

Bundesministerium für Verkehr
Referat WS 26 – Recht der Seeschifffahrt, BSU
Frau Ministerialrätin [REDACTED]
Frau [REDACTED]
[REDACTED]

Per Email: [REDACTED]

Betreff: Gesetz zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und seefischerei-rechtlicher Vorschriften

Bezug: Verbändeanhörung gemäß § 47 GGO

Aktenzeichen: [REDACTED]

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und seefischereirechtlicher Vorschriften;
Anhörung der Verbände
- Stellungnahme des VDR -

Sehr geehrte Frau [REDACTED],
sehr geehrte Frau [REDACTED]

wir bedanken uns für Ihr freundliches Schreiben vom 9. September 2025 und die Möglichkeit, zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und seefischereirechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen. Gern nimmt der Verband Deutscher Reeder e.V. (nachfolgend „VDR“) die Gelegenheit wahr, in dieser für die Seeschifffahrt wichtigen Angelegenheit eine Stellungnahme abzugeben.

A. Generelle Anmerkungen zum Gesetzesvorhaben

Deutschland ist eine der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Die Seeschifffahrt ist eine der Schlüsselindustrien im exportorientierten Deutschland und leistet einen essentiellen Beitrag für die Versorgung der hiesigen Volkswirtschaft mit Rohstoffen, Energie und Wirtschaftsgütern. Die in der internationalen Seeschifffahrt tätigen deutschen Reedereien stehen in einem sehr starken Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern und Standorten in Europa und weltweit. Der am jeweiligen Reederei-Standort geltende Rechtsrahmen beeinflusst die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und der Schifffahrtsunternehmen in vielfältiger Weise, nicht nur durch die einschlägigen steuerrechtlichen, sondern auch die schifffahrtsrechtlichen Rahmenbedingungen. Die Seeschifffahrt ist als stark international geprägter Sektor auf nationale Regelungen angewiesen, die im Einklang mit bestehenden internationalen und europäischen Standards stehen müssen und die hiesigen Unternehmen nicht benachteiligen. Das ist ein entscheidender Punkt für die Attraktivität des Schifffahrtsstandortes.

ANSCHRIFT

[REDACTED]

TELEFON

[REDACTED]

WWW

reederverband.de

Hamburg,
15. Oktober 2025

[REDACTED]

Registernummer
Lobbyregister:
R002761

Vor diesem Hintergrund begrüßt der VDR die umfassenden Bemühungen Ihres Hauses zur Steigerung der Attraktivität der Deutschen Flagge, zur Optimierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung und zum Bürokratierückbau uneingeschränkt. Wir wissen die vielfältigen Bemühungen sehr zu schätzen und haben bekanntlich zu dieser wichtigen Thematik in der Vergangenheit bereits eine Reihe von konstruktiven Vorschlägen vorgelegt, die in die laufenden Prozesse auch maßgeblich eingeflossen sind. Wir verweisen hierzu auf unsere Teilnahme an den verschiedenen Workshops und Gesprächsrunden, u.a. auch zur Modernisierung des Seeschiffrechts, sowie auf unsere verschiedenen Schreiben und detaillierten Stellungnahmen in diesem Zusammenhang (und zuletzt insbesondere das gemeinsame Schreiben von VDR und BSH „Bürokratie-Ballast über Bord: Vorschläge für Rechtsänderungen zur Steigerung der Attraktivität der Seeschifffahrt unter Deutscher Flagge“ vom 3. Juni 2025 an das BMV).

Daher begrüßen wir selbstverständlich auch das in Ihrem Schreiben vom 9. September 2025 hervorgehobene **Ziel, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf das deutsche Flaggenrecht zu modernisieren, indem Zuständigkeiten zukünftig klarer geregelt, Regelungen vereinfacht und gestrafft, Regelungslücken geschlossen und in der Praxis nicht mehr relevante Regelungen aufgehoben werden sollen.**

Als wichtige vorgesehene Änderungen des Flaggenrechts im Einzelnen werden von Ihnen in Ihrem Begleitschreiben vom 9. September 2025 auf S. 2 genannt:

- Deutschen mit Wohnsitz im Ausland soll künftig unter bestimmten Voraussetzungen das Recht zum Führen der Bundesflagge eingeräumt werden. Auch in den Fällen hälftigen Miteigentums eines Deutschen soll künftig das Recht zum Führen der Bundesflagge bestehen;
- Abschaffung des Schiffsvorzertifikates;
- Wegfall der Pflicht zur Vorlage des Schiffsbesetzungszeugnisses bei Beantragung eines Flaggenscheins;
- einheitliche Regelung des Flaggenregisters und des Internationalen Seeschiffregisters (ISR) auf Ebene des Flaggenrechtsgesetzes (FIRG), verbunden mit einer einheitlichen datenschutzrechtlichen Klausel;
- Verschlinkung der Anforderungen an die sog. „Beauftragte Person“ in § 5a Flaggenrechtsverordnung;
- Regelung des Verfahrens für die Anerkennung eines Staates als möglicher Ausflaggenstaat in der Flaggenrechtsverordnung (FIRV).

Diese sechs Punkte erachten wir alle für grundsätzlich sinnvoll und unterstützenswert.

Das gleiche gilt auch für die beabsichtigten Änderungen im Schiffsregisterrecht. Insbesondere wäre es äußerst wünschenswert und wichtig, endlich die Einsichtnahme in die bei den Amtsgerichten geführten Schiffsregister über ein elektronisches Abrufverfahren für jedermann zu ermöglichen und hier endlich das volle Potenzial der Digitalisierung zu nutzen bzw. nutzbar zu machen.

Der VDR hat sich zum Thema Schiffsregister und Schiffsregistrierung bereits in der Vergangenheit mehrfach intensiv an Diskussionen zur Weiterentwicklung und Optimierung der Abläufe beteiligt und eingebracht. Dabei ist uns wichtig zu betonen, dass sich nach den Rückmeldungen aus der Praxis von unseren Mitgliedern und der im Bereich der Schiffsregistrierung für unsere Mitgliedsunternehmen tätigen Anwaltschaft die Arbeitsabläufe bei wichtigen Schiffsregistern wie dem Schiffsregister am Amtsgericht Hamburg in den letzten Jahren insgesamt bereits erheblich verbessert haben, insbesondere aufgrund der (längst überfälligen) Umstellung der Kommunikation auf Emails in der Praxis

und des großen Engagements vieler Mitarbeiter vor Ort. Aber auch angesichts der im internationalen Vergleich erheblichen und überdurchschnittlichen (Gerichts-)Kosten der Eintragung von Schiffen und Hypotheken in deutsche Schiffsregister sind weitere Fortschritte im Bereich der Digitalisierung und Optimierung der Arbeitsabläufe der Schiffsregister in Deutschland mit dem Ziel einer größeren Kundenfreundlichkeit u.E. nach wie vor dringend geboten.

B. Anmerkungen im Detail und Änderungsbedarf zum vorliegenden Gesetzentwurf

Im Detail sieht der VDR in einigen wichtigen Punkten allerdings durchaus noch erheblichen Änderungsbedarf, zumal die von Ihnen zu Recht hervorgehobenen und zu begrüßenden Ziele des Gesetzentwurfs durch einige der bislang vorgesehenen Regelungen so u.E. jeweils leider nicht oder nur unzureichend erreicht werden könnten oder gar konterkariert würden.

Nachfolgend möchten wir daher zunächst auf drei u.E. potenziell besonders problematische vorgesehene Änderungen im Flaggenrecht eingehen und Änderungsvorschläge hierzu unterbreiten, ehe noch einige wichtige weitere Hinweise und Anpassungsvorschläge im Detail folgen.

1. Vorgesehene Änderungen in § 2 FIRG – neue bzw. zusätzliche Anforderungen an EU-Gesellschaften als Eigentümer sind nicht zielführend

§ 2 Abs. 2 FIRG neu soll zukünftig wie folgt lauten:

(2) Seeschiffe, die nicht zum Führen der Bundesflagge nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, verpflichtet sind, dürfen die Bundesflagge außerdem führen, wenn sie im Eigentum einer Gesellschaft stehen,

- 1. die nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union gegründet wurde,*
- 2. die ihren Sitz oder ihre Hauptniederlassung im Inland oder in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat,*
- 3. deren vertretungsberechtigtes Organ mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist und*
- 4. deren Anteilseigner mehrheitlich Unionsbürger oder nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union gegründete Gesellschaften sind, deren vertretungsberechtigtes Organ wiederum mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist.*

Sofern die Gesellschaft ihren Sitz nicht im Inland hat, besteht das Recht zum Führen der Bundesflagge nur, wenn die Gesellschaft der Flaggenbehörde eine beauftragte Person benannt hat.

Ziffern 3 und 4 des geänderten § 2 Abs. 2 FRG gehen dabei über die Voraussetzungen in der aktuellen Ziffer 3 hinaus bzw. schaffen zusätzliche Voraussetzungen (die Organe müssen mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt sein) im Vergleich zur bewährten aktuellen Regelung im FIRG für EU-Gesellschaften:

3. deren Eigentümer Gesellschaften sind, die nach den Rechtsvorschriften eines der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gegründet worden sind, ihre Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union haben und die eine oder mehrere verantwortliche Personen mit Wohnsitz oder Sitz im Inland ständig beauftragt haben, zu gewährleisten,

a) dass in technischen, sozialen und verwaltungsmäßigen Angelegenheiten die in der Bundesrepublik Deutschland für die Seeschiffe geltenden Rechtsvorschriften eingehalten werden und,

b) sofern es sich um Fischereifahrzeuge handelt, dass der Einsatz der Schiffe zum Fischfang durch eine oder mehrere solcher Personen geleitet, durchgeführt und überwacht wird.

Die vorgesehene Aufnahme der neuen zusätzlichen Anforderungen in § 2 Abs. 2 Ziffern 3 und 4 FIRG erachten wir für potenziell schädlich für den Standort. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier zukünftig zusätzliche Anforderungen an EU-Gesellschaften gestellt werden sollen – insbesondere, dass ihre „Anteilseigner (des Schiffseigentümers) *mehrheitlich Unionsbürger*“ oder nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union gegründete Gesellschaften sein sollen, „*deren vertretungsberechtigtes Organ mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt*“ ist. Denn die gewünschte „echte Verbindung“ zur Bundesrepublik Deutschland wird ja bereits heute über das Merkmal bzw. die Voraussetzung einer EU-Gesellschaft (die ja nach dem Europarecht auch grundsätzlich gleich gestellt werden sollen gegenüber inländischen bzw. deutschen Gesellschaften) und der hier notwendigen beauftragten Person bzw. Gesellschaft im Inland sowie in ganz besonderem Maße durch die Voraussetzung der Bereederung im Inland bei § 5a EStG mehr als hinreichend gesichert. Warum dies zukünftig deutlich enger und damit potenziell unattraktiver für ausländische Gesellschaften und Investoren im Bereich der Seeschifffahrt gestaltet werden soll, ist für den VDR nicht nachvollziehbar, zumal immer zu bedenken ist, welche Außenwirkungen derartige den Anwendungsbereich einschränkende Rechtsänderungen auf die Attraktivität des Standortes und die Investitionsbereitschaft von Investoren haben.

Die derzeit vorgesehenen Änderungen bedeuten in der Praxis insbesondere ein Risiko im Hinblick auf Leasing-Strukturen, die für den hiesigen Standort längst von großer Bedeutung sind. Der Anteil der Leasingfinanzierungen an den allgemeinen Schiffsfinanzierungen ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Häufig wird eine Leasingfinanzierung von hiesigen Reedereien in der Weise genutzt, dass das finanzierte Schiff im deutschen Register für den rechtlichen Eigentümer und Leasinggeber eingetragen wird, das Schiff dann aber im Rahmen einer Bareboat-Charter von der Reederei selbst genutzt wird. Der jeweilige Bareboat-Charterer qualifiziert sich dabei in der Regel als bilanziell wirtschaftlicher Eigentümer und kann damit von der Regelung des § 5a EStG profitieren, die als (ein) wesentliches Merkmal die Bereederung des Schiffes im Inland voraussetzt. Entsprechend lassen die Reedereien diese Schiffe auch aus Deutschland bereedern. Hinter den Leasinggebern, zumeist irische, maltesische oder zyprische Gesellschaften, stehen oftmals internationale bzw. insbesondere chinesische oder japanische Kapitalgeber. Der Gesetzesentwurf selbst bezieht sich in § 2 Abs. 2 FIRG auf „Anteilseigner“ einer EU-Gesellschaft, die mehrheitlich Unionsbürger oder EU-Gesellschaften sein müssten. Hier stellt sich für die Praxis die Frage, wie weit der Begriff des „Anteilseigners“ geht und ob hier auch die mittelbaren Anteilseigner erfasst werden sollen? Auch wenn es zumindest dem Wortlaut nach ausreicht, wenn der Anteilseigner des Schiffseigentümers wiederum eine EU-Gesellschaft ist, dürfte diese neue Regelung so zu Rechtsunsicherheit führen und Mehraufwand bedeuten, weil dann eine doppelstöckige EU-Struktur geschaffen werden müsste. Deutsche Reeder befürchten jedenfalls, dass viele Leasingstrukturen zukünftig nicht mehr unter den Anwendungsbereich von § 5a EStG fallen könnten, was in der Konsequenz erhebliche negative Auswirkungen auf den Schiffsbetrieb und den Schifffahrtsstandort an sich haben würde. Erklärtes Ziel der aktuellen Bemühungen der Bundesregierung ist es aber – und sollte es daher auch hier sein –, die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Standortes im internationalen Wettbewerb zu stärken und diese nicht zu schwächen.

Wir empfehlen daher, die vorgesehenen zusätzlichen Anforderungen an EU-Gesellschaften ersatzlos zu streichen bzw. es insofern beim bisherigen Wortlaut von § 2 FIRG zu belassen.

2. **Der neue § 12 Abs. 2 FIRG und die vorgesehenen Änderungen in § 24 FIRV – eigenständige (und von § 5a EStG abweichende) Definition des Begriffs des „internationalen Verkehrs“ nicht zielführend**

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf ist vorgesehen, die bislang jeweils in § 12 Absatz 1 FIRG und in § 24 FIRV enthaltende Bezugnahme auf das EStG zur Definition des Betriebs eines Schiffs im internationalen Verkehr aufzugeben. Die dortige Definition sei aufgrund der anderen Stoßrichtung des Steuerrechts nicht (mehr) passend für eine Anwendung im Rahmen des Internationalen Seeschiffsregisters. Zu den Gründen wird auch auf die Begründung zum neuen § 12 Absatz 2 FIRG verwiesen (siehe die Begründung auf S. 54 ff. und S. 70 ff. des vorliegenden Gesetzentwurfs, Bearbeitungsstand 9. September 2025).

Anstelle der bisher in Bezug genommenen Definition in § 5a Absatz 2 EStG (früher § 34c Absatz 4 EStG) soll zukünftig eine eigenständige Definition des Begriffs des „internationalen Verkehrs“ in das Flaggenrecht aufgenommen werden. Diese soll neben der klassischen Handelsschiffahrt (Nummer 1; an § 5a Absatz 2 EStG angelehnt) auch verschiedene Fallgruppen von Arbeitsschiffen (Nummer 2) umfassen. Dies soll größere Rechtssicherheit vor allem mit Blick auf die Eintragungsfähigkeit von Arbeits- und Spezialschiffen schaffen. Nummer 2 kombiniert Elemente aus § 5a Absatz 2 Satz 5 EStG mit der Definition des internationalen Verkehrs in der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Schifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr („LNK-Richtlinie“, BAnz AT13.12.2021 B4).

Wir halten diese vorgesehene Änderung, die zu einem (weiteren) Auseinanderfallen des Anwendungsbereiches mit dem Anwendungsbereich von § 5a EStG und Problemen in der Praxis führen könnte, zumindest potenziell für problematisch. Die Motive dafür (größere Rechtssicherheit für die Eintragungsfähigkeit von Arbeits- und Spezialschiffen) sind nach Auffassung des VDR zwar zu begrüßen, die hier gewählte Lösung der Abkopplung der Definition des „internationalen Verkehrs“ vom EStG und damit der Voraussetzung des Betriebs eines Schiffes im internationalen Verkehr für die Tonnagesteuer nach § 5a EStG ist u.E. jedenfalls auf Dauer nicht sinnvoll und in der Praxis durchaus problematisch, zumal es offenbar gar keinen zwingenden Anlass dafür gibt (die erstrebte größere Rechtssicherheit ist natürlich ein legitimes Ziel, aber offenbar sind die genannten Schiffe ja bereits nach der bisherigen Praxis eintragungsfähig). Statt an dieser Stelle bzw. im Flaggenrecht einseitig Änderungen vorzunehmen (mit dem genannten Ziel) wäre es u.E. vorzugswürdig, (erst) den Anwendungsbereich von § 5a EStG anzupassen und im Rahmen der Vorgaben des EU-Beihilferechts behutsam zu erweitern, um insbesondere die Erbringung von Offshore-Dienstleistungen im Tonnagesteuerrecht besser zu berücksichtigen, als im Flaggenrecht eine eigenständige, abgekoppelte Definition der internationalen Seeschiffahrt einzuführen. Der VDR plädiert bereits seit langem dafür, den Anwendungsbereich von § 5a EStG europarechtskonform anzupassen, um die Offshorefreundlichkeit des deutschen Tonnagesteuerregimes deutlich zu verbessern und insofern Wettbewerbsgleichheit mit anderen EU-Staaten herzustellen, die dies längst getan haben - um die Erbringung von Offshore-Dienstleistungen vom deutschen Standort aus endlich konkurrenzfähiger zu gestalten. Dafür ist eine adäquate aktuelle Definition des „internationalen Seeverkehrs“ erforderlich. Zudem ist eine möglichst vollständig deckungsgleiche Definition dieses wichtigen Begriffs in den verschiedenen für die Seeschiffahrt relevanten Bestimmungen im Steuer- und Schifffahrtsrecht (und auch in den verschiedenen Instrumenten der Schifffahrtsförderung) u.E. unbedingt wünschenswert. Es wäre zudem sinnvoll, wenn hierzu eine Abstimmung mit dem BMF erfolgen würde. Jedenfalls auf Dauer sollte ein abgestimmter und einheitlicher Anwendungsbereich des „internationalen Verkehrs“ angestrebt und verankert werden.

3. **Die vorgesehene Aufnahme einer Bestimmung in § 20 Abs. 5 FIRV, wonach der Ausflaggungsantrag nach § 7 FIRG zukünftig mindestens zehn Werktage vor der geplanten Ausflaggung gestellt werden muss, ist (so) abzulehnen**

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf ist vorgesehen, dass Ausflaggungsanträge zukünftig „mindestens zehn Werktage vor der geplanten Ausflaggung gestellt werden“ müssen, siehe den neuen § 20 Abs. 5 FIRV des Gesetzentwurfs.

Eine vergleichbare Regelung gibt es bislang nicht. Sie ist in dieser Art und Weise praxisfremd, schädlich, nach unserer Kenntnis auch nicht erforderlich und statuiert zudem das Gegenteil von dienstleistungsorientiertem Verwaltungshandeln. Die in der Begründung enthaltene Ausführung hierzu lautet: „Ein neuer Absatz 5 stellt klar, dass ein Antrag auf Ausflaggung mindestens zehn Tage vor der beabsichtigten Ausflaggung gestellt werden muss. Diese Zeit ist mindestens für die Prüfung der Ausflaggungsvoraussetzungen erforderlich.“ Die ist so (verallgemeinernd) nach unseren Erfahrungen und den uns vorliegenden Rückmeldungen aus der Praxis eindeutig nicht zutreffend. Zum einen dürften zehn Werktage (d.h. die Antragstellung muss in der Praxis also mindestens zwei Wochen vor dem Zeitpunkt der geplanten Ausflaggung erfolgen) für die Prüfung der Ausflaggungsvoraussetzungen in einer Vielzahl von Fällen überhaupt nicht erforderlich sein, um den Antrag ordnungsgemäß bescheiden zu können, denn vielfach handelt es sich bei den Ausflaggungsanträgen um erneute Ausflaggungen unter dieselben Flaggen wie zuvor und die zu Grunde liegenden Sachverhalte haben sich nicht oder nur kaum geändert. Zum anderen ist in der Praxis aufgrund wirtschaftlicher Zwänge und spontaner Entwicklungen eine generelle Frist von zehn Werktagen teils auch überhaupt nicht einzuhalten.

Was würde dann passieren? Würde der Ausflaggungsantrag dann automatisch als unzulässig abgelehnt werden, selbst wenn es sich um einen ganz einfachen und von Seiten des Antragstellers bzw. seiner Bevollmächtigten sorgfältig und tadellos vorbereiteten Vorgang handelt? Hieraus würde eine u.E. weder zu begründende noch tragbare Verschlechterung für die Reederschaft in der Praxis folgen. Eine vergleichbare Regelung existiert bislang wie gesagt nicht, gleichwohl sind uns größere bzw. regelmäßige Probleme in der Praxis als Folge einer – aus welchen Gründen auch immer – kurzfristigen Antragstellung nicht bekannt. Auch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ist dazu in der Lage, ggf. sehr kurzfristig die bei Ausflaggungen nach § 7 Abs. 3 FIRG benötigte Bescheinigung über den entrichteten Ablösebetrag zu erstellen, sofern erforderlich. Natürlich sollten die Ausflaggungsanträge in der Praxis möglichst frühzeitig gestellt werden, dies macht für alle Beteiligten ja auch Sinn.

Es wird daher dringend angeregt, die vorgesehene Regelung entweder zu streichen oder sie zumindest so zu formulieren, dass deutlich wird, dass eine Antragstellung möglichst frühzeitig erfolgen sollte, soweit möglich, etwa: „(5) Der Antrag soll nach Möglichkeit mindestens fünf Werktage vor der geplanten Ausflaggung gestellt werden.“

4. **Weitere Hinweise zu Anpassungsbedarf und Optimierungen im Detail**

Der VDR begrüßt eine Vielzahl der vorgeschlagenen Änderungen, wie etwa auch die Klarstellung, dass auch Deutsche mit Sitz im Ausland flaggenführungsberechtigt sind (wichtig für viele deutsche Yachteigner mit Wohnsitz im Ausland), die Abschaffung des Schiffsvorzertifikats (nach den uns vorliegenden Rückmeldungen aus der Praxis sollte allerdings darüber hinaus auch über die Abschaffung des Schiffszertifikats nachgedacht werden, da dies eine deutsche Besonderheit darstellt, die in der Praxis im Vergleich zu einem aktuellen Registerauszug keinen Mehrwert bietet), den Wegfall der Pflicht zur Vorlage des Schiffsbesetzungszeugnisses bei Beantragung eines Flaggenscheins und die Verschlanung der Anforderungen an die sog. „Beauftragte Person“ in § 5a FIRV.

In § 2 Abs. 4 FIRG sollte u.E. die Definition der „Beauftragten Person“ erweitert werden, um ausdrücklich klarzustellen, dass auch Gesellschaften eine „beauftragte Person“ sein können: „(4) Eine beauftragte Person ist eine Person **oder Gesellschaft** mit Sitz oder Wohnsitz im Inland, die von dem Eigentümer eines Seeschiffes bevollmächtigt ist, diesen in flaggenstaatlichen Angelegenheiten zu vertreten. (...)“ In der Praxis werden nach unserer Kenntnis häufiger Reedereien (technische Manager) im Inland als „beauftragte Person“ benannt, und aus § 5a Nr. 2 FIRV ergibt sich auch, dass dies zulässig ist – entsprechend sollte es in § 2 Abs. 4 FIRG klargestellt bzw. aufgenommen werden.

Die vorgesehenen Änderungen in § 7 FIRG betreffen teilweise unmittelbar auch die **Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland**, weshalb an dieser Stelle einige wichtige Hinweise angebracht sind, da hier jedenfalls im Detail nach u.E. noch wichtiger Änderungsbedarf besteht, wie nachfolgend ausgeführt:

- Die in § 7 Abs. 1 bis 3 FIRG durch den Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen erscheinen dem VDR nachvollziehbar und hilfreich. Auch die Änderungen in § 7 Abs. 4 FIRG, wonach zukünftig eine bereits erbrachte, aber nicht vollständig geleistete Ausbildungsleistung an Bord des ausgeflaggten Schiffes unter bestimmten Voraussetzungen (anteilig) anerkannt werden soll, werden vom VDR ausdrücklich begrüßt. **Es muss allerdings in § 7 Abs. 4 FIRG noch klargestellt werden, dass die Flaggenbehörde die Einrichtung (d.h. die Stiftung) nicht nur über die teilweise oder vollständige Nichterfüllung der Ausbildungsverpflichtung informiert, sondern dass sie ihr den konkreten Zeitraum, für den ein Ablösebetrag jeweils nachzuentrichten ist, d.h. die Anzahl der Monate, mitteilt bzw. aufgibt.** Entsprechend der bisherigen Festsetzung von Ablösebeträgen für Ausflaggungsanträge von weniger als einem vollen Jahr, sollten für die zeitanteilige Festsetzung nachzuentrichtender Ablösebeträge angefangene Monate als volle Monate berechnet werden. **§ 7 Abs. 4 Satz 3 f. könnte entsprechend lauten: „Stellt die Flaggenbehörde fest, dass die Ausbildungsverpflichtung mindestens zur Hälfte erfüllt worden ist, so ist der Ablösebetrag anteilig für den Teil des Ausflaggungszeitraums nachzuzahlen, für den die Ausbildungsverpflichtung nicht erfüllt wurde. Die Flaggenbehörde informiert die Einrichtung über die teilweise oder vollständige Nichterfüllung der Ausbildungsverpflichtung sowie über die Anzahl der Monate, für die der Ablösebetrag nachzuzahlen ist“. (o.ä).**
- Nach § 7 Abs. 5 FIRG des Gesetzentwurfs ist vorgesehen, dass zukünftig nur noch geänderte Festsetzungen der Höhe des Ablösebetrages der Genehmigung der Flaggenbehörde bedürfen und von der Einrichtung (Stiftung) zusammen mit der Genehmigung der Flaggenbehörde im Bundesanzeiger zu veröffentlichen sind. Dies würde sowohl für die Stiftung als auch das BSH eine gewisse – wenngleich überschaubare - administrative Entlastung bedeuten, da in den Jahren, in denen die Stiftung die Ablösebeträge nicht der Höhe nach anpasst (was in der Praxis natürlich wesentlich häufiger vorkommt als eine Anpassung der Höhe der Ablösebeträge, die bislang erst einmal mit Genehmigung des BSH durchgeführt wurde), keine Genehmigung beim BSH einzuholen ist. Die Formulierungen sind so u.E. allerdings etwas unklar und sollten daher präzisiert werden, auch damit deutlich wird, dass nur geänderte Festsetzungen im Bundesanzeiger zu veröffentlichen sind. **Daher sollte es in Abs. 5 S. 6 besser heißen: „Die erstmalige und jede geänderte Festsetzung ist von der Einrichtung...“**- damit wird deutlicher, dass zukünftig nur noch geänderte Festsetzungen (zusammen mit der Genehmigung des BSH) im Bundesanzeiger veröffentlicht werden müssen.

- **Außerdem sollte am Ende von Absatz 5 klarstellend ein Satz wie folgt aufgenommen werden: „Wird der Ablösebetrag nicht geändert, so gilt die bisherige, von der Flaggenbehörde genehmigte Festsetzung der Höhe des Ablösebetrages bis auf weiteres.“ (o.ä.).**

- Für unnötig und entbehrlich erachten wir die geplanten Ergänzungen bzw. Konkretisierungen in **§ 7 Abs. 6 FIRG**. Aufgrund der Erfahrungen der letzten nunmehr fast dreizehn Jahre Stiftungstätigkeit ist u.E. nicht nachvollziehbar, warum der Text hier hinsichtlich der von der Einrichtung vorzulegenden Unterlagen weiter konkretisiert werden soll. Die bisherige Formulierung ist bewusst allgemein formuliert worden, auch um die notwendige Flexibilität (z.B. bei Anpassungen oder Erweiterungen des Förderprogramms der Stiftung) zu ermöglichen. Nach Kenntnis des VDR hat die Einrichtung (Stiftung) dem BSH jeweils alle angeforderten Unterlagen zum Nachweis der ordnungsgemäßen Einnahme und Verwendung vorgelegt und es hat bislang auch keinerlei Beanstandungen des BSH zur Einnahme und Verwendung der Mittel durch die Einrichtung gegeben. Es besteht insofern kein Bedarf für eine detaillierte Aufzählung bestimmter Unterlagen (zumal diese nach der Begründung auch nicht abschließend sein soll) sowie die ausdrückliche Aufnahme eines Rügerechts. Darüber hinaus ist die bisherige Formulierung damals bewusst gewählt worden, um angemessen abzubilden, dass es sich bei der Stiftung um eine eigenständige und unabhängige private Einrichtung handelt, die nicht der allgemeinen Aufsicht und Steuerung durch das BSH untersteht. Dies ist schon aufgrund der Notwendigkeit der Staatsferne der Einrichtung (Stiftung) geboten. Denn zum einen soll und sollte die Entscheidung über die Verwendung der Mittel der Stiftung gemäß dem FIRG allein und autonom durch die Stiftung erfolgen und etwa keiner vorherigen Genehmigung durch die öffentliche Hand bedürfen. Die Stiftung ist gemäß § 7 Abs. 6 FIRG daher bewusst lediglich gehalten, dem BSH Nachweise vorzulegen, die eine Prüfung der Einhaltung des Stiftungszweckes am Maßstab von § 7 Abs. 3 FIRG erlauben. Eine stärkere Einflussnahme, etwa auf die Förderpraxis und Arbeitsweise der Stiftung, würde nicht nur § 7 Abs. 3 S.4 FIRG, sondern auch § 83 BGB zuwiderlaufen, nach der es – auch für die zuständigen Behörden – entscheidend auf den Willen des Stifters ankommt. Zum anderen ist die Staatsferne der Förderung und Fördermittel entscheidend für die Funktionsweise der Stiftung, da ein stärker ausgeprägter und ausformulierter staatlicher Einfluss für das Bestehen einer staatlichen Einflussnahme sprechen und die Grenzen zum Beihilfenverbot (Art. 107, 108 AEUV) verwischen könnte.

- **Sollte dennoch an einer Aufzählung der vorzulegenden Unterlagen festgehalten werden, ist die Formulierung jedenfalls insoweit anzupassen, dass aus dieser zweifelsfrei hervorgeht, dass mit der Frist zur Vorlage der Nachweise nicht die Erwartung der Flaggenbehörde an die Einrichtung (Stiftung) verbunden ist, Anträge für Unterstützungsfälle des Vorjahres bis zum 30. Juni eines Jahres bereits vollumfänglich bearbeitet und entschieden zu haben. Dies kann durch die Stiftung nicht gewährleistet werden, auch da die Einreichungsfristen für Förderanträge teilweise erst nach dem Jahreswechsel (Ende Februar bzw. Anfang März) enden. In jedem Fall ist zudem die Formulierung hinsichtlich der u.a. geforderten „Einzelaufstellung der stichprobenweisen Prüfungen der Verwendung der finanziellen Unterstützungen“ zu modifizieren. Es ist schlichtweg praktisch nicht möglich, das stichprobenweise Verwendungsnachweisverfahren für von der Einrichtung (Stiftung) gewährte Förderungen für das Vorjahr (die häufig nach der erfolgten Prüfung der Anträge erst im Laufe des zweiten oder gar dritten Quartals des Folgejahres gewährt werden können) bis zum Ablauf des 30. Juni des**

Folgejahres abzuschließen. Dies sollte u.E. auch ohne weiteres nachvollziehbar sein (zum Vergleich: das Verwendungsnachweisverfahren für vom BSH gewährte LNK-Zuschüsse des Bundes ist bekanntlich regelmäßig erst nach mehreren Jahren abgeschlossen und dauert in Einzelfällen länger als fünf Jahre). Insofern kann die Vorlage geeigneter Nachweise für die ordnungsgemäße Verwendung der Ablösebeträge im Vorjahr durch die Einrichtung (Stiftung) zum 30. Juni des Folgejahres nicht zugleich auch (bereits) die stichprobenweise Prüfung der Verwendungen der finanziellen Unterstützungen umfassen. Dies muss in jedem Fall klargestellt werden.

In **§ 7a Abs. 4 FIRG** sollte vor dem Hintergrund, dass es bei den Schiffsregistern wohl immer wieder vorkommt, dass man dort auf den Bescheid des BSH zur Aufhebung der Ausflagungsgenehmigung wartet, bevor das Schiff (bei Verkauf ins Ausland) gelöscht oder der Eigentumswechsel eingetragen wird, eine Ergänzung erfolgen: „(4) Mit Übergang des Eigentums an dem Seeschiff erlischt die Ausflagungsgenehmigung, **ohne dass es auf die Eintragung der Löschung in dem Schiffsregister ankommt / unabhängig von der Löschung des Eintrags in dem Schiffsregister.**“ (o.ä.)

In **§ 13 Abs. 2 FIRG** sollte die Formulierung ergänzt und präzisiert werden, damit deutlicher wird, dass dies nur Schiffe betrifft, die nach Abs. 1 dazu verpflichtet sind: „(2) *Der Führer eines nach Abs. 1 verpflichteten Seeschiffes hat die gesamte lückenlose Stammdatendokumentation des Seeschiffes an Bord mitzuführen.*“ (o.ä.)

Im neuen **§ 16 FIRG** ist vorgesehen, dass künftig nur noch die vorsätzliche Begehung strafbewehrt sein soll; fahrlässige Verstöße sollen zukünftig gemäß dem neuen § 17 Abs. 1 FIRG als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden. Dies ist uneingeschränkt zu begrüßen (insbesondere auch da fahrlässige Verstöße die Regel und vorsätzliche Begehungen die absolute Ausnahme sein dürften). Nicht nachvollziehbar ist allerdings, warum die Strafandrohung im Vergleich zur aktuellen Bestimmung in § 15 Abs. 1 FIRG für vorsätzlich begangene Taten gleichzeitig erheblich verschärft werden soll.

Schließlich vermissen wir grundsätzlich **Übergangsregelungen** in dem vorliegenden Gesetzentwurf, insbesondere für solche Fälle, in denen sich aus den geplanten Änderungen zukünftig ergeben könnte, dass eine Eintragungsfähigkeit im deutschen Seeschiffsregister zukünftig ggf. nicht mehr gegeben wäre – was passiert dann?

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Rückfragen jederzeit sehr gern zur Verfügung.

Gerne möchten wir bei dieser Gelegenheit die Anregung unterbreiten, zu Praxisfragen des Flaggen- und Schiffsregisterrechts zukünftig den Austausch mit erfahrenen Praktikern aus der Anwaltschaft in diesem Bereich zu intensivieren, etwa im Rahmen einer Gesprächsrunde. Uns wurde aus der Anwaltschaft großes Interesse an einem konstruktiven Austausch mit dem BMV und BSH sowie ggf. auch BMJ und den Schiffsregistern signalisiert und auf entsprechende positive Erfahrungen aus früheren Beteiligungsmöglichkeiten (etwa im Bereich der Bemühungen von Bundesländern zur Digitalisierung von Schiffsregistern etc.) hingewiesen. Ein derartiger Dialog wäre u.E. für alle Beteiligten gewinnbringend.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DEUTSCHER REEDER