

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.09.2019 abschließend beraten und begründet:

1. Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, soweit die Petition dazu geeignet ist, das Maritime Bündnis unter Einbeziehung der Gewerkschaften zu stärken und die Optimierung und Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung weiter voranzubringen,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, Regelungen des Flaggenrechts und der Schiffsbesetzungsverordnung zu ändern, das Seefahrtbuch wieder einzuführen und den Lohnsteuereinbehalt durch die Reeder abzuschaffen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 102 Mitzeichnungen und 3 Diskussionsbeiträge sowie 475 Unterschriften und weitere inhaltsgleiche Eingaben vor. Die Eingaben werden einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass der seit Jahren anhaltende Trend zur Vernichtung von Arbeitsplätzen deutscher oder in Deutschland lebender ausländischer Seeleute sowie der aus EU-Staaten stammenden Seeleute gestoppt werden müsse. Die bisherige Subventionspolitik zugunsten der Reeder sei gescheitert. Schon das 1989 eingeführte Internationale Seeschifffahrtsregister habe den Trend zur Vernichtung der Arbeitsplätze deutscher Seeleute nicht gestoppt. Absolventen von Seefahrtsschulen fänden keine Schiffe mit zumutbaren Arbeitsbedingungen mehr. Junge Menschen verzichteten daher angesichts der Perspektivlosigkeit für Seefahrtsberufe auf eine maritime Ausbildung.

Auch das an der Küste und in den Hafenstädten dringend notwendige seemännische Know-how ginge verloren. Deshalb seien grundlegende Veränderungen notwendig, anderenfalls werde es auf Dauer keine deutsche Seeschifffahrt mehr geben. Eine Exportnation wie Deutschland und die Hansestädte wie Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Rostock bräuchten eine deutsche Seeschifffahrt und deutsche Seeleute oder in Deutschland lebende Seeleute und Seefahrtsstudenten. Daher solle die Verbringung von Schiffen deutscher Flagge unter „Billigflaggen“ außerhalb der Europäischen Union (EU) verboten werden. Außerdem solle die Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) dahingehend geändert werden, dass auf Seeschiffen – gleich welcher Größenordnung – der Kapitän und mindestens 50 Prozent der Besatzungsmitglieder deutsche Staatsangehörige oder andere Unionsbürger sein müssen. Darüber hinaus solle das Seefahrtsbuch für alle auf deutschen Seeschiffen arbeitenden Seeleute wieder eingeführt werden und schließlich wird gefordert, den den Reedern gewährten sogenannten Lohnsteuereinbehalt aufzuheben.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird im Hinblick auf die weiteren Einzelheiten zu dem Anliegen auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Gesichtspunkte wie folgt zusammenfassen:

Der Ausschuss stellt einleitend fest, dass die Schiffsbesetzungsverordnung in der 18. Wahlperiode sowohl Gegenstand parlamentarischer Initiativen als auch Gegenstand von parlamentarischen Anfragen an die Bundesregierung war. Die Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und SPD hatten den gemeinsamen Antrag „Die maritime Wirtschaft stärken und ihre Bedeutung für Deutschland hervorheben“ (Drucksache 18/6328) vorgelegt. Die Fraktion DIE LINKE. hatte einen Entschließungsantrag (Drucksache 18/7378) zu dem „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ der Bundesregierung (Drucksache 18/6679) in den Deutschen Bundestag eingebracht.

Die Bundesregierung ist gemäß Beschluss des Deutschen Bundestages vom 21. Juni 2007 (Drucksache 16/5437) zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU

und der SPD „Maritime Wirtschaft in Deutschland stärken“ vom 28. Februar 2007 (Drucksache 16/4423) aufgefordert, dem Deutschen Bundestag rund zwei Monate vor der Nationalen Maritimen Konferenz über die Entwicklung und die Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland zu berichten. Die genannten Drucksachen können im Internet unter www.bundestag.de abgerufen werden.

Flaggenrecht: Zu dem mit der Petition geforderten Verbot der Verbringung von Schiffen deutscher Flagge unter „Billigflaggen“ außerhalb der EU führt der Ausschuss Folgendes aus: In den 1970er und 1980er Jahren wurde aufgrund der schlechten konjunkturellen Lage der deutschen Schifffahrt die Möglichkeit eröffnet, durch das Führen einer kostengünstigeren Flagge die damit verbundenen Kostenvorteile (vor allem Personalkosten) zu nutzen. Dies hat ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt.

Durch die Flaggenrechtsnovelle von Ende 2012 wurden die Flaggenführung und die Genehmigung von Ausflaggungen neu geregelt. Der Gesetzgeber hat sich dabei im Grundsatz dafür entschieden, unter Beibehaltung der grundsätzlichen Pflicht zur Führung der Bundesflagge den Reedern die Möglichkeit des Ausflaggens zu erhalten. In deutschen Seeschiffsregistern eingetragene Schiffe können die Genehmigung erlangen, befristet eine andere Nationalflagge zu führen, allerdings nur, soweit die dadurch entstehenden Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgeglichen werden. Der Ausgleich besteht in der Aufrechterhaltung der ausgeflaggten Schiffe als Ausbildungsplatz. Damit wird der besonderen Bedeutung der maritimen Ausbildung Rechnung getragen. Statt des Unterhalts eines Ausbildungsplatzes kann ein Ablösebetrag an die Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“ gezahlt werden. Zweck der Stiftung ist es, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind.

Schiffsbesetzungsverordnung: Die SchBesV, die die Anzahl und die Qualifikation der Besatzung auf Kauffahrteischiffen – Seeschiffe mit Gewinnerzielungsabsicht – unter deutscher Flagge regelt, ist am 1. Juli 2016 in geänderter Form in Kraft getreten. Sie sieht u. a. vor, dass die vorgeschriebene Anzahl von Unionsbürgern unter der Besatzung gesenkt wird. Künftig muss z. B. neben dem Kapitänsposten nur noch ein Offiziersposten durch Unionsbürger besetzt sein. Ziel der Verordnung ist es, durch

die Reduzierung von europäischem Personal die Besatzungskosten zu senken und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Seeschiffen unter deutscher Flagge gegenüber denen unter anderen Flaggen zu erhöhen. Außerdem wurde zur Entlastung der Reeder der Lohnsteuereinbehalt erhöht und eine passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung eingeführt.

Hintergrund der Änderung ist eine Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Verband Deutscher Reeder (VDR) vom 10. Dezember 2015. Mit Blick auf die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge führt diese Vereinbarung u. a. als Ziel auf, den Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge in der deutschen Handelsflotte zu steigern.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Änderungen der SchBesV verweist der Ausschuss ergänzend auf die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 18/9294.

Wiedereinführung des Seefahrtbuches für alle auf einem deutschen Seeschiff arbeitenden Seeleute: Seefahrtbücher dienten bisher im Wesentlichen zum Nachweis von Dienstzeiten und Dienststellungen an Bord von Kauffahrteischiffen im Zusammenhang mit dem Musterungsverfahren vor den Seemannsämtern. Durch die mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation für Deutschland verbundenen rechtlichen Änderung ist das Musterungsverfahren abgeschafft worden. Der Seemann hat jetzt gemäß § 33 des Seearbeitsgesetzes einen gesetzlichen Anspruch gegen den Reeder auf Erteilung einer Bescheinigung über den an Bord des Schiffes geleisteten Dienst. Diese Bescheinigung ist dem Besatzungsmitglied spätestens am Tag des Dienstedes an Bord auszuhändigen oder, soweit vereinbart, elektronisch zu übermitteln. Ergänzend zu vorgenannten Regelungen können Seeleute nach Maßgabe des § 62 der Seeleute-Befähigungsverordnung auf Antrag einen Nachweis einer beruflichen Tätigkeit in der Seeschifffahrt (Seeleute-Ausweis bzw. „seafarer´s card“) erhalten. Dieser Nachweis, der kostengünstig im Kreditkartenformat erteilt wird, kann für deutsche Seeleute und für ausländische Besatzungsmitglieder an Bord deutscher Schiffe erteilt werden.

Aufhebung des den Reedern gewährten Lohnsteuereinhalts: Um die bestehenden Wettbewerbsnachteile im Hinblick auf die Personalkostenstruktur deutscher Seeschifffahrtsunternehmen auszugleichen und den konkurrenzfähigen Einsatz von

Seeleuten aus Deutschland im europäischen und internationalen Vergleich zu gewährleisten, wurde eine Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 Prozent auf 100 Prozent ab Juni 2016, für die Dauer von 60 Monaten sowie die Erstattung von Arbeitgeberanteilen der Sozialabgaben in Höhe der nachgewiesenen Ausgaben, durch eine Änderung der Förderrichtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten für die Jahre 2017 bis 2020, vorgenommen.

Im Gegensatz zu anderen EU-Staaten hatte Deutschland den rechtlich zulässigen Rahmen, der durch EU-Beihilfen für den Seeverkehr zur Förderung der Beschäftigung von einheimischen Seeleuten möglich ist, noch nicht ausgeschöpft. Mit diesen Maßnahmen wurde für die höheren Personalausgaben der Seeleute unter deutscher Flagge ein adäquater Ausgleich initiiert.

Abschließend stellt der Ausschuss fest, dass das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) aus seiner Sicht eine bewährte Institution darstellt. Ziel des Maritimen Bündnisses ist u. a. die Eindämmung der Ausflagung und des damit verbundenen Arbeitsplatzverlustes für deutsche Seeleute sowie die Ausbildungsförderung.

Das BMVI wird gemeinsam mit den Partnern des Maritimen Bündnisses die Zielerreichung der neuen SchBesV regelmäßig beobachten und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages jährlich über den Stand der Evaluierung unterrichten. Die Bundesregierung wird darüber hinaus zielgerichtet die Maßnahmen ergreifen, die sich aufgrund der Ergebnisse der vorgesehenen Evaluierung empfehlen.

Der Petitionsausschuss begrüßt die Bemühungen der Bundesregierung, die Seeschifffahrtsbranche insgesamt zu stärken. Vor diesem Hintergrund begrüßt er die bereits vorgesehene Evaluierung und erachtet das Einleiten eventueller Folgemaßnahmen als unerlässlich.

Im Ergebnis empfiehlt der Petitionsausschuss, die Petition der Bundesregierung – dem BMVI – als Material zu überweisen, soweit die Petition dazu geeignet ist, das Maritime Bündnis unter Einbeziehung der Gewerkschaften zu stärken und die Optimierung und Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung weiter voranzubringen.

Im Übrigen empfiehlt er aus den oben dargelegten Gründen, das Petitionsverfahren abzuschließen.