

N i e d e r s c h r i f t

über die 21. bis 24. - öffentliche - Sitzung (Reise)

des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ des Ausschusses für Wirtschaft, Ver-

kehr, Bauen

und Digitalisierung

16. bis 21. März 2025

Portugal

Tagesordnung:

Seite:

Parlamentarische Informationsreise nach Portugal zur Unterrichtung über ver-

schiedene hafen- und schifffahrtspolitische Themen

<i>Briefing durch den Geschäftsträger der Botschaft.....</i>	3
<i>Gespräch mit der Staatssekretärin für Fischerei im Landwirtschaftsministerium</i>	5
<i>Gespräch mit Vertreterinnen der Hafengesellschaft Lissabon</i>	8
<i>Gespräch mit Vertretern der Reederei Transportes Maritimos Insulares S. A. (TMI).....</i>	9
<i>Austausch mit Dr. Joao Carvalho, Berater des Präsidenten des Verbandes der Gewerk-</i> <i>schaften der Hafenarbeiter</i>	9
<i>Besichtigung des Tiefsee- und Fischereihafens Sines und Austausch mit Vertretern der</i> <i>Hafenbehörde Sines APS</i>	12
<i>Besuch der European Maritime Safety Agency</i>	16
 <i>Gespräche im Parlament der Portugiesischen Republik:</i>	
<i>Austausch mit dem Ausschuss für Landwirtschaft und Fischerei.....</i>	33
<i>Austausch mit dem Ausschuss für Wirtschaft, öffentliche Bauten und Wohnungsbau</i>	33

Anwesend:**Ausschussmitglieder:**

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (21. bis 23. Sitzung) (SPD)
4. Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
8. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
9. Abg. Claus Seebeck (CDU)
10. Abg. Ulf Thiele (CDU)
11. Abg. Stephan Christ (i. V. d. Abg. Sina Maria Beckmann) (GRÜNE)
12. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
13. Abg. Thorsten Paul Moriß (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 21. Sitzung: 17.03.2025, 9.00 Uhr bis 17.20 Uhr,
22. Sitzung: 18.03.2025, 9.30 Uhr bis 17.00 Uhr,
23. Sitzung, 19.03.2025, 8.30 Uhr bis 21.15 Uhr,
24. Sitzung, 20.03.2025, 9.30 Uhr bis 22.15 Uhr.

Tagesordnung:

**Parlamentarische Informationsreise nach Portugal zur Unterrichtung über verschiedene ha-
fen- und schifffahrtspolitische Themen**

21. Sitzung

Montag, 17. März 2025

Goethe-Institut, Lissabon

Briefing durch den Geschäftsträger der Botschaft

Herr **Ludwig Blaurock** gibt dem Unterausschuss zunächst einen Einblick in den Verwaltungsaufbau der Botschaft und erläutert deren Aufgabenstellung.

Anschließend erhält der Unterausschuss einen Überblick über die wirtschaftliche und gesellschaftliche Situation in der Republik Portugal. Die aktuelle politische Lage in Portugal stellt sich demnach wie folgt dar:

Die Minderheitsregierung ist nach nur einem knappen Jahr im Amt gestürzt. Ministerpräsident Montenegro hat eine Vertrauensabstimmung im Parlament deutlich verloren. Die Opposition wirft dem 52-Jährigen Vorteilsnahme vor. Montenegro bestreitet alle Vorwürfe. In Portugal muss nun zum dritten Mal innerhalb von drei Jahren gewählt werden. Die Regierung, ein von der konservativen PSD geführtes Parteienbündnis, war vor nicht einmal einem Jahr an die Macht gekommen und verfügte nur über 80 Sitze der 230 Sitze im Parlament. Eine überwältigende Mehrheit der Oppositionsabgeordneten hatte angekündigt, gegen die Koalition zu stimmen, und hat diese Ankündigung in die Tat umgesetzt. Präsident Marcelo Rebelo de Sousa hat das Parlament aufgelöst und entschieden, dass die Neuwahlen im Mai 2025 stattfinden sollen.

Im Verlaufe des Vortrags und durch Antworten auf Fragen der Abg. **Ulf Thiele** (CDU), Abg. **Melanie Reinecke** (CDU) und Abg. **Matthias Arends** (SPD) in der sich anschließenden Aussprache erhält der Unterausschuss folgende Informationen:

- Als ehemalige Kolonialmacht ist Portugal weltoffen und interessiert am Weltgeschehen. Portugiesen fühlen sich nicht als mediterraner Staatsbürger, sondern als Transatlantiker. Auch die jüngsten Entwicklungen in den USA stoßen in Portugal daher auf reges Interesse.
- Das mit 650 Jahren älteste diplomatische Netzwerk der Welt besteht zwischen Großbritannien und Portugal, früher vor allem auch als Rückversicherung gegenüber dem „großen Bruder“ Spanien.
- Portugiesen erwerben im Laufe ihres Lebens nicht nur durch Schulbildung, sondern auch außerhalb des Bildungswesens exzellente Englischsprachkenntnisse - weil in Portugal als recht kleinem Land viele TV-Produktionen, vor allem Blockbuster, nicht in die portugiesische Sprache übersetzt werden. Ausländische Unternehmen, die sich in Portugal niederlassen, wissen die Englischsprachkenntnisse der Einheimischen sehr zu schätzen.

- Portugal hat aufgrund wirtschaftlicher Zwänge seit jeher eine hohe Emigrationsquote und weist daher eine hohe Internationalität auf. Es reisen bis heute auf Jahresfrist bis zu 35 000 Portugiesen aus Portugal aus, aber auch viele hoch qualifizierte Fachkräfte aus portugiesischsprachigen Ländern ein.
- Unter dem damaligen Präsidenten Mario Soares hat sich Portugal für Demokratie und Einbindung in die EU entschieden und ist zusammen mit Spanien im Jahre 1986 in den Staatenverbund aufgenommen worden. Portugiesen sind seither überzeugte Europäer, was sie mit 80-prozentigen Zustimmungsraten zum Ausdruck bringen. Sie stehen der Europäischen Union uneingeschränkt positiv und solidarisch gegenüber und sind keine „Nationalegoisten“, sondern in der Erkenntnis, in erheblichem Umfang beispielsweise von Kohäsionsmitteln zu profitieren, bereit, auch ihren Beitrag zu europäischen Projekten beizutragen. Die rechtspopulistische Partei CHEGA hat in dem Wissen, dass die Bevölkerung es nicht gutheißen würde, bisher nicht den Versuch unternommen, gegen die Europäische Union, den Euro oder das Subsidiaritätsprinzip Stimmung zu machen.
- Arbeitsmigration wird in Portugal dringend benötigt und führt dazu, dass die nationalen Sozialsysteme einen Überschuss ausweisen. Ohne Migration würden sie einen hohen Milliardenverlust ausweisen. Viele Migranten stammen aus portugiesischsprachigen Ländern, sind gut integriert und daher sehr willkommen. Mit Kritik an Migration hat die CHEGA bisher zwar nennenswerte Stimmenzuwächse erzielt, im Vergleich mit Deutschland sind diese aber deutlich geringer.
- Die Unzufriedenheit mit der Politik, die sich in einer Verdoppelung der Zustimmungsraten für die CHEGA niederschlägt, liegt in erster Linie darin begründet, dass in den vergangenen zehn Jahren die Lebenshaltungskosten enorm angestiegen, die Löhne und Gehälter jedoch konstant geblieben sind. In Portugal liegen der Mindestlohn bei 850 Euro und der durchschnittliche Bruttolohn bei 1 500 Euro. Portugal gilt nach wie vor als Niedriglohnland, die Lebenshaltungskosten aber haben inzwischen bundesdeutsches Niveau erreicht. Das Mietniveau in Lissabon und in Porto liegt inzwischen auf dem Niveau von München. Weitere Gründe für die Unzufriedenheit sind das marode Gesundheitssystem und Erziehungssystem. Lehrkräfte beispielsweise haben infolge der Entscheidungen aus Troika-Zeiten seit zehn Jahren kein Gehaltsplus erfahren. Ärzte und Lehrkräfte verlassen das Land in Länder, in denen sie bessere berufliche Perspektiven sehen. Diejenigen, die aufgrund von weit verbreiteter Heimatverbundenheit zurückkehren, können aufgrund der vergleichsweise hohen Eigenheimquote von 75 bis 80 % in Wohnraum anderer Familienmitglieder unterkommen. Die hohe Eigenheimquote federt die Folgen des geringen Lohnniveaus teilweise ab.
- Portugal hat sich bei der Bewältigung der Folgen der Finanzkrise im Jahre 2009 ff. im Vergleich der Problemländer als Musterschüler erwiesen, weil es ihm gelungen ist, durch Einsparungen und Wirtschaftswachstum „echten Schuldenabbau“ zu betreiben. Das Niveau der Staatsschulden konnte nach einer in der Coronakrise erneuten Schuldenausweitung von 135 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) massiv auf inzwischen 93 %gedrückt werden. Die beiden großen Parteien PS und PSD haben sich im Wissen um die schmerzhaften Folgen der Troika-Entscheidungen dem Kurs der Entschuldung verschrieben. Die Bevölkerung stützt diese Entscheidung.

- Das Sozialniveau Portugals liegt unterhalb des europäischen Durchschnitts. Die zurückgetretene Regierung hatte sich das Ziel gesetzt, das EU-Mitgliedsland Portugal langfristig zu einem Geberland fortzuentwickeln. Das Wohlstandsgefälle zwischen Stadt und Land ist hoch. Wirtschaftlich prosperierend sind die touristischen Küstenregionen sowie Lissabon und Porto, das Hinterland dagegen verarmt und verwaist immer, weil insbesondere junge Menschen aus dem strukturschwachen Norden wegziehen.
- Portugals Wirtschaft besteht vorwiegend aus kleinen und mittelständischen Unternehmen und nur einigen wenigen Großkonzernen. Der Tourismus ist ein aufstrebender Wirtschaftssektor und trägt mittlerweile mit bis zu 20 % zum BIP bei, was Kritiker unter Hinweis auf die Folgen der Coronapandemie mahnen lässt, die Abhängigkeit von einem einzigen Wirtschaftszweig nicht zu groß werden zu lassen.
- Deutschland ist nach Spanien der größte Handelspartner Portugals. Industrielle Erzeugnisse spielen im beiderseitigen Gütertausch die wichtigste Rolle. Insgesamt entwickelt sich Portugal aber hin zu einer Dienstleistungswirtschaft.

Gespräch mit der Staatssekretärin für Fischerei im Landwirtschaftsministerium

(Die Gesprächswiedergabe basiert auf der Übersetzungsarbeit von Konferenzdolmetscherin Tanja Schlittenbauer)

In dem Gespräch mit StS'in **Claudia Monteiro de Aguiar**, das durch Fragen der Abg. **Karin Logemann** (SPD), **Hartmut Moorkamp** (CDU), Abg. **Christian Schroeder** (GRÜNE), Abg. **Katharina Jensen** (CDU), Abg. **Ulf Thiele** (CDU) und **Thorsten Paul Moritze** (AfD) angereichert wurde, erhält der **Unterausschuss** folgende Informationen:

- Die Regierung der Republik Portugal hat sich im Bereich Fischerei folgende Ziele gesetzt:
 - a) Gute Verwaltung der Fischereipolitik im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik der Europäischen Union, insbesondere Modernisierung der veralteten Flotte. Portugal setzt bei der Überarbeitung der Gemeinsamen Fischereipolitik und bei der Erneuerung der Fischereifloten unter Inanspruchnahme von Fördermitteln des Europäischen Fischereifonds auf die Unterstützung Deutschlands sowohl im Europäischen Parlament als auch im Rat der Europäischen Union.
 - b) Das Interesse der jungen Generation an der Fischerei soll geweckt werden durch: finanzielle Unterstützung beim Erwerb eigener Wasserfahrzeuge, Stärkung von Unternehmertum, steuerliche Anreize ein attraktives Ausbildungsangebot, die Unterstützung von Frauen in der Fischerei im Rahmen der Initiative „Hüter des Meeres“ sowie die Förderung nachhaltiger Fangmethoden etwa durch Einsatz neuartiger Netze zum Schutz der Meeresböden.
 - c) Förderung der Meeresaquakultur durch Überzeugungsarbeit gegenüber Investoren mit dem Ziel, die Fischerei zu diversifizieren, sowie Bürokratieabbau und Unterstützung von Innovationen.

- Die Republik Portugal besitzt zwei autonome Regionen. Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden sie ultraperiphere Regionen genannt. Als solche erfordern sie naturgemäß höhere Kosten für den Transport von Waren und die Bereitstellung von Dienstleistungen. In zwei von neun dieser ultraperipheren Regionen wird Fischerei betrieben. Portugal hofft bei allen seinen Forderungen nach europäischer Förderung dieser ultraperipheren Regionen auf deutsche Unterstützung.
- Die Regierung der Republik Portugal folgt in Bezug auf Nachhaltigkeit und den Green Deal klar den Leitlinien der Europäischen Kommission. Der Plan, den die Regierung der Republik Portugal in Verfolgung dieser Ziele entwickelt hat, konzentriert sich auf die Kleine Fischerei, deren auf Küstenfischerei spezialisierten Betriebe die portugiesische Fischereiflotte zu mehr als 80 % dominieren und generell nachhaltiger als die großen Unternehmen produzieren. Die Förderung der kleinen Betriebe erfolgt anderem durch Ersatzbeschaffung von Fischernetzen, die eine nachhaltigere Form der Fischerei ermöglichen.
- Die Fischerei trägt in einem Umfang von nur 0,2 % zum BIP der Republik Portugal bei. Diese nur zahlenmäßige Betrachtung aber wird der Bedeutung dieses Sektors für die Wirtschaft der Republik Portugal aber nicht gerecht, weil der Sektor Tradition und Kultur birgt und vielerorts die Voraussetzung für ein reichhaltiges Angebot gastronomischer Dienstleistungen ist, von der viele Fischereigemeinden leben. 15 000 aktive Fischer teilen sich 4 000 lizenzierte Boote. Die Regierung verfolgt mit Blick auf die Fischerei drei Ziele: wirtschaftlichen Aufschwung, mehr Umweltschutz und Nachhaltigkeit sowie die soziale Sicherung vornehmend kleinerer Familienbetriebe.
- Der Betrieb von Aquakulturen bietet in Portugal rund 3 500 Menschen einen Arbeitsplatz. Gefördert werden Indoor- und Outdoor-Aquakulturen. Das Segment wird von ausländischen Investoren dominiert. Der Plan der Regierung Portugals für die Meeresraumordnung definiert und weist Zonen aus, die für Unternehmen als Investitionsstandorte für Aquakultur infrage kommen. Mit der Vorlage dieses Plans hat die Regierung europaweit Pionierarbeit geleistet.
- Bei der Initiative „Hüter des Meeres“ handelt es sich um das Vorhaben einer NGO. Die Regierung beabsichtigt, die von der NGO gewonnenen Erfahrungen mit Frauenerwerbsarbeit bei der Umsetzung ihres Ziels einer Förderung von Frauen durch Finanzierung einer bedarfsgerechten Ausbildung und Bereitstellung von Räumen nur für weibliche Beschäftigte in Fischereibetriebe zu nutzen.
- Die Fahrzeuge der portugiesischen Fischereiflotte sind zwischen 60 und 70 Jahre alt und bedürfen daher dringend einer Erneuerung. Die Regierung verfolgt das Ziel einer teilweisen Sanierung der Fahrzeuge, etwa durch das Ausbessern nur des Unterwasserschiffs. Eine große Herausforderung stellt die Weigerung der Europäischen Kommission dar, weitere Fördermittel zur Modernisierung der Schiffsflotte bereitzustellen. Die Kommission befürchtet, dass die Bereitstellung von Fördermitteln zu einer Überfischung der Meere führt und das Ziel einer nachhaltigen Fischerei konterkariert. Die portugiesische Regierung teilt diese Ansicht der Kommission nicht und hofft auf eine Meinungswende unter dem neu ernannten EU-Kommissar.

- Portugal unterstützt die Fischerei in erster Linie durch Fördermittel aus dem Europäischen Fischereifonds. Gefördert werden insbesondere die Umsetzung des digitalen Wandels, die Verbesserung der Energieeffizienz und der Erwerb des „ersten“ Fischereifahrzeugs.
- Docapesca ist ein Unternehmen des staatlichen Wirtschaftssektors und untersteht der Aufsicht des Ministeriums für Landwirtschaft und Fischerei und des Finanzministeriums. Es übernimmt die öffentlich-rechtliche Dienstleistung des Erstverkaufs von Fisch auf Auktionen und damit verbundene Tätigkeiten, verwaltet Fischereihäfen und nimmt Aufgaben der Hafenbehörde wahr. Das Unternehmen ist zertifiziert, hat ein Gütesiegel und bürgt für Qualität und Sicherheit der Fischprodukte.
- Portugal ist ein starker Verfechter der Einrichtung von Meeresschutzzonen in einem Umfang von 30 % der Meeresfläche. Die Regierung hat sich in Zusammenarbeit mit der Fischerei, den für das Meer verantwortlichen Stellen, der Energieinfrastruktur und den Umweltschutzverbänden immer dafür eingesetzt, dass solche Neuerungen stets in Zusammenarbeit mit den davon Betroffenen erfolgen. Insofern werden beispielsweise die Fischereiverbände vor der Einrichtung von Meeresschutzzonen und Offshore-Windparks angehört. Eine der ersten Schutzzonen wurde an der Algarve errichtet. Auch hier vor wurden die Fischereiverbände angehört, um nach Möglichkeit einen Interessenausgleich zu erzielen, der auch eine finanzielle Kompensation beinhalten kann.
- Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei legt in Fragen der Fischerei, Meer und Nachhaltigkeit großen Wert auf die Zusammenarbeit mit Universitäten und ist ein Befürworter der Förderung der Erneuerung der Flotte durch Gewährung von Abwrackprämien. Den Antrag Portugals, ein solches Konzept in ihren Resilienzplan einzubinden, hat die Europäische Kommission allerdings abgelehnt. Die französische Regierung dagegen hat dem Vernehmen nach die Genehmigung für einen vergleichbaren Plan erhalten. Die Ablehnung dieser Fördermöglichkeit durch die Europäische Kommission ist bedauerlich, weil sie ein wichtiges Instrument gewesen wäre, um mehr junge Menschen für das Ziel zu gewinnen, eine berufliche Existenz im Fischereisektor anzustreben.
- Die Regierung der Republik Portugal teilt die Einschätzung der Europäischen Kommission, dass eine Überfischung des Atlantiks vorliege, nicht und verweist insoweit auf die in Portugal geltenden strengen Quoten und deren strikte Überwachung durch staatliche Behörden. Sie wehrt sich dagegen, die Fischerei nur sehr allgemein, ohne Differenzierung nach Ländern und deren Flotten, zu betrachten, hat den Eindruck, dass sich die Kommission zu sehr von den Ansichten von NGOs leiten lässt, und rät, stattdessen künftig in einen engeren Dialog mit den Akteuren des Fischereisektors zu treten.
- Die Flächenkonkurrenz zwischen der Fischerei und dem Bau und dem Betrieb von Offshore-Windparks ist auch in Portugal Gegenstand von Diskussionen. Die im Rahmen der Festlegung der Schutzzonen getroffene Entscheidung, dass sich Fahrzeuge Offshore-Windkraftanlagen bis auf 1 Seemeilen nicht nähern dürfen und ein Abstand von 0,5 Seemeilen zum Land eingehalten werden muss, hat energischen Widerstand des Fischereisektors hervorgerufen. Eine Entschädigung der Fischer sei allenfalls durch die Anlagenbetreiber möglich, eine Entschädigung der Fischer aus den Einnahmen des Staats aus

der Bereitstellung von Meeresflächen für Offshore-Windkraftanlagen steht (bisher) nicht zur Debatte.

- Die Einrichtung der Schutzzone an der Algarve ist im Rahmen eines mehrere Monate andauernden Pilotprojekts erfolgt. Entschädigungszahlungen für entgangene Nutzungsrechte haben die Fischer aus dem nationalen Umweltfonds und dem Stiftungsvermögen der privaten Stiftung „Blauer Ozean“ erhalten, die mithilfe der Universität der Algarve auch das Berechnungsmodell für die Entschädigungszahlungen entwickelt hat.

Gespräch mit Vertreterinnen der Hafengesellschaft Lissabon

Vertreterinnen der Hafengesellschaft stellen im Rahmen einer computergestützten Präsentation den Hafen Lissabon vor.

Der **Unterausschuss** erhält dadurch und durch Antworten auf Fragen aus dem Kreis der Abgeordneten folgende Informationen:

- Der Hafen basiert auf einem Multipurpose-Ansatz, d. h. er bietet vielfältige Umschlagmöglichkeiten.
- Der Hafen weist aufgrund seiner Lage nahe der Landeshauptstadt und gelegen an einem Fluss besondere geografische Bedingungen auf, die einerseits seine Entwicklung behindern, ihm aber auch eine hervorragende Anbindung an das nationale Straßen-, Schienen- und Wasserwegenetz eröffnen.
- Die Hafengesellschaft verfolgt eine Entwicklungsstrategie mit den vier Entwicklungssachsen „Nachhaltigkeit/Entkarbonisierung“, „Innovation/Digitalisierung“, „Wirtschaft/Internationale Entwicklung“ sowie „Flächen/Gemeinden/Menschen“.
- Im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie soll der Hafen in einen grünen, intelligenten und resilienten Hafen umgebaut werden. Dabei steht die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb an vorderster Stelle.
- Der Hafen soll in Bezug auf Effizienz und Intermodalität in den Logistikketten, durch den Ausbau der Hafenhinterlandverbindungen und als Player im internationalen Seetourismus gestärkt werden. Im Jahre 2024 wurden 800 000 Kreuzfahrtpassagiere bei 369 Anläufen registriert. In der Bevölkerung wird die Überlastung der Stadt als Anlaufstelle von Kreuzfahrern kritisiert. Befürworter dagegen verweisen auf hohe Geldbeträge, die der einzelne Kreuzfahrer durch Übernachtungen in Hotels und den Besuch der Lissaboner Gastronomie beschert.
- Die Hafengesellschaft entwickelt einen Aktionsplan für Innovation und Digitalisierung. Als besonders dringlich wird der Aufbau eines Landstromnetzes für Kreuzfahrt- und Frachtschiffe zur Vermeidung von Treibhausgasen in Citynähe herausgestellt. Aber auch die Einführung eines intelligenten Monitorings des Hafens zur Echtzeitüberwachung von Hafenaktivitäten steht im Fokus der Planungen der Hafengesellschaft.

- Investitionen auf dem Terminalgelände werden durch die jeweiligen Betreiber/Nutzer finanziert.
- Das 200 Millionen Euro schwere Projekt „Ocean Campus“ hat sich die Ansiedlung von Start-ups auf dem Gelände eines alten, stillgelegten Fischereihafens zum Ziel gesetzt.

Gespräch mit Vertretern der Reederei Transportes Marítimos Insulares (TMI) S. A.

Der **Unterausschuss** erhält eine computergestützte Präsentation von TMI, einem Unternehmen der ETE-Gruppe, die im Jahre 1936 gegründet wurde, in 9 Ländern auf 4 Kontinenten mit 50 Unternehmen vertreten ist, weltweit Unternehmenspartnerschaften unterhält, zu 100 % eigenfinanziert ist und mit 1 400 Beschäftigten ausweislich des jüngsten Unternehmensberichts einen Jahresumsatz von 375 Millionen Euro getätigt hat, sowie einen Überblick über die Aktivitäten in den jeweiligen Unternehmenssegmenten mit betriebswirtschaftlichen Kennzahlen (vgl. **Anlage 1**).

Das Unternehmen transinsular ist zu 100 % eigenfinanziert und hat mit 229 Beschäftigten unter Einsatz von 12 Schiffen, die 26 Häfen anlaufen, ausweislich des jüngsten Unternehmensberichts 150 000 TEU transportiert und damit einen Umsatz von 115 Millionen Euro getätigt.

In der sich anschließenden Gesprächsrunde bezeichnen die Unternehmensvertreter übereinstimmend als die größte unternehmerische Herausforderung: sämtliche Aspekte zum Thema Nachhaltigkeit und dabei insbesondere die Frage nach den künftig zu verwendenden schwefelarmen Schiffstreibstoffen und deren Auswirkungen auf die Kostensituation des Unternehmens sowie Möglichkeiten der Ersatzbeschaffung von nachhaltig angetriebenen Schiffen. In diesem Zusammenhang wird erwähnt, dass schon heute durch Installation von Photovoltaik sowie Nutzung von entsalztem Meerwasser zur Reinigung der Schiffe der CO₂-Fußabdruck der unternehmenseigenen Schiffswerft, in dem Schiffe gewartet, aber nicht neu gebaut werden, verringert wird.

Im Fokus der Überlegungen zur Unternehmensexpansion sind Südafrika und Südamerika.

22. Sitzung

Dienstag, 18. März 2025

Goethe-Institut, Lissabon, Austausch mit Herrn Dr. Joao Carvalho, Berater des Präsidenten des Verbandes der Gewerkschaften der Hafenarbeiter

(Die Gesprächswiedergabe basiert auf der Übersetzungsarbeit der freiberuflichen Diplom-Konferenzdolmetscherin Verena Willms)

Im Austausch mit Herrn **Dr. Joao Carvalho** und durch Beantwortung von Fragen der Abg. **Karin Logemann** (CDU), des Abg. **Ulf Thiele** (CDU), des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) und des Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD) erhält der **Unterausschuss** folgende Informationen:

- Hafenarbeit in Portugal ist geregelt durch das Dekret 280 aus dem Jahre 1993 und ein während der Finanzkrise 2013 verabschiedetes Gesetz sowie durch Rahmentarifverträge, die zwischen der Hafenbehörde und den jeweiligen Hafenarbeitern geschlossen sind. Besonders das Gesetz aus dem Jahre 2013 - der Zeit, als Finanzpakete zur Rettung der Wirtschaft geschnürt worden sind - hat der Hafenwirtschaft in Portugal zu mehr Effizienz verholfen. Beiden Gesetzen sind rund 18-monatige Verhandlungen mit allen Gewerkschaften vorausgegangen. Das Gesetz, das im Jahre 2013 verabschiedet worden ist, wurde mit den Stimmen der beiden großen Parteien, der PDS und der PS, also seinerzeit mit rund 80 % der Stimmen, angenommen.
- Einzelne Gewerkschaften hatten sich seinerzeit gegen das Gesetz ausgesprochen. Die Hafenarbeiter Lissabons beispielsweise haben sechs Jahre gestreikt bzw. Forderungen nach Mehrarbeit abgelehnt. Eine Folge des Streiks in Lissabon war, dass die Häfen von Sines und Leixões ihre Umschlagkapazitäten enorm erhöht haben und der Hafen von Lissabon an Bedeutung eingebüßt hat. In 2023 ist den Arbeitgebern gelungen, mit den Hafenarbeitern Lissabons ein Abkommen zu schließen, mit dem der Streik beendet werden konnte.
- Tarifverträge werden nicht auf nationaler Ebene einheitlich ausgehandelt, sondern zwischen den Hafenbehörden und den Hafenarbeitern der jeweiligen Häfen.
- Nach dem portugiesischen Arbeitsrecht beträgt die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit 40 Stunden und die regelmäßige tägliche Arbeitszeit 8 Stunden. Für Hafenarbeiter gilt eine Drei-Schicht-Regelung: 8 bis 16 Uhr, 16 Uhr bis 24 Uhr, 24 Uhr bis 8 Uhr. Während der Schicht besteht die Möglichkeit, innerhalb von 60 Minuten Arbeitspause eine Mahlzeit einzunehmen. Kein Hafenarbeiter soll länger als fünf Stunden ununterbrochen arbeiten müssen. Zwischen zwei Schichteinsätzen muss eine elfstündige Erholungsphase liegen. Nur im gut begründeten Ausnahmefall darf die Erholungsphase nur acht Stunden betragen. Die Anzahl der Arbeitstage ist auf festgelegt; im Ausnahmefall kann die Anzahl mit Zustimmung des Arbeitsministeriums auf mehr als 250 Arbeitstage ausgeweitet werden.
- Der Zugang zu Arbeit ist für Hafenarbeiter insbesondere während der Bewältigung der Finanzkrise in 2013 liberalisiert worden. Eine Folge der Liberalisierung ist, dass es nicht mehr Pflicht ist, Gewerkschaftsmitglied zu sein, um einer Erwerbstätigkeit im Hafen nachgehen zu können. Die Arbeitgeberseite kann somit heute Hafenarbeiter einstellen, die für die Tätigkeiten im Hafen ausgebildet sind, aber nicht zwingend Gewerkschaftsmitglied sein müssen.
- Die Gewerkschaften empfinden diese Folge der Liberalisierung nicht als Rückschritt, sondern vertreten die Ansicht, dass Unternehmen frei entscheiden können müssen, wen sie einstellen, und dass Unternehmen, die Investitionen tätigen, auch das Recht haben müssen, frei darüber zu entscheiden, wen sie einstellen. Die Gewerkschaften erachten es nicht als ihre Aufgabe, über die Einstellung von Hafenpersonal zu bestimmen. Auf die Anzahl der gewerkschaftlich organisierten Mitglieder hat die Liberalisierung keine Auswirkung gehabt. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad der rund 1 600 Hafenarbeiter in Portugal liegt bei rund 90 %.

- Entscheidungen über Regelungen, die das Arbeitsrecht betreffen, müssen zwingend mit absoluter Mehrheit vom Parlament getroffen werden. Das „Gesetz 2013“ regelt ausschließlich Hafenfragen.
- Hafenarbeiter waren früher aufgrund ihrer Ausbildung nur eingeschränkt in den verschiedenen Bereichen des Hafens einsetzbar. Heute müssen Hafenarbeiter eine breitgefächerte Grundausbildung abgeschlossen haben, um alle Fertigkeiten erworben zu haben, die es ihnen erlauben, in allen drei Grundbereichen des Hafens eingesetzt werden zu können (Polyvalenz).
- Der vertraglich festgelegte Einsatzbereich eines Hafenarbeiters war früher nur auf ein bestimmtes Terminal beschränkt. Im Zuge einer Mobilitätsinitiative ist es Hafenarbeitern auf Anfrage nun möglich, in dem Hafen, in dem sie tätig sind, zwischen verschiedenen Terminals hin- und herzuwechseln.
- Die Produktivität der Hafenwirtschaft konnte auch dadurch erhöht werden, dass Hafenarbeiter heute nur noch für die horizontale oder vertikale Bewegung von Fracht zuständig sind.
- Hafenarbeiter werden in erster Linie intern ausgebildet, aber auch extern geschult. Gewerkschaften verfolgen den Plan, ein eigenes Ausbildungszentrum zu gründen. Sie bedienen sich dabei der Expertise von Herrn Dr. Joao Carvalho.
- Aufstiegschancen für Hafenarbeiter haben sich insbesondere durch den bestehenden Arbeitskräftemangel deutlich verbessert. Eine zunehmende Anzahl von Hafenarbeitern hat ausländische Wurzeln, viele stammen aus Brasilien.
- Obwohl Portugal eine Seefahrernation ist, fehlt bei jungen Menschen das Interesse an der Schifffahrt und Häfen. Seit 2022 versuchen Hafenverwaltungen, mithilfe des Bildungsministeriums das Interesse der Jugend an Berufen, die im Hafenbetrieb nachgefragt werden, zu wecken. Zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass die Anzahl der Hafenarbeiter sinkt. Die Gewerkschaften plädieren dafür, dass Hafenarbeiter, die den Anforderungen der Digitalisierung nicht gewachsen sind, frühverrentet werden oder nach Inanspruchnahme einer Entschädigungszahlung aus dem Erwerbsleben ausscheiden können.

23. Sitzung

Mittwoch, 19. März 2025

Besichtigung des Tiefsee- und Fischereihafens Sines und Austausch mit Vertretern der Hafenbehörde Sines APS

Die Vorstellung des Hafens und seines Industrie- und Logistikbereichs (ZILS) mit Angabe betriebswirtschaftlicher Kennzahlen erfolgt im Rahmen von zwei computergestützten Präsentationen in englischer Sprache (vgl. **Anlagen 2 und 3**) durch Frau **Ana Rita Rosa**, Leiterin für Kommunikation und Außenbeziehungen der Hafengesellschaft Portos de Sines, und Herrn **Miguel Gulliver Borralho**, Direktor von ZILS Global Parques.

Durch die anschließende Gesprächsrunde und die Beantwortung von Fragen der Abg. **Katharina Jensen** (CDU), **Thorsten Paul Moritse** (AfD), Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU), Abg. **Karin Logemann** (SPD) und Abg. **Marten Gäde** (SPD) erhält der **Unterausschuss** folgende, über den Inhalt der Präsentationen hinausgehende Informationen:

- Der Tiefseehafen Sines ist der am westlichsten gelegene europäische Tiefseehafen für Schiffe, die auf der Transatlantikroute verkehren, und bietet an seinen Terminals Wassertiefen von 28 m für die Verladung von Flüssigmasse, von 18 m für Stückgut sowie von 17 m für Containerverladung.
- Er bietet mehr als 20 wöchentlich verkehrende Dienste für containerisierte Ladung an und wird im Jahresverlauf von 3 600 Güterzüge angefahren. Besondere Aufmerksamkeit der Hafengesellschaft hat der Schienenlückenschluss zwischen Poçeirao und Bada joz, der eine schnellere Erreichbarkeit des Logistikzentrums Madrid ermöglicht.
- Im Tiefseehafen Sines werden mehr als 50 % der in Portugal anfallenden Ladung umgeschlagen. In 2024 wurden Ladung im Gesamtumfang von 48 Millionen Tonnen und Container im Umfang von 1,9 Millionen TEU umgeschlagen; Letzteres stellt einen Umschlagrekord dar.
- Der Containerterminal wird betrieben von PSA und ermöglicht einen Jahresumschlag von 2,7 Millionen TEU. Mit 58 % des Containerumschlags ist Sines der größte Containerhafen Portugals. Eine Erweiterung des Terminals sieht eine Verdoppelung des Jahresumschlags vor. Sines ist eine beliebte Zwischenstation auf der Amerika-Asien-Route und für die Weiterverteilung von Containern in Europa.
- Am Flüssiggutterminal werden im Jahresverlauf rund 20 Millionen Tonnen, in erster Linie Rohöl und dessen Derivate, umgeschlagen. Mehr als 35 % des für den Eigenverbrauch in Portugal bestimmten Rohöls werden über Sines umgeschlagen.
- Im Hafen Sines werden 100 % des LNG-Bedarfs Portugals umgeschlagen.
- Das Unternehmen Repsol ist in Portugal ein wichtiger Akteur auf dem Weg der Transformation. Am petrochemischen Terminal wird von Repsol produziertes Propylen, Ethylen und Ethanol umgeschlagen.

- Die Hafengesellschaft verfolgt das Ziel, dass Sines, zurzeit auf Platz 14, in ein paar Jahren unter den zehn größten Containerhäfen in Europa ist, was unter anderem durch den Ausbau der Container-Terminals XXI und Vasco da Gama, die Erweiterung des Stückgutterminals für Zwecke der Offshore-Industrie und den Bau von Flüssiggutbehältern zum Bunkern „grüner“ Energien bewerkstelligt werden soll.
- Short-Sea-Shipping wird vor allen Dingen zwischen Sines und Bilbao, Gijon, Cadiz und Valencia betrieben. Im Hafen Sines werden wöchentlich mehr als 69 abfahrende bzw. ankommende Containerzüge abgefertigt.
- Der Zugang zu digitaler Konnektivität ist zentral für die Teilnahme an der digitalen Wirtschaft und die digitale Transformation staatlicher Dienstleistungen. Die elektronische Plattform „Logistic Single Window (JUL)“, eine Weiterentwicklung des „Port Single Window“, bietet Exporteuren, Logistikunternehmen, Zollagenten, Spediteuren, Schiffsagenten, Schiffseignern, Bugsierunternehmen, Liegeplatzbetreibern, dem Hafenterminal, Hafendienstleistern, Bahnbetreibern und Importeuren eine gemeinsame Schnittstelle zur Kommunikation und beschleunigt Aktivitäten zwischen Zoll, Hafenbehörde, Gesundheitsbehörde, Seebehörde und Naturschutzbehörde.
- Im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt die Hafengesellschaft im Zeitraum 2020 bis 2050 und vor dem Hintergrund des europäischen Green Deal Pläne zum Aufbau von Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien. Das Ziel ist, zu 100 % erneuerbare Energien zu nutzen. Geplant sind außerdem Erweiterungen der Bunkerkapazitäten für „grüne“ Produkte, für den Umschlag von Offshore-Wind-Komponenten, LNG und andere tiefgekühlte Gase. Außerdem sind mehrere Projekte für einen nachhaltigeren Betrieb des Hafens in Planung.
- Ende 2024 wurde der Vertrag zur Planung eines „Grünen Transportwegs“ zwischen Brasilien, den Niederlanden und dem Ruhrgebiet unterzeichnet. Die Verbreitung alternativer Kraftstoffe soll so stärker gefördert werden. Der Duisburger Hafen wird Teil dieses grünen Transportwegs. Eine entsprechende Vereinbarung wurde zwischen den Häfen von Pecém in Brasilien, dem Hafen in Rotterdam und dem Duisburger Hafen unterzeichnet. Der Transportweg soll dazu dienen, das Erreichen der europäischen Klimaziele zu unterstützen.
- Dank seiner strategischen Lage - in der Nähe verlaufen mehrere Unterwasser-Datenkabel - ist Sines ein wichtiger Daten-Hub für namhafte Datendienstleister und Rechenzentren sowie zahlreiche Start-ups im Bereich der Digitalisierung.
- LNG wird als Übergangslösung auf dem Weg zur ausschließlichen Verwendung grüner Energie betrachtet. Das bestehende LNG-Terminal wird bisher nur für die Binnenversorgung genutzt, soll aber nach einem Ausbau künftig auch dem Export nicht nur von LNG, sondern auch von anderen Energieträgern dienen.
- Der rund 150 km südlich von Lissabon gelegene Businesspark ZILS in Sines, der sich zu 91 % im Besitz des Unternehmens AICEP befindet und von diesem auch betrieben wird, ist strategisch günstig gelegen und für Industrie-, Logistik und Dienstleistungsaktivitäten

konzipiert und beherbergt Produktionsstätten einiger großer nationaler und internationaler Unternehmen. Er liegt neben dem Hafen Sines, dem einzigen nationalen Tiefseehafen ohne Manövrierbeschränkungen, den deshalb die größten Containerschiffe der Welt anlaufen können. Er hat eine Fläche von 4 157 ha. Der Hafen Sines ist damit der Hafen mit dem größten zusammenhängenden Industrieareal in Portugal.

- Der rund 560 ha große Businesspark BlueBiz ist Bestandteil des 46 km südlich von Lissabon gelegenen Hafens Setúbal. Unter anderem der Volkswagen-Konzern verschifft von hier Fahrzeuge, die er zusammen mit Ford im Werk Palmela produziert. Der kleine Businesspark Albiz ist rund 2,5 ha groß und liegt rund 30 km nordwestlich von Lissabon.
- Das Unternehmen Repsol Polímeros errichtet im Rahmen des Alba-Projekts zwei neue Anlagen zur Herstellung hochwertiger, zu 100 % recycelbarer Polymerwerkstoffe für die Automobil-, Pharma- und Lebensmittelindustrie. Die beiden Anlagen werden lineares Polyethylen und Polypropylen herstellen und auf diesem Gebiet eine Vorreiterrolle auf der iberischen Halbinsel spielen. Es wird ein Wachstum entsprechend den Bedürfnissen des Marktes erwartet und darauf hingearbeitet, dass die beiden Anlagen bis 2026 mit voller Kapazität in Betrieb sein werden. Ein weiteres Projekt des Unternehmens betrifft die Ethanolproduktion.
- Das Wasserstoff-Großprojekt „Madoqua“ betrifft die Errichtung eines Großelektrolyseurs mit einer Elektrolyseur-Kapazität von 500 MW. Die Betriebsstätte soll bis 2029 betriebsbereit sein und einen Eckpfeiler bei der Erzeugung von grüner Energie für die Schifffahrt und andere Sektoren darstellen. Über einen Zeitraum von zehn Jahren stellt die Europäische Kommission für das Vorhaben 245 Millionen Euro bereit.
- Das Gemeinschaftsunternehmen NeoGreen Portugal investiert mehr als 1 Milliarde Euro in die Errichtung einer Fabrik zur Herstellung von grünem Wasserstoff und davon abgeleiteten Kraftstoffen. Die Anlage wird auf einem 10,5 ha großen Gelände in der Industrie- und Logistikzone Sines errichtet. Die Investition in die Errichtung der Anlage mit einer Leistung von über 500 MW ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen der kanadischen NeoGreen Hydrogen Corp. und dem portugiesischen Unternehmen Frequent Summer S.A.
- Das chinesische Unternehmen CALB plant ein Projekt zum Bau einer Lithiumbatteriefabrik für die Automobilindustrie. Es sieht eine Investition von rund 2 Milliarden Euro für rund 1 800 direkte Arbeitsplätze in der Industrie und Logistikzone Sines vor und soll 2028 in Betrieb genommen werden. Geplant ist die Produktion von 600 000 Lithiumbatterien im Jahr, unter anderem im Rahmen einer Zusammenarbeit mit Volkswagen. Europäische Fördermittel in mittlerer dreistelliger Millionenhöhe sind angekündigt.
- Das industrielle Scale-up-Unternehmen H2GreenSteel, das sich in „Stegra“ umbenannt hat, verfolgt das Ziel der Dekarbonisierung schwer reduzierbarer Industrien. Stegra verfolgt diesen Ansatz am Standort Sines mit den drei Plattformen grüner Wasserstoff, grünes Eisen und grüner Stahl. Das Projekt hat eine starke exportorientierte und beschäftigungspolitische Bedeutung für Portugal.

- Die Unternehmenskooperation WinPower-MAN wird eine Anlage zur Produktion von grünem Wasserstoff errichten. Erzielt werden sollen eine Nennleistung von 4 MW und eine Produktion von rund 240 Tonnen grünem Wasserstoff pro Jahr.
- Der Ausbau der Offshore-Aktivitäten am Standort Sines betrifft in erster Linie die Energieproduktion für Hafenaktivitäten und hat schon aufgrund der geografischen und meteorologischen Bedingungen - Südpotugal hat 3 000 Sonnenstunden im Jahr, was für PV attraktiv ist, aber weniger Wind, was Offshore-Windfarmen weniger wirtschaftlich sein lässt - nicht die gleichen Ausmaße wie die Aktivitäten auf dem Gebiet der Photovoltaik. In dem Mehrweckterminal des Hafens sollen Flächen geschaffen werden, um Offshore-Plattformen zusammenzusetzen und zwischenzulagern. Schwierigkeiten bereitet in Sines der Transport montierter Rotorblätter von den Montageflächen im Industriepark bis zum Hafengelände.
- Nachdem lange Zeit mehrheitlich die Auffassung vertreten wurde, dass LNG die Energieform der Zukunft sein wird, ist mittlerweile klar, dass LNG nur Teil einer Übergangslösung ist und der Weg zu grüner Energie hin länger dauern wird, als ursprünglich angenommen wurde. Das LNG-Terminal am Standort Sines ist hauptsächlich für den Binnenmarkt gedacht, aber auch für den Export vorgesehen, und soll weiter ausgebaut werden, um nicht nur LNG, sondern künftig auch andere flüssige Brennstoffe umzuschlagen.
- Die Hafengesellschaft Portos de Sines ist eine öffentliche Behörde, die auf technischem Gebiet dem Infrastrukturministerium und auf finanziellem Gebiet dem Finanzministerium untersteht. Die Hafengesellschaft erhält keine staatlichen Haushaltsmittel, sondern muss sich aus den Einnahmen aus vergebenen Konzessionen, Liegegebühren und nationalen oder europäischen Fördermitteln, etwa des Fonds für Wiederaufbau für Portugal, finanzieren und soll darüber hinaus etwaige Gewinne an den Staat abführen. Die Investition für die Erweiterung des Terminals Vasco da Gama in Höhe von 690 Millionen Euro wird von privaten Investoren aufgebracht. Die Investition in einen Schutzkai, der im Zuge der Erweiterung des Terminals für 200 Millionen Euro gebaut werden muss, wird der Hafengesellschaft obliegen.
- Im Fischereihafen Sines, inzwischen nur noch der sechstgrößte Fischereihafen in Portugal, werden im Jahresverlauf 10 Millionen Tonnen Fisch umgeschlagen. Die Konzession für den Fischereihafen hat das Unternehmen Docapesca, dem die Unterhaltung der Kai-mauern und der Lagergebäude obliegt. Der Fischereihafen hat zwar im Hinblick auf die Milliardeninvestitionen im industriellen Teil nicht die gleiche ökonomische Bedeutung, hat aber eine enorme beschäftigungspolitische Bedeutung vor Ort, weil er sehr viele Familien ernährt.

Diesen Reisetag beschließt ein Empfang auf der im Hafen Portimão liegenden „GORCH FOCK“, zu dem der Geschäftsträger der Botschaft, Ludwig Blaurock, sowie der Kommandant des Schulschiffs, Fregattenkapitän Elmar Bornkessel, unter anderem den Unterausschuss eingeladen haben. Die Ausschussmitglieder nehmen diese Gelegenheit zu intensiven Gesprächen mit Besatzungsmitgliedern über aktuelle politische Themen wahr.

24. Sitzung

Donnerstag, 20. März 2025

Besuch der European Maritime Safety Agency

Der Besuch der EMSA stößt bei den Mitgliedern des Unterausschusses auf ein besonders großes Interesse. Die dort erhaltenen Informationen haben schon wenige Tage später zu einem schriftlichen Antrag auf mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung geführt. Aus diesem Grunde werden die Inhalte der Präsentation der EMSA sowie die in Beantwortung von Fragen im Kontrollraum von EMSA erhaltenen Informationen sehr ausführlich wiedergegeben.

Artikel 1 der EMSA-Gründungsverordnung besagt, dass der Zweck der Agentur darin besteht, ein hohes, einheitliches und wirksames Niveau der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung von Verschmutzungen durch Schiffe und durch Öl- und Gasanlagen und ein Eingreifen bei ihrem Eintreten zu gewährleisten und gegebenenfalls einen Beitrag zur Gesamteffizienz des Seeverkehrs und des Seetransports zu leisten, um die Schaffung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen zu vereinfachen.

Die EMSA hat den Auftrag, den maritimen Interessen der EU für einen sicheren, grünen und wettbewerbsfähigen Seeverkehr zu dienen sowie als zuverlässige und angesehene Referenz im Seeverkehrssektor in Europa sowie weltweit zu operieren.

Die EMSA ist in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Klima, Umwelt und Binnenmarkt vor allem als Dienstleister für die Mitgliedstaaten und die Kommission tätig, ist aber gleichzeitig auch verlässlicher Partner und innovatives Wissenszentrum für den europäischen Seeverkehr. Die EMSA sieht sich als Wissenszentrum für einen sicheren und nachhaltigen Seeverkehr in der EU.

(Die anschließende Wiedergabe von Frau Russevas Ausführungen basiert auf der Konsektivübersetzung des Dolmetschers Herrn Thomas Kaiser)

Frau **Rudina Russeva** (EMSA) trägt im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren Sheets dieser Niederschrift als **Anlage 4** beigelegt sind, zum besseren Verständnis der Informationen aber auch in den Fließtext eingebettet sind, wie folgt vor:

Meine Damen und Herren! Mein Name ist Rudina Russeva. Ich arbeite bereits seit elf Jahren bei der EMSA. Vorher war ich 18 Jahre in Bulgarien bei der dortigen Schifffahrtsbehörde tätig. In dieser Funktion habe ich auch an Sitzungen der Internationalen Organisation für Schifffahrt (IMO) teilgenommen. Ich bin Volkswirtin. Zu Beginn meiner Zugehörigkeit zu EMSA war ich im Rahmen eines Kooperationsprogramms mit Anrainern des Schwarzen Meeres und des Kaspischen Meeres in der Beschaffungsabteilung tätig. Danach bin ich in die Kommunikationsabteilung gewechselt. Seit 2020 bin ich im Sekretariat des Verwaltungsrates für den Ausschuss für Wirtschaftsangelegenheiten, Transport, Bau und Digitalisierung tätig.

Ich heiße Sie im Namen unserer geschäftsführenden Direktorin Maja Markovic Kostelac herzlich willkommen. Sie hätte Sie hier gerne selbst begrüßt und diese Präsentation gehalten, nimmt aber gerade am sogenannten Schifffahrtsgipfel der Europäischen Union in Brüssel teil und lässt sich daher entschuldigen.

Ich werde Ihnen einen kurzen Überblick über unsere Aufgaben geben. Anschließend werden wir den sogenannten Maritimes Port Services Raum besichtigen. Das ist der Raum, in dem wir den Mitgliedstaaten digitale Unterstützungsdienstleistungen anbieten.

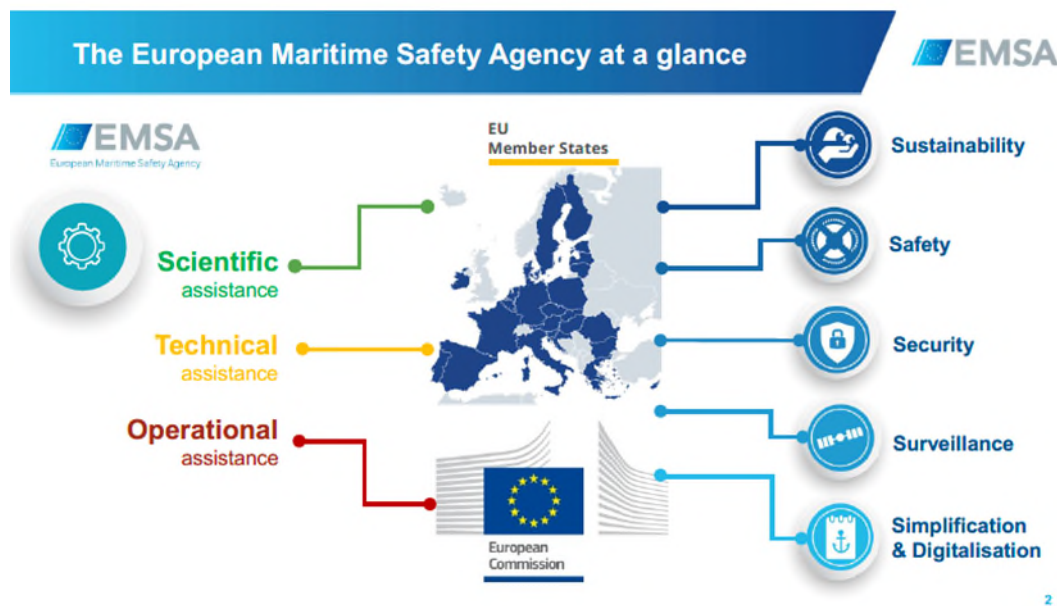
Die EMSA ist eine der 40 sogenannten dezentralisierten EU-Agenturen, die über ganz Europa verstreut sind. Sie versteht sich als ein technisches Gremium, das mit einer Verordnung des Parlaments und des Rates der EU ins Leben gerufen wurde.

EMSA wurde gemäß seinen Gründungsstatuten errichtet, um die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu gewährleisten. Sie widmet sich daneben dem Thema der gesamten maritimen Umwelt und der Bekämpfung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen. Später sind dann auch noch die Zuständigkeiten der Überwachung von Gas- und Ölinstallationen hinzugekommen. EMSA kümmert sich also nicht nur um die Schifffahrt im engeren Sinne.

Der Anlass für die Gründung von EMSA waren zwei sehr schwere Seeunfälle, die sich um die Jahrtausendwende in europäischen Gewässern ereignet haben. Sie erinnern sich sicherlich an die Havarien der „ERIKA“ in 1999 und der „PRESTIGE“ in 2002.

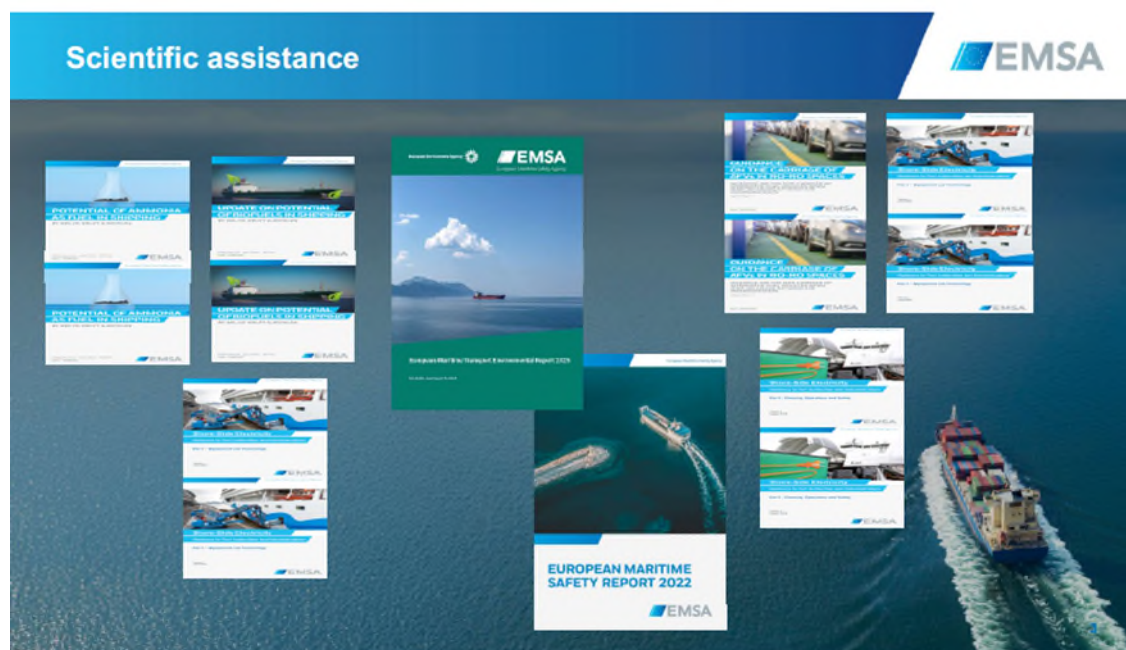
Vor diesen Schiffsunglücken bestand Einigkeit darüber, dass Seeverkehr nur international geregelt werden könne. Unter der Schirmherrschaft der UNO gebührte es dann der IMO, die entsprechenden Regularien und Vorschriften zu verabschieden. Diese zwei Havarien haben gezeigt, dass das internationale Sicherheitssystem Lücken hat und dass auf regionaler, also europäischer, Ebene nachgearbeitet werden sollte, um die Sicherheit gerade in den europäischen Gewässern noch zu verbessern.

Diese Erkenntnis hat die Europäische Kommission bewogen, Gesetzgebungsvorschläge zur Einrichtung dieses technischen Gremiums zur Förderung der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und des Umweltschutzes in Europa vorzulegen. In den Gründungsstatuten wurde festgelegt, wie EMSA dieses Ziel erreichen kann: indem EMSA den Mitgliedstaaten wissenschaftliche, technische und operationelle Unterstützung bietet.



Dazu führt EMSA Aktivitäten in den folgenden fünf Bereichen aus: Nachhaltigkeit, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Überwachung, Vereinfachung und Digitalisierung.

EMSA zählt mit 300 Beschäftigten und einem jährlichen Budget von 100 Millionen Euro, die aus EU Mitteln stammen, plus 30 Millionen Euro für projektbezogene Projekte zu den mittelgroßen EU-Agenturen.



Nun wende ich mich den Aufgaben von EMSA im Bereich der **wissenschaftlichen Unterstützung**

zu. EMSA beschäftigt keine Wissenschaftler und ist kein wissenschaftliches Gremium, besitzt aber spezifisches Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs.

Wann immer EMSA selbst einen Bedarf erkennt oder Mitgliedstaaten diesen durch Anfragen signalisieren, führt sie in Zusammenarbeit mit Experten Sicherheits- und Umweltstudien durch. Normalerweise handelt es sich bei diesen Experten um Forschungsinstitute oder Hochschulen, aber oft auch um private technische Unternehmen, die auf dem jeweiligen Gebiet einschlägiges Fachwissen haben.

Die von EMSA erstellten Studien sind öffentlich zugänglich, das heißt, sie sind nicht nur für die Mitgliedstaaten, sondern auch für ein größeres Publikum bestimmt, namentlich Stakeholder bzw. Interessenvertreter. Diese Studien fließen häufig daneben sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene in Gesetzgebungsprozesse ein.

Gestatten Sie mir, Ihnen das Verfahren näher zu erklären. Zunächst einmal wird das Thema der Studie festgelegt. Es wird eruiert, welche Probleme es gibt und welches die kostengünstigsten und effizientesten Problemlösungen sind.

Da die EMSA kein Mitgliedstaat der EU ist, kann sie selbst nicht Gesetzgebungsvorschläge einbringen. Es gibt aber innerhalb der IMO eine koordinierte Position aller Mitgliedstaaten, die von der Kommission vertreten wird.

30 % aller Passagierschiffe fahren unter europäischer Flagge. Das heißt, die EU hat einen großen Anteil am weltweiten Passagierverkehr. Deswegen hat die EMSA beispielsweise die Sicherheitsaspekte, die beim Betrieb solcher Passagiertransporte zu beachten sind, vor allem das Kriterium der Stabilität im Falle eines Auffahrunfalles, einer Betrachtung unterzogen und dazu eine technische Studie erstellt. Unser Vorschlag konnte bei der Abänderung der sogenannten Solas-Konvention¹ eingebracht werden, die jetzt auch obligatorisch Anwendung findet.

Darüber hinaus hat die EMSA die Brandsicherheit auf Passagierschiffen untersucht. Sie hat drei einschlägige Studien durchgeführt, die in Änderungen internationaler Regularien eingeflossen sind. Neben spezifischen Themenbereichen wie spezifische Schiffstypen untersucht EMSA auch neu aufkommende Themenbereiche wie zum Beispiel autonom fahrende Schiffe. Das Problem hierbei ist, dass autonomes Fahren noch nicht international geregelt ist. Dieser Umstand behindert die Entfaltung dieser neuen Mobilität.

Die IMO hat eine Initiative aufgelegt, um zu eruieren, ob neue Kapitel in bereits bestehende Gesetzgebungen eingeführt werden sollten oder ein separates, zusätzliches, neues Instrumentarium geschaffen werden sollte. Das Thema wird als „Regulatorische Eruiierung der Reichweite und des Umfanges“ bezeichnet. Der überwiegende Input für diese Initiative der IMO stammt aus EMSA-Studien.

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea

EMSA spielt auch eine aktive Rolle bei der Novellierung des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW).

Das Aufkommen alternativer Kraftstoffe bedarf neuer Fähigkeiten und Fertigkeiten, um mit ihnen sachgemäß umgehen zu können. Die EMSA hat eine Studie aufgelegt, um die neuen Fertigkeiten und Fähigkeiten aufzulisten, die die Akteure einbringen müssen. Sie hat Richtlinien erstellt, die in die Sicherheitsregeln der IMO eingeflossen sind, beispielsweise für Schiffe, die Stückgut oder Massengut befördern.

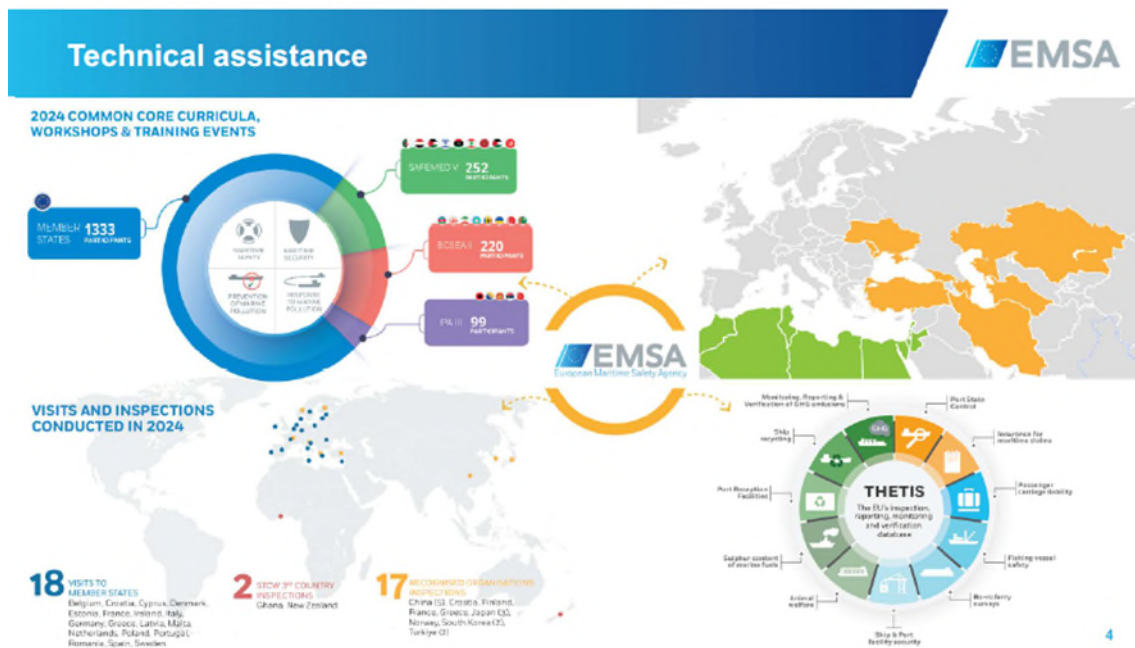
Neben diesen technischen Studien hat die EMSA zum ersten Mal im Jahre 2021 zusammen mit der EU-Umweltagentur mit Sitz in Kopenhagen den Maritimen Umweltbericht veröffentlicht. Seinerzeit wurde erstmals dokumentiert, wie groß der CO₂-Fußabdruck ist. Inhalte des Maritimen Umweltberichts wurden von Europäischem Rat und Europäischem Parlament bei der Definition der Maßnahmen in dem einschlägigen Kapitel zum Green Deal und zur Ausweitung des Emissionshandels auf den Seeverkehr genutzt.

Anfang Februar 2025 hat die EMSA die zweite Auflage dieses Maritimen Umweltberichtes veröffentlicht. Dies hat es der EMSA erlaubt, die Weiterentwicklung im Vergleich zu der erstmaligen Bestandsaufnahme aus dem Jahre 2021 darzustellen. Die geschäftsführende Direktorin der EMSA besucht heute das Europäische Parlament, um gemeinsam mit dem Berichterstatter der EU-Umweltagentur die Resultate dieses neuen Berichts vorzustellen.

Anlässlich ihres 20-jährigen Jubiläums hat die EMSA ihren ersten europäischen Maritimen Sicherheitsbericht veröffentlicht. Er ist eine Bestandsaufnahme über den Sicherheitszustand im Seeverkehr in EU-Ländern, aber auch in angrenzenden Gewässern, wie er sich aktuell darstellt. Dieser Bericht hat als Input bei der Novellierung des Maritimen Sicherheitspaketes, der Flaggenstaatsrichtlinie und anderer Richtlinien gedient. Im Oktober 2025 ist die zweite Ausgabe dieses Maritimen Sicherheitsberichts geplant.

Eines der Resultate des ersten Berichts ist die Erkenntnis, dass es in den letzten 20 Jahren große Verbesserungen im Bereich der Sicherheit auf See gegeben hat. Es gibt aber auch Bereiche mit Nachholbedarf. Das gilt besonders für die Sicherheitsstandards auf Fischereibooten. Prüfungen haben ergeben, dass die Sicherheit auf Fischereibooten deutlich schlechter ist als auf anderen Schiffen.

Ein weiteres Sorgenkind ist die Evakuierung großer Passagierschiffe, die immer größer werden und immer häufiger auch in arktischen Gewässern verkehren, was bei einer groß angelegten Evakuierung große Probleme bereiten würde.



Im Bereich der **Technischen Unterstützung** führt die EMSA Besuche und Inspektionen in den Mitgliedstaaten durch. Sie haben ergeben, dass es im internationalen Netz Sicherheitslücken gibt. Einige Staaten sind aus vielfältigen Gründen nicht in der Lage, allen Vorschriften gerecht zu werden.

Der Europäischen Kommission wurde die Rolle der Hüterin der EU-Verträge übertragen. Das bedeutet, dass die Mitgliedstaaten quasi ihre Rechte an die Kommission abgetreten haben, damit seitens der Kommission geprüft werden kann, in welchem Maße die Implementierung der EU-Vorschriften von den Mitgliedstaaten eingehalten wird. Sie erfolgt im Rahmen von Besuchen bzw. Besichtigungen durch Inspekture. Die dahinterstehende technische Arbeit wird vonseiten der EMSA für die Kommission geleistet.

Das Resultat dieser Besuche ergibt sich aus zwei Handlungssträngen. Der erste Strang ist der Bericht über die Erkenntnisse des Besuches des Mitgliedsstaates. In ihm werden beispielsweise Probleme bei der nationalen Implementierung einer spezifischen Gesetzesvorschrift aufgezeigt. Die EMSA erarbeitet danach mit dem jeweiligen Mitgliedstaat einen Aktionsplan mit Maßnahmen zur Behebung der Defizite. Wenn ein Mitgliedstaat eine Implementierung nicht sachgemäß durchführt, kann die Folge die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Kommission sein.

Wenn der Besuchszyklus in allen Mitgliedstaaten abgeschlossen ist, erstellt die EMSA die sogenannte Horizontalanalyse. Dabei wird nicht die Sicherheitsimplementierung eines einzelnen Mitgliedstaates betrachtet, sondern das ganzheitliche Bild. Zweck dieser Übung ist, die besten Praktiken und Verbesserungsmöglichkeiten sowie gemeinsame Bedarfe zu eruieren und festzustellen, ob die geltende Gesetzgebung ihren Zweck erfüllt. Das Ergebnis dieser Betrachtung kann wiederum in den Gesetzgebungsprozess einfließen.

Das Tortendiagramm auf dem Sheet unten rechts zeigt eine ganze Familie von elf verschiedenen Tools; jedes Werkzeug ist für einen einzelnen Rechtsakt zuständig. Der Mehrwert dieser Tools liegt in der Datenbank THETIS, in der die Ergebnisse der Anwendung dieser Tools gespeichert sind, begründet. So kann beispielsweise schon nach kurzer Zeit die Sicherheitsleistung eines bestimmten Schiffes, eines bestimmten Flaggenstaates oder einer bestimmten internationalen Organisation herausgefunden werden. Dieser Datenschatz kann bei einer risikobasierten Herangehensweise für nachfolgende Inspektionen genutzt werden. Denn wer die Vorgeschichte kennt, der kann Inspektionen zielgerichteter für die Schiffe, Flaggenstaaten oder Organisationen einsetzen, die dafür bekannt sind, dass sie in der Vergangenheit Regeln nicht immer umgesetzt haben. Besichtigungen können so effizienter durchgeführt werden, weil in Kenntnis der Ergebnisse vorheriger Besichtigungen alle Anstrengungen auf Bereiche fokussiert werden, die schon als problematisch bekannt sind.

Das erste Tool betraf die Hafenstaatskontrollen im Rahmen des Abkommens der am 26. Januar 1982 unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Pariser Vereinbarung). Angesichts des offensichtlichen Mehrwertes dieses Tools für die zu leistende Arbeit wurden in der Folge Tools zu weiteren zehn Rechtsakten eingeführt.

Ein weiteres Ergebnis der Horizontalanalyse ist, dass die Inspektoren der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Überprüfung der Implementierung besser geschult werden können.

Hierbei handelt es sich um die Grundbausteine des Kapazitätsaufbauprogrammes - die Hauptaufgabe von EMSA, seit sie vor 22 Jahren gegründet worden ist. Anfangs wurde Wissen durch Frontalunterricht vermittelt. Im Laufe der Jahre hat die EMSA ihr Schulungsportfolio ausgeweitet und an den Stellen, an denen es sinnvoll ist, vermehrt digitale Technologie eingesetzt, etwa E-Learning-Module, die es EMSA ermöglichen, Akteure zu schulen, ohne dass diese anreisen müssen und ohne dass die Betriebsabläufe der sie entsendenden Behörden unterbrochen werden. Insbesondere in der von Lockdowns geprägten Coronakrise hat sich diese digitale Form der Wissensvermittlung bewährt.

Die EMSA hat die Coronakrise genutzt, um ihren Werkzeugkasten zu erweitern. Die jüngste Errungenschaft ist der Raum der virtuellen Realität. Derzeit ermöglicht die Software, die das Umfeld an Bord simuliert, es den EMSA-Lehrkräften, mit den lernenden Inspektoren an sieben verschiedenen Schiffstypen realistische Inspektionsübungen durchzuführen. Es kann den Inspektoren ein realistisches Erlebnis geboten werden. Das Bildungsprogramm wird den Inspektoren der einschlägigen Behörden der Mitgliedstaaten kostenlos angeboten.

Im Jahre 2013 wurde im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik die räumliche Zuständigkeit der EMSA um die Staaten aus Nordafrika und dem Nahen Osten, dem Schwarzen Meer und die Anrainerstaaten der Kaspischen See erweitert. Sie sind auf der Landkarte grün markiert. In der Folge wurde das Kapazitätsbildungsprogramm auf die Inspektoren der genannten Länder ausgeweitet.

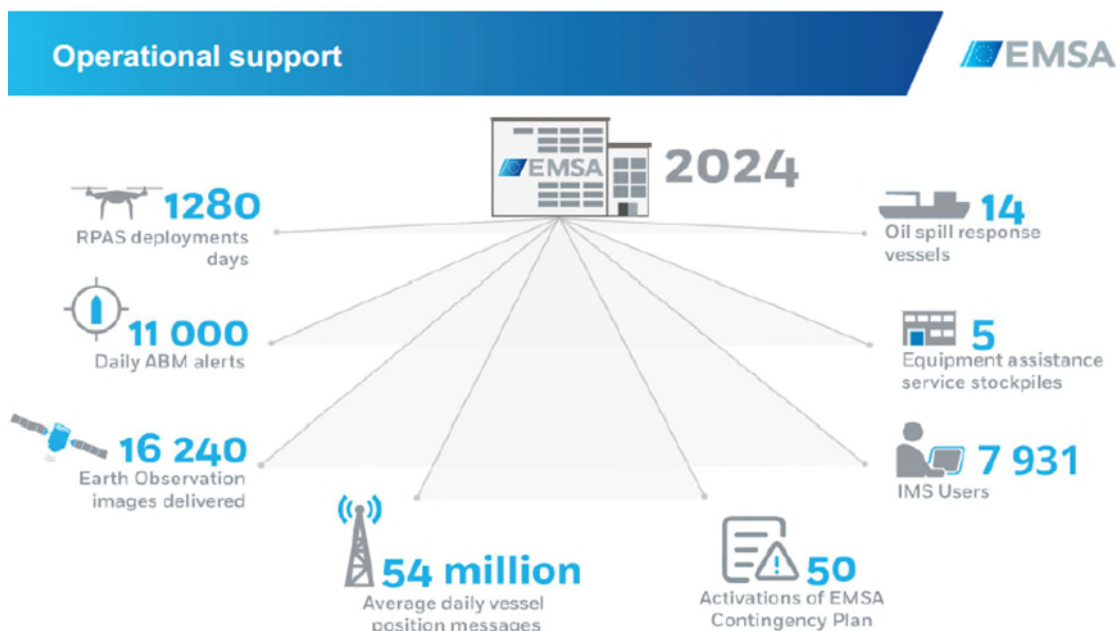
Neben den Besuchen in den Mitgliedstaaten führt die EMSA auch Inspektionen außerhalb der EU durch, um auch in Drittländern sicherzustellen, dass deren Ausbildungsgänge und die Erteilung von Befähigungen den Mindestansprüchen der IMO entspricht. Das gilt auch für Klassifizierungsgesellschaften.

Bedauerlicherweise ist die Anzahl an Bewerberinnen und Bewerbern, die eine Karriere im Bereich der Seefahrt verfolgen, in den vergangenen 30 Jahren stark rückläufig. Gemeinhin kann also von einem Fachkräftemangel bzw. einem Mangel an Seeleuten in der EU gesprochen werden. Deswegen müssen Reeder auf Seeleute aus Drittländern zurückgreifen.

60 % der Unfälle im Seeverkehr sind auf menschliches Verschulden zurückzuführen. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, dass die Seeleute so ausgebildet sind, dass die Sicherheit im Seeverkehr gewährleistet ist. Unter Nutzung der bereits bestehenden Vorschriften im Bereich der Ausbildung und Erteilung von Befähigungen im Rahmen von STCW ist eine Richtlinie geschaffen worden, die entsprechende Schulungen und Prüfungen ermöglicht.

Die EMSA untersucht im Rahmen der technischen Besuche in den Mitgliedsstaaten unter anderem, ob die Zertifizierung, die Ausbildung und die Vergabe von Diplomen sachgerecht erfolgt, ob Qualitätsmanagementsysteme eingerichtet sind und wie Prüfungen organisiert sind. Wenn die Mindeststandards im Sinne von STCW erfüllt sind, vermerkt der Inspekteur dies in seinem Bericht an die Kommission. Die Kommission hat dann die Möglichkeit, den Ausbildungsgang in solchen Drittländern anzuerkennen, sodass die Reeder Seeleute aus solchen Drittländern anheuern können.

Aufgrund von Haushaltsbeschränkungen greift eine zunehmende Anzahl an Flaggenstaaten im Sinne von Outsourcing auf Klassifizierungsgesellschaften aus Drittstaaten zurück, um ihre Aufgaben wahrzunehmen. Die Klassifizierungsgesellschaften arbeiten in Vertretung der Flaggenstaaten und zertifizieren, dass ein Schiff seetüchtig ist. EMSA möchte sicherstellen, dass die Klassifizierungsgesellschaften die notwendigen Kapazitäten haben und entsprechend organisiert sind, um ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrzunehmen.



Der Bereich der **operationellen Unterstützung** ist vielfältig. EMSA war beteiligt am Entwurf der

Richtlinie zu VTMS², dem europaweiten Monitoring- und Verkehrsinformationssystem für den Schiffsverkehr. Es verschafft ein vollständiges Bild des Seeverkehrs in Europa und seinen Anrainerstaaten. Jeder einzelne Mitgliedstaat hat sein Küsten-VTMS selbst organisiert. Die nationalen Server sind per Schnittstelle mit dem zentralen Hub bei der EMSA verbunden. Es werden alle Daten zusammengefügt, damit alle über ein europaweites Bild verfügen können. Dieses Bild wird den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt. Dann kann beispielsweise Deutschland beobachten, was an den portugiesischen Küsten geschieht. Durch diese Informationen werden alle beteiligten Behörden sensibilisiert.

Die Nutzung des Systems ist aufgrund topografischer und geografischer Gegebenheiten beschränkt. Die Verbreitung erfolgt über terrestrische Funksignale, mit denen nur auf Sicht operiert werden kann. Krümmungen der Erdoberfläche sowie der Küstenverlauf erschweren den Empfang von Signalen. EMSA bietet zur Kompensation in Ergänzung der terrestrischen Signale Satellitenbilder an. Auf diese Weise ist das System voll einsatzfähig. Deutschland kann mithilfe der Satellitenbilder nicht nur eigene Schiffe in den eigenen Hoheitsgewässern beobachten, sondern auch Schiffe aus anderen Ländern weltweit. Diese gemeinsame Inanspruchnahme von Daten ist sehr kosteneffizient, da EMSA den Satellitenstream nur einmal beschaffen muss und dann die damit empfangenen Daten allen 27 Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen kann. Aufgrund des Skaleneffektes hat die EMSA gegenüber den privaten Leistungsanbietern naturgemäß sehr viel mehr Verhandlungsmacht.

Neben dem Verkehrsinformationssystem betreibt EMSA auch ein System von **Umweltleistungen** für Schiffe. Begonnen worden ist mit dem satellitengestützten System CleanSeaNet Service. Es erlaubt, mögliche Ölverschmutzungen auf der Wasseroberfläche zu entdecken.

Ein weiteres Tool, das die EMSA ihrem Werkzeugkasten hinzugefügt hat, ist das ferngesteuerte Luftfahrzeugüberwachungssystem Remotely Piloted Aircraft System (RPAS), das sowohl für die Umweltüberwachung als auch für die Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr eingesetzt wird. Ein hundertprozentiger Schutz vor Seeunfällen aber ist mit keinem Überwachungssystem der Welt möglich. Nach den erwähnten zwei schweren Havarien wurde EMSA beauftragt, in Ergänzung der nationalen Sicherheitssysteme ein eigenes System zu erarbeiten. Gemäß den internationalen Gesetzesvorschriften muss jeder Küstenstaat selbst Kapazitäten vorhalten, um auf Ölverschmutzungen, die durch Unfälle oder Fehler beim operativen Geschäft verursacht sind, reagieren zu können. Diese Aufgabe ist sehr kostspielig. Im besten Falle sollten die hierfür beschafften Ölbekämpfungsfahrzeuge gar nicht genutzt werden müssen, sie sollen aber ständig einsatzbereit sein. In diesem Spannungsfeld ist es für jedes Land aufgrund der Kostenlast schwierig, exakt zu beziffern, wie viele Schiffe einsatzbereit gehalten werden sollten. Normalerweise aber sind Küstenanrainer gut ausgerüstet, um kleinere Ölverschmutzungen zu beseitigen. Im Falle der Havarien der „PRESTIGE“ und der „ERIKA“ aber hat sich gezeigt, dass die Kapazitäten für größere Ölverschmutzungen nicht ausreichend bemessen sind.

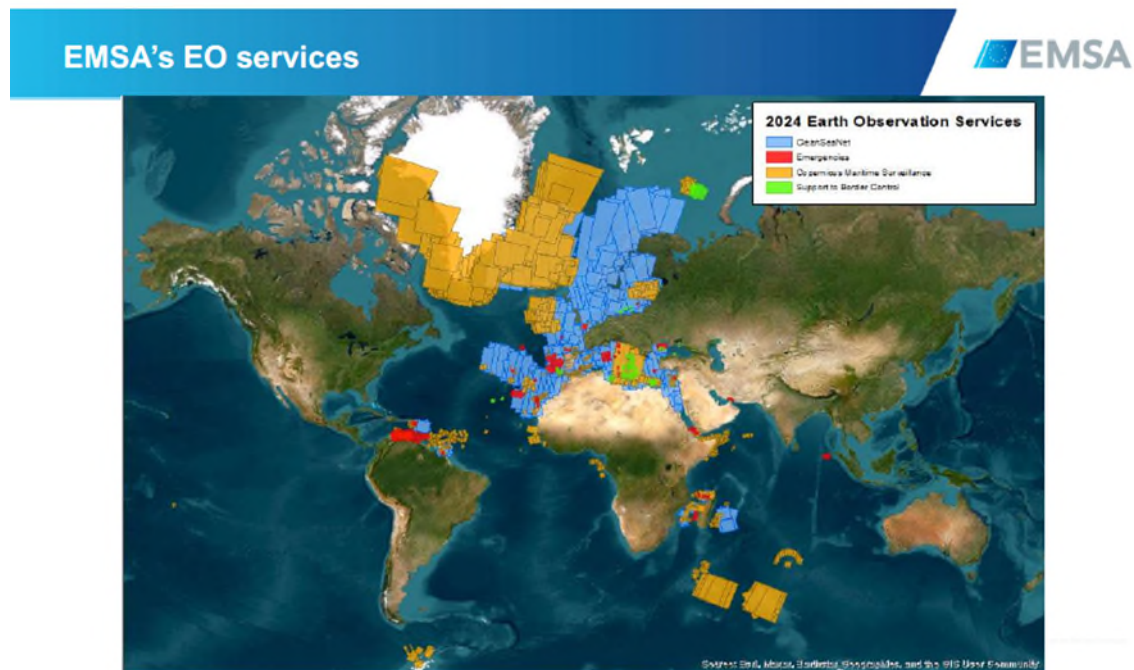
² . Vessel traffic monitoring in EU waters (SafeSeaNet)



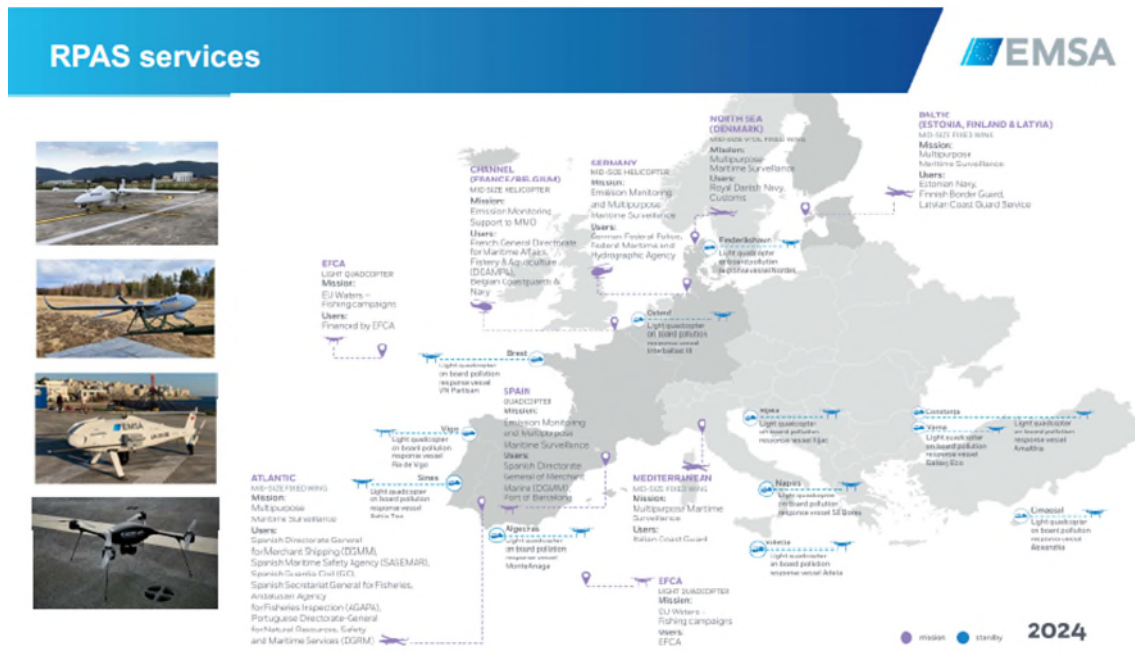
Die EMSA hat untersucht, wie die Mitgliedstaaten bei ihrer Aufgabe, den Schutz vor Ölnfällen sicherzustellen, kostengünstig und effizient unterstützt werden können, und als Ergebnis ihrer Untersuchung ein Netzwerk von Schiffen ins Leben gerufen, die in Standby-Position liegen, um im Bedarfsfalle Ölverschmutzungen zu beseitigen. Die Standorte dieser Schiffe, die nicht im Besitz von EMSA sind, sondern sich in Privateigentum befinden, können diesem Schaubild entnommen werden. Es handelt sich in erster Linie um Schiffe, die Bunkerdienstleistungen in Häfen anbieten. EMSA hat einen Vertrag mit den Eigentümern dieser Schiffe abgeschlossen und entrichtet für den Service eine Jahrespauschale.

Die EMSA hat die Einsatzreichweite dieser Schiffe begrenzt, um sicherzustellen, dass sie innerhalb von 24 Stunden jede in ihrem Zuständigkeitsbereich liegende Gefahrenstelle erreichen können. Die Ausrüstung zur Beseitigung von Ölverschmutzungen, mit denen diese Schiffe ausgestattet ist, wird von der EMSA kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Crews solcher Schiffe sind in der Anwendung der Geräte geschult, absolvieren zwei obligatorische Trainings innerhalb eines Jahres und werden regelmäßig in Übungen eingebunden, um Gewissheit zu erlangen, dass sie in der Lage sind, als Glied in einer größeren Kette von Akteuren Ölnfälle zu bekämpfen.

Die Standorte dieser Schiffe sind auf der Grundlage des Ergebnisses einer Risikobewertungsstudie mit Folgenabschätzung ausgewählt worden. Auswahlkriterien sind der Verlauf der Routen, auf denen Öl entlang der europäischen Küsten befördert wird, die Verkehrsdichte, die naturgemäß mit der Unfallhäufigkeit korrespondiert, und Regionen mit schwierigen geografischen Navigationsbedingungen. Daneben ist an fünf Stellen an europäischen Küsten containerisierte Öl-bekämpfungsausrüstung stationiert. Durch die Lagerung in Containern kann die Ausrüstung zeitnah mit jedem Schiff zum Einsatzort verschifft werden. Entsprechend den nationalen Vorschriften sind einige der Ölbekämpfungsschiffe mit Sprüharmen und Chemikalien ausgestattet, die Öleinträge unschädlich machen können.



EMSA bietet verschiedene Erdüberwachungsservices an. Die blau zonierte Bereiche betreffen das CleanSeaNet zur Erkennung von Ölverschmutzungen. Diese Bereiche liegen in erster Linie an den europäischen Küsten einschließlich der Überseegebiete Frankreichs und der Niederlande in der Karibik und im Indischen Ozean. Die orange zonierte Bereiche zählen zum Maritimen Sicherheitsnetz Copernicus. EMSA ist hier mit der Sicherheitsüberwachung weiter entfernter Meeresgebiete beauftragt. Die Satellitenbilder werden zur Überwachung der See mit Blick auf Umweltverschmutzungen, zur Suche und Rettung, aber auch zur Grenzkontrolle genutzt.



EMSA hat im Jahre 2024 elf simultane Übungen mit verschiedenen Drohnen durchgeführt. Das Interesse an diesen Luftfahrzeugen im Bereich der Überwachung der Meere wächst ständig. EMSA verfährt bei der Stationierung dieser Drohnen genauso wie bei der Stationierung der Ölbekämpfungsschiffe. EMSA hat im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen Aufträge zur Drohnenüberwachung ausgeschrieben und vergeben.

Firmen, an die Aufträge vergeben werden, müssen Bedingungen erfüllen, die EMSA in einem Lastenheft zusammenträgt. Die Drohnen sind in privatem Besitz und werden privatrechtlich betrieben. Das Unternehmen, das das beste Leistungspaket bietet, erhält den Zuschlag. Die Laufzeit von Verträgen mit solchen Unternehmen beträgt meistens vier Jahre.

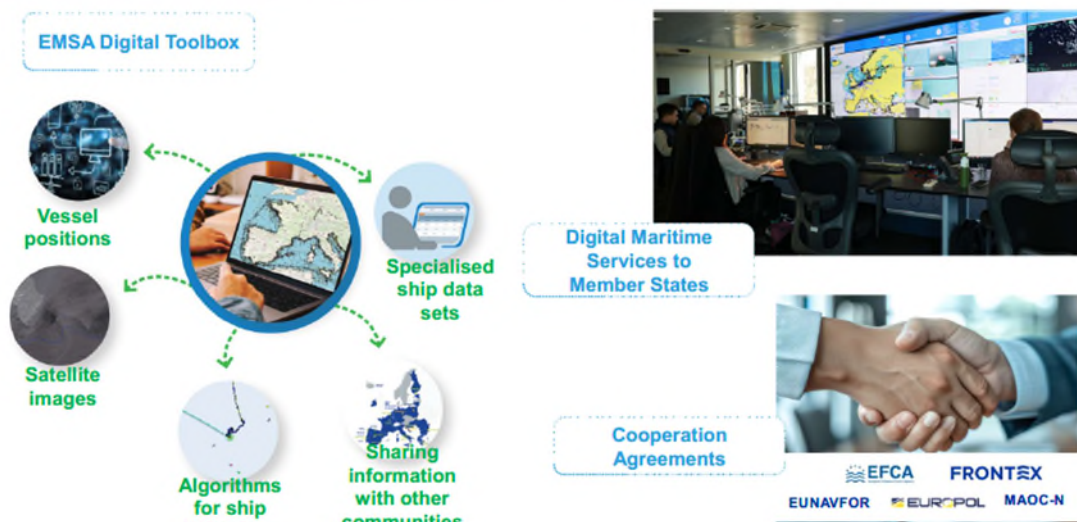
Drohnen, die eigentlich Ölverschmutzungen aufspüren sollen, decken zuweilen auch Migrantenschleusungen auf. Solche Entdeckungen werden dem Küstenschutz oder der Küstenwache gemeldet.

ROV services



EMSA verwendet auch Unterwasserdrohnen. Die Positionen, auf denen in 2024 Operationen mit Unterwasserdrohnen durchgeführt worden sind, können diesem Schaubild entnommen werden. Ursprünglich sind Unterwasserdrohnen bei der Erforschung von Unfallursachen eingesetzt worden. Die verantwortlichen Stellen in Europa erkennen inzwischen auch das große Potenzial von Unterwasserdrohnen für die Überwachung der kritischen Seeinfrastruktur.

Digital tools



Dieses Sheet gibt Ihnen einen Einblick in die digitalen maritimen Services für die Mitgliedstaaten.

Im Kontrollraum von EMSA, der hier abgelichtet ist, werden Sie gleich weitere ergänzende Informationen erhalten.

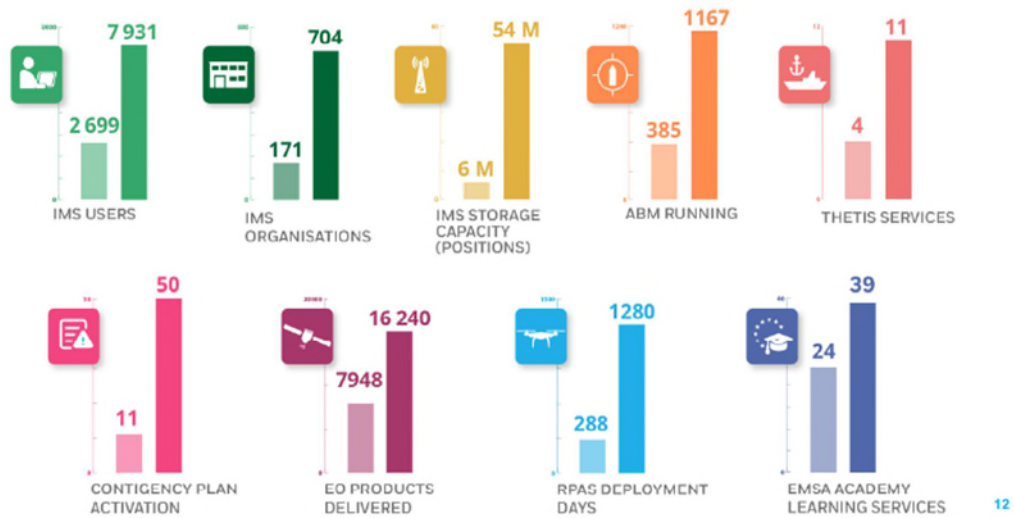


Die digitalen Services von EMSA dienen dazu, die Arbeitslast der nationalen Seeschiffverkehrsbehörden zu vereinfachen und somit zu reduzieren. Dabei ist zwischen zwei Säulen zu unterscheiden: SafeSeaNet und eCertification.

Das SafeSeaNet ermöglicht durch möglichst weitgehende Automatisierung eine Vereinfachung der Berichterstattungswege. Die Services umfassen die obligatorischen Berichtsbereiche, die von der IMO vorgegeben werden, sowie die obligatorischen Berichte, die beim Anlaufen von Häfen anzufertigen sind.

eCertification betrifft Schiffe und Seeleute und erhöht den Grad der automatisierten Berichterstattung.

Evolution of EMSA services 2018-2024



Die Services sind in den vergangenen sieben Jahren stark ausgebaut worden. Das ist ein Zeichen dafür, dass die Nutzer sie als nützlich empfinden. Die Etablierung dieser Services trägt mittlerweile Früchte.

Trends in accidents



So ist in den vergangenen 20 Jahren die Anzahl festgesetzter Schiffe von 5,84 % auf 3,81 % zurückgegangen. Die Anzahl an Unfällen mit Todesfällen ist im gleichen Zeitraum von 35 auf 11 rückläufig. Ungeachtet dieser Erfolge sind die Projekte weiter voranzutreiben.

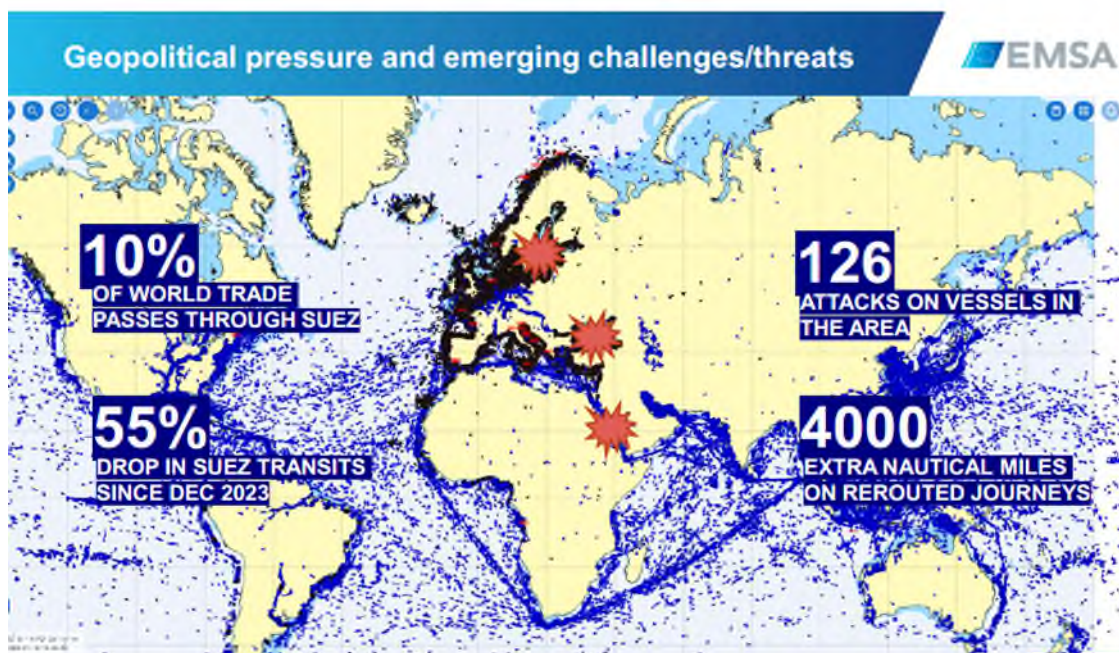


Im Bereich der Nachhaltigkeit ist EMSA nur mäßig erfolgreich. So nutzen aktuell nur 1 % aller Schiffe alternative Kraftstoffe, was 3,3 % der aktuell beförderten Tonnage darstellt.

Lichtblicke stellen die Orderbücher für Schiffe dar, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Es sind bereits 2011 solcher Schiffe bestellt worden. Immerhin entfallen 43,7 % der Bruttotonnage aller bisher bestellten Schiffe auf Fahrzeuge, die fähig sind, alternative Kraftstoffe einzusetzen.



Eine Reihe von geopolitischen Herausforderungen und aufkommenden Bedrohungen erschweren das Arbeitsumfeld von EMSA, beispielsweise die Sperrung von Seerouten, die Reeder zwingen, mit ihren Schiffen weite Umwege durch schwierige Gewässer zu bewältigen. Höherer zeitlicher und pekuniärer Aufwand sowie eine steigende Umweltbelastung sind die Folge.



Im Anschluss an diese Präsentation besichtigt der **Unterausschuss** den Kontrollraum für maritime Unterstützungsleistungen der EMSA und erhält dort folgende Informationen:

- Das Kontrollzentrum arbeitet im 365/24/7-Modus, also rund um die Uhr, und ist die Anlaufstelle für alle von der EMSA betriebenen Operationen, also das Herzstück dieser EU-Agentur.
- Es betreibt die aktiven digitalen Dienstleistungen für die europaweit 4 000 Nutzer in den EU-Mitgliedstaaten, die es bei Bedarf unterstützt, und erfasst Daten für Berichte an die EU-Kommission.
- Das EMSA-Kontrollzentrum, in dem 11 Bedienstete arbeiten, bietet allen EU-Mitgliedstaaten und den Generaldirektionen der Europäischen Kommission durch ein kosteneffizientes zentralisiert betriebenes Modell, auf dessen Daten alle Mitgliedstaaten zugreifen können, Unterstützungsleistungen beispielsweise zur Bekämpfung von Seeunfällen oder bei der Überwachung der sogenannten (sanktionierten) Schattenflotte Russlands, die aktuell rund 157 Schiffe in häufig marodem Zustand umfasst. Es werden beispielsweise alle in Russland ablegenden Schiffe und europäische Gewässer erreichenden Wasserfahrzeuge, die das AIS³ ausschalten, den EU-Mitgliedstaaten gemeldet.
- Die automatische Verhaltensüberwachung zeigt durch Programmierung von Algorithmen 40 auffällige und ungewöhnliche Schiffsbewegungstypen bzw. Aktivitäten auf Schiffen automatisch an. Auf diese Weise kann, sofern Schiffe mit solchen Aktivitäten geortet werden können, beispielsweise das auf hoher See erfolgende Umpumpen von

³ Automatic Identification System

Öl aus Öltankern der Schattenflotte auf nicht sanktionierte Öltanker, wodurch der Ursprung von Fracht verborgen werden soll, identifiziert werden.

- Auf der Weltkarte der rund 40 m² großen Bildschirmwand im Kontrollzentrum sind die Positionen aller auf der Welt verkehrenden zurzeit 440 000 Boote und Schiffe zu erkennen, die AIS eingeschaltet haben, und alle formalen Schiffsinformationen und Kennzahlen für nahezu jedes Schiff abrufbar.
- EU-Rechtsvorschriften schreiben den EU-Mitgliedstaaten vor, untereinander Informationen über die auf Seeschiffen beförderten Frachten auszutauschen.
- EMSA unterstützt die europäische Marine bei der Sicherung von Schifffahrtsrouten. Aktuell liegt der Schwerpunkt auf dem Roten Meer, wo die Huthis, die Palästina unterstützen, nicht mehr nur Frachtschiffe mit Israelbezug, sondern inzwischen wahllos jedes Frachtschiff beschießen. Infolge des Beschusses sind die Schiffspassagen durch den Suezkanal um 80 % rückläufig. Weite Umwege bedeuten drei Wochen längere Reisedauer dieser Frachtschiffe und immense Kosteneffekte für die Lieferketten.
- Die Kommission und die EU-Mitgliedstaaten erhalten in Echtzeit Umweltdaten über jeden Fall von Verschmutzung und Gefahrgut an Bord. Frachtinformationen über jedes Schiff eines EU-Mitgliedstaates können per Knopfdruck angefordert werden. Insbesondere bei Havarien ist dieser Informationsvorsprung des Kontrollzentrums für die Mitgliedstaaten entscheidend.
- Unzuverlässige Schiffe - beispielsweise Schiffe, die schon einmal wegen Umweltverschmutzungen oder im Zusammenhang mit Schleusungen negativ aufgefallen sind -, werden besonders aufmerksam überwacht. Im Falle von erkannten Verschmutzungen steigen Flugzeuge auf, um zeitliche Zusammenhänge für die Strafverfolgungsmaßnahmen in zeitlicher Hinsicht zu dokumentieren.

Besuch des Parlaments der Portugiesischen Republik:

Austausch mit dem Ausschuss für Landwirtschaft und Fischerei und dem Ausschuss für Wirtschaft, öffentliche Bauten und Wohnungsbau

(Die Wiedergabe des Inhaltes der Gespräche basiert auf der Übersetzungsarbeit der freiberuflichen Diplom-Konferenzdolmetscherin Verena Willms)

Miguel Santos (PSD)⁴, Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft, öffentliche Bauten und Wohnungsbau, beschreibt eingangs die aktuelle wirtschaftliche Lage in Portugal im Spannungsfeld geopolitischer Konflikte und von Protektionismus. Er führt die jüngste positive wirtschaftliche Entwicklung in Portugal auf den Boom im Tourismusgewerbe zurück und bedauert zugleich,

⁴ Partido Social Democrata

dass in den vergangenen Jahren besonders junge Menschen wegen geringer Verdienstmöglichkeiten ins Ausland ausgewandert seien. Migration bezeichnet der Abgeordnete als unverzichtbar für die Versorgung der Wirtschaft mit erwerbsfähigen qualifizierten und unqualifizierten Arbeitskräften und die Aufrechterhaltung der Finanzierung des Rentensystems. Ein Großteil der Einwanderer komme aus Brasilien, viele Portugiesen wanderten aber auch nach Brasilien aus, teilt der Abgeordnete mit. Die gemeinsame Sprache - Portugiesisch ist in Brasilien Amtssprache - erleichtere den Familien die Integration.

Im Anschluss daran geht der Herr Santos unter Hinweis auf das nach dem Sturz der konservativen Regierung am Vortage von Präsident Marcelo Rebelo de Sousa aufgelöste Parlament auf die aktuelle instabile politische Lage in Portugal ein. Als Minderheitsregierung habe mit einem Sturz zwar jederzeit gerechnet werden müssen, der Zeitpunkt dafür in einer Phase der wirtschaftlichen Stärke jedoch habe überrascht, erklärt er.

Emilia Cerqueira (PSD), Vorsitzende des Ausschusses für Landwirtschaft und Fischerei, teilt die Einschätzung ihres Parteifreundes, dass Migration einen entscheidenden positiven Beitrag dazu leistet, den Mangel an Arbeitskräften im Bereich von Landwirtschaft und Fischerei zu kompensieren. Sie verhehlt dabei nicht, dass Migration die Gemeindeebene vor große Herausforderungen stelle. Ein Verzicht auf den Einsatz von Zuwanderern in der Landwirtschaft hätte, so die Abgeordnete, unweigerlich den Zusammenbruch dieses Marktsegments zur Folge.

Sie weist darauf hin, dass Portugal wegen seiner exponierten Lage auf der Iberischen Halbinsel ein sehr großes zusammenhängendes Seegebiet verantworte und dem Land auch wegen seiner geostrategischen Lage eine besonders wichtige Rolle bei nachhaltiger Fischerei und Kommunikation in der Schifffahrt sowie beim Schutz der Meere zukomme.

Sie hebt hervor, dass die neue Landwirtschaftspolitik der Europäischen Union Portugal vor neue Herausforderungen stelle, und äußert unter Hinweis auf die traditionell guten Beziehungen zwischen beiden Ländern die Hoffnung, dass Portugal und Deutschland nicht nur in Fragen der Wirtschaft, Landwirtschaft und Fischerei, sondern auch in anderen Bereichen, beispielsweise in Fragen der Verteidigung und geopolitischen Sicherheit, an einem Strang zögen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) stellt in seinem Statement das Erfordernis einer engen Zusammenarbeit zur Stärkung der Landwirtschafts- und Fischereipolitik und das Ziel einer starken maritimen Wirtschaft heraus.

Luís Graca (PS)⁵, hebt die Bedeutung moderner, effizienter Seehäfen als Motor der europäischen Wirtschaft und für Wirtschaftswachstum hervor. Er teilt mit, dass Pläne vorsähen, die Häfen Sines und Leixões zu „zwei Toren für die Welt“ auszubauen, und äußert den Wunsch einer engeren Zusammenarbeit dieser Häfen mit dem Hafen Hamburg.

⁵ Partido Socialista

Der Abgeordnete äußert die Befürchtung, dass die Neigungen des US-Präsidenten, den freien Handel einzuschränken, zu einem Geflecht von bilateralen Beziehungen führen werde, das die globalisierte Weltwirtschaft vor große Herausforderungen stellen werde.

Pecho dos Santos Frazão (CHEGA) erklärt, Deutschland und Portugal stünden vor den gleichen Herausforderungen. Die Fischereiflotten beider Länder bedürften dringend einer Modernisierung. Es müsse in Wachstum und Modernisierung von Landwirtschaft und Fischerei und sichere Häfen investiert werden. Eine intakte Ernährungswirtschaft, Lebensmittelsicherheit und unabhängige Lebensmittelversorgung, seien wichtig für ganz Europa. Fischerei habe in Portugal in der Vergangenheit stets eine sehr wichtige Rolle gespielt. Sowohl die Anzahl der Schiffe als auch die Fangmengen seien rückläufig. Während in 1969 die portugiesischen Fischer 333 000 Tonnen gefangen hätten, würden heute nur noch rund 137 000 Tonnen Fisch gefangen, obwohl der Verbrauch in Portugal bei 500 000 Tonnen Fisch liege. Portugal hänge also in wesentlichen Teilen vom Import von Fisch ab, um seinen Bedarf an Fisch zu decken.

Im Mittelpunkt der bevorstehenden Neuwahlen stünden aus seiner Sicht, so der Abgeordnete, die Themen Korruption, Steuerlast, Souveränität, unkontrollierte illegale Einwanderung sowie die zu hohen Quoten legaler Einwanderung.

Der Abgeordnete bezeichnet die Beziehungen zwischen Deutschland und Portugal als solide und äußert den Wunsch, dass sie unabhängig vom Wahlausgang auch weiterhin solide blieben und in eine verstärkte Zusammenarbeit mündeten.

Karin Logemann (SPD) thematisiert den Flächennutzungskonflikt zwischen Fischerei und Offshore-Windenergie, das Nachwuchsproblem im Bereich der Fischerei sowie die Folgen rückläufiger Fangmengen durch europäische Vorschriften wie den Aktionsplan für die nachhaltige Fischerei und die Ausweisung von Natura-2000-Gebieten sowie die Bedeutung der Fischerei für den Tourismus an den Küstenstreifen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) zeigt sich unter Bezugnahme auf die Eindrücke, die der Unterausschuss am Vortag bei seinem Besuch im Hafen Sines gewonnen hat, und diversen Investitionsbedarfe in niedersächsischen Häfen interessiert an Informationen über die Finanzierung von Hafeninvestitionen in Portugal und ob Hafeninvestitionen auf der Grundlage einer nationalen Hafenstrategie getätigt würden, die jedem Hafen einen Tätigkeitsschwerpunkt zuweise, oder ob jeder Hafen unabhängig von den anderen agiere. Abschließend erbittet der Abgeordnete unter Hinweis auf entsprechende niedersächsische Modernisierungsbedarfe Informationen darüber, wie Portugal seine Fischereiflotte zukunftsfest aufzustellen gedenke.

Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD) erkundigt sich danach, wie viel der landwirtschaftlich nutzbaren Landesfläche aktuell einem Schutzstatus unterfalle und wie viel aktuell Agrardiesel koste.

Emilia Cerqueira (PSD), Vorsitzende des Ausschusses für Landwirtschaft und Fischerei, führt aus, die portugiesische Fischerei bestehe in erster Linie aus vielen kleineren Fischerbooten, auf denen im Bereich der Küstenfischerei noch handwerklich gearbeitet werde, und einigen wenigen Großschleppern, auf denen Fisch auf hoher See mit industriellen Methoden gefangen werde. Die veraltete Fischereiflotte übe naturgemäß wenig Anziehungskraft auf junge Nachwuchskräfte aus.

Die Küstenfischerei in der autonomen Region Madeira stelle eine besondere Herausforderung dar, weil dort nicht in einem Abstand von 10 sm von der Küste, sondern in einer Entfernung von 200 sm von festem Boden gefischt werden müsse. Probleme bereiteten die Verhandlungen hierüber mit der Europäischen Union, die nicht zu verstehen scheine, dass das Fischen in einer so großen Entfernung von Land ganz andere Schiffe erfordere, um beispielsweise die Unterbringung und Hygiene der Besatzung an Bord während zuweilen mehrwöchiger Fangfahrten zu gewährleisten.

Es bedürfe einer Modernisierung und gesteigerten Effizienz der Fischereifahrzeuge sowie einer höheren Attraktivität der Arbeitsbedingungen auf See. Gefragt seien in dieser Hinsicht die lokale, regionale und nationale Ebene, aber auch die Europäische Union.

Diesel werde in Portugal für Landwirte und für Fischer bezuschusst. Dem Vernehmen nach koste der Liter Agrardiesel derzeit 1,09 Euro/Liter-

Hinsichtlich der Flächen, die unter Schutz gestellt seien, werde zwischen landwirtschaftlichen Schutzgebieten und Naturschutzgebieten unterschieden. Das einzige Naturschutzgebiet in Portugal sei die Peneda-Gerês. Aber auch in diesem Naturschutzgebiet werde auf nachhaltige Art und Weise Landwirtschaft betrieben. Die gesamte in Portugal landwirtschaftlich genutzte Fläche lasse sich nicht genau beziffern, da heutzutage viele Flächen, die eigentlich als landwirtschaftlich nutzbar gälten, nicht mehr von den Landwirten bearbeitet würden und somit brachlägen.

Miguel Santos (PSD), Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft, öffentliche Bauten und Wohnungsbau, führt aus, der Volkswagen-Konzern repräsentiere 1,5 % des portugiesischen BIP. Das VW-Werk befinde sich in Palmela. Die in der vergangenen Woche getroffene Entscheidung, den ID. Every1 in Palmela zu produzieren, sichere die Auslastung des Werkes für weitere 15 Jahre, was für den Erhalt von Arbeitsplätzen im Werk und bei den Zulieferern von VW Portugal wichtig sei.

Nach jahrzehntelangen Debatten habe die Regierung offiziell grünes Licht für den Bau eines neuen Flughafens gegeben. Das Invest betrage 8,5 Milliarden Euro. Auf der Grundlage des im Konzessionsvertrag vorgesehenen Zeitplans, der Umweltgenehmigungen und der Komplexität der Arbeiten sei die Eröffnung des Neuen Flughafens Lissabon (NAL) frühestens für Mitte 2037 vorgesehen.

Das Autobahnnetz sei sehr gut ausgebaut. Für die Schiene gelte das nicht. Portugal wolle daher jetzt das nachholen, was über Jahrzehnte vernachlässigt worden sei. Ein Hochgeschwindigkeitsnetz solle Lissabon mit Porto und Madrid und Porto mit Vigo verbinden. Dieser Schienenausbau solle dann auch den Häfen zugute kommen mit der Zielsetzung, dass Portugal durch seine Häfen ganz Europa mit Ware versorgen könne.

Der **Unterausschuss** beschließt die Reise mit einem Besuch des Ozenariums Lissabon.



Your cargo. Our Commitment.

Transinsular the leading shipping
company of Grupo ETE.



1

GRUPO ETE

A HISTORY OF
GROWTH,
INNOVATION AND
SUCCESS
OVER THREE
GENERATIONS



Integration, value and sustainability

We are part of GRUPO ETE. With over 89 years of experience, it is today a recognised and experienced Portuguese group in the global shipping industry, present in 9 countries and 4 continents.

6 business areas providing integrated services that add value to your business.



89
years

9
Countries

4
Continents

VISION



To lead the shipping industry in Portugal and abroad.
To be a renowned logistics operator.

MISSION



To offer **integrated logistic solutions** with a **high level of service**, maximising the value perceived by the customer and the shareholder return.

VALUES



Ethics &
Customer Centric

Reliability &
Sustainability

Valuing
& respecting
people

Quality
& Safety

Innovation
& Anticipation

Tradition
& Modernity

Operational Excellence

Grupo ETE

A history of innovation, growth and success over three generations

100% PT | +375M€ | +1400
EQUITY | TURNOVER | EMPLOYEES

9 | 4 | +50 | LX
COUNTRIES | CONTINENTS | COMPANIES | HEADQUARTERS

A HISTORY OF GROWTH, INNOVATION AND SUCCESS OVER THREE GENERATIONS

1936

The GRUPO ETE is founded

1968
Operations with
Floating Cranes

1950
Inland Waterways
and Midstream
Operations

1992
Portsines
First Port
Concession

1982
Introduction
of the Pusher
System + barge

1999
Acquisition of
Transinsular



2000
New port concessions
(Leixões, Lisbon and
Setúbal)

2011
Latin America
(Inland waterways
in Uruguay and
Colombia)

2017
First
Shipbuilding

2021
Belgium
Joint Ventures
ETE LOGISTIXX
e NANAMI

2019
Cape Verde - Public
Service Concession /
Maritime Transport
Inter-island

Incorporation of local
companies: Logistics,
Shipping Agents and
Engineering

2022
Dubai
Shipping
Agents

2023
Spain and UK
Global Logistics

Incorporation of
local companies
with own offices

Local
Partnertships
worldwide

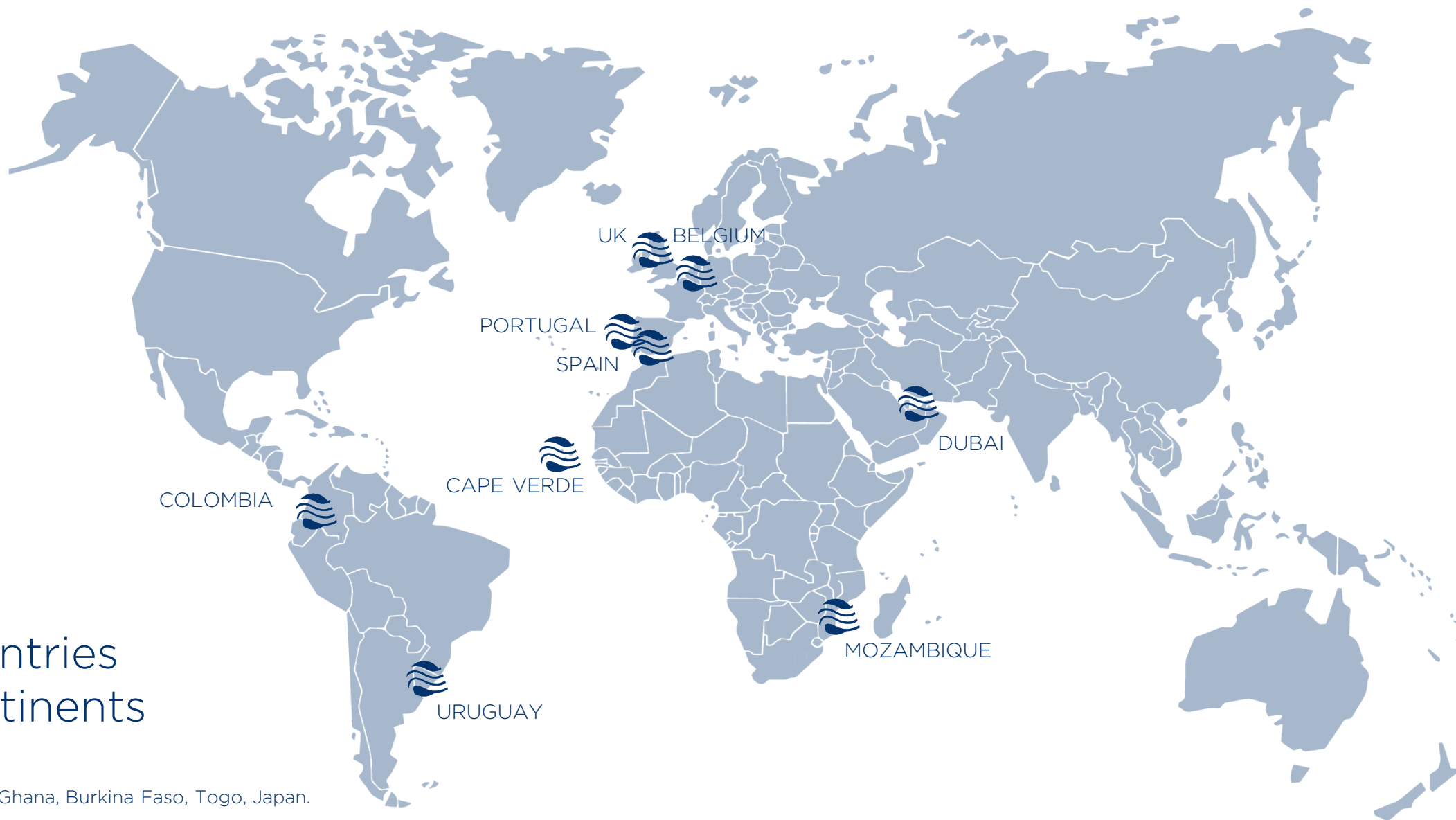




Providing outstanding, integrated and customized logistic solutions.

9 Countries
4 Continents

Partnerships: Ghana, Burkina Faso, Togo, Japan.



2

TRANSINSULAR THE PORTUGUESE LEADING SHIPPING COMPANY OF GRUPO ETE

Committed to countries in which
we operate. Committed to society.



TRANSINSULAR

at a glance



100% PT

EQUITY HELD BY GRUPO ETE



+115M€

TURNOVER



+229

EMPLOYEES



12

VESSELS



26

REGULAR
PORT CALLS



+150.000

TEUS
TRANSPORTED

A HISTORY OF GROWTH, INNOVATION AND SUCCESS

1999
Acquisition of
Transinsular

2011

Transinsular wins
the public tender for
Fuel Supply in the
Azores Autonomous
Region

2017

Acquisition of
the 1st Tanker
| MT São
Jorge

2020

Cape Verde
Express



2020

Expansion and
renewal of
Transinsular's
container fleet

2024

Transinsular
reinforces its
fleet with the
acquisition of
"Ilha da Madeira"
Vessel

2025

Expansion and renewal
of Transinsular's
container fleet

2025

Cape Verde Express 2.0.
-
Introduction of a 2nd
container vessel

Expertise & *know-how*

With **highly qualified and skilled teams** and with a **daily commitment** of all, including our **network of local agents**, we assure that **your cargo is delivered on time.**

- **12 vessels, of which 9 vessels fully owned**
- **Container fleet:** 7.000 units of 30 different types
- **+350.000 miles** sailed/year
- **+1.000 annual port calls**
- **+150.000 TEUS transported**
- **+16.000 cars transported**



+350.000
MILES SAILED/YEAR



+1.000
STOPOVERS



+1.5M
TRANSPORTED TONS

Reliability, Trust and Customer Centric

Serving for more than 36 years the national and international market, prioritising **excellence** and **quality** in the service we provide to our customers, meeting all their needs.



Freight services to support our customer's businesses (bulk, breakbulk, containers, OGG and fuel)



The only shipping company operating a fortnightly interregional service between the Azores and Madeira as well as for Cape Verde



The best transit-time, between Europe & Africa



Fully integrated value proposition to respond effectively to market needs - logistics, including cold chain logistics and cold storage, warehousing, LCL, depot and last-mile transportation

Our Fleet & Capacity



MV Monte Brasil
Cap: 422 TEUS



MV Monte da Guia
Cap: 422 TEUS



MV Ponta do Sol
Cap: 212 TEUS



MT São Jorge
Cap: 3350 m3 (tanker)



MV Insular
Cap: 357 TEUS



MV Lagoa
Cap: 229 TEUS



MV Ilha da Madeira
Cap: 443 TEUS



MV Margarethe
Cap: 100 TEUS

Unit. TEU: 14 tons.

Our Fleet & Capacity in Cape Verde



Chiquinho BL
RoPax Ferry

**Cap: 430 PAX
/ 54 VEH.**



Dona TUTUTA
RoPax Ferry

**Cap: 200 PAX
/ 38 VEH. / 200
tons.**



Liberdadi
RoPax Ferry

**Cap: 164 PAX
/ 19 VEH.**



Kriola
RoPax Ferry

**Cap: 164 PAX
/ 19 VEH.**

Our Container Fleet



Dry Palletwide



Dry High Cube



Reefer Pallet Wide



Reefer High Cube



Open Side



Platform/Flat rack



Open Top



Flat Car



Bulk

3

OUR SERVICES

National and
International
regular shipping lines

Committed to countries in which
we operate. Committed to society.



Regular Line Services Connecting Europe & Africa

We make a significant contribution to the economic development and integration of the Autonomous Regions of Madeira and the Azores, as well as Cape Verde, with services tailored to our customers' cargo needs.

- **Madeira Express:** Regular Container Line Service
- **Azores Express:** Regular and Inter-Island Container Service
- **Cape Verde Express:** Regular International and Inter-Island Container Line Service

+

- **Dedicated Azores Inter-Island Fuel Tanker Line**



4 SUSTAINABILITY

Developing skills,
training people and protecting
the ocean.



Over 10 years adopting good practices aligned with IMO

At GRUPO ETE we are committed to improving the environmental performance of our companies.

- systematically adapting our fleet of vessels to new technologies that allow us to reduce emissions of polluting gases
- from the adoption of VLSFO - Very Low Sulphur Fuel Oil, to the use of Underwater Silicone Paint.
- Waste management

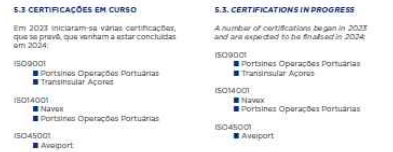
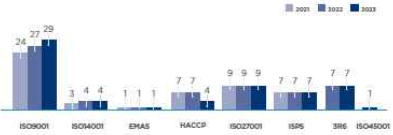


Our Sustainability Report

3 editions published



02 CORPORATE GOVERNANCE



4.3.6 PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS NO APOIO À NAVEGAÇÃO

No que respeita à gestão técnica dos navios, para além da conciliação contínua e cultural para a eficiência operacional, a Transinsular S.A. também apresenta o Grupo tem realizado um percurso de ações técnicas chave que permitem melhorar a sua performance e consequente pegada ecológica. Destacando-se em 2023, as grandes intervenções em docas realizadas nos navios "Lagart", "Monte da Cruz" e "Mestre", que proporcionaram a redução anual de emissões de CO₂ na ordem das 600 toneladas. Estas ações, considerando, entre outras, atividades de decarbonização e refil da máquina de propulsão do casco à base de água.

Também o sucesso da gestão da manutenção preventiva, assim como a utilização dos óleos lubrificantes de qualidade superior são um forte garante na promoção da sustentabilidade ambiental da Armador.

4.3.6 SUSTAINABLE PRACTICES IN NAVIGATION SUPPORT

With regard to the technical management of vessels, in addition to the ongoing cultural practices regarding its operational efficiency, Transinsular S.A., also as a Group company, has carried out a series of key technical actions that have improved its performance and consequently its ecological footprint. Of particular note in 2023 were the major intervention works in the dock carried out on the "Lagart", "Monte da Cruz" and "Mestre" vessels, which led to an annual reduction in CO₂ emissions of around 600 tonnes. These actions included decarbonisation and refitting the silicon-based hull paint.

A empresa TCA, reduziu em 2023, face a 2022, 27,51% das emissões de CO₂ por tonelada movimentada no terminal.

The TCA company reduced its CO₂ emissions per tonne handled at the terminal by 27.51% in 2023 compared to 2022.



O GRUPO ETE EM NÚMEROS

GRUPO ETE IN NUMBERS



5 WHY TRANSINSULAR?

THE PORTUGUESE LEADING
SHIPPING COMPANY
OF GRUPO ETE



Integrated solutions with intermodal response for your business never stop

At Transinsular we work every day with the commitment to anticipate the various changes that the market demands, designing solutions that constantly meet your company's needs.

- Experience and know-how
- Guaranteed high levels of safety and quality
- Excellence in service and maximum attention to customer needs
- Own and chartered fleet of vessels suitable for its itineraries
- Investment in new generation equipment/containers suited to its needs
- Strong network of agents in the markets in which it operates

Belonging to
GRUPO ETE and
benefiting from
synergies with
its different
business areas
allows us to add
**value to your
Business.**





Your cargo.
Our
Commitment.

www.transinsular.pt



Thank you



Port of Sines

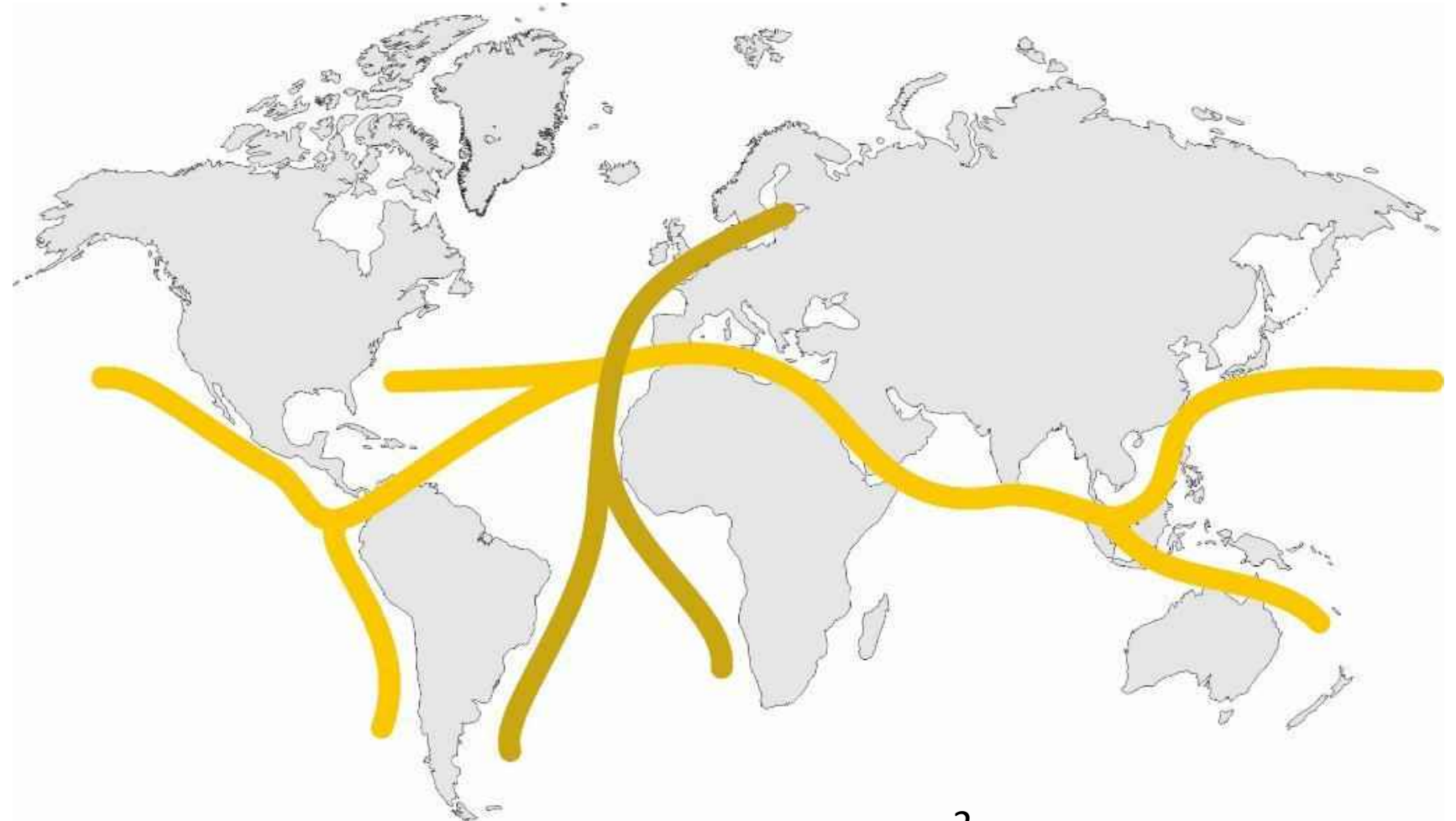
Europe's Atlantic Gateway



Strategic Location

Sines is located at the **crossroads of major international shipping routes**, North-South and East-West.

It is the main port in the Iberian Atlantic coast, whose geophysical characteristics have contributed to its consolidation as a strategic asset, while main **energy** supply port in the country and as a reference in the world **containerized** cargo market.



Port of Sines Characteristics



- Deep water port
- Open to the sea, no channel and bar restrictions
- Capacity to receive the largest ships in the world
- Specialized terminals for handling all types of cargo
- No urban constraint, with expansion plans for all terminals

Main Highlights

The Port of Sines in figures



NATIONAL LEADER

Sines is responsible for more than **50%** of the cargo handled in Portugal



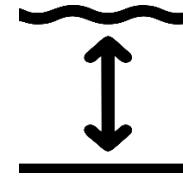
PORT HANDLING

Per year, we handle more than **48 million tons** of cargo and about **1.9 million TEU**



CONNECTED TO THE WORLD

Offering more than **20 regular weekly services** for containerized cargo



DEPTH

Bottoms up to **-28m** for liquid bulk, **-18m** for dry bulk and general cargo and **-17m** for containers



INTERMODAL PLATFORM

At the Port of Sines, about **3,600** trains operated per year

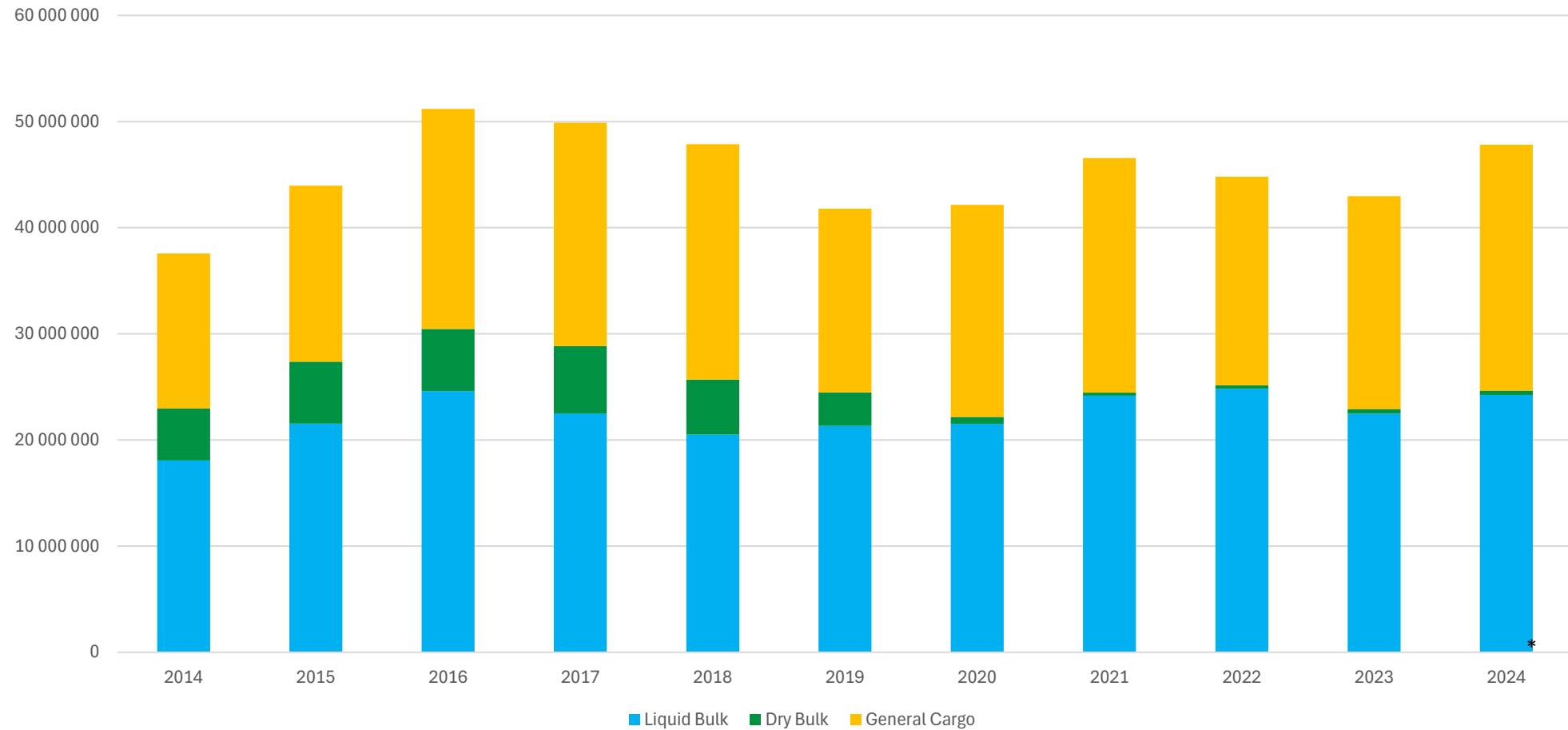


DIGITAL AND SIMPLIFIED

On average, authorizations to start operations are granted **2.5 days** before the ship arrives

Evolution of Cargo Handling

*Cargo handled: 51% liquid bulk and
48% containerized cargo (general cargo)*



Terminals for handling liquid bulk

National energy port in the reception of crude oil and export of refined and also the main source of supply of Natural Gas to the country

Liquid Bulk Terminal



Concessionaire :  



- 6 jetties
- Depths down to -28m/ZH
- Vessels up to 350.000 Dwt

Crude oil, refined products,
LPG, Methanol and Naphta

Petrochemical Terminal



Concessionaire :  **REPSOL**



- 2 jetties
- Dephs down to -12 m/ZH
- Vessels up to 20.000 m3

Propylene, Ethylene,
Butadiene, ETBE, Ethanol,
MTBE, Aromatic Blend

LNG Terminal



Concessionaire: 



- 1 jetty
- Dephs down to -15 m/ZH
- Vessels up to 225.000 m3

Liquified Natural Gas

Multipurpose Terminal

for Dry Bulk, General Cargo and Ro-Ro

The **Multipurpose Terminal** is dedicated to handling **dry bulk, general cargo and Ro-Ro**.

Within the port there are areas available for **temporary storage** to support port operations.

The terminal is connected to the national, Iberian and **European railway network**; as well as Sines' Industrial Zone.



- 4 berths
- Quay length: landside 296m, seaside 645m
- Dephs down to -18m/ZH
- Vessels up to 190.000 Dwt

Concessionaire :  **PORTSINES**
OPERAÇÕES PORTUÁRIAS, S.A.



Terminal for Containers – Terminal XXI

Sines Container Terminal is included in the main international logistics chains, receiving frequently the **largest ships in the world**. Currently, it offers an annual turnover of 2.7 million TEU, and an expansion plan is underway to double capacity

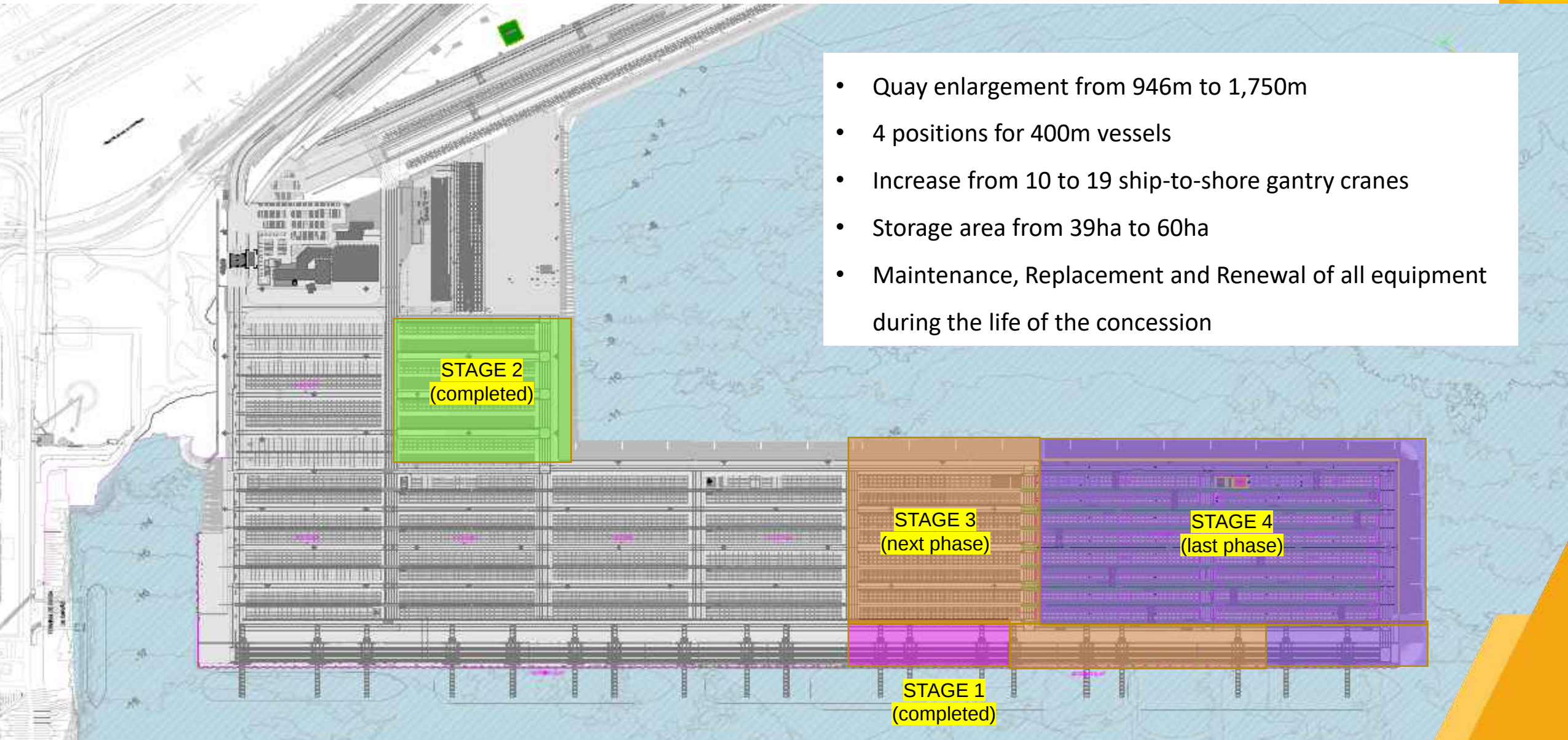


TCS

- Quay length: 1150m
- Dephs down to -17m / ZH
- Handling capacity: 2,700,000 TEU
- Equipment: 12 postpanamax and super postpanamax gantries
- Concessionaire :



- Quay enlargement from 946m to 1,750m
- 4 positions for 400m vessels
- Increase from 10 to 19 ship-to-shore gantry cranes
- Storage area from 39ha to 60ha
- Maintenance, Replacement and Renewal of all equipment during the life of the concession

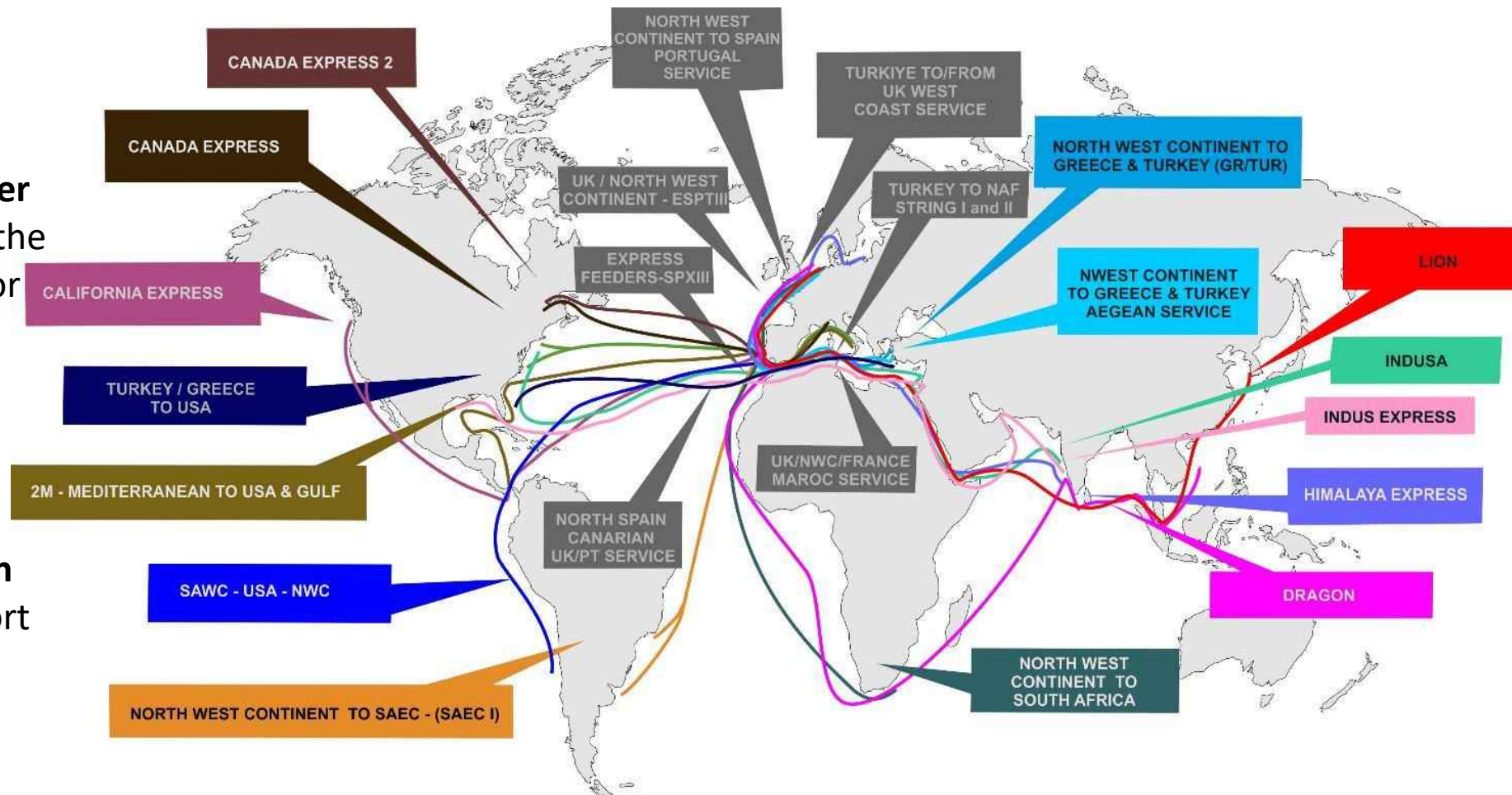


Foreland Connectivity

Links to the world's main markets

The Port of Sines has **weekly direct container cargo connections** to the main world markets for production and consumption.

Companies in the hinterland can have quick **access to foreign markets**, both in import and export.



Hinterland Connectivity



Existing **road accesses** are suitable for current traffic. The improvement of road access from Sines to the national highway is in progress.

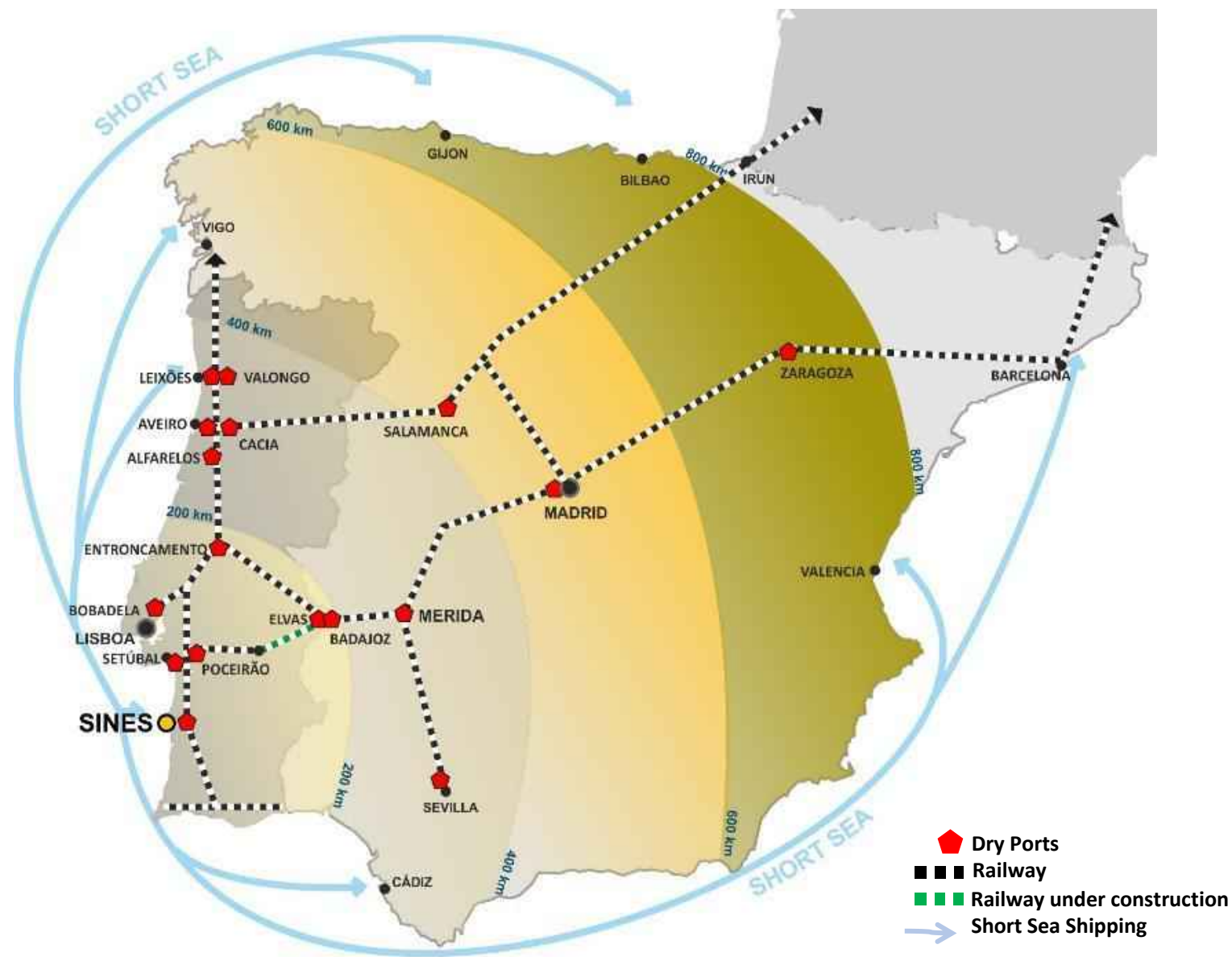


Several **short sea shipping** services connect to several ports on the Iberian Peninsula



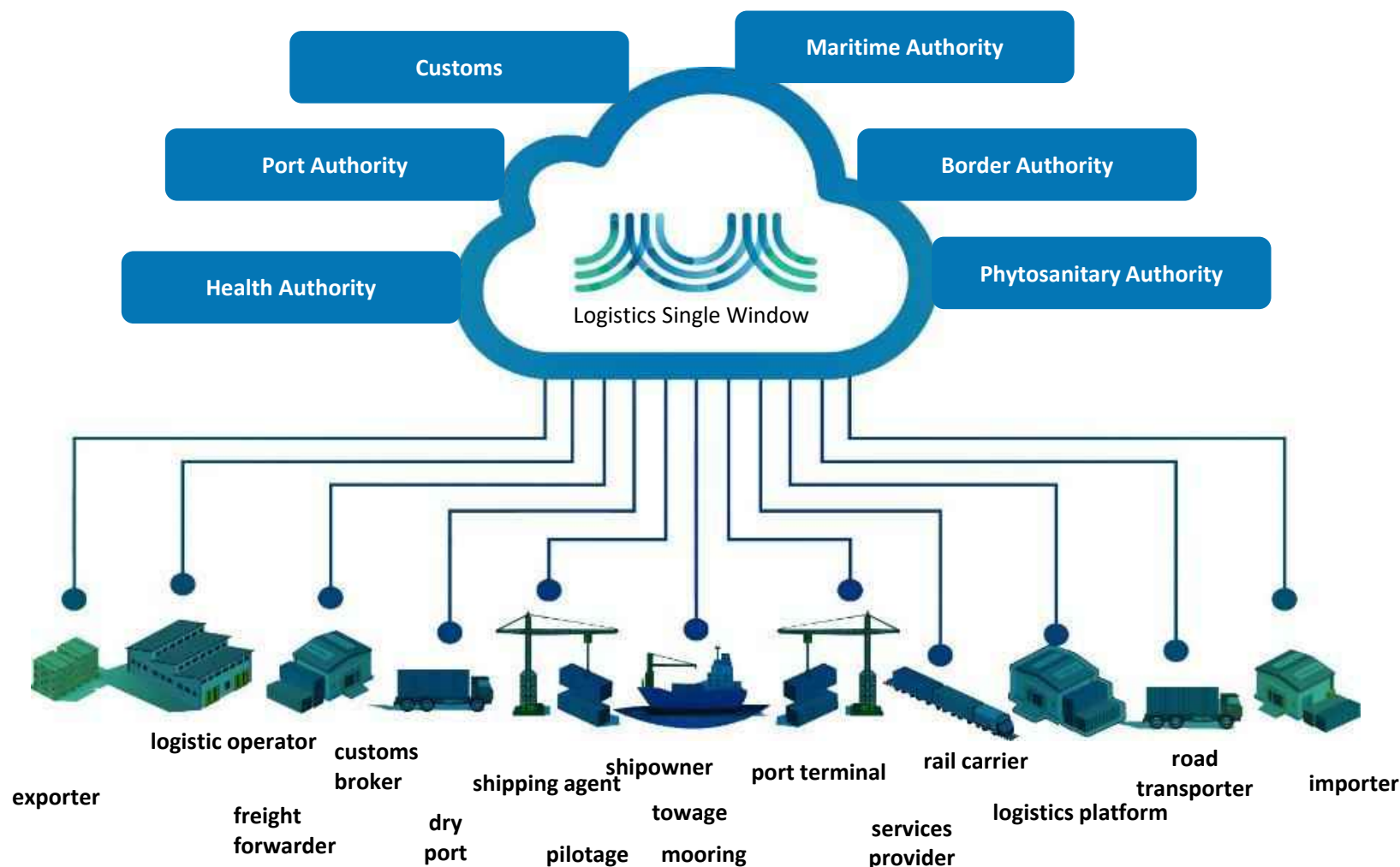
The Port of Sines handles about **69 container trains a week** to/from the Portuguese and Spanish Logistics Platforms.

The construction of a **new railway** is underway in order to reduce the time between the Port of Sines and Spanish border in about 3:30 hours, allowing 750 meters trains.



Digital Connectivity

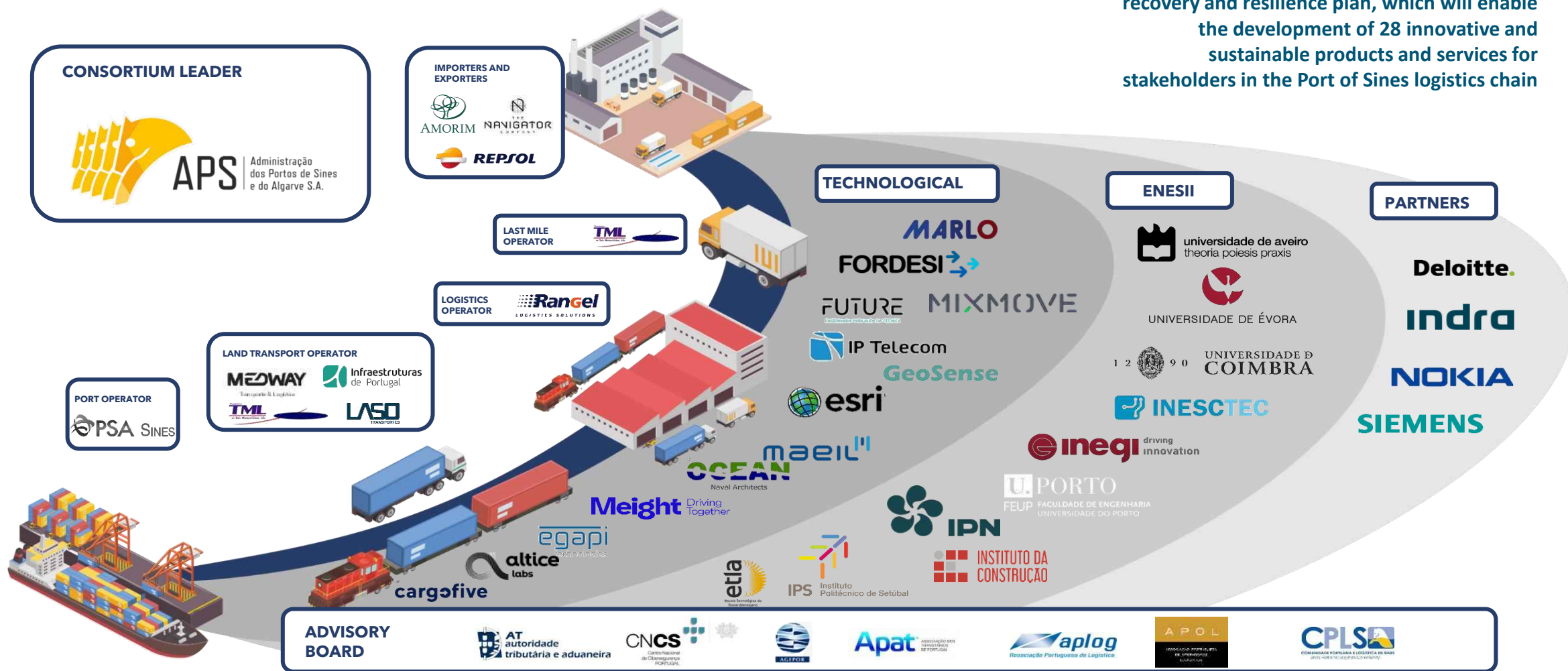
Logistics Single Window (JUL) is a **paperless electronic platform** that connects all public **authorities and private** operators. All authorizations to enter the port are granted 2.5 days prior to the ship's arrival.



JUL integrates maritime, road and rail transport, including connections to dry ports and logistics platforms.

It can be **integrated into private operators'** systems to ensure greater visibility and agility.

Innovation Agenda, funded by Portugal's recovery and resilience plan, which will enable the development of 28 innovative and sustainable products and services for stakeholders in the Port of Sines logistics chain



Coordination of interests and port efficiency

continuous improvement of the port offer



Direct monitoring of the port and logistics community business for better **coordination and articulation of all stakeholders**.



Offering state-of-the-art equipment and qualified human resources, the Port of Sines guarantees **high levels of productivity**.



It offers a very competitive tariff system based on the **flat-rate concept**.



The Port of Sines operates **24 hours a day**, throughout the year.



Promoting energy transition and decarbonization of port activities



Adoption and promotion of **alternative fuels** used in port activity



Integration in green **maritime corridors**, including sustainable **bunkering**



Projects to produce **renewable energy** in the port area (solar, wind and waves)



Increasing the capacity of the **electrical grid** with new substation to serve port users



Certified by
ISO14001:2015

Controlling the impact of our activity, implementing improvement actions and monitoring activities



Monitor of marine environments (water, sediments and ecology), **invasive species** and **air quality (CO2)**



Ship Supervision System for inspection of environmental requirements (waste, emissions, fuels and ballast water)



Monitor the **effects of the port's port structures** on the evolution of the coastal zone



Dedicated teams to act in emergency situations in the port area like **combating pollution**



Adequate port services for **receiving waste**



Port Expansion

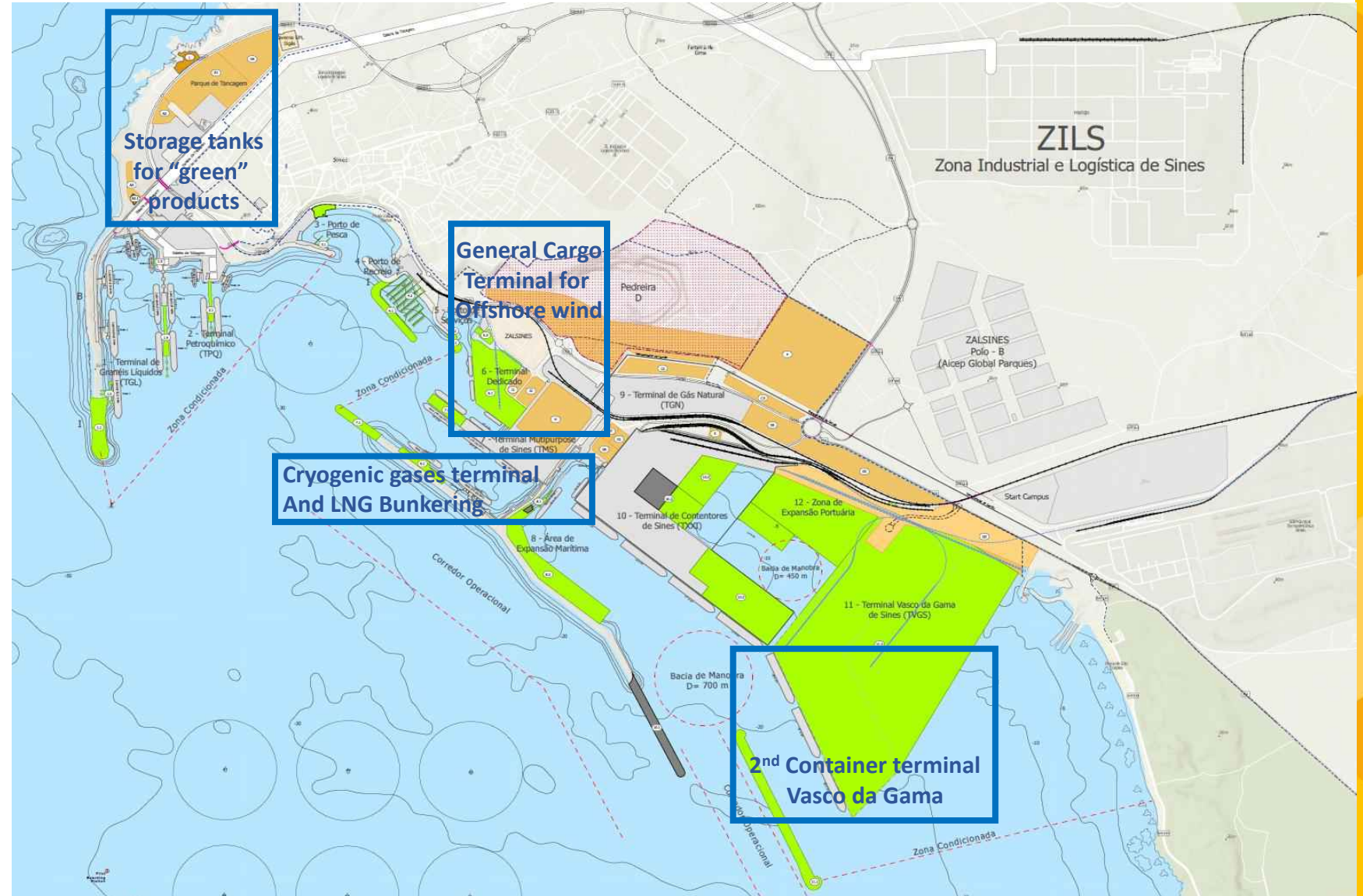
Port of Sines has available maritime and landside areas to support the development of sustainable projects.

Expansion Capacity - Examples

The expansion plan for the Port of Sines provides for the **expansion of all existing port terminals**, as well as the development of **new terminals**.

Also, on **land side**, there are **areas** available for the **location of projects** that need to be located directly in the port perimeter.

-  Existing terminals
-  Maritime expansion
-  Inland expansion
-  New facilities under study



EXTERNAL SOURCE 2050: 60kV/64MVA

ENERGY NEEDS 2050

Estimated consumption 123 GWh/year

RENEWABLE GENERATOR 2050:

Estimated power: 48.5 MW

Estimated production: 130 GWh/year

Renewable consumption quota 107%.

Renewable Production Areas in the Port of Sines .2050

TARGET: 100% RENEWABLE SOURCE

**Wind
Energy
24 MW**

**Wave
Energy
7 MW**

**Photovoltaic
Energy
17.5 MW**

LEGENDA

-  PT
-  SubEstação
-  Edifícios
-  Tanques e Depósitos
-  Áreas para Instalação de Flutuadores
-  Áreas para Instalação de Geradores Eólicos
-  Áreas para Instalação de Painéis Fotovoltaicos
-  Área de Jurisdição APS

Areas available for new storage tanks

Bunkering alternative fuels



Next to the Liquid Bulk Terminal, within the port authority area, there is **space available** for the construction of new storage tanks.

It is a suitable area for the installation of storage facilities for **sustainable “new fuels”**, which are expected to be produced at ZILS.

It can contribute to the inclusion of the Port of Sines in a network of ports that provide bunker fuels with a lower environmental footprint and achieve the goals of decarbonizing maritime transport – “**green corridors**”.

Cryogenic Liquefied Gas Terminal

New infrastructure designed for the future



This new **Cryogenic Liquefied Gas Terminal**, whose physical construction phase has been completed, will, in the first phase, be equipped to handle LNG.

It will be prepared for export or import to provide redundancy to the existing LNG terminal and will guarantee the capacity to supply **natural gas bunkers** to ships and barges.

There will also be **space reserved** to installing equipment **for new sustainable products**.

Expanding the containerized cargo

Port of Sines' Containerized Cargo Expansion Plan with the new Vasco da Gama Terminal



- A quay front with minimum **940 metres** (may expand to 1,375)
- Storage area minimum of **30 hectares**
- **Railway** platform (2 lines);
- The necessary and appropriate **facilities** for the concessionaire and authorities
- Minimum of **10 gantry cranes**
- Concession granted for **50 years** (may extend +10)

Value proposal



A strategic location in the European Union, on the cross of the main maritime routes.



Dedicated terminals capable of receiving ships in all cargo segments (Liquid Bulk, Dry Bulk, General Cargo and Containers)



An area adjacent to the port where it is possible to add value to goods before marketing them



Maritime, road and rail links allowing direct access to the European market. Maritime regular container services with main ports in the world



Thank you

Ana Rita Rosa
Communication & Foreign Affairs

ana.rosa@apsinesalgarve.pt



www.apsinesalgarve.pt

SINES

An opportunity for the Energy & Digital Transition

Miguel Gulliver Borralho
ZILS Director, aicep Global Parques
miguel.borralho@globalparques.pt



aicep Global Parques



MISSION

Our mission is to provide the best location solutions for companies intending to install a business in Portugal, therefore attracting and promoting the settlement of domestic and foreign investment in the country.

SHAREHOLDERS



BUSINESS PARKS MANAGEMENT



ZILS
Sines



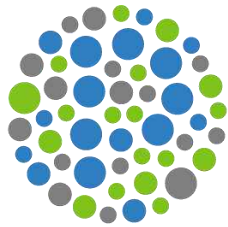
BlueBiz
Setúbal



Albiz
Sintra

INDUSTRIAL AND LOGISTICS

COMPLEX OF SINES



ZILS Global Parques



INDUSTRIAL AND LOGISTICS

COMPLEX OF SINES

NEW AREAS

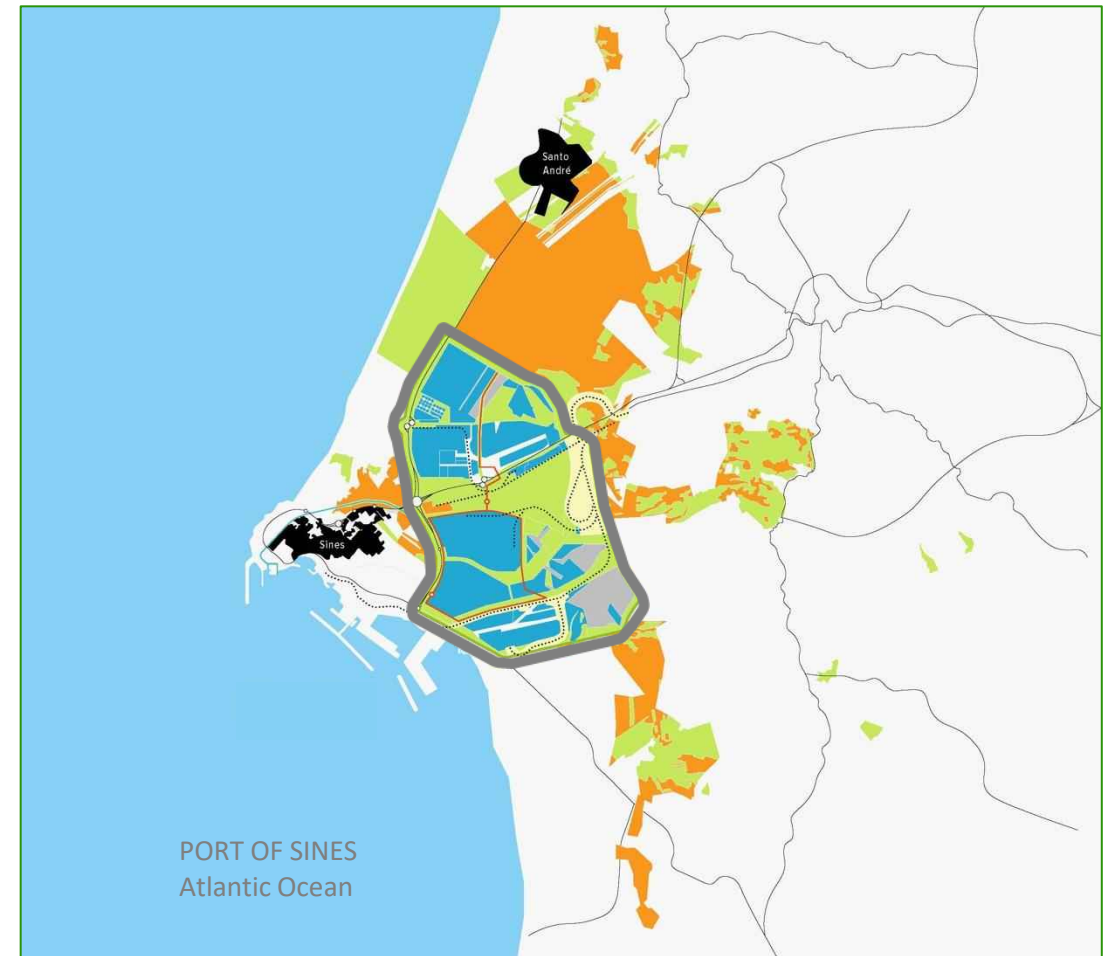
PUZILS: 4.157 ha (3.306 ha owned by IAPMEI and managed by aicep Global Parques)

NEW AREAS EXTRA PUZILS: 5.304 ha

TOTAL AREA: 8.610 ha

-  Industry & Logistics
-  Renewable Energy
-  New Green Areas

2 MUNICIPALITIES: Sines and Santiago do Cacém



INDUSTRIAL WATER

INDUSTRIAL WATER

- Capacity is 12m³/sec.
- ZILS's current consumption: ~45,000/50,000m³/day
- Large water reserves available (by pipeline from the "EDIA – Alqueva Dam Irrigation District). Capacity is 4,150 hm³ with a total water surface of circa 250km².

SEA WATER

Seawater intake & rejection
existing private facilities:

- LNG Storage Tanks (REN);
- Power Plant (EDP).



WTP & LANDFILL

WTP

- WTP with an area of 9.2 ha, projected for 2 m³/s sewage flow, executed for flow of 0.5 m³/s and currently treating an average flow of circa 0.25 m³/s.

LANDFILL

- Non dangerous landfill with 181.240 m³ capacity and a life expectancy of 16-23 years

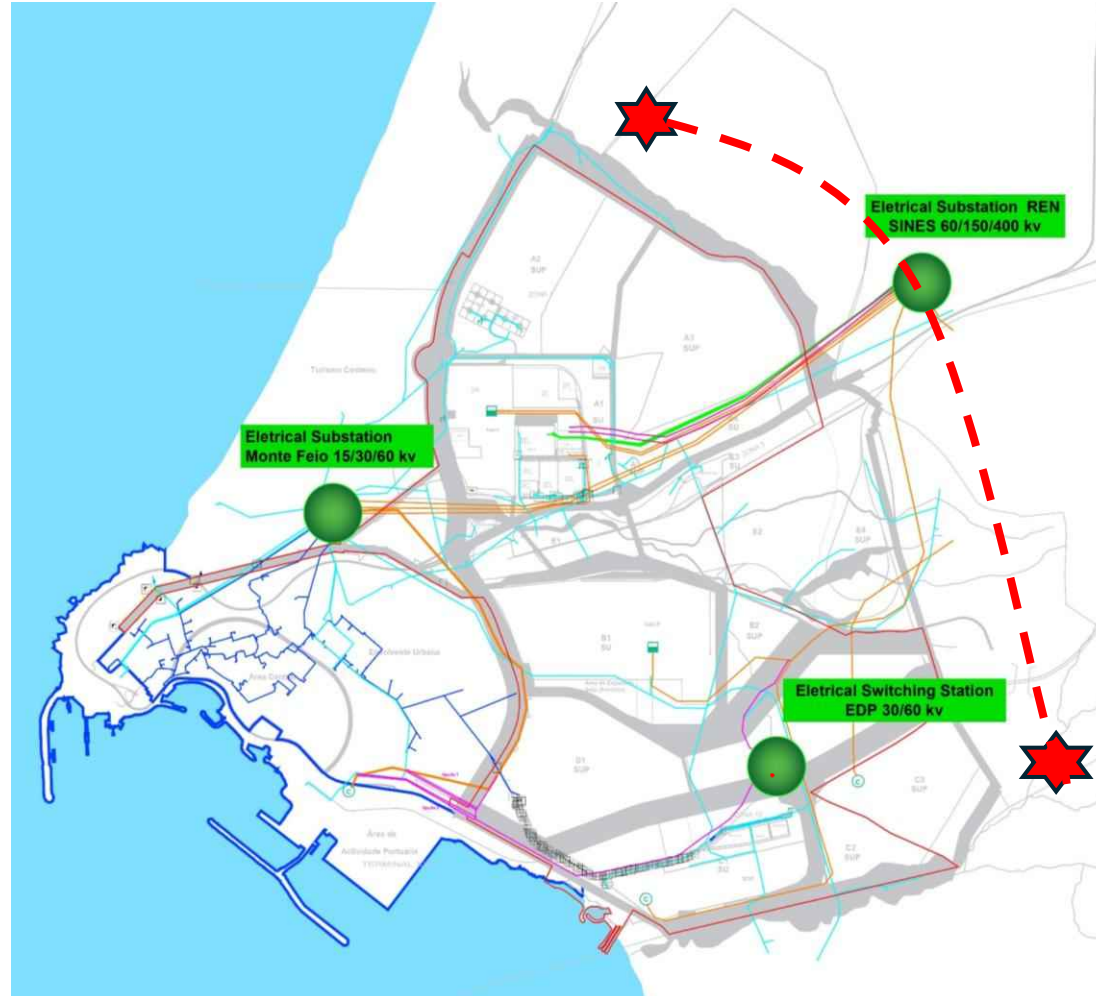


ELECTRIC NETWORK

ELECTRIC NETWORK HV & EHV

ZILS has a complete grid of electricity supply,

- Sines Substation 400Kv/150Kv/60Kv (4.4 Km East of ZILS) connected to,
- Monte Feio Substation 60Kv/30Kv/15Kv (2.5 Km West of ZILS) and a new
- South ZILS Substation & cutting station (60kv/150kv) in implementation & upgrade of the current electric grid network



GREEN ENERGY AND REC

A Renewable Energy Community (REC) is to be implemented at ZILS, to be supplied by the wind & PV electricity parks emerging on an array of nearby private grounds and by private developers.

Some generation is already in place or being developed, with more in project or undergoing the permitting process.



ENVIRONMENTAL PLAN

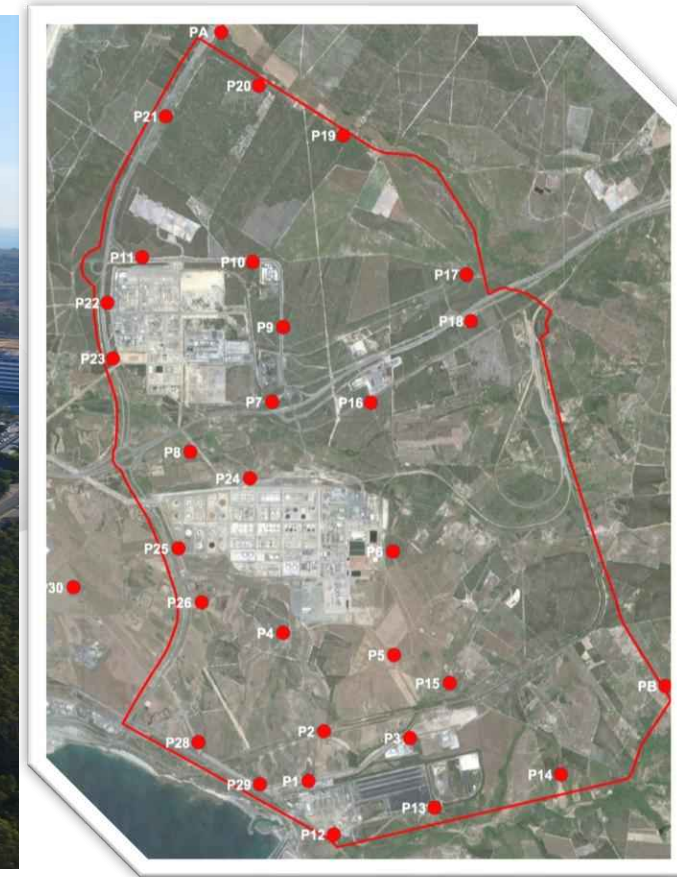
ZILS ENVIRONMENTAL MONITORING PLAN (PMA ZILS)

MONITORING STARTED IN 2015

Yearly Regular Reports approved by APA (Portugal's Environmental Agency), the Sines Municipality and CCDR Alentejo (Regional Zoning & Management Authority)

COMPONENTS CONSIDERED:

- Air Quality - 4 stations
- Underground and Surface Water Quality - 53 piezometers



INDUSTRIAL AND LOGISTICS

COMPLEX OF SINES

LOGISTICS



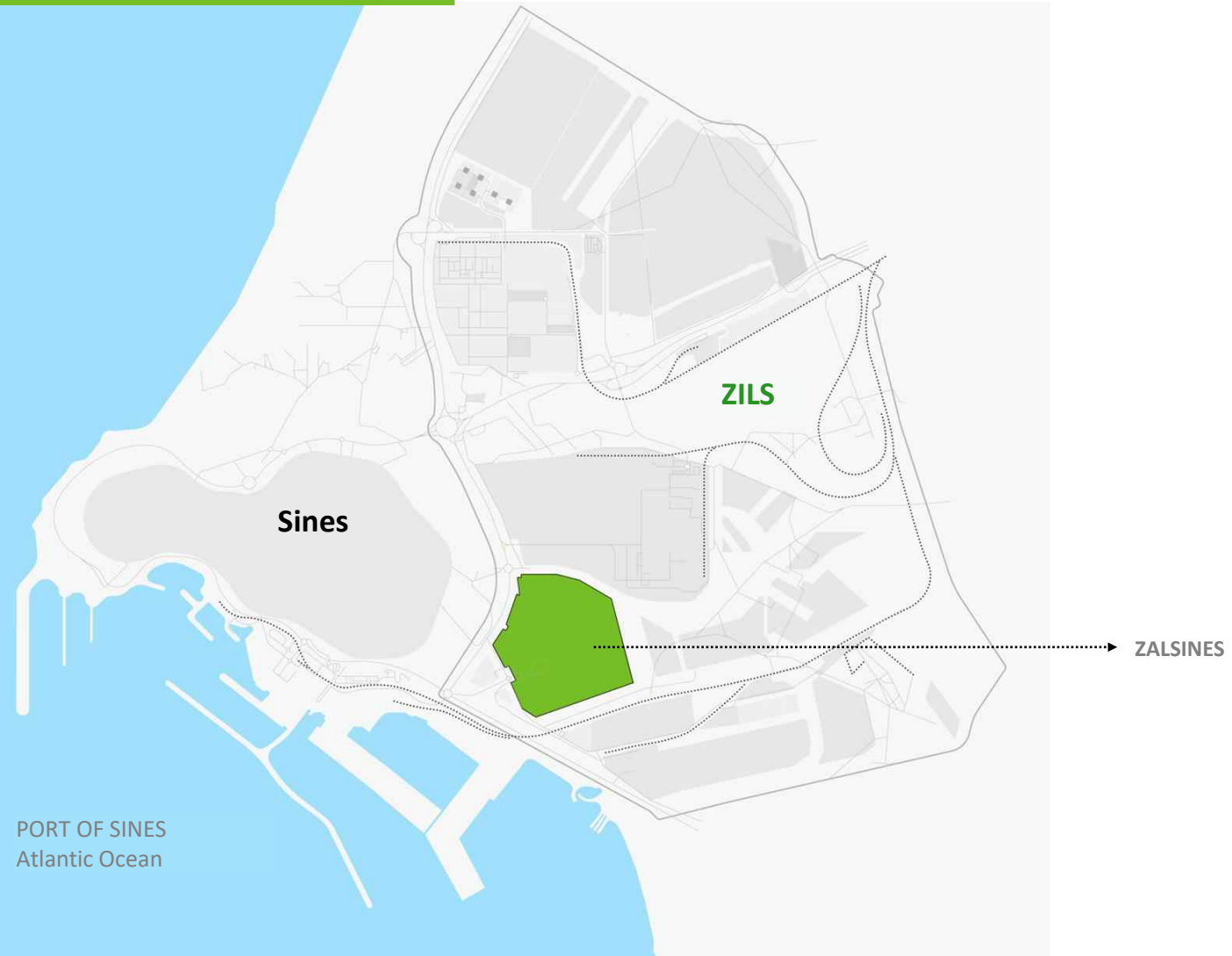
DIGITAL



ENERGY & INDUSTRY



LOGISTICS



LOGISTICS

STRATEGIC LOCATION

- ZALSines - Sines Logistics Activities Zone offers more than 200 ha adjacent to Port of Sines container and solid bulk terminals;
- One hour by road from the air cargo terminal at Beja Airport;
- Road and rail access to the main dry ports of the Iberian Peninsula;
- Node of the "Atlantic Corridor" of the Trans-European Transport Network (TEN-T);
- Improved Rail & Road connections to the Portuguese, Iberian and EU hinterlands.



LOGISTICS

ZILS COMPETITIVE FACTORS FOR NATIONAL LOGISTICS



Dedicated Logistics area supported by a deep-sea water port for the movement of goods.



Logistics Activities Zone – ZALSINES at ZILS dedicated to storage and logistics, with added value (storage, crossdocking, assembly, packaging, labelling, transformation, product finishing, etc.).

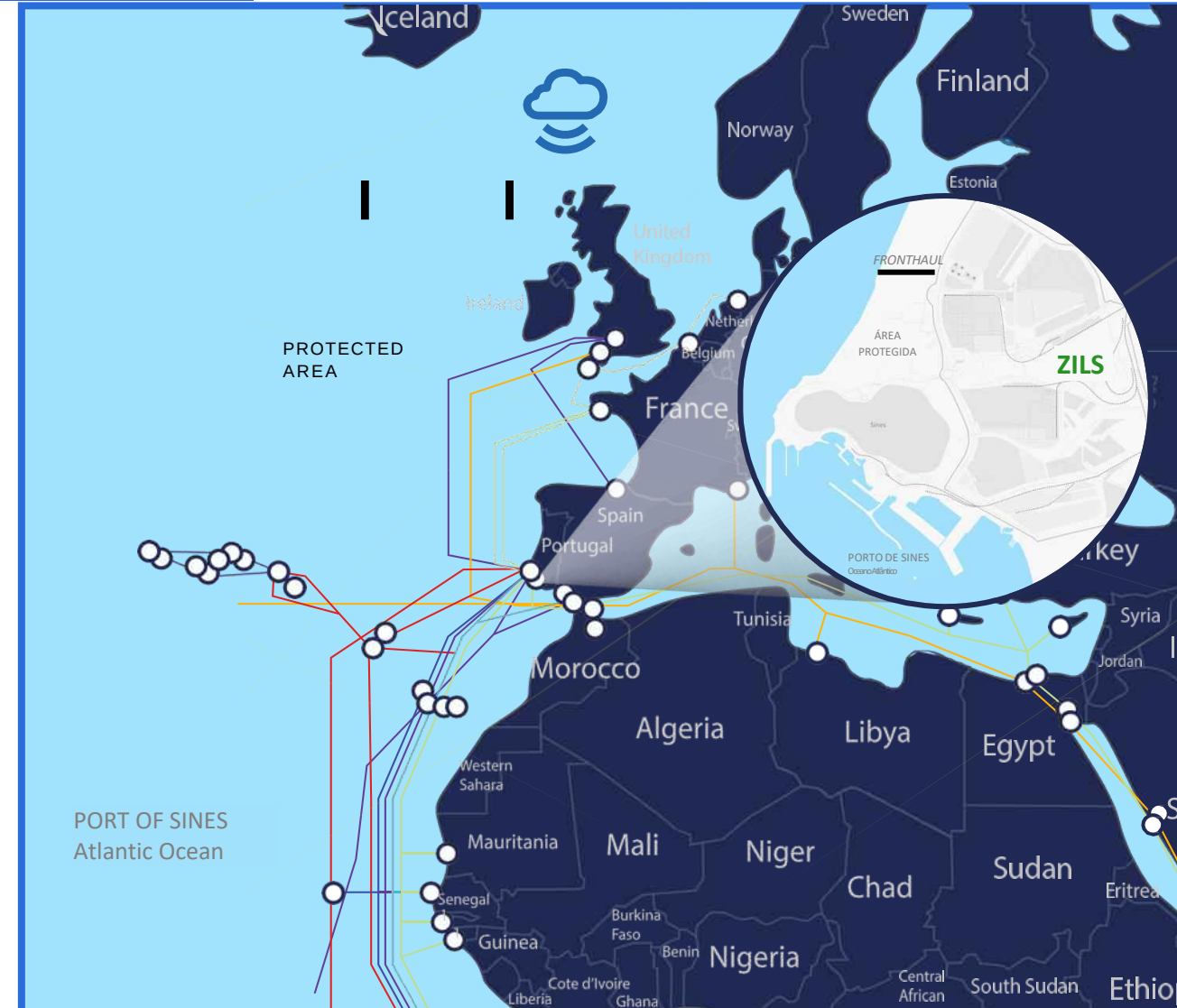


Particularly interesting for the agri-food cluster in full operation in connection with Latin America.



FOR CABLE LANDING STATIONS (CLS) AND DATA CENTERS

- 
- SINES TECH**
Innovation & Data Center Hub



DIGITAL



www.sinestech.pt

DIGITAL



IDEAL LOCATION

FOR CABLE LANDING STATIONS (CLS) AND DATA CENTERS

ELLALINK

KEY FEATURES:

- 100 TBps capacity on 4 fiber pairs;
- With key connection points in São Paulo, Rio, Lisbon, Madrid and Marseille;
- < 60 RTD (Round Trip Delay) to connect Portugal to Brazil;
- Low latency 10G/100G capability and scalable Spectrum services.



IDEAL LOCATION

FOR CABLE LANDING STATIONS (CLS) AND DATA CENTERS

START CAMPUS

START - Sines Transatlantic Renewable & Technology Campus
it will be the largest green data center in Europe.

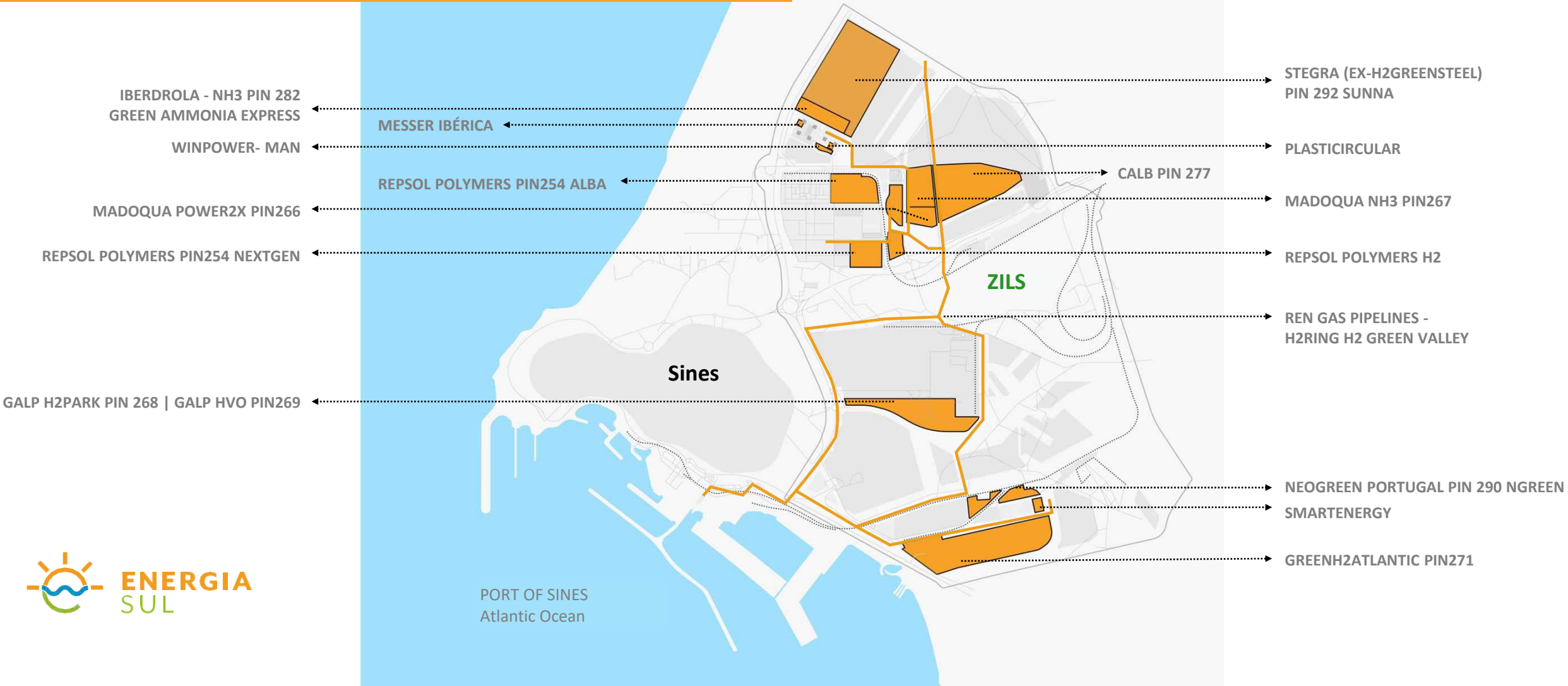
Meeting the growing demand of hyperscalers such as AWS, Meta, Google or Microsoft, it will run carbon-free and on renewable electricity.

MAIN FEATURES:

- Sines Transatlantic Renewable & Technology Campus, mega green data center, with 495MW of power;
- SIN01 (NEST): the first building with an initial IT capacity of 14 MW is operational in S1 2025;
- SIN02-06 (REST): All buildings are expected to be operational by 2030.



ENERGY & INDUSTRY



SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Measures in place to meet the Sustainable Development Goals (SDGs)



04

QUALITY EDUCATION

Merit Scholarships in higher education institutions in Sines and Setúbal

ETLA and IPS

05

GENDER EQUALITY

Equality Policy Practices - Annual Equality Report in force

06

CLEAN WATER AND SANITATION

Wastewater treatment plants available for ZILS and BlueBiz customers

07

AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY

Solar panels and electric car charging stations at ZILS and BlueBiz

08

DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

Development of high-quality workspaces and infrastructures, generating decent employment and opportunities for the success of established companies.

09

INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE

Areas at ZILS dedicated to green energy projects.

Circular pipeline connecting producers and users of green H2

11

SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES

Changing the company's car fleet to electric vehicles

Supporting local honey producers at ZILS

12

RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION

Ban on single-use plastics in the company and offer more sustainable alternatives – e.g. delivery of reusable bottles to workers and customers

13

CLIMATE ACTION

Environmental Monitoring Plan in force at ZILS – air and water quality control

15

LIFE AND LAND

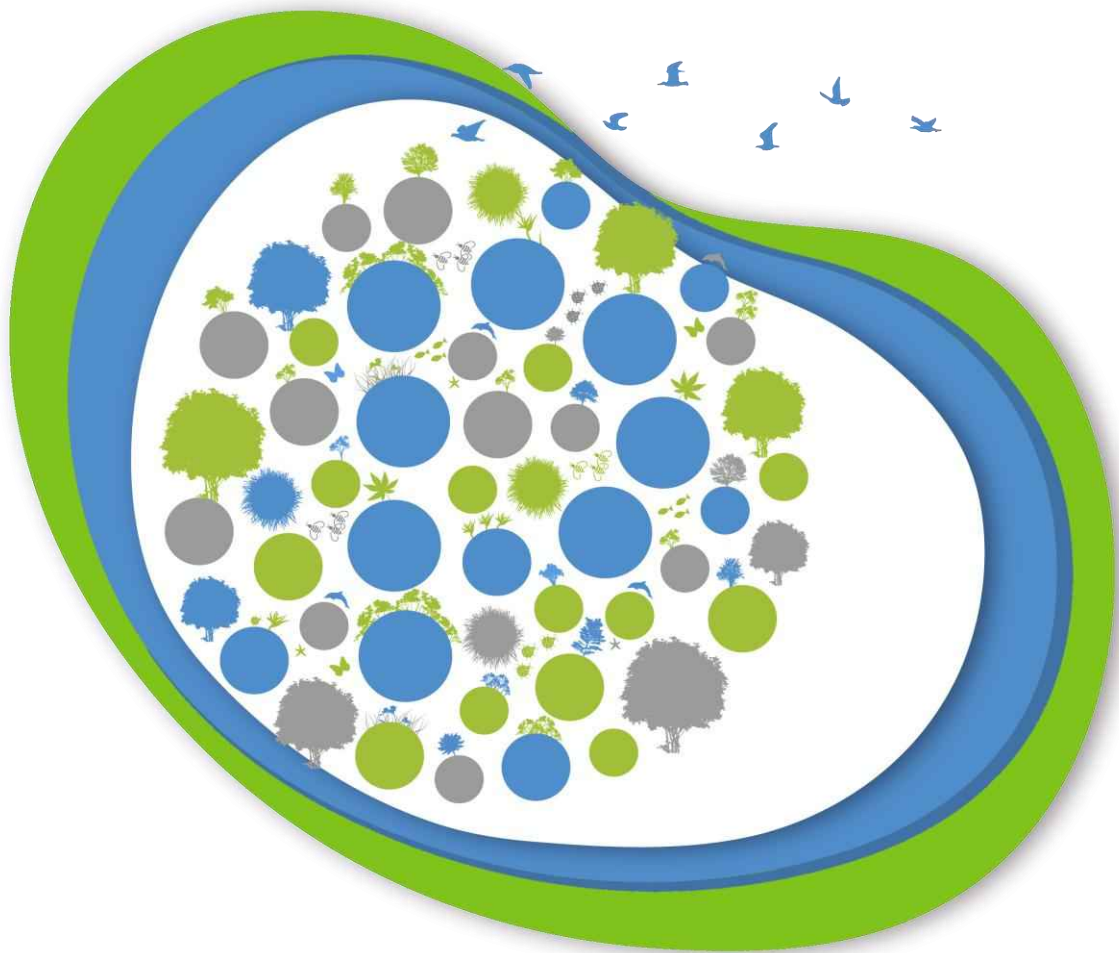
Less paper in our internal and external communication

Rideshare policy

17

PARTNERSHIPS FOR THE GOALS

Municipality of Sines
Municipality of Setúbal
Technological Community of Sines
Renewable Energy Community



THANK
YOU



www.globalparques.pt

aicep Global Parques

The European Maritime Safety Agency

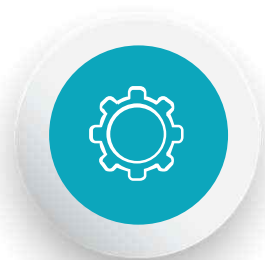
Radina Russeva / Policy Adviser

Visit of the Subcommittee on “Maritime Transport and Ports” of the
Committee on Economic Affairs, Transport, Construction and Digitalisation of the
Federal State of Lower Saxony

Lisbon / 20 March 2025



The European Maritime Safety Agency at a glance

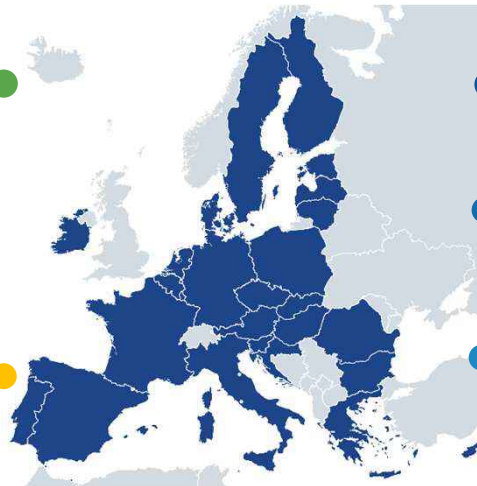


Scientific
assistance

Technical
assistance

Operational
assistance

**EU
Member States**



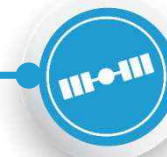
Sustainability



Safety



Security

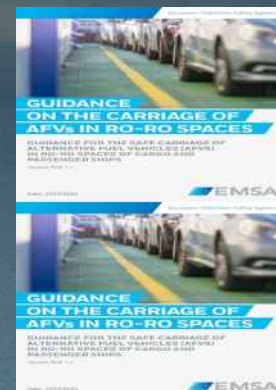


Surveillance



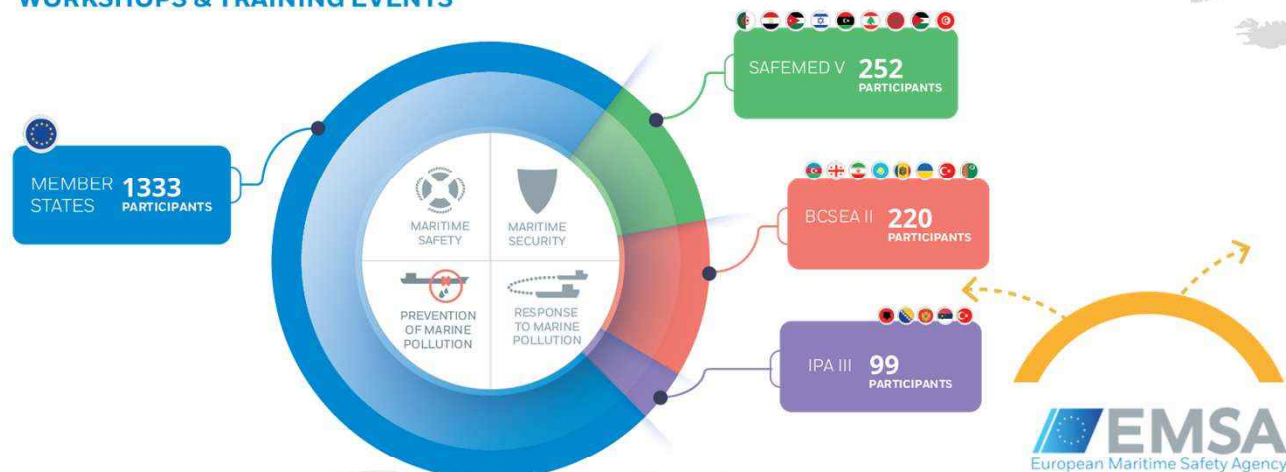
**Simplification
& Digitalisation**

Scientific assistance



Technical assistance

2024 COMMON CORE CURRICULA, WORKSHOPS & TRAINING EVENTS



VISITS AND INSPECTIONS CONDUCTED IN 2024

18

VISITS TO MEMBER STATES

Belgium, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, France, Ireland, Italy, Germany, Greece, Latvia, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden

2

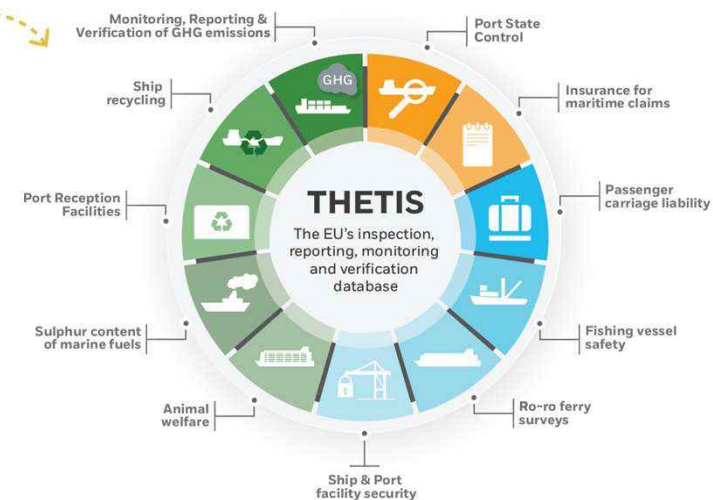
STCW 3RD COUNTRY INSPECTIONS

Ghana, New Zealand

17

RECOGNISED ORGANISATIONS INSPECTIONS

China (5), Croatia, Finland, France, Greece, Japan (3), Norway, South Korea (2), Turkiye (2)



Operational support

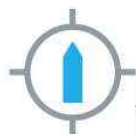


2024



1280

RPAS deployments
days



11 000

Daily ABM alerts



16 240

Earth Observation
images delivered



14

Oil spill response
vessels



5

Equipment assistance
service stockpiles



7 931

IMS Users



54 million

Average daily vessel
position messages



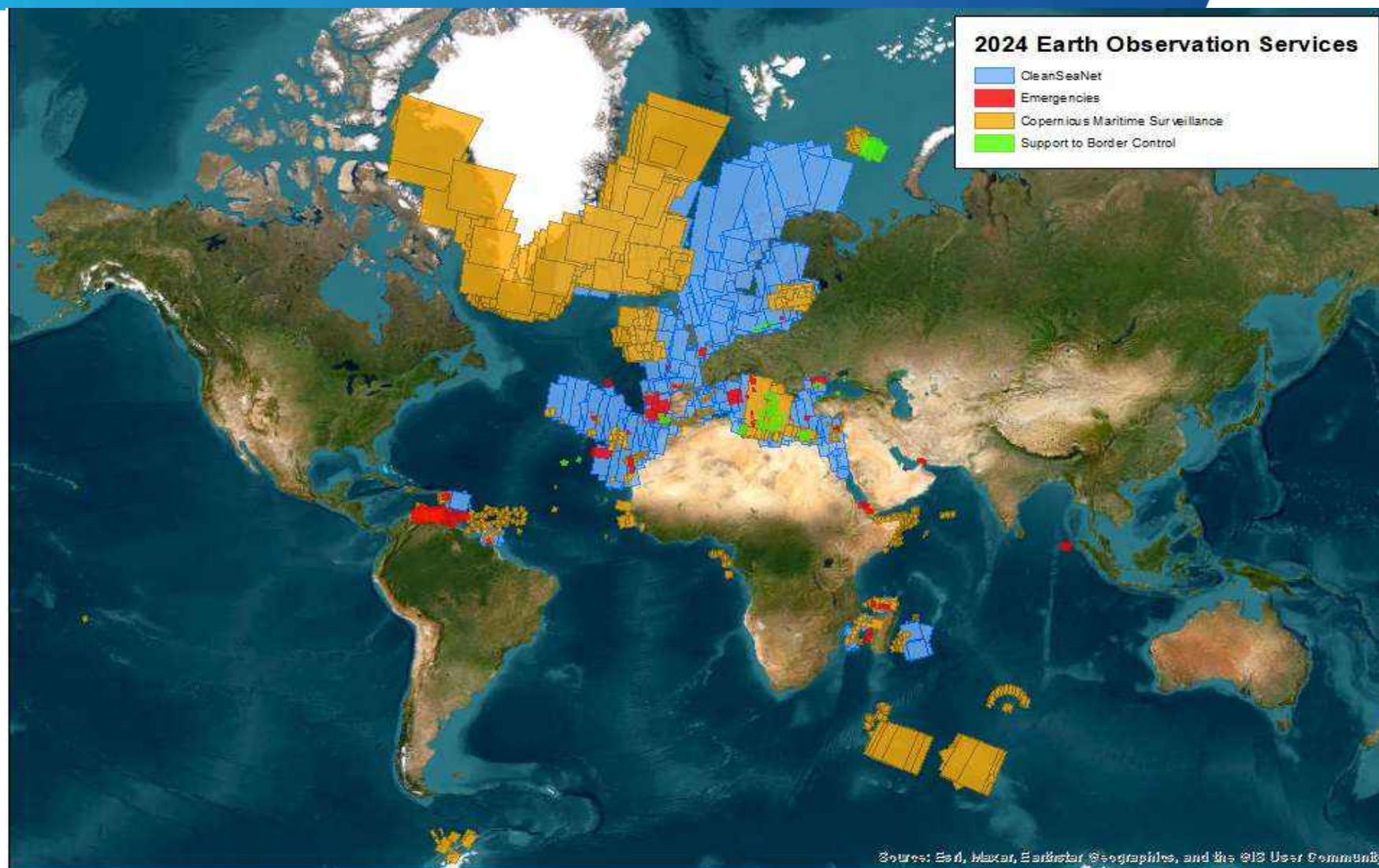
50

Activations of EMSA
Contingency Plan

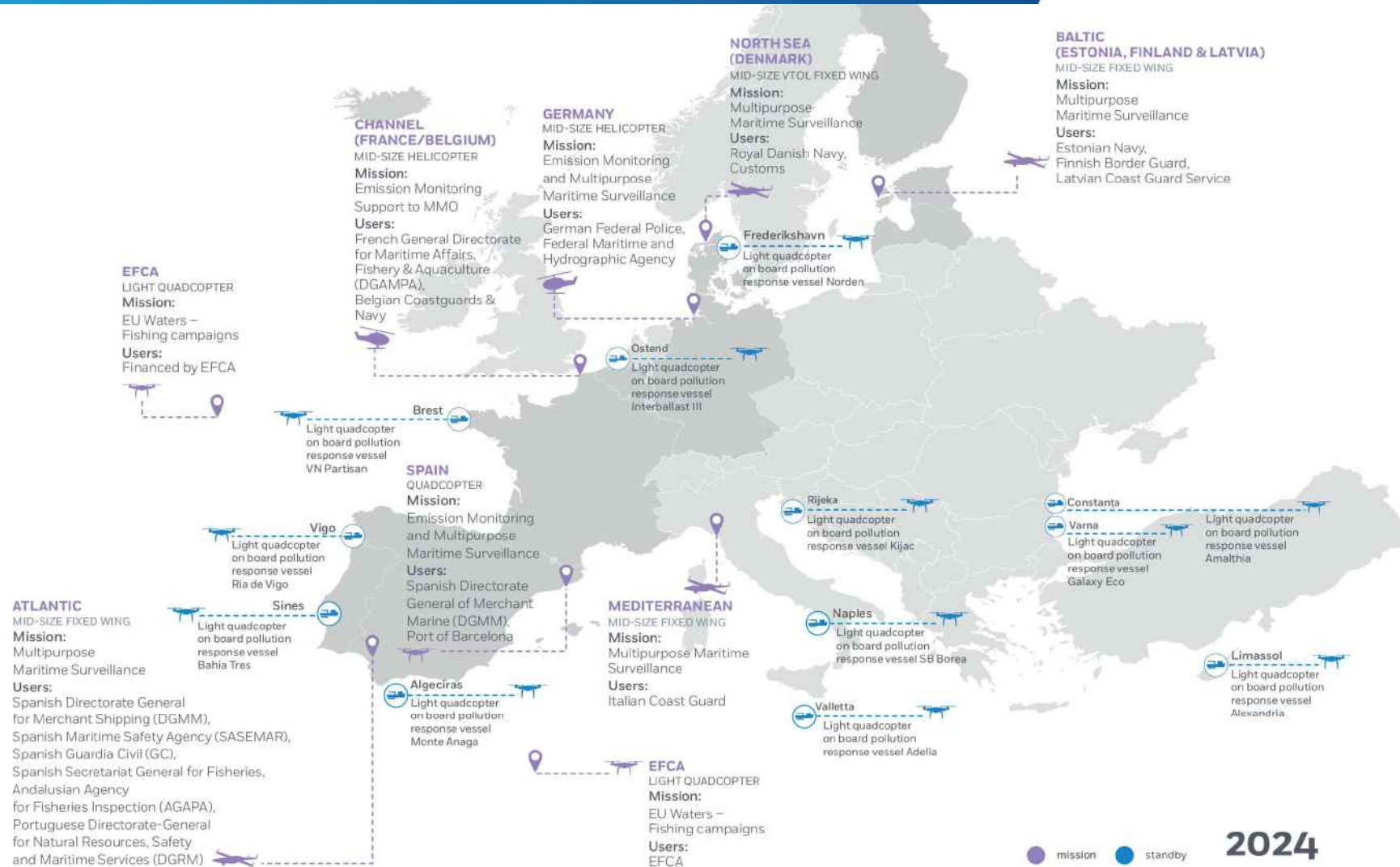
Pollution Response Services toolbox



EMSA's EO services



RPAS services



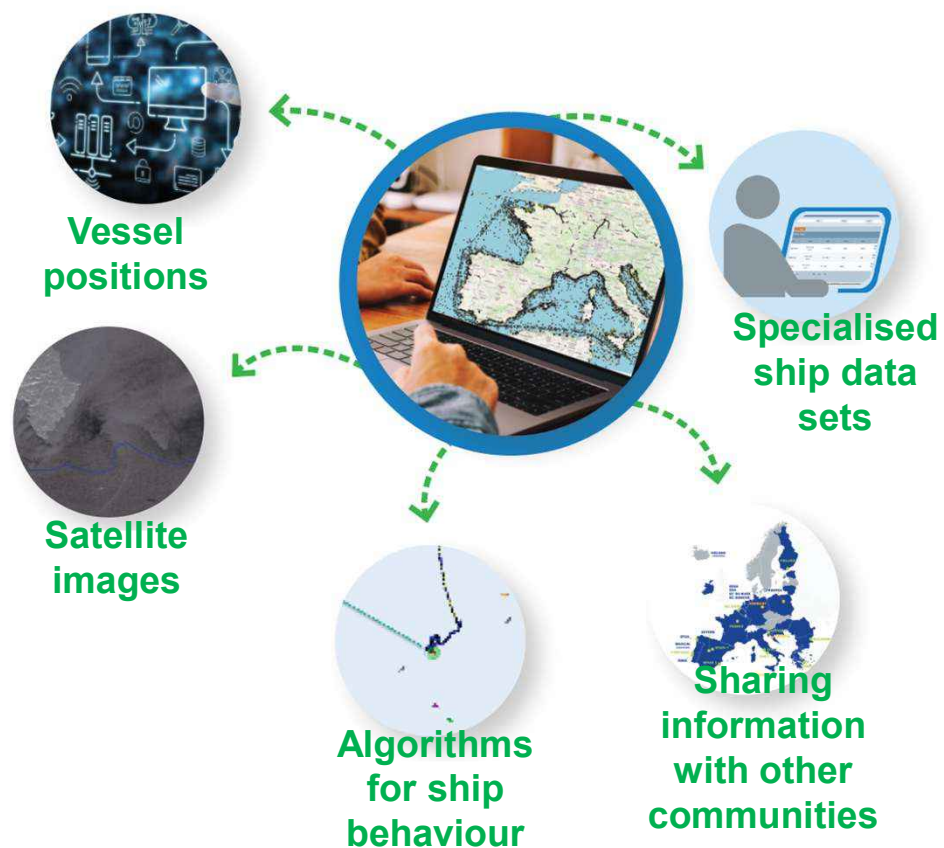
2024

ROV services



Digital tools

EMSA Digital Toolbox



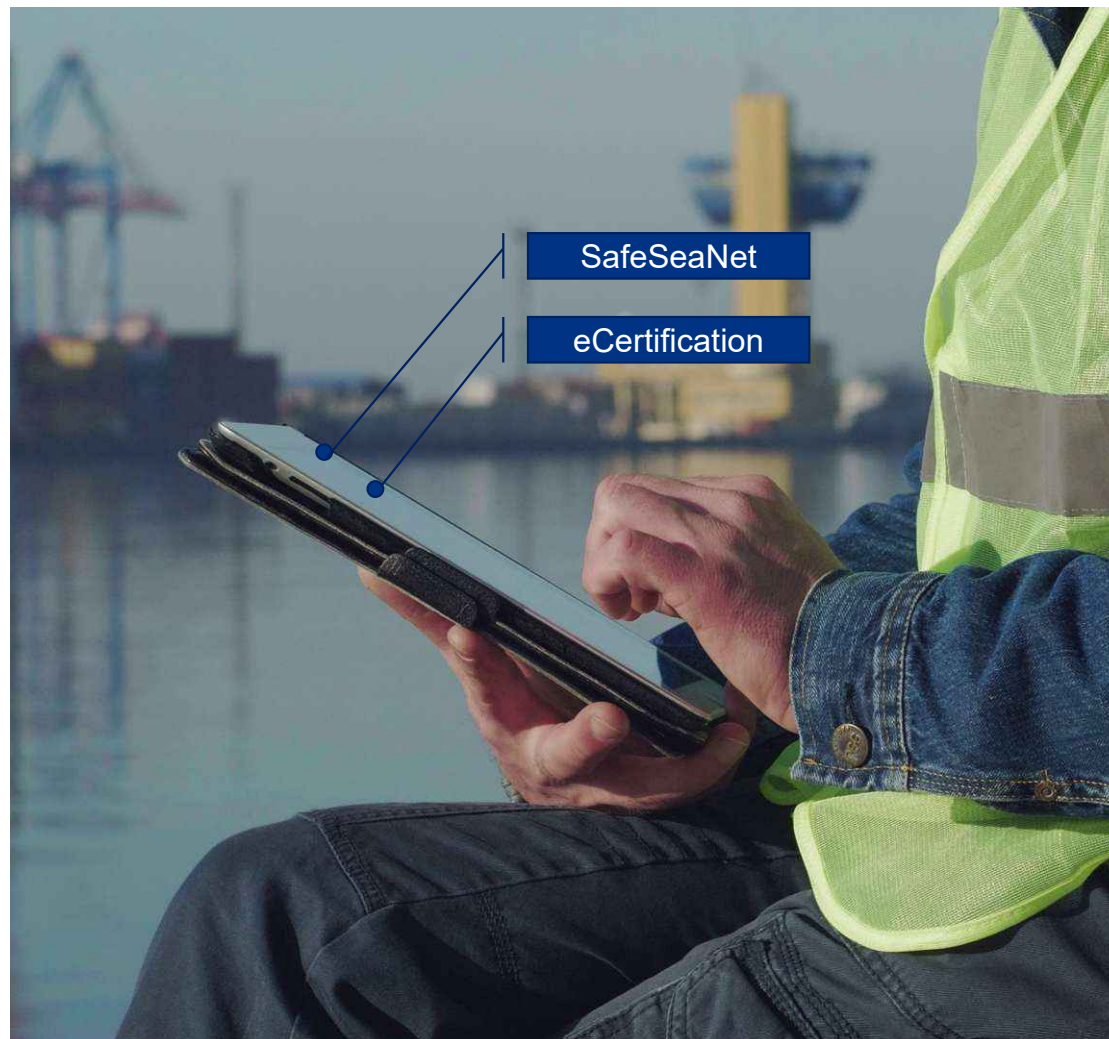
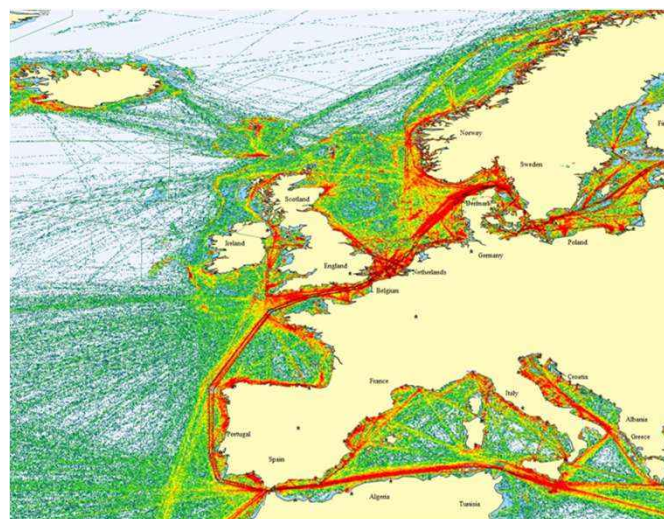
Digital Maritime Services to Member States



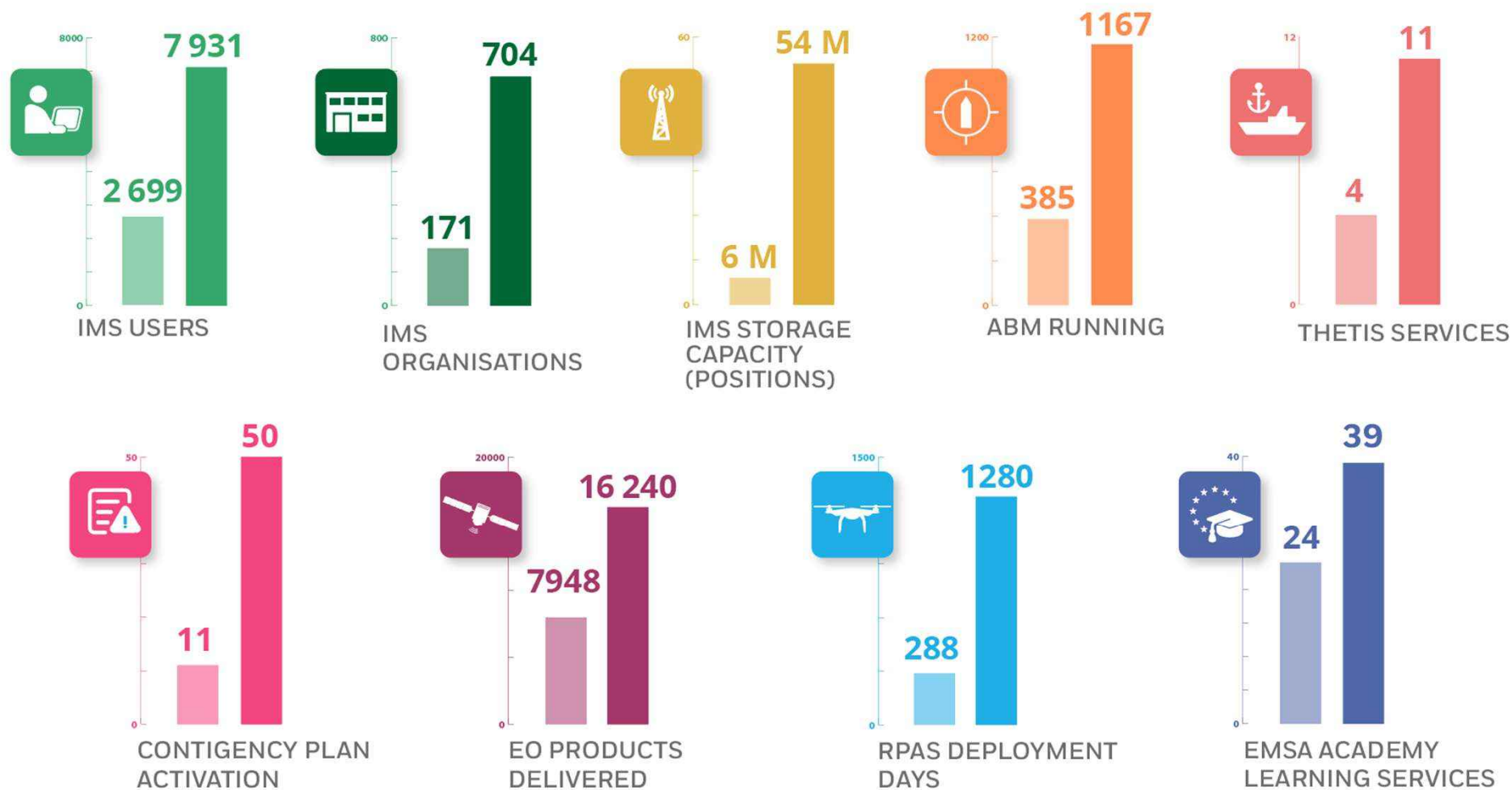
Cooperation Agreements



Simplification



Evolution of EMSA services 2018-2024



Safer European seas in 20 years



5.84%
DETENTION RATE



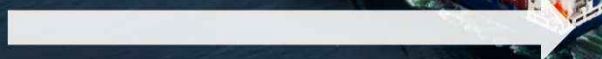
3.81%
DETENTION RATE

35
BANNED VESSELS



11
BANNED VESSELS

21
BLACK LIST FLAG STATES



12
BLACK LIST FLAG STATES



Trends in accidents



26 595
CASUALTIES AND
INCIDENTS SINCE 2014

2 676
CASUALTIES AND
INCIDENTS IN 2023

111
DEATHS IN 2014

29
DEATHS IN 2023





1%

OF ALL SHIPS USING
ALTERNATIVE FUELS

2011

ALTERNATIVELY-FUELLED
SHIPS (1155 ON ORDER)



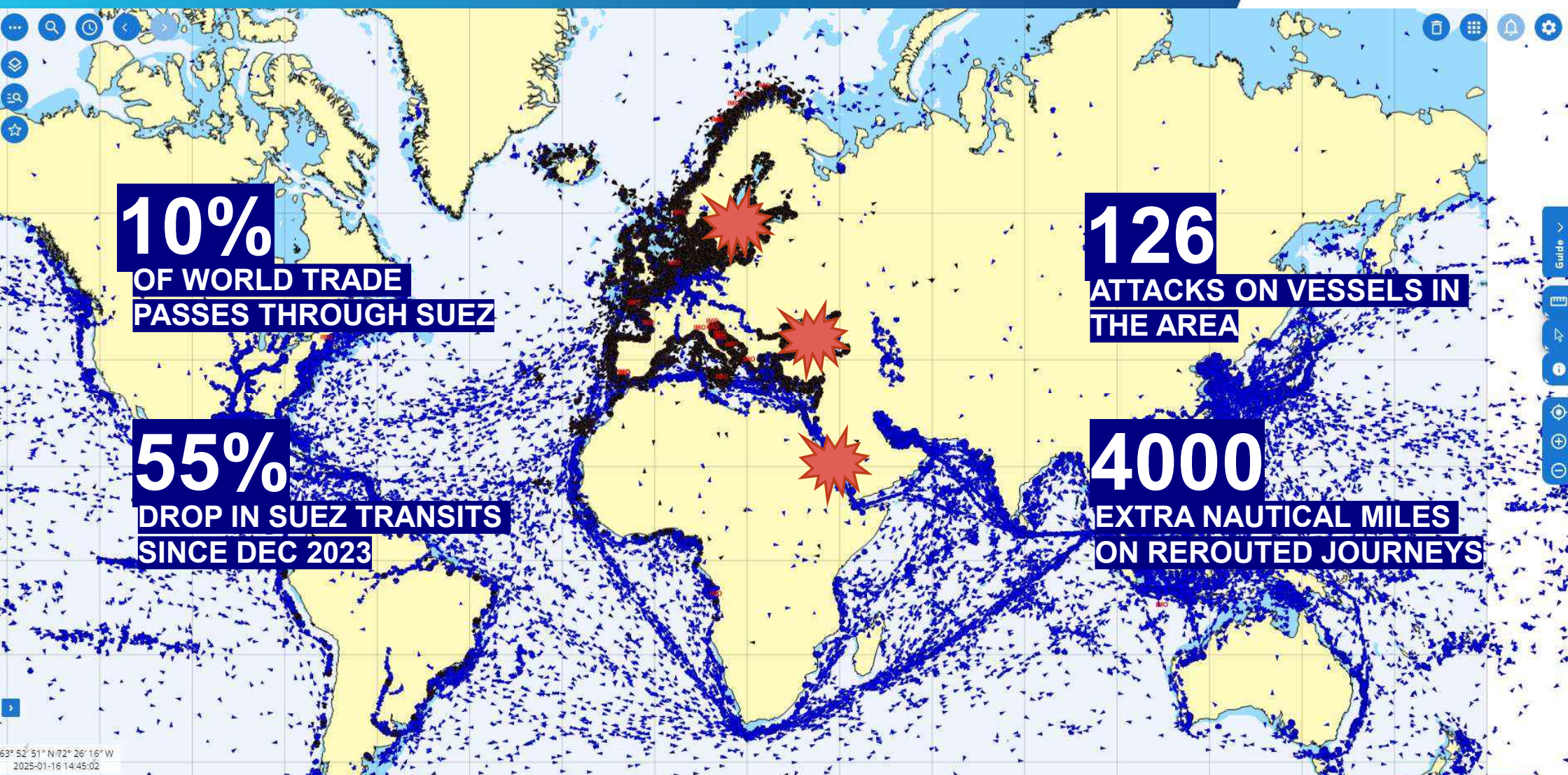
3.3%

OF ALL GT USING
ALTERNATIVE FUELS

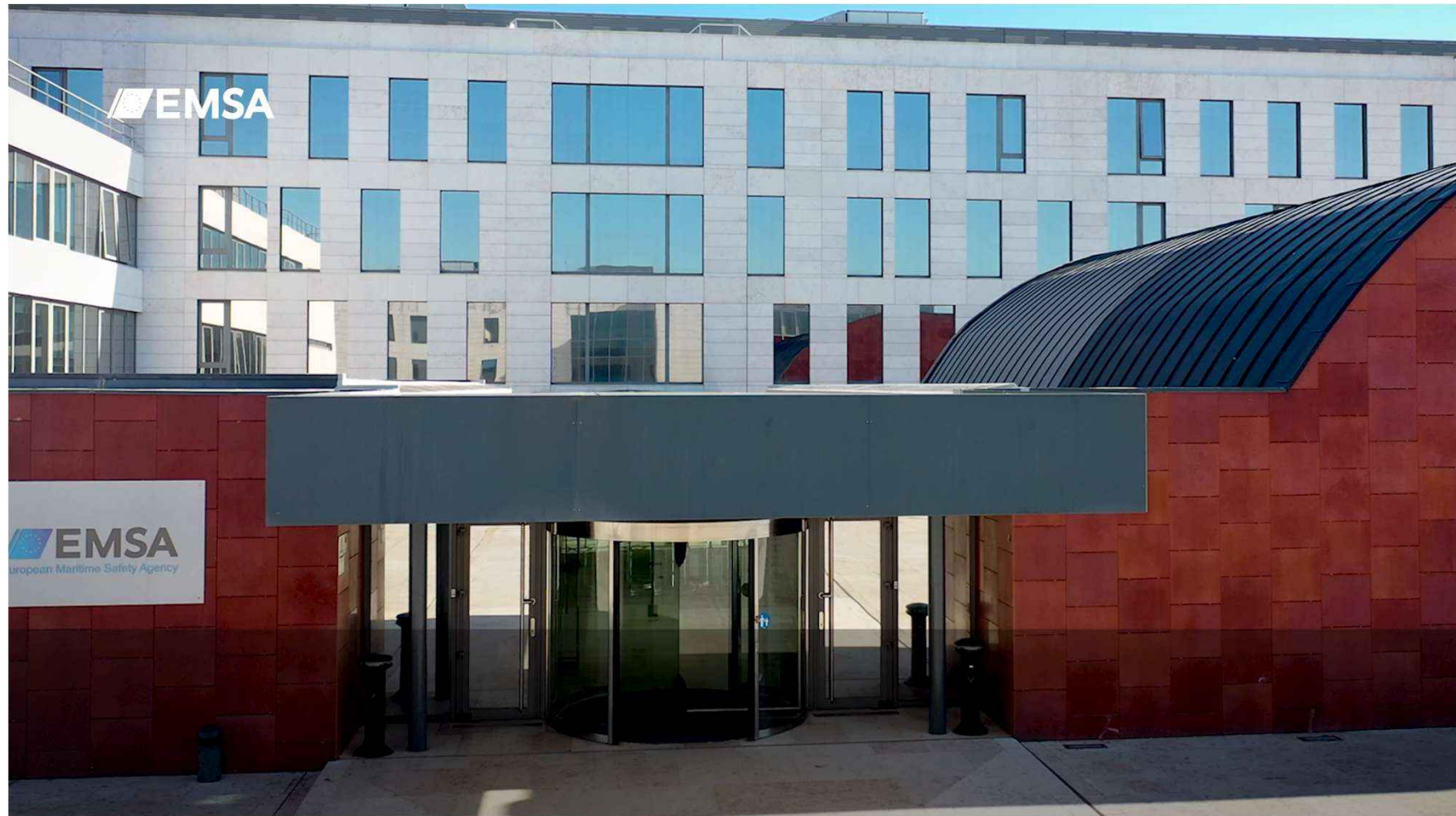
43.7%

OF ALL GT ORDER BOOK
ALTERNATIVE FUELS

Geopolitical pressure and emerging challenges/threats



EMSA in 2024 - highlights





Thank you!

Follow our activities on social media:



emsa.europa.eu/newsroom/connect



emsa.europa.eu