

Unter dem Banner des roten Löwen

Das luxemburgische Seefahrtsregister will auf Distanz zu Billigflaggen bleiben und stärker auf Qualität setzen

VON ANDREAS ADAM

Der rote Löwe weht am Heck von über 200 Schiffen, die auf den Weltmeeren unterwegs sind, obwohl das Großherzogtum ein Binnenstaat ist. Wir sprachen mit Robert Biwer, Kommissar für maritime Angelegenheiten, über Gegenwart und Zukunft des Pavillon maritime.

Das Fahren unter „falscher Flagge“ liegt in der internationalen Handelsschifffahrt im Trend. In der Regel geht es dabei um die rechtliche Bindung an einen anderen Staat, der mehr erlaubt als der eigene. Damit können Reeder viel Geld sparen, sei es, weil weniger Steuern und Abgaben anfallen, oder weil geringere Ansprüche an die Besatzung und deren soziale Sicherheit gestellt werden.

Der Jahresbericht 2015 der Welthandels- und Entwicklungskonferenz (UNCTAD) zum internationalen Seetransport spricht Bände: 70 Prozent der Gesamttonnage sind nicht unter der Flagge ihres Heimatlandes unterwegs. Mehr als drei Viertel der Welt handelsflotte sind in Entwicklungsländern registriert.

Die mit Abstand meisten Schiffe fahren unter fremder Flagge

Schaut man sich die Tonnage aller Handelsschiffe der drei Nachbarländer Deutschland, Frankreich und Belgien an, so wurden 2015 laut UNCTAD rund 90, 68 bzw. 64 Prozent unter fremden Hoheitszeichen bewegt.

Nach Tonnage fahren die meisten Schiffe weltweit unter den Flaggen von Panama, Liberia und den Marshall-Inseln. Man spricht dabei oft von „Flags of Convenience“. Manche sagen auch weniger freundlich „Billigflaggen“.

Luxemburg ist bekanntlich keine Seefahrernation, hat aber seit 1990 trotzdem ein eigenes Seefahrtsregister. Zuständig ist das Commissariat aux affaires maritimes, das beim Wirtschaftsministerium ansässig ist. Auch wenn böse Zungen in der Vergangenheit die Seeflagge mit dem roten Löwen ebenfalls als „Flag of Convenience“ bezeichneten, so will man davon im hiesigen Commissariat nichts wissen.

„Davon kann keine Rede sein“, sagt Robert Biwer, seines Zeichens Kommissar für maritime Angelegenheiten. „Erstens gehören wir nicht zu den Billigsten, sondern bewegen uns aus Sicht internationaler Reeder eher im mittleren Kostenspektrum. Außerdem hegt man in Luxemburg gar nicht die Absicht, möglichst viele Schiffe

oder möglichst viel Tonnage unter luxemburgischer Flagge fahren zu lassen.“

Als das Register 1990 gegründet wurde, sei es um eine wirtschaftliche Diversifizierung gegangen, um letztlich Substanz nach Luxemburg zu holen und Arbeitsplätze zu schaffen, so Robert Biwer. „Heute arbeiten vor Ort in Luxemburg selbst 350 Mitarbeiter im Bereich der Seefahrt, und ich meine damit nicht etwa Matrosen. Indirekt beschäftigt die Branche in Luxemburg nahezu 4 000 Menschen, inklusive Anwälten, Beratern usw.“

Luxemburg bietet Gewinn- statt Tonnagebesteuerung

Den Ausdruck „Flag of Convenience“ hält Biwer für überholt.

Davon, dass der rote Löwe selbst eine „Flag of Convenience“ sei, könne keine Rede sein, sagt Robert Biwer, Kommissar für maritime Angelegenheiten.

(FOTO: CHRISTOPHE OLINGER)

„Auf rechtlicher Ebene hat sich international einiges getan. Seit 2013 ist z.B. die Maritime Labour Convention der internationalen Arbeitsorganisation in Kraft, die u.a. grundlegende Rechte der Seeleute regelt und Sozialdumping verhindern soll. Außerdem befinden wir uns in Zeiten der Globalisierung, in denen sich Reeder und ihre Schiffe immer weniger einer bestimmten Nation zuordnen lassen.“

Was nun die Konditionen der luxemburgischen Seeflagge angeht, so wird jährlich eine Registrierungsabgabe fällig. Unter www.maritime.lu ist ein Rechner zu finden, mit dem Interessenten

inzwischen zunehmend von Luxemburg nach Malta ausgeflaggt“, so Robert Biwer.

Neben den Vollregistrierungen gibt es im Großherzogtum auch die sogenannten Bareboat-Charter, wobei ein Schiff unter luxemburgischer Flagge fahren kann, ohne das heimische Schiffsregister zu verlassen. „Auf diesem Weg haben wir eine ganze Reihe deutscher Schiffe hinzubekommen, die in der Vergangenheit unter außereuropäischer Flagge unterwegs waren“, erklärt Robert Biwer.

Deutsche Reeder entscheiden sich für luxemburgische Flagge

„Statt einer Gewinnbesteuerung wie in Luxemburg gibt es in Deutschland eine recht niedrig angesetzte Tonnagesteuer, die als Staatsbeihilfe angesehen wird. Die EU-Kommission hat Druck gemacht, weil deutsche Reeder einerseits davon profitierten, ihre Schiffe aber z.B. unter der Flagge Liberias fuhren. Daher haben sich nun einige deutsche Reeder für die luxemburgische Flagge entschieden. Diese bietet ihnen immer noch mehr Flexibilität beim Heuern der Mannschaft als die deutsche Flagge, die z.B. vorschreibt, dass der Kapitän aus Deutschland kommen muss“, erklärt Robert Biwer.

Insgesamt umfasst das luxemburgische Seefahrtsregister derzeit rund 220 Schiffe, wobei jene mit der größten Tonnage die rund 30 über Bareboat-Charter eingeflaggt sind – darunter die genannten deutschen Schiffe. Ihre Tonnage ist fast doppelt so hoch wie die der rund 180 vollregistrierten Schiffe. Knapp zehn Schiffe sind in Luxemburg erstregistriert und ins Ausland ausgeflaggt, tragen also nicht den roten Löwen. Zusammen ergibt das 220 Schiffe.

Und welche Pläne hegt man beim luxemburgischen Seefahrtsregister für die Zukunft, wenn es nicht die Zahl der registrierten Schiffe ist, die möglichst schnell steigen soll? „Qualität ist für uns sehr wichtig“, sagt Robert Biwer. „Wenn eine Flagge

„Wenn eine Flagge einen schlechten Ruf hat, führt dies zu häufigen Kontrollen der Schiffe.“

einen schlechten Ruf hat, führt dies zu häufigen Kontrollen der Schiffe. Das spricht sich schnell herum. Bei den sogenannten Hafenstaatkontrollen werden die Flaggen mit den wenigsten Beanstandungen in der Weißen Liste und die mit den meisten Beanstandungen und den höchsten Risiken in der Schwarzen Liste geführt. Bislang sind wir schon ganz zufrieden, möchten uns aber noch deutlich verbessern“, so Robert Biwer.

Außerdem setzt man sich dafür ein, dass die Besatzung von Schiffen unter luxemburgischer Flagge möglichst in ihrem jeweiligen Wohnsitzstaat sozialversichert wird und nicht unbedingt in Luxemburg. „Das ist für die wechselnden Besatzungen praktischer, weil sie unter immer anderen Flaggen fahren und sich immer ummelden müssen. Außerdem kann es ein entscheidender Kostenfaktor für die Reeder sein, wenn die Leute in Luxemburg sozialversichert werden müssen“, so Robert Biwer.

Et zielt och dat, wat een net ziele kann.

Unser genossenschaftliches Private Banking steht für Leistungsstärke & Partnerschaftlichkeit. Was wir für Sie tun können, erfahren Sie unter www.privatbank.lu

DZ PRIVATBANK