

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13290 –**

Attraktivität der deutschen Flagge stärken

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem überarbeiteten Flaggenrechtsgesetz ist die Ausflaggung von Handelsschiffen deutscher Eigner in ein kostengünstigeres ausländisches Schiffsregister nur noch dann möglich, wenn dafür ein Ausgleich durch die Reederei geleistet wird. Dieser soll dazu beitragen, die seefahrtbezogene Ausbildung an Bord deutschflaggiger Schiffe zu finanzieren und den Wegfall von Ausbildungsplätzen am Standort Deutschland zu verhindern. Mit dieser Gesetzesänderung will die Bundesregierung die fortgesetzte Ausflaggung deutscher Schiffe stoppen. Doch diese Maßnahme wird nicht ausreichen, um die Zahl deutschflaggiger Schiffe zu erhöhen und so die im „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ zwischen den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarungen zu erfüllen. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten ist der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, im Jahr 2012 geschrumpft.

Der Trend zur Umflaggung dürfte angesichts der krisenhaften Situation auf den Schifffahrtsmärkten weiter anhalten. Verstärkt wird diese Entwicklung durch die Einrichtung neuer ausländischer Schiffsregister, wie des Schiffsregisters „Romanian International Flag Administration“ (Rifa), die sich als attraktive Alternative zum deutschen Schiffsregister präsentieren und mit einer vereinfachten, schnelleren Registrierung sowie dem Vorteil einer europäischen Flagge werben, die Voraussetzung für die Optierung zur pauschalen Gewinnermittlung für Seeschiffe – der sog. Tonnagesteuer – ist.

Vor dem Hintergrund der aggressiven Konkurrenz ausländischer Billigregister wird die von der Bundesregierung bereits im Jahr 2011 angekündigte Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung in Deutschland umso dringlicher. Derzeit sind die Zuständigkeiten auf eine Vielzahl von Stellen verteilt, und neben dem Bund sind auch die Länder und Kommunen an dem Verfahren zur Eintragung von Schiffen in das deutsche Schiffsregister beteiligt. Die Bundesregierung muss die Frage beantworten, welche Maßnahmen aus ihrer Sicht geeignet sind, um verstärkte Anreize für eine Registrierung unter deutscher Flagge zu geben, und welche Schritte sie dazu plant.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Kaum eine maritime Wirtschaft hat sich so dynamisch entwickelt wie die deutsche. Das spricht dafür, dass in den vergangenen Jahren die richtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gesetzt und die internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt wurden.

Die Bundesregierung hält unverändert an ihren Zielen fest: Die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrts- und Reedereistandes zu verbessern, eine international wettbewerbsfähige, qualitativ hochwertige und leistungsstarke Handelsflotte sowie sichere und zukunftsfähige Arbeitsplätze im maritimen Bereich in Deutschland zu haben, an Bord wie an Land.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Handelsschiffe deutscher Eigner unter deutscher Flagge seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Anzahl der Handelsschiffe deutscher Eigner unter deutscher Flagge hat sich wie folgt entwickelt:

31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.03.2013
571	530	448	423

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Handelsschiffe deutscher Eigner unter fremder Flagge im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bestand der Handelsschiffe deutscher Eigner unter fremder Flagge hat sich wie folgt entwickelt:

31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.03.2013
3 034	3 155	3 117	3 063

Quelle: BSH

3. Wie hat sich das Zahlenverhältnis ausgeflaggter Schiffe zu Schiffen unter deutscher Flagge nach Kenntnis der Bundesregierung seither entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wie viele Schiffe deutscher Eigner fahren unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union (bitte in absoluten Zahlen und Prozent aufschlüsseln)?

Das Zahlenverhältnis der Handelsschiffe unter deutscher Flagge zu ausgeflaggten Handelsschiffen stellt sich wie folgt dar:

Jahr	gesamt	dt. Flagge	ausgeflaggt	europ. Flagge
2010	3 605	571 (15,84 %)	3 034 (84,16 %)	505 (14,00 %)
2011	3 685	530 (14,38 %)	3 155 (85,62 %)	448 (12,15 %)
2012	3 565	448 (12,57 %)	3 117 (87,43 %)	500 (14,03 %)

Quelle: BSH

4. Wie viele Anträge auf Ausflaggung von Schiffen deutscher Eigner nach dem Flaggenrechtsgesetz wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 gestellt, und wie viele davon wurden positiv beschieden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Antragszahlen haben sich wie folgt entwickelt:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
553	669	685	965	946	1 225	1 312	1 656	1 535	1 671	1 742	1 766	1 819

Alle Anträge wurden positiv beschieden.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffsflotte deutscher Eigner seit dem Jahr 2000 nach der Flaggenzugehörigkeit entwickelt?

Für die Jahre 2000 und 2001 liegen keine Zahlen vor. Für die nachfolgenden Jahre hat sich die Flotte deutscher Eigner (ab BRZ 100) nach fremder Flaggenzugehörigkeit wie folgt entwickelt:

(Die Aufstellung umfasst neben den Handelsschiffen auch Spezial- und Arbeitsschiffe unter fremder Flagge.)

Flagge	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Antigua und Barbuda	1 046	1 116	1 078	1 013	955	943	853	758	746	714	620
Bahamas	18	22	27	34	36	41	32	21	18	11	9
Belize	1	0	1	1	1	0	0	0	1	2	0
Bermuda	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Bolivien	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Britische Jungferninseln	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Cookinseln	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Curacao (Niederl. Antillen)	17	21	26	29	39	45	52	39	30	33	22
Dänemark	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Dominica	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Dominikanische Republik	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Färöer	0	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0
Frankreich	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1
Georgien	0	0	1	3	3	0	0	0	1	2	1
Gibraltar	126	110	123	129	121	124	111	94	88	74	45
Guyana	25	25	25	25	25	25	1	0	0	0	0
Insel Man	40	48	55	47	45	48	45	36	31	28	28
Jamaika	10	10	10	10	3	2	1	0	0	0	0
Kaimaninseln	3	3	0	7	10	7	6	3	2	2	2
Korea (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Lettland	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberia	1 236	1 255	1 141	953	815	811	626	435	395	369	308

Flagge	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Litauen	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4
Luxemburg	5	5	8	5	2	9	9	8	10	13	8
Malta	150	115	118	109	114	90	70	51	32	29	31
Marshallinseln	222	259	243	249	239	226	167	110	63	47	27
Myanmar (Burma)	0	0	1	1	1	3	5	5	2	3	2
Neuseeland	1	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0
Niederlande	5	4	4	9	10	17	17	16	16	9	8
Panama	9	10	10	13	17	19	13	11	7	9	6
Polen	5	5	5	5	6	6	5	5	4	0	0
Portugal	31	19	16	17	20	28	22	16	21	20	18
Rumänien	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Singapur	1	1	1	1	1	3	1	5	5	3	0
Slowakische Republik	0	1	3	3	3	1	0	0	0	0	0
Spanien	2	2	3	3	3	7	7	9	7	7	6
Sri Lanka	5	6	5	3	2	4	4	3	3	0	0
St. Vincent und die Grenadinen	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Tuvalu	0	1	1	1	1	1	1	3	3	5	4
Vereinigtes Königreich	47	53	62	85	82	78	64	48	40	33	14
Zypern	128	128	132	125	119	132	107	90	82	71	59

Quelle: BSH

6. Welche Eingangsvoraussetzungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den ausländischen Schiffsregistern, unter denen ausgeflaggte deutsche Handelsschiffe eingetragen sind, hinsichtlich der Anforderungen an Schiffssicherheit, Klassifikation, Besetzung und Umweltschutz, insbesondere im Hinblick
 - a) auf Nationalitätsanforderungen bei Eignern,
 - b) auf die Besteuerung des aus dem Betrieb von Schiffen erzielten Einkommens im Registerland,
 - c) auf Nationalitätsanforderungen und erforderliche Qualifikationsnachweise für Schiffsbesatzungen?

7. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zu den Kosten vor, die bei diesen ausländischen Schiffsregistern für die deutschen Reedereien anfallen
 - a) für Gebühren, die bei der Eintragung in das Register anfallen,
 - b) für jährliche Steuern?

8. Wie stellen sich diese im Verhältnis zu den Gebühren und Steuern bei einer Eintragung in das deutsche Schiffsregister dar?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu den Fragen 6, 7 und 8 keine Erkenntnisse vor.

9. Welche Informationen hat die Bundesregierung
- a) zum Anteil von sog. sub-standard ships unter den ausgeflaggten Schiffen deutscher Eigner, die bei der Flaggenstaatskontrolle der entsprechenden Flaggenstaaten aufgefallen sind, und welche Mängel bzw. Verstöße wurden dabei festgestellt (bitte nach Häufigkeit in den Hauptkategorien aufschlüsseln),
 - b) zur Umsetzung der internationalen Vorgaben zur Flaggenstaatskontrolle durch die Verwaltungen der entsprechenden Flaggenstaaten (Häufigkeit der Kontrollen, Kontrollintensität), und wie schneiden diese nach Kenntnis der Bundesregierung in den regelmäßigen Leistungsvergleichen der Hafenstaatkontrollregime ab?

Häufigkeit und Kontrollintensität von Flaggenstaatkontrollen liegen allein in der Zuständigkeit des jeweiligen Flaggenstaates. Der Bundesregierung liegen daher keine Informationen über Auffälligkeiten vor, die bei Flaggenstaatkontrollen von ausgeflaggten Schiffen deutscher Eigner festgestellt werden.

Ein Vergleich der Flaggenstaaten ist über die Ergebnisse von Hafenstaatkontrollen möglich. Anhand des Verhältnisses der Anzahl der Besichtigungen zu den Festhaltungen wegen schwerwiegender Mängel werden die Flaggenstaaten in der sog. weißen, grauen, schwarzen Liste des Paris MoU (siehe auch www.parismou.org/Publications/Performance_lists/) aufgeführt. Deutschland belegt aktuell Platz 1 der weißen Liste.

Liberia, Antigua und Barbuda, die Marshallinseln, Malta und Zypern, also die Staaten, nach denen deutsche Reeder am häufigsten ausflaggen, werden auf der „weißen Liste“ geführt.

10. Hat die Bundesregierung Informationen darüber, wie viele Schiffe deutscher Eigner seit Dezember 2012 in das neu eingerichtete rumänische Schiffsregister „Romanian International Flag Administration“ (Rifa) gewechselt sind?
- a) Wurde die von der Bundesregierung für 2011 angekündigte Untersuchung zu den Ursachen der Ausflaggung deutscher Handelsschiffe inzwischen beauftragt, und wenn ja, liegen die Ergebnisse vor?
 - b) Welche wesentlichen Gründe nennen die Schiffseigner demnach für die Entscheidung zur Ausflaggung?
11. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den Untersuchungsergebnissen gezogen, und welche Maßnahmen plant sie in diesem Zusammenhang, um den fortgesetzten Trend zur Ausflaggung deutscher Handelsschiffe zu stoppen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit Dezember 2012 ist ein Schiff eines deutschen Eigners in das neu eingerichtete rumänische Schiffsregister gewechselt (Stand: 29. April 2013), siehe auch Antwort zu Frage 5.

Die Zeit nach der 7. Nationalen Maritimen Konferenz war dominiert von der Weiterentwicklung des Maritimen Bündnisses und der Schifffahrtsförderung. Am Ende dieses Prozesses standen neue Rahmenbedingungen (Flaggenrechtsnovelle von Ende 2012), die die Wettbewerbsfähigkeit der Fahrt unter deutscher Flagge berühren. Eine Untersuchung noch zu den alten „Konditionen“ zu starten, hätte zu nicht verwertbaren Ergebnissen geführt.

12. Wie hat sich die Zahl der Aus- und Arbeitsplätze auf Handelsschiffen deutscher Eigner unter deutscher Flagge seit dem Jahr 2010 entwickelt?
13. Wie hat sich die Zahl der Aus- und Arbeitsplätze auf Handelsschiffen deutscher Eigner unter fremder Flagge im gleichen Zeitraum entwickelt?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung des Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2010 stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Deutsche	EU-Seeleute	Drittstaaten	Gesamt
2010	6 976	7 316 (Aufschlüsselung liegt nicht vor)		14 292
2011	6 720	1 445	5 527	13 692
2012	6 295	1 030	4 638	11 963

Quelle: Knappschaft-Bahn-See

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Anzahl der Arbeitsplätze auf Handelsschiffen deutscher Eigner unter fremder Flagge vor.

Die nachstehende Tabelle gibt die Anzahl der Auszubildenden zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker sowie der nautischen und technischen Offiziersassistentinnen/Offiziersassistenten an, die im Bezugsjahr ihre praktische Ausbildung und Seefahrtzeit begonnen haben.

Die Berufsausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker kann auch auf Schiffen unter fremder Flagge erfolgen. Es liegen keine Angaben darüber vor, wie viele Auszubildende auf Schiffen unter fremder Flagge fahren.

Jahr	Berufsausbildung Schiffsmechaniker		Offiziersassistenten	
	Neue Auszubildendenverhältnisse	Auszubildende insgesamt	Nautik	Technik
2010	230	739	54	50
2011	243	656	71	108
2012	176	575	46	86

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

14. Wie hat sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen Seeleuten und Beschäftigten aus EU-Mitgliedstaaten und aus Drittstaaten entwickelt, die auf Schiffen deutscher Eigner ihren Dienst versehen (bitte nach deutsch- und fremdflaggen Schiffen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 12 und 13 verwiesen.

15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der offenen Stellen für Kapitäne und Schiffsoffiziere, die deutsche Reedereien anbieten, seit dem Jahr 2000 entwickelt, und lässt sich aus ihrer Sicht derzeit von einem Fachkräftemangel sprechen?

Der Bundesregierung liegen hierzu die gewünschten Informationen nicht vollständig vor.

Den Arbeitsagenturen wurden im Verlauf des Jahres 2012 insgesamt 232 Stellen für nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne neu gemeldet. Im Vergleich hierzu wurden 2011 208 Stellen gemeldet und 2008 – vor Beginn der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise – 445 Stellen. Hierbei ist es jedoch nicht möglich auszuweisen, wie viele der gemeldeten Arbeitsstellen von einer deutschen Reederei angeboten wurden.

Tabelle: Gemeldete Arbeitsstellen für Fahrzeugführer im Schiffsverkehr – Deutschland

Klassifikation der Berufe 2010		Gemeldete Arbeitsstellen	
		Zugang	Bestand
		absolut	absolut
		1	2
2007	Insgesamt	2.075.191	423.440
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	842	186
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	384	88
2008	Insgesamt	1.947.710	389.048
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	876	202
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	445	107
2009	Insgesamt	1.618.817	300.641
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	669	180
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	367	93
2010	Insgesamt	2.018.342	359.349
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	542	123
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	289	60
2011	Insgesamt	2.232.903	466.288
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	427	101
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	208	52
2012	Insgesamt	2.022.947	477.528
	524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	451	98
	5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	232	51

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA)

Hinweis: In der Tabelle sind die der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten Arbeitsstellen ausgewiesen. Das gesamtwirtschaftliche Stellenangebot ist höher. Der Ausweis erfolgte für die Berufsgattung der Nautischen Schiffsoffiziere und Kapitäne (5 421) nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010). Der Ausweis nach der KldB 2010 für diese Berufsgattung ist erst ab 2007 möglich.

Statistisch betrachtet besteht derzeit an nautischen Schiffsoffizieren und Kapitänen kein Fachkräftemangel.

Die norddeutschen Länder sehen im Hinblick auf die Entwicklung der Altersstruktur deutscher Seeleute und des Fachkräftebedarfs in der Seeschifffahrt die Nachwuchsgewinnung und -förderung als Daueraufgabe. Sie haben im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz angeregt, das Thema „Maßnahmen im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung in der deutschen Seeschifffahrt“ stärker in den Fokus des Maritimen Bündnisses zu rücken.

16. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung bei einem fortgesetzten Trend zur Ausflagung deutscher Handelsschiffe auf europäischer Ebene vor dem Hintergrund, dass „der Rückgang des Anteils heimischer Flaggen zunehmend im Widerspruch zu den in den EU-Beihilfeleitlinien festgelegten Bedingungen für die Tonnagesteuer gerät“ (vgl. Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland, Bundestagsdrucksache 17/5572)?

Die Tonnagesteuer ist als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland unverzichtbar. Die Bundesregierung wird an dem deutschen Tonnagesteuerregime festhalten.

Das Verhältnis der Schiffe der deutschen Handelsflotte unter europäischen zu außereuropäischen Flaggen ist EU-beihilferechtlich für den Erhalt der deutschen Tonnagesteuerregelung von Bedeutung. Die deutsche Schifffahrtsbranche hat ein hohes eigenes Interesse daran, eine bestimmte Anzahl von Tonnage unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu betreiben. Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 8./9. April 2013 hat der Verband Deutscher Reeder erklärt, er stelle sich der Herausforderung und werde bei den deutschen Reedern aktiv dafür werben, dass die Reeder in ihrer Eigenverantwortung dafür Sorge tragen, die EU-rechtlichen Voraussetzungen für die Tonnagesteuer einzuhalten.

17. Welche Bereiche umfassen die 88 speziellen nationalen Regelungen, die zu berücksichtigen sind, wenn deutsche Reeder ihre Schiffe wieder einflaggen wollen (vgl. die Rede vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 in Wilhelmshaven), und sieht die Bundesregierung hier Änderungsbedarf, um das Ziel eines Bürokratieabbaus beim deutschen Flaggenrecht zu erreichen?

Das erstmalige Führen der deutschen Flagge bereitet einen größeren Aufwand, da die Vorschriften der einzelnen Staaten unterschiedlich sind. In dem Fall, dass ein Schiff bereits früher die deutsche Flagge geführt hatte, ist eine Wiedereinflagung ohne große Probleme möglich. Eine Anpassung an die jeweiligen Vorschriften des Flaggenstaates ist jedoch bei jedem Flaggenwechsel erforderlich. Die Bundesregierung hat durch das Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation und durch die Anpassung weiterer Gesetze und Verordnungen einen erheblichen Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet.

Im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz stimmten die Teilnehmer des Arbeitskreises Seeschifffahrt darin überein, dass eine moderne deutsche Flaggenstaatverwaltung mehr Service für Reeder und Seeleute bieten und die deutsche Flagge insgesamt attraktiver machen kann. Dazu müssen die Flaggenstaatverwaltung optimiert und Schwachstellen beseitigt werden. Der Verband Deutscher Reeder hat hierzu konkrete Vorschläge erarbeitet.

Für die Bundesregierung ist eine moderne Flaggenstaatverwaltung von hoher Priorität. Basierend auf der engen Zusammenarbeit aller Beteiligten laufen die Arbeiten in diesem Kreis bereits seit geraumer Zeit. Auf dem Weg zu einer modernen deutschen Flaggenstaatverwaltung hat die Bundesregierung bereits Optimierungspotenziale realisieren können.

Die Teilnehmer des Arbeitskreises III haben vereinbart, den begonnenen Prozess der Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung fortzusetzen und zu verstetigen.

18. Welche Schritte hat die Bundesregierung seit 2011 unternommen, um die auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz angekündigte Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung voranzubringen?
 - a) In welchem Rahmen wurden dazu Gespräche geführt, und wer war daran beteiligt?
 - b) Welche Maßnahmen wurden vereinbart, und wie ist der Umsetzungsstand?

Mit dem Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 hat die Bundesregierung eine Reihe von Maßnahmen zur Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung vorgenommen. So wurden beispielsweise Behördenzuständigkeiten durch den Wegfall des Musterungsverfahrens, durch die Konzentration von Zuständigkeiten bei der Durchführung der flaggenstaatlichen Überprüfungen und Zeugniserteilungen auf eine Behörde, die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, und durch den Wegfall von Länderzuständigkeiten bei der Kontrolle der Bordapotheke und der Arbeitszeiten erheblich reduziert.

Im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz startete die Bundesregierung die Website www.deutsche-flagge.de. Diese neue Website führt erstmalig eine Vielzahl von maritimen Informationen der Flaggenstaatverwaltung zusammen und leistet damit einen Beitrag zur leichteren Informationsmöglichkeit und Serviceverbesserung. www.deutsche-flagge.de wird deutlich machen, welche Vorteile das Führen der deutschen Flagge hat und den Wechsel zur deutschen Flagge vereinfachen. Außerdem sind Möglichkeiten der elektronischen Antragstellung auch über Behördengrenzen hinaus vorgesehen. Die Bundesregierung wird das Informationsangebot auf www.deutsche-flagge.de zielgerichtet weiter ausbauen.

19. Plant die Bundesregierung, die bisherige Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen bei der Flaggenstaatsverwaltung zu überprüfen, und wenn ja, welche Maßnahmen hat sie dazu bisher eingeleitet?

Im Rahmen der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 ist die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern neu geordnet worden; siehe Antwort zu Frage 18.

20. Erwägt die Bundesregierung weiterhin, die Struktur der Flaggenstaatsverwaltung, die bisher auf verschiedene Stellen – darunter die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft sowie die Bundesnetzagentur – verteilt ist, zu überprüfen, und wenn ja, welche Maßnahmen hat sie dazu bisher eingeleitet?

Die Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung wird auf fachlicher Ebene erarbeitet (Antworten zu den Fragen 17, 18, 19). Die Frage nach der optimalen Organisationsform der Flaggenstaatverwaltung ist ein langfristiges Ziel. www.deutsche-flagge.de kann, ohne Behördenstrukturen zu verändern, z. B. die Rolle eines (virtuellen) einheitlichen Ansprechpartners übernehmen.

Zu gegebener Zeit wird die Bundesregierung im Lichte des Erreichten entscheiden, ob bzw. ggf. wie durch strukturelle Veränderungen ein weiterer signifikanter „Mehrwert“ für Schifffahrtsunternehmen und Seeleute erreicht werden kann.

21. Ist die von der Bundesregierung angekündigte Analyse der Prozesse zwischen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherheit inzwischen abgeschlossen, die zu einer besseren Kundenorientierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung beitragen soll (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 17/7208), und wenn ja, welche Ergebnisse hatte diese?
- In welchen Bereichen sieht die Bundesregierung hier Optimierungsbedarf?
 - Welche Maßnahmen hat sie bislang eingeleitet?
 - Welche Maßnahmen sind bereits abgeschlossen?

Bei der Analyse wurden mehrere Handlungsfelder identifiziert. Die Arbeiten werden mit dem Ziel der Kundenorientierung der deutschen Flaggenstaatverwaltung zielgerichtet fortgeführt, siehe auch Antworten zu den Fragen 18 und 20.

22. Hat die Bundesregierung die für 2011 angekündigte Untersuchung zur Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge inzwischen beauftragt?
- Wenn ja, liegen die Ergebnisse bereits vor, bzw. wann wird dies der Fall sein?
 - Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Untersuchung wurde nicht vergeben. Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen.

23. Plant die Bundesregierung eine Umstellung der Schiffssicherheitszeugnisse auf elektronische Dokumente (vgl. die Handlungsempfehlungen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz)?
- Wenn ja, bis wann soll diese erfolgen?
 - Wenn nein, wie begründet sie dies?

Die Bundesregierung plant, die Möglichkeit zu schaffen, elektronische Schiffssicherheitszeugnisse zur Verfügung zu stellen oder Schiffssicherheitszeugnisse auf elektronischem Wege zu übersenden.

In der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) wird aktuell über die weltweite Zulassung elektronischer Zeugnisse diskutiert. Der Unterausschuss FSI (Flaggenstaataufgaben) und der Ausschuss FAL (Erleichterung der internationalen Zusammenarbeit) haben im März und April 2013 den elektronischen Zugang zu und die elektronische Fassung von Zeugnissen und Dokumenten, die an Bord mitzuführen sind, erörtert. FAL wird Richtlinien mit den dafür erforderlichen Anforderungen erarbeiten. Dieses Vorhaben ist für die 40. FAL-Sitzung (2015) in Aussicht genommen. Auf der Grundlage dieser Richtlinien, die von der IMO-Vollversammlung beschlossen werden sollen, können dann die deutschen Behörden elektronische Schiffssicherheitszeugnisse einführen.

24. Welche weiteren Entbürokratisierungsmöglichkeiten und Verbesserungen im Service für die Schifffahrt bestehen aus Sicht der Bundesregierung, und zu welchen Ergebnissen haben die diesbezüglichen Gespräche mit den norddeutschen Küstenländern geführt (vgl. ebd.)?
- a) Zu welchem Zeitpunkt soll nach Kenntnis der Bundesregierung die angekündigte Modernisierung der Schiffsregister durch die norddeutschen Länder erfolgen?

Im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 8./9. April 2013 erklärten die norddeutschen Länder, dass sie eine Modernisierung der Seeschiffsregister und Schiffsbauregister für Seeschiffe entsprechend dem Bedarf und den haushaltsrechtlichen Möglichkeiten anstreben. Im Zentrum stehen dabei die Anpassung der Erreichbarkeitszeiten an die Bedarfslage der Reeder und der übrigen an Schiffsein- und -austragungen beteiligten Kreise. Mittelfristig streben die Länder eine Digitalisierung der Schiffsregister und die Umstellung auf elektronischen Rechtsverkehr an.

- b) In welchen Bereichen ist die Bundesregierung tätig geworden, um das Ziel einer Entbürokratisierung und eines besseren Service in den Zuständigkeitsbereichen des Bundes zu erreichen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 17, 18 und 20 verwiesen.

25. Welche Vor- und Nachteile hat aus Sicht der Bundesregierung ein fakultatives europäisches Flaggenregister, und welche Bedingungen müssten dafür nach ihrer Einschätzung erfüllt sein?

Die Bundesregierung steht Forderungen zur Einrichtung eines fakultativen Europäischen Flaggenregisters ablehnend gegenüber.

Nach den Grundsätzen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (Artikel 91 SRÜ) dokumentiert das Schiffsregister die Staatsangehörigkeit der eingetragenen Schiffe. Nur Staaten, nicht aber supranationale Organisationen wie die EU haben die Befugnis, Schiffen durch Registrierung das Flaggenrecht zu verleihen.

Die Bundesregierung sieht angesichts des bestehenden, im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) geschaffenen umfangreichen Rechtsrahmens für die flaggenstaatliche Aufgabenerfüllung und auch des an die EU-Mitgliedstaaten gerichteten Leitlinienregimes für Tonnagebesteuerung und Beihilfen im Seeverkehr keinerlei Mehrwert in der Schaffung eines „EU-Flaggenregisters“.

26. Wird der im Grünbuch der Europäischen Kommission „Die künftige Meerespolitik der EU“ aus dem Jahr 2007 vorgelegten Vorschlag für ein EU-Register nach Kenntnis der Bundesregierung auf europäischer Ebene aktuell weiterverfolgt, und unterstützt die Bundesregierung entsprechende Überlegungen?

In den meerespolitischen Gremien auf Bundesebene wurde die Frage bisher nicht, in den meerespolitischen Gremien auf EU-Ebene nicht vertiefend thematisiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

27. Hält die Bundesregierung es für ein geeignetes Instrument, die Einhaltung der Verabredungen im Maritimen Bündnis künftig an Sanktionen zu knüpfen und so die Bündnisziele verbindlicher zu gestalten, und wie begründet sie ihre Haltung?

Das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) hat sich in den vergangenen Jahren als eine bewährte und akzeptierte Institution positioniert. Auf Vertrauensbasis konnte ohne zusätzliche Strukturen und komplizierte Regelwerke ein belastbares Netzwerk geschaffen werden. Die Bundesregierung hält an den Zielen des Maritimen Bündnisses fest und wird es gemeinsam mit den Bündnispartnern weiter entwickeln.

28. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“, um zu prüfen, inwieweit das Modell eines privaten Fonds das politische Ziel einer verlässlichen Förderung der seefahrtbezogenen Ausbildung erfüllt, und wenn ja, in welchem Rhythmus?

Gemäß § 24 des Flaggenrechtsgesetzes wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag bis zum 31. Dezember 2016 über die Erfahrungen mit der Neuregelung des Ausflaggungsverfahrens berichten. Dabei wird sie unter Mitwirkung der Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“ über die Einnahmen und deren ordnungsgemäße Verwendung Auskunft geben.

29. Welche Gründe gibt es dafür, dass die Bundesregierung auf die ursprünglich geplante Befristung der Regelung zur Ausgleichszahlung bei Ausflaggung im „Gesetz zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung“ bis zum Jahr 2018 verzichtet hat?

Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen wurde von einer Befristung der Regelung zur Ausgleichszahlung bei Ausflaggung abgesehen.

30. Welche Ansatzpunkte bieten sich aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen einer Novelle der Schiffsbesetzungsverordnung, um das Ziel einer Stärkung der deutschen Flagge zu erreichen?

Die Vorschriften der Schiffsbesetzungsverordnung dienen der Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord. Die Gewährleistung dieser Vorschriften auf deutschflaggigen Schiffen ist Garant für einen sicheren Schiffsbetrieb und ein Qualitätszeichen der deutschen Flagge.

- a) Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, die Schifffahrtförderung des Bundes künftig an die Bedingung zu knüpfen, dass die Eigner einen Mindestanteil von deutschen (europäischen) Besatzungsmitgliedern an Bord ihrer Schiffe garantieren müssen?

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Die Maßnahme würde die Kosten der Fahrt unter deutscher Flagge erhöhen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeverkehrsunternehmen schwächen.

- b) Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang von der für den Frühsommer 2013 geplanten Abschaffung der Visapflicht für die Beschäftigung von Nicht-EU-Seeleuten an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge?

Das Gesetz zur Änderung des Aufenthaltsgesetzes, mit dem auch die Visapflicht für Nicht-EU-Seeleute aufgehoben wird, soll im Frühsommer in Kraft

treten. Hiermit sind Verfahrensvereinfachungen für die Seeschiffahrtsunternehmen als weiterer Beitrag der Bundesregierung auf dem Weg zu einer modernen Flaggenstaatverwaltung verbunden.

31. Wird die Bundesregierung der Handlungsempfehlung der 8. Nationalen Maritimen Konferenz nachkommen, für eine längerfristige Verstetigung der Finanzbeiträge an die Seeschiffahrt im Bundeshaushalt auf der Höhe des Niveaus von 2010 zu sorgen, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Bundesregierung hat ihre Zusagen zur Förderung der Seeschiffahrt im Vorfeld der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 8./9. April 2013 umgesetzt. So wurde der Finanzbeitrag des Bundes an die Seeschiffahrt wieder auf das Niveau des Förderjahres 2010 angehoben. Über eine mittelfristige Verstetigung der Bundeszuwendungen auf dieser Höhe besteht Einvernehmen. Auch hat die Bundesregierung die Maßnahmen in Angriff genommen, um den deutschen Reedern frühzeitig weitere Planungssicherheit zu geben, indem sie die Richtlinie zur Lohnnebenkostenförderung, beginnend ab dem Jahr 2013, erstmals mit einer Geltungsdauer von fünf Jahren auf den Weg gebracht hat.

32. Welche weiteren Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung geeignet, um Anreize für eine Rückflaggung von Schiffen deutscher Eigner unter deutscher Flagge zu geben und dem weiteren Verlust von Arbeitsplätzen am Standort Deutschland entgegenzuwirken, und welche Schritte plant sie dazu?

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschiffahrt hat in den mehr als 10 Jahren seiner Existenz auf der Basis vertrauensvoller und konstruktiver Zusammenarbeit wichtige Weichenstellungen für eine positive Entwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland erreicht. Auch in schwierigen Zeiten ist der Dialog zwischen den Bündnispartnern mit dem Ziel fortgesetzt worden, sichere und zukunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze im maritimen Bereich in Deutschland – an Bord und an Land – zu erhalten bzw. zu schaffen.

Mit den im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz getroffenen Vereinbarungen wurden die Ziele und Schwerpunkte für die Zukunftsausrichtung des Schifffahrtsstandortes Deutschland und für die weitere Arbeit im Maritimen Bündnis gesetzt. Die Bundesregierung wird hieran mit allen Partnern im Maritimen Bündnis konstruktiv mit dem Ziel arbeiten, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt zu fördern und den maritimen Standort Deutschland zukunftsfähig zu gestalten.

