

Referat WS 26, BMV

Per E-Mail: [ref-ws26@bmv.bund.de](mailto:ref-ws26@bmv.bund.de)

Hamburg, 9. Oktober 2025

## **Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung flaggen-, schiffsregister-, seefischereirechtlicher Vorschriften**

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem Entwurf Stellung nehmen zu können und möchten uns wie folgt äußern.

Die vorgeschlagenen Änderungen des Flaggen- und Schiffsregisterrechts sind überwiegend begrüßenswert. Sie verändern die bestehende Gesetzgebung nicht substantiell, sondern verbessern sie strukturell und inhaltlich in einigen Bereichen. Zu begrüßen sind insbesondere die Ermöglichung des direkten Zugangs zu den mittlerweile digitalisierten Schiffsregistern (§ 8 SchRegO), die Bereinigung der Regelungen über die Flaggenführungsberechtigung (§ 2 FIRG), die Einführung einer nur zeitanteiligen Pflicht zur Nachzahlung des Ablösebetrags bei nicht vollständiger Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung (§ 7 Abs. 4 FIRG) und die stringentere strafrechtliche Ahndung von Verstößen gegen die Flaggenführungspflicht § 16 FIRG. Zu einigen Punkten möchten wir näher Stellung nehmen.

1. Wenn die Formulierung „zum Führen der Bundesflagge“ in einer Reihe von Vorschriften des FIRG und der FIRV die bisherige Formulierung „zur Führung der Bundesflagge“ ersetzen soll, wäre es konsequent, dies auch in der Überschrift des Unterabschnitts zu tun, also „1. Recht zum Führen der Bundesflagge“ zu schreiben.
2. Die Formulierung des § 6 Abs. 1 FIRG irritiert. Da offensichtlich wie nach der geltenden Fassung der Vorschrift beabsichtigt ist, gemäß Art 92 Abs. 1 Satz 1 SRÜ zu untersagen, dass sowohl in Fällen der Flaggenführungspflicht natürlicher (§ 1 Abs. 1 FIRG) oder juristischer Personen (§ 1 Abs. 2 FIRG) als auch in den Fällen der verliehenen Flaggenführungsberechtigung (§§ 2, 10, 11 FIRG) andere Nationalflaggen

geführt werden, sollte dies wie zuvor schon in der Struktur der Vorschrift deutlich zum Ausdruck kommen. Vorschlag:

„(1) Auf Seeschiffen, die nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 2 zum Führen der Bundesflagge verpflichtet sind, darf keine andere Nationalflagge als die Bundesflagge geführt werden. Das Gleiche gilt für Seeschiffe, die nach §§ 2, 10 oder 11 zum Führen der Bundesflagge berechtigt sind und für die ein Schiffszertifikat, ein Flaggenschein, eine Flaggenbescheinigung oder Flaggenzertifikat ausgestellt worden ist.“

Die auf die Flaggenführungspflicht juristischer Personen verweisende Formulierung „auch in Verbindung mit Absatz 2“ sollte auch in anderen Vorschriften (§§ 2, 3, 6, 7, 8, 10) wie oben ersetzt werden.

3. Es erscheint nicht sinnvoll, in § 24 FIRV den Begriff „Betrieb des Schiffs im internationalen Verkehr“ als Tatbestandsmerkmal seiner Eintragungsfähigkeit im ISR (§ 12 FIRG) eigenständig zu definieren, anstatt wie bisher auf die Definition des Einkommensteuergesetzes (seit 1999 § 5a Abs. 2 EStG als Nachfolgeregelung des § 34c Abs. 4 EStG) zu verweisen.

Das ISR wurde 1989 als Instrument zur Aufrechterhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Handelsflotte unter deutscher Flagge eingeführt. Die Eintragung von Schiffen im ISR ist völkerrechtlich irrelevant für ihren durch die Verleihung der deutschen Staatszugehörigkeit nach dem SRÜ begründeten Status wie auch für die sich daraus nach dem SRÜ und den IMO-Übereinkommen ergebenden Rechte und Pflichten des Flaggenstaats. Die Regelung im FIRG dient allein dazu, die im internationalen Verkehr unter deutscher Flagge eingesetzten Handelsschiffe von den überwiegend in der Kabotagefahrt eingesetzten Schiffen abzugrenzen und zusätzlich zu der Einkommen-/Körperschaftsteuerentlastung durch § 5a EStG besondere lohnkostenentlastende Rahmenbedingungen für die nach §§ 4, 5 SchBesV nur begrenzt zulässige Beschäftigung von Seeleuten aus Drittstaaten durch weitere gesetzliche Regelungen zu ermöglichen (§ 21 Abs. 4 FIRG: Ausschluss der Begründung einer engen Verbindung von Drittlandsseeleuten zum Inland und der Anwendbarkeit deutschen Arbeits- und Tarifrechts allein infolge der deutschen Flagge des Schiffs als gesetzgeberische Interpretation des Art 8 Abs. 4 EU VO 593/2008; § 6 Abs. 1a SGB 5: Befreiung von Drittlandsseeleuten von der Krankenversicherungspflicht; § 6 Abs. 1 Nr. 3: Befreiung von Drittlandsseeleuten von der Rentenversicherungspflicht auf Antrag des Arbeitgebers). Für das Verständnis des § 21 Abs. 4 FIRG ist wesentlich, dass der Gesetzgeber diese Regelung nicht als Konsequenz der Einführung des ISR erlassen hat, sondern das flaggenrechtlich an sich nicht erforderliche ISR zur Legitimation der Einführung dieser Bestimmung.

Da § 5a EStG die wichtigste Sonderregelung auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschiffahrt unter deutscher Flagge ist und von ihrer Anwendbarkeit das Erreichen des vom Gesetzgeber mit dem ISR verfolgten Ziels abhängt, sollte die in

dieser Bestimmung enthaltene Definition des „internationalen Verkehrs“ auch für das Flaggenrecht maßgeblich bleiben. Obwohl die Anwendbarkeit der für den Schifffahrtsstandort zentralen steuerrechtlichen Regelung beim Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge nicht von einer Eintragung der Schiffe in das ISR abhängt, ist es weder sachlich noch politisch sinnvoll, die im Wesentlichen nur formal relevante Eintragungsfähigkeit der Schiffe im ISR in § 24 FIRV abweichend zu regeln.

Auch wenn Arbeitsschiffe nicht vom Wortlaut der Definition „Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr“ in § 5a Abs. 2 EStG erfasst werden (insbesondere die zur Versorgung und Unterhaltung von Windenergieanlagen in der deutschen AWZ eingesetzten Schiffe), begründet das kein Bedürfnis für eine eigenständige flaggenrechtliche Definition des „internationalen Verkehrs“ in § 24 FIRV. Es ist zu bezweifeln, dass die Wettbewerbsfähigkeit solcher Schiffe ohne die Anwendbarkeit des § 5a EStG durch die von einer Eintragung der Schiffe in das ISR bedingte Anwendung des § 21 Abs. 4 FIRG und der übrigen Sonderregelungen erreicht werden kann. Hier wäre eine umfassende gesetzgeberische Aktion erforderlich.

Nutzlos wäre es außerdem, mit einer abweichenden Definition in § 24 FIRV davon abzusehen, dass Schiffe wie nach § 5a Abs. 2 EStG überwiegend „im Wirtschaftsjahr“ (dessen Beginn, Ende und Dauer von verschiedenen Umständen wie Ankaufs- oder Verkaufszeitpunkt u.a. abhängen kann) in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sein müssen. Zum einen ist diese Voraussetzung dem Einkommensteuerrecht immanent und für das Flaggenrecht irrelevant. Zum anderen hat Gesetzgeber anders als in der seit 1999 nicht mehr geltenden Regelung des § 34c Abs. EStG bewusst davon abgesehen, die Anwendbarkeit der Gewinnermittlung nach Tonnage gemäß § 5a EStG direkt vom Führen der deutschen Flagge abhängig zu machen und § 7 FIRG weder aufgehoben noch seinen Anwendungsbereich eingeschränkt. Zwar kommt es für die Eintragung eines Schiffs in das ISR nur darauf an, dass es ohne zeitlichen Bezug tatsächlich die deutsche Flagge führt. Doch wann der Reeder eine Eintragung des Schiffs in das ISR beantragt, hängt allein von seiner Entscheidung ab, das Schiff unter den oben genannten Bedingungen, insbesondere den steuerrechtlichen unter deutscher Flagge zu betreiben. Die Anpassung der steuerrechtlichen Definition des „Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr“ in § 5a Abs. 2 EStG an die aktuellen Bedürfnisse der im internationalen Wettbewerb stehenden Unternehmen sollte deshalb prioritär im Fokus stehen und auch für das Flaggenrecht maßgeblich bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

**Der Vorstand des DNV**

[Redacted signature line]

