



STANDPUNKT VON KATHRIN BETZ UND MARK PIETH

Ein Steuerschlupfloch mit Vorzügen

Schweizer Reedereien lassen ihre Schiffe gerne in südasiatischen Billigwerften abwracken. Eine geplante Steuerreform könnte der Branche viel Geld bringen – aber die Firmen für diese Praxis endlich haftbar machen.



Kathrin Betz (39) ist Rechtsanwältin. Gemeinsam mit Mark Pieth arbeitet sie an einem Buch zu den Risiken und der Regulierung der Handelsschiffahrt.



Mark Pieth (68) ist emeritierter Strafrechtsprofessor der Uni Basel und hat sich 30 Jahre lang in internationalen Organisationen mit Themen der Regulierung befasst.

Zu den problematischsten Aspekten der Seefahrt gehört die wilde Verschrottung von Ozeanriesen auf Gezeitenstränden in Indien, Bangladesch oder Pakistan. Ohne Umweltschutzvorkehrungen und ohne Arbeitsschutz wracken Tausende Wanderarbeiter mit Azetylenbrennern und blossen Händen die Schiffe der Welt ab. Dabei atmen sie Quecksilber und Asbeststaub ein. Giftige Substanzen werden von der Flut ins Meer gespült. In den vergangenen zehn Jahren sollen neunzig von Schweizer Unternehmen betriebene Schiffe auf diese Weise

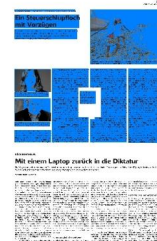
abgewrackt worden sein. Obwohl das Verhalten klar gegen das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung verstösst, schützt der Bundesrat diese Praxis.

Seine Reaktion auf die Interpellation Mazzone («Was macht die Schweiz mit ihren alten Containerschiffen?») fiel sogar recht zynisch aus: «Sollte irgendwann ein Schiff unter Schweizer Flagge abgewrackt werden, würde dies die Einwilligung des aufnehmenden Staates voraussetzen.» Diese Antwort ist falsch, weil der Export eines gifthaltigen Schiffes in die Dritte Welt nach dem «Ban Amendment», einem Zusatz zum Basler Übereinkommen, prinzipiell verboten ist.

Der Bundesrat fährt weiter: «Für Schiffe unter fremder Flagge ist die Schweiz aufgrund des Flaggenprinzips nicht zuständig.» Über neunzig Prozent der von der Schweiz aus betriebenen 900 Schiffe fahren unter Billigflaggen wie denjenigen von Panama, den Marshall Islands oder von Liberia. Der Bundesrat ergänzt noch, dass Schiffe ausnahmslos privaten

Zum Abwracken bestimmte Schiffe werden für ihre letzte Reise verkauft.

Eigentümern gehörten, denen es freistehe, ihr Schiff zu verkaufen. An den Grundsatz des Privateigentums erinnert er, weil zum Abwracken bestimmte Schiffe typischerweise für ihre



letzte Reise an einen «cash buyer» verkauft werden, der sie an die Werft weiterverkauft.

Die Schweizer Seeschifffahrt ist von beachtlichem Umfang. Gemessen an der Tonnage belegte sie 2019 weltweit Platz 9 und innerhalb Europas Platz 4. Die Schweiz plant gegenwärtig, eine Pauschalsteuer auf Schiffe einzuführen: die sogenannte Tonnagesteuer. Nach dieser Methode berechnet sich der steuerbare Reingewinn nicht nach den effektiven Geschäftszahlen, sondern auf der Grundlage des Frachtraums. Ein Wechsel zur Tonnagesteuer lohnt sich für rentable, gut ausgelastete Seeschifffahrtsunternehmen, weil sie deren Steuerbelastung senkt.

Die Einführung dieses Sondersteuerregimes wird insbesondere von nichtstaatlichen Organisationen kritisiert, da es ein Steuerschlupfloch eröffnet – für eine Branche zudem, die der Rohstoffbranche nahesteht, die zum Teil erhebliche Flotten unterhält. Das Schweizer Gesetz getreulich europäische Vorbilder: Der Systemwechsel ist zulässig, wenn mindestens sechzig Prozent der Tonnage einer Unternehmensflotte im Schweizer, in einem EU- oder einem EWR-Register eingetragen sind.

Was der Schweizer Rohstoffsektor, der sich für die «tonnage tax» starkmacht, wohl nicht bedacht hat, ist, dass europäische Flaggen Haftungsrisiken mit sich bringen: Vor kurzem wurden niederländische Reeder mit Millionenbussen belegt, weil sie ihre in den Niederlanden registrierten Schiffe in Verletzung der Umweltbestimmungen in Südasien haben abwracken lassen. Ein norwegischer Reeder wurde verurteilt, weil er einem «cash buyer» beim Versuch half, ein kontaminiertes Schiff illegal aus norwegischen Gewässern nach Pakistan zur Abwrackung zu verbringen.

Der britische Court of Appeal hat kürz-

lich die Zivilklage einer Witwe gegen eine britische Reederei zugelassen; ihr Mann war auf einer Billigwerft in Bangladesch zu Tode gekommen. Interessant ist, dass das englische Gericht die Klage zugelassen hat, obwohl die Reederei das Schiff via eine Kette von «cash buyers» an die Werft verkauft hatte: Der Anwalt der Witwe argumentierte, während man in China oder der Türkei 100 bis 200 US-Dollar pro Tonne Stahl bekomme, erhalte der Verkäufer in Bangladesch bis zu 400 Dollar, da die Werft dort alle Schutzmassnahmen einspare. Damit sei der Abwrackort für den Verkäufer durchaus erkennbar.

Insgesamt wird also die «Tonnagesteuer» bewirken, dass von der Schweiz aus betriebene Schiffe vermehrt unter EU- und EWR-Flagge segeln werden. Damit dürfte sich der Rechtszustand verbessern, selbst wenn sich die Schweizer Regierung an globalen Problemen weiter desinteressiert zeigt.



Letzter Hafen: Am Strand von Chittagong in Bangladesch lässt man ausrangierte Ozeanriesen auf Grund laufen, bevor sie von Hand zerlegt werden. FOTO: JONAS GRATZER, GETTY