

Stand: 13.6.2014

## Teil 6: Förderung der deutschen Handelsflotte

### 1. Zielsetzung

Nach § 1 Nr. 1 SeeAufgG obliegt dem Bund die Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse. Die auf einen umfangreichen Seehandel angewiesene Bundesrepublik Deutschland benötigt eine angemessene, qualitativ hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte, die auf privatwirtschaftlicher Grundlage von wirtschaftlich gesunden Unternehmen betrieben wird. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind dem Wirtschaftsverwaltungsrecht zuzuordnen.

Die schiffahrtspolitische Bedeutung der Handelsflotte ergibt sich aus der

- Versorgungsfunktion
- Devisenfunktion
- Rolle für den deutschen Außenhandel
- Beschäftigungsfunktion
- Bedeutung für die Küstenregion.
- 

Im Dezember 2013 fuhren 395 Handelsschiffe unter deutscher Flagge (über 100 BRZ) mit einer Gesamttonnage von 12,2 Mio BRZ. 2955 Schiffe mit 70,9 Mio BRZ waren im deutschen Schiffsregister eingetragen und wurden gem. § 7 FIRG unter ausländischen Flaggen betrieben. Weitere 106 Schiffe mit 2,82 Mio. BRZ sind in ausländischen Schiffsregistern eingetragen und unter ausländischen Flaggen eingesetzt, sind aber deutschen Reedereien zuzurechnen (Stand 31.12.2012). Die Welthandelsflotte insgesamt belief sich auf 48742 Schiffe über 300 BRZ (Stand 31.12.2012, Quelle Flottenkommando, Jahresbericht 2013).

Damit Seeschifffahrt erfolgreich privatwirtschaftlich betrieben werden kann, ist es erforderlich, dass ausreichende Erträge erwirtschaftet werden. Das setzt voraus, dass deutsche Seeschifffahrtsunternehmen auf internationalen Märkten bestehen können und ausreichende Ladung erhalten. Zum einen hängt das von wirtschaftlichen Faktoren wie Frachtraten, Tonnageangebot, Dollarsituation ab. Zum anderen kann der Zugang zur Ladung aber auch dadurch beeinflusst sein, dass andere Staaten ihre eigenen Flotten durch Protektionismus begünstigen und fremde Flotten diskriminieren. Die Wettbewerbsfähigkeit hängt außerdem von der Kostenseite ab. Das bedeutet, dass Schifffahrt unter deutscher Flagge zu vergleichbaren Kosten möglich sein muss wie unter anderen Flaggen.

### 2. Ladungssicherung

#### 2.1 Seeaufgabengesetz

Zum Schutz der deutschen Handelsflotte kann die Küstenschifffahrt, d. h. die Beförderung zwischen zwei Punkten im deutschen Hoheitsgebiet (sog. Kabotage), durch VO des BMVI geregelt werden (§ 9 Abs. 4 SeeAufgG). Dementsprechend kann Küstenschifffahrt für Schiffe unter fremder Flagge - mit Ausnahme von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Norwegen - von der Zustimmung einer GDWS Außenstelle abhängig gemacht werden (Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 5. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555), die zuletzt durch Verordnung vom 27. Juni 2013 (BGBl. I S. 1926) geändert worden ist). Dadurch sollen Nachteile für die wirtschaftliche Bestätigung der deutschen Handelsschifffahrt abgewehrt werden.

§ 11 SeeAufgG ermächtigt das BMVI durch VO die Übermittlung von Unterlagen, die sich auf das Schifffahrtsgeschäft beziehen - insbesondere Verträge, Protokolle, Briefe, Studien, Marktberichte, Statistiken und Gutachten -, und die Erteilung von Auskünften an Stellen des

Auslandes zu verbieten oder von einer Genehmigung abhängig zu machen, soweit dies erforderlich ist, um die deutsche Seeschifffahrt in der Freiheit ihrer wirtschaftlichen Betätigung zu schützen. Hiervon ist durch die VO über die Übermittlung schifffahrtsgeschäftlicher Unterlagen an ausländische Stellen (BGBl. 1966 II S. 1542, zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. 10. 2006 – BGBl. I S. 2407) Gebrauch gemacht worden.

## 2.2 Schifffahrtsvereinbarungen

Einseitige nationale Regelungen zur Abwehr von Flaggendiskriminierung führen sehr schnell zu eigenem Flaggenprotektionismus. Dieser Weg ist letztlich nicht gangbar, da die deutsche Wirtschaft auf einen freien Welthandel angewiesen ist. Um den Flaggenprotektionismus anderer Staaten abzuwehren, sind vor allem internationale Vereinbarungen erforderlich, die der deutschen Handelsflotte den Zugang zur Ladung eröffnen. Zu diesem Zweck wurde das Übereinkommen von 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen beschlossen (Zustimmungsgesetz vom 17.2.1983 - BGBl. II S. 62). Dieses Übereinkommen sieht vor, dass im Bereich der Linienschifffahrt die Reedereien des Versender- und des Empfängerstaates jeweils zu 40 %, Drittland-Reedereien zu 20 % an der Ladungsmenge beteiligt sind. Mit diesem Ordnungsrahmen sollte eine Entwicklung gestoppt werden, in der immer mehr Staaten durch Ladungsvorbehalte und andere Eingriffe in die Freiheit des Seeverkehrs die Interessen der Schifffahrtsunternehmen und Verloader verletzen. Das Übereinkommen ist wegen Nichtvereinbarkeit mit EU-Recht nach Kündigung für Deutschland am 26. September 2008 außer Kraft getreten.

Ergänzend dazu hat die Bundesrepublik Deutschland eine Vielzahl von bilateralen Vereinbarungen abgeschlossen, die dem Ziel dienen, der deutschen Handelsflotte eine wettbewerbsgerechte Beteiligung am internationalen Seeverkehr zu sichern. Es handelt sich hierbei vor allem um Schifffahrtsabkommen, Kapitalhilfeabkommen, Investitionsförderungsverträge und Doppelbesteuerungsabkommen. Ein Beispiel ist das Abkommen vom 9.5.1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China (Vertragsgesetz BGBl. 1996 II S. 1450).

Auch auf europäischer Ebene sind entsprechende Maßnahmen ergriffen worden. Mehrere EG-Verordnungen über die Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr (Nrn. 4055/86, 4057/86 und 4058/86 vom 22.12.1986 – Abl. EG L 378 S. 1, 14 und 21) dienen insbesondere der Verhinderung von Tarifabsprachen und Dumpingpreisen sowie der Abwehr protektionistischer Maßnahmen anderer Staaten. Durch diese Verordnungen werden zugleich die nationalen Möglichkeiten eingeschränkt, über schifffahrtspolitische Maßnahmen mit anderen Staaten zu verhandeln. Die erstmals durch VO 4056/86 zugelassene Freistellung für Schifffahrtskonsortien ist mehrfach modifiziert worden und gilt nach Maßgabe der VO 906/2009 der Europäischen Kommission vom 28. 9. 2009 (Abl. EG L 256 S. 31) bis 2015.

## 3. Maßnahmen zur Kostenreduzierung

Bei der Kostenreduzierung handelt es sich im Grundsatz um eine privatwirtschaftliche Angelegenheit der Schifffahrtsunternehmen. Sie wird aber durch den staatlichen Ordnungsrahmen beeinflusst. Da Deutschland ein Hochlohnland ist, sind insbesondere die Personalkosten auf deutschen Schiffen wesentlich höher als unter anderen Flaggen. Diese Kostennachteile betragen bis zu 65 %.

### 3.1 Besatzungsreduzierung

In der deutschen Schifffahrt wird seit langem der Weg gegangen, durch die Rationalisierung des Schiffsbetriebs und den verstärkten Einsatz von Technik Besatzungen zu reduzieren, um dadurch Personalkosten einzusparen. Im Interesse von Schiffssicherheit und Arbeitsschutz sind hier jedoch Grenzen durch die Schiffsbesatzungsverordnung vorgegeben.

### 3.2 Reduzierung der Lohnkosten

Einsparungen sind vor allem möglich, wenn für Ausländer nur sog. "Heimatlohnheuern" gezahlt werden müssen. Die Voraussetzungen hierfür sind durch das sog. Internationale Seeschiffregister (ISR) geschaffen worden. In dieses Register können nach § 12 Flaggenrechtsgesetz deutsche Schiffe eingetragen werden, die im internationalen Verkehr betrieben werden. Arbeitsverhältnisse von Besatzungsmitgliedern eines in diesem Register eingetragenen Schiffes, die im Inland keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben, unterliegen bei der Anwendung des Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I-VO – Abl. EG L 177/6 v. 4.7.2008) nicht schon aufgrund der Tatsache, dass das Schiff die Bundesflagge führt, dem deutschen Recht (§ 21 Abs. 4 Flaggenrechtsgesetz). Nach Art. 8 Rom I-VO unterliegt ein Arbeitsvertrag, soweit das anzuwendende Recht nicht durch Rechtswahl bestimmt ist, dem Recht des Staates, in dem oder von dem aus der Arbeitnehmer in Erfüllung des Vertrages gewöhnlich seine Arbeit verrichtet. Im Ergebnis bewirkt § 21 Abs. 4 FIRG, dass mit Ausländern die ihren Wohnsitz nicht in Deutschland haben, Heimatlohnheuern verabredet werden können, wenn das Schiff im ISR eingetragen ist. Sofern mit ausländischen Gewerkschaften zu diesem Zweck Tarifverträge abgeschlossen werden, haben sie nur dann die im Tarifvertragsgesetz genannten Wirkungen, wenn für sie die Anwendung des deutschen Tarifrechts sowie die Zuständigkeit der deutschen Gerichte vereinbart worden ist. Seit 1994 haben die ITF und der VDR Mustertarifverträge entwickelt, die zwischen der jeweiligen Reederei und der ITF entsprechend vereinbart werden.

Bei Eintragung in das ISR gilt weiterhin das deutsche Sozialversicherungsrecht (§ 21 Abs. 4 Satz 4 FIRG). Allerdings sind ausländische Besatzungsmitglieder, sofern sie keinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in der EU oder dem EWR haben, von der Krankenversicherungspflicht (§ 6 Abs.1 Nr. 1a SGB V) und der Arbeitslosenversicherungspflicht (§ 28 Abs. 3 SGB III) befreit; auf Antrag des Reeders können sie auch von der Rentenversicherungspflicht (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 SGB VI) befreit werden. Von dieser Möglichkeit wird in der Regel Gebrauch gemacht. Die gesetzliche Unfallversicherung besteht hingegen für ausländische Besatzungsmitglieder uneingeschränkt. Auch im Übrigen gilt für im ISR eingetragene Schiffe deutsches Recht.

Die Verfassungsmäßigkeit dieser zunächst heftig umstrittenen Regelung hat das BVerfG im Wesentlichen bestätigt (BVerfGE 92 S. 26 ff.). Allerdings hat es Abs. 4 Satz 3, wonach Tarifverträge sich auf die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse nur beziehen, wenn sie dies ausdrücklich vorsehen, für nichtig erklärt. Mit Ausnahme des Abs. 4 Satz 3 sieht es in der Regelung keinen Verstoß gegen die Ausübung der Koalitionsfreiheit (Art. 9 Abs. 3 GG). Auch wird die Berufsfreiheit der deutschen Seeleute nicht dadurch verletzt, dass auf im ISR eingetragenen Schiffen Arbeitsverträge nach ausländischem Recht erleichtert werden. Die Möglichkeit, ausländische Seeleute auf deutschen Handelsschiffen zu Heimatheuern zu beschäftigen, verstößt auch nicht gegen den allgemeinen Gleichheitssatz. Auch der EUGH sieht in dieser Regelung keinen Verstoß gegen EU-Recht (EUGH Urteil vom 17.3.1993 – C-72/91). Nach seiner Ansicht stellen die deutlich ungünstigeren Arbeits- und Vergütungsbedingungen keine Beihilfe im Sinne des Art. 92 Abs. 1 EWG-Vertrag dar. Eine gerichtliche Überprüfung der Regelung auf ihre Übereinstimmung mit den in Art. 117 EWG-Vertrag festgelegten sozialpolitischen Zielen hält der EUGH wegen ihres nur programmatischen Charakters nicht für möglich.

Die Eintragung in das ISR erfolgt durch das BSH als Flaggenbehörde (§§ 23, 27 Flaggenrechtsverordnung). Im Dezember 2013 waren 235 Schiffe mit 11,5 Mio. BRZ im ISR eingetragen. Die Gefahr, dass auf Schiffen im ISR nur noch Ausländer beschäftigt werden, wird durch die Schiffsbesetzungsverordnung gebannt. Danach muss zumindest ein Teil des Schiffsführungspersonals aus deutschen oder europäischen Patentinhabern bestehen, sofern nicht

das BMVI zeitlich befristete Ausnahmen zulässt, weil anderes Schiffsführungspersonal nicht verfügbar ist.

### 3.3 Steuerliche Maßnahmen

Durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz (BGBl. 1998 I S. 2857) kann der zu versteuernde Gewinn beim Betrieb von Handelsschiffen statt der sonst üblichen einkommenssteuerlichen Grundsätze nach der Schiffstonnage ermittelt werden (§ 5a EstG). Dabei richtet sich die Steuer nach der jeweiligen Nettotonnage, unabhängig von dem tatsächlichen Ertrag. Außerdem dürfen die Reeder 40 % der von den Seeleuten zu entrichtenden Lohnsteuer einbehalten. Die Tonnagesteuer und die teilweise Befreiung von der Lohnsteuer dienen dazu, die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reeder in Anpassung an die Regelungen in vergleichbaren Staaten zu stärken. Daneben spielen auch andere steuerliche Maßnahmen (z.B. Sonderabschreibungen) eine erhebliche Rolle.

## 4. Finanzielle Hilfen

### 4.1 Art der Hilfe

Neben den erwähnten Maßnahmen werden der deutschen Handelsflotte finanzielle Hilfen gewährt, um die Kostennachteile unter deutscher Flagge zumindest teilweise auszugleichen. In der Phase des Wiederaufbaus der deutschen Flotte sind diese Hilfen lange Zeit insbesondere in der Form von Schiffbauzuschüssen gewährt worden. Voraussetzung war, dass das Schiff auf einer deutschen Werft gebaut wurde. Der Zuschuss betrug einen bestimmten, verschiedentlich geänderten Prozentsatz der Herstellungs- oder Anschaffungskosten. Das Schiff musste über einen längeren Zeitraum unter deutscher Flagge geführt werden. Wurde vor Ablauf der Bindungsfrist die Flagge gewechselt, musste der Zuschuss ganz oder teilweise zurückgezahlt werden. Diese Form der Schifffahrtförderung diente zum einen der Modernisierung der deutschen Flotte, um durch verbesserte Technik Betriebskosten einschließlich der Personalkosten zu reduzieren. Damit wurde erreicht, dass die deutsche Flotte zu den modernsten und jüngsten Flotten der Welt gehört. Zum anderen handelte es sich indirekt um eine Werfthilfe, was verschiedentlich auch zu dem Vorwurf führte, dass der Zuschuss durch die höheren Baukosten auf deutschen Werften aufgezehrt werde. 1987 ist diese Form der Schifffahrtförderung eingestellt worden.

Stattdessen werden Schiffen unter deutscher Flagge sog. Finanzbeiträge als Ausgleich erhöhter Betriebskosten gewährt. Die Höhe der Beiträge wird jährlich nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel festgelegt. Gegenwärtig werden Finanzbeiträge für die Lohnnebenkosten bei der Beschäftigung deutscher und europäischer Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge (vgl. Richtlinien des BMVI zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt vom 9.11.2012 - BAnz vom 28.3.2013) sowie zur Ausbildungsförderung auf Schiffen unter deutscher oder EU-Flagge, die in einem inländischen Register eingetragen sind (vgl. Richtlinien des BMVI zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt 2013 - BAnz vom 26.11.2012) zur Verfügung gestellt. 2013 gewährte das BSH insgesamt Hilfen in Höhe von knapp 60 Mio. €, davon ca. 3,6 Mio. € für die Förderung von Ausbildungsplätzen.

### 4.2 Rechtsgrundlage

Grundlage für die Schifffahrtförderungsmaßnahmen sind Richtlinien des BMVI. Wie auch sonst bei begünstigenden Maßnahmen im Rahmen des Subventionsrechts gibt es keine ausdrückliche gesetzliche Grundlage. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Finanzhilfen besteht nicht. Vielmehr kann die Verwaltung hierüber nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entscheiden. Wenn Finanzhilfen gewährt werden, so sind im Einzelnen die Grundsätze für Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Insbesondere muss der Gleichheitssatz beachtet werden.

### 4.3 Rechtsnatur

Für die Gewährung von Finanzhilfen stehen unterschiedliche rechtliche Möglichkeiten zur Verfügung. Denkbar ist die Gewährung durch Leistungsbescheid. In Betracht kommt auch der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages. Bei Schiffbauzuschüssen ist in der Vergangenheit auch die Auffassung vertreten worden, dass die Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses öffentlich-rechtlich, die Auszahlung des Zuschusses privatrechtlich erfolgt (2-Stufen-Theorie). Schließlich kann die Abwicklung auch insgesamt durch privatrechtlichen Vertrag vorgenommen werden.

Im Einzelnen muss sich der jeweilige Rechtscharakter der Maßnahme aus den Richtlinien ergeben, die jedoch in der Vergangenheit nicht eindeutig formuliert waren. Wie dies den Haushaltsvorschriften entspricht, ist jedoch davon auszugehen, dass die öffentliche Hand grundsätzlich öffentlich-rechtlich tätig wird, sofern sich aus dem Einzelfall nicht etwas anderes ergibt. Eine Rolle spielt das insbesondere dann, wenn unter bestimmten Voraussetzungen eine Rückzahlungspflicht besteht. Es stellt sich dann die Frage, ob die Rückzahlung durch Leistungsbescheid - als Verwaltungsakt auf Unterwerfung - möglich ist oder es sich nur um eine vertragliche Forderung handelt, für die erst ein Titel erstritten werden muss. Das OVG Hamburg hat in einem Fall eine Zuschussgewährung durch Leistungsbescheid bejaht, das VG Hamburg hat in mehreren Entscheidungen bei Schiffbauzuschüssen einen öffentlich-rechtlichen Vertrag angenommen. Die gegenwärtigen nicht rückzahlpflichtigen Beiträge werden durch Leistungsbescheid gewährt.

### 5. Zeitweiliges Ausflaggen

Unter bestimmten Voraussetzungen kann von der Pflicht zum Führen der Bundesflagge zeitweilig abgesehen werden. Sofern ein Seeschiff einem Ausrüster, der nicht Deutscher ist oder keinen deutschen Wohnsitz oder Sitz hat, zur Bereederung im eigenen Namen überlassen wird, kann anstelle der Bundesflagge zeitweilig das Führen einer anderen Nationalflagge erlaubt werden, wenn deren Führen nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist (§ 7 FIRG). Der Begriff des Ausrüsters, in der Schifffahrtspraxis als Bareboat-Charterer bezeichnet, entspricht der Regelung des § 510 HGB. Die Überlassung des Schiffes muss für mindestens ein Jahr erfolgen. Die Ausflaggung ist zeitlich befristet. Sie kann im Einklang mit § 36 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG unter dem Vorbehalt des Widerrufs für höchstens zwei Jahre gestattet werden; nach Zeitablauf kann sie wiederholt werden. Bei zeitweiliger Ausflaggung bleibt die Eintragung im deutschen Schiffsregister bestehen.

Rechtlich stellt sich die Ausflaggungsgenehmigung als ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt dar. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Genehmigung besteht nicht, sondern nur auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Flaggenbehörde, bei der vor allem das Gleichbehandlungsgebot zu beachten ist. Ausflaggungsgenehmigungen verstoßen nicht gegen höherrangiges Recht. Vor allem lässt sich ein Ausflaggungsverbot nicht aus Art. 27 GG herleiten. Aus der Festlegung, dass alle deutschen Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsflotte bilden, ergeben sich noch keine Kriterien, unter welchen Voraussetzungen ein Schiff als „deutsches“ Kauffahrteischiff zu werten ist. Vielmehr bleibt es dem Gesetzgeber überlassen, die Staatszugehörigkeit von Schiffen zu regeln, die nicht zwingend von der Staatsangehörigkeit des Eigentümers abhängig ist. Auch völkerrechtlich bestehen keine Bedenken gegen eine allgemein übliche zeitweilige Ausflaggung. Nach Art. 91 Abs. 1 SRÜ legt jeder Staat selbst die Bedingungen fest, zu denen er Schiffen seine Staatszugehörigkeit gewährt und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Allerdings muss zwischen dem Staat und dem Schiff eine echte Verbindung bestehen. Das ist aber auch dann der Fall, wenn, losgelöst vom Eigentum, ein Schiff einem Ausrüster zur eigenen Bereederung überlassen wird und zwischen diesem sowie dem neuen Flaggenstaat eine echte Verbindung besteht.

Bei der Ausflagungsgenehmigung handelt es sich um eine schiffahrts- und wirtschaftspolitische Entscheidung, bei der vor allem die Interessen des Staates an einer nationalen Handelsflotte und die Interessen des Schiffseigentümers, das Schiff unter einer anderen, für ihn günstigeren Flagge bereedern zu lassen, abzuwägen sind. Wichtige Gründe des Eigentümers für eine Ausflagung stellen vor allem die Ersparnis von Kosten im Personalbereich und möglicherweise geringere bürokratische Regelungen dar. Die Flaggenbehörde macht ihre Entscheidung vor allem davon abhängig, ob ein Ausflaggen aus Wirtschaftlichkeitsgründen geboten ist, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können.

Die Schifffahrtspraxis macht von Ausflagungsmöglichkeit in großem Umfang Gebrauch. Am 31.12.2013 waren 2955 Schiffen mit einer Tonnage von 70,9 Mio. BRZ Ausflagungsgenehmigungen erteilt. Die Genehmigungen sind im Wesentlichen dadurch begründet, dass auf Grund der internationalen Wettbewerbssituation ein wirtschaftlicher Betrieb unter deutscher Flagge angesichts erheblich höherer Kosten nicht möglich ist. Diese Kosten summieren sich leicht auf mehrere hunderttausend Euro jährlich. Die zeitweilige Ausflagung als positives schiffahrtspolitisches Steuerungselement wird dadurch anerkannt, dass die für die Seeschifffahrt – insbesondere in ertragsstarken Zeiten – günstige Tonnagesteuer nicht an die Flagge, sondern an die Eintragung im Schiffsregister anknüpft (§ 5a EStG). Da die Eintragung bestehen bleibt, können auch zeitweilig ausgeflaggte Schiffe bei Erfüllung der näher festgelegten Voraussetzungen in den Genuss dieser Regelung kommen.

Seit einiger Zeit sind die Bemühungen verstärkt worden, Reeder, die Schiffe ausflaggen, an den Kosten für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge stärker zu beteiligen. Zu diesem Zweck sind die Gebühren für Ausflagungsgenehmigungen stark erhöht worden. Nach Maßgabe der Gebührenordnung BSH vom 20.7.2012 (BGBl. I S. 1642) können nunmehr maximal 12225 € erhoben werden, während der frühere Höchstbetrag 450 € betrug.

Nach dem novellierten FIRG, das am 1.1.2013 in Kraft getreten ist, ist die Genehmigung der Ausflagung gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 FIRG daran geknüpft, dass die durch den Flaggenwechsel hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich kann entweder durch die Ausbildung von Schiffsmechanikern oder Offiziersassistenten auf dem jeweiligen ausgeflaggten Schiff (Primärverpflichtung) oder durch die Zahlung eines Ablösebeitrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland des Verbandes der deutschen Reeder (Sekundärverpflichtung) erfolgen.

Je nach Schiffsgröße variiert der vorgeschriebene Zeitraum, in dem an Bord des ausgeflaggten Schiffes ausgebildet werden muss, damit kein Ablösebetrag fällig wird. Dieser Zeitraum liegt zwischen einem und 5,5 Monaten für jedes Jahr der Ausflagungsgenehmigung (§ 7 Abs. 2 Satz 2 FIRG).

Wenn ein Reeder nicht ausbilden kann oder will, ist ein Ablösebeitrag an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland zu zahlen, die wiederum Ausbildungsmaßnahmen fördert. Die Höhe des jährlichen Ablösebeitrages richtet sich nach der Größe des Schiffes und wird im Bundesanzeiger veröffentlicht. Rechtsgrundlage für die Verpflichtung zur Zahlung eines Ablösebeitrages ist § 7 Abs. 5 Satz 4 FIRG.