Vorstand und Geschäftsführung hatten auch 2009 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 2009 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, Umsatzsteuer und der nationalen Umsetzung des ISPS-Codes sowie weiterer Sicherheitsinitiativen.

Zum siebenunddreißigsten Male hat unser Verband im Jahre 2009 das „Deutsche Schiffsausrüster-Register“ veröffentlicht und damit in internationalen Schifffahrtskreisen und bei Werften für die Mitglieder geworben. Mit zunehmender Ausrichtung auf den elektronischen Datenverkehr weltweit, wird von Reedern und Werften verstärkt auf die Darstellung der Verbandsmitglieder im Internet auf den Verbandsseiten www.shipsuppliers.de zugegriffen.

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

Hamburg, 28. April 2010

(Hennig Engels)
Vorsitzender

Bericht zur 64. Ordentlichen Mitgliederversammlung über das 63. Geschäftsjahr vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2009

I. Allgemeines:

Nach sechs Jahren in Folge löste China 2009 Deutschland als Exportweltmeister ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts führte **China** im vergangenen Jahr Waren im Wert von 1.201 Milliarden Dollar aus – und damit 80 Milliarden Dollar mehr, als die **Deutschen** mit insgesamt 1.121 Milliarden Dollar. Die Ablösung zeichnete sich im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise bereits ab. Die **deutschen Exporte** brachen 2009 dramatisch um 18,4 Prozent auf 803,2 Milliarden Euro (Vorjahr: 992,7 Milliarden Euro) ein. Dies war der stärkste Exportrückgang in der Nachkriegszeit. Auch die **Importe** sackten um 17,2 Prozent auf 667,1 Milliarden Euro (Vorjahr: 814,5 Milliarden Euro). Wie kaum eine andere Industrienation litt Deutschland unter dem Einbruch des Welthandels. Die Hauptexportgüter – Maschinen, Autos und Chemikalien – wurden in der Krise zu Ladenhütern, weil weltweit Investitionen zeitgleich zum Stillstand kamen. Volkswirte prognostizieren, dass China den Titel Exportweltmeister nun für die nächsten Jahre abonniert habe. China selbst rechnet für 2010 mit einem Ausfuhrplus von 8 Prozent. Für Deutschland gehen positive Einschätzungen sogar von einem Plus von bis zu 10 Prozent aus.

Die **Exportdaten** der nach China und Deutschland folgenden acht Staaten aus 2009 sind: USA mit 1.068 Milliarden Dollar, Japan mit 545 Milliarden Dollar, Frankreich mit 475 Milliarden Dollar, Niederlande mit 418 Milliarden Dollar, Italien mit 406 Milliarden Dollar und Südkorea mit 364 Milliarden Dollar.

Der **Aufschwung Chinas** ist rasant: Seit der Öffnung 1978 hat das Land die Größe seiner Wirtschaft um das 15-fache gesteigert. Bereits 2007 überholte China Deutschland als die drittgrößte Volkswirtschaft – 2010 könnte Peking Japan als Nummer zwei ablösen. Für deutsche Exporteure habe dies aber auch positive Effekte, da ein reicher werdendes China gute Geschäfte bieten werde und auch dort Produkte „Made in Germany“ hoch im Kurs stehen. Auch sollte man nicht vergessen, dass 70 Prozent der chinesischen Exporte von Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet werden. China profitiert somit enorm von der globalen Vernetzung. Dies ist aber auch gut für die übrige Welt, denn sie liegt China eine gewisses Maß an Wohlvertrauen auf, das ihm von Haus aus nicht zu Eigen ist – man denke an Umgang mit Mensch und Natur, Demokratie und Rechtsstaat. China in die kritischen Systeme der Global Governance einzubinden, von Welthandel und Copyright bis Rüstungskontrolle, sei eine der großen Herausforderungen an Europa und die USA.

Die **deutschen Ausfuhren** seien laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2009 um 18,4% und die Einfuhren um 17,2% niedriger als im Jahr 2008. Sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig sei das der höchste Rückgang eines Jahresergebnisses der Außenhandelsstatistik seit 1950. Die deutsche **Außenhandelsbilanz** habe im Jahr 2009 mit einem Überschuss von 136,1 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2008 hätte der Saldo in der Außenhandelsbilanz 178,3 Milliarden Euro noch betragen. Zusammen mit den Salden für Dienstleistungen (-15,8 Milliarden Euro), Erwerbs- und Vermögenseinkommen (+43,3 Milliarden Euro), laufende Übertragungen (-33,0 Milliarden Euro) sowie Ergänzungen zum Außenhandel (-11,3

Milliarden Euro) habe - nach vorläufigen Berechnungen der Deutschen Bundesbank - die **Leistungsbilanz** im Jahr 2009 mit einem Überschuss von 119,4 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Jahr 2008 hätte die deutsche Leistungsbilanz noch einen Aktivsaldo von 165,2 Milliarden Euro ausgewiesen. In die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) wären im Jahr 2009 Waren im Wert von 503,5 Milliarden Euro versandt und Waren im Wert von 431,0 Milliarden Euro von dort bezogen worden. Gegenüber dem Jahr 2008 seien die Versendungen in die EU-Länder um 19,1% und die Eingänge aus diesen Ländern um 15,9% gesunken. In die Länder der Eurozone seien im Jahr 2009 Waren im Wert von 344,9 Milliarden Euro (-16,1%) geliefert und Waren im Wert von 306,5 Milliarden Euro (-13,6%) aus diesen Ländern bezogen worden. In die EU-Länder, die nicht der Eurozone angehören, seien im Jahr 2009 Waren im Wert von 158,7 Milliarden Euro (-25,0%) ausgeführt und Waren im Wert von 124,5 Milliarden Euro (-21,1%) von dort eingeführt worden. In die Länder außerhalb der Europäischen Union (Drittländer) seien im Jahr 2009 Waren im Wert von 299,7 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 236,1 Milliarden Euro aus diesen Ländern importiert worden. Gegenüber dem Jahr 2008 hätten die Exporte in die Drittländer um 17,1% und die Importe von dort um 19,4% abgenommen.

Im Monat Dezember 2009 seien von Deutschland Waren im Wert von 69 Milliarden Euro ausgeführt worden. Die Ausfuhren hätten damit erstmals seit Oktober 2008 wieder über dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonats gelegen: Sie seien gegenüber Dezember 2008 um 3,4% gestiegen.

Wichtigste deutsche Handelspartner blieben die EU-Länder, in die 2009 mit 503,5 Milliarden Euro 63 Prozent aller Waren exportiert wurden.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts musste der **Güterverkehr in Deutschland** insgesamt im Jahr 2009 infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise deutliche Einbußen hinnehmen. Nach vorläufigen Angaben sei das Transportaufkommen im Jahr 2009 voraussichtlich auf knapp 4 Milliarden Tonnen und damit um 11,2% gegenüber dem Jahr 2008 gesunken. Von den Abnahmen seien alle Verkehrszweige betroffen: Straßen- und Eisenbahnverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, Rohrleitungen und Luftfahrt. Rückgänge der Beförderungsmenge habe es zuletzt in den Jahren 2000 bis 2002 (damals zwischen -3% und -4%) gegeben. Die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung – das ist das Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite – der Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen insgesamt habe mit -11,7% in ähnlicher Größenordnung wie die Beförderungsmenge abgenommen. Dabei hätten der Straßengüterverkehr, der Eisenbahnverkehr und die Binnenschifffahrt Abnahmen verzeichnet, während es bei Rohrleitungstransporten von Rohöl einen leichten Anstieg gegeben habe. Zuletzt hätte die Beförderungsleistung im Jahr 1996 abgenommen, seinerzeit allerdings nur um 0,6%. Sowohl die Tonnage als auch die Beförderungsleistung gingen im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr wesentlich stärker zurück als das **Bruttoinlandsprodukt** (-5,0%), weil insbesondere die Montanindustrie und exportabhängige Wirtschaftsbereiche starke Einbrüche bei der Wirtschaftsleistung verzeichnet hätten und infolge dessen deutlich weniger Güter transportiert worden wären.

Nach Verkehrszweigen stelle sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2009 wie folgt dar: Den stärksten Anteil am Transportaufkommen habe der **Straßengüterverkehr** (78% der Beförderungsmenge). Auf der Straße wären – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – im vergangenen Jahr 3.109 Millionen Tonnen befördert worden, 9,9% weniger als im Jahr 2008. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung sei um 10,2% auf 424,5 Milliarden Tonnenkilometer gesunken. Der Güterverkehr bei der **Eisenbahn** sei wesentlich stärker als auf der Straße eingebrochen: Das Verkehrsaufkommen habe mit 310 Millionen Tonnen um 16,5%, die tonnenkilometrische Leistung mit 95,6 Milliarden Tonnenkilometern sogar um 17,3% unter dem Vorjahreswert gelegen. Das sei der stärkste Rückgang der Beförderungsleistung aller Verkehrszweige gewesen. Sehr stark von der Wirtschaftskrise betroffen sei 2009 auch die **Binnenschifffahrt** gewesen. Sie habe bei der Tonnage die höchsten prozentualen Einbußen aller Verkehrszweige verbucht: Die Beförderungsmenge sei um 18,1% auf 201,1 Millionen gesunken. Hinsichtlich der Rückgänge der Beförderungsleistung habe sie sich allerdings etwas besser behaupten können als die Eisenbahn: 53,7 Milliarden Tonnenkilometer bedeuteten für die Binnenschifffahrt ein Minus von 16,2%. Der Güterverkehr der **Seeschifffahrt** habe, nachdem er seit der deutschen Einheit ununterbrochen gewachsen war, im Jahr 2009 hohe Verluste hinnehmen müssen: Mit 263,4 Millionen Tonnen seien hier 16,8% weniger Güter als im Vorjahr befördert worden. Auch beim Transport von **Rohöl in Rohrleitungen** sei die Beförderungsmenge zurück gegangen, allerdings nur leicht. 88,8 Millionen Tonnen bedeuteten eine Abnahme an Tonnage von 2,5%. Die Rohrleitungen seien aber der einzige Verkehrszweig mit Zunahmen bei der Beförderungsleistung (+2,6%) gewesen, weil insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 eine positive Entwicklung zu verzeichnen gewesen war. Die Frachtbeförderung der **Luftfahrt** haben erstmals seit 2001 Rückgänge hinnehmen müssen. Mit 3,2 Millionen Tonnen seien 7,7% weniger Güter in Flugzeugen befördert worden als im Jahr 2008. Nach starken Verlusten im ersten Halbjahr 2009 (-15,4% gegenüber dem ersten Halbjahr 2008) habe für das zweite Halbjahr das Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums wieder erreicht werden können.

Laut Statistischem Bundesamt unternahmen 2009 67,2 Millionen **Passagiere eine Flugreise** ins Ausland; das waren 3,2 Millionen weniger Fluggäste (-4,5%) als ein Jahr zuvor. Dieser Rückgang sei mehr als doppelt so hoch wie im bisher größten Verlustjahr 2002 (-1,5 Millionen Passagiere). Insgesamt reisten 51,5 Millionen Passagiere ins europäische Ausland, davon insgesamt die Hälfte (50,8%) nach Spanien, Italien, in die Türkei, nach Griechenland, Polen, Schweden und Portugal. In diese Länder gingen die Passagierzahlen insgesamt um 4,9% zurück. Nach Kontinenten differenziert nahm die Zahl der Fluggäste ins europäische Ausland mit -5,0% stärker ab als im Interkontinentalverkehr (-2,8%).

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: Laut Information des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik habe das weltweite Wegbrechen der Neubaunachfrage als Folge der Weltwirtschaftskrise die deutschen Schiffbaubetriebe genauso wie alle ausländischen Konkurrenten schwer getroffen. Der geringe Umfang neuer Aufträge und eine beträchtliche Anzahl an Stornierungen hätten den Auftragsbestand erheblich schrumpfen lassen. Mit bisher insgesamt 60 Stornierungen in 2008 und 2009, d.h. einem Verlust von mehr als einem Viertel des Auftragsbestandes, sei der deutsche Schiffbau dabei im Verhältnis weltweit mit am stärksten betroffen.

2009 durchfuhren 30.228 Schiffe den **Nord-Ostsee-Kanal** -29,1% weniger als 2008. Und die Ladungsmenge erreichte laut Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord 70,38 Millionen Tonnen und liegt damit sogar 33,4% unter dem Vorjahrswert.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes musste die **Binnenschifffahrt** in Deutschland im Jahr 2009 beim Gütertransport einen Einbruch von 16,8% hinnehmen. Die Beförderungsmenge habe sich gegenüber 2008 um 41,2 Millionen Tonnen auf 204,5 Millionen Tonnen verringert. Im Jahresverlauf habe sich allerdings eine gewisse Erholung gezeigt: So habe sich im November 2009 der Rückgang gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat nur noch im einstelligen Bereich (-9,7%) bewegt, im Dezember sei sogar erstmals im Jahr 2009 wieder ein Zuwachs von knapp 5% zu verzeichnen gewesen. In den Monaten zuvor hätten die Rückgänge dagegen zum Teil bei über einem Viertel gelegen. Zu beachten sei bei diesen Vergleichen allerdings, dass November und Dezember 2008 auch schon von der Wirtschaftskrise beeinträchtigt gewesen wären. Im gesamten Jahr 2009 seien die rein innerdeutschen Gütertransporte per Binnenschiff mit -9,5% nur unterdurchschnittlich zurückgegangen. Die beförderte Gütermenge habe sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Millionen Tonnen auf jetzt 52,1 Millionen Tonnen verringert. Sowohl prozentual als auch absolut am stärksten eingebrochen sei der Empfang aus dem Ausland, der um über ein Fünftel nachgegeben habe und ein Minus von knapp 24 Millionen Tonnen aufweisen würde. Trotzdem bliebe diese Verkehrsrelation mit großem Abstand auch weiterhin mengenmäßig die Bedeutendste. Mit insgesamt fast 84 Millionen Tonnen habe sie einen Anteil von knapp 41% an allen Transporten der Binnenschifffahrt erreicht. 2008 wären es allerdings noch etwa 44% gewesen. Die Betrachtung nach Güterarten zeige kein einheitliches Bild: Die mit 43,4 Millionen Tonnen von der Menge her bedeutendste Güterabteilung – Steine und Erden – habe 2009 gegenüber dem Vorjahr um 8,4 Millionen Tonnen beziehungsweise etwas über 16% abgenommen. Wesentlich besser gehalten habe sich die zweitwichtigste Güterabteilung – Mineralölerzeugnisse und Ähnliches –, die um knapp 3,2 Millionen Tonnen oder 8,8% geschrumpft sei. Die stärksten Einbrüche hätten sich bei Erzen und Metallabfällen (-30,8%) sowie bei Eisen und Nicht-Eisen-Metallen (-38,2%) gezeigt. Zugenommen habe nur der Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Hier wären immerhin 9,5% mehr befördert worden, als noch 2008. Der kombinierte Verkehr, der 2008 die Marke von zwei Millionen TEU (= Twenty-foot-Equivalent Unit/Standardcontainer) übertroffen hatte, sei 2009 um 8% auf knapp 1,9 Millionen TEU gesunken. Damit habe sich die Beförderung von Containern nicht ganz so negativ entwickelt wie der Binnenschiffsverkehr insgesamt. Besonders zum Jahresende habe sich eine erhebliche Erholung in diesem Bereich gezeigt: Im November 2009 seien die Containertransporte gegenüber November 2008 um ca. 13% gestiegen, im Dezember 2009 habe der entsprechende Anstieg sogar über 32% betragen. Die für Dezember 2009 geschätzten 165 000 TEU hätten wieder auf dem Niveau von Dezember 2007 gelegen, als ca. 164 000 TEU auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert worden wären.

In **Europas größtem Binnenhafen** Duisburg sank der Gesamtumschlag 2009 um 19% auf 44 Millionen Tonnen im Vergleich zum Vorjahresniveau. Die Zahl der Containerabfertigungen konnte dagegen mit 1,8 Millionen TEU fast an die Vorjahreszahl von 1,9 Millionen TEU anknüpfen.

Der **Hafen Rotterdam**, der größte Europas, verzeichnete für 2009 einen Rückgang beim gesamten Güterumschlag von 8,5% gegenüber 2008 auf 385 Millionen Tonnen. Dass der Rückgang nicht noch stärker ausfiel liege vor allem am stark gestiegenen Umschlag mit Mineralölprodukten. Beim Containerumschlag verlor Rotterdam, gemessen in Containereinheiten TEU, im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr rund 10% auf 9,8 Millionen TEU. Rotterdam ist für Deutschland nach Hamburg der wichtigste Im- und Exporthafen. Rotterdams Zahlen unterscheiden sich gravierend von denen des Hamburger Hafens.

Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen nahm 2009 insgesamt um 16,8% auf 263,4 Millionen Tonnen ab. Seit der deutschen Einheit war er ununterbrochen gewachsen.

Nach Angaben der Hamburg Hafen Marketing e.V. betrug der **Gesamtgüterumschlag** im Hamburger Hafen 2009 110,4 Millionen Tonnen. Im Containerumschlag des Hamburger Hafens wurden 2009 insgesamt 7 Millionen TEU (ein Minus von 28,0 Prozent zum Vorjahr) abgefertigt. Ein drastischer Rückgang wurde auch in anderen deutschen Häfen verzeichnet. So gab die Hafengesellschaft Lübeck für den Lübecker Hafen bekannt, dass 2009 der Umschlag im Gesamthafen im Vergleich zum Vorjahr um 17,1% auf 26,3 Millionen Tonnen sank. Der Containerumschlag ging um 15% auf 80.000 TEU zurück. Die Hafenmarketinggesellschaft „Seaports of Niedersachsen“ gab bekannt, dass der Umschlag der Seehäfen in Niedersachsen insgesamt um 16% gegenüber dem Vorjahr zurückging auf 52,4 Millionen Tonnen Güter. Wilhelmshafen verzeichnete einen Rückgang von 17% auf 33,6 Millionen Tonnen, Brake um 18,5% auf 4,7 Millionen Tonnen, Stade um 13% auf 4,8 Millionen Tonnen und Emden um 18% auf 3,6 Millionen Tonnen. Nach Angaben des Bremer Senats sank der Gesamtumschlag der Häfen Bremen und Bremerhaven im vergangenen Jahr von um 15,6% auf 63,0 Millionen Tonnen. In Bremen-Stadt sei der Seegüterumschlag 2009 um 22,3% auf 11,3 Millionen Tonnen gesunken. An den Terminals in Bremerhaven habe es einen Rückgang um 13,9% auf 51,8 Millionen Tonnen gegeben. Im Hauptgeschäft der Bremer Häfen, dem Umschlag von Containern, sei das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 (5,5 Millionen TEU) im vergangenen Jahr um 17,4% unterschritten. 2009 gingen 4,6 Millionen TEU über die bremischen Kajen. Mehr als 99% dieser Transportboxen wurden am Standort Bremerhaven abgefertigt.

Unter deutscher Flagge fuhren 2009 insgesamt 624 Schiffe mit 15,2 Millionen BRZ, das waren 21 Einheiten weniger und 0,6 Millionen BRZ weniger als Ende 2008.

Auch die **Seeschifffahrt** litt 2009 unter der Krise. Der verringerte Welthandel hatte den Transportbedarf zur See dramatisch sinken lassen. Laut OECD lag der weltweite Handel – gemessen am Wert der Waren – 2009 um 12% unter den Zahlen des Vorjahres. Entsprechend sei der Containertransport nach Berechnungen des Instituts ISL um 10% eingebrochen – und das nach Jahren mit Wachstumsraten in ähnlicher Höhe! Die Folge daraus sei, dass derzeit 11% der weltweiten Schiffskapazitäten nicht genutzt werden. Fast in jedem Hafen sieht man die sog. „Auflieger“, allein 600 Containerschiffe liegen weltweit ungenutzt vor Anker. Dazu kämen noch die geordneten Neubauten – im Jahr 2010 stünden allein 870 Containerschiffe zur Auslieferung an. Betroffen davon seien insbesondere deutsche Reeder

und Schiffsfinanzierer, denn kein anderes Land verfügt über eine so große Flotte an Containerschiffen. Überkapazitäten zwingen Reeder zu verschiedenen Maßnahmen. So könne durch eine gedrosselte Fahrt einerseits Kraftstoff gespart und andererseits auch mehrere Schiffe eingesetzt werden. Außerdem würde geprüft, ob Charterschiffe zurückgegeben werden könnten. Ein weiteres Problem der Seeschifffahrt sind, die noch immer nicht zu verhindernden **Piratenangriffe**. Weltweit wurden 2009 406 Piratenangriffe verzeichnet. 153 Schiffe wurden geentert, 49 entführt und 120 beschossen. 1.052 Seeleute wurden entführt, 8 davon wurden getötet.

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm 2009 der **Seegüterumschlag deutscher Häfen** um über 17% ab. Damit sei der Seeverkehr stärker von der weltweiten Wirtschaftskrise beeinflusst worden als die Güterbeförderung anderer Verkehrsträger. Insgesamt bewegte sich der Seeverkehr mit den jetzt registrierten 265,4 Millionen Tonnen auf dem Niveau von 2003/2004. Der 2008 mit 320,6 Millionen Tonnen bisher höchste Umschlagswert sei um über 55 Millionen Tonnen unterschritten worden. Im Jahresverlauf zeigten sich beim Seegüterumschlag leichte Verbesserungstendenzen. So lägen die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr bis Mai 2009 überwiegend bei Minuswerten von über 20%. In den Monaten Juni bis November hätten die Abnahmen zwischen 12% und 19% geschwankt. Im Dezember wäre erstmals im Jahr 2009 ein nur einstelliger Rückgang von unter 10% festgestellt worden. Zu beachten sei hierbei allerdings, dass auch der Dezember 2008 schon von der Wirtschaftskrise beeinflusst gewesen war. Der Rückgang der Gesamtgütermenge habe sich auch in den einzelnen Verkehrsbeziehungen niedergeschlagen. Die relativen Veränderungen unterschieden sich dabei nur geringfügig, wobei der Empfang aus dem Ausland – die im Seeverkehr mit knapp 160 Millionen Tonnen mengenmäßig wichtigste Relation – am stärksten abgenommen habe (-17,5% beziehungsweise knapp 34 Millionen Tonnen). Beim Versand ins Ausland habe der Rückgang bei knapp 17% (-20,2 Millionen Tonnen) und beim innerdeutschen Seeverkehr bei etwas über 16% (-1,3 Millionen Tonnen) gelegen. Im Dezember 2009 zeigte der Empfang aus dem Ausland ein Minus von etwas über 14%, der Versand ein leichtes Plus von 0,2%. Die differenzierte Betrachtung nach Güterarten zeige im Jahr 2009 für alle Abteilungen Minuswerte gegenüber dem Vorjahr auf, die von einem nur leichten Rückgang von 3,5% bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen bis zu einer Abnahme um über 36% bei Eisen und Nichteisen-Metallen reichten. Die mengenmäßig wichtigsten im Seeverkehr beförderten Güter wären mit über 91 Millionen Tonnen weiterhin Halb- und Fertigerzeugnisse gewesen, gefolgt von Mineralölerzeugnissen mit fast 53 Millionen Tonnen. Noch stärker eingebrochen als der Seegüterumschlag insgesamt sei der **kombinierte Verkehr über See**. Mit knapp 12 Millionen TEU (= Twenty-foot Equivalent Unit) sei hier das Ergebnis des Vorjahres um fast ein Viertel unterschritten worden. Die Zahl der TEU habe sich um ca. 3,8 Millionen verringert und liege in etwa wieder auf dem Niveau von 2004/2005. Im Dezember 2009 habe der Rückgang aber nur noch 8% betragen, womit sich erstmals der Containerverkehr wieder etwas besser entwickelt habe als der Gesamtgüterumschlag im Seeverkehr.

Der **Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt** auf der Basis 2006=100 habe im Durchschnitt des Jahres 2009 – berechnet auf Euro-Basis – um 28,8% unter dem Niveau des Jahres 2008 gelegen. Der Index zeige die Preisentwicklung der von den deutschen Unternehmen für Im- und Exporte in Anspruch genommenen Seeverkehrsleistungen in der Linienfahrt. Zu den stärksten Ratenabschwächungen sei es in der Amerikafahrt (-37,3%) und in der Fahrtregion Asien/Australien (-31,8%) gekommen. In der Europafahrt (-13,5%) und in der Afrikafahrt (-16,1%) wären die Rückgänge geringer, aber die Frachtraten hätten auch hier deutlich niedriger als im Vorjahr gelegen. Der Wechselkurs des US-Dollars gegenüber dem Euro habe im Durchschnitt des Jahres 2009 um 5,3% über dem Niveau des Jahres 2008 gelegen. Da ca. 75% der Frachtraten in US-Dollar gemeldet würden, wäre der Preisverfall durch die Wechselkursentwicklung gedämpft worden: Ohne den Wechselkurseffekt wären die Frachtraten noch deutlicher gesunken.

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

Zeitraum	Linienfahrt (2006 = 100)	
	2009	2008
1. Quartal	59,5	95,0
2. Quartal	54,1	88,9
3. Quartal	64,7	93,1
4. Quartal	77,9	83,1
Jahresmittel	61,1	93,7

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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

Schiffsausrüstung:

Die Geschäftsentwicklung im Jahr 2009 wurde gemäß einer internen Umfrage des Verbandes im Bereich der Schiffsausrüstung im Vergleich zum Vorjahr allgemein und aufgrund der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise mit „bedingt erfolgreich“ beschrieben. Obwohl sich das Geschäftsklima weiter abgekühlt habe, Handels- und Containerschiffahrt stark eingebrochen seien, war die tatsächliche Entwicklung oft nur leicht rückläufig. Teilweise konnte sogar an das gute Vorjahresniveau angeknüpft werden. Dies wurde auch einem weiterhin guten Neubaugeschäft (Neubauauslieferungen) zugeschrieben, wobei der Auftragseingang in diesem Bereich stark rückläufig war. Positive Entwicklungen wurden wieder aus den Bereichen Catering und technische Ausrüstung gemeldet, Umsatzrückgänge aus den Bereichen Proviant und Ersatzteile. Neben den zahlreichen Aufliegern wurde beobachtet, dass sich Reeder oft von sog. „Alttonnage“ trennten, mehr Schiffe verschrotten ließen, die noch in 2008 hohe Erträge einfuhren. Bei den Schiffsausrüstern kam es zu veränderten Ausrichtungen hin zum Geschäft mit Kreuzfahrern und allgemeinem Export, Kostenreduzierungen und noch ausgeprägtere Angebotssondierungen wurden festgestellt. Der Trend ginge in Richtung Qualität. Wegen niedriger Frachtraten oder Nicht-Beschäftigung der Schiffe konnten Reeder teilweise ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen. Positive Entwicklungen wurden aus dem Cruise-Geschäft gemeldet. Die Umsätze im Bereich Schiffsausrüstungen seien im Vergleich zum Vorjahr überwiegend gleichbleibend bis deutlich gefallen. Erträge und Umsatzrenditen seien überwiegend gleichgeblieben bis leicht gefallen. Weiterhin nur geringe Margen wurden verzeichnet. Geringe Preissteigerungen habe es allein im Bereich Technik gegeben, während im Proviantbereich die Preise stabil blieben. Die Belieferungen hätten sich mehr ins Ausland verlagert – insbesondere an Kreuzfahrer mit Containern in die ganze Welt. Im Wettbewerb wurde ein Trend zur Konzentration hin zum „Global Player“ festgestellt. Es gäbe zunehmend weniger, aber größere Wettbewerber. Die eigene Präsenz auch im Ausland vor Ort werde wichtiger. Weniger Konkurrenz würde aus Osteuropa gesehen. Allerdings machte die Globalisierung es Anbietern aus Übersee einfacher, billigere aber minderwertigere Ware in Europa anzubieten. Leider sei die Erkenntnis minderer Qualität noch nicht flächendeckend angekommen. Aufgrund der schwierigen Lage erwarteten Reeder oft größere Hilfen des Ausrüsters, niedrigere Preise und längere Zahlungsziele bei gleicher Qualität. Das höhere Preisbewusstsein der Reeder hätte aber auch den positiven Effekt, dass so größere Chancen zur Neukundengewinnung entstünden. Eigenes Personal musste generell nicht abgebaut werden, es wurde aber teilweise neues Personal eingestellt. Ein zukünftiger Personalabbau werde nicht erwartet – eher ein weiterer Personalbedarf gesehen. Als besondere Schwierigkeit wurde die Termintreue angesprochen, und die Beschaffung aus Übersee, weil die Schiffe langsamer fahren und beim Transshipment Verzögerungen auftreten. Beim Geschäft mit Werften sei die Anzahl insbesondere der technischen und Komplett-Neubauausrüstungen generell gleichbleibend bis gering gestiegen. Als örtliche Schwerpunkte wurden hierbei Indien, Fernost aber auch Deutschland gemeldet. Es gingen mehr Schiffsbau- und damit auch Ausrüsteraufträge ins Ausland und der Spezialschiffbau würde mehr in den Fokus rücken. Der starke Euro 2009 führte zu mehr Lieferungen aus den USA an US-Kreuzfahrer in Europa.

Leider wurde auch 2009 wieder eine schlechte Zahlungsmoral bei den Kunden der Schiffsausrüster festgestellt. Zahlungsfristen seien oft nicht eingehalten oder Verlängerungen auf 150 Tage und mehr seien gefordert worden.

Tax-free-Handel:

Auf eine entsprechende Umfrage des Verbandes in diesem Bereich wurde berichtet, dass das Gesamtergebnis auf dem Niveau von 2008 geblieben sei, allerdings in Produktgruppen variieren würde: die reine Schiffsausrüstung habe stark verloren, während Caterer und Kreuzfahrtbelieferer hätten zulegen können. Bezogen auf den gesamten Tax-free-Handel habe es allerdings einen Rückgang gegeben durch die Finanzkrise. Die Umsätze seien im Bereich Schiffsausrüstung minimal gestiegen, die Gewinne gleich geblieben, das preislich oft auf Angebote eingegangen werden musste. Es habe Verlagerungen hin zu Produkten der höheren Preisklasse gegeben. Im Spirituosenbereich wäre ein Trend hin zu Likören beobachtet worden. Preiserhöhungen hätten sich in Grenzen gehalten und seien häufig nicht durchsetzbar gewesen. Währungsschwankungen seien zu spüren, besonders beim Handel mit Russland. – auch, weil das Parallelangebot aus Holland entsprechend groß sei. Speziell die Entwicklung des EURO habe zu einem größeren Angebot auf dem Parallelmarkt geführt. Der Bereich Duty-Paid hänge stark von den Herkunftsländern der Reisenden ab. Es finde im Bereich Duty-free/Tax-free eine Konzentration auf nur noch wenige Anbieter statt. Wenn die Preise stimmten, konzentriere man sich möglichst auf nur noch einen Anbieter. Im Bereich Schiffsausrüstung seien die Auswirkungen der Finanzkrise zu spüren gewesen und Absatzmärkte seien eingebrochen oder ganz weggebrochen. Umsatzrückgänge zwischen 5% und 10 % seien verzeichnet worden. Durch mehr Aktivitäten seitens der Industrie wie auch der Kundschaft würde aber hier eine kleine Erholung erwartet. Die Kreuzfahrtbranche sei weiterhin auf Expansion eingestellt: AIDA habe 2009 und 2010 jeweils ein neues Schiff in Dienst gestellt. Auch die MSC Cruises komme in 2010 mit einem neuen Schiff in Dienst. Schiffsausrüster würden sich wahrscheinlich weiter entlegene Märkte suchen, um Geschäfte tätigen zu können. Daher sei die Erwartung für 2010 durchaus positiv.

Insgesamt blicken die Verbandsmitglieder zuversichtlich in die Zukunft.

III. Gewerbebefragen

Zollrecht: Mit der Verordnung (EG) Nr. 312/2009 vom 16. April 2009 werden die Zollkodex-DVO, die Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 und die Verordnung zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (Verordnung (EWG) Nr. 2913/92) geändert. Darin werden neue Regelungen, die teilweise bereits ab dem 1. Juli 2009 gelten, bekannt gegeben. Es werden u.a. die neue Registrierungs- und Identifizierungsnummer (EORI = **E**lectronic **O**perators **R**egistration and **I**dentification Number) eingeführt (die in Deutschland ab dem 1. November 2009 gilt), weitere Fälle aufgeführt, bei denen keine Ankunfts- oder Abgangs-Vorabanmeldung erforderlich sind (Bohr- und Förderplattformen), zur Identifizierung des Schiffes die Angabe dessen IMO-Schiffsidentifizierungsnummer und der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) vorgeschrieben, anstatt des bisher verwendeten Schiffsnamens. Außerdem wird wieder ein „Alternativnachweis“ implementiert, wonach gemäß dem neu angefügten Artikel 796da Absatz 3 und 4 ZK-DVO (neu) in Verbindung mit Artikel 796e ZK-DVO (neu) der Nachweis des Ausgangs der Waren in Form von anderen anerkannten Dokumenten erbracht werden kann, falls die Ausgangszollstelle der Ausfuhrzollstelle nicht selbst und fristgemäß den Ausgang der Waren bestätigt. Kopien von (authentifizierten) Lieferscheinen, Zahlungsnachweisen, Rechnungen, authentifizierte Erklärungen, beglaubigte Dokumente oder andere Aufzeichnungen über die Beförderung an Bohr- und Förderplattformen werden vorgesehen.

Die **elektronische Abwicklung des Ausfuhrverfahrens** in Deutschland ist bereits seit 2006 möglich und wurde ab 1. Juli 2009 zur Pflicht. Dafür sind europaweit die IT-Systeme AES (Automated Export System) und ECS (Export Control System), in Deutschland das System ATLAS (ATLAS steht für „Automatisiertes Tarif- und lokales Zoll-Abwicklungs-System“) zur Verfügung gestellt worden. In ATLAS wurden, anders als in manch anderen Mitgliedstaaten, AES und ECS in das IT-System integriert. AES bezieht sich auf den Datenaustausch zwischen dem Teilnehmer/Ausführer und der Behörde (Ausfuhranmeldungen) und ECS regelt den Datenfluss zwischen den Ausfuhr- und Ausgangszollstellen. Der §27 der Deutschen Zollverordnung, der auch die Bezugsberechtigung für Reise- und Schiffsbedarf regelt, wurde entsprechend geändert. Die Grundlage des neuen Risikomanagements, die Abgabe elektronischer summarischer Eingangs- und Ausgangsanmeldungen, wurde um 1½ Jahre auf den 1. Januar 2011 verschoben. Die Umstellung vom alten Papier- auf ein reines Online-Verfahren zum 1. Juli 2009 hatte in manchen Fällen auch weitergehende Konsequenzen. So wurden insbesondere für Schiffsausrüster, mit dem einhergehenden Wegfall einer „konkludenten“ Ausfuhrerklärung bei betroffenen Schiffsbelieferungen neue Abläufe zur Pflicht. Grundsätzlich sind gemäß dem entsprechendem Merkblatt des BMF Ausfuhranmeldungen für **alle** Schiffs- und Luftfahrzeugbedarfsbelieferungen mit einem Warenwert von über 1.000 Euro bzw. im Gewicht über 1.000 kg sowie für Marktordnungswaren mit Ausfuhrerstattung, verbrauchsteuerpflichtige Waren und Waren, die Verboten und Beschränkungen (wie z.B. einer Ausfuhrerlaubnispflicht) oder sonstigen Förmlichkeiten unterliegen, ab dem 1. Juli 2009 in elektronischer Form abzugeben. Schiffsausrüster, mit Erlaubnis zu vereinfachten Verfahren müssen sich nach den Vorgaben aus ihren Zulassungen/ Bewilligungen richten.

Zur Regelung von Fällen der **nachträglichen Erledigung des Ausfuhrverfahrens** wurden Artikel 792b und Artikel 796e der ZK-DVO geändert und ein neuer Artikel 796da aufgenommen. Die ZK-DVO enthält nun detaillierte Ausführungen, wie bei Ausbleiben der Nachricht Ausgangsbestätigung/Kontrollergebnis zu verfahren ist und unter welchen Bedingungen ein Ausfuhrvorgang nachträglich erledigt werden kann bzw. die Ausfuhranmeldung für ungültig zu erklären ist.

Bei Ausbleiben der Nachricht Ausgangsbestätigung/Kontrollergebnis wird 90 Tage nach Überlassung zur Ausfuhr der Teilnehmer durch ein automatisiertes Nachforschungsersuchen aufgefordert, Angaben zum Verbleib der Sendung zu machen. Von der Antwort des Teilnehmers sind die weiteren Verfahrensabläufe abhängig:

- automatisierte Nachforschungsanfrage bei der tatsächlichen Ausgangszollstelle und ggf. Erledigung des Ausfuhrvorgangs nach Übersendung der Kontrollergebnisnachricht;
- weitere Überwachung des Ausgangs, wenn die Ware noch nicht exportiert wurde, aber die Ausfuhr weiterhin beabsichtigt sei;
- Ungültigerklärung der Ausfuhranmeldung auf Antrag des Teilnehmers bzw. von Amts wegen;
- Erledigung durch Alternativnachweise und Übersendung des „Alternativ-Ausgangsvermerks“ an den Teilnehmer;
- automatisierte Unterrichtung des Teilnehmers und der angegebenen Ausgangszollstelle über die Erledigung oder Ungültigerklärung der Ausfuhranmeldung.

Sofern die Ausfuhrzollstelle 150 Tage nach Überlassung zur Ausfuhr weder von der Ausgangszollstelle noch vom Teilnehmer einen ausreichenden Nachweis erhalten hat, wird die Ausfuhranmeldung für ungültig erklärt.

Als ausreichender Nachweis (= Alternativnachweis), dass die Waren das Zollgebiet der Gemeinschaft verlassen haben, werden anerkannt:

- Einfuhrverzollungsbeleg außergemeinschaftlicher Zollstellen (im Original oder beglaubigt);
- unterzeichneter oder authentifizierter Versendungsbeleg (z.B. Frachtbrief, Konnossement, Posteinlieferungsschein, Zahlungsnachweis, Rechnung, Lieferschein) (im Original oder beglaubigt);
- ein sonstiger handelsüblicher Beleg, insbesondere eine Bescheinigung des beauftragten Spediteurs (im Original) oder durch den vom außergemeinschaftlichen Empfänger unterzeichneten oder authentifizierten Lieferschein (im Original oder beglaubigt) oder
- Bescheinigung durch Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland (z.B. diplomatische oder konsularische Vertretungen).

Der Verband setzte sich 2009 bei sämtlichen involvierten Behörden für weitere Verfahrensvereinfachungen für Schiffsausrüster im elektronischen Ausfuhrverfahren ein.

NCTS-Versandverfahren: Dem Verband wurden auch 2009 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet. Beim **Versand von Marktordnungswaren** entstanden Schiffsausrüstern jedoch weitere Probleme durch das schuldhaftes Nichtzurücksenden der Kontrollexemplare T5 durch die Zollämter der Bestimmungsländer. Der Verband hat im Bereich „Marktordnungsware“ nach wie vor die Möglichkeit, bestimmte Problemfälle direkt an das Bundesministerium der Finanzen zu leiten. So konnten auch 2009 zahlreiche Fälle schneller und kostenneutral gelöst werden.

Verbrauchssteuer: Leider kam es auch 2009 im Verbrauchsteuerbereich wieder zu Abwicklungsproblemen. So wurde dem Verband gemeldet, dass der beim Versand von Verbrauchsteuerwaren durch EU-Recht vorgeschriebene Gebrauch des „Begleitenden Verwaltungsdokuments“ (BVD bzw. 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 die Verbrauchsteuerwaren sogar mit dem T1-Formular auf Drittlandstatus versenden. Dadurch erhalten diese Unternehmen entscheidende Wettbewerbsvorteile. Dies ist ein unerträglicher wettbewerbsverzerrender Zustand. Der Verband intervenierte deshalb hierzu weiter bei sämtlichen zuständigen Behörden. Auch die EU-weit unterschiedliche rechtliche Einordnung von der Schiffsbelieferung mit Schiffsausrüstung – mal dem Export zugeordnet, mal dem Export gleichgestellt und mal vom Export völlig losgelöst, bereitete ernste Abwicklungsprobleme. So konnten bspw. deutsche Schiffsausrüster bei einer entsprechenden Schiffsbelieferung in einem Hafen in Italien die dort vorgeschriebenen Exportdokumente nicht erbringen, wodurch die Verfahren vor Ort oft nicht ordnungsgemäß erledigt wurden und der deutsche Schiffsausrüster an seinem Standort in Deutschland Probleme mit seinen Zollbehörden bekam. Der Verband hofft daher stark, dass solche Probleme durch das neue Versandverfahren EMCS zukünftig nicht mehr vorkommen werden.

Der Verband wurde auch 2009 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.

Umsatzsteuer: Das BMF legte 2009 den „Betreiberbegriff“ neu aus. Mit Schreiben vom 24. Juli 2009, GZ: IV B 9 – S 7155/07/10001 (2009/0450439) informierte das BMF zunächst nochmals über die umsatzsteuerliche Beurteilung der Umsätze für die Seeschifffahrt. Darin wurde auch der Begriff „**Betreiber eines Seeschiffes**“ in Abschnitt 145 Absatz 1 der Umsatzsteuerrichtlinien neu ausgelegt. Gemäß §8 Umsatzsteuergesetz in Verbindung mit Abschnitt 145 Absatz 1 Umsatzsteuerrichtlinien seien allein die Umsätze an begünstigte Seeschiffe umsatzsteuerbefreit, die **unmittelbar** an den **Betreiber eines Seeschiffes** oder an die Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger bewirkt werden. Im BMF-Schreiben wurde erklärt, dass unter dem Begriff „Betreiber“ sowohl Reeder als auch Bereederer von Seeschiffen fallen, sofern die Leitungen unmittelbar dem Erwerb durch die Seeschifffahrt dienen. Eigentumsverhältnisse seien für die Steuerbefreiung insoweit unerheblich. Auch eine Zwischenlagerung sei unschädlich. Aber Umsätze, die an von Reedern oder Bereederern beauftragte Agenten bzw. Schiffsmakler ausgeführt werden, fielen als Umsätze auf einer vorausgehenden Handelsstufe nicht unter die Steuerbefreiung. Das BMF gab an, dass in Rechnungen bis 1. August 2009 nicht beanstandet werde, wenn die Umsatzsteuer – auch für Zwecke des Vorsteuerabzuges – gesondert ausgewiesen wurde, weil der Begriff „Betreiber“ bisher anders ausgelegt wurde. Auf weitere Nachfrage des Verbandes erklärte das BMF, dass es bei Leistungen in Konstellationen mit Agenten und Maklern, immer auf den Einzelfall ankomme; umsatzsteuerbefreit sei die Leistung, wenn sie unmittelbar an den Betreiber des Seeschiffes ginge, aufgrund der Vermittlungsleistung des Schiffsmaklers/Agenten. Dies gelte auch dann, wenn der Makler oder Agent die *vermittelte Leistung* unter Hinweis auf sein Handeln in fremdem Namen und für fremde Rechnung an den Unternehmer der Seeschifffahrt weiterberechnen würde. Es sei immer zu unterscheiden zwischen **Vermittlungsleistungen** (nicht steuerfrei) und **vermittelten Leistungen** (steuerfrei nach §8 Abs. 1 Nr. 5 UStG). Sog. „Auflieger“ können weiterhin umsatzsteuerfrei beliefert werden. Dass die Finanzverwaltungen der Länder bei den in deutschen Hoheitsgewässern **aufliegenden Seeschiffen Umsatzsteuer** für Lieferungen und Leistungen zur Versorgung und Ausrüstung dieser Schiffe mit der Begründung erhoben hatten, sie seien nicht länger im internationalen Verkehr eingesetzt, wurde auf Verbandsebene scharf kritisiert. Das angerufene BMF hatte anschließend die dabei geäußerte Rechtsauffassung bestätigt, wonach das Aufliegen der Schiffe nichts daran ändere, dass sie auch weiterhin „nach ihrer Bauart dem Erwerb durch die Seeschifffahrt zu dienen bestimmt sind“ bzw. „überwiegend in der Erwerbsschifffahrt (auf See) eingesetzt werden sollen“ und damit zu den nach §8 Abs. 1 UStG begünstigten Wasserfahrzeugen gezählt werden können.

Sicherheitsinitiativen: Neben ISPS-Code und den zahlreichen Sicherheitsinitiativen, aus den von Schiffsausrüstern zu beachtenden Gesetzen wurde auch 2009 weiter das US-Vorhaben einer 100%igen Containerdurchleuchtung für nach USA verschiffte Container diskutiert. Nachdem die US-Heimatschutzministerin Frau Janet Napolitano bei einer Anhörung vor dem US Repräsentantenhaus das amerikanische Gesetz zur 100%igen Containerdurchleuchtung kritisierte, reagierte der für die Einführung dieses Gesetzes verantwortliche Senator Menendez mit einer klaren Aufforderung an die Ministerin, dass eine Abkehr davon politisch nicht akzeptiert werden würde und die vorgesehenen Fristen strikt einzuhalten seien. Danach soll zum Juli 2012 die vollständige Containerdurchleuchtung zur Pflicht werden. Eine Studie der Universität Münster kam zu dem Ergebnis, dass dieses US-Gesetz mit den WTO-Regeln unvereinbar sei und ein unverhältnismäßiges Rechtsmittel darstellen würde. Der Verband nahm an den Sitzungen des Arbeitskreises „Sicherheitsstrategie in der Logistik“, unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

teil. Das Bundesministerium der Finanzen und Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sind neben einigen Wirtschaftsverbänden ebenfalls vertreten. Es sollen hier sämtliche Security-Normen und -Maßnahmen zunächst erfasst werden und anschließend über eine geeignete weitere Verwendung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene beraten werden. Eingesetzte Arbeitsgruppen zu den einzelnen Sektoren (wie bspw. Oberflächenverkehr) hatten zunächst, nach der letzten Sitzung dieses Arbeitskreises, individuelle Arbeitsgruppenberichte zu den relevanten Security-Normen und -Initiativen entwickelt, die in einem Papier zusammengeführt werden sollen. Es soll anschließend eine Abstimmung der einzelnen Ressorts durchgeführt werden, um dieses „Wirtschaftspapier“ in den Rang eines „Bundespapiers“ zu befördern.

Exportkontrolle/Außenwirtschaftsrecht: Seit den Antiterrorverordnungen der EU (EG 88/2002 und 2580/2001) mussten sich Unternehmer im Bereich Export umstellen. Jedes Unternehmen ist danach grundsätzlich verpflichtet, die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung seiner Geschäftskontakte zur Erkennung und Verhinderung von verbotenen Geschäftsbeziehungen in die Unternehmensabläufe zu integrieren. Ob und wie solche „Checks“ im Unternehmen organisiert werden, wird neben einer Betriebsprüfung, auch behördlich überprüft, bspw. bei der Neubeantragung einer Vereinfachung („Zugelassener Versender“, etc.) oder des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/AEO“. Auch Schiffsausrüster müssen bei einem getätigten Export die Vorschriften des Exportkontrollrechts beachten und bezogen auf die EG-Dual-Use-Verordnung die nötige Sensibilität für einen möglichen doppelten Verwendungszweck entwickeln. Das Exportkontrollrecht allgemein wird wesentlich von internationalen Vorgaben bestimmt. Rechtsverbindliche Verbote und Genehmigungspflichten sind jedoch nur in Verordnungen der EU und in den deutschen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Der Exporteur muss insbesondere und wegen aktueller Änderungen stets regelmäßig die folgenden Vorschriften beachten: Besondere Embargo-Verordnungen der EG, EG-Dual-Use-Verordnung mit Anhang I, II, IV, Außenwirtschaftsgesetz, Außenwirtschaftsverordnung, Ausfuhrliste, Kriegswaffenkontrollgesetz, Allgemeine Genehmigungen. Als Quellen zur Beschaffung dieser Vorschriften stehen den Unternehmen u. a. zur Verfügung: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhr (www.ausfuhrkontrolle.info); EU-Amtsblatt (<http://europa.eu.int/eurlex/de/index/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. Der Verband stand hierzu in engem Kontakt mit seiner europäischen Dachorganisation OCEAN und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Generell gibt es, anders als beim Zoll- und

Verbrauchssteuerrecht, im Veterinärrecht auf EU-Ebene kein Gremium, in dem die EU-Kommission Gesetzesvorschläge gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern berät bzw. die Wirtschaftsvertreter in die laufenden Diskussionen mit einbezieht. Diese Situation erschwert den Überblick über geplante Gesetzesänderungen, die sich zumeist noch durch Komplexität, Ähnlichkeit und Umfang auszeichnen, für die Wirtschaftsbeteiligten außerordentlich. Der Verband setzte sich daher auch 2009 weiterhin dafür ein, dass es für den Bereich Veterinärrecht bei der EU-Kommission – analog zu den im Zoll- und Steuerrecht bestehenden Kontaktgruppen – ebenfalls Beratungsgremien geschaffen werden, um dadurch die Transparenz und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

REACH: Der Verband nimmt weiterhin am REACH-Hamburg Kompetenznetzwerk teil. Insbesondere die **Frage nach einer eigenen Betroffenheit** und damit verbundenen **neuen Pflichten** für Schiffsausrüster ist wichtig und sollte von jedem Unternehmen, aufgrund seiner unternehmensbezogenen Anwendungen und eigenen Produktgruppen jeweils selbst geprüft werden. Dabei kann u.a. entscheidend sein, ob bei einer Ersatzteillieferung das gleiche Teil wieder geliefert wird, oder ob ein europäisches Produkt geliefert wird.

Schiffssicherheitsgesetz und Schiffssicherheitsverordnung: Die EU-Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung wurde 2009 durch die EU-Richtlinie 2009/26/EG geändert. Die Richtlinie schreibt vor, dass bestimmte Ausrüstungsgegenstände nur noch mit einer EU-weiten Konformitätsmarke geliefert werden dürfen. Die deutsche Umsetzung erfolgt durch das Schiffssicherheitsgesetz und die Schiffssicherheitsverordnung. Die Kurzlebigkeit der Rechtsvorschriften macht den Überblick über aktuelle Rechtsvorschriften für die Unternehmen immer schwieriger.

Deutsches Schiffsausrüster-Register: Im August 2009 verteilte der Verband dieses vierfarbige Register (37. Auflage) wieder in einer Auflage von 4000 Exemplaren an Reeder, Werften, Makler, Schiffsausrüster, Hersteller, Zuliefer- und andere Firmen der Schifffahrtsindustrie weltweit und wies damit auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffsausrüster hin. Die umfangreichen Eintragungen der dem Verband angeschlossenen Ausrüster darin erfolgten Dank der Finanzierung der Broschüre durch Anzeigen wieder kostenfrei. Bei einem Umfang von 137 Seiten enthält das Register 2009 detaillierte Angaben über 145 deutsche Schiffsausrüster in 30 Orten in Deutschland und Österreich sowie über einige Rechtsanwaltskanzleien im maritimen Bereich. Die große Zahl der angeforderten Exemplare und zahlreiche positive Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis beweisen, dass Reeder, Werften, Makler, Schiffsausrüster, Hersteller, Zuliefer- und andere Firmen der Schifffahrtsindustrie dieses Register sehr gern verwenden. Diese Farbbroschüre ist zudem eine ausgezeichnete Werbung für die deutschen Schiffsausrüster und alle Inserenten.

ISSA Technik Katalog: Der internationale Verband der Schiffsausrüster, ISSA (International Shipsuppliers & Services Association), gibt seit 1978 einen Ship Stores Catalogue heraus. Dieser technische Schiffsausrüstungskatalog in englischer Sprache dient der Güterspezifizierung und Auftragsvereinfachung, denn die ca. 25.000 aufgelisteten Artikel der Schiffsausrüstung können jeweils anhand einer Code-Nummer leichter identifiziert und bestellt werden. Der Katalog wurde 2008 unter Mithilfe des deutschen Verbandes und unter der Leitung vom Verbandsvorsitzenden 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: Mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 39, Seite 1713, vom 10. Juli 2009, wird das Gesetz zur **Aufhebung der Freihäfen Emden und Kiel** verkündet. Die darin beschlossene Aufhebung der Freihäfen Emden und Kiel tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

Auch 2009 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. Der Verband war grundsätzlich gegen eine komplette Abschaffung der Hamburger Freizone und hielt auch den Kompromissvorschlag der Handelskammer Hamburg, einer wesentlich verkleinerten Freizone, für ungeeignet. Der Verband hatte sich stets dafür eingesetzt, dass die Hamburger Freizone, im Falle ihrer politisch gewollten kompletten Abschaffung, nicht vor 2013 aufgelöst werden solle, weil erst zu diesem Zeitpunkt die neuen europäischen Zollrechtsvorschriften in ihren wesentlichen Zügen feststünden. Dies hatte auch die EU-Kommission bestätigt.

Die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit, die Handelskammer Hamburg und die Initiative Pro Freihafen verständigten sich 2009 auf einen neuen Kompromiss: **Die Freizone Hamburg soll unter bestimmten Voraussetzungen doch erst zum 1. Januar 2013 komplett abgeschafft werden.** Eine entsprechende gemeinsame Presseerklärung wurde veröffentlicht

Zu den Voraussetzungen für diesen Kompromiss zählen:

- die neuen Zollrechtsvorschriften müssen erheblich vor dem 1. Januar 2013 verabschiedet worden sein, damit die von der Auflösung der Freizone betroffenen Firmen ausreichend Zeit bleibt, sich auf der Basis der dann bekannten Rechtslage auf den Systemwechsel vorzubereiten;
- Herstellung eines Einverständnisses mit der Bundeszollverwaltung, dass bei der Erhebung von Sicherheitsleistungen für Einfuhrabgaben im Zusammenhang mit der Lagerung von Nichtgemeinschaftswaren der ihr zustehenden Ermessensspielraum so weit wie möglich zugunsten der Unternehmen ausgeschöpft wird;
- Aufforderung an Zollverwaltung ein Gesamtkonzept nach dem Prinzip „Zoll zum Kunden“ für Logistikstandort Hamburg vorzulegen, woraus hervorgeht, an welchen Standorten sie im Hamburger Hafen welche Abfertigungsleistungen anbieten will. Zöllner, die bislang mit Freizonenaufsicht eingesetzt werden, sollen in der künftigen neu organisierten Zollabfertigung eingesetzt werden (z.B. für mobile Zollabfertigungen bei den Firmen).
- Finanzielle Unterstützung für betroffene kleine und mittlere Unternehmen durch Förderprogramme soweit europäische Beihilfenvorschriften dies zulassen;
- Gemeinsame Entwicklung von Schulungsprogrammen durch Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Handelskammer Hamburg und Zollverwaltung, um Firmen bei der Umstellung ihrer Zollverfahren praxisnah zu helfen.

Der Verband sieht sich in seiner eigenen Einschätzung bestätigt und begrüßte diesen neuen Zeitplan. Die aufgestellten Voraussetzungen für diesen Kompromiss spiegeln die während der langjährigen Diskussion stets geäußerten Bedenken der betroffenen Wirtschaftsbeteiligten wieder und es ist als wichtiger Schritt zu werten, dass sich die Beteiligten hierauf einigen konnten. Der Verband wird das Verfahren weiter begleiten.

Maritime Konferenz: Am 29. und 30. März 2009 fand die **6. Nationale Maritime Konferenz** in Rostock statt. Der Verband nahm zuvor wieder an den vorbereitenden Fachgruppensitzungen im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie teil. Es wurden in Rostock sieben Workshops organisiert und es nahmen insgesamt 1300 Personen teil. Viel politische Prominenz, wie bspw. Frau Bundeskanzlerin Angela Merkel, Herr Bundeswirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg oder Frau Staatssekretärin Dagmar Wörl (Maritime Koordinatorin) haben einmal mehr der maritimen Branche ihren hohen Stellenwert attestiert und sehen in ihr auch in der Wirtschafts- und Finanzkrise eine Branche mit hohem Zukunftspotential. Der Verband begrüßte die neuen politischen Impulse der 6. Nationalen Maritimen Konferenz für den maritimen Bereich.

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-Veterinärrecht und mit dem **Bundesinnen- bzw. dem Bundeswirtschaftsministerium** wurden Fragen des Außenwirtschafts- und Wettbewerbsrechts geklärt. Mit dem **Bundesjustizministerium** bemühten wir uns weiter um ein eigenes Schiffsgläubigerrecht. Mit dem **Bundesverkehrsministerium** wurden in Arbeitsgruppensitzungen Fragen der Supply Chain Security behandelt.

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

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

Der Verband hielt auch 2009 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.

Beim **Statistischen Bundesamt**, Wiesbaden, beantragte der Verband im Berichtsjahr wiederum die unseren Mitgliedern zugestandene Statistische Sammenummer für Schiffsbelieferungen im Ausland sowie die Statistische Sammelnummer für Einfuhren aus EU-Ländern.

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. 1.200 Mitgliedern sowie 460 assoziierte Mitglieder aus 50 Ländern ohne nationalen Verband an. Die diesjährige 54. Convention der International Shippers & Services Association (ISSA) fand vom 16. – 18. Oktober 2009 in Istanbul/Türkei statt und hatte das Motto „**Bridging to the future**“. An der Convention nahmen 155 Delegierte aus 44 Ländern teil. Auf der begleitenden Ausstellung stellten 14 Aussteller aus 7 Ländern ihre Produkte vor. Die Veranstaltung wurde wieder von verschiedenen Mitgliedsunternehmen genutzt, um internationale Kontakte zu schließen oder zu pflegen und sich mit den Themen von ISSA auseinanderzusetzen.

Der deutsche Verbandsvorsitzende, Herr Hennig Engels, vertrat den deutschen Verband auch 2009 sowohl im ISSA Board, als auch im ISSA Executive Committee.

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

OCEAN: Die europäischen Schiffsausrüsterverbände haben sich 1976 zu der Vereinigung OCEAN (Organisation de la Communauté Européenne des Avitailleurs 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 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“. Ab 2009 tritt OCEAN unter dem Namen Organization of EU Shippers auf.

Seatrade Europe: Am 17. September 2009 fand auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress GmbH die Seatrade Europe – Cruise, Ferry and Rivercruise & Superyacht Convention Hamburg statt. Der Verband unterstützt diese Messe und ist Mitglied im Steering Committee.

EFA - Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll: Das jährliche Fach-Symposium dieser Vereinigung, der 21. Europäische Zollrechtstag, wurde im Berichtsjahr am 18. und 19. Juni 2009 in Linz/Österreich durchgeführt und stand unter dem Motto „Zollunion und e-Government“. Der Verband gehört seit Mai 1991 EFA an.

Hamburger Arbeitskreis „Freizone“: Die Verbandsgeschäftsführung war 2009 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 2009 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 2009 wieder zahlreiche Fachfragen mit der *Handelskammer Hamburg*, mit *Schifffahrts-* und *Hafenverbänden*, mit dem *Verein Hamburger Spediteure*, *Verband Deutscher Reeder* und *Verband für Schiffbau und Meerestechnik* behandelt und gelöst werden. Mit dem *AGA Unternehmensverband* Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V., Hamburg, stand der Verband regelmäßig in Verbindung und wird über Gehalts- und Lohntarife 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.

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

Arbeitsgruppen/Ausstellungshinweise: Im Verband befassten sich im Berichtsjahr 2009 verschiedene Arbeitsgruppen mit den Themen „Neuer Zollkodex“, „Veterinärrecht“, „Erstattungsrecht“ und „Verbrauchssteuerrecht“ und erarbeiteten zahlreiche Stellungnahmen. Vertreter aus Mitgliedsfirmen begleiteten den Verbandsgeschäftsführer, als Experten zu verschiedenen Behördengesprächen. Der Verband ist in verschiedenen Messebeiräten vertreten und gab regelmäßig Hinweise auf Ausstellungsmöglichkeiten auf Messen zur Anbahnung von Geschäftsbeziehungen sowie Hinweise auf wirtschaftliche und politische Entwicklungen spezieller Märkte.

Infoveranstaltungen: Für die Mitgliedsfirmen wurden vom Verband zwei kostenlose Informationsveranstaltungen zu den Themen „AGBS im Supplybereich“ und „Praktische Abwicklung des elektronischen Ausfuhrverfahrens zum 1. Juli 2009“ durchgeführt.

Betriebsvergleich: Zum 32. Male wurde im Berichtsjahr 2009 der Betriebsvergleich der Ausrüsterfirmen durchgeführt. Die wieder gestiegene Teilnehmerzahl meldete für zwei Vergleichsjahre 17 Betriebskennzahlen, für die Durchschnittswerte errechnet und den beteiligten Firmen anschließend bekannt gegeben wurden. Die Vergleichskennzahlen ermöglichten Rückschlüsse auf den Stand der Firmen im Wettbewerb und geben Ansätze für 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, Lieferzettel für Schiffsbedarf, Merkblatt zum Einheitspapier 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 2009 wieder für seine Mitglieder nützliche neue Rahmenvereinbarungen mit dem Forum Verlag Herkert 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 erbatene selbstständig bei der Geschäftsstelle sowohl schriftlich, als auch telefonisch Auskünfte und aktive Unterstützung bei verschiedenen branchenrelevanten Themen und Abwicklungsfragen. Auch ausländische Schiffsausrüster sowie ausländische Schiffsausrüsterverbände erbatene schriftlich und telefonisch Fachinformationen.

VII. Mitgliederversammlung, Vorstand, Geschäftsführung, Finanzen

Mitgliederversammlung: Die 63. Mitgliederversammlung fand am 29. April 2009 statt. Der Verbandsvorsitzende Herr Hennig Engels begrüßte 50 Personen von 36 Mitgliedsfirmen. Herr Engels bedankte sich zunächst bei der Holsten Brauerei AG für die Einladung zum gemeinsamen Essen, bei Gehring-Bunte Getränke Industrie GmbH & Co. KG (Christinen-Brunnen) für das Mineralwasser und bei J. J. Darboven International GmbH für den Kaffee. Anschließend stellten sich die aktuellen Vorstandsmitglieder den anwesenden Verbandsmitgliedern kurz persönlich vor. Danach erfolgte die formelle Bestätigung der im Januar 2009 durchgeführten Nachwahl von Frau Nadine Kloska in den Vorstand durch die Mitgliederversammlung. Frau Kloska wurde durch entsprechenden Beschluss einstimmig im Amt bestätigt.

Herr Engels stellte in seinem **Bericht über das Geschäftsjahr 2008** fest, dass das Geschäft der Schiffsausrüstung international und sehr vielseitig sei. Auch die Mitgliederstruktur des Verbandes spiegele diesen Facettenreichtum wieder; so seien neben den typischen Generalausrüstern, die bekanntlich einem Auftraggeber jeden Orderwunsch erfüllen, auch spezialisierte Ausrüster aus den Bereichen Technik oder Lebensmittel, deren Zulieferer, Großhändler, Logistiker, Speditionen und nicht zuletzt auch die Produkthersteller, im Verband organisiert. Oft bildeten sich fachliche Überschneidungen heraus, wenn Unternehmen aus einem Bereich zusätzlich in einem angrenzenden Bereich tätig sind. Im Bereich Schiffsausrüstung ginge der Trend mehr und mehr in Richtung Komplettausrüstung und umfassende Serviceleistungen. Insbesondere kleinere mittelständische Firmen würden dabei oft auf die Probe gestellt. Erfordere doch der sich entsprechend verändernde Markt nicht unerhebliche Anpassungen im Unternehmen, die natürlich oft mit enormen logistischem Aufwand und Folgekosten verbunden seien. Der Verband sei für seine Mitglieder unterstützend tätig. Dies würde einerseits unterstützt durch seine umfassende Mitgliederstruktur und die dadurch möglich werdende Verbindung zu allen angrenzenden Bereichen des Kernbereiches Schiffsausrüstung. Aber auch die gezielte Förderung und aktive Hilfestellung des Verbandes z. B. durch eine schnelle Bereitstellung aktueller Informationen (durch Rundschreiben, Info-Faxe, Rundmailings) und seiner Außendarstellung von Branche und Mitgliedsunternehmen wären eine enorme Hilfe.

Herr Engels führte weiter aus, dass die Geschäftsentwicklung im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr allgemein mit „positiv und gut“ beschrieben werden könne. Dies habe die jährliche verbandsinterne Umfrage ergeben. Trotz weiter anhaltendem Preisdruck und geringer Margen hätten vielfach Umsatz- und Ertragssteigerungen erzielt werden können. Positive Entwicklungen würden aus den Bereichen „Catering“ und „Erstausrüstung“ gemeldet. Bei der „Passagierschiffahrt“ hätte das gesteigerte Interesse an deutschen Häfen einen entsprechenden positiven Effekt. Viele Reedereien und Fischereigesellschaften hätten das Jahr 2008 für dringende Reparaturen und Investitionen genutzt. Im Bereich Technik seien der Trend und die Bereitschaft zu hochwertigeren Qualitätsprodukten festgestellt worden. Auch in den Bereichen „See- und Fluss-Kreuzschiffahrt“, „Fährgeschäfte“ und „Belieferung der Handelsschiffahrt“ 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 schon 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 dem Neubau) bei manchen Ausrüstern zu bis 100% ins Ausland verlagert, wegen vergleichsweise besseren Verkaufsbedingungen vor Ort. Personal wäre 2008 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 sei besonders erfolgreich gewesen. Leider sei auch 2008 wieder eine schlechte Zahlungsmoral bei den Kunden der Schiffsausrüster festgestellt worden. 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 Sicherheitsanforderun-

gen 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 bestünde Unklarheit hinsichtlich der weiteren Entwicklungen im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise. Bei den Reedereien werde mit einer Marktberingung gerechnet. Dennoch blickten die Verbandsmitglieder zuversichtlich in die Zukunft.

Die zahlreichen neuen rechtlichen Anforderungen könnten insbesondere von kleineren Betrieben personell und kostenmäßig oft nur schwer bewältigt werden. Die Bürokratie wachse sowohl auf nationaler, als auch auf internationaler Ebene ohne Rücksicht auf die Einbindung der Wirtschaft in den globalen Wettbewerb.

Dies habe ebenso zur Folge, dass einmal verfügte wirtschaftsfremde Regelungen kaum noch zeitnah geändert werden könnten. Anzahl, Umfang und Komplexität der Vorschriften würden weiterhin ständig wachsen. Wohingegen die Anzahl der Staatsdiener, die für die Umsetzung und Durchführung der Regelungen zur Verfügung stehen sollten, angesichts leerer Kassen bei Bund, Ländern und Gemeinden immer geringer würden. Die Umstrukturierung der deutschen Zollverwaltung sei dafür das beste Beispiel. Umso wichtiger sei in diesen Zeiten die Organisation in einem anerkannten starken Verband. Ein Schiffsausrüster sei wegen seiner Produktvielfalt ja generell von fast allen Rechtsgebieten betroffen. Die anstehenden Rechtsänderungen würden vom Verband daher umfassend und aktiv begleitet, sowohl national, als auch auf europäischer Ebene und international. Nur durch eine aktive Lobbyarbeit könne gewährleistet werden, dass die spezifischen Anforderungen der Branche in die laufenden Prozesse und Überlegungen mit einbezogen werden. Dies sei, nach seiner Überzeugung, auch im vergangenen Jahr wieder gut gelungen.

In besonderen Arbeitsgruppen des Verbandes in den Bereichen „Zollrecht“, „Steuerrecht“ und „Veterinärrecht“ seien auch 2008 wieder zahlreiche Probleme besprochen, Lösungen zum Wohle der Branche entwickelt und entsprechende Stellungnahmen in Zusammenarbeit mit dem Verbandsgeschäftsführer erarbeitet worden. Herr Engels bedankte sich persönlich und auch im Namen des Verbandes bei sämtlichen Arbeitsgruppenteilnehmern für ihre Mitarbeit.

Der Verband sei bekanntlich auch auf europäischer Ebene eingebunden in OCEAN. Diese Organisation europäischer Schiffsausrüsterverbände werde vom Geschäftsführer, Herrn Jean-Luc Meriaux, geführt. Gemeinsam mit seinem Assistenten Herrn Arne Mielken setze sich Herr Meriaux vor Ort bei den europäischen Institutionen für die Belange der europäischen Schiffsausrüster ein. Fachlich werde OCEAN durch entsprechende Zuarbeit seiner Mitgliedsverbände unterstützt. Der Verband sei dabei einer der aktivsten und würde in OCEAN durch Herrn Wolfgang Sump vertreten, der selbst darüber hinaus an der OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinär“ teilnehme. In der OCEAN-Arbeitsgruppe „Zollrecht“ wäre der Verband durch Herrn Overhaus vertreten.

Eine ausführliche und detaillierte Darstellung der einzelnen Vorhaben des vergangenen Jahres seien wieder im Jahresbericht 2008 zu finden, den der Verband ab dem Tage der Mitgliederversammlung im Internet präsentiere.

Auch im vergangenen Jahr hätten sich wieder zahlreiche Firmen mit eigenen Problemen an den Verband gewandt. So konnten gemeinsam mit der Geschäftsführung Probleme gelöst und Differenzen ausgeräumt werden.

Herr Engels beendete seinen Vortrag mit der Feststellung, dass es sehr wichtig sei, dass sich diese relativ kleine Branche in einem Verband organisiere und dieser in kompetenter Art und Weise die Interessen seiner Mitglieder vertritt. Dabei sei es wichtig zu betonen, dass der Verband von der Unterstützung und vom Dialog mit seinen Mitgliedern lebt. Nur gemeinsam mit entsprechendem Input aus der Mitgliedschaft könnten die Verbandsmitglieder über ihren Verband bei den zuständigen Behörden etwas erreichen. Auch im Jahr 2008 seien wieder zahlreiche Neueintritte im Verband verzeichnet worden. Der Austausch innerhalb dieser Gemeinschaft – untereinander – und das abgestimmte gemeinsame Auftreten gegenüber außenstehenden Kreisen aus Wirtschaft und Politik könnten viel bewegen. Nur durch diese gebündelte Organisation könne 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 nochmals bei all denen ganz herzlich, die an der guten Verbandsarbeit im vergangenen Jahr beteiligt waren – bei den Mitgliedern des Vorstands, bei den beiden Rechnungsprüfern und natürlich auch bei der Verbandsgeschäftsstelle.

Auch der Verbandsgeschäftsführer, Herr Thorsten Harms, begrüßte nochmals alle Teilnehmer und ermunterte die Anwesenden, diese Gelegenheit auch wieder für eigene Beiträge und zum „Networking“ zu nutzen. Anschließend berichtet Herr Harms in seiner Rede über wichtige Themen des Jahres 2008.

Neuer Zollkodex: Der Verband habe sich auch 2008 wieder intensiv bei der laufenden Reform des Europäischen Zollrechts engagiert. Im zuständigen Zollrechtsarbeitskreis seine dazu verschiedene Fragen diskutiert und Stellungnahmen erarbeitet worden. Den Teilnehmern dankte Herr Harms nochmals für ihren Einsatz. Und natürlich gebühre auch den einzelnen Unternehmensleitungen dafür Dank, schließlich hätten sie ihre Mitarbeiter dafür abgestellt die während dieser Zeit im eigenen Unternehmen fehlten.

Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/AEO: Anfang 2008 sei der Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (Authorized Economic Operator - AEO) in der EU und damit auch in Deutschland eingeführt worden. Da jedoch dieser Status (noch) nicht ausreichende und attraktive Vorteile bringe, sei der zunächst prognostizierte „Run“ aus geblieben. Zum Jahresende wären europaweit um die 400 Lizenzen ausgegeben worden, während man allein in Deutschland zuvor mit 40.000 gerechnet hätte. Auch der Verband habe diese Ideenlosigkeit der EU-Kommission kritisiert und stünde der Einführung des AEO generell skeptisch gegenüber.

Modernisierter Zollkodex: Am 4. Juni 2008 wäre der neue „Modernisierte Zollkodex“ (VO (EG) Nr. 450/2008) im EU-Amtsblatt (L145) veröffentlicht worden. Damit sei die sog. „große Kodexreform“ eingeleitet worden. Ähnlich wie bei der sog. „kleinen Kodexreform“

um die Einführung von bspw. des neuen Status des „AEO“, würden auch bei der „großen Kodexreform“ zunächst Grundvorschriften bekannt gegeben, deren Anwendung anschließend durch die dazugehörenden Durchführungsverordnungen wesentlich später gewährleistet wird. Dafür habe die EU-Kommission bis 2013 Zeit. Diese relativ lange Frist sei insbesondere wegen der vorgesehenen EU-weiten neuen IT-Verfahren notwendig, da diese von allseits gleichen Voraussetzungen in rechtlicher und technischer Hinsicht ausgehen müssen, um zu funktionieren. Der Modernisierte Zollkodex solle grundsätzlich Zollrechtsvorschriften vereinfachen, Zollverfahren straffen und überschaubarer gestalten.

Neue Sammelnummern: Der Verband habe drei neue Sammelnummern für Schiffsausrüster bei Ausfuhranmeldungen erreicht. Nach langen und anspruchsvollen Verhandlungen auf nationaler und europäischer Ebene sei 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. Juli 2007) veröffentlicht.

Bislang sei es Schiffsausrüstern allein im Bereich Außenhandelsstatistik möglich gewesen, nach der beantragten Sammelnummer, Zusammenfassungen vorzunehmen. Die neuen drei Sammelnummern könnten von jedem Schiffsausrüster sofort und nach entsprechender Hinterlegung in der eigenen Zulassung benutzt werden.

Neues Merkblatt für Schiffsausrüster: Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) habe am 6. November 2008 ein neues Merkblatt zum Zollrechtlichen Ausfuhrverfahren bei der Belieferung von Schiffsbedarf veröffentlicht. Damit würde nunmehr anerkannt, dass der Bereich Schiffsausrüstung sehr komplex sei und zur Übersicht und Erleichterung der Verfahrensabwicklung in einem Merkblatt detailliert beschrieben werden sollte. Die im Merkblatt enthaltenen Hinweise sollten auch die elektronische Anmeldung bei Inanspruchnahme des deutschen IT-Verfahrens „ATLAS-Ausfuhr“ erleichtern, die ab dem 1. Juli 2009 bei Anmeldungen bei deutschen Ausfuhrzollstellen vorgeschrieben werde. Herr Harms verwies in diesem Zusammenhang auf die entsprechende Info-Veranstaltung des Verbandes am 14. Mai 2009.

NCTS-Versandverfahren: Dem Verband seien 2008 keine Probleme bei der Durchführung des Versandverfahrens NCTS gemeldet worden. Erst Anfang 2009 seien einige Fälle gemeldet worden, die nach Meldung an das BMF dort überprüft worden seien und wohl auf technische Mängel im System zurückzuführen wären. Beim Versand von Marktordnungswaren seien Schiffsausrüstern aber wieder Probleme durch das schuldhaft Nichtzurücksenden der Kontrollexemplare T5 durch die Zollämter der Bestimmungsländer entstanden. Der Verband habe auch im Bereich „Marktordnungsware“ die Möglichkeit, bestimmte problematische Fälle direkt an das Bundesministerium der Finanzen zu leiten. So seien 2008 zahlreiche Fälle schneller und kostenneutral gelöst worden.

Verbrauchssteuer: Leider sei es hierbei 2008 weiterhin zu Abwicklungsproblemen gekommen. So sei dem Verband gemeldet worden, dass der beim Versand von Verbrauchssteuerwaren durch EU-Recht vorgeschriebene Gebrauch des „Begleitenden Verwaltungsdokuments“ (BVD/BHD) als Statuspapier im europäischen Ausland noch immer uneinheitlich erfolge. Während er in Deutschland unumgänglich sei, würde er in zahlreichen anderen europäischen Mitgliedstaaten, entgegen geltendem EU-Recht, nicht vorgeschrieben. Dort dürften

Unternehmen diese Verbrauchsteuerwaren sogar selbst auf dem T1-Formular versenden. Dadurch erhielten diese Unternehmen den entscheidenden Vorteil, dass sie von der Rückführungsproblematik der BVD/BHD-Formulare nicht betroffen seien. Dies sei ein unerträglicher wettbewerbsverzerrender Zustand. Der Verband interveniere deshalb hierzu bei sämtlichen zuständigen Behörden. Wegen besonders schwerwiegender Probleme sei auch über OCEAN ein Gespräch mit dem spanischen Finanzministerium geführt worden, das dabei zukünftig Besserung gelobte.

EMCS: Der Verband sei auch 2008 im Verbrauchsteuerbereich durch OCEAN in der „Excise Contact Group“ vertreten worden. In diesem Gremium der EU-Kommission werde die Einführung des neuen Online-Versandverfahrens „EMCS“ behandelt. Diese Gruppe tagte zweimal jährlich. Die Einführung dieses neuen Online-Systems würde schrittweise vollzogen. Es sei dabei geplant, nach verschiedenen Phasen vorzugehen. Im Vorfeld seien in Deutschland vom BMF Ende letzten Jahres auch neue Verbrauchsteuernummern eingeführt worden, was nicht nur vom Verband als unnötig kritisiert wurde. Außerdem sei bislang noch nicht der Bereich „Schiffsausrüstung“ im System EMCS vorgesehen. Dies sei auch deshalb problematisch, weil Schiffsausrüstung in Deutschland allein zollrechtlich entsprechend dem Export bzw. der Ausfuhr geregelt werden würde und seine besondere Rechtsstellung im Verbrauchsteuerbereich europaweit zu Schwierigkeiten führe. Es bliebe somit abzuwarten, ob die dazu angerufene EU-Kommission ein klärendes Wort spreche und für einheitliche Verfahren sorgen wird.

Bezüglich Schiffsbeförderungen in Deutschland sprach Herr Harms kurz die 5-Tage- und die 4-Wochen-Frist an.

Die Belieferung von **Flussschiffen** würde ebenfalls regelmäßig thematisiert. Würden Flussschiffe mit Verbrauchsteuerwaren im europäischen Ausland beliefert, sei vom deutschen Schiffsausrüster ein sog. „Vereinfachtes Begleitdokument“ zu verwenden. Dies müsse die Waren begleiten, die bereits in Deutschland versteuert wurden. Das Verfahren werde bei Lieferungen von Verbrauchsteuerwaren in Europa in vielen Ländern vorgeschrieben und in EU-RL 92/12/EWG, Artikel 7, 22, 24 und durch EG-VO 3649/92 näher geregelt. Die zollamtliche Abfertigung des „Vereinfachten Begleitdokuments“ sei bspw. in Frankreich zwingend erforderlich. Der Versender könne in Deutschland anschließend „Entlastung“ beantragen.

Erleichterungen bei sog. „Rückwaren“: Verband habe einen BMF-Erlass zu Erleichterungen bei sog. „Rückwaren“ erwirkt. Seit Anfang 2007 sei der Verband bemüht gewesen, 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 beim BMF weitergeleitet. Bislang sei es unmöglich gewesen, Teillieferungen (z.B. bei Zuviehlieferungen) in geeigneter Weise vom Schiff wieder zurück zu führen. Das Bundesministerium der Finanzen hatte mit Erlass vom 11. Juni 2008 (III A2 – V 9930/07/0003; Dok: 2008/ 0223814), die Vorschläge aufgegriffen und entsprechende Verfahrensweisen erlaubt.

Umsatzsteuer: Neue Umsatzsteuer-Richtlinien 2008 regelten Umsätze für die Seeschifffahrt nun eindeutig. Mit den Umsatzsteuer-Richtlinien 2008 seien auch Passagen des Abschnitts 145. „Umsätze für die Seeschifffahrt“ geändert worden. Der Verband sei dazu im Vorfeld vom Bundesministerium der Finanzen in die Verhandlungen mit einbezogen worden und

hätte am 22. März 2007 eine eigene Stellungnahme abgegeben, die in sämtlichen Punkten berücksichtigt wurde. Es werde 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 sei, dass die Umsätze unmittelbar an den Betreiber eines Seeschiffes oder an die Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger bewirkt werden würden. Auf den Vorstufen dürfe somit nicht entsprechend steuerbefreit geliefert werden. Diese Verfahrensweise sei nach Angaben des BMF nicht neu, allgemein anerkannt und würde auch überwiegend praktiziert.

Sicherheitsinitiativen: Auch mit dem neuen US-Antiterrorgesetz zur 100%igen Containerkontrolle in allen Abgangshäfen solle die Sicherheit im Seeverkehr weiter erhöht werden. Allerdings würde dieses Gesetz von der EU und zahlreichen Wirtschaftsbeteiligten stark kritisiert. Es schreibe weltweit den Abgangshäfen ab dem 1. Juli 2012 das Scannen bzw. Screening aller Container vor, die in Häfen der USA verbracht werden sollen. Die dabei gesammelten Daten sollten jeweils in den USA ausgewertet werden. Auch der Verband sei gegen dieses Gesetz, habe sich dazu entsprechend direkt gegenüber den involvierten Hamburger Behörden sowie der Bundesregierung und über OCEAN gegenüber der EU-Kommission positioniert. Seit dem Amtsantritt des neuen US-Präsidenten Barak Obama werde allgemein eine Abkehr der USA von diesem Vorhaben für möglich gehalten.

Exportkontrolle – Außenwirtschaftsrecht: Seit den Antiterrorverordnungen der EU (EG 88/2002 und 2580/2001) müssten sich Unternehmer im Bereich Export umstellen. Jedes Unternehmen sei danach grundsätzlich verpflichtet, die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung seiner Geschäftskontakte zur Erkennung und die Verhinderung von verbotenen Geschäftsbeziehungen in die Unternehmensabläufe zu integrieren. Ob und wie solche „Checks“ im Unternehmen organisiert werden, würde mittlerweile neben Betriebsprüfungen auch im anderen Zusammenhang behördlich überprüft, bspw. bei der Neubeantragung einer Vereinfachung („Zugelassener Versender“, etc.) oder des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/AEO“. Auch Schiffsausrüster müssten 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 würde wesentlich von internationalen Vorgaben bestimmt. Rechtsverbindliche Verbote und Genehmigungspflichten seien jedoch nur in Verordnungen der EU und in den deutschen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Der Exporteur müsse insbesondere und wegen aktueller Änderungen auch 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.

Veterinärrecht: Für den Bereich der Schiffsausrüstung seien 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 habe regelmäßig über aktuelle Ausbrüche von Seuchen und über verhängte Exportverbote berichtet. Der Verband habe hierzu in engem Kontakt mit seiner europäischen Dachorganisation OCEAN und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz gestanden. Generell gebe es, anders als beim Zoll- und Verbrauchsteuerrecht, im Veterinärrecht auf EU-Ebene kein Gremium, in dem die EU-Kommission Gesetzesvorschläge gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern berate bzw. die Wirt-

schaftsvertreter in die laufenden Diskussionen mit einbeziehe. Diese Situation erschwere den Überblick über geplante Gesetzesänderungen, die sich zumeist noch durch Komplexität, Ähnlichkeit und Umfang auszeichnen würden, 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 werden würden, um dadurch die Transparenz und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

REACH (Registration, Evaluation, Authorisation of Chemicals): Da auch Schiffsausrüster diese neuen Vorschriften beachten müssten, nehme der Verband am REACH-Hamburg Kompetenznetzwerk teil und hatte auch 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 seines „EXCHANGE-FORUMS“ angeboten und ausgerichtet worden wäre. Die ca. 40 Teilnehmer hätten reges Interesse an den behandelten Themen und den aktuellen Informationen dazu gezeigt. Insbesondere die Frage nach einer eigenen Betroffenheit und damit verbundenen neuen Pflichten für Unternehmen sei ausgiebig diskutiert worden. Es müsse für jedes Unternehmen aufgrund seiner unternehmensbezogenen Anwendungen und eigenen Produktgruppen jeweils ein individueller Maßstab angelegt werden.

Freizonendiskussion: Herr Harms führte an, dass der Verband regelmäßig in seinen Rundschreiben über die Diskussion um den Fortbestand der Hamburger Freizone berichtet habe. Einige Mitgliedsunternehmen wären von einer kompletten Abschaffung betroffen, nur ein Mitgliedsunternehmen sei in der geplanten „verkleinerten Freizone“ noch ansässig und andere hätten zu diesen Überlegungen überhaupt keinen Bezug mehr. Der Verband sei in diese Diskussion stets mit eingebunden gewesen und hätte sich auch positioniert. Es sei kommuniziert worden, dass Hamburg, solange es keine adäquate Ersatzlösung anzubieten habe, die Freizone in ihrem Bestand nicht verändern sollte. Und adäquate Ersatzlösungen könnten nicht vor kompletter Implementierung des Modernisierten Zollkodex 2013 angeboten werden. Die zunächst fachlich begonnene Diskussion sei leider zum „Politikum“ geworden. So würden mittlerweile sowohl bauplanerische Interessen im Hafenbereich, als auch der Wunsch nach mehr Unabhängigkeit Hamburgs vom Bund, oder auch die personelle Entlastung der Zollbehörden angeführt. Der politische Wille habe sich nunmehr gefestigt und Hamburg habe bereits einen entsprechenden Antrag an das BMF gestellt, auf Verkleinerung der Freizone. Allerdings sei dieser Antrag zunächst vom BMF zurück gewiesen worden.

OCEAN: Herr Wolfgang Sump, stellvertretender Vorsitzender des Verbandes, OCEAN Vertreter des Verbandes und zugleich Leiter der OCEAN Arbeitsgruppe „Veterinärfragen“ informierte anschließend über die Arbeit in OCEAN. Herr Sump bezog sich auf die zu OCEAN bereits von den Vorrednern angesprochenen Fragen und fügte an, daß der deutsche Verband zu den aktivsten Mitgliedsverbänden von OCEAN gehöre. OCEAN sei ein Komitee von ISSA und würde auch durch ISSA koordiniert. Die letzte Boardsitzung sei in Portofino/Italien abgehalten worden und zur kommenden Boardsitzung in Porto/Portugal werde Herr Sump durch Herrn Overhaus vertreten. Problematisch sei weiterhin die Einbindung von neuen Mitgliedern, wie bspw. Polen und den ewig passiven Mitgliedern, wie bspw. Frankreich. OCEAN würde derzeit an einer Verbandsbroschüre arbeiten.

Im **Veterinärbereich** würden seit Anfang 2001 auch in Deutschland zahlreiche europäische Rechtsvorschriften umgesetzt. Auf europäischer Ebene würde derzeit auch die EU-Veterinärrichtlinie 97/78 überarbeitet. Sollten Verbandsmitglieder dazu Fragen und Probleme haben, könnten sie sich immer gern an Herrn Sump direkt wenden.

ISSA: Herr Engels ist seit 2003 deutscher ISSA Vertreter im ISSA Board und ISSA Executive Committee und berichtete 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 16.-18. September 2008 in Baltimore/USA gewesen und wäre von 211 Delegierten aus 38 Ländern besucht worden. Dabei sei auch der neue ISSA Präsident, Herr Jens Olsen (Dänemark), gewählt worden. Die kommende ISSA Tagung würde vom 16.-19. Oktober 2009 in Istanbul/Türkei stattfinden und dazu wieder ein „**Education-Seminar**“ für den Nachwuchs (vom 11.-15. Oktober 2009) organisiert. Eine entsprechende Internetseite sei nun geschaltet. Dabei wurde betont, dass diese jährlich stattfindenden Versammlungen stets gute Gelegenheiten wären, um internationale Kontakte zu knüpfen.

Herr Engels berichtet weiter darüber, dass die ISSA Anfang 2009 den überarbeiteten technischen **ISSA Ship Stores Catalogue** neu herausgeben hat. Für die kommende Fassung, die voraussichtlich Anfang 2012 erscheinen soll, möchte der Verband die Überarbeitung des Kataloges neu organisieren. Es sollen dazu unter der Leitung von dem Vorstandsmitglied Herrn Ralf-Thomas Rapp Arbeitsgruppen gebildet und ein intensiver Dialog mit ISSA geführt werden. Anschließend stellten sich die seit der letzten Mitgliederversammlung **neu** eingetretenen **9 Mitgliedsfirmen** kurz vor. Im Anschluss daran trägt Herr Dirk Lohmann (Ing. Büro Heino Winter GmbH), als einer der amtierenden **Rechnungsprüfer** vor, dass er zusammen mit seinem Kollegen, Herrn Thomas Hornig (HanseNautic GmbH), am 2. April 2009 die Rechnungslegung des Verbandes stichprobenweise geprüft und für in Ordnung befunden habe.

Es folgte eine **Aussprache über allgemeine Fachfragen**. Herr Harms sprach nochmals den AEO an. Herr Pfeiffer stellte daraufhin die Frage, ob es bei den Verbandsmitgliedern bereits eine AEO-Zertifizierung gäbe. Dies wurde verneint, woraufhin Herr Harms bemerkte, dass dies eine Folge der bislang schlechten Ausgestaltung dieser Zertifizierung sei. Allerdings fügte er an, dass man spätestens seit der inhaltlichen Angleichung der Voraussetzungen verschiedener Bewilligungen an die Voraussetzungen des AEO zum Jahresanfang 2009 in jedem Unternehmen nochmals genauer die eigene AEO-Zertifizierung prüfen sollte. Herr Harms sprach nochmals den Bereich „Exportkontrolle“ an. Herr Sump, fragte dazu die Anwesenden nach eigenen Erfahrungen. Herr Pfeiffer bestätigte, dass in seinem Unternehmen EMS ShippSupply bei einer Außenwirtschaftsprüfung die entsprechende Organisation zum Thema „Compliance-Check“ überprüft wurde. Dabei wäre sogar die Abwicklung über Dritte mit einbezogen worden. Herr Harms berichtete, dass auch dieser Bereich – ähnlich wie bei REACH – von sämtlichen Unternehmen bislang leider „vernachlässigt“ werde. Er appellierte daher nochmals an alle Verbandsmitglieder, in diesen Fragen besonders genau zu prüfen, ob jeweils eine eigene Betroffenheit im Unternehmen vorliegt.

Es folgte der *Redebeitrag* von **Frau Colette Hercher**, Präsidentin der Oberfinanzdirektion Nord. Herr Engels begrüßte zunächst Frau Hercher und ihre Kollegen, Frau Hageroth und Herrn Erb. Er stellte Frau Hercher und ihre bisherigen Stationen in der Zollverwaltung kurz vor. Frau Hercher bedankte sich für die Einladung und ging zu Beginn ihrer Rede auf die Neuorganisation der Bundesfinanzdirektion Nord bzw. der deutschen Zollverwaltung ein. Die Bundesfinanzdirektion Nord sei eine von fünf neuen Bundesfinanzdirektionen, die in der Nachfolge der bisherigen Oberfinanzdirektionen, als sog. Mittelbehörden, gegründet worden seien. Der Verband hatte sich dabei dafür eingesetzt, das die Bundesfinanzdirektion Nord ihren Sitz in Hamburg erhält und nicht wie zunächst vorgesehen war, nach Hannover verlagert würde. Als Fachpaket habe die Bundesfinanzdirektion Nord das allgemeine Zollrecht erhalten. So wären die Erarbeitung von Standards, die Klärung von Fachfragen und die notwendige Zuarbeit zum BMF der neue Aufgabenbereich. Operative Aufgaben seien „abgeschichtet“ worden auf die Hauptzollämter. Die Bundesfinanzdirektion Nord habe nun eine fachlich unterstützende Rolle. Dies führe zu einer gewollten „Stärkung der Führungsstrukturen vor Ort“. Die Hauptzollämter werden die bei ihnen auftretenden Probleme dann bei der Bundesfinanzdirektion Nord vortragen und von dort entsprechend unterstützt. Anschließend folgte ein Ausblick auf den Modernisierten Zollkodex. Frau Hercher erklärte, dass hier nicht über viele Einzelheiten zum Modernisierten Zollkodex referiert werden solle, da sie davon überzeugt sei, dass die Verbandsmitglieder bereits über ihren Verband umfänglich darüber informiert worden seien. Durch diese Zollrechts-Reform solle der Wirtschaftsraum in Europa aber allgemein noch wettbewerbsfähiger gestaltet werden. Einfachere Definitionen, bessere Prozessorientierung und eine umfangreiche EDV-Anbindung sollen das bewerkstelligen. So würde es bspw. statt bisher 13 zukünftig nur noch drei Grundverfahren geben. Auch ginge die Entwicklung in Richtung „Einziges Anlaufstelle“ oder auch „Single Window“ bzw. „One Stop Shop“. Als drittes Thema sprach Frau Hercher über die Zukunft der Hamburger Freizone. Dieses Thema sei bereits viel diskutiert worden. Frau Hercher fasste nochmals die Meinung der Zollverwaltung zusammen, wonach die Freizone generell als ein „sehr altes Modell“ angesehen werden müsse. Die Kontrollen bei Ausfahrt aus der Freizone und die damit auftretenden Wartezeiten, würden von der Wirtschaft als belastend empfunden. Klassische Freizonenvorteile, wie bspw. keine Pflicht zur Gestellung oder unbegrenzte Lagerungsmöglichkeit seien zwar immer gern gesehen. Die neuen Entwicklungen im Zollrecht würden aber zunehmend Verfahren für die Freizone mit Verfahren außerhalb einer Freizone gleichstellen. So sei ab 2011 die Summarische Anmeldung bei der Eingangszollstelle für alle Waren vorgeschrieben - auch für die, die in eine Freizone gehen sollen. Diese zollrechtlichen Entwicklungen hätten in den Seezollhäfen, wie bspw. Hamburg-Altenwerder, hingegen kaum Auswirkungen. Auch bei der Lagerung in der Freizone käme es zukünftig zu Fristverkürzungen. Daher sei es nach Meinung von Frau Hercher besser, die Lieferungen zukünftig, ohne Freizone und unter Zuhilfenahme von Vereinfachungen, aus eigenen Lagern heraus zu organisieren. Geeignet sei dazu bspw. ein Zolllager Typ D. Dann wäre das Unternehmen auch unabhängig von den Öffnungszeiten beim Zoll. Frau Hercher sprach auch an, dass die Zollverwaltung bei Abschaffung bzw. Verkleinerung der Freizone Hamburg eigenes Personal auf andere Dienstleistungsbereiche verlagern könne. Sie betonte in diesem Zusammenhang, dass selbstverständlich auch die Zollverwaltung an einem vereinfachten Warenumsatz im Hamburger Hafen interessiert sei. Die aktuellen Entwicklungen im Zollrecht bieten die rechtlichen Rahmenbedingungen. Dazu wolle man weiterhin miteinander in engem Dialog bleiben.

Herr Engels dankte Frau Hercher für Ihre Rede und fragte die Anwesenden, ob es dazu noch Fragen gäbe. Herr Sump fragte, ob Frau Hercher zur im Bundestag eingebrachten „Kleinen Anfrage“ des FDP-Abgeordneten Müller-Sönksen Neuigkeiten wüsste. Frau Hercher antwortete, dass ihr die an die Bundesregierung gerichtete Anfrage bekannt sei. In der Beantwortung habe die Bundesregierung verdeutlicht, dass sie dem Vorschlag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg zugestimmt habe, die tatsächlichen Problemstellungen im Zusammenhang mit der Verkleinerung der Freizone zu beleuchten, weshalb die bis dahin übersandten Planungen Hamburgs von der Bundesregierung wohl nicht als offizieller „Antrag“ eingestuft werden konnten.

Herr Harms erläuterte den Anwesenden anschließend, dass der Verband über Jahrzehnte die besten Kontakte zur Bundesfinanzdirektion Nord bzw. zur damaligen Oberfinanzdirektion Hamburg hatte. So sei der Verband stets zu wichtigen Sitzungen mit eingeladen, in Abstimmungsprozesse mit einbezogen worden und habe auch zu einzelnen Fachfragen in dieser Behörde stets einen direkten Ansprechpartner gefunden. Auf der anderen Seite leite der Verband dieser Behörde seit jeher das interne Verbandsrundschreiben zu, wodurch ein schneller Informationsfluss gewährleistet werden könne. Auch würde vor offiziellen Stellungnahmen zu verschiedenen Themen der Meinungs-austausch gepflegt. Herr Harms wendet sich an Frau Hercher und betont, dass der Verband dieses alt bewährte Verfahren auch nach der nun erfolgten Neuordnung in der deutschen Zollverwaltung und im Rahmen des Möglichen gern so fortsetzen würde. Man freue sich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit in der Zukunft. Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgten, dankte Herr Engels Frau Hercher und überreichte ihr einen Blumenstrauß.

Vorstand: Der anlässlich der Mitgliederversammlung 2008 gewählte Vorstand war bis auf Herrn Rüdiger Taube auch 2009 unverändert im Amt und setzte sich wie folgt zusammen:

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

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

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

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

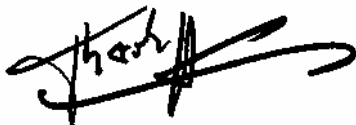
Geschäftsführung: Thorsten Harms ist Geschäftsführer des Verbandes. Durch 12 Verbandsrundschriften und weitere Publikationen wurden die Mitglieder 2009 über alle aktuellen Fragen aus dem Bereich Schiffsausrüstung und dem Handel mit abgabefreien Waren informiert. Fachgespräche und Verhandlungen führte 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 2009 wurde von den Rechnungsprüfern Thomas Hornig und Dirk Lohmann, beide Hamburg, am 9. März 2010 geprüft und für in Ordnung befunden.

VIII. Verschiedenes

Mitgliederzahl/-struktur: Ende 2009 waren 148 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, Speditionen, Sonstige (Textilien, Flaggen, Papierprodukte, Glas, Keramik, Schmuck).

VERBAND DEUTSCHER SCHIFFSAUSRÜSTER E.V.



(Thorsten Harms, Geschäftsführer)

28. April 2010

IX.

**Inhaltsverzeichnis der Rundschreiben
des Jahres 2009**

- Rundschreiben
Nr. 1/2009
28.01.2009
1. Info-Veranstaltung des Verbandes am 26. Februar 2009 zum Thema: „AGBs im Supplybereich“
 2. Mitgliederversammlung am 29. April 2009 in Hamburg, Gastrednerin Frau Colette Hercher, neue Präsidentin der Bundesfinanzdirektion Nord
 3. Zusammensetzung des Vorstandes
 4. Neue Rahmenvereinbarung: Ynnor Media GmbH (www.Hafenkarriere.de)
 5. Rahmenvereinbarung mit Fairmont Hotel Vier Jahreszeiten Hamburg fortgesetzt
 6. Zollrecht/Einheitspapier: Merkblatt zum Einheitspapier 2009 erschienen
 7. Zollrecht: BMF- Info zu „Elektronischem Ausfuhrverfahren“
 8. Richtlinie über europäische kritische Infrastrukturen in Kraft
 9. Emden und Kiel: Gesetzentwurf zur Aufhebung der Freihäfen
 10. Hamburg: VO zur Änderung der Grenzen des Freihafens Hamburg
 11. Hamburg: Verkehrsbeeinträchtigungen am Tag der Deutschen Einheit 2008
 12. Außenwirtschaftsrecht: Dual-Use-VO und Allgemeine Genehmigungen
 13. Außenwirtschaftsrecht: Embargos und Iran
 14. Veterinär: Neue Listen der Zollager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 98/78 für die Länder Estland und Portugal
 15. Binnenschifffahrt: VO zur Einführung der VO über Schiffssicherheit
 16. Steuerlich anerkannte Reisekosten bei Auslandsdienstreisen und –geschäftsreisen: Stand 1. Januar 2009
 17. ISSA Katalog 2009: Weitere Infos wie Preise und Lieferzeit
 18. Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuches gesenkt
 19. Verzeichnis der Öffnungszeiten und Schalterstunden der Zolldienststellen
 20. Fachausstellungen/Messen
 21. Neues Verbandsmitglied: Winter, Reisner & Co., Hamburg
 22. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
 23. Neue Mitgliederliste: Stand 1. Januar 2009

- Rundschreiben
Nr. 2/2009
20.02.2009
1. Info-Veranstaltung am 26. Februar 2009 – Nachmeldungen möglich
 2. Info-Veranstaltung am 14. Mai 2009 geplant – Umfrage
Thema: „Praktischen Abwicklung des elektronischen Ausfuhrverfahrens ab dem 1. Juli 2009 unter besonderer Berücksichtigung der Schiffsausrüster“
 3. Neue Rahmenvereinbarung mit Kredit-Control GmbH
 4. Rahmenvereinbarung mit inline Kurier: Neue und günstigere Preise
 5. Deutsches Warenverzeichnis/ Kombinierte Nomenklatur
 6. Zolltarifauskünfte: Neue Zuständigkeiten ab dem 1. Januar 2009
 7. Bundesregierung: Bericht über maritime Wirtschaft (BT DS 16/11835)
 8. Mitglieder: Umfrage per Fragebogen sollen aktuelle Mitgliederdaten erfasst werden
 9. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010: Anmeldung zur Eintragung
 10. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010: Erinnerung an Anzeigenofferte
 11. Promillegrenze in der Seeschifffahrt beschlossen
 12. EU-Kommission Weniger Bürokratie für die Schifffahrt
 13. Veterinär: Neue Listen der Zollager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 98/78 für Lettland
 14. Außenwirtschaftsrecht: Embargos
 15. Handbuch „Service Stations for Ships and Repair Facilities at Shipbuilding Yards 2009“
 16. Seatrade Europe vom 15.- 17. September 2009 in Hamburg

17. Fachausstellungen/Messen
18. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
19. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im April 2009

Rundschreiben
Nr. 3/2008
20.03.2009

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
22.04.2009

1. Info-Veranstaltung: „Praktische Abwicklung des elektronischen Ausfuhrverfahrens ab dem 1. Juli 2009“ am 14. Mai 2009 in Hamburg
2. Zollrecht: Änderung der Zollkodex-Durchführungsverordnung
3. Zollrecht: Änderungen im Suchverfahren für nicht erledigte gemeinschaftliche/ gemeinsame Versandverfahren an 1. Juli 2009
4. 6. Nationale Maritime Konferenz in Rostock (Nachbericht)
5. CEMT-Kurzzeitgenehmigungen nur noch mit Antragsformular
6. Außenwirtschaftsrecht: Exportkontrollbeauftragter im Unternehmen
7. Außenwirtschaftsrecht: BAFA-Merkblatt zu Embargomaßnahmen
8. ISSA Convention und ISSA Education Seminar in Istanbul / Türkei
9. Neue Verbandsmitglieder: Gehring-Bunte Getränke-Industrie GmbH & Co. KG, Gütersloh; Fredenbecker Technik & Handels GmbH, Stade; SIWO GmbH, Norderstedt
10. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
11. Fachausstellungen/Messen

Rundschreiben
Nr. 5/2009
19.05.2009

1. Bericht über Mitgliederversammlung am 29. April 2009
2. Info-Veranstaltung am 14. Mai 2009 „Praktische Abwicklung des elektronischen Ausfuhrverfahrens zum 1. Juli 2009“ – Nachbericht –
3. ISSA Convention 2009 vom 16. – 18. Oktober 2009
4. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010: Letzte Änderungen noch möglich

5. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010: Aktuelle Zertifizierungen
6. EU-Richtlinie 2009/26/EG zur Änderung der EU-Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung
7. LKW-Fahrverbot in der Ferienzeit / Ferienreiseverordnung 2009
8. Veterinär: Neue Listen der Zollager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Estland und Italien
9. See-Berufsgenossenschaft: Aktuelle Listen
10. Neues Verbandsmitglied: Desoutter GmbH, Maintal
11. Fachausstellungen/Messen
12. Firma Nordicweb GmbH - Klarstellung
13. Korrekturen / Berichtigungen

Rundschreiben
Nr. 6/2009
30.06.2009

1. Zollrecht: Elektronisches Ausfuhrverfahren / Änderungen zum 1. Juli 2009
2. Zollrecht: Änderungen des ZK DVO durch Verordnung (EG) Nr. 414/2009
3. Zollrecht: 21. Europäischer Zollrechtstag vom EFA in Linz/Österreich
4. Hamburg - Zollamt Waltersdorf: Zusammenlegung der Abfertigungen Wilhelmsburg und Köhlfleetsdamm
5. Seatrade Europe – Cruise, Ferry, Rivercruise & Superyacht Convention vom 15. bis 17. September 2009 in Hamburg
6. Bundesregierung: Nationales Hafenkonzept beschlossen
7. Außenwirtschaftsrecht: Übersicht über länderbezogene Embargos
8. Exportkontrolle: Neue Kurzdarstellung vom BAFA
9. Neufassung des Außenwirtschaftsgesetzes vom 27. Mai 2009
10. Novellierung der EG-Dual-Use-Verordnung und BAFA-Merkblatt
11. Siebte VO zur Änderung des ATP-Abkommens
12. Neue GefahrgutVO Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB
13. Carnet TIR: Konsolidierte Fassung vom 28. Mai 2009
14. ISSA Education Seminar vom 16. – 18. Oktober 2009 in Istanbul
15. Delegationsreise nach Chile vom 31. August – 4. September 2009
16. Nachrichten aus dem Mitgliedkreis
17. Neue Verbandsmitglieder: KSE-Lights/Hagen; Lantech/Klingenberg am Main; Schönwolf/Hamburg; ISCO/Göttingen

Rundschreiben
Nr. 7/2009
30.07.2009

1. Zollrecht: Neues elektronisches Ausfuhrverfahren ab 1. Juli 2009 – Allgemeine Verfahrensbeschreibung des Verbandes
2. Zollrecht/Hamburg: Verbandsgespräch mit Hauptzollamt Hamburg-Hafen zu Konsequenzen für Schiffsausrüster in Hamburg nach 1. Juli 2009
3. Zollrecht: Einführung der EORI-Kennnummern im November 2009
4. Umsatzsteuer: BMF-Schreiben zur Steuerbefreiung für Ausfuhrlieferungen und Ausfuhrnachweis seit 1. Juli 2009
5. Umsatzsteuer: Unmittelbare Umsätze für die Seeschifffahrt – Begriff „Betreiber“ vom BMF neu ausgelegt
6. Verbrauchsteuer: Schiffsbelieferungen unter EMCS – Gespräch bei EU-Kommission
7. Verbrauchsteuer: Viertes Gesetz zur Änderung von Verbrauchsteuergesetzen
8. Veterinär: Neue Liste der Zollager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Frankreich
9. Veterinär: Zeitweilige Suspension der BIP „Baltmarine Terminal“ Riga (Lettland) und des gleichnamigen Zollagers gemäß EU-Richtlinie 97/78
10. Neufassung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes
11. Förderprogramme für den Güterverkehr – Antragsfrist erweitert
12. REACH: Hamburger Kompetenznetzwerk zur Vorbereitung auf REACH
13. Gesetz zur abfallrechtlichen Verantwortung für Batterien

14. Außenwirtschaftsrecht: Einige neue Infos vom BAFA
15. Gesetz zur Aufhebung der Freihäfen Emden und Kiel
16. ISSA Register Eintragungen 2010 - Erinnerung
17. Statistik: Gütermengen in Binnen- und Seeschifffahrt sinken um 19%
18. Delegationsreisen nach Peru und Kolumbien
19. Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuches gesenkt

- Rundschreiben
Nr. 8/2009
19.08.2009
1. Zollrecht: BMF über Verfahren zur nachträglichen Erledigung des Ausfuhrvorgangs
 2. Zollrecht: ATLAS-Ausfuhr / Mitteilung zur Ausfuhr / Ausgangsvermerk
 3. Zollrecht: Konsequenzen für sog. „Beipacklieferungen“ nach dem 1. Juli 2009
 4. Österreich: Ministerium bedauert Probleme mit Versandverfahren
 5. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2009/2010 weltweit versandt
 6. Italien: Schiffsausrüsterverzeichnis 2009/2010 erschienen
 7. Außenwirtschaftsrecht: Einige neue Infos vom BAFA
 8. ISSA Convention vom 16. – 18. Oktober 2009 in Istanbul / Türkei
 9. Wirtschaftstag Karibik am 4. September 2009 in Bremen
 10. Betriebsvergleich der Schiffsausrüsterfirmen für 2007 und 2008
 11. Hamburg Cruise Days vom 30. Juli bis 1. August 2010

- Rundschreiben
Nr. 9/2009
24.09.2009
1. Zollrecht: Probleme bei Schiffsbelieferungen mit Proviant in Holland
 2. Zollrecht: Elektronisches Ausfuhrverfahren ab 1. Juli 2009 –
Verband fordert Vereinfachungen für Schiffsausrüster
 3. Zollrecht: Neue Zollkostenverordnung ab 1. Oktober 2009 in Kraft
 4. Umsatzsteuer: Umsätze für die Seeschifffahrt – weitere Infos
 5. Umsatzsteuer: BMF Schreiben vom 4. und 15. September 2009
 6. Export-/ Ausfuhrkontrolle: Infos von BAFA und BMWI
 7. REACH: Fachworkshop „Kommunikation über Verwendungen in der Lieferkette“
am 5. Oktober 2009 in Hamburg
 8. Einheitlicher europäischer Hafenausweis: Neue Entwicklungen
 9. Hamburg: Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals - Verbandsstellungnahme
 10. Hamburg: Geänderte Öffnungszeiten beim Zollamt Waltershof ab Oktober 2009
 11. CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2010
 12. Seatrade Europe – Cruise, Ferry and Rivercruise & Superyacht
Convention in Hamburg 2009 – Nachbericht
 13. SMM 2010: 7. – 10. September 2010 in Hamburg - Anmeldeschluß 15. Oktober 2009
 14. Fachausstellungen/Messen
 15. Zirkus Charles Knie in Hamburg – Ermäßigte Sonderkarten
 16. Mitgliedsfirmen: Abbuchungen im Oktober 2009

- Rundschreiben
Nr. 10/2009
29.10.2009
1. Mitgliederversammlung am Mittwoch, 28. April 2010
 2. Verbrauchsteuer: Info-Veranstaltung des Verbandes zum Thema „EMCS“
27. Januar 2010 in Planung
 3. Verbrauchsteuer: Neufassung des § 27 Zollverordnung
 4. Umsatzsteuer: Keine Umsatzsteuer für Lieferungen an Auflieger
 5. Fax: Wann gilt ein Fax als zugegangen?
 6. Hamburg: Zusammenlegung der Abfertigungen Wilhelmsburg und Köhlfleedamm
 7. China/Hong Kong: Business Seminar Hong Kong-Shenzhen
Handelskammer Hamburg Nachbericht
 8. Freihafen Cuxhaven: VO über neue Grenzziehung
 9. Außenhandelsstatistik: Statistische Sammelnummer für Schiffsbelieferungen

- im Ausland ab 1. Januar 2010 wird beantragt
10. INTRASTAT-Meldungen: Statistische Sammelnummer für Einführen von Schiffsausrüstungswaren aus EU-Ländern ab 1. Januar 2010 wird beantragt
 11. Genehmigungen Statistische Sammelnummer – Kopie der Genehmigung an Ihr zuständiges Zollamt senden!
 12. Außenhandelsstatistik: „Warenverzeichnis“ 2010
 13. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 98/78 für Estland, Frankreich, Niederlande und Ungarn
 14. Deutsches Schiffsausrüster-Register 2010/2011: Anzeigenwerbung versandt
 15. ISSA Convention vom 16. - 18. Oktober 2009 in Istanbul/Türkei - Nachbericht
 16. ISSA Convention 2010
 17. Seatrade Cruise Shipping Miami – geförderter Gemeinschaftsstand
 18. Lateinamerika Verein e.V.: 60. Lateinamerika-Tag am 1. und 2. Dezember 2009 in Hambu
 19. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
 20. Neues Verbandsmitglied: Rotkäppchen-Mumm Sektkellereien GmbH
 21. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
 22. Mitgliedsfirmen: Neues Verbandslogo in Firmendokumentation benutzen
 23. Neues Buch über Zollrecht der EU: Lux, Das Zollrecht der EG, Bundesanzeiger Verlag
 24. Hamburg: Taschenfaltplan des Hamburger Hafens neu erschienen
 25. Korrekturen / Berichtigungen

Rundschreiben
Nr. 11/2009
25.11.2009

1. Zollrecht: Geplante Änderung der Zollkodex-DVO
2. Zollrecht: Einführung der EORI-Nummern zum 1. November 2009 - aber vorerst keine Anwendung in Deutschland
3. Zollrecht: Änderung des EU-Verzeichnisses über Grenzkontrollstellen
4. Verbrauchsteuer: Neuer Termin für die Info-Veranstaltung des Verbandes zum Thema „EMCS“ am 2. Februar 2010
5. Verbrauchsteuer: Umstellung der Verbrauchsteuernummern zum 1. März 2010
6. Mehrwertsteuerpaket 2010
7. Außenhandelsstatistik: Kombinierte Nomenklatur/„Warenverzeichnis“ 2010
8. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Verantwortlichkeit
9. Außenwirtschaftsrecht/Exportkontrolle: Neuer Info-Dienst des BAFA
10. Veterinär: Neue Listen der Zolllager, Lager in Freizonen u. Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Dänemark, Italien, Niederlande und Schweden
11. Neue Batteriegesetz-Durchführungsverordnung
12. Zahlungsverkehr: Zahlreiche neue Regeln
13. ELENA-Verfahren ab 2010
14. Fachausstellungen/Kongresse/Messen
15. Neues Verbandsmitglied: DAKOSY Datenkommunikationssystem AG
16. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
17. Betriebsvergleich 2009 abgeschlossen
18. Abbuchungen im Januar 2010 – Änderungen bei der Bankverbindung bzw. Rechnungsanschrift?

Rundschreiben
Nr. 12/2009
15.12.2009

1. Verbrauchsteuer/EMCS: Einladung zur Informationsveranstaltung des Verbandes mit DAKOSY AG am 2. Februar 2010
2. Verbrauchsteuer: BMF äußert sich zu neuen Verbrauchsteuernummern
3. Verbrauchsteuer: BMF informiert über Zeitplanung und Zugangsmöglichkeiten zu EMCS
4. Zollrecht: EU-Leitlinien zum Ausfuhrverfahren
5. Hamburg: Traditionelles Reederessen des Verbandes Deutscher Reeder e.V.
6. Hamburg: Info-Veranstaltung der BFD Nord zur Entwicklung um die Freizone Hamburg

7. Hamburg: Neuer Zeitplan für Abschaffung der Freizone Hamburg
8. Hamburg: ESF - Europäischer Sozialfonds für Deutschland
9. St. Petersburg: Info-Veranstaltung in der Handelskammer Hamburg
10. Neuer Maritimer Koordinator: FDP-Politiker Hans-Joachim Otto
11. Veterinär: Neue Liste der Zolllager, Lager in Freizonen und Schiffsausrüstern gemäß EU-Richtlinie 97/78 für Portugal
12. Lieferzettel für Schiffsbedarf – Vordruck HH 0114
13. Binnenschifffahrt: AIS-Geräte werden gefördert
14. Lohnsteuer: Neue amtliche Sachbezugswerte 2010
15. Arbeitsrecht: Weihnachtsgeld
16. Rahmenvereinbarungen / Exklusivpreise für Mitglieder
17. Rahmenvereinbarungen: Erneute Verlängerung mit Hotel Holiday Inn Hamburg und Hotelkette Hilton
18. Persönliches bzw. Nachrichten aus dem Mitgliederkreis
19. Neue Verbandsmitglieder: Oliver Abram GmbH und dbh Logistics IT AG
20. ISSA Convention 2010 in Dubai / Vereinigte Arabische Emirate
21. ISSA Register 2010: Versand und Preise
22. Mitgliedsfirmen: Bitte Rechnungen bis Ende des Jahres 2009 zahlen
23. Mitgliedsfirmen: Mitteilung von Änderungen der Kontaktdaten
24. Buchveröffentlichung: „Häfen Weltweit / Ostsee-Häfen“
25. Rundschreiben-Inhaltsverzeichnis des Jahres 2009 liegt bei

X. Statistischer Anhang

Tabelle 1 - *Fahrendes Personal auf deutschen Schiffen*

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

Fahrtbereich	2009		2008	
	West	Ost	West	Ost
Kauffahrteischiffahrt	5 442	1 026	5 317	825
Hochsee- und Küstenfischerei	201	80	169	87
	5 643	1 106	5 486	912
Insgesamt	6 749		6 398	

Quelle: Kappschaft-Bahn-See, Bochum; Zahlen 2009 sind vorläufig

Tabelle 2 - *Größe und Einsatzbereich der deutschen Reedertonnage*

(jeweils Jahresende)

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

Quelle: Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

Tabelle 3 - *Bruttoerträge der deutschen Seeschiffahrt*

(Mio. EUR)

Brutto-Einnahmen	2009	2008	2007	2006
Linienfahrt	8 182 (46%)	9 944 (43%)	8 071 (42%)	6 602 (42%)
Tramp-/Tankfahrt	9 249 (53%)	12 712 (56%)	10 836 (57%)	8 958 (57%)
Passagierfahrt*	190* (1%)	259* (1%)	194* (1%)	231* (1%)
Insgesamt	17 621	22 915	19 101	15 791

*Nur Passagen im Linien- und Trampverkehr von Gebietsfremden

Quelle: Deutsche Bundesbank, Frankfurt

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

Häfen	2009	2008	2007	2006	2005
Antwerpen ¹⁾	157 806	189 389	182 896	167 372	160 054
Rotterdam ¹⁾	386 957	421 136	409 086	381 753	370 263
Singapur ¹⁾	472 300	515 415	483 616	448 503	423 267
Hamburg ¹⁾	110 603	140 562	140 235	135 259	125 894
Bremische Häfen ¹⁾	63 106	74 524	69 095	64 556	54 190
Brake	4 720	5 745	5 402	5 486	5 309
Bützfleth	4 673	5 573	5 558	4 812	4 984
Cuxhaven	1 766	1 956	1 928	1 867	1 833
Emden	3 543	4 517	4 221	3 867	3 597
Nordenham	3 326	3 605	3 930	3 785	3 780
Wilhelmshaven	34 196	40 556	42 643	43 106	45 977
Brunsbüttel ²⁾	4 088	11 648	9 657 012	6 235	6 598
Büsum ²⁾	35	95	85	112	101
Flensburg ²⁾	268	581	469	496	555
Helgoland ²⁾	14	32	33	16	18
Kappeln ²⁾	-	20	15	30	27
Kiel ²⁾	1 602	3 153	2 980	2 216	3 099
Lübeck ²⁾	8 698	21 334	22 175	15 566	18 848
Puttgarden/Fehmarn ²⁾	1 738	4 073	4 318	3 810	3 735
Rendsburg ²⁾	130	256	249	302	245
Rostock	17 384	21 278	19 585	19 058	17 147
Sassnitz	2 212	2 711	2 595	2 663	2 623
Stralsund	658	810	862	854	877
Wismar	3 084	3 267	3 817	3 848	3 750
Nord- und Ostseehäfen	196 845 ³⁾	317 855	312 139	224 484	282 235
Massengut / Sack-/Stückgut	90 673 ³⁾ 107 586 ³⁾	138 151 182 485	135 264 179 787	133 117 169 672	130 749 154 116

¹⁾ brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

²⁾ I.-III. Quartal 2009

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)

Häfen	2009	2008	2007	2006	2005
Hamburg	10 131	11 899	12 217	12 373	11 900
Bremische Häfen	7 485	-	10 018	9 946	9 097
Brake	867	897	866	888	797
Bützfleth	798	807	884	841	793
Cuxhaven	1 249	2 445	2 723	2 618	2 816
Emden	2 809	3 357	3 078	2 847	2 944
Nordenham	513	597	752	745	853
Wilhelmshaven	1 859	1 364	1 294	1 248	1 287
Brunsbüttel ¹⁾	450	1 357	1 153	1 014	1 764
Büsum ¹⁾	927	1 349	1 310	1 373	1 424
Flensburg ¹⁾	99	233	-	187	204
Helgoland ¹⁾	423	1 262	1 049	1 146	1 527
Kappeln ¹⁾	-	23	11	25	23
Kiel ¹⁾	775	1 660	1 691	1 666	1 785
Lübeck ¹⁾	2 811	6 146	6 241	6 221	6 172
Puttgarden/Fehmarn ¹⁾	8 424	17 232	17 71	17 763	17 912
Rendsburg ¹⁾	74	127	117	153	152
Rostock	8 005	9 448	8 761	8 744	7 986
Sassnitz	1 859	2 047	2 031	2 055	2 105
Stralsund	250	367	410	429	423
Wismar	1 101	1 258	1 577	1 608	1 593

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

¹⁾I.-III. Quartal 2009