

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Abgeordneten Fischer (Hamburg), Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Straßmeir, Sick, Dr. Jobst, Seitzers, Feinendegen, Hinsken, Metz, Hanz (Dahlen) und der Fraktion der CDU/CSU, der Abgeordneten Duve, Antretter, Curdt, Daubertshäuser, Kretkowski, Wimmer (Eggenfelden), Grobecker, Paterna und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Dr. Riemer, Merker, Rösch, Funke, Dr. Zumpfort, Frau Noth und der Fraktion der FDP

— Drucksache 9/1872 (neu) —

Zum Bericht des Seeverkehrsbeirats „Führen fremder Flaggen“ vom 9. März 1981

A. Problem

Die deutschen Reedereien lassen etwa ein Drittel ihrer Tonnage unter fremden Flaggen fahren, weil auf diese Weise erhebliche Betriebskosten eingespart werden können.

B. Lösung

Durch ein Bündel von aufeinander abgestimmten Maßnahmen soll das Kostengefälle zugunsten der sogenannten Billigflaggen vermindert werden, so daß dann kein Anlaß mehr zum Ausflaggen deutscher Schiffe besteht.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Diese sind im einzelnen nicht zu beziffern.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag beobachtet mit Sorge die in den letzten Jahren zunehmende Ausflaggung deutscher Schiffe. Unter sogenannten Billigflaggen fahren heute weltweit bereits 7 000 Schiffe, darunter rund 600, die deutschen Reedern gehören. Damit sind bereits 34,4 v. H. der deutschen Tonnage ausgeflaggt.

Die Gründe für die zunehmende Ausflaggung deutscher Schiffe sind vielfältig; sie liegen im wesentlichen in dem unterschiedlichen Kostengefälle zwischen der Bundesrepublik Deutschland einerseits und den konkurrierenden Schiffahrtsnationen andererseits.

Das Ausflaggen deutscher Schiffe ist überwiegend ein Problem der Massengut- und Trampschiffahrt.

Der Deutsche Bundestag fordert die Verantwortlichen auf, diesem Trend zu begegnen. Er tut dies nicht aus einer traditionellen nationalen Flottenposition, sondern aus der Sorge heraus, daß sich dieser Trend zur Billigflagge verheerend auf den Leistungsstand der Seeschiffahrt, die Qualität der Ausbildungsgänge und die Beschäftigung der Seeleute auswirkt.

Für die Gesamtwirtschaft und insbesondere für die Küstenregion hat die deutsche Seeschiffahrt eine Schlüsselposition

- für den leistungsfähigen, rationellen und damit preiswürdigen Transport der Außenhandelsströme,
- für die Versorgung in Krisenzeiten,
- für den positiven Beitrag zur Leistungsbilanz,
- für die Beschäftigung deutscher Seeleute und
- durch die qualitätskontrollierende Rolle beim Umweltschutz (z. B. Tankersicherheit).

Der Deutsche Bundestag ist sich in den Grundpositionen zur deutschen Seeschiffahrt einig und unterstützt eine engagierte und aktive Schiffahrtspolitik der Bundesregierung. Der Deutsche Bundestag erwartet von der Bundesregierung, daß die Maßnahmen und Bemühungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die deutsche Handelsflotte gegenüber den konkurrierenden Flotten intensiviert werden.

Der Deutsche Bundestag macht sich die Grundsätze der schiffahrtspolitischen Empfehlungen des Seeverkehrsbeirats zu eigen und fordert die Bundesregierung auf,

- die Schiffahrtsförderung in ihren Konditionen (z. B. durch ein neues Zinsbeihilfeprogramm) den gewandelten Notwendigkeiten auf den Schiffahrtsmärkten anzugleichen,
- die steuerlichen Rahmenbedingungen der deutschen Seeschiffahrt an diejenigen vergleichbarer westlicher Schiffahrtsländer anzupassen,
- durch eine baldige Verabschiedung einer Schiffsbesetzungsverordnung unter Beachtung der Sicherheit für Schiff und Besatzung der weiteren Ausflaggung sowie der Schrumpfung der deutschen Flotte insgesamt entgegenzuwirken,
- eine angemessene Beteiligung deutscher Reedereien bzw. deutscher Tonnage am Linienverkehr durch geeignete Maßnahmen anzustreben. Dies ist insbesondere dort erforderlich, wo Landungslenkung anderer Staaten oder Marktstörungen auf Grund nichtkommerzieller Konkurrenz die deutsche Linien-schiffahrt benachteiligen,
- durch möglichst im europäischen bzw. OECD-Rahmen abgestimmte wirksame Maßnahmen gegenüber den nichtmarktwirtschaftlichen Praktiken der Staatshandelsflotten zu unterbinden.

Der Bundestag richtet an die verladende Wirtschaft den Appell, die deutsche Handelsflotte bei ihrem Bemühen zu unterstützen, durch aktive Ladungssicherung eine Antwort auf den wachsenden Protektionismus im internationalen Seeverkehr zu finden. In diesem Zusammenhang begrüßt der Bundestag, daß das Ratifizierungsverfahren zu dem Übereinkommen über einen Verhaltenskodex für Linienskonferenzen aus dem Jahr 1974 nunmehr zu einem Abschluß kommen wird.

Der Bundestag begrüßt die Unterzeichnung einer Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle auf der zweiten Ministerkonferenz über Sicherheit im Seeverkehr am 26. Januar 1982 in Paris durch 14 westeuropäische Staaten. Der Bundestag fordert die Regierungen von Bund und Ländern auf, Hafenkontrollen entsprechend dieser Vereinbarung zügig einzurichten und daran mitzuwirken, daß diese intensive Kontrolle der Schiffe unter deutscher Flagge und der Schiffe unter fremder Flagge nach gleichen Maßstäben möglichst rasch in die Praxis umgesetzt wird.

Bonn, den 8. Dezember 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich

Duve

Vorsitzender

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Duve

Der in Drucksache 9/1872 (neu) enthaltene Antrag wurde in der 125. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. Oktober 1982 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Finanzausschuß und dem Ausschuß für wirtschaftliche Zusammenarbeit zur Mitberatung überwiesen. Am 12. November 1982 erfolgte außerdem die Überweisung an den Wirtschaftsausschuß zur Mitberatung. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 8. Dezember 1982 behandelt.

I. Grundlage des Antrages

Grundlage des Antrages ist ein Bericht des Seeverkehrsbeirates beim Bundesminister für Verkehr über das Verbringen von deutscher Tonnage der Handelsschifffahrt unter fremde Flaggen aus dem Jahre 1981.

Im Jahre 1980 standen 2 300 deutsche Handelsschiffe über 100 BRT unter der Disposition deutscher Reedereien. Davon fuhren jedoch 523 Schiffe unter der Flagge anderer Staaten, das waren 34,9 v. H. der Gesamt-Tonnage. Die deutschen Reedereien betreiben vorzugsweise die in der Tramp- und Massengut-Schifffahrt eingesetzten Einheiten unter fremden Flaggen, um auf diese Weise erhebliche Betriebskosten einzusparen. Auf die ausgeflaggten Schiffe sind weder die deutsche Schiffsbesetzungsordnung noch die deutschen Sicherheitsvorschriften und auch nicht die deutschen Tarife für die Schiffsbesatzung anwendbar. Durch niedrigere Personalkosten sind nach Feststellungen des Beirates jährlich Einsparungen bis zu 1 Mio. DM pro Schiff möglich; hinzu kommen noch Steuervorteile durch niedrigere ertragsunabhängige Steuern in den sogenannten Billigflaggen-Ländern wie Liberia, Panama, Singapur und Zypern. Das Ausflaggen deutscher Schiffe wird vom Seeverkehrsbeirat als ein Symptom für die schwierige Wettbewerbssituation bezeichnet, in der sich die Schifffahrt eines Hochlohn-Landes befindet. Dies gilt selbst dann, wenn deutsche Reedereien eine hohe Produktivität beim Einsatz von Schiffen unter deutscher Flagge erzielen. Durch das Ausflaggen sind nach Schätzungen des Seeverkehrsbeirates etwa 6 500 Arbeitsplätze für deutsche Seeleute verlorengegangen.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Verkehrsausschuß ist der Auffassung, daß dem Trend zum Ausflaggen deutscher Handelsschiffe

mit Nachdruck entgegengewirkt werden muß, weil sich die Verbringung deutscher Handelsschiffe unter fremde Flaggen äußerst nachteilig auf den Leistungsstand der Seeschifffahrt und auf die Beschäftigungslage deutscher Seeleute auswirkt. Abhilfe kann nur dadurch geschaffen werden, indem das Gefälle bei den Betriebskosten zwischen Schiffen deutscher Flagge und Schiffen unter fremden Flaggen deutlich vermindert wird. Dies kann nur geschehen durch ein Bündel von aufeinander abgestimmten Maßnahmen. Hierzu gehören die Anpassung der Schifffahrtsförderung mit Bundeshaushaltsmitteln an die veränderten Verhältnisse auf dem internationalen Schiffmarkt, die Überprüfung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt und eine Modernisierung der Schiffsbesetzungsordnung, durch die die Besatzungszahlen für Schiffe unter deutscher Flagge an den jeweiligen technischen Fortschritt angepaßt werden. Es ist außerdem Aufgabe der Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß die deutschen Reedereien vor Diskriminierungen in der internationalen Seeschifffahrt geschützt und beim Handel mit den Staatshandelsländern angemessen berücksichtigt werden.

Der Ausschuß schlägt daher einmütig vor, den Initiativantrag in Drucksache 9/1872 (neu) in der aus der Anlage ersichtlichen Fassung anzunehmen.

III. Mitberatende Stellungnahmen

Finanzausschuß und Wirtschaftsausschuß haben im Wege der Mitberatung empfohlen, eine Formulierung zu wählen, wonach sich der Bundestag die Grundsätze der schifffahrtspolitischen Empfehlungen des Seeverkehrsbeirates zu eigen macht. Diese Empfehlung hat der Verkehrsausschuß aufgegriffen.

Die beiden mitberatenden Ausschüsse haben weiter empfohlen, eine Anpassung steuerlicher Rahmenbedingungen der deutschen Seeschifffahrt an diejenige konkurrierender Schifffahrtsländer zu prüfen. Der Verkehrsausschuß ist auch dieser Empfehlung gefolgt, jedoch sollen als Maßstab vergleichbare westliche Schifffahrtsländer gewählt werden.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Zusammenarbeit hat keine Bedenken gegen den Antrag erhoben.

Bonn, den 8. Dezember 1982

Duve

Berichterstatte