

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Ein zweites deutsches Schiffsregister?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1988) : Ein zweites deutsches Schiffsregister?,
Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 5, pp. 228-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136392>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Am 5. Mai beriet der Deutsche Bundestag in erster Lesung einen Gesetzentwurf zur Einführung eines Seeschiffsregisters für deutsche Handelsschiffe im internationalen Verkehr (Internationales Seeschiffsregister), der von den Bundestagsfraktionen der CDU/CSU und der FDP eingebracht wurde und bis Anfang Juli verabschiedet sein soll. Ziel dieses Gesetzentwurfs ist, den Prozeß der Ausflagung deutscher Seeschiffe zum Stillstand zu bringen, der während der letzten Monate dramatisch zunahm. Erstmals wurde 1987 von deutschen Reedern mehr Schiffs-tonnage unter einer billigen Flagge betrieben als unter der Bundesflagge.

Bei den herrschenden Tonnage-überkapazitäten, dem Frachtratenverfall und den Kostendisparitäten auf den Weltseeverkehrsmärkten wird der ökonomische Zwang für deutsche Reeder, ihre Schiffe unter eine billige Flagge zu verbringen, anhalten. Dafür sind deren Kostenvorteile insbesondere im Bereich der Personalkosten, bei Steuern und bei den Schiffssicherheitsvorschriften zu groß. Angesichts dieser Tatbestände hat eine Reihe traditioneller Schiffsregisternationen, wie z. B. Großbritannien, Frankreich und Norwegen, in jüngster Zeit eigene Internationale Schiffsregister eingeführt, in denen die Schiffe insbesondere bei den Heuerkosten entlastet werden. Der Gesetzentwurf zum deutschen Internationalen Schiffsregister sieht diesbezüglich vor, daß die Reeder mit den Gewerkschaften der jeweiligen Herkunftsländer der Besatzungsmitglieder Tarifverträge abschließen können. Dies führt zu Löhnen an Bord der Schiffe entsprechend den Heimatheuern. Daneben gelten die deutschen Sozialregelungen und Schiffssicherheitsvorschriften.

Die Erfolgsaussichten eines deutschen Zweitregisters sind schwierig einzuschätzen. Zum einen sehen



Klaus Kwasniewski

Ein zweites deutsches Schiffsregister?

die Gewerkschaften darin einen Verstoß gegen gleich vier Artikel des Grundgesetzes, von denen Artikel 27 („Alle deutschen Kauffahrtschiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte“) besonders hervorzuheben ist. Bei Verabschiedung des Gesetzes dürfte daher eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht zu erwarten sein. Zum anderen ist keineswegs sicher, ob nicht die noch immer beträchtlichen Kostennachteile von Schiffen im deutschen Zweitregister gegenüber den billigen Flaggen insbesondere im Sozialbereich und bei den ertragsunabhängigen Steuern nicht doch dazu führen, daß bei einem Teil der das alte Schiffsregister verlassenden Seeschiffe der direkte Weg in ein billiges Register gewählt wird. Hierbei dürfte es sich um weniger spezialisierte Schiffe handeln, die auf den Chartermärkten tätig sind, wo die Frachtraten durch die Kosten wie unter einer Billigflagge determiniert sind. Auf der anderen Seite dürften aber auch Schiffe den Weg in das Zweitregister finden, die sonst im alten deutschen Schiffsregister verblieben wären. Dies dürfte insbesondere für hochwertige Linientonnage, Fährschiffe und Spezialtanker zutreffen.

Fragt man aber nach den Alternativen für ein deutsches Zweitregister, so bleibt, will man die Ausflagung nicht hinnehmen, nur eine stärkere Subventionierung der Seeschiffahrt unter deutscher Flagge übrig. Die von den Gewerkschaften zusätzlich geforderten umfassenden ladungslenkenden Maßnahmen stehen einem exportorientierten Land wie der Bundesrepublik nicht gut an. Auch greifen sie für den beträchtlichen Teil der deutschen Flotte, der im Seeverkehr zwischen Drittländern eingesetzt ist, nicht. Und eine Unterbindung der billigen Flaggen ist weltweit politisch auf absehbare Zeit nicht durchzusetzen. Seeschiffahrt unter den Kostenbedingungen einer traditionellen Flagge wie der deutschen wäre damit nur nach einer beträchtlichen Erhöhung der Finanzbeiträge für deutsche Reeder, einer Entlastung bei den ertragsunabhängigen Steuern und sonstigen steuerlichen Erleichterungen möglich. Dazu würde auch die Einführung eines Montageerlasses gehören, wonach Seeleute auf deutschen Schiffen wie deutsche Arbeitnehmer im Ausland von Lohnsteuerzahlungen befreit sind.

Die Entwicklung geht jedoch gegenwärtig in die andere Richtung. So werden im Zuge der Finanzierung der Steuerreform bestehende Steuervergünstigungen für deutsche Reeder abgebaut. Mit der Einführung des Zweitregisters sollen nun wohl nicht zuletzt diese Mehrbelastungen bei den Steuern durch mögliche Einsparungen bei den Betriebskosten kompensiert werden. Gemessen an seinem eigentlichen Ziel, eine deutsche Handelsflotte aus sicherheits-, handels- und arbeitsmarktpolitischen Gründen aufrechtzuerhalten, ist der Gesetzentwurf jedoch lediglich ein erster Schritt. Wenn an diesem Ziel festgehalten wird, wird mittelfristig kein Weg an höheren Subventionen und Steuererleichterungen für die deutsche Seeschiffahrt vorbeiführen.