

Erfolgreich und doch reformbedürftig

30 Jahre Seefahrnation: Luxemburgs Hochsee-Schiffsregister

Von Marco Meng

Dass sich Luxemburg mit einem eigenen Schiffsregister „auf dem Meer“ traute, obwohl es ein Binnenland ist, mag als raffinierter Streich eines Zwergs gelten, der neue Einnahmequellen sucht und seine Wirtschaft diversifizieren will. Ganz ungewöhnlich ist es aber tatsächlich nicht: So hat die Schweiz seit 1923 ein Seeschiffregister, und die Tschechische Republik verfügt über die größte Flotte eines europäischen Landes ohne eigene Küste. Aber während beispielsweise Österreich nach vielen Jahrzehnten des Rückgangs geflaggter Seeschiffe 2012 sein Seeschiffregister einmottete, hat sich das von Luxemburg bewährt. Es wird am Montag, den 9. November, 30 Jahre alt.

Wohnsitzes bezahlt werden. Ein zweites Gesetz mit umfangreichem Regelwerk ratifiziert die internationalen Konventionen in diesem Bereich.

Der breiten Öffentlichkeit dürfte erstmals bekannt geworden sein, dass Schiffe unter Luxemburger Flagge auf den Weltmeeren fahren, als Piraten Anfang 2016 das unter luxemburgischer Flagge fahrende Schiff „Bourbon Liberty 251“ im Golf von Guinea überfielen oder im letzten Jahr, als erstmals in der Geschichte der Luxemburger Seefahrt mit dem Schlepp- und Versorgungsfahrzeug „Bourbon Rhode“ ein Schiff mit der Flagge des roten Löwen während eines Hurricanes im Atlantik gesunken war. Solche Meldungen sind natürlich Horrornachrichten für den Luxemburger Seefahrt-Sektor.

Die Luxemburger Flagge hat ihre Nische und ihre Nutzer gefunden.

„Jeder in der luxemburgischen Seeverkehrsverwaltung war sich damals bewusst, dass es keinen Spielraum für Fehler in Sicherheitsfragen geben durfte“, erklärt heute der Jurist Marc Glodt, der 1991 die Seeverkehrsverwaltung Luxemburgs eingerichtet hat und erster Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes war.

Das Gesetz über das Seeschiffsregister ist ein Rahmengesetz, das die Registrierung von Schiffen und die Eintragung von Hypotheken ermöglicht, die Mechanismen für die Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen bestimmt und die Sozialstandards für das Seepersonal festlegt, die nach den Tarifen des

Kontrollen auf den Schiffen

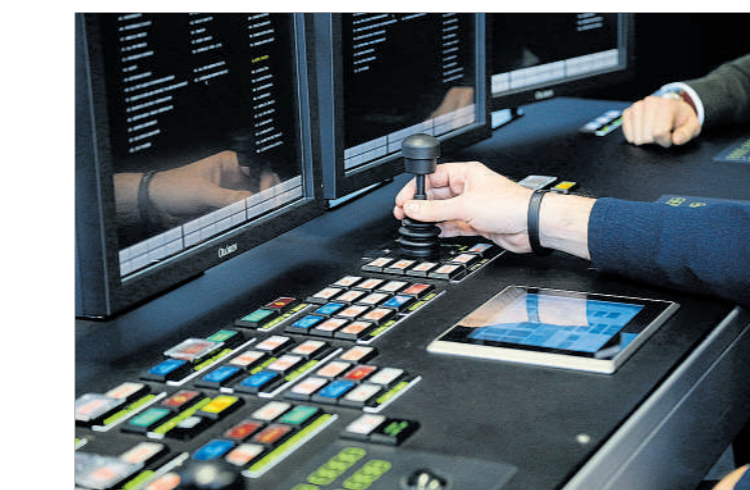
Der technische Zustand der Schiffe muss also genauso kontrolliert werden wie die Einhaltung von Gesetzen – nicht ganz einfach, denn die Schiffe sind ja nie in Luxemburg, das zu den ersten Ländern gehörte, die 2006 eine internationale maritime Arbeitskonvention (MLC) über die Arbeit von Seeleuten ratifiziert haben. Darin sind Minimalgarantien in Sachen Mindestlohn (625 US-Dollar im Monat), Arbeitsschutz, Gesundheitsvorsorge und Versicherung festgeschrieben.

Dazu Robert Biber, der das dem Wirtschaftsministerium eingegliederte Commissariat aux affaires maritimes (CAM) leitet: „Wir haben ein Netzwerk von unabhängigen Inspektoren, die laut einer Checkliste, die wir zur Verfügung stellen, die Schiffe etwa einmal im Jahr kontrollieren.“ Solche „Flag State Inspections“ dauern normalerweise einen ganzen Tag.



Das längste Schiff unter Luxemburger Flagge ist ausgerechnet ein Tanker: Die 228 Meter lange „Cielo di Cagliari“ von d'Amico Tankers. Foto: D'Amico Tankers

Zu den regelmäßigen Kontrollen durch Hafenbehörden kommen Prüfungen durch Klassifizierungsgesellschaften hinzu, die im Namen der CAM technische Zertifikate ausstellen und auch die Einhaltung des Arbeitsrechts überwachen. Laut Jahresbericht des CAM wurden 2019 auf 170 in Luxemburg zugelassenen Schiffen Kontrollen durchgeführt, dabei stellten die Prüfer auf 97 Schiffen Mängel fest. „Je nach Schwere der Probleme“, so Biber, „kann das Schiff festgehalten werden, bis diese korrigiert wurden oder bei weniger schwerwiegenden Mängel



In Capellen schult Jan de Nul regelmäßig seine etwa 3 000 Seeleute, unter anderem an Simulatoren. Foto: Anouk Antony

darf das Schiff weiterfahren, aber mit der Auflage, dass der Reeder oder die Besatzung diese zeitnah behebt und dies auch dokumentarisch belegt.“

Ein ganzer Wirtschaftszweig

Anfangs nutzten belgische Reeder die Luxemburger See-Flagge – rote Löwe auf blau-weiß gestreiftem Hintergrund –, und auch heute noch hat das aus Belgien stammende Familienunternehmen Jan de Nul, das seinen Firmensitz inzwischen ins Großherzogtum verlagert, die meisten Schiffe im Luxemburger Hochseeregister, gefolgt von CLdN (Compagnie luxembourgeoise de navigation), früher als Cobelfret bekannt, das heute ebenfalls seinen Firmensitz in Luxemburg hat.

„Die luxemburgische Flagge hat ihre Nische und ihre Nutzer gefunden“, so das Fazit von Glodt nach 30 Jahren. In den 30 Jahren wurden insgesamt rund 800 Schif-

fe im Land registriert. 215 Schiffe zählt das Register aktuell. Vor fünf Jahren waren es noch 245 Hochseefahrzeuge. Vor allem die Zahl der großen Schiffe mit mehr als 25 000 Bruttoregistertonnen hat sich verringert, wobei nicht allein die Bruttoregistertonnen die Bedeutung des Sektors ausschlaggebend ist.

Robert Biber von der CAM weist darauf, dass von der Einrichtung eines Schiffsregisters zum Beispiel auch – und das wohl nicht unbeabsichtigt – Banken, Steuerberater, Wirtschaftsprüfer, Rechtsanwälte und die Versicherungsbranche im Land profitiert: Mit Bruttoregistertonnen von mehr als 640 Millionen Euro verbuchten Schiffsversicherer wie die West of England Ship Owner, Tokio Marine, The Britannia Steam Ship Insurance oder die International Shipowners Reinsurance. Insgesamt sind im Land etwa 3 000 Menschen im „pavillon maritime“ be-

schäftigt. Insgesamt 207 Schiffahrtsunternehmen („Entreprises maritimes“) gab es Ende 2019 in Luxemburg.

Neben Luxus-Charteryachten, kleineren Containerschiffe, Tankern und vor allem Spezialbagger-schiffen sind in Luxemburg aber keine Fischereischiffe und auch keine Kreuzfahrtschiffe registriert. Letzteres vor allem auch deshalb, weil Kreuzfahrtschiffe große Crews haben und das ein enormer Aufwand für die Luxemburger Verwaltung wäre. Eigentlich wollte man auch keine „großen Öltanker mehr“ – hieß es vor Jahren aus dem Wirtschaftsministerium. Allerdings sind im Luxemburgs Schiffsregister 15 Tanker, darunter das größte Schiff unter Luxemburger Flagge, die 228 Meter lange und 38 Meter breite „Cielo di Cagliari“ von d'Amico Tankers, die 2018 von Hyundai in Vietnam gebaut wurde und eine Ladekapazität von 90 000 Kubikmetern hat.

Der Schiffsbagger-Riese Jan de Nul, der weltweit Häfen wie den Frachthafen „Tanger Med“ in Marokko baut, Windparks errichtet und künstliche Inseln aufschüttet, hat rund 500 Beschäftigte in Capellen. Die 160 Kapitäne und mehr als 3 000 Besatzungsmitglieder des Unternehmens werden regelmäßig dort an der „Jan de Nul Academy“ fortgebildet – Luxemburger sind allerdings nicht darunter.

Laut Commissariat aux affaires maritimes waren Ende Dezember 2019 insgesamt 14 336 aktive Seeleute auf in Luxemburg zugelassenen Schiffen registriert. Der Anteil der Europäer beträgt 49 Prozent bei den Offizieren und 28 Prozent bei den Mannschaften. Hier stammt der größte Teil von den

Philippinen (22 Prozent), gefolgt von der Ukraine, Belgien, Indien, Kroatien und den Niederlanden.

Die Frage des Umweltschutzes

Umweltschutzverbände kritisieren, dass Luxemburg das Internationale Übereinkommen über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen, auch „Hong Kong-Konvention“ genannt, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO noch immer nicht unterzeichnet haben. Allerdings ist diese „Hong Kong-Vereinbarung“ 2013 EU-Recht geworden. Demnach dürfen EU-geflaggte Schiffe nur noch in EU-geleisteten Werften abgewrackt werden. Bislang wurde aber noch kein Schiff unter Luxemburger Flagge verschrottet. Trotzdem ist die Umweltfrage eine Wichtige, gehört die Schifffahrt doch mit zu den größten Treibhausgasproduzenten. Weltweit sind allein etwa 5 000 Containerschiffe auf den Meeren unterwegs, 80 Prozent des internationalen Warenhandels findet über die Ozeane statt.

Gleichzeitig herrscht zwischen den Registrierungsstaaten ein Wettbewerbskampf bei den Tarifen. Die Länder mit den meisten registrierten Handelsschiffen sind Panama (6 500), Liberia (3 000) und die Marshall-Inseln (2 700). Das europäische Land mit der größten



Der Hochseebagger-Spezialist Jan de Nul baut weltweit Häfen und Meeres-Windparks. Foto: Jan de Nul



Eine der weltgrößten Saugbaggerflotten der Welt fährt unter luxemburgischer Flagge. Foto: Marco Meng

Schwieriger Seeweg zu „Green Shipping“

Fort vom Schweröl, hin zu Marinodiesel, so heißt es derzeit bei Schiffgebern und Werften. Seit in diesem Jahr weltweit der maximale Grenzwert von Schwefel in den Abgasen von Schiffstreibstoffen auf 0,5 Prozent gesenkt wurde, wird bei der luxemburgischen Firma Apateq vor allem eins gebaut: Filtersysteme für Hochseeresseln. „Wir haben bis dato über 150 Anlagen zur Aufbereitung des Wassers aus Rauchgaswaschanlagen ausgeliefert“, teilt Dirk Martin, Geschäftsführer von Apateq, mit. Weltweit müssen bis zu 70 000 Hochseeschiffe umgerüstet werden. Nach Justice et Paix Luxembourg soll „Green Shipping“ aber nicht nur eine Frage der Treibhausgasemissionen oder Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen bleiben, sondern ökologische und soziale Aspekte vollumfänglich einbehalten. Green Shipping ist umsetzbar, sagt

David Luty, Direktor von Jan de Nul, doch die Umsetzung sei nicht einfach. Fabrice Maire, Vorsitzender des 2008 gegründeten Interessenverbands „Cluster maritime luxembourgeois“ präzisiert: Er geht davon aus, dass „ökologische Schifffahrt“ letztlich auch zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Luxemburger Flagge beitragen werde. „Wir sollten jedoch nicht erwarten, dass in zwei bis drei Jahren ein Durchbruch bei diesem Thema erzielt wird.“

Maire sieht die Dekarbonisierung des Seeverkehrs durch die aktuelle Covid-19-Krise gebremst wegen mangelnder staatlicher Förderung von Alternativen zu fossilen Brennstoffen. Dennoch würden Schiffseigner bereits umrüsten, auch wenn viele Schiffe auf den Weltmeeren derzeit unter dem Selbstkostenpreis betrieben werden. Die CLdN, so Maire, hat Dual-Fu-

el-Schiffe in Auftrag gegeben, die die Möglichkeit haben, auch mit umweltfreundlicherem Flüssigerdgas zu fahren, während sich Jan de Nul und DEME zusammaten, um gemeinsam mit dem portugiesischen Meeresforschungszentrum ein wissenschaftliches Forschungsprojekt zum Küstenschutz und zur Eindämmung der Auswirkungen der globalen Erwärmung zu starten. Auch diese beiden Schiffsunternehmen haben neue Schiffe mit emissionsarmer Antriebstechnologie geordert.

Der Luxemburger maritime Sektor hoffe auf die Förderung ökologischer Investitionen und die Gewährung finanzieller Anreize für die Reeder. Der Verband habe dazu dem Wirtschaftsministerium zu dem neuen Seegesetz, an dem zurzeit gearbeitet wird, entsprechende Vorschläge unterbreitet, so Maire. MeM

Beachtliche Handelsflotte

215 Schiffe mit zusammen 1,7 Millionen Bruttoregistertonnen fahren derzeit auf den Weltmeeren unter Luxemburger Flagge.

