



Sachstand

Fragen zur Ausflagung und Beflagung in der deutschen Schifffahrt

Fragen zur Ausflagging und Beflagging in der deutschen Schifffahrt

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 002/20
Abschluss der Arbeit: 30.01.2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Voraussetzungen der Ausflagging von touristischen Seeschiffen	4
3.	Beflagging von Binnenschiffen	6
3.1.	Rechtslage	6
3.2.	Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB)	8
4.	Bürokratischer Aufwand als Grund für die Ausflagging von Seeschiffen	8

1. Fragestellung

Dem Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages sind Fragen zur Ausflagung und Beflagung in der touristischen Schifffahrt gestellt worden. Konkret wurde nach den Voraussetzungen gefragt, unter denen eine Rederei ein Schiff ausflaggen darf sowie nach den Gründen, weshalb die deutsche Flagge als unattraktiv gelte und bürokratischer Aufwand zur Ausflagung führe. Ferner wurde nach der Beflagung von Binnenschiffen mit ausländischen Flaggen gefragt. In Absprache mit dem Auftrag gebenden Büro wurde der Verband Deutscher Reeder (VDR) um eine Stellungnahme gebeten.

Die zitierten Links wurden zuletzt am 30.01.2020 aufgerufen.

2. Voraussetzungen der Ausflagung von touristischen Seeschiffen

Seeschiffe bewegen sich nicht nur im Bereich einer Rechtsordnung, sondern sowohl im hoheitsfreien Raum der Hohen See als auch in fremden Staatsgebieten. Deshalb bedarf es einer festen Zuordnung zu einer bestimmten Rechtsordnung, die durch die Flagge eines Staates geschaffen wird.¹ Die flaggenrechtliche Zugehörigkeit eines Seeschiffs bemisst sich an dem völkergewohnheitsrechtlich geltenden Flaggenrechtsprinzip, welches heute völkerrechtlich seine Grundlage in Art. 91 ff. des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ)² findet.³

Art. 91 Abs. 1 SRÜ regelt zur Staatsangehörigkeit von Seeschiffen:

„Jeder Staat legt die Bedingungen fest, zu denen er Schiffen seine Staatszugehörigkeit gewährt, sie in seinem Hoheitsgebiet in das Schiffregister einträgt und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen.“

Die in Art. 91 Abs. 1 S. 3 SRÜ genannte Voraussetzung der „*echten Verbindung*“ (ein sog. „genuine link“)⁴ als Einschränkung der ansonsten in Art. 91 Abs. 1 SRÜ normierten Gestaltungsfreiheit bestimmt der Gesetzgeber durch § 1 Abs. 1, 2 Flaggenrechtsgesetz (FlRG)⁵. Danach haben alle

1 Vgl. Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 99.

2 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, Link: <https://www.ad-min.ch/opc/de/official-compilation/2009/3209.pdf>

3 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, Einleitung Rn. 1.

4 Vgl. Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 99.

5 Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 134 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, Link: <https://www.gesetze-im-internet.de/flaggrg/index.html>.

Kauffahrtschiffe und alle sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe, worunter auch Kreuzfahrtschiffe fallen,⁶ deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben, das Recht, aber auch die Pflicht, die Bundesflagge zu führen. Deutschen Staatsangehörigen stehen hierbei die in § 1 Abs. 2 FIRG genannte Offene Handelsgesellschaft, die Kommanditgesellschaft sowie juristische Personen gleich.⁷ Welche Anforderungen grundsätzlich an die Ausgestaltung einer „*echten Verbindung*“ zu stellen sind, ist indes unklar.⁸ Herber schreibt, eine Reihe von Staaten öffne ihre Register und damit die Möglichkeit der Flaggenführung nahezu jedem Schiff, obwohl keine wirkliche Verbindung zum Flaggenstaat bestehe.⁹ Im Zusammenhang mit der Führung der Flagge eines solchen Staates werde von „*billigen Flaggen*“ oder „*flags of convenience*“ gesprochen.¹⁰

Es besteht für die Eigentümer deutscher Seeschiffe die Möglichkeit, ihre Schiffe durch Ausflagung der Flaggenhoheit eines anderen Staates zu unterstellen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem Wegfall der gesetzlichen Voraussetzungen der deutschen Flaggenführungspflicht nach § 1 FIRG (sog. große Ausflagung) und dem zeitweiligen Ausflaggen eines Schiffes nach § 7 FIRG (sog. kleine Ausflagung).

Bei der sog. **großen Ausflagung** wird das Schiff an einen Käufer mit Sitz im Ausland veräußert oder der Eigentümer selbst verlegt seinen Sitz in das Ausland.¹¹ In solchen Fällen liegen die gesetzlichen Voraussetzungen des § 1 FIRG, die eine Pflicht zur Führung der deutschen Flagge statuieren, nicht mehr vor. Das Seeschiff kann dann ohne weiteres - nach Löschung im deutschen Register und Eintragung in das fremde - die ausländische Flagge führen.¹² Dies gilt auch, wenn der Eigentümer Deutscher ist, weil bei Sitz im Ausland eine Pflicht, die deutsche Flagge zu führen (§ 1 FIRG), für das Schiff nicht besteht.¹³ In der Praxis kann jedoch selbst bei einem ausländi-

6 Zur Definition des „Schiffes“ nach Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 93: „*Als Schiff ist ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe anzusehen, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen.*“

7 Zu den genauen Voraussetzungen einer Gleichstellung vgl. § 1 Abs. 2 FIRG.

8 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, Einleitung Rn. 2. Zum Versuch, mit einer VN-Konvention zur Schiffsregistrierung Klarheit zu schaffen, siehe WD 2 – 031/17, Link: <https://www.bundestag.de/resource/blob/505884/84c8d00a2bde3ce4a906e041d0118de1/WD-2-031-17-pdf-data.pdf>.

9 Vgl. Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 99; Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, Einleitung Rn. 2.

10 Vgl. Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 99

11 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, § 7 Rn. 4.

12 Vgl. Herber, Seehandelsrecht, 2. Auflage 2016, S. 106.

13 Vgl. ebd.

schen Eigentümer der Einfluss des ehemaligen deutschen Eigentümers durch entsprechende Vertragsgestaltung, Übertragung an einen Treuhänder, Rückcharter oder entsprechende gesellschaftsrechtliche Konstruktionen erhalten bleiben.¹⁴

Bei der sog. **kleinen Ausflagung** nach § 7 FIRG kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) jedem im deutschen Seeschiffsregister eingetragenen und zur Führung der deutschen Flagge verpflichteten Seeschiff das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge für längstens zwei Jahre auf Antrag gestatten. Trotz der damit verbundenen Eintragung in ein fremdes Register eines anderen Flaggenstaates, bleibt das Seeschiff jedoch auch weiterhin im deutschen Seeschiffsregister eingetragen.¹⁵ Geltendes Recht ist aber nunmehr das des ausländischen Flaggenstaates.¹⁶ Nach Zeitablauf ist eine erneute Antragsstellung zulässig.¹⁷ Antragssteller kann der Reeder selbst sein, der Eigentümer des Schiffes ist und es im eigenen Namen bereedert, oder der Ausrüster, der das Schiff bereedert ohne selbst Eigentümer zu sein. Voraussetzung für die Genehmigung ist, dass das maßgeblich fremde Recht die Führung seiner Flagge erlaubt, und dass der Antragssteller nachweist, dass er die durch den Flaggenwechsel hervorgerufenen Nachteile für den deutschen Schifffahrtsstandort ausgeglichen hat. Ein solcher Ausgleich beinhaltet gemäß § 7 Abs. 2 FIRG die Verpflichtung des Antragsstellers, während eines von der Größe des auszuflaggenden Schiffes abhängigen Zeitraums die Bereitstellung eines seefahrtbezogenen Ausbildungsplatzes sicherzustellen. Wenn der Antragssteller dieser Verpflichtung nicht nachkommen kann, trifft ihn nach § 7 Abs. 3 FIRG die Verpflichtung zur Zahlung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, der dazu dienen soll, die seefahrtbezogene Ausbildung zu fördern.¹⁸

3. Beflagung von Binnenschiffen

3.1. Rechtslage

Im Gegensatz zu den Regelungen in der Seeschifffahrt existiert für die deutsche Binnenschifffahrt kein Flaggenrecht im eigentlichen Sinne.¹⁹ Dies findet seinen Grund darin, dass Binnenschiffe ausschließlich auf den Hoheitsgewässern fahren und etwaige mit der Hohen See verbundene Probleme der Flaggenhoheit nicht auftreten.²⁰ Deshalb verfolgt auch das Binnenschiffsregister im Gegensatz zum Seeschiffsregister nur den Zweck, die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse

14 Vgl. ebd.

15 Vgl. ebd.

16 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Internetportal Deutsche Flagge, Ausflagung, Link: <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/ausflagung>.

17 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, § 7 Rn. 16.

18 Vgl. Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, Ablösebetrag, Link: <https://www.stiftung-schifffahrtsstandort.de/ablosebetrag/>.

19 Vgl. Häberle, in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 226. EL August 2019, FIRG § 14 Rn. 1.

20 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, § 14 Rn. 1.

der einzelnen Schiffe zu dokumentieren, wohingegen das Seeschiffsregister darüber hinaus eine Feststellung über die Voraussetzungen des Rechts zur Führung der Bundesflagge trifft mit der Eintragung dieses Rechts in das Register.²¹

Das Recht, aber nicht die Pflicht, zum Führen der Bundesflagge bei Binnenschiffen knüpft indes nicht an die Nationalität des Eigentümers an, sondern an die Eintragung des Binnenschiffs in einem deutschen Binnenschiffsregister.²² Binnenschiffe sind nach § 4 Abs. 1 Alt. 2 Schiffsregisterordnung (SchiffsRegO)²³ in das Schiffsregister ihres Heimatortes einzutragen. Der Heimatort im Sinne des § 6 Abs. 1 Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG)²⁴ ist dabei unabhängig vom Wohnsitz des Schiffseigners, er ist vielmehr der Ort, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiff tatsächlich betrieben wird, mithin die Geschäftsniederlassung.²⁵ Der Schiffseigner hat damit grundsätzlich die Möglichkeit, den Heimatort fernab einer Wasserstraße zu gründen.²⁶

Für den Eigentümer besteht die Möglichkeit, dass er sein Binnenschiff in das Ausland verkauft und es in Zukunft von dort betrieben wird oder er seine Geschäftsniederlassung in das Ausland verlegt.²⁷ In beiden Fällen wechselt der Heimatort des Binnenschiffes ins Ausland, wodurch die Eintragung des Schiffes im Binnenschiffsregister des vorherigen Heimatortes nach § 20 Abs. 2 S. 1 SchiffsRegO gelöscht werden muss. Mit dem Wechsel des Heimatortes in das Ausland und der Löschung aus dem Binnenschiffsregister entfällt das Recht, die Bundesflagge zu führen.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat in seiner Antwort auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hillgriet Eilers und Gabriela König (FDP) an die Landesregierung mit Datum vom 29.5.2017 folgendes klargestellt: *„In Deutschland registrierte Binnenschiffe dürfen keine ausländische Flagge führen. Im Ausland registrierte Binnenschiffe*

21 Vgl. Krause, Praxishandbuch Schiffsregister, 1. Auflage 2012, Rn. 747.

22 Vgl. Ehlers, Flaggenrechtsgesetz, 3. Auflage 2014, § 14 Rn. 2.

23 Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133), die zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1724) geändert worden ist, Link: <http://www.gesetze-im-internet.de/schrego/index.html>.

24 Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. I S. 1578; 2019 I 196) geändert worden ist, Link: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/>.

25 Vgl. Fetsch, Der notarielle Binnenschiffskaufvertrag, RNotZ 2004, 450 (451).

26 Vgl. Krause, Praxishandbuch Schiffsregister, 1. Auflage 2012, Rn. 760.

27 Vgl. § 20 Abs. 2 S. 1 SchiffsRegO, der die Möglichkeit eines neuen Heimatortes im Ausland benennt.

dürfen hingegen die Flagge des Registerstaats führen, auch wenn sie ausschließlich in Deutschland verkehren (siehe z. B. die auf dem Rhein verkehrenden Tagesausflugsschiffe der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG unter maltesischer Flagge).“²⁸

3.2. Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)

Vor dem Hintergrund des Berichts des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), wonach weniger Binnenschiffe unter deutscher Flagge fahren als 1991²⁹, wurde der BDB nach der Entwicklung bei touristischen Schiffen, insbesondere Flusskreuzfahrtschiffen gefragt. In seiner Antwort verweist der BDB auf eine Publikation der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, wonach sich im Jahr 2018 die Zahl der Fahrgastschiffe in der Binnenflotte nicht nennenswert gegenüber 2017 verändert hat. Die Zahl der Kabinenschiffe ist im Fortschreibungszeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2018 gleich geblieben. Dabei handelt es sich um den Schiffsbestand bei der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.³⁰

4. Bürokratischer Aufwand als Grund für die Ausflaggung von Seeschiffen

Die deutsche Flagge wird als Qualitätsflagge gehandelt.³¹ Dennoch gilt sie zuweilen als unattraktiv. Der Grund dafür soll neben Kostennachteilen vor allem ein erhöhter bürokratischer Aufwand sein.³²

28 Landtagsdrucksache 17/8167, [https://www.nilas.niedersachsen.de/starweb/NILAS/servlet.starweb?path=NILAS/lisshfl.web&id=NILASWEBDOKFL&se-arch=\(DART%3d%28D%5cKA%29+AND+WP%3d17+AND+DNR%2cKORD%3d8167+AND+NOT+%281SPER%2cSPER%3d%3f%2a%29+AND+NOT+%281SPER%2cSPER%3d%3f%2a%29\)+AND+DID%3DK-109033&format=WEBDOKFL](https://www.nilas.niedersachsen.de/starweb/NILAS/servlet.starweb?path=NILAS/lisshfl.web&id=NILASWEBDOKFL&se-arch=(DART%3d%28D%5cKA%29+AND+WP%3d17+AND+DNR%2cKORD%3d8167+AND+NOT+%281SPER%2cSPER%3d%3f%2a%29+AND+NOT+%281SPER%2cSPER%3d%3f%2a%29)+AND+DID%3DK-109033&format=WEBDOKFL).

29 Vgl. BAG: Wenige Binnenschiffe unter deutscher Flagge, Verkehrsrundschau vom 28.1.2019, Link: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/bag-weniger-binnenschiffe-unter-deutscher-flagge-2488288.html>.

30 Vgl. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei, Veränderungen des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2018 Link: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Binnenschiffsbestandsdatei/2018.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Ältere Berichte über die Bestandsveränderungen können auf der Seite [gdws.wsv.bund.de](https://www.gdws.wsv.bund.de) über die Begriffe „Binnenschiffsbestandsdatei“, den Filter „Publikationen“ und die Sortierung nach Datum aufgerufen werden.

31 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Internetportal Deutsche Flagge, Pluspunkte der deutschen Flagge, Link: <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/pluspunkte> sowie Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Reeder hissen deutsche Flagge, Link: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/nach-steuererleichterung-reeder-hissen-deutsche-flagge-14258633.html>.

32 Vgl. z.B. Welt, Das brutale System der Billigflaggen, 4.09.2017, Link: <https://www.welt.de/wirtschaft/article168298312/Das-brutale-System-der-Billigflaggen.html>.

Zwar seien in der Vergangenheit bereits Maßnahmen ergriffen und begünstigende Regelungen eingeführt worden, um die Attraktivität der deutschen Flagge zu steigern, dennoch sieht der Verband Deutscher Reeder (VDR) Optimierungspotenzial:³³

- Die Flaggenstaatsverwaltung werde in Deutschland von mehreren öffentlichen Stellen wahrgenommen. Sie umfasse mehrere Behörden, so die BG Verkehr³⁴ (Dienststelle Schiffssicherheit), das Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH), die Bundesnetzagentur, sowie die Seeschiffsregister bei den Amtsgerichten.³⁵ In vielen anderen Staaten hingegen, beispielsweise Gibraltar, Großbritannien, Liberia, Luxemburg, Malta und Zypern, würden die Aufgaben von einer zentralen Behörde wahrgenommen. Die Einführung einer zentralisierten Verwaltung der deutschen Flagge würde nach Auffassung des VDR zur Folge haben, dass Anträge zügiger und koordinierter bearbeitet werden könnten. Außerdem würde dadurch insgesamt ein besserer Service für die Reedereien geboten werden können.
- Auch die erforderlichen Verwaltungsverfahren könnten optimiert werden. Derzeit seien sie in vielen Bereichen noch nicht vollumfänglich elektronisch möglich, so dass häufig zwar Antragsformulare in digitaler Form vorhanden seien, ihre Einreichung aber regelmäßig noch auf dem Postweg zu erfolgen habe. In diesem Zusammenhang wird außerdem angeregt, bestimmte Dokumente, insbesondere Schiffssicherheitszeugnisse, in elektronischer Form einzuführen.
- Eine Beschleunigung bzw. Optimierung solle auch beim Genehmigungsverfahren des Gefahrenabwehrplans eines Schiffs („Ship Security Plan –SSP“) angestrebt werden. Das Verfahren beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ziehe sich teilweise über Monate.
- Des Weiteren wird bemängelt, dass die erforderlichen Formulare sowie entscheidenden Rechtsvorschriften überwiegend nur in deutscher Sprache vorlägen, obwohl die Arbeitssprache auf den Schiffen in aller Regel Englisch sei.
- Ein weiterer Aspekt, der Schiffe unter deutscher Flagge gegenüber anderen Flaggenstaaten benachteilige, sei der Umstand, dass dort ein Seemann während des Verfahrens zur Anerkennung eines ausländischen Befähigungszeugnisses durch eine Empfangsbestätigung („Confirmation of Receipt of Application“) sehr schnell an Bord eingesetzt werden könne. Ein entsprechendes Vorgehen solle auch unter deutscher Flagge möglich sein, um einen schnellen und flexiblen Personaleinsatz zu ermöglichen.

33 Die nachfolgend angeführten Aspekte basieren auf einer Stellungnahme des Verbands Deutscher Reeder (VDR) an den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages vom 14.01.2020.

34 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post Logistik Telekommunikation.

35 Vgl. dafür Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Internetportal Deutsche Flagge, Flaggenstaatsverwaltung, Klassen, Link: <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/flaggenstaat>.

-
- Derzeit sei entsprechend der Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Schifffahrt (See-BV)³⁶ ein neuntägiger Lehrgang über deutsches Schifffahrtsrecht in deutscher Sprache für EU-Kapitäne verpflichtend. Die Kosten dafür lägen bei etwa 3000,00€ und der Kurs müsse vor dem Einsatz an Bord absolviert werden. Der VDR sieht einen Onlinekurs als bessere Alternative.
 - Eine weitere Regelung sehe vor, dass der Reeder eines Schiffes, das unter deutscher Flagge fährt, den Kapitän und die Besatzungsmitglieder zu Beginn und Ende des Beschäftigungs- bzw. Heuverhältnisses bei der zuständigen Meldebehörde an- bzw. abmelden müsse. Dabei sei die Meldebehörde am Sitz der Reederei zuständig. Nach Ansicht des VDR solle diese Regelung abgeschafft werden.
 - Gleiches gelte für die Pflicht, für Seeleute von Drittstaaten eine Befreiung von der gesetzlichen Rentenversicherung zu beantragen. Da die Befreiung jedoch der Regelfall sei, sei nach Angaben des VDR eine Befreiung von Amts wegen zielführender und effizienter.
 - Für Schiffe unter deutscher Flagge bestünden höhere Anforderungen an den Nachweis der schiffbaulichen Stabilität. Der VDR bezweifelt, ob zusätzliche nationale Standards überhaupt notwendig seien.
 - Die Lohnnebenkostenförderung sowie die Ausbildungsplatzförderung sollten zwar grundsätzlich einen Anreiz für Reedereien schaffen, ihre Schiffe unter der deutschen Flagge fahren zu lassen, jedoch stellten die Antragsverfahren einen teilweise zu hohen administrativen Aufwand dar. Auch komme es durch den komplexen Prozess immer wieder zu verzögerten Auszahlungen der Zuschüsse. Eine Vereinfachung des Verfahrens sei auch hier erstrebenswert.
 - Im Rahmen der Lohnnebenkosten- und Ausbildungsplatzförderung sei zudem die Vorlage eines Verwendungsnachweises erforderlich. Die Bearbeitung des Verfahrens dauere jedoch häufig zu lange, teilweise mehrere Jahre.

36 Seeleute-Befähigungsverordnung vom 8. Mai 2014 (BGBl. I S. 460), die durch Artikel 66 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) geändert worden ist, Link: <https://www.gesetze-im-internet.de/see-bv/BJNR046000014.html>.