

Mit einer deutschen Firma in Portugal zur EU-Flagge

Mehr Europa geht kaum!

Von Falk Röbbelen



Dipl.-Wirt.-Ing. Jörg Molzahn und Dr. Albrecht Gundermann

Wenn Schiffe unter einer EU-Flagge fahren, bietet dies den Eignern langfristig Vorteile. Dr. Albrecht Gundermann und Dipl.-Wirt.-Ing. Jörg Molzahn sind mit ihrer Firma EUROMAR der Spezialist, um Schiffe auf Madeira unter EU-Flagge zu registrieren. Weshalb sie sich quasi als Paartherapeuten der maritimen Wirtschaft sehen, haben sie Falk Röbbelen erklärt.

In ihrem Büro am Neuen Wall treffe ich die beiden geschäftsführenden Gesellschafter von EUROMAR, den Juristen Dr. Albrecht Gundermann und den Dipl.-Wirt.-Ing. und Kapitän Jörg Molzahn – zwei Experten der maritimen Wirtschaft, die 2011 erkannt haben, dass ein Markt für ein Schiffsregister in der Europäischen Union besteht. Dazu muss man erst einmal wissen, was ein Schiffsregister überhaupt ist: Schiffsregister gibt es seit Mitte des 19. Jahrhunderts. Sie sind dem Grundbuch nachgebildet und zeigen die Rechte an den eingetragenen Schiffen, also u. a. Erwerb und Verlust an Eigentum oder über Hypotheken. Sie dienen wie das Grundbuch der Publizität des Sachenrechts an Schiffen.

Und gleich auf meine erste Frage, warum Portugal und nicht Deutschland, muss ich mir auch hier das Narrativ über teure deutsche Unflexibilität anhören: Natürlich könne auch Deutschland jährlich einen deutlich zweistelligen Millionenbetrag an Gebühren einnehmen – ohne dafür selbst auch nur einen Cent in die Hand zu nehmen. Aber Deutschland sei zu unbeweglich, um sich der Hilfe einer privaten Firma dabei zu bedienen, den Zugang zu einem öffentlichen Register attraktiver zu gestalten und nebenbei zusätzliches politisches Ge-

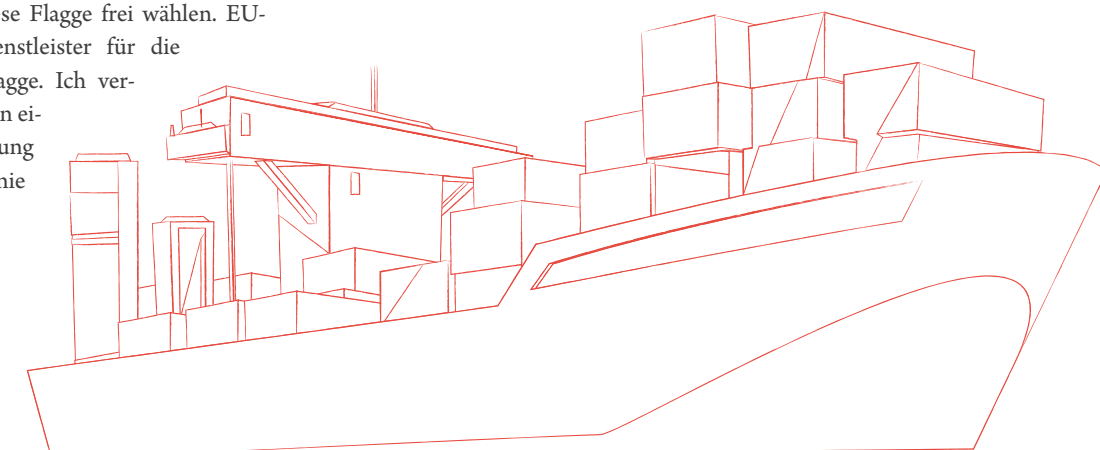


wicht und positive Reputation zu gewinnen. In dieser Einschätzung sind sich die beiden einig – so wie sie überhaupt eingespielt wirken und Spaß miteinander zu haben scheinen. Beide haben bei einem Schiffsregister gearbeitet. Dort habe, so erzählt Gundermann, Molzahn erkannt, dass ein Markt für ein Schiffsregister in der Europäischen Union besteht und dann, so Molzahn, einen Juristen gebraucht. „Für die wichtigen Dinge“, ergänzt Gundermann, und Molzahns Grinsen ist Kommentar genug. Auf meine Frage, was genau die Aufgabe von EUROMAR sei, rattert Gundermann offensichtlich seine Standardantwort herunter: „Wir helfen eine Rechtsordnung zu vermarkten, indem wir Reeder überzeugen, ihr Schiff unter dieser portugiesischen Flagge fahren zu lassen, denn die Geltung der entsprechenden Rechtsordnung durchdringt den Schiffbetrieb tief im Alltag. Auf der anderen Seite unterstützen wir auch die Reeder bei dem Umgang mit dieser Rechtsordnung“. Natürlich ist Molzahn der Ansicht, das könne auch weniger langweilig ausgedrückt werden, und so erklärt er, ein Schiff habe ein Nummernschild oder eben eine Flagge und werde damit in einem Heimathafen registriert. Der Reeder könne diese Flagge frei wählen. EUROMAR sei Dienstleister für die portugiesische Flagge. Ich verstehe, dass es neben einer Beratungsleistung also in erster Linie um Vertrieb geht.

„Die großen, offenen Schiffsregister Panama, Liberia, die Marshall-Inseln“, erzählt Molzahn weiter, „die haben zu dritt mehr als 50 % der Welthandelsflotte unter ihren Flaggen – weil sie günstig sind, insbesondere aber weniger reguliert.“ Nun wurde aber bereits 2004 bei der Schaffung der europäischen Beihilferichtlinien für den maritimen Transport in typisch europäisch-weicher Formulierung festgelegt, dass längerfristig 60 Prozent der in EU-Eigentum befindlichen Flotten unter europäischen Flaggen fahren sollen. Dieses Prinzip wird zwar von Land zu Land unterschiedlich gehandhabt, aber tendenziell von Jahr zu Jahr strenger ausgelegt. Deutschland sei noch recht entspannt, aber das könne sich schon in der aktuell verhandelten Koalitionsvereinbarung gewaltig ändern.

So entstand 2011 aus einer Idee die Erkenntnis, dass europäische Reeder eine funktionierende, dienstleistungsorientierte europäische Flagge bräuchten, weil das Thema ESG – Environment, Social, Governance – immer relevanter wird.

Und bekanntermaßen ist Unternehmertum ja sooo einfach: Eine gute Idee, offene Türen, und ruck-zuck wird man reich. So ähnlich lief es bei EUROMAR. Nur ganz anders! Die Idee wurde von Deutschland nach Slowenien, dann nach Rumänien und schließlich in die baltischen Republiken getragen, doch alle diese Länder waren, wie Molzahn es ausdrückt „für unsere Zwecke politisch dysfunktional“. So landete man schließlich auf Madeira – im wunderschönen, aber auch beeindruckend zuverlässigen Portugal. Das erste Schiff wurde dort im November 2013 registriert – also fast drei Jahre nach Beginn der unternehmerischen Aktivitäten, nach harter und penetranter Lobbyarbeit und dem Einreißen vieler Mauern, gegen die man monatelang gerannt sei!



Natürlich bringt EUROMAR Portugal inzwischen einen nicht unerheblichen jährlichen Millionen-Umsatz, aber viel wichtiger sei, so Gundermann, dass aus den damals 50 auf Madeira registrierten Schiffen zwischenzeitlich 700 Schiffe geworden seien. Und man könne davon ausgehen, dass Portugal damit auch politisches Gewicht in der Weltschifffahrt gewonnen habe, denn wichtige Entscheidungen hierzu werden entweder bei der EU oder – noch wichtiger – in der IMO (International Maritime Organisation) getroffen. Die IMO sei eine Unterorganisation der Vereinten Nationen, und dort spiele die Tonnage, die man unter der eigenen Flagge hat, eine relevante Rolle.

Weiterhin wirke solch ein Register aber auch als Türöffner für die Entwicklung eines maritimen Clusters, – sei es, um Reedereien anzuwerben, ihre Betriebsstätte nach Portugal zu verlagern, sei es, um ihnen die Reparaturdienstleistungen portugiesischer Werften anzutragen, oder um Arbeitsplätze für portugiesische Seeleute zu schaffen.

Auch ein Reputationsgewinn spiele eine Rolle, zumal die nationale Identität in Portugal eng mit der Seefahrt und deren Geschichte verknüpft sei: Die Reputation des Landes könne steigen, wenn in die Häfen der Welt eine erhebliche Anzahl an Schiffen aus Madeira einfahren – mit volldigitalisierten Dokumenten an Bord! Dann sei das eben auch ein Statement für Portugal!

Stichwort „Volldigitalisierte Dokumente“: EUROMAR war die erste Flagge weltweit, die volldigitalisiert agiert hat – bereits vor Corona!

Und da auch die vollständigen Crew-Dokumente, also z. B. die Schiffsführerscheine, die der Flaggenstaat bestätigen muss, voll digital ausgestellt werden, konnten die 30 EUROMAR-Mitarbeiter, die in Hamburg, Berlin, Athen, Lissabon und auf Madeira sitzen, problemlos ins Homeoffice geschickt werden, wo sie teilweise noch heute sitzen. Portugal sei ohnehin deutlich weiter in der Digitalisierung als Deutschland – schon weil man dort offener dafür sei und mehr Chancen als Risiken sehe.



Somit habe auch Corona deutlich weniger negative Auswirkungen auf den Betrieb gehabt. Mal abgesehen von zahllosen Tragödien von Seeleuten, die nicht nach vier bis acht Monaten abgelöst wurden, sondern bis zu 15 Monate auf ihrem Schiff ausharren mussten – oder abgesehen von regelmäßig vorgeschriebenen Überprüfungen, die Corona-bedingt ausfielen. Bei all diesen Herausforderungen der Pandemie sei die Digitalisierung der Flagge ein gewaltiger Vorteil gegenüber der Konkurrenz gewesen, die in Zeiten, in denen niemand mehr im Büro war, noch Papierdokumente ausstellen musste. Und natürlich zahlt sich dieser hohe Digitalisierungsgrad von EUROMAR auch weiterhin aus.

Mich interessiert, ob ich meine Schiffe nicht auch ohne die Hilfe von EUROMAR auf Madeira registrieren könne? „Ja, natürlich“, höre ich – und lapidar: „Falls dir das gelingt.“ Sie seien Verwaltungshelfer für beide Parteien: Sie helfen den Reedern im Umgang mit den Behörden und den Behörden im Umgang mit den Reedern. „Also eine Art Paartherapeut zwischen Reeder und Flaggenstaat“, erklärt Gundermann und grinst, weil er weiß, dass Molzahn diesen Begriff nicht mag. Jedenfalls berate man auch die Regierung, die Behörden und die Häfen, was man als Flaggenstaat anders machen müsse, um Reeder zu gewinnen.

Natürlich könne auch Deutschland einen solchen Paartherapeuten gut brauchen. EUROMAR habe aber eine gegenseitige Exklusivität mit Portugal vereinbart. Die Idee des „Therapeuten“ sei allerdings nicht auf das Verwaltungshandeln beim Schiffsregister beschränkt: Jedes Straßenverkehrsamt könne im Prinzip in private Hände gelegt werden. Ist Deutschland dazu bereit? „Nein, bei uns baut man den Staatssektor aus und reduziert ihn nicht auf das Wesentliche“, so Gundermann. „In Deutschland wird nichts passieren. Dieses Land ist verkrustet, festgefahren, überhaupt nicht innovativ, unbeweglich, fast erstarrt. Wenn es uns mal in 10 Jahren richtig dreckig geht – und das zeichnet sich ab – dann sehe ich eine Chance.“ Das klingt nicht, als habe Gundermann große Hoffnungen auf einen #ReStart ...

Dabei ist Gundermann auch politisch aktiv: Schon als Kind in der Jungen Union, dann hauptberuflich nach der Wende an der Seite von Kurt Biedenkopf, als dieser Ministerpräsident in Sachsen wird – und jetzt bei der CDU im Wahlkreis Altona. Er hat klare Vorstellungen und hält nicht hinterm Berg, wenn man fragt. Der geplante Mindestlohn von 12 Euro sei ein schwerer Fehler – zu undifferenziert, zu populistisch, treibe die Menschen in die Schwarzarbeit, zerstöre, indem er z. B. die Menschen in die Altersheime zwingt, obwohl Corona ja gezeigt habe, dass diese gar nicht so gut funktionieren und es vielleicht besser wäre, die Pflege zuhause zu organisieren. Auch sei er gegen eine doppelte Staatsbürgerschaft, denn die Staatsangehörigkeit sei eine Verpflichtung, eine Solidargemeinschaft und keine Vereinsmitgliedschaft. Natürlich müsse man Ausnahmeregelungen schaffen. Aber den grünen Dekonstruktivismus, den er augenzwinkernd für den Untergang halte, zumal die Grünen auch keine Lösungen anbieten würden ... genau da sei die CDU gefordert, dieses Thema marktwirtschaftlich zu beantworten. Mit seiner Partei geht er ebenfalls hart ins Gericht. Die habe die letzten Jahre verschlafen.

Anzeige



DR. THOMSEN & KOLLEGEN – DIE SPEZIALISTEN FÜR IHRE ZAHNGESUNDHEIT



Dr. Jens Thomsen
Zahnarzt und Arzt
Ästhetische Zahnheilkunde
und Prävention,
Schnarchtherapie



Dr. Tore Thomsen
Zahnarzt
Ästhetische Zahnheilkunde,
Wurzelkanalbehandlungen,
Abrasionsgebiße



Dr. Coralie Thomsen
Fachzahnärztin für
Kieferorthopädie,
unsichtbare Zahnspangen



Dr. Giedre Matuliene
Fachzahnärztin für
Parodontologie, Peri-
implantitisbehandlung



Dr. Rafael Hasler
Fachzahnarzt für
Oralchirurgie,
Implantologie

Sie haben Fragen? Für ausführliche Informationen besuchen Sie unsere Homepage, oder rufen Sie uns an.

Heilwigstraße 115 | 20249 Hamburg | Tel: 040-445971 | www.dr-thomsen.com



DR. THOMSEN & KOLLEGEN

Molzahn will wieder über sein Unternehmen sprechen, bevor das Gespräch politisch abdriftet. So erklärt er, auch Portugal wolle grüne Konzepte integrieren. Und auch EUROMAR sei nun gefragt, um gemeinsam mit Portugal zu definieren, was eigentlich ein grünes Schiff ausmache.

Klar sei wichtig, welche Emissionen ein Schiff ausstößt, aber relevant sei vielleicht auch, ob es ein Noise-Cancellation-System gebe, um Meerestiere vor Lärm zu schützen, oder wie umweltfreundlich die Ballastwasser-Exchange-Anlage arbeite, um die Ladung des Schiffs auszugleichen.

Jedenfalls würden grüne Schiffe zukünftig belohnt werden, und für andere Schiffe werde es zunächst teurer und über kurz oder lang unrentabel, zumal die Containerkunden, also die, denen die Ladung gehört, bereits heute ein großes Interesse hätten, ihre Fracht auf grünen Schiffen zu transportieren, die nachhaltig unterwegs sind. Damit sei auch die Positionierung als nachhaltige Flagge ein weiterer Wettbewerbsvorteil. Auch für Häfen sei das

ein großes Thema, um Abgase zu vermeiden. So würden Hafengebühren zukünftig danach gestaffelt, wie grün ein Schiff sei. Wenn man wisse, wie stark die Emissionen seien, würden Konzepte entwickelt – Stichwort „Fit for 55 im European Green Deal“ –, wie man als Hafen oder Schiffsregister bis 2030 den CO₂-Ausstoß halbieren könne.

Ob sie nun eigentlich eine Billigflagge seien, frage ich. Das könne man so nicht beantworten, erklärt Gundermann. Die deutsche internationale Flagge werde auch als „Billigflagge“ bezeichnet, was zeigt, wie irreführend und willkürlich der Begriff ist. Die ITF, die International Transport Workers' Federation, also die Schifffahrtsgewerkschaft, habe sich von Verdi, der größten Einzelgewerkschaft der ITF, davon überzeugen lassen, diesen Begriff als Kampfmittel der Gewerkschaften inzwischen für alle nicht nationalen Flaggen zu nutzen.

Ob die Frachtraten noch länger derart hoch blieben, will ich wissen. Davon müsse man wohl ausgehen, sind sich beide einig. Vielleicht gäbe es in einem Jahr eine Korrektur, wenn die Häfen wieder einwandfrei funktionieren, Schiffe wieder ohne pandemiebedingte Einschränkungen gebaut werden, möglicherweise ein Neubau-Boom von Schiffen erfolge, sobald die CO₂-Bepreisung auch hier eindeutig sei.

Der Flaggenmarkt jedenfalls bleibe ein harter Wettbewerb, auch wenn es ein attraktives Potential von rund 15.000 Schiffen weltweit gäbe, die jünger als 15 Jahre seien und von Reedereien mit qualitativ hochwertigen Ansprüchen kämen. Es ist also noch viel Luft nach oben und noch viel zu tun. Gundermann schaut auf sein Handy. In Angola hat sich etwas getan. Das gewaltige Potential der Schiffe, die dort die Ölplattformen anfahren, könne man nun angehen. Der Blick geht zur Uhr. Auf in den Kampf!



SCHON MAL BUSINESS CLASS GEREIST?

Maserati Levante
159,- / Tag
200 km frei



Den neuen Maserati Levante
bei STARCAR günstig mieten:
0180/55 44 555*

*(Festnetz 14 ct/min, Mobilfunk max. 42 ct/min)

STARCAR
Autovermietung