

# Der Herr der Schiffe

**MARITIM** Ein Gespräch mit Robert Biwer, Luxemburger „Commissaire maritime“



Christian Muller  
Mindelo, Kap Verde

Seit 25 Jahren gibt es ein Luxemburger Schiffsregister. Heute kreuzen mehr als 200 Schiffe mit Luxemburger Flagge über die Weltmeere. Ein Gespräch mit Robert Biwer, seit Mai 2008 „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung.

**Tageblatt: Sie sind seit einigen Jahren Luxemburgs „Commissaire aux affaires maritimes.“ Worin besteht Ihre Arbeit?**

Robert Biwer: Das „Commissariat aux affaires maritimes“ ist die staatliche Verwaltung, die für das Luxemburger Meeresschiffsregister zuständig ist. Die Arbeit ist in drei Bereiche unterteilt: Verwaltung, Schiffe (unterteilt in Technik und Verwaltung) und Seeleute (Mannschaften). Ehe ein Schiff bei uns angemeldet wird, kontrollieren wir beispielsweise die technische Dokumentation und andere Dokumente im Dossier, etwa die Besitzverhältnisse des Schiffes. Zudem schicken wir jedes Jahr mindestens einmal einen Inspektor auf jedes einzelne Schiff, um die Technik und die Mannschaft zu überprüfen. Sie kontrollieren, ob Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, oder ob die Matrosen ihre Gehälter wirklich erhalten. Hierzu haben wir auf ein weltweites Netzwerk von etwa 50 Spezialisten aufgebaut, die bei uns eine Ausbildung erhalten haben und pro Job bezahlt werden. Letztendlich wird die Rechnung aber vom Reeder bezahlt. Wir schicken die Rechnung weiter – mit einer kleinen Kommission für uns.

**Und was die Matrosen angeht?**

Jeder Matrose, der auf einem Luxemburger Schiff arbeitet, braucht ein Luxemburger Seefahrerbuch – damit wir wissen, wer auf den Schiffen ist. Zudem validieren wir die Ausbildungszertifikate der Mannschaft, von den Matrosen, den Offizieren bis hin zum Kapitän. Diese Validierung kommt nicht automatisch. Alle Angaben werden von uns genauestens überprüft, um sicherzustellen, dass die Ausbildungen auch wirklich gemacht wurden. Auf Luxemburger Schiffen arbeiten derzeit rund 4.000 Matrosen.

**Mit welchen Problemen haben Sie zu kämpfen?**

Vor allem mit der internationalen Anerkennung eines Luxemburger Registers – ein Land ohne

Meereszugang. Wobei die Anerkennung aber vor allem in Luxemburg fehlt. Unterstützend wirkt hier die Arbeit des Netzwerks „Cluster maritime luxembourgeois“. Oftmals fehlt die Anerkennung auch im Ausland – aber nicht im maritimen Milieu. Nachdem wir vor einigen Jahren den Reedern erlaubten, vor Somalia Mitarbeiter von Sicherheitsfirmen an Bord zu haben – als Schutz vor Piraten – kam beispielsweise Belgien zu uns, um zu erfahren, wie wir das handhaben. Ein anderes Problem ist die ungleiche Behandlung in Europa. So gibt es beispielsweise die sogenannte Leuchtturm-Steuer, die beim Einlaufen in einen brasilianischen Hafen zu zahlen ist. Einige müssen zahlen – andere aber nicht, da sie bilaterale Abkommen haben. Das können wir nicht bieten, da wir keinen Meereshafen haben. Unser Register

uns registrierten. Das Problem ist heute aber gelöst. Wir respektieren alle EU-Direktiven. In der Europäischen Union gibt es Schiffsregister, die teurer und andere, die billiger sind als in Luxemburg. Wir setzen nicht auf die Preise, um Kunden anzuziehen. Wir setzen auf flexible Dienstleistungen und individuelle Lösungen. Im Gegensatz zu Deutschland oder Frankreich fordern wir beispielsweise keinen Prozentsatz von Luxemburgern auf den Schiffen.

**Warum sind Sie mit dem „Cluster maritime“ nach Kap Verde gereist?**

Das geht zurück auf eine Initiative von Marie-Josée Jacobs. Luxemburg sollte dem Kap Verde helfen, ein eigenes Schiffsregister aufzubauen. Das ist heute wieder aktuell. (Red.: siehe Artikel von gestern)

gab es eine gute und konstante Entwicklung. Es gibt aber natürlich Schwankungen. So hat in den letzten zwei Jahren die Zahl der Schiffe wieder leicht abgenommen. Das liegt einerseits an der brasilianischen Leuchtturm-Steuer und andererseits am niedrigen Ölpreis. Letzterer hat dazu geführt, dass einige Versorgungsschiffe von Ölplattformen – um Kosten zu sparen – eingemottet wurden. Sie dürfen somit nicht mehr fahren. Wenn der Preis wieder steigt, können sie aber schnell wieder angemeldet werden.

**Luxemburg hat ein Schiffsregister für Handelsschiffe und eins für Binnenschiffe. Warum wird das erste vom Wirtschaftsministerium und das zweite vom Transportministerium aus geleitet?**

Da bin ich der falsche, um zu

Freizeitschiffe und -boote eintragen können. Dort sind etwa 1.000 Einheiten (Segelboote, Motorschiffe, Jetskis usw.) eingetragen. Dieses wird auch vom „Commissariat maritime“ verwaltet.

**Ein beeindruckendes Erlebnis ...**

Ich habe einige Schiffstauen miterlebt. Es ist schon beeindruckend, wenn ein 250 Meter langes Baggerschiff ins Wasser gelassen wird – und dabei die „Heemecht“ gespielt wird.

**Gibt es Arten von Schiffen, etwa Öltanker, die Sie im Schiffsregister nicht wollen?**

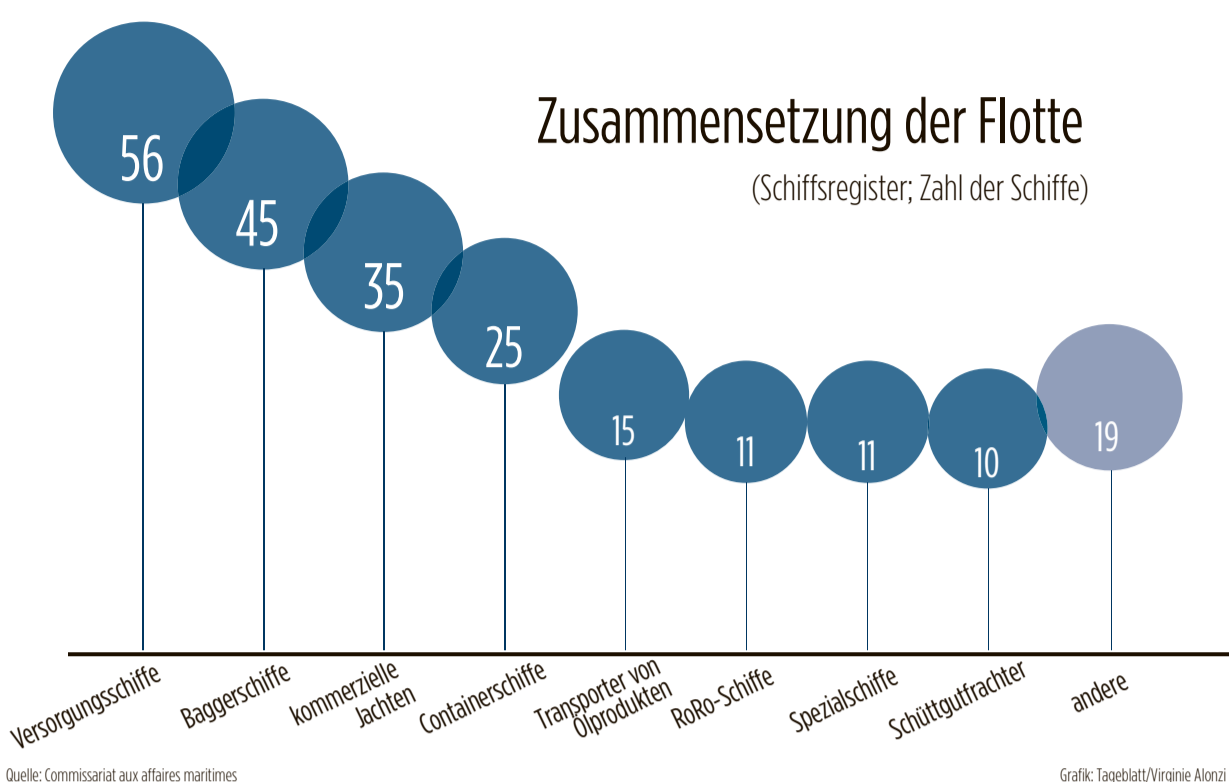
Anfangs waren einige Tanker bei uns angemeldet. Die sind aber 2002/03 nach Belgien zurückgekehrt. Heute haben wir nur noch einige kleinere Schiffe, die Ölprodukte transportieren. Das von ihnen transportierte Volumen entspricht in etwa der Treibstoff-tanks eines großen Cargo-Schiffs. Große Öltanker wollen wir nicht mehr – das war eine politische Entscheidung, die nach dem Unfall der Erika und der Prestige getroffen wurde. Fischereischiffe haben wir auch keine. Wir wollen nicht, dass unsere Schiffe in den Gewässern anderer Länder fischen. Zudem wäre es ein ganz anderes Register, für das andere Regeln und andere EU-Direktiven zählen. Auch große Passagierschiffe, etwa Kreuzfahrtschiffe, wollen wir momentan nicht. Da arbeiten bis zu 3.000 Personen auf einem Schiff, was einen zu großen Arbeitsaufwand bedeutet. Das Thema Passagierschiffe könnte in Zukunft aber wieder auf den Tisch kommen.

**Zahlt es sich finanziell für Luxemburg aus, ein Schiffsregister zu unterhalten?**

Die Verwaltung zählt direkte 13 Mitarbeiter. Die Zahl der direkten Arbeitsplätze im maritimen Sektor beläuft sich auf 300 bis 400. Geschätzte 2.500 Arbeitsplätze haben von Zeit zu Zeit mit dem maritimen Sektor zu tun. Im Luxemburger Versicherungssektor ist die Schifffahrt die zweitwichtigste Prämien-Einnahmequelle – nach dem Geschäft mit den Lebensversicherungen. Also, auch wenn es keine genauen statistische Angaben gibt, so ist doch sicher, dass der Sektor mehr einbringt, als er kostet. Die Kosten der Verwaltung (Gehälter, Büros) sind allein durch die Anmeldegebühren bereits praktisch abgedeckt.

## Übermorgen im Tageblatt

Wie Luxemburg zu einer Nation der Seefahrer wurde



Robert Biwer, „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung

hat dadurch bereits einige Schiffe verloren. Bei einem mittelgroßen Containerschiff können diese leicht 100.000 Euro im Jahr betragen – das ist zwei- bis dreimal mehr als die Anmeldekosten.

**Ist Luxemburg eine Billigflagge?**

Nein. Ganz sicher nicht. Von der ITWF (International Transport Workers Federation) aus London wurden wir eine Zeit lang als Billigflagge („pavillon de complaisance“) eingestuft. Hintergrund war, dass wir Schiffe von ausländischen Reedern bei

**Machen Sie als „Commissariat maritime“ keine eigene Promotion im Ausland für den Standort Luxemburg?**

Das machen wir nur sehr wenig. Wir wollen nicht in anderen Ländern zu aggressiv werben (einige könnten sagen „wildern“ gehen). Wenn aber jemand zu uns kommt, dann sind wir gern bereit, ihn zu informieren.

**Wie sehen Sie die Zukunft des nunmehr 25 Jahre alten Luxemburger Schiffsregisters?**

Ganz positiv. In den 25 Jahren

antworten. Es handelt sich aber eigentlich um unterschiedliche Aktivitäten – mit einigen Überschneidungen. Der ehemalige Minister Jeannot Krecké wollte das Commissariat im Wirtschaftsministerium haben – um die Wirtschaft zu diversifizieren. Bei der Binnenschifffahrt handelt es sich dabei mehr um eine Transportaktivität, wo Schiffe auch Luxemburg anlaufen. Kaum eins unserer Schiffe hingegen wird je nach Luxemburg kommen. Es gibt aber auch noch ein „Registre de plaisance“, wo Leute, die in Luxemburg wohnen, ihre eigenen