

## IV

(Vor dem 1. Dezember 2009 in Anwendung des EG-Vertrags, des EU-Vertrags und des Euratom-Vertrags angenommene Rechtsakte)

## BESCHLUSS DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 397/09/KOL

vom 14. Oktober 2009

**zur 72. Änderung der verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften für Staatliche Beihilfen durch die Einfügung eines neuen Kapitels über staatliche Beihilfen für Schiffmanagementgesellschaften**

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE <sup>(1)</sup> —

GESTÜTZT AUF das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum <sup>(2)</sup>, insbesondere auf die Artikel 61 bis 63 und das Protokoll 26 zu diesem Abkommen,

GESTÜTZT AUF das Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs <sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 24 und auf Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b dieses Abkommens,

NACH Artikel 24 des Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommens setzt die Überwachungsbehörde die Vorschriften des EWR-Abkommens über staatliche Beihilfen in Kraft.

NACH Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b des Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommens gibt die Überwachungsbehörde Mitteilungen und Leitlinien zu den im EWR-Abkommen geregelten Materien heraus, soweit letzteres Abkommen oder das Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen dies ausdrücklich vorsehen oder die Überwachungsbehörde dies für notwendig erachtet.

DIE EFTA-Überwachungsbehörde hat wie erwähnt am 19. Januar 1994 verfahrens- und materiellrechtliche Vorschriften auf dem Gebiet der staatlichen Beihilfen erlassen <sup>(4)</sup>.

AM 10. Juni 2009 verabschiedete die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (nachstehend als die „Europäische Kommission“ bezeichnet) eine Mitteilung über den Leitfaden zu staatlichen Beihilfen für Schiffmanagementgesellschaften <sup>(5)</sup>.

DIESE Mitteilung ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum.

DIE EWR-Regeln für staatliche Beihilfen sind im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum einheitlich anzuwenden.

GEMÄSS Ziffer II unter der Überschrift „ALLGEMEINES“ am Ende des Anhangs XV zum EWR-Abkommen erlässt die Überwachungsbehörde nach Konsultation mit der Europäischen Kommission Rechtsakte, die den von der Europäischen Kommission erlassenen Rechtsakten entsprechen, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

DIE Europäische Kommission wurde konsultiert.

DIE EFTA-Staaten wurden durch Schreiben vom 31. August 2009 konsultiert (Vorgangsnummern 526393, 526395 und 526367). —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Leitlinien für staatliche Beihilfen werden durch die Einfügung eines neuen Kapitels über den Leitfaden zu staatlichen Beihilfen für Schiffmanagementgesellschaften geändert. Das neue Kapitel ist im Anhang zu diesem Beschluss wiedergegeben.

*Artikel 2*

Nur der englische Text ist verbindlich.

Brüssel, den 14. Oktober 2009

*Für die EFTA-Überwachungsbehörde*

Per SANDERUD  
Präsident

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Mitglied des Kollegiums

<sup>(1)</sup> Nachstehend als „die Überwachungsbehörde“ bezeichnet.

<sup>(2)</sup> Nachstehend als „das EWR-Abkommen“ bezeichnet.

<sup>(3)</sup> Nachstehend als „das Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen“ bezeichnet.

<sup>(4)</sup> Leitlinien für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens und des Artikels 1 des Protokolls 3 zum Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs, angenommen und bekannt gegeben von der EFTA-Überwachungsbehörde am 19. Januar 1994, veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* (nachstehend ABl.) L 231 vom 3.9.1994, S. 1, und EWR-Beilage Nr. 32 vom 3.9.1994, S. 1. Nachstehend als die „Leitlinien für staatliche Beihilfen“ bezeichnet. Die aktualisierte Fassung dieser Leitlinien kann auf der Website der Überwachungsbehörde eingesehen werden: <http://www.eftasurv.int/stateaid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(5)</sup> ABl. C 132 vom 11.6.2009, S. 6.

## ANHANG

## LEITFADEN ZU STAATLICHEN BEIHILFEN FÜR SCHIFFSMANAGEMENTGESELLSCHAFTEN

**1. Anwendungsbereich**

In diesem Kapitel wird die Frage behandelt, inwieweit für das Besatzungsmanagement und das technische Management von Schiffen eine Ermäßigung der Körperschaftsteuer oder die Anwendung der Tonnagesteuerregelung gemäß Abschnitt 3.1 des Kapitels für staatliche Beihilfen im Seeverkehr<sup>(1)</sup> (nachstehend als „die Leitlinien für den Seeverkehr“ bezeichnet) in Anspruch genommen werden kann. Auf staatliche Beihilfen für das kommerzielle Management von Schiffen wird dagegen nicht eingegangen. Dieses Kapitel gilt unabhängig davon, ob Besatzungsmanagement und technisches Management eines Schiffes von unterschiedlichen Gesellschaften erbracht werden oder in einer Hand liegen.

**2. Einleitung****2.1. Allgemeiner Kontext**

In den Leitlinien für den Seeverkehr ist vorgesehen, dass auch Schiffsmangementgesellschaften die Tonnagesteuer oder andere steuerliche Regelungen für Schifffahrtsgesellschaften in Anspruch nehmen können (Abschnitt 3.1). Dies gilt jedoch nur, wenn sie mit dem gesamten technischen und personellen Management für ein Schiff betraut wurden („Voll-Management“); werden diese Dienstleistungen dagegen unabhängig voneinander erbracht, können die Vergünstigungen der Tonnagesteuer oder anderer steuerlicher Regelungen nicht in Anspruch genommen werden.

Die EFTA-Überwachungsbehörde (nachstehend als die „Überwachungsbehörde“ bezeichnet) wird nach drei Jahren, wie es in den Leitlinien für den Seeverkehr festgelegt ist, die Auswirkungen dieser Vorgaben auf das Schiffsmangement prüfen<sup>(2)</sup>. In diesem Kapitel werden die Ergebnisse dieser neuen Überprüfung erläutert und Schlussfolgerungen in der Frage gezogen, inwieweit Schiffsmangementgesellschaften staatliche Beihilfen erhalten können.

**2.2. Schiffsmangement**

Schiffsmangementgesellschaften bieten Schiffseignern verschiedene Dienstleistungen an, z. B. technische Überprüfungen, Auswahl und Ausbildung von Besatzungen, Besatzungsmanagement und Betrieb von Schiffen. Das Schiffsmangement umfasst im Wesentlichen drei Kategorien von Dienstleistungen: Besatzungsmanagement, technisches Management und kommerzielles Management.

Zum Besatzungsmanagement gehört vor allem die Regelung aller Angelegenheiten, die die Besatzung betreffen, unter anderem die Auswahl und Anheuerung angemessen qualifizierter Seeleute, die Erstellung von Lohnlisten, die Gewährleistung einer angemessenen Mannschaftsstärke der Schiffe, die Überprüfung der Befähigungszeugnisse der Seeleute, die Sorge für den Versicherungsschutz der Seeleute in Bezug auf Unfall und Arbeitsunfähigkeit, die Erledigung von Reiseplanung und Visaformalitäten, die Bearbeitung von Anträgen auf Erstattung von Krankheitskosten, die Leistungsbeurteilung und, in einigen Fällen, die Ausbildung der Seeleute. Das Besatzungsmanagement ist die mit Abstand am häufigsten erbrachte Dienstleistung des Schiffsmangementgewerbes weltweit.

Im Rahmen des technischen Managements muss gewährleistet werden, dass das Schiff seetauglich ist und uneingeschränkt allen technischen Vorschriften und Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr entspricht. Insbesondere trägt die Gesellschaft, der das technische Management übertragen wurde, die Verantwortung für Entscheidungen über Reparatur und Wartung eines Schiffes. Auf das technische Management entfällt ein erheblicher Teil der Dienstleistungen des Schiffsmangementgewerbes, allerdings hat es eine geringere Bedeutung als das Besatzungsmanagement.

Das kommerzielle Management umfasst die Vermarktung von Schiffskapazität durch Vercharterung, Annahme von Buchungen für Ladung oder Fahrgäste, Marketing und Ernennung von Agenten. Es spielt im Schiffsmangementgewerbe nur eine untergeordnete Rolle. Der Überwachungsbehörde liegen bisher nur unvollständige Informationen zum kommerziellen Management vor. Dieses Thema wird daher in diesem Kapitel nicht behandelt.

Wie jede Tätigkeit im Seeverkehr hat das Schiffsmangement von Natur aus globalen Charakter. Da das Schiffsmangement durch Dritte nicht durch internationales Recht geregelt ist, wurden die Normen in diesem Bereich im Rahmen privatrechtlicher Verträge festgelegt<sup>(3)</sup>.

Im EWR sind Schiffsmangementgesellschaften vor allem in Zypern angesiedelt. Es gibt solche Unternehmen jedoch auch im Vereinigten Königreich, Deutschland, Dänemark, Belgien und den Niederlanden. Die wichtigsten Standorte von Schiffsmangementgesellschaften außerhalb des EWR sind Hongkong, Singapur, Indien, die Vereinigten Arabischen Emirate und die USA.

(1) Über die Webseite der EFTA-Überwachungsbehörde unter folgender Adresse verfügbar: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

(2) Siehe Fußnote 20 der Leitlinien für den Seeverkehr.

(3) Ein Beispiel hierfür ist der „Shipman 98“- Mustervertrag der BIMCO, der häufig das Verhältnis zwischen Schiffsmangementgesellschaften und Schiffseignern regelt.

### 2.3. Überblick über die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme steuerlicher Vergünstigungen durch Schiffsmanagementgesellschaften

Seit dem Erlass der Leitlinien in März 2004 sind dem EWR mehrere Länder mit Seeverkehrstradition beigetreten, unter anderem Zypern, das über die weltweit größte Konzentration von Schiffsmanagementgesellschaften verfügt.

Nach dem Beitritt Zyperns, das im Vorfeld Anstrengungen unternommen hat, um den Leitlinien für den Seeverkehr zu entsprechen, und der Vorlage einer Studie, die im Auftrag dieses EFTA-Staats von einem Konsortium erstellt wurde<sup>(1)</sup>, besteht nun ein sehr viel vollständigeres Bild dieser Tätigkeit und davon, wie sie sich weiterentwickelt. Insbesondere wurde deutlicher, wie technisches Management und Besatzungsmanagement einerseits und der eigentliche Schiffsbetrieb andererseits zusammenhängen, und dass Besatzungsmanagement und/oder technisches Management dazu beitragen können, die in den Leitlinien für den Seeverkehr vorgegebenen Ziele zu erreichen.

### 3. Inwieweit erfüllen Schiffsmanagementgesellschaften diese Voraussetzungen?

Anders als andere maritime Dienstleistungen ist das Schiffsmanagement eine Kerntätigkeit des Reeders, die normalerweise im Unternehmen selbst erbracht wird. Das Schiffsmanagement gehört zu den typischen Tätigkeiten eines Schiffsbetreibers. Heutzutage wird diese Tätigkeit jedoch häufiger ausgelagert und einer Schiffsmanagementgesellschaft übertragen. Aufgrund dieser Verbindung zwischen Schiffsmanagement und Schiffsbetrieb haben daher die Mitarbeiter der unabhängigen Schiffsmanagementgesellschaften den gleichen professionellen Hintergrund — allerdings mit bestimmten Spezialisierungen — wie die Eigner und sind im gleichen Geschäftsumfeld tätig. Schiffsmanagementgesellschaften arbeiten ausschließlich für die Eigner.

Daher vertritt die Überwachungsbehörde die Ansicht, dass die Auslagerung des Schiffsmanagements gegenüber der Erbringung dieser Dienstleistung im eigenen Unternehmen nicht steuerlich benachteiligt werden sollte, sofern die Schiffsmanagementgesellschaften die gleichen Anforderungen erfüllen, wie sie für Schiffseigner gelten, und dass die Gewährung einer Beihilfe an erstere in gleicher Weise zur Erreichung der in den Leitlinien für den Seeverkehr festgelegten Ziele beiträgt wie eine Beihilfe für den Schiffseigner.

Insbesondere ist die Überwachungsbehörde der Meinung, dass Schiffsmanagementgesellschaften gerade aufgrund ihrer Spezialisierung und der Art ihres Kerngeschäfts wesentlich zur Durchsetzung der in den Leitlinien für den Seeverkehr vorgegebenen Ziele beitragen können, vor allem zur Gewährleistung eines „sichereren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehrs“ und zur „Konsolidierung des in den EWR-Staaten bestehenden maritimen Sektors“<sup>(2)</sup>.

### 4. Ausweitung der Möglichkeit zur Inanspruchnahme staatlicher Beihilfen auf Schiffsmanagementgesellschaften

Auf der Grundlage der Aussagen in Abschnitt 3 wird die Überwachungsbehörde gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens für die in Abschnitt 3.1 der Leitlinien für den Seeverkehr genannten Schiffsmanagementgesellschaften Steuererleichterungen in Bezug auf die — zusammen oder unabhängig voneinander erbrachten — Dienstleistungen des Besatzungsmanagements und des technischen Managements von Schiffen genehmigen, sofern die in den Abschnitten 5 und 6 genannten Bedingungen erfüllt sind.

### 5. Voraussetzungen für steuerliche Vergünstigungen für technisches Management und Besatzungsmanagement

Um für eine Beihilfe in Betracht zu kommen, sollten Schiffsmanagementgesellschaften entsprechend Abschnitt 3.1 der Leitlinien für den Seeverkehr eine klare Verbindung mit dem EWR und ihrer Wirtschaft nachweisen. Darüber hinaus sollten sie zu den Zielen der Leitlinien für den Seeverkehr beitragen, wie sie unter anderem in deren Abschnitt 2.2 festgelegt sind. Gesellschaften, die mit dem technischen Management und dem Besatzungsmanagement betraut sind, können staatliche Beihilfen erhalten, sofern die von ihnen betreuten Schiffe allen in den Abschnitten 5.1 bis 5.4 genannten Vorschriften entsprechen. Die in Frage kommenden Tätigkeiten müssen ausschließlich vom Gebiet des EWR aus ausgeführt werden.

#### 5.1. Beitrag zur Wirtschaft und zur Beschäftigung im EWR

Die wirtschaftliche Verbindung mit dem EWR wird dadurch nachgewiesen, dass das Schiffsmanagement vom Gebiet eines oder mehrerer EWR-Staaten aus erfolgt und dass an Land oder an Bord vorwiegend Bürger des EWR beschäftigt werden.

#### 5.2. Wirtschaftliche Verbindung zwischen den betreuten Schiffen und dem EWR

Schiffsmanagementgesellschaften können staatliche Beihilfen für Schiffe erhalten, die vollständig vom Gebiet des EWR aus betreut werden, unabhängig davon, ob diese Dienstleistung im eigenen Unternehmen erbracht oder ganz oder teilweise auf eine oder mehrere Schiffsmanagementgesellschaften verlagert wurde.

Da Schiffsmanagementgesellschaften jedoch ihre Kunden nicht vollständig kontrollieren können, gilt diese Voraussetzung als erfüllt, wenn für mindestens zwei Drittel der Tonnage der betreuten Schiffe das Management vom Gebiet des EWR aus erfolgt. Für die über diesen Anteil hinausgehende Tonnage, für die das Management nicht ausschließlich vom Gebiet des EWR aus erfolgt, kann keine Steuererleichterung in Anspruch genommen werden<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union* vom 31. Mai 2008, durchgeführt im Auftrag der zypriischen Regierung durch ein Konsortium unter der Leitung der Wirtschaftsuniversität Wien.

<sup>(2)</sup> Abschnitt 2.2 der Leitlinien für den Seeverkehr.

<sup>(3)</sup> Die Nichterfüllung der 2/3-Regel berührt jedoch nicht die Förderfähigkeit der Schiffsmanagementgesellschaft als solche.

### 5.3. Einhaltung der internationalen und der in der Gemeinschaft geltenden Normen

Schiffsmanagementgesellschaften können Steuererleichterungen in Anspruch nehmen, wenn alle Schiffe und Besatzungen, für die sie das Management übernommen haben, den internationalen Normen und den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entsprechen, insbesondere im Hinblick auf Gefahrenabwehr, Sicherheit, Ausbildung von Seeleuten und Erteilung von Befähigungszeugnissen, Umweltfreundlichkeit und Arbeitsbedingungen an Bord.

### 5.4. Vorgeschriebener Flaggenanteil (Bindung an die Flagge)

Der in Abschnitt 3.1, achter Absatz, der Leitlinien für den Seeverkehr vorgeschriebene Anteil an Flaggen gilt auch für Schiffsmanagementgesellschaften. Als Referenzwert gilt der Anteil an EWR-Flaggen an dem Tag, an dem dieses Kapitel verabschiedet wird. Für neue Gesellschaften wird der Referenzwert ein Jahr nach dem Datum berechnet, an dem sie ihre Tätigkeit aufgenommen haben.

## 6. Zusätzliche Anforderungen für das Besatzungsmanagement

### 6.1. Ausbildung von Seeleuten

Gesellschaften, die das Besatzungsmanagement übernehmen, kommen für staatliche Beihilfen in Betracht, sofern alle Seeleute, die an Bord der von ihnen betreuten Schiffe arbeiten, entsprechend den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78) in seiner geänderten Fassung eine Ausbildung absolviert und ein Befähigungszeugnis erhalten sowie einen Schiffssicherheitslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben. Darüber hinaus müssen solche Gesellschaften die Bestimmungen des STCW-Übereinkommens und die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in Bezug auf die Verantwortlichkeit der Unternehmen erfüllen.

### 6.2. Soziale Bedingungen

Um staatliche Beihilfen in Anspruch nehmen zu können, müssen die für das Besatzungsmanagement zuständigen Gesellschaften sicherstellen, dass auf allen von ihnen betreuten Schiffen der Arbeitgeber der Seeleute die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation („MLC“) <sup>(1)</sup> uneingeschränkt anwendet, unabhängig davon, ob es sich um den Eigner oder um eine Schiffsmanagementgesellschaft handelt. Die Schiffsmanagementgesellschaften müssen insbesondere sicherstellen, dass die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens hinsichtlich der Beschäftigungsverträge für Seeleute <sup>(2)</sup>, der Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch <sup>(3)</sup>, der medizinischen Betreuung <sup>(4)</sup>, der Verpflichtungen der Reeder einschließlich Zahlung der Heuer im Falle von Unfall oder Krankheit <sup>(5)</sup> und der Heimschaffung <sup>(6)</sup> ordnungsgemäß Anwendung finden.

Weiter müssen die für das Besatzungsmanagement zuständigen Gesellschaften gewährleisten, dass die internationalen Normen hinsichtlich der im Seearbeitsübereinkommen festgelegten Arbeits- und Ruhezeiten uneingeschränkt eingehalten werden.

Außerdem müssen sie Sicherheiten stellen, um eine Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen sicherzustellen.

## 7. Berechnung der Steuer

Die Überwachungsbehörde wird den in den Leitlinien für den Seeverkehr enthaltenen Grundsatz, nach dem sie, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, nur Regelungen genehmigen wird, die für die gleiche Tätigkeit oder die gleiche Tonnage in allen EWR-Staaten zu einer annähernd einheitlichen steuerlichen Belastung führen, auch auf Schiffsmanagementgesellschaften anwenden. Eine völlige Befreiung von der Steuer oder gleichwertige Regelungen werden demnach nicht genehmigt <sup>(7)</sup>.

Natürlich kann die Steuerbemessungsgrundlage für Schiffsmanagementgesellschaften und Schiffseigner nicht die gleiche sein, da der Umsatz der Schiffsmanagementgesellschaft in Bezug auf ein bestimmtes Schiff viel niedriger ist als der des Eigners. Ausgehend von der unter Abschnitt 2.3 genannten Studie sowie von bereits angemeldeten Beihilfen sollte die Besteuerungsgrundlage für Schiffsmanagementgesellschaften bei etwa 25 % (bezogen auf die Tonnage oder die fiktive Ertragsquote) der Steuerbemessungsgrundlage liegen, die für das gleiche Schiff oder die gleiche Tonnage auf den Schiffseigner angewendet würde. Die Überwachungsbehörde verlangt daher, dass bei der Inanspruchnahme einer Tonnagesteuerregelung durch eine Schiffsmanagementgesellschaft ein Satz von mindestens 25 % zugrunde gelegt wird <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Es sollte darauf hingewiesen werden, dass die europäischen Sozialpartner eine Vereinbarung über die einschlägigen Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006 geschlossen haben, die durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30) in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen wurde. Die Richtlinie 2009/13/EG wird derzeit in das EWR-Abkommen übernommen.

<sup>(2)</sup> MLC Titel 2 Regel 2.1 und Norm A2.1 (Beschäftigungsverträge für Seeleute).

<sup>(3)</sup> Ebd., Titel 2 Regel 2.6 und Norm A2.6 (Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch).

<sup>(4)</sup> Ebd., Titel 4 Regel 4.1 und Norm A4.1 (Medizinische Betreuung an Bord und an Land, Verpflichtungen der Reeder); Regel 4.3 und Norm A4.3 (Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung); Regel 4.4 (Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land).

<sup>(5)</sup> Ebd., Titel 4 Regel 4.2 und Norm A4.2 (Verpflichtungen der Reeder).

<sup>(6)</sup> Ebd., Titel 2 Regel 2.5 und Norm A4.2.5 (Heimschaffung).

<sup>(7)</sup> Die Überwachungsbehörde möchte an dieser Stelle unterstreichen, dass das Verfahren zur Berechnung der von den Schiffsmanagementgesellschaften und den Eignern zu entrichtenden Steuern keine Rolle spielt; es ist insbesondere irrelevant, ob ein System angewendet wird, das fiktive Ertragsquoten zugrunde legt.

<sup>(8)</sup> Ein Schiffseigner, der diese Regelung in Anspruch nehmen kann, unterliegt der Tonnagesteuer in vollem Umfang.

Sollte die Schiffsmanagementgesellschaft auch andere Tätigkeiten ausüben, die nach dem vorliegenden Kapitel nicht beihilfefähig sind, ist für derartige Tätigkeiten eine getrennte Buchführung zu gewährleisten.

Vergeben Schiffsmanagementgesellschaften einen Teil ihrer Tätigkeiten an Dritte weiter, können diese keine staatlichen Beihilfen beantragen.

#### 8. **Antrag und Überarbeitung**

Die Überwachungsbehörde wendet den in diesem Kapitel enthaltenen Leitfaden ab dem Datum der Annahme an.

Bei der allgemeinen Überarbeitung der Leitlinien für den Seeverkehr gemäß deren Abschnitt 13 wird staatlichen Beihilfen für Schiffsmanagementgesellschaften Rechnung getragen.

---