

Bundesministerium für Verkehr
Referat WS 26 – Recht der Seeschifffahrt, BSU
Herrn Dr. Martin Thiele
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

Per Email: ref-ws26@bmv.bund.de

Betreff: Entwurf einer Verordnung für Bürokratierückbau und Vereinfachungen in der Seeschifffahrt - Verbändeanhörung

Aktenzeichen: WS26/502070101#(00011#003

**Entwurf einer Verordnung für Bürokratierückbau
und Vereinfachungen in der Seeschifffahrt,
Anhörung der Verbände
- Stellungnahme des VDR -**

Sehr geehrter Herr Dr. Thiele,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr freundliches Schreiben und Ihre Email vom 15. Mai 2026 nebst Anlagen und die Möglichkeit, zum Entwurf einer Verordnung für Bürokratierückbau und Vereinfachungen in der Seeschifffahrt im Rahmen der Verbändeanhörung Stellung zu nehmen. Gern nimmt der Verband Deutscher Reeder e.V. (nachfolgend „VDR“) die Gelegenheit wahr, in dieser für die Seeschifffahrt wichtigen Angelegenheit eine kurze Stellungnahme abzugeben.

A. Generelle Anmerkungen zum Verordnungsentwurf

Deutschland ist eine der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Die Seeschifffahrt ist eine der Schlüsselindustrien im exportorientierten Deutschland und leistet einen essentiellen Beitrag für die Versorgung der hiesigen Volkswirtschaft mit Rohstoffen, Energie und Wirtschaftsgütern. Die in der internationalen Seeschifffahrt tätigen deutschen Reedereien stehen in einem sehr starken Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern und Standorten in Europa und weltweit. Der am jeweiligen Reederei-Standort geltende Rechtsrahmen beeinflusst die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und der Schifffahrtsunternehmen in vielfältiger Weise, nicht nur durch die einschlägigen steuerrechtlichen, sondern auch die schifffahrtsrechtlichen Rahmenbedingungen. Die Seeschifffahrt ist als stark international geprägter Sektor auf nationale Regelungen angewiesen, die im Einklang mit bestehenden internationalen und europäischen Standards

stehen müssen und die hiesigen Unternehmen nicht benachteiligen. Das ist ein entscheidender Punkt für die Attraktivität des Schifffahrtsstandortes und natürlich auch der deutschen Flagge.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der VDR die umfassenden Bemühungen Ihres Hauses zur Steigerung der Attraktivität der Deutschen Flagge, zur Optimierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung und zum Bürokratierückbau uneingeschränkt. Wir wissen die vielfältigen und insbesondere in den letzten Jahren nochmals deutlich verstärkten Bemühungen in diesem Bereich sehr zu schätzen und haben bekanntlich zu dieser wichtigen Thematik bereits eine ganze Reihe von konstruktiven Vorschlägen im Rahmen von Stellungnahmen vorgelegt, die in die laufenden Prozesse auch maßgeblich eingeflossen sind.

Wir verweisen hierzu insbesondere auf das gemeinsame Schreiben von VDR und BSH „Bürokratie-Ballast über Bord: Vorschläge für Rechtsänderungen zur Steigerung der Attraktivität der Seeschifffahrt unter Deutscher Flagge“ vom 3. Juni 2025 an das BMV. Darin heißt es in Punkt 3. (Deutsche Sonderregeln abschaffen) a) Schiffsbesetzung bei Nationalitätenvorgaben flexibilisieren:

„Nach der deutschen Schiffsbesetzungsverordnung muss der Kapitän sowie ein Schiffsoffizier auf einem größeren deutschflaggen Seeschiff (über 8.000 BRZ) die Nationalität eines EU-Mitgliedsstaates haben. Deutsche Reedereien finden immer schwerer geeignete EU-Kapitäne und –Offiziere. In letzter Zeit haben Reedereien vermehrt Schiffe ausgeflaggt, da sie keine geeigneten EU-Kapitäne/-Offiziere mehr auf dem Arbeitsmarkt finden konnten.“

Die Schiffsbesetzungsverordnung sollte hinsichtlich der Vorgabe einer EU-Nationalität bei Kapitänen und Schiffsoffizieren flexibilisiert werden (etwa bei Nachweis einer Nichtverfügbarkeit). U.a. sollte geprüft werden, inwieweit Nicht-EU-Angehörigen, die ihre Befähigung an deutschen Hochschulen erworben haben, der Einsatz an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge ermöglicht werden kann bzw. ob diese EU-Staatsangehörigen insofern gleichgestellt werden können.

Um zugleich die Zahl deutscher Seeleute zukünftig möglichst wieder zu erhöhen, sollte diese Flexibilisierung an Ausbildungsverpflichtungen geknüpft werden.“

Daher begrüßen wir selbstverständlich als wesentlichen und u.E. besonders wichtigen Inhalt des Verordnungsentwurf die vorgesehene Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, indem unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen von der (EU-)Nationalitätsvorgabe für Kapitäne und Offiziere ermöglicht werden. Auch die weiteren im Verordnungsentwurf vorgesehenen Änderungen zur Entbürokratisierung und Vereinfachung, wie etwa die Änderungen der Geschäftsordnung des Ausschusses für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt mit dem Ziel der Ermöglichung von mehr Digitalisierung oder die vorgesehene Änderung der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV), indem der Zwang zur schriftlichen Anmeldung für die Abschlussprüfung abgeschafft wird, stufen wir als teils zwar kleine, aber in der Praxis gleichwohl wichtige Stellschrauben und sinnvolle Anpassungen ein.

Nach unserer Erfahrung ist es wichtig, auch im Detail umfassend alle Möglichkeiten zum Bürokratierückbau und Digitalisierung voranzutreiben und umzusetzen, da sich auch eine Vielzahl kleinerer (und einzeln als solche überschaubarer), aber unnötiger Belastungen für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter rasch zu einem erheblichen Bürokratieaufwand summieren können. Daher ist auch solche Detailarbeit wichtig und sehr zu begrüßen.

In diesem Zusammenhang möchten wir die Gelegenheit nutzen und Ihnen übermitteln, dass wir aus diesem Grund auch die in den Referentenentwürfen des Bundesministeriums für Verkehr – Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr) und Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV) Verkehr –, zu denen kürzlich eine separate Verbändebeteiligung des BMV durchgeführt wurde, vorgesehenen Verfahrensvereinfachungen, indem Zuständigkeiten konzentriert und zentralisiert werden sollen, soweit sie Bereich der Schifffahrt betreffen, begrüßen und für sinnvoll erachten.

B. Anmerkungen zu Artikel 1 – Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Die in Artikel 1 des Verordnungsentwurfs vorgesehenen Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung werden vom VDR einhellig begrüßt.

Dies betrifft sowohl die im neuen § 4 SchBesV vorgesehene zukünftige Gleichstellung von Drittstaatsangehörigen bzw. Nicht-Unionsbürgern mit einem deutschen Befähigungszeugnis (nach § 20 oder § 33 der Seeleute-Befähigungsverordnung) mit Unionsbürgern als auch den neuen § 4a SchBesV, der unter bestimmten Voraussetzungen zukünftig die Besetzung eines deutschflaggen Schifffahrt abweichend von § 4 und § 5 SchBesV mit Drittstaatsangehörigen ermöglicht.

Dies würde insbesondere angesichts der immer häufigeren Nichtverfügbarkeit von EU-Kapitänen bzw. -Offizieren eine äußerst hilfreiche und praxisgerechte Flexibilisierung bedeuten. Zugleich wird durch die – übrigens in enger Abstimmung mit und unter aktiver Beteiligung der Sozialpartner diskutierten und nach unserem Verständnis im Ergebnis in diesem Entwicklungsprozess auch im Konsens vereinbarten – Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelungen sichergestellt, dass zukünftig unter deutscher Flagge auch weiterhin wichtiges Know-how gebunden und gebildet wird, etwa indem an Bord in besonderem Maße ausgebildet bzw. qualifiziert wird (siehe § 4a Abs. 1 Nr. 3).

Hinzu kommt, dass die Ausnahmeregelungen nur unter engen Voraussetzungen in Anspruch genommen werden können, insbesondere wenn auf dem inländischen seemännischen Arbeitsmarkt kein Kapitän nach Maßgabe des § 4 SchBesV verfügbar ist und kein Besatzungsmitglied zum Kapitän befördert werden kann, das die Voraussetzungen des § 4 SchBesV erfüllt (vgl. § 4a Abs. 1 Nr. 1 und 2 SchBesV). Wir erachten die vorgesehene Flexibilisierung der Nationalitätenvorgabe in der SchBesV daher für eine wichtige und richtige Lösung, die zugleich die wichtige Rolle von Ausbildung, Qualifizierung und Beschäftigung von einheimischem Seepersonal für den Standort angemessen berücksichtigt, was nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Resilienzaspekten heute mehr denn je von großer Bedeutung ist.

Der neue § 4 SchBesV sieht eine sinnvolle Gleichstellung von Drittstaatsangehörigen vor, die hier ihr Befähigungszeugnis erworben haben und daher nicht nur gleich qualifiziert, sondern in aller Regel am hiesigen Standort auch besonders verwurzelt und integriert sind und bei denen es u.E. keine stichhaltigen Gründe gibt, sie nur aufgrund ihrer Nationalität gegenüber Unionsbürgern im Bereich der Schiffsbesetzung sozusagen weiterhin zu diskriminieren.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das (EU-)Nationalitätenerfordernis der aktuellen SchBesVO für die deutsche Flagge im EU-Vergleich nach wie vor außergewöhnlich stark ausgeprägt ist und es daher – insbesondere im Zusammenhang mit der teils nicht ausreichend gegebenen Verfügbarkeit von EU-Kapitänen und -Offizieren - ein z.T. erhebliches Hindernis zum Führen der deutschen Flagge darstellt. Dies gilt trotz der ungemein wichtigen modifizierten Fassung des § 5 SchBesVO, die gemäß § 12 SchBesVO derzeit bis zum Ablauf des 30. Juni 2027 befristet zur Anwendung kommt, und wonach aktuell neben dem EU-Kapitän nur bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 8.000 auch von

den Offizieren des nautischen oder technischen Bereichs mindestens einer Unionsbürger sein muss. Denn andere EU-Flaggen sehen entweder gar kein EU-Nationalitätenerfordernis für die Schiffsbesetzung vor oder nur hinsichtlich des Kapitäns, wobei in der Praxis dann auch für die Nationalität dieser Bordposition bei Bedarf Ausnahmeregelungen in Anspruch genommen werden und Drittstaatsangehörige eingesetzt werden können.

Der VDR möchte daher betonen, dass es von größter Wichtigkeit ist, dass die derzeit bis zum Ablauf des 30. Juni 2027 befristete Anwendung von § 5 SchBesVO in der Fassung des § 12 Abs 2 SchBesVO verlängert und weitergeführt wird, und zwar für einen Zeitraum von mindestens weiteren acht, besser noch zehn Jahren.

Dies gilt zudem für alle Maßnahmen des Bundes zur Sicherung des maritimen Know-hows und der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und des hiesigen Standorts. Neben der aktuellen Flexibilisierung der Vorgaben der SchBesVO nach § 12 SchBesVO sind hier der vollständige Lohnsteuereinbehalt nach § 41a IV EStG, die vom BSH administrierten Zuschüsse zur vollständigen bzw. passgenauen Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge nach der entsprechenden Richtlinie (LNK-Zuschüsse) und die ebenfalls vom BSH gewährten Ausbildungsplatzkostenzuschüsse für die Seeschifffahrt nach der entsprechenden Richtlinie (APK-Zuschüsse) zu nennen. **Alle Maßnahmen des Bundes zur Schifffahrtförderung laufen nach derzeitigem Stand im Laufe des Jahres bzw. Ende 2027 aus und müssen daher unbedingt langfristig verlängert werden** (für einen vernünftigen Planungshorizont mindestens für weitere 8 Jahre, besser für zehn Jahre). Deshalb kommt der aktuell anstehenden Evaluierung der Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Denn alle in den letzten Jahren angegangenen, noch ausstehenden oder bereits umgesetzten Bausteine zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und Optimierung der Flaggenstaatsverwaltung werden nur dann greifen und ihre Wirkung entfalten können, wenn die verschiedenen und nach aktuellem Stand im Laufe des nächsten Jahres auslaufenden Maßnahmen zur Know-how-Sicherung auch langfristig weitergeführt werden. Dies gilt logischerweise ganz besonders auch für die nunmehr geplante weitere Flexibilisierung der Bestimmungen zur Nationalitätenvorgabe für Besatzungsmitglieder unter deutschflaggigen Schiffe: Sollte § 5 SchBesVO ab Juli 2027 nicht mehr in der Fassung von § 12 SchBesVO zur Anwendung kommen, so würde dies unmittelbar und erheblich die Attraktivität der Führung der deutschen Flagge beeinträchtigen und die laufenden Bemühungen konterkarieren.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass für die Praxistauglichkeit der vorgesehenen Ausnahmeregelungen mit Ausbildungsverpflichtung eine möglichst praxisgerechte und weitgehend digitalisierte Handhabung und Bearbeitung durch die DS der BG Verkehr erforderlich ist. Durch die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelungen bei Nichtverfügbarkeit darf den Reedereien, die die deutsche Flagge führen, kein erheblicher zusätzlicher bürokratischer Aufwand entstehen, sonst können diese geplanten Änderungen keine Wirksamkeit entfalten. Insofern begrüßen wir es, dass offenbar eine formlose elektronische Antragstellung und elektronische Dokumente hierfür geplant sind und möchten dringend darum bitten, die Umsetzung kundenfreundlich zu gestalten und die Prozesse eng zu monitoren.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Rückfragen jederzeit sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DEUTSCHER REEDER