

## **Antrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Soziale Arbeitsbedingungen in der maritimen Wirtschaft fördern – Flaggenflucht verhindern**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die deutsche Schifffahrt befindet sich in unruhigem Fahrwasser. In der Wirtschafts- und Finanzkrise seit 2008 hat die große Überkapazität der Handelsflotte zu einem Verfall der Frachtraten geführt und insbesondere kleine und mittelständische Reedereien stark getroffen.

Im November 2012 hat der Deutsche Bundestag eine Veränderung des Flaggenrechtsgesetzes (FlaggRG) beschlossen und damit die Ausflagungspraxis in § 7 FlaggRG verändert. Während bis dahin ein Schiff nur ausnahmsweise in wirtschaftlicher Not befristet an einen ausländischen Reeder verchartert werden konnte, kann dies nun mit einer geringen Ausgleichszahlung an den Ausbildungs- und Lohnkostensubventionen erkaufte werden. Die Befristung dieser Regelung wurde gestrichen.

Die Gebühren zur Ausflagung der Schiffe werden mit weiteren Subventionsleistungen im Rahmen des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) über eine Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wieder der Branche zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung bereitgestellt.

Die dafür zugesicherte Verpflichtung der Reeder, mindestens 600 Schiffe unter deutscher Flagge fahren zu lassen, wurde von ihnen jedoch nicht eingehalten. Aktuell fahren lediglich 309 Frachter unter deutscher Flagge, während 3 088 Handelsschiffe unter fremder Flagge fahren (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Stand: 28. Februar 2013). Circa 90 Prozent fahren unter sogenannter Billigflagge mit schlechten Arbeits- und Sozialbedingungen für die Seeleute und geringen Kosten für die Reeder.

**II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,**  
sich innerhalb der EU dafür einzusetzen,

- dass für Schiffe der Mitgliedstaaten neben der nationalen Flagge ein einheitlicher Rahmen im Sinne eines europäischen Flaggenregisters eingeführt wird;

- dass die europäische Schifffahrtförderung mit neuen Leitlinien vereinheitlicht und der derzeitige Subventionswettbewerb innerhalb der EU-Mitgliedstaaten um eine günstige Schifffahrtförderung zum Ausbau der eigenen nationalen Flotte beendet wird;
- dass als Fördervoraussetzung für die Sicherung von Ausbildung und Know-how in den europäischen Flaggenstaaten die jeweiligen Bemannungsvorschriften einen Mindestanteil von EU-Seeleuten vorsehen müssen;
- dass steuerliche Bedingungen für die europäische Seeschifffahrt harmonisiert sowie arbeits- und sozialrechtliche Normen für die Besatzungen auf den höchsten in den europäischen Flaggenstaaten entwickelten Standards vereinheitlicht werden.

Berlin, den 19. März 2013

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

### **Begründung**

Das Bündnis für Beschäftigung und Ausbildung in der deutschen Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) wurde 2003 zwischen der Bundesregierung, den Reedern und Gewerkschaften gegründet, moderiert vom damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder. Den Reedern wurden finanzielle Zuschüsse zu den Ausbildungs- und Lohnnebenkosten zugesichert, damit diese im Gegenzug wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen. Denn nur dann gelten an Bord auch deutsches Recht, Tariflöhne und Arbeitsvorschriften.

Seitdem erhält die Schifffahrt erhebliche Steuervergünstigungen wie die Tonnagesteuer, den Lohnsteuereinbehalt und Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten sowie eine Ausbildungsplatzförderung. Die Reeder kommen aber ihren Verpflichtungen aus dem Maritimen Bündnis nicht nach. Aktuell sind ca. 6 900 deutsche Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge beschäftigt (Bundestagsdrucksache 17/12567, S. 9) während bei deutschen Reedereien laut Angabe des Verbandes Deutscher Reeder insgesamt über 73 000 Seeleute an Bord und 23 000 Mitarbeiter an Land beschäftigt sind (Bundestagsdrucksache 17/12567 S. 3). Während die Schifffahrt Ausbildung hoch gefördert wird, gibt es kaum Arbeitsplätze auf deutschen Schiffen. Ein nautisches Patent, das an einer Seemannsschule erworben wurde, muss jedoch auch ausgefahren werden, um es zu erhalten.

Die arbeitslos gemeldeten Seeleute in der Zentralen Heuerstelle Hamburg zeigen, wie mit ausgebildeten Seeleuten umgegangen wird. Über 500 Arbeit suchenden Seeleuten stehen 56 Stellenangebote gegenüber (Bundesagentur für Arbeit, Stand: 31. Dezember 2012).

Die Einführung der Tonnagesteuer im Jahr 2004 hat bis zum Jahr 2011 zu 4,965 Mrd. Euro weniger Steuereinnahmen geführt, aber nicht verhindert, dass inländische Reeder ihre Schiffe weiter ausgeflaggt haben. Die Zahl der ausgeflaggten Schiffe ist seit Einführung der Tonnagesteuer im gleichen Zeitraum von 632 auf 3 103 gestiegen, die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 847 auf 437 gesunken.

Damit die EU diese Subvention genehmigt, ist in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Mitteilung C(2004)43 der Kommission, ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3) vorgeschrieben, dass die Reeder 60 Prozent der Schiffe eines Landes unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates

fahren lassen. Laut Auskunft der Bundesregierung auf Anfrage der Fraktion DIE LINKE, sind seit Erlass dieser Leitlinien diese Vorgaben nie erreicht worden und bis 2011 ca. 74,3 Prozent der Handelsschiffe außerhalb der EU ausgeflaggt (Bundestagsdrucksache 17/7701). Nach eigenen Angaben der Reeder sparen sie durch die Ausflagung pro Schiff bis zu 0,5 Mio. Euro jährlich (Waterkant 4/12, S. 14).

Um die EU-Subventionsvorgabe einzuhalten, hat nun ein Hamburger Unternehmer Anfang 2013 in der rumänischen Hauptstadt Bukarest das neue Flaggenreister Romanian International Flag Administration (RIFA) eröffnet, um bis zu 1 000 Schiffe unter rumänische Flagge zu bringen. Damit sollen die EU-Vorgaben eingehalten werden, ohne dass strenge Arbeits- und Sozialbestimmungen gelten.

Die gültigen EU-Vorgaben werden weder eingehalten noch wurde ihr Ziel erreicht. Sie müssen daher überarbeitet, verschärft und vereinheitlicht werden.

Das Seearbeitsübereinkommen (MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) wird nach sieben Jahren am 20. August 2013 international in Kraft treten und einheitliche Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen der 1,2 Millionen Seeleute weltweit setzen. Innerhalb der EU sollten jedoch über die Mindestbedingungen hinaus gehende Regelungen geschaffen werden.

Während die nationale Flagge die Staatsangehörigkeit zum Flaggenstaat gemäß den Artikeln 91 und 92 des Seerechtsübereinkommens völkerrechtlich begründen soll, würde ein europäisches Flaggenreister die Grundlage für einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der EU schaffen können.

Damit könnten der Ausflagungspraxis und dem Dumping der Mitgliedstaaten um Schifffahrtssubvention zu Lasten der Steuerzahler und niedrige Rechtsvorgaben zu Lasten der Arbeitnehmer Einhalt geboten und einheitliche Mindestbedingungen auf dem Arbeitsmarkt der Seeschifffahrt erreicht werden.

