

## Thesen

*zum Referat von Professor Dr. Jürgen Basedow, Augsburg*

1. Die Ausflaggung ist ein schiffahrtsspezifischer Modus der Produktionsverlagerung ins Ausland. Ihr Einfluß auf die Erträge der Schiffahrtsunternehmen ist gering, auf die Kosten dagegen erheblich. Er hängt von der Bedeutung der Flagge als kollisionsrechtliches Anknüpfungsmoment kostenrelevanter Regulierungen des Arbeits-, Steuer- und Sozialversicherungsrechts ab.
2. Die Flagge bestimmt im Regelfall das objektive Seearbeitsstatut. Seine zwingenden Bestimmungen – bei Schiffen unter deutscher Flagge vor allem das Seemannsgesetz und das Kündigungsschutzgesetz – können auch durch Rechtswahl nicht abbedungen werden.
3. Die Seebetriebsverfassung bezieht sich nach § 114 BetrVG nur auf Schiffe unter deutscher Flagge, die von Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland bereedert werden. Betriebsverfassungsrechtlicher Kündigungsschutz und Sozialplanpflicht sind also flaggenabhängig.
4. Entsprechendes gilt nach § 34 MitbestG für die Unternehmensmitbestimmung, doch spricht viel dafür, die Seeleute ausgeflaggter Schiffe und ausländischer Tochterreedereien bei der Berechnung der Unternehmensgröße mitzuberücksichtigen, auch wenn sie nicht wahlberechtigt sind.
5. Das Statut des Tarifvertrags richtet sich in analoger Anwendung der Artt. 27 f. EGBGB nach der Rechtswahl im Tarifvertrag, hilfsweise nach dem Schwerpunkt der vom Tarifvertrag geregelten Arbeitsverhältnisse. Welche Arbeitsverhältnisse ein Tarifvertrag erfaßt, beurteilt sich in erster Linie nach dem Willen der Parteien, in zweiter Linie nach dem Statut der Arbeitsverträge. Für beide Fragen spielt die Flagge in der Praxis eine wichtige Rolle.
6. Der Sozialversicherungspflicht unterliegen alle deutschen und ausländischen Seeleute, die auf Schiffen unter deutscher Flagge fahren; auf Antrag des Reeders können ausländische Seeleute von der Rentenversicherungspflicht befreit werden, §§ 1231 II RVO, 8 II AVG.
7. Seeleute mit inländischem Wohnsitz sind unbeschränkt einkommensteuerpflichtig; ausländische Seeleute, die auf Schiffen unter deutscher Flagge fahren, unterliegen mit ihrer Heuer der beschränkten Einkommensteuerpflicht, §§ 1, 49 I Nr. 4 EStG. Für die Lohnsteuerabzüge haftet die Reederei. Im einzelnen wird die Rechtslage durch Doppelbesteuerungsabkommen modifiziert.

8. Die kollisionsrechtliche Relevanz der Flagge vermittelt vor allem in der Kumulierung erhebliche Ausflagungsanreize. Sie sind durch die Einführung eines zweiten, internationalen Seeschiffsregisters nur ganz geringfügig vermindert worden. Der Beitrag des Zweitregister-Gesetzes zum Schutz der deutschen Handelsflotte ist ideologischer und nicht praktischer Natur.
9. Maßnahmen gegen die Ausflagung und zur Vermehrung der Tonnage unter deutscher Flagge und Führung empfehlen sich aus ordnungspolitischen Gründen, insbesondere wegen der Schlüsselstellung der Seefahrt in der maritimen Verbundwirtschaft. Verfassungsrechtlich geboten sind solche Maßnahmen aber nicht; Art. 27 GG enthält keine Einrichtungsgarantie.
10. Damit die Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge ihre Wettbewerbsfähigkeit mit deutschen Teilbesatzungen zurückgewinnen kann, ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich. Dazu gehören: die Verringerung der Besatzungsstärken bei gleichzeitiger Steigerung der Qualifikationsanforderungen an die Seeleute; die Absenkung der gesetzlichen Mindeststandards des Seearbeitsrechts auf die international vereinbarten Normen bei gleichzeitiger Durchsetzung dieser Normen auf Schiffen aller Flaggen nach dem Hafenstaatsprinzip; die Befreiung ausländischer Seeleute von der Sozialversicherungspflicht und ihre Selbstveranlagung zur Lohnsteuer.