

**KREUZFAHRTEN S. 4**

Zum Genting-Konzern gehörende MV Werften bauen neue Schiffe

**FRACHTABSCHLÜSSE S. 13**

Der 2002 gebaute Panamax-Bulker „GH Fortune“ erzielt 6850 Dollar/Tag

**SHIPINX S. 16**

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft fiel auf 251,25 Punkte

**SCHIFFSVERKÄUFE**

Der Deal der Woche kommt diesmal aus dem Tanker-Segment. Stolt-Nielsen deckt sich für insgesamt 575 Millionen Dollar mit teils alter und neuer Tonnage ein. Die auf Bermuda ansässige Reederei übernimmt das Paket von Jo Tankers. Darin enthalten sind 14 Chemikaliertanker. *Seite 14-15*

## Schwarz-Rot-Gold schrumpft weiter

Weniger Schiffe im internationalen Register – Portugal verzeichnet inzwischen 226 deutsche Frachter

Die jüngsten spektakulären Rückflaggungen (THB 31. Mai 2016) unter Schwarz-Rot-Gold haben sich in der Statistik noch nicht nachhaltig bemerkbar gemacht: Von Ende 2015 bis Ende Juni 2016 sank die Zahl der Schiffe im deutschen internationalen Schiffsregister von 192 auf 191, und auch die Tonnage ging um knapp vier Prozent zurück.

Lediglich im Vergleich zu Ende Mai ergibt sich ein leichter Zuwachs um zwei Einheiten. Das geht aus den jüngsten Zahlen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hervor. Die gesamte deutsch bereederte Flotte schrumpfte im ersten Halbjahr 2016 weiter, und zwar um rund



Die Zahl der Schiffe im deutschen internationalen Register ist auf 191 Einheiten gesunken

2,5 Prozent auf 2775 Einheiten mit knapp 71,8 Millionen BRZ.

**Liberia an der Spitze**

Größter Gewinner unter den Flaggenstaaten deutsch be-

reederter Schiffe war erneut Portugal. Dort sind jetzt 226 Schiffe registriert, was sowohl nach der Zahl der Einheiten als auch nach der Tonnage (8,3 Millionen BRZ) ein Plus von rund 21 Prozent

gegenüber Ende 2015 bedeutet. Damit hat Portugal auch Antigua und Barbuda als zweitwichtigsten deutschen Ausflaggingsstandort überholt. Allerdings sind die portugiesische Flagge

und das dortige Zweitregister Madeira auf Antrag der Gewerkschaft ver.di im Mai 2016 von der ITF zur Billigflagge erklärt worden. Die Verhandlungsrechte für alle Schiffe in deutschem Eigentum liegen damit nun ausschließlich bei ver.di, so die Gewerkschaft. Unverändert an der Spitze liegt Liberia mit 813 Einheiten und 29,5 Millionen BRZ.

Positiver Nebeneffekt des portugiesischen Wachstums ist, dass der Anteil der deutsch bereederten Tonnage unter EU-Flaggen um 2,4 Prozentpunkte auf jetzt 40,5 Prozent gestiegen ist. Diese Quote ist ausschlaggebend dafür, ob die EU-Kommission Deutschland weiterhin die flächendeckende Gewährung des Tonnagesteuervorteils erlaubt. *roe/pk/FBI*

## Panama-Flagge: 8000 Schiffe

THB-Interview mit den Geschäftsführern von Euromar

Dienstleister des auf Madeira ansässigen portugiesischen Schiffsregisters MAR ist die von den deutschen Kaufleuten Dr. Albrecht Gundermann und Jörg Molzahn geführte Gesellschaft Euromar. Der THB sprach mit beiden.

THB: Herr Gundermann, Herr Molzahn, kann das portugiesische Register schon mit Liberia oder Panama mithalten?

Albrecht Gundermann: Das ist eine etwas provokative Frage. Aber dafür kriegen Sie eine klare Antwort: Wenn es nach Quantität geht, wird Portugal mit seinen 400 Schiffen und 16 Millionen DWT noch eine Weile hinter Panama mit 8000 Schiffen

und 350 Millionen DWT sowie Liberia mit 4000 Schiffen und 200 Millionen DWT hinterherlaufen.

Jörg Molzahn: In allen anderen Bereichen kann Panama schon aus heutiger Sicht nicht mehr mit Portugal mithalten: Service, Gesetzgebung, Ranking bei Hafenstaatkontrollen und so weiter. Panama zum Beispiel ist „targeted flag state“, also schwarz gelistet. Wie übrigens Malta, Antigua und Zypern ebenfalls. Portugal hingegen ist jetzt als Ergebnis der zweijährigen Arbeit mit den Portugiesen auf allen Listen von Hafenstaatkontrollen „weiß“. Und wir können auch sagen, dass Portugal in der *▶ Seite 3*

## Deutschlands Position als Top-Industrieland in Gefahr

UVHH fordert Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsprozessen

In Deutschland müssen unbedingt die langen Planungs- und Genehmigungsverfahren gerade bei bedeutenden Infrastrukturvorhaben verkürzt werden.

Das fordert einmal mehr der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) in seinem jetzt vorgelegten Jahresbericht 2016. Verbandspräsident Gunther Bonz sieht in solch langen Zeitspannen „eine große Gefahr für den Wirtschaftsstandort“. Bonz weiter: „Wenn Deutschland seine Position als führende Industrienation und Exportweltmeister halten will,

müssen große Infrastrukturprojekte künftig schneller und verlässlicher realisiert werden.“

Als Negativ-Musterbeispiel führt Bonz die Fahrrinnenanpassung der Elbe, aber auch der Weser, an. Die sogenannte Elbvertiefung ist jedenfalls nach fester Überzeugung des UVHH „für die Zukunftsfähigkeit des Universalhafens Hamburg existenziell“. Nach fast 15 Jahren Vorlaufzeit und weiter-



Gunther Bonz

hin beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zur Verhandlung anhängig, wollen die Richter nunmehr kurz vor Weihnachten über das Projekt beschließen. Hamburgs Hafenwirtschaft jedenfalls hoffe auf eine positive Entscheidung, so dass das Vorhaben „zu Beginn des Jahres 2017 zügig umgesetzt wird“ – das auch vor dem Hintergrund der weiter fortschreitenden Schiffsgrößenentwicklung zumal im Containersegment. Zur weltweiten Marktrealität gehören dabei heute Frachter mit rund 400 Metern Länge und rund 20.000 *▶ Seite 2*

# „Es geht auch ohne Subventionen“

Die Kaufleute Albrecht Gundermann und Jörg Molzahn von Euromar zum portugiesischen Register

► von Seite 1

Zukunft weiß gelistet bleiben wird.

**Gundermann:** Liberia kann qualitativ mithalten. Wie Sie wissen, haben wir und unsere Mannschaft die liberianische Flagge in Deutschland über Jahre aufgebaut und alle sehr gerne für den amerikanischen Dienstleister dieser Flagge gearbeitet. Aufgrund von einigen Innovationen in Portugal gehen wir aber davon aus, dass Portugal Ende des Jahres auch im Vergleich mit Liberia die Nase vorn haben wird. Und Größe ist ja auch nicht alles.

**THB:** Kann das portugiesische Register auch mit Lohnsteuereinkommen locken?

**Molzahn:** Lohnsteuereinkommen gibt es nur bei der deutschen Flagge. Portugal hat in den vergangenen zwei Jahren 280 Handelsschiffe und 14 Millionen DWT dazugewinnen können, ohne Subventionen zu gewähren. Auch wäre das Land aufgrund der schwierigen Haushaltslage überfordert mit besonderen Subventionen für die Schifffahrt. Es geht ja auch ohne.

**THB:** Womit können Sie denn sonst locken? Wie sieht es aus mit Vorgaben zur Schiffsbesetzung?

**Molzahn:** Schiffe unter der Flagge Portugals müssen ähnlich besetzt sein, wie es unter den anderen EU-Flaggen der Fall ist, sofern man auf die Besatzungsanzahl schaut. Mindestens 30 Prozent der Mindestbesatzung – also des „Safe Manning“ – müssen europäische Seeleute sein. Wenn der Arbeitsmarkt dies jedoch nicht hergibt, ist unter bestimmten Umständen eine zeitlich befristete Befreiung möglich. Übrigens: Die Anzahl der Schiffe mit einem ITF-Vertrag hat sich erhöht. Und zwar durch Schiffe, welche vorher kein ITF-Cover hatten – auch nicht bei ver.di.

**THB:** Das klingt ja auf den ersten Blick ähnlich wie die deutschen Vorschriften. Wer gilt denn als „Europäer“ – wie



Euromar-Chefs Jörg Molzahn (l.) und Albrecht Gundermann

in Deutschland nur EU-Bürger, Isländer, Schweizer und Norweger?

**Gundermann:** Der Europa-Begriff des portugiesischen Registers ist breiter und umfasst auch die Ukraine und Russland. Für die Seeleute gelten selbstverständlich die Regeln für Arbeits- und Sozialrecht gemäß dem internationalen Seearbeitsübereinkommen.

**THB:** Bis vor einiger Zeit war Luxemburg der Senkrechtstarter unter den Ausflaggszielen deutscher Reeder. Was unterscheidet Portugal und Luxemburg?

**Gundermann:** Alles. Luxemburg ist ein sehr kleines europäisches Binnenland, das mit Erfolg sein Geschäftsmodell auf der Finanzwirtschaft aufbaut. Maßgebliche Anreize werden bekanntermaßen eingesetzt, um international ope-

rierenden Firmen die Möglichkeit zur Steueroptimierung beziehungsweise Steuer-totalvermeidung zu geben. Aufgrund dieser Politik haben sich manche Fondsgesellschaften in Luxemburg angesiedelt. Einige dieser Fondsgesellschaften haben in Schiffe investiert. Dadurch gab es einen Anknüpfungspunkt für die Registrierung von Schiffen. Ansonsten gibt es einfach keine Verbindung zwischen Luxemburg und der Schifffahrt. Wegen der geografischen Lage des Landes und der kleinen Bevölkerung gibt es in Luxemburg keine nennenswerte maritime Kompetenz. Das steht einem weiteren Wachstum im Wege.

**THB:** Was sind die aus Ihrer Sicht wichtigsten Unterschiede zum deutschen Register?

**Gundermann:** Wir vergleichen uns nicht mit dem deutschen Register, denn wir respektieren in jedem Land die jeweiligen nationalen Interessen. Aus unserer Sicht ist das Fortbestehen eines deutschen Schiffsregisters und der deutschen Flagge ein großer Mehrwert für den Schifffahrtsstandort Deutschland, dessen Teil wir auch sind. Mit den deutschen Behörden sind wir in freundlichem und regelmäßigem Kontakt. Wir haben großen Respekt vor den Modernisierungsbestrebungen der deutschen Behörden.

**THB:** Mit welchen Maßnahmen wäre Deutschland als Flaggenstaat in der Lage, Ihnen das Wasser abzugraben?

**Gundermann:** Das wird Deutschland sicher wissen. Deutschland hat eine starke Verwaltung und exzellente Politiker. Und Konkurrenz belebt das Geschäft. Aber: Wir würden uns manchmal eine mehr europäische Betrachtung der Dinge wünschen. Die anderen 27 europäischen Staaten haben sicher wenig Verständnis für die in der EU mit Abstand höchsten Ausflaggsgebühren. Uns ist kein anderer Fall bekannt, in dem eine

Verwaltungsgebühr mit einem Schlag – wie in Deutschland 2012 – von 450 Euro auf 12.000 Euro heraufgesetzt wurde, ohne dass sich die Leistung verändert hat. Mindestens verfehlt ist, dass zwischen der Ausflagung innerhalb der EU und außerhalb der EU keine Unterscheidung getroffen wird. Das ist aus unserer Sicht mit europäischem Recht nicht in Einklang zu bringen und dringend reformbedürftig. Insbesondere deshalb, weil Deutschland nach wie vor den geringsten Anteil an EU-Flaggen in der Handelsflotte hat.

**THB:** Wie sieht es denn bei Ihnen mit den Gebühren aus?

**Molzahn:** Gebühren sind nahezu zweitrangig, sofern der Service stimmt. Flaggenstaatgebühren machen in der Regel nur etwa ein Prozent der Schiffsbetriebskosten aus. Für die gesamte Kostenbilanz entscheidend sind die Auswirkungen auf die Betriebskosten, die mit der jeweiligen Flagge verbunden sind. Beispielsweise ob zusätzliche Versicherungen über den normalen P&I-Schutz hinaus geschlossen werden müssen, ob es bestimmte Anforderungen bezüglich Audits und Inspektionen durch den Flaggenstaat gibt, oder ob sich eine Flagge bei der Anzahl der benötigten Zertifikate für Schiff und Crew an das vorgegebene Minimum der IMO hält oder diese Vorgaben erweitert und somit zusätzliche Umsätze generiert.

**THB:** Bekannt ist die Madeira-Flagge vor allem als Ausflaggsziel für Frachter. Gehen Sie auch an Kreuzfahrtschiffe heran?

**Gundermann:** Wir haben schon Kreuzfahrtschiffe im Register und halten die Branche für einen interessanten Zielmarkt. Madeira ist ja nicht nur ein guter Flaggenstaat, sondern auch eine populäre Destination für Kreuzfahrer.

**THB:** Herr Gundermann, Herr Molzahn, vielen Dank für das Gespräch. roe/pk/FBI

## Exklusiver Dienstleister

Gundermann war schon Referent von Biedenkopf

MAR (portugiesisch „Meer“) ist das internationale portugiesische Schiffsregister. Es besteht seit 1989. Daneben gibt es das nationale Register, das aber nur eine untergeordnete Rolle spielt. Euromar ist exklusiver Dienstleister für den Konzessionär des Registers, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft S.D.M. (Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, S.A.). Für Albrecht Gundermann ist Euromar bereits die dritte Schiffsregister-Station. Zuvor arbeitete der 48-Jährige nach Tätigkeiten in der Politik als persönlicher Referent

des früheren sächsischen Ministerpräsidenten Prof. Kurt Biedenkopf auch im Bereich Schiffsfinanzierung und für das Liberia-Register. 2012 wollte er eigentlich im Auftrag der rumänischen Regierung mit einem Hamburger Büro die Registrierung, Überwachung und Betreuung internationaler Handelsschiffe unter rumänischer Flagge übernehmen. Dafür hatte er das Unternehmen Rifa gegründet. Doch das Projekt scheiterte laut Gundermann, weil sich die Rumänen nicht an Absprachen gehalten hätten. roe/pk/FBI