

Es kommt ja selten vor, dass die deutsche Regierung in außen- und sicherheitspolitischen Fragen mal etwas Vernünftiges sagt – aber die klare Absage an Donald Trump, die Straße von Hormus durch deutsche Marineeinheiten abzusichern, war ein solcher Fall. Wie zu befürchten, gab es jedoch sogleich Kritik an dieser Entscheidung. Vorgetragen [hat sie der „Verband Deutscher Reeder“](#), der beklagt, dass [„44 deutsche Schiffe“](#) von der Blockade der Straße von Hormus betroffen und nun im Persischen Golf gefangen seien. Von welchen „deutschen“ Schiffen ist da eigentlich die Rede? Eine Spurensuche von **Jens Berger**.

Konkrete Angaben, welche Schiffe von der Blockade betroffen sind, sind Mangelware. Recherchiert man ein wenig auf den einschlägigen Schifffahrtsportalen, findet man kein einziges deutsches Schiff in dieser Region. Doch dazu später mehr. Dank [einer Pressemeldung](#) wird man jedoch fündig. In dieser Meldung ist von dem Containerschiff Source Blessing die Rede, das auch nur deshalb namentlich erwähnt wurde, weil es offenbar durch die Kriegshandlungen beschädigt wurde. Deutsch ist die Source Blessing freilich nicht. Der *NDR* spricht von „einem Schiff der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd“, das an die dänische Reederei Maersk verchartert sei. Ok, gehen wir der Sache doch mal auf den Grund.

Die Source Blessing wurde 2003 in Kaohsiung/Taiwan von der China Shipbuilding Corp. gebaut und unter dem Namen Lykes Flyer von der amerikanischen Reederei Lykes Lines unter zunächst britischer Flagge in Betrieb genommen. Lykes Lines gehörte damals der kanadischen Reederei CP Ships, die ihrerseits 2005 von der damaligen deutschen TUI übernommen und in deren Tochter Hapag Lloyd integriert wurde. Über die Jahre wechselte das Schiff mehrfach den Namen und die Flagge. Seit 2021 fährt es unter liberianischer Flagge, seit 2024 heißt es Source Blessing. Ist die Source Blessing also ein liberianisches Schiff? Seerechtlich, ja. Aber die Flagge sagt nichts über die Besitzverhältnisse aus.

Wem gehört eigentlich das Schiff? Laut [Schiffsdatenbank gehört das Schiff](#) einem Unternehmen namens Well Wonder 1 LTD im chinesischen Fujian – einer Briefkastenfirma, der nur dieses eine Schiff gehört und die offenbar von der Mascot Ocean Ltd., ebenfalls aus Fujian, betrieben wird. Ist die Source Blessing also ein chinesisches Schiff? Von den Besitzverhältnissen, ja. Well Wonder hat das Schiff jedoch an das deutsche Unternehmen Hapag Lloyd verchartert, die es wiederum an die dänische Reederei Maersk [unterverchartert haben](#), und für diese Reederei ist es im Golf im Linieneinsatz. Nun will das Schiff den Golf verlassen und gibt im [elektronischen Identifikationssystem](#) vor, ein chinesisches Schiff zu sein – das ist offenbar in den letzten Tagen bei Schiffen von chinesischen Eignern [gängige Praxis](#), um die Gefahr eines Angriffs durch den Iran zu reduzieren.

Rekapitulieren wir also: Wir haben hier ein Schiff, das einer chinesischen Firma gehört, unter liberianischer Flagge fährt, von einem deutschen Unternehmen gechartert und an ein dänisches Unternehmen weiterverchartert wurde. Wie kommen die deutschen Reeder hier auf die Idee, dass es sich um ein „deutsches“ Schiff handelt?

Die „deutsche Handelsflotte“ [umfasst zurzeit 1.836 Schiffe](#), von denen jedoch nur 416 auch wirklich unter deutscher Flagge fahren. 1.420 Schiffe deutscher Reeder fahren unter fremder Flagge. Besonders beliebt sind die Flaggen Antiguas und Liberias, die 424 bzw. 309 Schiffe deutscher Reeder schmücken. In Antigua oder Liberia muss übrigens kein deutscher Reeder vorstellig werden, um seine Schiffe auszuflaggen. Das [Schiffregister Antiguas](#) ist im niedersächsischen Oldenburg beheimatet, das [liberianische Schiffregister](#) residiert in Reston, im US-Staat Virginia. In Zeiten des Internets und global agierender Anwaltskanzleien gehört das Ausflaggen zum tagtäglichen Geschäft großer Reedereien.

Der Hauptgrund für die Ausflagung ist die im Seehandel oft komplizierte Ermittlung und Zuordnung der wirtschaftlichen Gewinne. Schiffe sind qua Gesetz Territorium des Staates, unter deren Flagge sie fahren, und müssten zumindest theoretisch auch in diesem Staat Steuern auf die erzielten Gewinne abführen. In der Praxis verhinderten jedoch die deutschen Finanzämter lange diese „Scheingeschäfte“. Der Startschuss für das große Ausflaggen deutscher Handelsschiffe fiel im Jahre 1999. Damals gab die rot-grüne Bundesregierung den Lobbyforderungen der Reeder nach, indem sie die Tonnagesteuer einführte. Bei der Tonnagesteuer entfällt die Besteuerung auf die tatsächlichen Gewinne aus dem Reedereigeschäft und wird durch eine – lächerlich geringe – [Pauschalsteuer ersetzt](#), die sich auf die Tonnage der Schiffe bezieht. De facto stellt dies eine massive Steuersubvention für die Reeder und vor allem für die vermögenden Investoren dar, die sich über geschlossene Fonds an Schiffen beteiligen, und deren Gewinne dank der rot-grünen Steuerreform nahezu steuerfrei sind.

Neben der weitestgehenden Steuerbefreiung ist das Unterlaufen deutscher oder europäischer Sicherheits- und Arbeitsstandards ein Hauptmotiv für die Ausflagung. Das fängt bei der Rentenversicherung und der Krankenversicherung an, geht beim Urlaubsanspruch und den Sozialleistungen weiter und endet bei berufsgenossenschaftlichen und arbeitsrechtlichen Regelungen. Für einen Seemann auf einem deutschen Schiff unter liberianischer Flagge gelten die Gesetze und Vorschriften Liberias.

Völkerrechtlich ist die in Deutschland so populäre Ausflagung jedoch ein einziger Graubereich. Auch wenn die Ausflagung deutscher Schiffe gängige Praxis ist, so heißt dies nicht, dass sie damit auch legal ist. Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen sieht vor, dass jedes Schiff in dem Staat registriert sein muss, von dessen Hoheitsgebiet aus

es betrieben wird. Um die offensichtliche Verletzung des Seevölkerrechts zu umgehen, nutzen die Reeder mit tatkräftiger Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums eine „Gesetzeslücke“, die aus Zeiten stammt, in denen es den deutschen Reedern tatsächlich nicht gut ging. [Paragraph 7 des Flaggenrechtsgesetzes](#) gestattet eine auf maximal zwei Jahre befristete Ausflaggung, wenn das Schiff an einen ausländischen Betreiber verliehen wird.

Diese „Bareboat-Charter“ war jedoch als Ausnahmeregelung für wirtschaftlich angeschlagene Reedereien gedacht. Aus der Ausnahme wurde jedoch die Regel – obgleich es den deutschen Reedereien wirtschaftlich prächtig geht, wurde in den letzten Jahren kein einziger diesbezüglicher Antrag abgelehnt. Interessanterweise interpretieren die deutschen Finanzämter die „Bareboat-Charter“ bei der Einkommensteuererklärung deutscher Seeleute gänzlich anders. Die sind nämlich nicht in Antigua oder Liberia, sondern in Deutschland steuerpflichtig, da die Finanzbehörden hier die „Bareboat-Charter“ als „offensichtliches Scheingeschäft“ einordnen. Man kennt es ja: quod licet Iovi, non licet bovi.

Und wer sind die Profiteure dieser Steuerumgehung? Kommen wir auf Hapag Lloyd zurück. Neben Saudi-Arabien und Katar ist die Firma Kühne + Nagel der Hauptanteilseigner an der Reederei. Kühne + Nagel ist übrigens eines der größten Familienunternehmen der Welt und gehört Klaus-Michael Kühne, dem Hamburger Mäzen, der einschlägigen Listen zufolge mit einem Vermögen von fast 40 Milliarden Euro der zweitreichste Deutsche ist. „Erstaunlicherweise“ hat Kühne + Nagel seinen Hauptsitz jedoch nicht in Hamburg, sondern in der Schweiz. Mit Steueroptimierung kennen die Herren Reeder sich nun einmal ganz hervorragend aus.

Fassen wir die gesamte Recherche also zusammen: Wir haben (siehe oben) ein Schiff, das man je nach Perspektive als chinesisches oder liberianisches Schiff bezeichnen kann, bei dem jedoch der zweitreichste Mann Deutschlands an irgendeiner Stelle der komplexen Betreiberstruktur steueroptimiert als Charterer auftaucht. Und darum ist das Schiff nun ein deutsches Schiff? Das ist schon sehr abenteuerlich. Und die Source Blessing ist kein Einzelfall. Fast alle vermeintlich deutschen Schiffe im Golf weisen derartige Strukturen auf – Besitzer sind irgendwelche Briefkastenfirmen in Steueroasen oder China, sie fahren unter der Flagge irgendwelcher Bananenrepubliken, die keine Steuern erheben und keine Arbeitsschutzregelungen für die Seeleute vorschreiben. An irgendeiner Stelle der komplexen Betreiberstruktur tauchen dann aber deutsche Reedereien auf.

Wer sich durch Ausflaggung der Steuerpflicht entzieht und noch nicht einmal die arbeitsrechtlichen Vorschriften Deutschlands einhält, sollte aber bitteschön auch ganz leise sein, wenn es darum geht, dass Deutschland „seinen Besitz“ in welcher Form auch immer

militärisch absichern soll. Es ist schon schlimm genug, dass junge Soldaten überhaupt in solche riskanten Situationen geschickt werden sollen – wenn dies vor allem für die grenzenlose Gier einiger weniger Superreicher geschehen soll, ist das nur noch unanständig und asozial. Die Reeder sollten sich schämen.

Wer derweil komplett in Vergessenheit geriet, sind die Seeleute, die auf diesen Schiffen ihren Dienst tun – meist Filipinos, Chinesen und Ukrainer; arme Schweine, die ausgebeutet werden, um den Reichtum einiger weniger zu mehren. [4.000 dieser Seeleute](#) sitzen offenbar zurzeit im Golf fest. Während deutsche Kreuzfahrttouristen – auch dank des heiligen Zorns von *BILD* und Co. – bereits wenige Tage nach Kriegsbeginn auf Steuerzahlerkosten aus der Region ausgeflogen wurden, kümmert sich niemand um die zurückgebliebenen Seeleute. Und auch bei der gesamten Debatte um die Öffnung der Straße von Hormus und die Sicherung der Handelsrouten spielen diese „Wegwerfmenschen“ an keiner Stelle eine Rolle; sie werden nicht einmal erwähnt, natürlich auch nicht von den Reedern.

Titelbild: Aleksandr Medvedkov/shutterstock.com 