



Alles neu bei der Erteilung von Ausflaggen-genehmigungen für Seeschiffe ?

von Ingo Krökel, Rechtsanwalt*

Derzeit wird viel über die Verpflichtung der deutschen Reeder gesprochen, erhebliche Teile ihrer Flotte unter einer europäischen Flagge zu betreiben. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass ab dem 01. Januar 2013 das Flaggenrechtsgesetz (FIRG), die Flaggenrechtsverordnung und die Schiffsregisterordnung geändert wurden. Mit diesem JusLetter sollen die Gesetzesänderungen und die Auswirkungen auf die bestehende Praxis der Ausflagung von Seeschiffen kurz skizziert werden.

1. Welche Veränderungen ergeben sich ab dem 01. Januar 2013?

Die zentrale Vorschrift für die „Ausflagung“ bleibt § 7 FIRG. Dieser ist allerdings neu formuliert und durch den § 7a FIRG ergänzt worden. Eine Ausflagungsgenehmigung wird in Zukunft nur dann erteilt, wenn der Reeder den Nachweis erbringt, „dass er die durch den Flaggenwechsel hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort ausgeglichen hat“. Wie der Reeder dies zu machen hat, gibt der Gesetzgeber gleich vor. Der Ausgleich besteht darin, dass der Reeder entweder an Bord des Schiffes für einen bestimmten Zeitraum einen Ausbildungsplatz besetzt hält (sog. „Verpflichtungszeitraum“, § 7 Abs. 2 FIRG) oder aber einen Ablösebetrag an eine vom Verband Deutscher Reeder (VDR) zu errichtende und vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg (BSH) im Bundesanzeiger bekannt zu machende Einrichtung zahlt (§ 7 Abs. 3 FIRG).

2. Über welchen Zeitraum muss sich der Reeder zur Ausbildung verpflichten?

Die Länge des Verpflichtungszeitraumes hängt einmal von der Bruttoreaumzahl des betreffenden Schiffes ab und zum anderen ergibt sie sich aus der im FIRG festgelegten Einteilung der Flotte in acht Schiffsgrößenklassen. Außerdem muss die Ausbildung in Übereinstimmung mit den geltenden Ausbildungsverordnungen für Schiffsmechaniker und den Richtlinien für die Anerkennung der

praktischen Ausbildung als nautischer Offiziersassistent oder technischer Offiziersassistent erfolgen.

3. Wie hoch ist der Ablösebetrag?

Will oder kann sich der Reeder aus welchen Gründen auch immer nicht zur Ausbildung verpflichten, kann er sich „freikaufen“. Auch die Bestimmung der Höhe des Ablösebetrages erfolgt in Relation zur Größe des jeweiligen Schiffes und orientiert sich an der im FIRG gewählten Einteilung in Schiffsgrößenklassen. Der folgenden Tabelle kann die im FIRG vorgenommenen Einteilung in Schiffsgrößenklassen und der jeder Klasse zugeordnete Verpflichtungszeitraum entnommen werden. Zusätzlich enthält die Tabelle die Ablösebeträge, die entsprechend den gesetzlichen Vorgaben (siehe Ziffer 4.) für jede Größenklasse bestimmt wurden. Hervorzuheben ist, dass die angegebenen Werte für jedes Jahr gelten, für das vom BSH eine Ausflagungsgenehmigung erteilt wurde.

lfd. Nr.	Schiffsgrößenklasse	Verpflichtungszeitraum in Monaten	Ablösebeträge
1	Bruttoreumzahl bis zu 500	1,0	€ 2.000
2	Bruttoreumzahl von über 500 bis 1 600	1,5	€ 2.888
3	Bruttoreumzahl von über 1 600 bis 3 000	2,0	€ 3.438
4	Bruttoreumzahl von über 3 000 bis 8 000	3,0	€ 5.512
5	Bruttoreumzahl von über 8 000 bis 14 000	3,5	€ 6.758
6	Bruttoreumzahl von über 14 000 bis 20 000	4,5	€ 8.609
7	Bruttoreumzahl von über 20 000 bis 80 000	5,0	€ 10.363
8	Bruttoreumzahl von über 80 000	5,5	€ 16.169



4. Die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“

Der VDR hat zwischenzeitlich die „Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland“ gegründet. Sie ist vom BSH anerkannt und wurde entsprechend der Regelung im FIRG bekannt gemacht. Diese Stiftung hat die Ablösebeträge, wie in der obigen Tabelle dargestellt, festgelegt. Die Kontaktdaten der Stiftung sind die folgenden:

Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland
Esplanade 6
20354 Hamburg

Tel: 040 35097270
Fax: 040 35097310
E-Mail: info@stiftung-schiffahrtsstandort.de
Internet: www.stiftung-schiffahrtsstandort.de

Bankverbindung:
MM Warburg Bank
Konto-Nr.: 1 00 453 730
BLZ: 201 201 00

5. Welche Folgen ergeben sich für den Antrag auf Erteilung einer Ausflagungsgenehmigung?

Entschließt sich der Reeder, sein Schiff nach § 7 FIRG auszuflaggen, ist der entsprechende Antrag nach wie vor beim BSH in Hamburg zu stellen. Die bisher erforderlichen Nachweise zur wirtschaftlichen Notwendigkeit der Ausflagung und der Abschluss eines Bareboat Chartervertrages sind seit dem 01. Januar 2013 für die Erteilung der Ausflagungsgenehmigung nicht mehr erforderlich.

Soweit die gute Nachricht.

Vor der Antragstellung hat sich der Reeder nunmehr zu entscheiden, ob er während des Verpflichtungszeitraumes an Bord seines Schiffes Schiffsmechaniker oder Offiziersassistenten ausbildet oder den Ablösebetrag an die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland zahlt. Die Länge des Verpflichtungszeitraumes und die Höhe des Ablösebetrages ergeben sich aus der obigen Tabelle.

Die Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung auf dem Schiff beziehungsweise die Zahlung des Ablösebetrages sind gegenüber dem im BSH bei Antragstellung nachzuweisen. Das BSH hat auf seiner Internetseite (http://www.bsh.de/de/Schiffahrt/Berufsschiffahrt/Zeitweise_Ausflaggung/index.jsp) aktuelle Antragsformulare, die zusammen mit den übrigen Antragsunterlagen einzureichen sind, sowie weitergehende Informationen zu dem neu geregelten Ausflagungsverfahren zum Abruf bereitgestellt.

Die Veränderungen der Schiffsregisterordnung und der Flaggenrechtsverordnung erschöpfen sich im Wesentlichen darin, die durch die Veränderung des FIRG ergebenden Verweise entsprechend anzupassen.

6. Welche Auswirkung hat die Änderung des FIRG auf die Kosten der Ausflagung?

Bereits zum Juni des vergangenen Jahres war die Gebührenordnung des BSH geändert worden, was zu einer Erhöhung der Kosten für die Erteilung einer Ausflagungsgenehmigung führte. Von bisher pauschal € 450 wurden die Kosten für Schiffe bis 10.000 BRZ auf € 925 für eine Genehmigung bis zu einem Jahr und auf € 1.665 für eine Genehmigung für mehr als ein Jahr erhöht. Für Schiffe über 10.000 BRZ stieg die Gebühr auf € 6.225 für eine Genehmigung von bis zu einem Jahr bzw. € 12.225 für eine Genehmigung von mehr als einem Jahr. Die Einführung des Ablösebetrages führt nicht zu einer Verringerung oder Anrechnung auf die Kosten der Erteilung einer Ausflagungsgenehmigung. Ebenso wenig ist eine differenziertere Erhebung der Kosten vorgesehen, die sich etwa an der Einteilung nach Schiffsgrößenklassen des FIRG orientiert.

7. Aussicht / Anmerkung

Im Ergebnis führt die Änderung des FIRG dazu, dass die Kosten der Ausflagung nochmals gestiegen sind. Eine Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens des BSH könnte nur darin gesehen werden, dass die Darlegung der wirtschaftlichen Notwendigkeit und der Abschluss eines Bareboat Chartervertrages nicht mehr erforderlich ist. Ein Vorteil, der eventuell durch die Pflicht zum Nachweis des Verpflichtungszeitraums und des vor Antragstellung zu zahlenden Ablösebetrages aufgehoben wird. Mit Interesse wird zu verfolgen sein, wie die Stiftung den Schiffahrtsstandort Deutschland tatsächlich stärken kann und wie sie die eingenommenen Ablösebeträge hierzu verwendet.

Hinweis

Unser Jusletter beruht auf einer sorgfältigen Recherche der Rechtslage. Deren allgemeine Darstellung kann die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles jedoch nicht berücksichtigen. Der Jusletter dient nur der Information und ist keine vertragliche Beratungsleistung. Er kann deshalb eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen.

Diesen und weitere Jusletter finden Sie auf unserer Website www.ahlers-vogel.de.



Kontakt

Ahlers & Vogel _ Bremen
Contrescarpe 21 _ 28203 Bremen
Telefon +49 (421) 33 34-0
Telefax +49 (421) 33 34-111
E-Mail: bremen@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Hamburg
Scharsteinwegsbrücke 2 _ 20459 Hamburg
Telefon +49 (40) 37 85 88-0
Telefax +49 (40) 37 85 88-88
E-Mail hamburg@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Leer
Königstraße 32 _ 26789 Leer (Ostfriesland)
Telefon +49 (0491) 45 45 229-0
Telefax +49 (0491) 45 45 229-99
E-Mail leer@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Rostock
Gerhart-Hauptmann-Str. 24 _ 18055 Rostock
Telefon +49 (381) 491 39-0
Telefax +49 (381) 491 39-99
E-Mail: rostock@ahlers-vogel.de

***Ingo Krökel** absolvierte vor seinem Studium der Rechtswissenschaften in Hamburg eine Ausbildung zum Schiffskaufmann bei einer englischen Reederei. Im Verlauf seiner weiteren Ausbildung setzte er über Praktika und seine Vertiefungsausbildung im Handels- und Gesellschaftsrecht seinen Schwerpunkt im Bereich einer internationalen und wirtschaftsrechtlich orientierten Tätigkeit. Seit seiner Anwaltszulassung im Jahr 2003 ist Herr Krökel für unsere Sozietät tätig.