



Perspektiven und Handlungsoptionen der Seeschifffahrt

Steuerliche und rechtliche Ansatzpunkte

EDITORIAL



Thomas Rauert

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,
im letzten Jahr haben wir die *PKF maritime* „in Fahrt gesetzt“ – als Veranstaltung zum Jahresauftakt und als Publikationsreihe. Nach der beeindruckenden und positiven Resonanz stellen wir Ihnen nunmehr die zweite Ausgabe der *PKF maritime* vor, mit der wir Ihnen über aktuelle steuerliche und sonstige rechtliche Themen rund um die Seeschifffahrt berichten.

Wir freuen uns außerordentlich, dass so renommierte, fachlich hochkarätige wie unterhaltsame Gastreferenten und -autoren die *PKF maritime* bereichern – auf unserer diesjährigen Jahresauftaktveranstaltung im Hotel Hafen Hamburg die Herren *Ralf Nagel* (Verband Deutscher Reeder), *Dr. Axel Pfeifer* (Notariat Bergstraße) und *Werner Weimann* (Deutsche Schiffsbank) sowie in dieser Ausgabe Herr *Dr. Hans-Heinrich Nöll* (Lebuhn & Puchta) und Herr *Ralf Nagel*.

In dieser Ausgabe befassen wir uns erneut mit dem nationalen wie dem internationalen (Steuer-) Recht. Die Turbulenzen der letzten Jahre verlangen von vielen Schifffahrtsunternehmen, neue, zusätzliche Finanzierungswege zu erschließen, bisweilen sogar ein Umdenken bei der Unternehmens- bzw. Schiffsfinanzierung. Das Steuerrecht – national wie international – ist ein wichtiger Baustein bei der Suche nach der „richtigen“ Finanzierung, nicht selten gar ihr Taktgeber. Wesentliche Akzente setzen hier insbesondere die verschiedenen Tonnagesteuersysteme und die zahlreichen, bilateral abgeschlossenen Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung (sog. Doppelbesteuerungsabkommen, kurz DBA). Das für die deutsche Seeschifffahrt sehr bedeutsame Doppelbesteuerungsabkommen zwischen der Bundesrepublik und Zypern soll in neuer Fassung im nächsten Jahr in Kraft treten. Ihm widmet sich auch der erste Beitrag dieser Ausgabe.

Über Ihre Anregungen und Kritik zur *PKF maritime* freuen wir uns.

Eine informative Lektüre wünscht Ihnen

Thomas Rauert

PKF FASSELT SCHLAGE

In dieser Ausgabe lesen Sie:

■ Editorial	3
■ Neues Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Deutschland und Zypern	4



■ Nach der Sanierung: Was ist bei Schiffsfonds zu beachten?	6
■ Seearbeitsrecht im Fokus: Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 an Reeder und Seearbeitgeber	9
■ Zinserträge und „Tonnagesteuer“	12



■ „Tonnagesteuer“ vor dem Bundesfinanzhof	14
■ „Tonnagesteuer“ in den Niederlanden	16
■ Schiffsregister Isle of Man	17
■ Auf die Kanzlerin kommt es an	18





Neues Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Deutschland und Zypern

Von RA/StB Dr. Stefan Kreuziger und WP/StB Thomas Rauert, PKF FASSELT SCHLAGE, Hamburg

Das seit langem erwartete neue Doppelbesteuerungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zypern ist Ende Februar dieses Jahres von beiden Staaten unterzeichnet worden. Zum Inkrafttreten bedarf es noch seiner Ratifizierung; dem Vernehmen nach ist das Gesetzgebungsverfahren bereits eingeleitet, so dass davon auszugehen ist, dass das neue Abkommen am 1. Januar 2012 in Kraft treten wird.

Das neue Abkommen beinhaltet für die Schifffahrt sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen gegenüber dem aktuell noch gültigen „alten“ Abkommen.

Die wohl wichtigste Verbesserung liegt aus unserer Sicht darin, dass das sogenannte „Limited Partnership-Modell“ künftig zugelassen sein wird. Die alte Fassung unterbindet dieses Modell, indem sie das Besteuerungsrecht Deutschland immer dann zuweist, wenn an einer zyprischen Personengesellschaft Nicht-Zyprioten (z. B. Deutsche) zu mehr als 25% beteiligt sind. Deshalb haben zahlreiche deutschbeherrschte zyprische Schiffsgesellschaften die Rechtsform der Kapitalgesellschaft („Limited“) gewählt. Damit hat zwar im Regelfall Zypern das Besteuerungsrecht, die Ausschüttungen der Gewinne an die Gesellschafter lösen aber eine (weitere) Steuerbelastung auf Gesellschafterebene aus.

Nach dem Wortlaut des neuen Abkommens kann künftig für zyprische Schiffsgesellschaften die Rechtsform der Personengesellschaft gewählt werden, ohne dass damit automatisch ein Besteuerungsrecht des deutschen Fiskus

verbunden ist. Im Ergebnis können damit die in Zypern im Wesentlichen steuerbefreiten Schifffahrtseinkünfte ohne Ausschüttung im Wege der Entnahme an den deutschen Gesellschafter durchgeleitet werden.

In diesem Zusammenhang ist negativ hervorzuheben, dass das Protokoll zum neuen Doppelbesteuerungsabkommen einen Versuch unternimmt, den „Ort der Geschäftsleitung“ bei Schifffahrtsunternehmen neu zu definieren. Die Formulierung ist kryptisch, unverständlich und könnte Anlass dazu geben, den Ort der Geschäftsleitung abweichend von § 10 der Abgabenordnung dahingehend zu bestimmen, dass nicht mehr das sogenannte Tagesgeschäft maßgebend sein soll, sondern der Ort, an dem die grundlegenden und strategischen Entscheidungen für die Gesellschaft getroffen werden. Insoweit bleibt zunächst abzuwarten, wie die Finanzverwaltung zukünftig mit dieser Frage umgehen wird.

Negativ ist außerdem, dass die Anrechnung fiktiver Quellensteuer von 15% – bezogen auf die Bruttodividende – mit Inkrafttreten des neuen Abkommens entfällt. In vielen Fällen wird damit die Steuerbelastung von 10% auf 25% (jeweils zzgl. Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer) steigen. Es ist also ggf. darauf zu achten, das Jahr 2011 für Ausschüttungen zu nutzen, um die aller Voraussicht nach am 31.12.2011 auslaufende Steuervergünstigung noch in Anspruch nehmen zu können.

Hervorzuheben ist ferner die positive Änderung dahingehend, dass Seeleute mit inländischem Wohnsitz, die

nicht beim Reeder selbst, sondern beim ausländischen Crewing-Unternehmen angestellt sind (Regelfall), zukünftig unter Art. 14 Abs. 4 des neuen Abkommens fallen und damit in Deutschland nicht mehr besteuert werden können.

Von ganz erheblicher Bedeutung ist außerdem die Abkehr von der Freistellungsmethode (unter Progressionsvorbehalt) hin zur Anrechnungsmethode für Einkünfte, die keine Schifffahrtseinkünfte sind (z. B. gewerbliche Einkünfte von Unternehmen außerhalb der Schifffahrt, Vermietungseinkünfte, Arbeitseinkünfte für Tätigkeiten außerhalb der Schifffahrt). Die Anwendung der Anrechnungsmethode bedeutet ein Heraufschleusen der genannten Einkünfte auf das deutsche Steuerniveau und somit eine ggf. signifikante Zunahme der Steuerbelastung. Für Schifffahrtseinkünfte ist dieser Paradigmenwechsel ohne Bedeutung.

Im Folgenden fassen wir die wesentlichen Änderungen des neuen Doppelbesteuerungsabkommens zwischen Deutschland und Zypern nochmals zusammen:

1. Verbesserungen gegenüber dem alten Abkommen

- Zulassung des sog. „Limited-Partnership-Modells“, das vom „alten“ Abkommen unterbunden wird.
- Folgende Einkünfte werden nunmehr zusätzlich als Schifffahrtseinkünfte eingestuft:
 - Einkünfte aus Bareboat-Charterverträgen.
 - Einkünfte aus der Nutzung und Vermietung von Containern.
 - Einkünfte aus Bereederung (z.B. Personalmanagement, technisches und operatives Management).
- Steuerbefreiung der Heuer von Seeleuten mit deutschem Wohnsitz, wenn die Seeleute nicht beim Reeder, sondern bei einer selbständigen Crewing-Gesellschaft angestellt sind.

2. Verschlechterungen gegenüber dem alten Abkommen

- Die Anrechnung von 15% fiktiver Quellensteuer auf von Zypern nach Deutschland gezahlte Dividenden entfällt.



Zu den Personen:

Dr. Stefan Kreutziger,
Rechtsanwalt | Steuerberater

Thomas Rauert,
Wirtschaftsprüfer | Steuerberater |
Fachberater für Internationales
Steuerrecht

informieren Sie in diesem Beitrag über
das neue Doppelbesteuerungsabkommen
zwischen Deutschland und Zypern.

- Einführung einer sog. „großen Informationsklausel“, nach der beide Staaten verpflichtet sind, steuerliche Auskünfte über in Deutschland bzw. Zypern ansässige Personen zu geben.
- Neue Definition des Begriffs „Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung“: „Als „Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung“ gilt der Ort, an dem die grundlegenden unternehmerischen und kaufmännischen Entscheidungen, die für die Führung der Geschäfte des Rechtsträgers notwendig sind, im Wesentlichen getroffen werden. Der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung ist gewöhnlich der Ort, an dem die ranghöchste Person beziehungsweise Personengruppe ihre Entscheidungen trifft und an dem die von dem Rechtsträger als Ganzem zu treffenden Maßnahmen beschlossen werden.“
- Die sog. „Freistellungsmethode“ (unter Progressionsvorbehalt) für Einkünfte, die keine Schifffahrtseinkünfte sind, wird abgeschafft. Grundsätzlich werden in Zukunft in Zypern erzielte und versteuerte Einkünfte auch in Deutschland besteuert, wobei die in Zypern gezahlten Steuern angerechnet werden (sog. „Anrechnungsmethode“). Diese Regelung gilt für gewerbliche Einkünfte, Vermietungseinkünfte und Einkünfte von nicht in der Schifffahrt arbeitenden Personen. Die Abkehr von der Freistellungsmethode hat keine Bedeutung für Einkünfte, für die einer der beiden Staaten das alleinige Besteuerungsrecht hat, wie es bei Schifffahrtseinkünften der Fall ist.

3. Anwendungszeitpunkt

Das Abkommen wird voraussichtlich am 1.1.2012 in Kraft treten.

Wir stellen Ihnen die deutsche und/oder englische Fassung des neuen Abkommens auf Wunsch gerne zur Verfügung. Bitte sprechen Sie uns ggf. an.



Nach der Sanierung: Was ist bei Schiffsfonds zu beachten?

Von RA/StB Lars Heymann, PKF FASSELT SCHLAGE, Hamburg

Viele Schiffsfondsgesellschaften sind von nicht kostendeckenden Charterraten oder gar Off-Hire-Zeiten betroffen. Um den Schiffsbetrieb fortzuführen, war das Fondsmanagement gezwungen, Sanierungskonzepte zu erstellen und von den Gesellschaftern beschließen zu lassen. Diese Sanierungskonzepte haben vielfältige Auswirkungen auf das laufende Fondsmanagement, insbesondere auch in Zeiten nach der Krise.

Grundlage für die gesellschaftsrechtlichen und auch wirtschaftlichen Folgerungen, die aus Sanierungskonzepten zu ziehen sind, sind natürlich die von den Gesellschaftern getroffenen Beschlüsse. Für die meisten Zweifelsfragen sind in den Sanierungskonzepten Regelungen enthalten. Es empfiehlt sich deshalb, sich zunächst zu vergewissern, was die Gesellschafter tatsächlich beschlossen haben.

In der Praxis hat sich in den vergangenen 1 ½ Jahren kein „typisches“ Sanierungskonzept durchgesetzt. Im Gegenteil: In den Details sind fast alle Konzepte individuell an den Bedarf des einzelnen Schiffes angepasst, so dass jeder Schiffsfonds sein eigenes Sanierungskonzept hat. Dies bedeutet aber für Bereederer und Treuhänder einen erhöhten Bedarf an Aufmerksamkeit, wenn es an die Umsetzung

In der Praxis hat sich kein „typisches“ Sanierungskonzept durchgesetzt. Im Gegenteil: In den Details sind fast alle Konzepte individuell an den Bedarf des einzelnen Schiffes angepasst, so dass jeder Schiffsfonds sein eigenes Sanierungskonzept hat.

des Sanierungskonzeptes in der täglichen Arbeit und insbesondere in der Buchhaltung des Fonds geht.

Andererseits ist festzustellen, dass die Kernelemente der Sanierung meistens ähnlich sind. Es gibt einen Katalog an Einzelmaßnahmen, die sich in unterschiedlicher Zusammensetzung in fast allen Sanierungskonzepten wiederfinden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen der Liquiditäts-

zuführung, die von Banken und Anlegern (Gesellschaftern) getragen wurden. Daneben gibt es Maßnahmen der Kostenreduzierung, die vor allem von den Bereederern und Treuhändern ergriffen worden sind.

Die an der Sanierung beteiligten Personengruppen haben sich regelmäßig eine Erfolgsprämie für die Teilnahme an der Sanierung ausbedungen.

Wirksamkeit des Konzeptes

Bevor die praktischen Auswirkungen des Sanierungskonzeptes von Bedeutung sind, muss hinterfragt werden, ob das Sanierungskonzept bereits wirksam geworden ist. Neben dem zustimmenden Beschluss der Gesellschafterversammlung sind in vielen Fällen aufschiebende Bedingungen im Sanierungskonzept enthalten. Aufschiebend

ist die Bedingung deswegen, weil das Sanierungskonzept erst in dem Zeitpunkt wirksam wird, in dem diese Bedingung (oder alle Bedingungen) eingetreten ist.

Hierbei ist insbesondere der Bankenvorbehalt bedeutsam: In der Regel wird das Sanierungskonzept erst wirksam, wenn die finanzierende Bank vorbehaltlos zugestimmt hat. Dies kann im Einzelfall einige Monate dauern, so dass der Eintritt dieser Bedingung immer besonders gründlich zu prüfen ist.

Eine weitere, immer wieder auftretende Bedingung ist die vollständige Einzahlung des Sanierungskapitals. Wenn nicht eine anderslautende Bestimmung im Sanierungskonzept enthalten ist, wird der hierfür entscheidende Zeitpunkt die Gutschrift auf einem Konto der Gesellschaft sein, und nicht bereits die Einzahlung auf ein Treuhandkonto.

Es ist auch an dieser Stelle unbedingt ratsam, den Eintritt der Bedingungen gründlich zu prüfen. Wenn einzelne Elemente des Sanierungskonzepts umgesetzt werden, obwohl es insgesamt noch gar nicht wirksam geworden ist, kann dies Haftungsfolgen für Treuhänder auslösen.

Initiatoren/Entgeltverzichte

Soweit die Initiatoren auf Entgelte (Bereederungs-/Treuhandgebühren) verzichtet haben, erfolgt dies in der Regel gegen Besserungsschein. Wenn die Sanierung also erfolgreich war, werden die Entgelte, auf die im Rahmen der Sanierung verzichtet worden ist, nachentrichtet. Für die Buchhaltung des Schiffsfonds ist hier relevant, ob dieser Verzicht als echter Verzicht ausgestaltet ist, so dass im Besserungsfall ein neuer Anspruch entsteht. In vielen Fällen handelt es sich rechtstechnisch aber gar nicht um einen Verzicht, sondern lediglich um eine Stundung.

Im Falle des Verzichts ist die Verbindlichkeit auszubuchen und erst im Besserungsfall neu einzubuchen.

Im Falle einer Stundung bleibt die Verbindlichkeit demgegenüber bestehen. Sie ist lediglich in ihrer Fälligkeit hinausgeschoben.

Kommanditisten/Sanierungsprämien

Die Kommanditisten haben in der Regel Liquidität nachgeschossen. Dies ist meistens als Wiedereinzahlung früherer



Zur Person:
Lars Heymann,
Rechtsanwalt | Steuerberater

informiert Sie als Autor dieses Beitrags darüber, was nach der Sanierung bei Schiffsfonds zu beachten ist. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung bei PKF FASSELT SCHLAGE in Hamburg.

Liquiditätsentnahmen geschehen. Dafür, dass die Kommanditisten über die ursprüngliche Zeichnungssumme hinaus weiteres Kapital zur Verfügung stellen, erhalten sie typischerweise eine Risikoprämie. Diese wird im Allgemeinen als laufende Prämie geleistet, und zwar meistens in Form eines rechnerisch vorzutragenden Gewinnvorabs. In Einzelfällen werden aber auch Zinszahlungen auf das Eigenkapital vereinbart. In vielen Fällen wird zusätzlich noch bei erfolgreicher Sanierung eine Erfolgsprämie gewährt.

Bevor die Buchhaltung die Sanierungsprämien ermittelt und auf die Gesellschafter verteilt, muss zunächst Klarheit darüber bestehen, welcher Gesellschafter in welchem Umfang an der Sanierung teilgenommen hat. Gesellschafter, die kein Sanierungskapital übernommen haben, bekommen natürlich auch keine Sanierungsprämien gutgeschrieben.

Eine mögliche Verzinsung des Eigenkapitals, die für die Gesellschafter untereinander wie Aufwand der Gesellschaft zu behandeln ist, ist in der GuV der Schiffsgesellschaft als Aufwand zu zeigen. In diesem Fall ist eine Versteuerung mit dem Tonnagegewinn nicht möglich, der Gesellschafter muss die Zinsen mit seinem regulären Steuersatz versteuern.

Wenn der Gesellschafter auf das übernommene Sanierungskapital einen Gewinnvorab erhält, ist dieser nicht in der GuV zu zeigen. Vielmehr handelt es sich um eine reine Gewinnverteilungsabrede, die nur die Kapitalkonten der Gesellschafter betrifft und sich auch nur dort widerspiegelt.

Wenn und soweit die Vorabgewinne nicht aus dem laufenden Gewinn des Jahres bedient werden können, werden sie in der Regel „rechnerisch vorgetragen“. Das bedeutet aber, dass in dem Jahr des rechnerischen Vortrags kein Gewinnvorab im Eigenkapital des Schiffes gezeigt werden darf.

Gleichwohl sollte in einer Nebenrechnung der rechnerisch vorzutragende Vorabgewinn festgehalten werden.

Sobald ausreichende Gewinne vorhanden sind, entstehen auch die aus der Vergangenheit vorgetragenen Vorabgewinne. Dies kann dazu führen, dass die am Sanierungskapital beteiligten Gesellschafter in einem Jahr sehr hohe Gewinnzuweisungen erhalten.

Bei Personengesellschaften sind Entnahmen von Liquidität grundsätzlich unabhängig von der handelsrechtlichen und steuerlichen Gewinnzuweisung zulässig. Hierbei ist aber zu beachten, dass Liquiditätsentnahmen Einfluss auf die Außenhaftung der Kommanditisten haben. Gewinne aus

nach der Sanierung liegenden Jahren mindern zunächst die Verlustsonderkonten der Gesellschafter. Solange diese nicht ausgeglichen sind, führen Entnahmen (erneut) zu einer auflebenden Außenhaftung der Kommanditisten.

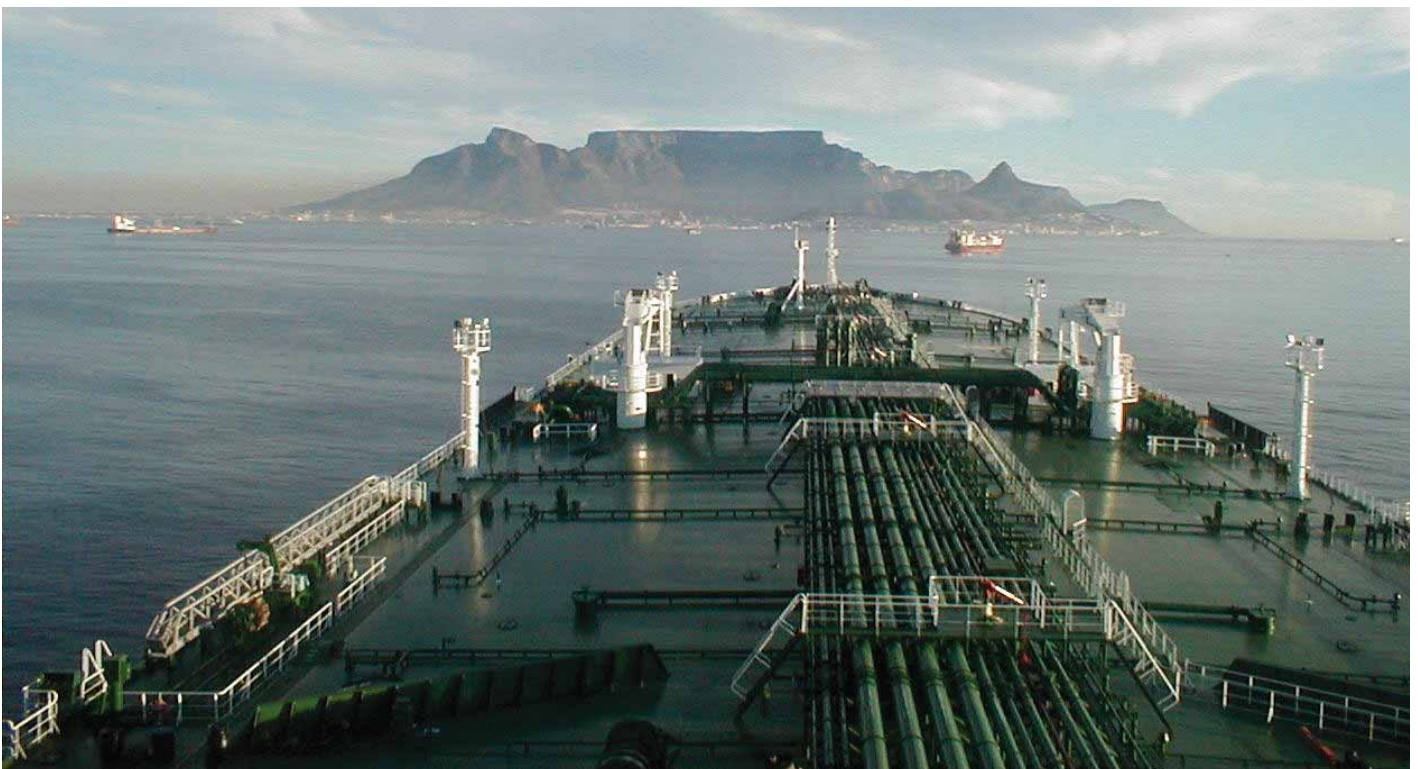
Die Gewährung von Gewinnvorabs führt dazu, dass zukünftig die Gesellschafter keine gleichlaufenden Kapitalkonten mehr haben.

Kommanditisten/Mehrstimmrechte

Neben den finanziellen Anreizen wird den Gesellschaftern, die Sanierungskapital zur Verfügung stellen, vielfach ein erhöhtes Mitspracherecht in der Gesellschaft eingeräumt. Dies geschieht dadurch, dass es auf das wieder eingezahlte Kapital Mehrstimmrechte gibt.

In Vorbereitung zukünftiger Gesellschafterversammlungen wird es erforderlich sein, die Stimmrechte der einzelnen Gesellschafter neu festzulegen. Hierfür muss neben dem bisher eingezahlten Kapital auch die Höhe des übernommenen Sanierungskapitals bekannt sein.

Wichtig ist es, den genauen Inhalt des einzelnen Sanierungskonzeptes fest im Blick zu behalten. Anderenfalls drohen gerade für Treuhänder böse Überraschungen.





Seearbeitsrecht im Fokus

Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 an Reeder und Seearbeitgeber

Von RA Dr. Hans-Heinrich Nöll, LEBUHN & PUCHTA, Hamburg

Voraussichtlich im nächsten Jahr wird das Seearbeitsübereinkommen 2006 (SAÜ) in Kraft treten. Der nachfolgende Beitrag soll einen Überblick über den Inhalt und die Folgen des SAÜ für die Beschäftigungsverhältnisse an Bord vermitteln.

1. Ausgangslage

Am 23. Februar 2006 beschloss eine Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in Genf ein Übereinkommen zur Zusammenführung und partiellen Aktualisierung von 36 ILO-Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute. Die SAÜ legt Mindeststandards fest. Es schließt höhere Standards nicht aus.

Wie bei der ILO üblich hatten die Vertreter der Staaten (darunter alle bedeutenden Flaggenstaaten), der internationalen Reederverbände und der Seeleuteorganisationen auf der Konferenz das gleiche Stimmrecht. Die Annahme des SAÜ mit nur zwei Enthaltungen ohne Gegenstimme gibt ihr deshalb großes Gewicht.

Das SAÜ tritt ein Jahr nach seiner Ratifikation durch 30 Staaten mit 33% der Welttonnage in Kraft. Aktuell haben es 12 Staaten mit 48% der Welttonnage ratifiziert (darunter Liberia, Panama, die Marshall Island und Norwegen).

Die zum Inkrafttreten noch nötigen Ratifikationen sind in diesem Jahr zu erwarten. Die EU befürwortet die Ratifikation der Mitgliedstaaten. Ihre Richtlinie 2009/13 schafft in Übereinstimmung mit einer zwischen dem Europäischen Reederverband und der Europäischen Transportarbeiter Föderation geschlossenen Sozialpartnervereinbarung den Rahmen zur Umsetzung des SAÜ auf Schiffen unter den Flaggen der EU-Mitgliedstaaten.

Auch Deutschland beabsichtigt, das SAÜ zu ratifizieren. Das soll mit einer Änderung und Anpassung des Seemannsgesetzes – mit dem neuen Namen Seearbeitsgesetz – verbunden werden. Mit einem Gesetzentwurf ist erst nach der Sommerpause zu rechnen.

2. Inhalt

2.1 Aufbau

Das SAÜ besteht aus den Artikeln, den Regeln und dem Code. Die Artikel und Regeln enthalten die wesentlichen Rechte und Prinzipien sowie die Verpflichtungen der Vertragsstaaten. Der Code, unterteilt in einen verbindlichen Teil A (Normen) und einen unverbindlichen Teil B (Leitlinien), ist mit den Regeln in einem Dokument zusammengefasst. Das SAÜ führt daher nicht zur Rechtsvereinheitlichung, sondern lässt den Vertragsstaaten Spielraum bei der Ausgestaltung ihres Rechts.

In vier Titeln bestimmt das SAÜ die materiell-rechtlichen Mindeststandards der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute.

Das fünfte Kapitel enthält als wichtigste Neuerung die Bestimmungen zur weltweiten Durchsetzung der Mindeststandards des SAÜ unabhängig davon, ob der Flaggenstaat Vertragspartei ist.

Das SAÜ gilt für alle auf See eingesetzten Schiffe und für alle auf diesen Schiffen in irgendeiner Eigenschaft tätigen Personen. Als Seeleute i.S.d. SAÜ gelten somit nicht nur Besatzungsmitglieder, sondern auch andere an Bord beschäftigte Arbeitnehmer.

2.2 Materielle Anforderungen an die Beschäftigungsverhältnisse der Seeleute

Weil das SAÜ im Wesentlichen Regelungen älterer ILO-Übereinkommen übernimmt, sind nur einige Punkte erwähnenswert. Die Bestimmungen über das Mindestalter der Seeleute, die Seediensttauglichkeit und die Heimschaffung lassen keine Probleme für die europäische Schifffahrt erwarten.

2.2.1 Private Anwerbungs- und Vermittlungsdienste

Sie müssen nach Konsultationen mit den Reeder- und Seeleuterverbänden einem Bewilligungs- und Zertifizierungssystem im Ansässigkeitsstaat unterworfen werden. Seeleuten dürfen keine Vermittlungsgebühren abverlangt werden. Der Reeder muss anfallende Visagebühren bezahlen und sicherstellen, dass Anwerbungs- und Vermittlungsdienste aus Nichtvertragsstaaten des SAÜ seine Anforderungen erfüllen.

2.2.2 Heuervertrag

Heuerverträge müssen schriftlich geschlossen werden und Angaben über die Höhe der Heuer, die Beendigung des Vertrags, die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der sozialen Sicherheit sowie einen Hinweis auf einen anwendbaren Tarifvertrag enthalten. Bei Heuverhältnissen auf unbestimmte Zeit müssen die Kündigungsfrist (sie muss mindestens 7 Tage betragen) und die Kündigungsvoraussetzungen genannt werden. Das geht über die bisherigen Anforderungen des § 24 SeemG hinaus. Genannt werden



Zur Person:
Dr. Hans-Heinrich Nöll,
Rechtsanwalt

informiert Sie als Autor dieses Beitrags über wesentliche Aspekte des neuen Seearbeitsübereinkommens für die Arbeitsverhältnisse an Bord. Er ist bei LEBUHN & PUCHTA tätig und in verschiedenen Bereichen des Schifffahrtsrechts spezialisiert.

muss auch der Name des Reeders oder der des Crewmanagers, wenn dieser die Verantwortung für den Schiffsbetrieb an Stelle des Reeders übernommen hat. Heuer- und Crewmanagementverträge sollten deshalb geprüft werden, ob sie diese Anforderungen erfüllen. Die deutsche Schifffahrtsverwaltung überlegt, ob sie einen Musterheuervertrag zur Verfügung stellt.

2.2.3 Schiffsbesetzung und Arbeitszeit

Das SAÜ verlangt eine Schiffsbesetzung, die unter Berücksichtigung der Übermüdung und der Spezifika der Fahrtgebiete einen sicheren Schiffsbetrieb garantiert. Den Rahmen der Arbeitszeit mit Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten nach Wahl entnimmt das SAÜ aus dem ILO-Übereinkommen 180. Es gibt Bestrebungen, die engere Regelung des SeemG anzupassen. Das SAÜ stellt das Zweiwachsensystem in den Kurzstreckenseeverkehren in Frage.

2.2.4 Mindesturlaub

Der Mindesturlaub nach dem SAÜ beträgt 2,5 Kalendertage pro Beschäftigungsmonat.

2.2.5 Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung

Dieser Titel enthält eine Reihe detaillierter Anforderungen an Schlaf- und Unterkunftsräume etc. Das neue Kontrollverfahren des SAÜ gebietet Reedern und Crewmanagern, auf die Einhaltung dieser Mindeststandards besonders zu achten.

2.2.6 Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung und soziale Sicherheit

Das SAÜ macht Vorgaben für einen angemessenen Schutz der Gesundheit, die medizinische Betreuung der See-

leute an Bord und an Land sowie ein Arbeitsschutzsystem an Bord. Reeder und Crewmanager sind verpflichtet, die infolge Krankheit und Verletzung entstehenden Kosten der Fürsorgemaßnahmen mindestens 16 Wochen zu tragen und bis zur Heimschaffung der Seeleute, jedoch mindestens für 16 Wochen, die Heuer fortzuzahlen. Das begründet eine umfassende Fürsorge- und Zahlungspflicht, soweit nicht eine gesetzliche Kranken- oder Unfallversicherung dafür aufzukommen hat. Die Regelung des SAÜ macht die seit 2004 geltende Befreiung der auf Schiffen unter deutscher Flagge beschäftigten Seeleute aus Nicht-EU-Staaten von der Krankenversicherungspflicht überprüfungsbedürftig. Sie gibt Anlass, die Arbeits- und Heuerverträge der Bordbeschäftigten auf ihre Vereinbarkeit mit den Vorschriften des Flaggenstaats zu prüfen.

2.3 Durchsetzung

2.3.1 Primär zuständig zur Um- und Durchsetzung des SAÜ ist ein Vertragsstaat als Flaggenstaat, der sich anerkannter Organisationen, z.B. Klassifikationsgesellschaften, bedienen kann.

Der Flaggenstaat muss zunächst sein nationales Recht am SAÜ ausrichten. Dann muss er für jedes im internationalen Verkehr unter seiner Flagge fahrende Schiff über 500 BRZ in einer an Bord mitzuführenden, maximal 5 Jahre geltenden Seearbeitszeugnis bescheinigen, dass er die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord überprüft hat und sie mit dem SAÜ und seinen nationalen Rechtsvorschriften übereinstimmen.

Der Flaggenstaat muss ferner eine auf seinen Schiffen mitzuführende Seearbeits-Konformitätserklärung ausstellen, in der er in einem ersten Teil seine nationalen Anforderungen zur Durchführung des SAÜ angibt und die in einem zweiten Teil eine von ihm oder einer anerkannten Organisation beglaubigte Erklärung des Reeders enthält, dass er Maßnahmen zur ständigen Einhaltung der Anforderungen getroffen hat.

Insbesondere bei einem Flaggenwechsel verlieren die Zeugnisse ihre Gültigkeit.

2.3.2 Hafenstaat

Neu ist die verstärkte Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord in der Hafenstaatkontrolle.

Wie schon bei den Schiffssicherheits- und Umweltschutzübereinkommen bedeutet das zunächst nur eine Prüfung des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung auf formale Richtigkeit. Eine genauere Prüfung findet statt, wenn triftige Gründe dafür sprechen oder Beschwerden darüber vorliegen, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord nicht den bescheinigten Standards entsprechen. Bei schweren Verstößen kann das Schiff festgehalten werden.

2.3.3 Beschwerdeverfahren

Ein noch schärferes Schwert zur Durchsetzung des SAÜ ist das Beschwerdeverfahren an Bord, das zum Ziel hat, die Beanstandungen auf möglichst niedriger Ebene beizulegen. Adressat von Beschwerden ist nicht nur der Kapitän, sondern auch eine vom Flaggenstaat zu benennende externe Stelle. Beschwerden können aber auch in der Hafenstaatkontrolle vorgebracht werden und den schärferen Prüfungsmechanismus auslösen. Beschwerdeberechtigt sind nicht nur die Seeleute, sondern auch Gewerkschaften und jede andere an der Sicherheit des Schiffs interessierte Person. Damit bekommen die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord einschließlich der Ausgestaltung der Heuer- und Arbeitsverträge einen ganz neuen Stellenwert.

3. Anwendbares Arbeitsrecht

Die den Vertragsstaaten des SAÜ verbleibenden Spielräume zur Ausgestaltung des nationalen Seearbeitsrechts erlauben auch zukünftig Arbeits- und Heuerverträge unterschiedlichen Inhalts. In welchem Umfang das geschehen kann, regelt in Europa die EU Verordnung 593/2008. Sie gestattet grundsätzlich, das anwendbare Arbeitsrecht frei zu vereinbaren, nicht aber, die dem Schutz der Arbeitnehmer dienenden zwingenden Vorschriften des „an sich anwendbaren Rechts“ auszuschließen. Ein wichtiger Anknüpfungspunkt zur Bestimmung dieses Rechts ist die Flagge des Schiffs. Da viele Flaggenstaaten ihr Recht an das SAÜ anpassen müssen und die Überprüfung der Mindeststandards für die Beschäftigung an Bord in den Fokus der Hafenstaatkontrolle rückt, ist eine Kompatibilitätsprüfung der Arbeits- und Heuerverträge vor dem Inkrafttreten des SAÜ geboten.



Zinserträge und „Tonnagesteuer“

Von WP/StB Thomas Rauert, PKF FASSELT SCHLAGE, Hamburg

Bislang richterlich nicht geklärt war, ob die Abgeltungswirkung der Tonnagesteuer auch für Fest- und Termingeldzinsen greift. In einem aktuellen, rechtskräftigen Urteil hatte sich das Niedersächsische Finanzgericht mit dieser Frage zu befassen und die Abgeltung der Zinsen durch die Tonnagesteuer im Streitfall abgelehnt (Urteil vom 23.11.2010 – 8 K 347/09). Aus der Urteilsbegründung geht aber deutlich hervor, dass die Ablehnung nicht für sämtliche Zinsen gilt.

Zum Sachverhalt: Eine Schiffsgesellschaft verfügte über ein Termingeldkonto, auf dem sie über einen Zeitraum von 3 Jahren Zinsen in unterschiedlicher Höhe erzielte. Durch Entnahmen der Gesellschafter wurde das Konto bis auf € 0 gemindert. Das Finanzamt rechnete die Zinsen nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung dem Tonnagegewinn hinzu. Hiergegen richtete sich die Klage der Steuerpflichtigen.

Ausgangspunkt der Überlegungen des Gerichts war § 5a Abs. 2 Satz 2 EStG, wonach zum Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr auch die unmittelbar mit ihrem Einsatz oder ihrer Vercharterung zusammenhängenden Neben- und Hilfsgeschäfte gehören.

Hilfsgeschäfte sind Geschäfte, die der Geschäftsbetrieb üblicherweise mit sich bringt und die eine Aufnahme der Haupttätigkeit erst ermöglichen. Das Gericht sah keine Anhaltspunkte dafür, dass die Anlage der Beträge auf dem Termingeldkonto wesentliche Voraussetzung für die schon lange bestehende unternehmerische Tätigkeit war,

so dass im Streitfall kein Hilfsgeschäft vorlag. Aus der Begründung des Gerichts lässt sich ableiten, dass z. B. Zinsen aus Einlagen zur Finanzierung des Schiffes (z. B. in der Bauphase) sehr wohl von der Tonnagesteuer abgegolten sind.

Aus der Begründung des Bundesfinanzhofs lässt sich ableiten, dass z. B. Zinsen aus Einlagen zur Finanzierung des Schiffes (z. B. in der Bauphase) von der Tonnagesteuer abgegolten sind.

Hingegen sind Nebengeschäfte solche Geschäfte, die in zeitlicher Folge zum Hauptzweck vorkommen und nebenbei mit erledigt werden. Das Gericht weist ausdrücklich darauf hin, dass Zinserträge aus laufenden Geschäftskonten als Nebengeschäft mit dem Betrieb eines Handelsschiffes in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Sofern die Zinserträge sich jedoch aus gesonderten Sparkonten (Termin-, Festgelder o. ä.) ergeben, kann nach Auffassung des Gerichts ein unmittelbarer Zusammenhang zum Hauptgeschäft nur angenommen werden, wenn die Art, Höhe und Dauer der Kapitalanlage unmittelbar durch den Einsatz oder die Ver-



Zur Person:

Thomas Rauert,
Wirtschaftsprüfer | Steuerberater |
Fachberater für Internationales
Steuerrecht

informiert Sie als Autor dieses Beitrags über Zinserträge und „Tonnagesteuer“. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung bei PKF FASSELT SCHLAGE in Hamburg.

Zusammenhangs gestellt werden“. Im Urteilsfall sahen die Finanzrichter in der Anlage der Gelder auf einem Konto der Schiffsgesellschaft keinen unmittelbaren Zusammenhang, sondern eine Gestaltung zur Erlangung eines steuerlichen Vorteils und versagten infolgedessen die Abgeltung durch die Tonnagesteuer. Die betriebswirtschaftliche Situation der Gesellschaft war nach Ansicht des Gerichts identisch mit der Situation, die sich ergeben hätte, wenn die Gesellschafter das Geld vor der Anlage auf dem Termingeldkonto entnommen hätten. Hinzu kam, dass für das Gericht keine Notwendigkeit erkennbar war, die Beträge als Liquiditätsreserve der Gesellschaft vorzuhalten.

Fazit: Der unmittelbare Zusammenhang zwischen der Kapitalanlage auf gesonderten Konten (Termin-, Festgeld etc.) und dem Schiffsbetrieb sollte hinreichend dokumentiert werden. Schon jetzt zeigt die Praxis, dass die Betriebsprüfung das Urteil zum Anlass nimmt, Kapitalerträge von Schiffsgesellschaften noch kritischer zu beleuchten.

charterung des Schiffes veranlasst ist. Dazu gehört auch die Schaffung von Liquiditätsreserven z. B. für Erhaltungsaufwendungen oder Ersatzbeschaffungen.

Bei der Prüfung, ob ein Neben- oder Hilfsgeschäft vorliegt, müssen nach Ansicht des Gerichts „aufgrund des Subventionscharakters der Tonnagebesteuerung strenge Anforderungen an das Vorliegen eines unmittelbaren

Im nationalen Steuerrecht („Tonnagesteuer“) wie im Abkommensrecht ist die richtige steuerliche Behandlung von Zinserträgen umstritten.





„Tonnagesteuer“ vor dem Bundesfinanzhof

Von WP/StB Thomas Rauert, PKF FASSELT SCHLAGE, Hamburg

Im Folgenden geben wir Ihnen eine – nicht abschließende – Auswahl interessanter Verfahren zur Tonnagesteuer, die derzeit vor dem Bundesfinanzhof anhängig sind:

Unter dem Az. IV R 46/10 wird der BFH entscheiden, ob eine Einschiffsgesellschaft, die ihr bestelltes Schiff vor Fertigstellung und vor dem Antrag auf Tonnagebesteuerung veräußert hat, zur Tonnagesteuer optieren darf, wenn sie aus dem Veräußerungserlös die Anzahlung für ein anderes, später tatsächlich im internationalen Verkehr betriebenes Handelsschiff aufgebracht hat. Vom BFH zu beantworten sind zwei Rechtsfragen: (1) Ist die Veräußerung des Seeschiffes ein Hilfsgeschäft im Sinne des § 5a Abs. 2 Satz 2 EStG, so dass der Gewinn aus dem Verkauf tonnagesteuerbegünstigt ist sowie (2) ist das veräußerte Schiff im internationalen Verkehr betrieben worden, weil auf der Überführungsfahrt von der Werft zum Erwerber ein Transportauftrag ausgeführt worden ist? Die Vorinstanz (Schleswig-Holsteinisches FG) hat beide Fragen mit Urteil vom 12.10.2010 (Az: 5 K 136/06) verneint.

Mit dem Verkauf des bestellten Schiffes vor Ablieferung und vor Antragstellung hatte sich auch das FG Hamburg zu befassen (Urteil vom 2.2.2010, Az. 2 K 147/08). Die Hamburger Finanzrichter haben im entschiedenen Fall nicht

Sind Sondervergütungen an den Gesellschafter vor der Indienststellung des Schiffes durch die „Tonnagesteuer“ abgegolten, mithin „steuerfrei“?

nur der Tonnagesteuer eine Absage erteilt. Nach ihrer Auffassung war hier auch kein begünstigter Veräußerungsgewinn festzustellen, der der Kürzungsvorschrift des § 9 Nr. 3 GewStG unterliegt. Beide Fragen – Tonnagebesteuerung, hilfsweise Kürzung nach § 9 Nr. 3 GewStG – liegen dem BFH im Revisionsverfahren vor (Az. IV R 12/10).

Das FG Hamburg hat mit Urteil vom 26.8.2010 (Az. 2 K 44/10) entschieden, dass der Gewinn aus der Auflösung des Unterschiedsbetrags, der bei der Veräußerung eines Mitunternehmeranteils gem. § 5a Abs. 4 Nr. 3 EStG entsteht, kein Veräußerungsgewinn i. S. d. § 16 EStG ist.

Das vor dem BFH anhängige Revisionsverfahren trägt das Az. IV R 42/10.

In die gleiche Richtung geht das Urteil vom 25.6.2008 (Az. 1 K 50018/05) des Schleswig-Holsteinischen FG, wonach der Gewinn aus der Auflösung des Unterschiedsbetrags anlässlich der Veräußerung eines Seeschiffes nicht nach den §§ 16, 34 EStG (Freibetrag, ermäßigter Steuersatz) steuerbegünstigt ist. Auch gegen dieses Urteil ist vor dem BFH Revision eingelegt worden (Az. IV R 40/08).

Mit Urteil vom 26.3.2010 (Az. 6 K 242/09) hat das FG Hamburg entschieden, dass vor Indienststellung des Schiffes

an die Gesellschafter geleistete Sondervergütungen einer Einschiffsgesellschaft, die zur Tonnagebesteuerung optiert hat, nach § 5a Abs. 3 Satz 2 EStG von der Besteuerung ausgenommen sind, also steuerfrei vereinnahmt werden können. Die vom unterlegenen Finanzamt eingelegte Revision (Az. IV R 19/10) lässt vermuten, dass die Finanzverwaltung dieses Urteil nicht anwenden und entsprechende Sondervergütungen besteuern wird.

Nicht der Tonnagebesteuerung zuzurechnen, aber mit Bedeutung für Einschiffsgesellschaften ist ein Urteil des

Schleswig-Holsteinischen FG vom 23.7.2010 (Az. 1 K 215/05). Danach sind Provisionszahlungen, die ein selbständiger Anlagevermittler von einem Emissionshaus für die Vermittlung von Beteiligungen an Schiffsgesellschaften erhält, auch dann als Betriebseinnahmen im Einzelunternehmen und nicht als Sonderbetriebseinnahmen auf Gesellschaftsebene zu erfassen, wenn der Anlagevermittler selbst an der Schifffahrtsgesellschaft beteiligt ist. Das vor dem Bundesfinanzhof anhängige Revisionsverfahren trägt das Az. X R 24/10.

Der Bundesfinanzhof hat zu entscheiden, ob der Gewinn aus der Auflösung des Unterschiedsbetrags steuerbegünstigt ist.





Von RA/StB Matthias Müller, PKF FASSELT SCHLAGE, Hamburg

An dieser Stelle werden auch wir künftig in Zusammenarbeit mit unseren PKF-Kollegen im Ausland verschiedene für die Seeschifffahrt interessante ausländische Steuerregime in Grundzügen vorstellen. Den Beginn dieser Serie machte vor einem Jahr die Tonnagebesteuerung Zyperns. In dieser Ausgabe widmen wir uns der „Tonnagesteuer“ der Niederlande, die dem deutschen Gesetzgeber Vorbild für die Gewinnermittlung nach der Tonnage (§ 5a EStG) war.

Die Niederlande haben wegberreitend für die deutsche „Tonnagesteuer“ bereits zum 1.1.1996 ein System eingeführt, das die Besteuerung nicht wie herkömmlich nach den für alle Wirtschaftszweige gültigen Gewinnermittlungsvorschriften durchführt, sondern gezielt als Subvention einen niedrigeren, pauschal nach der Tonnage ermittelten Betrag der Besteuerung zugrunde legt. Diesem System ist das deutsche Tonnagesteuerregime im Wesentlichen nachgebildet.

Voraussetzung für die Besteuerung nach der Tonnage in den Niederlanden ist, dass das Schifffahrtsunternehmen seinen Gewinn aus dem Betrieb von Seeschiffen im internationalen Verkehr erzielt. Der „Betrieb“ eines Seeschiffes setzt voraus, dass das Schifffahrtsunternehmen die kauf-

männische oder technische Geschäftsleitung übernimmt, die Bereederung in den Niederlanden durchführt und

- selbst Eigentümer oder Miteigentümer eines Seeschiffes ist oder
- das Schiff auf Basis eines Bareboat-Chartervertrages selbst betreibt.

Grundsätzlich umfasst die Geschäftsleitung die strategische, wirtschaftliche und technisch-nautische Leitung sowie das Crew-Management.

Die Niederlande haben bereits 1996 die Tonnagesteuer eingeführt. Diesem System ist das deutsche Tonnagesteuerregime nachgebildet.

Soweit ein Schifffahrtsunternehmen die kaufmännische Geschäftsleitung für ein fremdes Schiff übernimmt (z. B. als Vertrags-/ Korrespondentreeder) oder Schiffe auf Basis von Zeit- oder Reisecharterverträgen

einsetzt, ist die Option zur Besteuerung nach der Tonnage dann möglich, wenn die Schifffahrtsgesellschaft zugleich als Eigentümer oder Miteigentümer über eigene Nettotonnage verfügt, auch wenn diese Tonnage bare boat verchartert ist.

Seit dem Jahr 2005 ist es erforderlich, dass das Schiff in einem EU-Mitgliedsstaat registriert wird und die entsprechende Landesflagge führt. Ausnahmen sind für Schiffe unter der Flagge eines Drittlandes möglich, die in eine bestehende EU-Flotte eingeflaggt werden sollen.

Optiert das Unternehmen zur Besteuerung nach der Nettotonnage, werden die zu versteuernden Gewinne für jedes einzelne Schiff für jedes Wirtschaftsjahr wie folgt berechnet:

Nettotonnage des Schiffes	Festgesetzter Gewinn pro 1.000 Nettotonnen pro Tag
0 – 1.000	9,08 €
1.001 – 10.000	6,81 €
10.001 – 25.000	4,54 €
25.001 und mehr	2,27 €

Die auf der Grundlage dieser Tabelle errechneten Gewinne unterliegen dem niederländischen Regelsteuersatz. Soweit der Schiffsbetrieb in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft gekleidet ist, beträgt die Ertragsteuerbelastung ab dem Jahr 2009 20% des nach den herkömmlichen Methoden ermittelten Gewinns bis zu einem Betrag von EUR 200.000,00 und 25,5% für die darüber hinausgehenden Gewinne.

Verluste, Abschreibungen und Veräußerungsgewinne oder -verluste bleiben ohne steuerliche Auswirkungen. Fallen innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren die Voraussetzungen der Tonnagesteuer weg, z. B. durch den Verkauf des Schiffes oder die Verlagerung der Management-Aktivitäten ins Ausland, führt dies ggf. zu steuerlichen Nachteilen. Insbesondere gelten dann die allgemeinen Gewinnermittlungsvorschriften.

Die Option zur Tonnagebesteuerung muss durch einen bei der niederländischen Finanzverwaltung zu stellenden Antrag ausgeübt werden. Wird dem Antrag stattgegeben, gilt die Tonnagebesteuerung grundsätzlich für 10 Jahre. Neu errichtete Betriebe oder ausländische Schifffahrtsunternehmen, die beabsichtigen, ihren Ort der Geschäftsleitung in die Niederlande zu verlegen, sollten den Antrag im Laufe des ersten Jahres stellen. Bei Zweifelsfragen ist es empfehlenswert vor Beginn des Geschäftsbetriebs in den Niederlanden eine verbindliche Auskunft der niederländischen Steuerbehörden einzuholen.

Nach dem Ende des 10jährigen Begünstigungszeitraums kann das Unternehmen wählen, bei der Tonnagebesteuerung zu bleiben oder zur Regelbesteuerung zurückzukehren.



Zur Person:
Matthias Müller,
Rechtsanwalt | Steuerberater

informiert Sie als Autor dieses Beitrags über Tonnagesteuer in den Niederlanden. Er ist als Mitarbeiter von PKF FASSELT SCHLAGE in Hamburg tätig.

Nach einem Erlass der niederländischen Finanzverwaltung vom 1. Januar 2010, dem die Europäische Kommission mittlerweile zugestimmt hat, besteht auch für den Betrieb von

- Schiffen für die Installation von Kabeln und Rohrleitungen/Pipelines
- Forschungsschiffen und
- Schwimmkränen

die Möglichkeit, zur Tonnagesteuer zu optieren.

Bereits heute können auch Schiffe tonnagesteuerbegünstigt sein, die im Offshore-Bereich tätig sind (z.B. die Personen- und Güterbeförderung zu Offshore-Baustellen z.B. für Windparks).

Zu den Details des niederländischen Tonnagesteuersystems sprechen Sie uns gern an.

Schiffsregister Isle of Man

Seit Anfang des Jahres ist PKF in Hamburg als Repräsentant des Schiffsregisters der Isle of Man aktiv. Reedereien haben damit die Möglichkeit, die bei einer Schiffsregistrierung erforderlichen Originalunterlagen im Hamburger PKF-Büro gegen eine Kostenpauschale einzureichen. PKF wird die Originaldokumente mit den dem Register von der Reederei im Vorwege bekanntgegebenen Daten abgleichen und die Dokumente an das Schiffsregister weiterleiten.

Auf die Kanzlerin kommt es an

Die Zukunft des maritimen Standorts Deutschland.

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung soll bekräftigt und erneuert werden. Nach einer tiefen Finanz- und Wirtschaftskrise, deren Folgen noch immer nicht vollständig überwunden sind, geht es darum, dem Bündnis neue Substanz und einen neuen Rahmen zu geben.

Seit Einführung der Tonnagesteuer 1999 und der ersten Maritimen Konferenz im Juni 2000 in Emden wird das Maritime Bündnis von einem breiten Konsens getragen. Bundes- und Landesregierungen sowie Sozialpartner haben sich dem Ziel verpflichtet, mehr junge Menschen auszubilden und mehr Arbeitsplätze auf See und an Land zu schaffen. Das ist eindrucksvoll gelungen. Deutschland ist von einer Handelsflotte aus dem hinteren Feld an die Spitze vorgestoßen – bei der Containerschiffahrt sind wir mit Abstand führend. Für die deutsche Wirtschaft, aber auch für die deutsche Politik ist das eine Erfolgsgeschichte, wie es sie selten gibt. Dazu haben alle Bundesregierungen und der Bundestag beigetragen.

Seit 1999 hat sich die Zahl der Ausbildungsplätze praktisch verdreifacht. Die Reedereien haben am Standort Deutschland massiv investiert und die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse deutlich gesteigert. Gelingen ist das durch eine Balance zwischen Fördermaßnahmen des Bundes einerseits und freiwilligen Verpflichtungen der maritimen Wirtschaft und der Sozialpartner andererseits.



Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer VDR

Die Weltkonjunktur erholt sich. Damit ergeben sich im Welthandel für den maritimen Standort Deutschland wieder neue Chancen. Aber der weltweite Wettbewerb ist härter geworden. Ob Deutschland die Wachstumschancen mit der maritimen Wirtschaft für mehr Wertschöpfung und Beschäftigung nutzen kann, hängt mehr denn je davon ab, dass die nationalen Rahmenbedingungen stimmen.

Und hier gerät etwas aus der Balance: Die Bundesregierung hat den Ausgleich von Wettbewerbsnachteilen für Schiffe unter deutscher Flagge halbiert und für 2011 de facto abgeschafft. Es gibt Besorgnis erregende Signale, dass die Regierung erwägt, die Bedingungen der Schifffahrt unter deutscher Flagge weiter zu schwächen. Will sich die Bundesregierung dauerhaft von ihren bisherigen Zusagen verabschieden? Wie will sie verhindern, dass Deutschland wieder ins hintere Feld der Schifffahrtsnationen abrutscht und Arbeitsplätze ins Ausland verliert? Welche Vorschläge der deutschen Reeder will sie aufgreifen und umsetzen – und wann?

Bisher spricht die Regierung mit vielen Stimmen. Es darf daher mit Spannung erwartet werden, welchen Weg die Kanzlerin mit ihrer Richtlinienkompetenz jetzt vorgibt. Es geht um die Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte für beide, für die maritime Wirtschaft und für die deutsche Politik.

Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer VDR

Impressum

PKF FASSELT SCHLAGE Partnerschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft · Steuerberatungsgesellschaft

www.pkf-fasselt.de

14050 **Berlin** · Platanenallee 11 · Tel. +49 30 306 907-0
47059 **Duisburg** · Schifferstraße 210 · Tel. +49 203 30001-0
20354 **Hamburg** · Jungfernstieg 7 · Tel. +49 40 35552-0

39340 **Haldensleben** · Hagenstr. 38 · Tel. +49 3904 66 38-0
38350 **Helmstedt** · Bötticherstr. 51 · Tel. +49 5351 12 01-0
39112 **Magdeburg** · Halberstädter Str. 40 A · Tel. +49 391 62 823-0
14476 **Potsdam** · Am Lehnitzsee 5 · Tel. +49 33208 223 55
56856 **Zell** · Schlossstraße 34 · Tel. +49 6542 96300-0

38122 **Braunschweig** · Theodor-Heuss-Str. 2 · Tel. +49 531 2403-0
60325 **Frankfurt** · Ulmenstr. 37-39 · Tel. +49 69 17 00 00-0
50670 **Köln** · Gereonstraße 34-36 · Tel. +49 221 1643-0

06114 **Halle** · Bernburger Straße 4 · Tel. +49 345 52 521-0
04275 **Leipzig** · August-Bebel-Str. 61 · Tel. +49 341 3099-10
56410 **Montabaur** · Steinweg 40-42 · Tel. +49 2602 93 11-0
18055 **Rostock** · Am Vögenteich 26 · Tel. +49 381 491 24-0

Die Inhalte dieser PKF maritime können weder eine umfassende Darstellung der jeweiligen Problemstellungen sein noch den auf die Besonderheiten von Einzelfällen abgestimmten steuerlichen oder sonstigen fachlichen Rat ersetzen. Wir sind außerdem bestrebt sicherzustellen, dass die Inhalte dieser PKF maritime dem aktuellen Rechtsstand entsprechen, weisen aber darauf hin, dass Änderungen der Gesetzgebung, der Rechtsprechung oder der Verwaltungsauffassung immer wieder auch kurzfristig eintreten können. Deshalb sollten Sie sich unbedingt individuell beraten lassen, bevor Sie konkrete Maßnahmen treffen oder unterlassen.

*PKF FASSELT SCHLAGE ist ein Mitgliedsunternehmen des PKF International Limited Netzwerks und in Deutschland Mitglied eines Netzwerks von Wirtschaftsprüfern gemäß § 319 b HGB. Das Netzwerk besteht aus rechtlich unabhängigen Mitgliedsunternehmen. PKF FASSELT SCHLAGE übernimmt keine Verantwortung oder Haftung für Handlungen oder Unterlassungen einzelner oder mehrerer Mitgliedsunternehmen. Die Angaben nach der Dienstleistungsinformationspflichten-Verordnung sind unter www.pkf-fasselt.de einsehbar.