

Jährlicher Monitoringbericht – Maritime Strategie der Schweiz

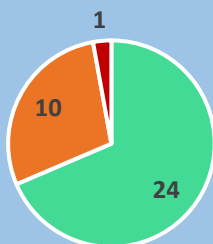
Juni 2023 bis Juni 2024

Der Bundesrat verabschiedete im Juni 2023 die Maritime Strategie 2023–2027. Sie enthält fünf thematische Schwerpunkte mit insgesamt 15 Zielen und 35 Massnahmen. Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) beauftragt, im Rahmen eines jährlichen Monitorings unter Einbezug der zuständigen Stellen und anderer Akteure die Fortschritte bei der Umsetzung zu bewerten. Zu diesem Zweck führte das EDA eine Umfrage zu den Aktivitäten zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen der Strategie sowie zu den dabei aufgetretenen Herausforderungen durch. Die Fortschritte bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen wurden nach dem Ampelsystem bewertet (durch die zuständigen Ämter). Der vorliegende Bericht präsentiert die Ergebnisse dieses Prozesses.

Hintergrund

Gesamtüberblick

Stand der Fortschritte bei den 35 Massnahmen der Strategie



Legende

Grün: Die Aktivitäten zur Umsetzung der Massnahme kommen wie geplant und ohne grössere Probleme voran.

Orange: Bei den Aktivitäten zur Umsetzung dieser Massnahme treten Probleme oder Verzögerungen auf, die genau beobachtet werden müssen.

Rot: Bei den Aktivitäten zur Umsetzung dieser Massnahme treten schwere Probleme oder Verzögerungen auf, die erhöhte Aufmerksamkeit erfordern.

Massnahmen, die mit „orange“ und „rot“ bewertet wurden erfordern besondere Aufmerksamkeit und werden prioritär behandelt. Priorität, da die Umsetzung jeder Massnahme für den Erfolg der maritimen Strategie von Bedeutung ist.

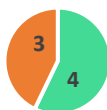
Wichtigste Aktivitäten nach thematischen Schwerpunkten

Die meisten Massnahmen (24) der Maritimen Strategie kommen wie geplant voran und wurden grün bewertet. Im Folgenden wird in der Reihenfolge der thematischen Schwerpunkte eine Auswahl der Aktivitäten vorgestellt. Ein Kreisdiagramm zeigt den Fortschritt aller Massnahmen zum entsprechenden thematischen Schwerpunkt. Eine Übersicht über die noch bestehenden Herausforderungen folgt im zweiten Teil.



1. Regelbasierte Maritime Ordnung (Völkerrecht)

- Teilnahme an verschiedenen Verhandlungen, u. a. mit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), der Internationalen Meeresbodenbehörde (ISA) sowie an Verhandlungen, die zur Verabschiedung eines rechtsverbindlichen internationalen Instruments im Zusammenhang mit dem UNO-Seerechtsübereinkommen über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Biodiversität des Meeres in Gebieten jenseits von nationaler Gerichtsbarkeit führten (BBNJ-Übereinkommen).
- Ratifizierung der Änderungen des Londoner Protokolls von 2009. Seit 2024 ist es möglich, CO₂ zur Speicherung im Meeresboden ins Ausland zu exportieren.
- Nutzung von Synergien durch die Vernetzung internationaler maritimer Akteure mit Sitz in Genf im Rahmen verschiedener Veranstaltungen [z.B. Kurs über den Schutz der Meere des UNO-Hochkommissariats für Flüchtlinge (UNHCR) und der Internationalen Organisation für Migration (IOM)] und durch die Unterstützung von Projekten wie dem *Global Sand Observatory* des *Global Resource Information Database* (GRID) oder der Lancierung des neuen *Centre for Humanitarian Action at Sea* des *Geneva Center for Security Policy* (GCSP).
- Interessenbekundung der Schweiz, die Sekretariate des neuen *Science Policy Panel on Chemicals, Waste, and Pollution Prevention* und des neuen globalen Plastikabkommens, welche beide maritime Aspekte beinhalten, in Genf zu beherbergen.
- Signalisierung der Bereitschaft, als Gaststaat mögliche Projekte im Einklang mit den Schwerpunkten der «Botschaft zu den Massnahmen zur Stärkung der Rolle der Schweiz als Gaststaat 2020-2023» zu prüfen.



2. Maritime Wirtschaft

- Neue Freihandelsabkommen enthalten Verpflichtungen im Bereich Seeverkehr, z.B. das Abkommen zwischen der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) und Moldau sowie das Abkommen zwischen der EFTA und Chile. Das mit Indien unterzeichnete Abkommen enthält auch Regeln für Seeleute sowie Marktzugangspflichten in Bezug auf den internationalen Seeverkehr und den Zugang zu Häfen.
- Die Schweiz hat bereits über 100 Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen. 2023 trat ein neues Abkommen zwischen der Schweiz und Äthiopien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Einkommenssteuern in Kraft.





3. Maritime Umwelt und Soziales

- Ratifizierung des WTO-Übereinkommens über Fischereisubventionen im Januar 2023 (als erstes WTO-Mitglied). Die aktuelle zweite Verhandlungsrunde über zusätzliche Regeln zur Übernutzung und Überfischung ist weit fortgeschritten und dürfte bald abgeschlossen werden.
- Aktive Teilnahme an Verhandlungen zu Umweltherausforderungen mit Auswirkungen auf die Ozeane, z.B. die Verhandlungen über ein neues rechtsverbindliches internationales Abkommen gegen Plastikverschmutzung oder jene über die IMO-Strategie zu Treibhausgasemissionen in der Hochseeschifffahrt.
- Leitung des *Aboriginal Subsistence Whaling Sub-Committee*, das innerhalb der Internationalen Walfangkommission (IWC) für Fragen im Zusammenhang mit dem Walfang indigener Völker zuständig ist.
- Prüfung der Ratifizierung des rechtsverbindlichen internationalen Instruments zur Ergänzung des UNO-Seerechtsübereinkommens über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Biodiversität des Meeres in Gebieten jenseits von nationaler Gerichtsbarkeit (BBNJ-Übereinkommen).
- Vorbereitung einer Aktualisierung der Strategie Biodiversität Schweiz und des Aktionsplans auf der Grundlage des neuen globalen Biodiversitätsrahmenwerks von Kunming-Montreal.
- Erarbeitung der Bundesratsposition zu einem Moratorium für den Tiefseebergbau und Vertretung dieser Position in den ISA-Verhandlungen sowie durch die Unterstützung von Anträgen zur Verabschiedung einer allgemeinen Umweltpolitik der ISA.
- Aktive Mitarbeit in der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR), mit dem Ziel, das Wasser des Rheins, der in die Nordsee mündet, nachhaltig zu bewirtschaften und zu sanieren.
- Erarbeitung von Dokumenten im Rahmen des UNO-Übereinkommens zum Schutz und zur Nutzung grenzüberschreitender Wasserläufe und internationaler Seen betreffend die gemeinsame Finanzierung von Projekten zur Anpassung an den Klimawandel und zur grenzüberschreitenden Verteilung von Wasserressourcen.



4. Maritime Wissenschaft und Forschung

- Förderbeiträge des SNF an neun Projekte im Bereich Ozeanographie (7,7 Mio. CHF) und an 60 Projekte in den Disziplinen Hydrologie, Limnologie und Glaziologie (34,8 Mio. CHF)¹. Unterstützung des *Swiss Polar Institute* im Zeitraum 2021–2024 (4 Mio. CHF)². Die Finanzierung dieser Institutionen ermöglicht zahlreiche Aktivitäten, wie die Koordination und Vertretung aller ozeanografischen Forschungsinstitute der Schweiz, die Organisation von Tagungen und Workshops in diesem Bereich, die Koordination von Ausbildung und Forschung in der Ozeanografie, die Förderung von Forschungsmöglichkeiten sowie die Bereitstellung einer temporären Infrastruktur für die Polarforschung usw.
- Teilnahme an Sitzungen und Arbeitsgruppen des Arktischen Rates und an Sitzungen des Antarktisvertrags sowie Follow-up der Kandidatur von Kanada und Belarus für einen Wechsel zum Konsultativstatus im Antarktisvertrag.
- Teilnahme an der Jahrestagung des *Scientific Committee on Oceanic Research* (SCOR) und des *International Committee for the Scientific Exploration of the Mediterranean* (CIESM).
- Sensibilisierung der Schweizer Wissenschaft für den Einbezug indigener Völker und lokaler Gemeinschaften bei allen Aspekten des Forschungsprozesses in ihren Gemeinschaften und auf ihrem Land.
- Engagement für die Einführung eines *Science Policy Panel on Chemicals, Waste, and Pollution Prevention*.
- Erarbeitung der Leitlinien *Science Diplomacy* in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft und Lehre.
- Diplomatische Unterstützung des *Transnational Red Sea Centre* (TRSC) der EPFL.
- Organisation einer Veranstaltung zum Schwerpunkt maritime Forschung und Wissenschaft der Maritimen Strategie mit interessierten Stakeholdern.



5. Schweizer Flagge

- Erarbeitung eines Gesetzentwurfs über die Hochseeschifffahrt unter Berücksichtigung der Anliegen aller Stakeholder. Der Entwurf beinhaltet unter anderem die Registrierungsvoraussetzungen für Hochseeschiffe sowie die internationale Freizeitschifffahrt, die Erarbeitung weitreichender Sicherheits- und Nachhaltigkeitsstandards für die gewerbliche See- und Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge sowie eine Schärfung des Aufsichtsrechts. Für die Akteure der Branche sollen möglichst gute Rahmenbedingungen geschaffen werden.
- Laufende Studie zur Ablösung des aktuellen Systems für die Registrierung und Verwaltung von Yachten sowie Klein- und Küstenbooten. Die Digitalisierung trägt massgeblich zur Modernisierung bei.



¹ Stand: 22. Mai 2024; Quelle: [SNF-Datenportal](#)

² Dem *Swiss Polar Institute* für diesen Zeitraum zugesprochener Gesamtbetrag.

Grösste Herausforderungen

Massnahmen, bei denen Probleme oder Verzögerungen aufgetreten sind (orange)

Bei zehn Massnahmen wurde der Stand der Umsetzung mit orange bewertet. Im Folgenden wird pro thematischer Schwerpunkt eine orange (j'ai biffé «NUR») bewertete Massnahme näher erläutert.

Massnahme A1.3 Einflussnahme auf die relevanten Gremien, Foren und Verhandlungen unter Beachtung der Rechte der Binnenstaaten

Die Umsetzung dieser Massnahme kommt aufgrund externer Faktoren nur langsam voran. Die EU und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) arbeiten weiterhin an einem «modus vivendi», um die Normen EU-konform zu harmonisieren und gleichzeitig die Parallelität der beiden Regelwerke zu erhalten.

In anderen Kontexten macht diese Massnahme hingegen gute Fortschritte. So kann die Schweiz beispielsweise in der *International Seabed Authority* dank ihres aktiven Verhandlungsendagements Einfluss auf die relevanten Gremien, Foren und Verhandlungen nehmen und dadurch zur Wahrung der Rechte der Binnenstaaten in Gebieten jenseits von nationaler Gerichtsbarkeit beitragen.

Massnahme C.3.1 Sicherung von mindestens 30 % der Meeresflächen für die Biodiversität bis 2030

Das BBNJ-Übereinkommen enthält einen Mechanismus für die nachhaltige Bewirtschaftung von Meeresgebieten, einschliesslich der Einrichtung von Schutzgebieten. Dies soll dazu beitragen, dass bis 2030 30 % der Meeresflächen für die Biodiversität gesichert sind. Die Ratifizierung des BBNJ-Übereinkommens durch die Schweiz wird derzeit vom UVEK geprüft. Welche Umsetzungsmassnahmen die Schweiz nach der Ratifizierung ergreifen muss, ist noch nicht abschliessend geklärt.

Massnahme D2.3 Prüfung einer Aufwertung zum Konsultativstatus im Antarktisvertrag

Das EDA prüft diese Frage. An den Sitzungen der Vertragsstaaten kommt es allerdings zu einer zunehmenden Politisierung. Ein Konsens wird immer schwieriger. Einige Konsultativmitglieder des Antarktisvertrags blockieren aktuell hängige Kandidaturen. Dieser Umstand ist bei den Bemühungen der Schweiz um eine Aufwertung zum Konsultativstatus nicht förderlich.

Massnahme E1.1 Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen für gewerbliche See- und Rheinschiffe sowie für die internationale Freizeitschifffahrt. Besondere Bedeutung kommt dabei den Nationalitäts- und Kapitalvoraussetzungen zu

Die Überprüfung dieser Punkte ist noch nicht abgeschlossen. Der Bundesrat plant zunächst Verordnungsänderungen für Hochseeschiffe. Die Arbeiten für Rheinschiffe haben ebenfalls begonnen.

Massnahme, bei der erhebliche Probleme aufgetreten sind (rot)

Bei der Umsetzung einer Massnahme traten grosse Schwierigkeiten auf, die eine erhöhte Aufmerksamkeit und die aktive Suche nach geeigneten Lösungen erfordern. Im Folgenden werden die betroffene Massnahme und die aufgetretenen Probleme dargestellt.

Massnahme B2.1 Beibehaltung sowie Ergänzung des Netzes der Doppelbesteuerungsabkommen und ev. Einführung der Tonnagesteuer

Im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens wurde die Einführung einer Tonnagesteuer abgelehnt. Am 28. Mai 2024 beschloss das Parlament Nichteintreten. Dieser Parlamentsentscheid gefährdet den Erhalt einer attraktiven Besteuerung des maritimen Sektors – ein Ziel der Strategie. Nicht nur die Existenz des maritimen Sektors in der Schweiz, der Arbeitsplätze schafft und Steuersubstrat generiert, steht auf dem Spiel, sondern auch der Betrieb einer umfangreichen Schiffsflotte durch weltweit führende Unternehmen.

Hinzu kommt die Klärung der Rechtslage im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer und im Steuerharmonisierungsgesetz bezüglich der Steuerbefreiung von Seeleuten für Arbeit an Bord eines Hochseeschiffes unter Schweizer Flagge.

Abgesehen von diesen Fragen scheint es in der Schweiz immer schwieriger zu werden, Finanzierungen für den Erwerb von Schiffen zu finden, da es keine interessierten Finanzinstitute und keine günstigen Marktbedingungen für diese Nische gibt.

In Zusammenarbeit mit dem SECO finden derzeit Gespräche über andere Möglichkeiten für eine wettbewerbsfähige Besteuerung statt.

Anhang: Bewertung der Fortschritte bei den Massnahmen

Strategischer Schwerpunkt	Ziel	Massnahme	Beurteilung
A. Regelbasierte maritime Ordnung	A1. Stärkung des Völkerrechts (Anwendung, Durchsetzung, Weiterentwicklung)	A1.1 Aktive Teilnahme an der Weiterentwicklung des Völkerrechts im maritimen Bereich.	grün
		A1.2 Wahrnehmung der Schweizer Rechte beim Internationalen Seegerichtshof und anderen Streitschlichtungsmechanismen.	grün
		A1.3 Einflussnahme auf die relevanten Gremien, Foren und Verhandlungen unter Beachtung der Rechte der Binnenstaaten.	orange
	A2. Übernahme des völkerrechtlichen Acquis	A2.1 Übernahme der Entwicklung des Acquis für die Seeschifffahrt, insbesondere Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).	orange
		A2.2 Ratifizierung weiterer Übereinkommen und deren Änderungen, die sich an den Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 orientieren.	orange
	A3. Stärkung von Genf als Standort von Organisationen im maritimen Bereich	A3.1 Nutzung der Synergien durch die Vernetzung der internationalen maritimen Akteure mit Sitz in Genf, in den Themen Welthandel, geistiges Eigentum, Umwelt, Frieden und Sicherheit, humanitäre Hilfe, Menschenrechte und Gesundheit.	grün
A3.2 Verfolgung einer attraktiven Gaststaatspolitik, um bestmögliche Standortbedingungen für die Organisationen im maritimen Bereich zu bieten.		grün	
B. Maritime Wirtschaft	B1. Verbesserung des Marktzugangs für internationale Seeverkehrsdienstleistungen	B1.1 Einsatz in den regulatorischen multilateralen Gremien oder durch die Verhandlung von Freihandelsabkommen zwecks besseren Marktzugangs für Seeverkehrsdienstleistungen.	grün
	B2. Erhalt einer attraktiven Besteuerung	B2.1 Beibehaltung sowie Ergänzung des Netzes der Doppelbesteuerungsabkommen und ev. Einführung der Tonnagesteuer.	rot
C. Maritime Umwelt und Soziales	C1. Beteiligung an den internationalen Instrumenten in den Bereichen marine Biodiversität, Plastikverschmutzung und menschenwürdige Beschäftigung	C1.1 Verhandlungen über ein internationales Instrument gegen Plastikverschmutzung (gesamter Lebenszyklus von Kunststoffen).	orange
		C1.2 Schärfung der Reduktionsziele für die Seeschifffahrt auf Netto-Null bis 2050 im Rahmen der Revision der IMO-Treibhausgas-Strategie.	grün
		C1.3 Gewährleistung einer menschenwürdigen Beschäftigung im maritimen Sektor im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens (ILO-MLC 2006).	grün
	C2. Nachhaltige Sicherung der marinen Nahrungsmittelkette	C2.1 Verschärfung der Kontrollen über die legale und nachhaltige Nutzung der marinen Ressourcen, insbesondere im Rahmen des Fischereikomitees der FAO (COFI), der Internationalen Walfangkommission (IWC) und anderen Managementbehörden.	grün
		C2.2 Unterstützung von Handelsmassnahmen im Rahmen des Artenschutzes.	grün
		C2.3 Unterstützung des Rechts auf Nutzung von Walen und anderen Meeresressourcen nach biologischen Kriterien durch indigene Völker und lokale Gemeinschaften.	grün
	C3. Stärkung der Nachhaltigkeitsstandards bei der Nutzung mariner Ressourcen	C3.1 Sicherung von mindestens 30 % der Meeresflächen für die Biodiversität bis 2030.	orange
		C3.2 Implementierung der relevanten Ziele des globalen Biodiversitätsrahmenwerks von Kunming-Montreal	grün
		C3.3 Entwicklung hoher Umweltstandards im Tiefseebergbau und Prüfung eines Moratoriums für den kommerziellen Tiefseebergbau.	grün
	C4. Schutz grenzüberschreitender Flüsse der Schweiz, die ins Meer fließen	C4.1 Unterstreichung der grossen Bedeutung für die Schweiz der Bewirtschaftung von grenzüberschreitenden Flüssen, die im Meer enden.	grün
C4.2 Versicherung eines Interessensausgleichs zwischen Ober- und Unterliegern beim Abschluss und bei der Weiterentwicklung von internationalen Verträgen.		grün	
D. Maritime Wissenschaft und Forschung	D1. Stärkung der Schweizer Wissenschaft in internationalen Meeres-Gremien	D1.1 Förderung der maritimen Forschung über die kompetitive Projektförderung des Schweizerischen Nationalfonds (SNF).	grün
		D1.2 Fortführung der Förderung durch Kommissionen und Beiträge der Akademien und über die Unterstützung als Forschungseinrichtung von nationaler Bedeutung (SPI). Die Auswahl von letzteren folgt den Vorgaben der Bundesgesetzgebung über Forschung und Innovation.	grün
	D2. Positionierung als Teil der Polargemeinschaft	D2.1 Nutzung des Beobachterstatus beim arktischen Rat, um die internationale wissenschaftliche Forschung, den Schutz und die nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen sowie den Dialog zwischen den Nationen und mit den Organisationen der Indigenen zu fördern.	grün
		D2.2 Förderung einer «Kultur der Wissenschaftsdiplomatie», mittels eines fruchtbaren Austauschs zwischen Wissenschaft und Politik.	grün
		D2.3 Prüfung einer Aufwertung zum Konsultativstatus im Antarktisvertrag	orange
	D3. Stärkung der Forschungsschifffahrt	D3.1 Sicherstellung des Zugangs zu Forschungsschiffen und -plattformen für die Schweizer Forschungsgemeinschaft, unter Nutzung aller Synergien.	grün
D3.2 Teilnahme an internationalen Expeditionen und Projekten sowie politische Unterstützung von Forschungsschiffen unter Schweizer Flagge.		grün	
E. Schweizer Flagge	E1. Wettbewerbsfähige Registrierungsvoraussetzungen für gewerbliche See- und Rheinschiffe und moderne Bestimmungen zur internationalen Freizeitschifffahrt	E1.1 Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen für gewerbliche See- und Rheinschiffe sowie für die internationale Freizeitschifffahrt. Besondere Bedeutung kommt dabei den Nationalitäts- und Kapitalvoraussetzungen zu.	orange
		E1.2 Erarbeitung weitreichender Sicherheits- und Nachhaltigkeitsstandards für die gewerbliche See- und Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge und Trennung der Zulassung zur Schifffahrt von der Registrierung.	orange
		E1.3 Gewährleistung der Kompatibilität mit internationalen Vorschriften.	grün
	E2. Verbesserung von Aufsicht und Sanktionierung	E2.1 Schärfung des Aufsichtsrechts (Kontroll- und Meldepflichten) sowie verwaltungsrechtliche Mittel zur Mängelbehebung und Sanktionierung.	grün
		E2.2 Sicherstellung der Qualität der Flagge durch ein kohärentes und effizientes Inspektionsregime.	grün
	E3. Sicherstellung einer dienstleistungsorientierten öffentlichen Verwaltung im maritimem Bereich	E3.1 Attraktives Kosten-Nutzen-Verhältnis der Schweizer Flagge.	orange
		E3.2 Digitalisierte Verwaltung für schnelle und hoch-qualitative Leistungen (e-Government).	grün
E3.3 Bekanntmachung der Vorteile der Schweizer Flagge über passende Kommunikationsmittel.		orange	