

Schifffahrt in Luxemburg, insbesondere Binnen-Schifffahrt

Der „Roude Léiw“ auf Weiss-Blau gestreiften Hintergrund ist die Flagge der luxemburgischen Schifffahrt. Das Schifffahrtsregister wurde per Gesetz 1990 eingerichtet. Heute sind über 250 Schiffe unter dem "Roten Löwen" registriert und die Tendenz ist weiter steigend. In der Binnenschifffahrt ist die Zahl der fahrenden Schiffe von 83 auf derzeit nur 55 Schiffe gesunken, aber es gibt viele Reedereien, die in Luxemburg ansässig sind und ihre Binnenschiffe bereedern, jedoch bleiben die Schiffe im Register des Heimatlandes eingetragen und führen deren Flagge weiter.

In diesem Beitrag soll Luxemburg als Schifffahrtsstandort und die organisatorische Struktur der für die Schifffahrt zuständigen Behörden dargestellt werden.

Luxemburg

Zunächst ein paar statistische Daten zum Großherzogtum Luxemburg: Luxemburg ist eine konstitutionelle Monarchie. Das Land, vergleichbar mit der Größe des Saarlandes, ist in der Verwaltungsgliederung sehr übersichtlich. Es gibt 3 Distrikte, die wiederum in zwölf Kantone unterteilt sind und 116 Gemeinden (davon 12 Städte). In ihm leben über 520 Tsd. Einwohner. Ende 2012 wurde der 100-tausendste Einwohner in der Stadt Luxemburg gezählt. In der Stadt Luxemburg gibt es ca. 80 % Ausländer. Im ganzen Land leben ca. knapp 50 % Ausländer, überwiegend Portugiesen, Italiener, Franzosen, Belgier u.v.a. Es ist also in der Tat ein Land mit einer „Multi-Kulti“-Bevölkerung. Die Mehrsprachigkeit der Bevölkerung ist ein Plus – fast jeder Luxemburger spricht Hochdeutsch, Lëtzebuergesch, Französisch und Englisch; in zweiter Generation der hinzugezogenen Ausländer wird dann auch zusätzlich noch Portugiesisch oder Italienisch zur Normalität. Hinzu kommt das hohe Ausbildungsniveau der Arbeitnehmer, weil das Land als internationaler Finanzstandort mit seinen Banken, Versicherungen, Investment- und anderen Finanzdienstleistungsgesellschaften ein hohes Anforderungsniveau an qualifizierte Arbeitsplätze stellt. Nicht unerwähnt bleiben dürfen die ca. 170 Tsd. Grenzgänger. Täglich pendeln in etwa 43 Tsd. Deutsche, 42 Tsd. Belgier und 82 Tsd. Franzosen über die Grenze zu ihren Arbeitsplätzen (www.statec.lu).

Als Grund für die Neuansiedlung von internationalen, ausländischen Unternehmen werden immer wieder unter anderem **„die kurzen Wege“** genannt. Es gibt nur zwei politisch-verwaltungstechnische Hierarchieebenen, einmal die der Minister-Ebene und ein andermal die der 116 Gemeinden. Dabei kann die individuelle Entscheidungsfreiheit eines Ministers und Abstimmung mit anderen Ministern eine Rolle spielen. Die Vorteile werden mit einem Zitat von Ministerpräsident Jean-Claude Juncker deutlich: „Luxemburg ist im Vergleich zum Ausland wie ein Schnellboot zu einem „großem Frachtdampfer“ und bereits weggefahren, bevor der Frachtdampfer Ruder gelegt hat und sich bewegt.“ So wird seit vielen Jahren erfolgreich eine Diversifizierungspolitik umgesetzt und zwar z.B. den Ausbau der „Biotechnologie“, den der „Medizintechnik“ und der Informations- und Telekommunikationstechnologie“.

Der Finanzplatz - Dienstleistungs- und Industriestandort Luxemburg

Luxemburg ist einer der führenden internationalen Finanzplätze mit 143 Banken, darunter die Industrial and Commercial Bank of China mit ihrem europäischen Sitz. Deutschen Ursprungs sind

40 Banken. In der Fondsindustrie rangiert Luxemburg nach den USA auf Rang zwei. Im Industriesektor sind namhafte Unternehmen ansässig wie z.B. Arcelor Mittal, SES, Goodyear, Cargolux, DuPont, IEE, Husky, Guardian, Delphi, RTL, Amazon, AOL, eBay, Skype, PayPal u.v.a. Sowohl Dienstleistungs- als auch die Industrieunternehmen sind gut vorbereitet, nach der Krise gestärkt sehr schnell ihr Wachstum mit neuen Produkten und Instrumenten zu beschleunigen. Um ein aktuelles Beispiel zu nennen: 2014 soll am Flughafen Findel der „Luxemburg Freeport“ eröffnet werden, www.freeportluxembourg.com).

Der gelungene Ausbau des industriellen Sektors in Kombination mit der Finanzindustrie zeigt im Hinblick auf die Schifffahrt, daß im vergangenen Monat die renomierten Reederei die Hapag Lloyd ihr erstes Schiff, die „Santa Cruz“ (7.100 TEU) unter Luxemburger Flagge gebracht hat.

Die Luxemburgische Mosel

Im Süd-Osten des Landes bildet die Mosel, - hier die Mitte des Flusses - , die Grenze zu Deutschland, und zwar von der Mündung der Sauer (Bundesgrenze), linksseitig befindet sich Wasserbillig (L) und rechtsseitig des Flusses Oberbillig (D) bei km 205,87 (Kanal 18; die erste Schleuse ist Grevenmacher) bis zur Straßenbrücke Perl-Schengen (Kanal 20, die letzte Schleuse ist Apach) bei km 241,95 eine Strecke von insgesamt 36,08 km. Für diese Strecke hat der Service de la Navigation seinen Verantwortungsbereich, der sehr eng mit dem WSA in Trier (D) und der französischen Behörde in Thionville (F) zusammen arbeitet. Der Service de la Navigation ist zuständig für die Überwachung und Sicherung der befahrbaren Flüsse auf dem luxemburgischen Gebiet. Zusätzlich wird das Streifenboot „Faucon II“ auch für Löscharbeiten auf der Mosel und zur Menschenrettung eingesetzt. Das MS „Princesse Marie Astrid“ – 60 m lang, 11,40 m breit, 1,40 m Tiefgang, Beförderungskapazität: 500 Personen, ist das wohl bekannteste luxemburger Schiff auf der Mosel.

Der Vollständigkeit halber wird hier die „Moselkommission“ erwähnt. Die Moselkommission, mit Sitz in Trier, regelt seit 1962 als Organ der drei Anliegerstaaten der Mosel (Deutschland, Frankreich und Luxemburg) alle Schifffahrtsangelegenheiten. Die Moselkommission versteht sich mit den nationalen Fachbehörden als Dienstleister für die Grossregion Saar-Lor-Lux, für Häfen und Schifffahrt und lehnt sich in ihren Vorschriften stark an die ZKR an (www.moselkkommission.org).

Behörden; Antrags- und Genehmigungsverfahren in der Binnenschifffahrt

Die Ausstellung der Genehmigung, um in Luxemburg in der Seeschifffahrt tätig zu werden, obliegt direkt dem Wirtschaftsministerium / CAM (Commissariat aux Affaires Maritimes). Ein dazu notwendiges, sogenanntes Agrément, hier: a) „Dirigeant d'Entreprise Maritime“, bzw. b) EMA, Entreprise Maritime Agrée, wird vom Wirtschaftsminister persönlich unterschrieben. Es ist also der direkte Weg eines Antragstellers zum Entscheider gegeben.

Im Vergleich dazu ist in der Binnenschifffahrt das Transportministerium zuständig, aber nicht ausschließlich. Insgesamt sind 2 Ministerien und 2 Behörden beteiligt, deren Genehmigungen vorliegen müssen, um in der Binnenschifffahrt aktiv arbeiten zu dürfen:

1. Das **Mittelstandsministerium (Ministère des Classes Moyennes)** für die Handelsermächtigung,

- (www.mcm.public.lu);
2. Das MDDI (Ministère du Développement et des Infrastructures) , hier: Département des transport, dem auch der **Service de la Navigation** unterstellt ist, (www.mt.public.lu);
 3. Das **Administration de l'Enregistrement et des Domaines**, für die Flussschifffahrt; hier in L-6701 Grevenmacher (www.aed.lu oder www.aed.public.lu) und das
 4. **CCSS (Centre Commun de la Sécurité Sociale)**, die zentrale Sozialbehörde des Landes Luxemburg (www.ccss.lu).

Die Zuständigkeit für die Ausstellung einer erforderlichen Handelsermächtigung liegt beim Mittelstandsministerium. Der administrative Weg ist also der, dass eine Reederei beim Mittelstandsministerium einen Antrag auf Genehmigung der Handelsermächtigung stellt, was voraussetzt, dass eine Person als Geschäftsführer mit einer entsprechenden Qualifikation sich dafür bewirbt. Das Mittelstandsministerium leitet diesen Antrag zum MDDI weiter, das diesen Antrag in Zusammenarbeit mit dem Service de la Navigation prüft und anschließend an das Mittelstandsministerium zurückreicht. Von dort wird danach in der Regel noch eine Kopie eines Mietvertrages der Geschäftsräume angefordert und wenn diese vorliegt, die Handelsermächtigung auf die Person, die die Reedereigeschäfte ausüben beabsichtigt, persönlich ausgestellt. Eine Übertragung auf eine andere Person ist nicht formlos möglich, sondern muss neu beim Mittelstandsministerium beantragt werden. Hat nun ein Antragsteller die Handelsermächtigung vorliegen, ist die Voraussetzung für eine steuerliche und statistische Erfassung gegeben, aber er hat noch nicht die Erlaubnis, die Arbeit mit dem operativen Reedereigeschäft aufzunehmen. Dazu benötigt die Gesellschaft, in der die Person, auf die die Handelsermächtigung ausgestellt ist, eine „**Ausrüstungsbescheinigung**“ – ein „**CERTIFICAT d'EXPLOITANT**“. Diese Ausrüstungsbescheinigung, die auch erst dann ausgestellt wird, wenn eine physische Prüfung des Büros und der Geschäftsunterlagen erfolgt ist, muss bei der Administration de l'Enregistrement et des Domaines in Grevenmacher (www.aed.lu, bzw. www.aed.public.lu) beantragt und folgende Dokumente beigefügt werden: eine Kopie der Handelsermächtigung des Antragstellers, ein Auszug aus dem Handelsregister der Gesellschaft; die letzte Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung, eine Kopie der Rheinschiffahrtssurkunde des Schiffes, welches Gegenstand des Antrages ist, ein gültiger Versicherungsnachweis für das Schiff, ein gültiger Chartervertrag zwischen Eigentümer des Schiffes und dem potentiellen Ausrüster, Transport-, bzw. Frachtverträge. Ferner sind fünf eidesstattliche Erklärungen auszufüllen und zu unterschreiben sowie die Arbeitsverträge der Mitarbeiter des Büros einzureichen. Diese „Ausrüstungsbescheinigung“ ist jeweils ein Jahr gültig und muss im Original an Bord geführt werden. Anschließend muss der luxemburgische Ausrüster auf der Rheinschiffahrtssurkunde eingetragen werden.

Behördliche Überwachung, - physische Kontrollen

Bevor eine Luxemburger Reederei in der Binnenschifffahrt ihre Arbeit aufnehmen kann, müssen also die Handelsermächtigung vorliegen, aber vor allem die „Ausrüstungsbescheinigung“ (Certificat d'exploitation) ausgestellt sein und diese wiederum auch mit weiteren Dokumenten wie z.B. den Arbeitsverträgen der Mitarbeiter bei der CCSS eingereicht sein.

In der Praxis finden also erfahrungsgemäß vor Aufnahme der Geschäftstätigkeit physische Kontrollen durch Behördenvertreter der CCSS und Administration de l'Enregistrement et des Domaines statt. Diese überprüfen vor Ausstellung der auf 1 Jahr befristeten

Ausrüstungsbescheinigung zum Beispiel: a) die Bilanzen, b) die Lohnabrechnungen, c) die Arbeitsverträge der Beschäftigten sowie der Mitarbeiter im Büro, c) der Büro-Mietvertrag, d) die Bank-/Kontoauszüge, e) die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten der an Bord Beschäftigten, f) die ordnungsgemäße und zeitnahe Zahlung der Sozialabgaben (Kranken-, Rentenversicherung etc.), also die Beiträge an die CCSS; Centre Commun de la Sécurité Sociale), g) die Frachtaufträge und Rechnungsführung h) die Bereederung der Schiffe, i) den organisatorischen Ablauf, d.h., ob die unternehmerischen Entscheidungen analog zum Steuerrecht in Luxemburg getroffen werden.

Ausblick

Mit weiteren Investitionen in Höhe von z.B. 2,5 Mrd. Euro in den nächsten 5 Jahren, so Wirtschaftsminister Etienne Schneider in einem RTL-Interview vom 09.02.2013, wird sowohl die Infrastruktur und somit auch das Wirtschaftswachstum weiter gestärkt. In dieser Summe sind die Investitionen des Transportministeriums, das von Transportminister Claude Wieseler geführt wird, noch nicht enthalten.

Sowohl die Seeschifffahrt mit dem – als „Qualitäts-Register“ zu bezeichnenden Schiffsregister des Wirtschaftsministeriums / CAM - als auch die Binnenschifffahrt, die dem MDDI angegliedert ist, sind auf einem gutem Wege, ihre Aktivitäten in Luxemburg stetig weiterzuentwickeln.

Reedereien, die den Mittelpunkt Ihrer Geschäftstätigkeit nach Luxemburg zu verlegen beabsichtigen, haben in Luxemburg einen guten Standort, eine stabile Infrastruktur, einen internationalen Finanzplatz. Wenn die Finanz- und/oder Fondsindustrie Instrumente für die Schiffsfinanzierung bieten kann, schauen wir optimistisch und positiv in die Zukunft.

Heinz D. Merz
Geschäftsführer
MERZ Schiffsmanagement Gesellschaft S.A.
e-mail: merz@pt.lu
tel.: 00352 – 621 300 006
www.merz.lu