Bundesrat **Drucksache** 10/2/89

07.02.89

Antrag

der Freien Hansestadt Bremen

zum

Gesetz zur Einführung eines zusätzlichen Registers für Seeschiffe unter der Bundesflagge im internationalen Verkehr (Internationales Seeschiffahrtsregister - ISR)

Punkt 1 der 597. Sitzung des Bundesrates am 10. Februar 1989

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Vermittlungsausschuß wird mit dem Ziel angerufen, den Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages vom 09. November 1988 aufzuheben.

Ausgeliefert am 8. FEB. 1989

Begründung:

Der Bundesrat ist mit dem Deutschen Bundestag der Auffassung, daß dem anhaltenden Trend deutscher Reeder, ihre Schiffe unter fremde Flagge zu verbringen, um durch geringere Kosten ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, entgegengewirkt werden muß. Schon heute werden annähernd 60 % der im wirtschaftlichen Eigentum deutscher Reeder stehenden Handelsschiffe unter ausländischer Flagge betrieben.

Ausgeflaggte Schiffe werden der deutschen Gesetzgebung, insbesondere dem deutschen Arbeits- und Sozialrecht entzogen. Im Zeitraum von 1970 bis Anfang 1988 sank die Zahl der Seeleute, die unter deutscher Flagge fuhren, von 27.000 auf weniger als 17.000. Die Bundesrepublik Deutschland ist als rohstoff- und handelsabhängiger Staat auf eine leistungsfähige Handelsflotte angewiesen, die zudem im Krisenfall die Versorgungssicherheit der Bevölkerung

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

10/2/89

gewährleisten muß. Ausgeflaggte Schiffe und erst recht in das Ausland verlagerte Schiffahrtsunternehmen sind Zeichen einer Krise der Wettbewerbsfähigkeit des Hochlohnlandes Bundesrepublik Deutschland im internationalen Dienstleistungsmarkt.

Der vom Deutschen Bundestag vorgeschlagene Weg, die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reeder allein durch Maßnahmen im Bereich der Personalkosten zu verbessern und hierfür eine Beschäftigung und Entlohnung von Ausländern auf Schiffen unter deutscher Flagge zu den Bedingungen ihrer Heimatstaaten zu ermöglichen, wird der Notwendigkeit nicht gerecht, durch ein Bündel schiffahrtspolitischer Maßnahmen, die zu Lasten deutscher Reeder bestehenden Wettbewerbsverzerrungen abzubauen. Mit dem Heimatlohnprinzip wird zudem ein letztlich nicht vertretbares Präjudiz für andere Wirtschaftsbereiche eingeführt. Die Regelung verstärkt den Anreiz, deutsche durch ausländische Seeleute zu ersetzen, führt zu einem weiteren massiven Abbau von Arbeitsplätzen deutscher Seeleute und schränkt die Perspektiven für den Seemannsberuf nachhaltig ein. Das Heimatlohnprinzip ist ein für den Abbau der kostenwirksamen Wettbewerbsnachteile deutscher Unternehmen nicht geeigneter Weg. Darüber hinaus behindert es den für ein Hochlohnland typischen und notwendigen Strukturwandel unter den Bedingungen einer Beschäftigung deutscher Arbeitnehmer.

Die vom Deutschen Bundestag vorgesehene Regelung muß daher abgelehnt werden. Der Verzicht auf die Einführung des Heimatlohnprinzips ist erforderlich und auch vertretbar: Unter Berücksichtigung der Umsetzung der Entschließung des Deutschen Bundestages zur Sicherstellung eines überwiegenden Anteils der Arbeitsplätze des Führungspersonals und der notwendigen Ausbildungsplätze für deutsche Seeleute verringern sich die Kostenvorteile der Reeder. Die danach verbleibende Kostenentlastung kann auch erreicht werden durch eine Senkung der fiskalisch bedingten Wettbewerbsnachteile insbesondere im Bereich der ertragsunabhängigen Steuern (Steuerharmonisierung), durch die Fortzahlung der Finanzbeiträge zum Ausgleich verbleibender Wettbewerbsnachteile und durch eine dem Reeder zugute kommende Befreiung der Einkünfte der Seeleute von der Lohnsteuer. Der Bundesrat verweist insoweit auf den Antrag

der Freien Hansestadt Bremen "Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung der Arbeitsplätze in der deutschen Seeschiffahrt und eines einheitlichen deutschen Schiffsregisters" (Drucksache 396/88).

Das Gesetz verstößt darüberhinaus gegen geltendes Völkerrecht. Es ist mit Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht nicht vereinbar. Außerdem enthält es eine nach Artikel 92 Abs. 1 EWG-Vertrag unzulässige Beihilfe und läßt sich durch das geplante "Lohndumping" nicht mit Artikel 117 EWG-Vertrag vereinbaren.

Das Gesetz verstößt auch gegen deutsches Verfassungsrecht. Das Gesetz verstößt gegen den in Artikel 27 GG niedergelegten Grundsatz der Einheitlichkeit der deutschen Handelsflotte, da mit ihm die Rechtseinheit auf deutschen Schiffen zerstört wird.

Das Gesetz steht schließlich auch in Widerspruch zu einigen Grundrechten. Der unter dem Gesichtspunkt des Sozialstaatsprinzips auszulegende Gleichheitsgrundsatz des Artikels 3 Abs. 1 GG verbietet das geplante Ausmaß an Lohndifferenzierung. Es ist ferner nicht mit der in Artikel 9 Abs. 3 GG enthaltenen Garantie des Kernbereichs der Tarifautonomie vereinbar, wenn Arbeitgebern die Möglichkeit eröffnet wird, von ihnen selbst abgeschlossene Tarifverträge zu unterlaufen.