

lungsablauf der Erfolg in der Zielerreichung abgeschätzt werden kann. Zum Erfolg gehört notwendigerweise der richtige Zeitpunkt des Prozesseingriffes. In der Regel ist es sinnvoll, die Rückkopplung über ein zweites, von der ersten Methode unabhängiges Verfahren zu ermöglichen.

Die hohe Wirkungskraft der festen ›inneren‹ Bindung des Menschen an die Reiz- und Signalwelt seiner Umgebung und die Suche nach bestätigenden Merkmalen führt u. U. in die Katastrophe. Ein verlässliches System beachtet diese Gesetzmäßigkeit und versucht vorausschauend, dort Assistenz zu geben, wo das Auftreten menschlicher Fehler wahrscheinlich ist.

## Literatur

- [1] Herzog, M.: Interaktions- und Kommunikationsversagen in Mensch-Maschine-Systemen als Analyse- und Modellierungskonzept zur Verbesserung sicherheitskritischer Technologien, in: *Verlässlichkeit der Mensch-Maschine-Interaktion*, Herausgeber: M. Grandt, DGLR-Bericht 2004-05, ISBN 3-932182-36-7, Bonn, Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, 2004
- [2] Babcock, Ch.: National Transportation Safety Board, Office of Research and Engineering; Vehicle Recorder Division (VDR) Audio Transcript Washington, DC 20594 Group Chairman's Factual Report of Investigation, DCA08MM004, April 4, 2008
- [3] Collision of Hong Kong registered Containership M/V ›Cosco Busan‹ with the Delta Tower of the San Francisco-Oakland Bay Bridge San Francisco, California; 7 November 2007, Accident Report, NTSB/MAR-09/01, National PB2009-916401, Transportation Safety Board, Notation 7976B/C, Adopted 18 February 2009

- [4] Kersandt, D.: Der Nautiker im Risikoprozess Schiffsführung – Analyse, Charakter und Gestaltung von Mensch – Technik – Relationen auf der Brücke von Seeschiffen; [http://www.forum-schiffsfuehrung.com/unveroeffentl\\_buchmanuskript\\_436\\_S\\_1\\_Rostock\\_2011\\_Seiten\\_167\\_ff](http://www.forum-schiffsfuehrung.com/unveroeffentl_buchmanuskript_436_S_1_Rostock_2011_Seiten_167_ff)
- [5] Zempel, J.: Strategien der Handlungsregulation. – Inaugural Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie (Dr. phil.) des FB Psychologie der Justus-Liebig-Universität Gießen, Nürnberg, Dezember 2002; <http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/841/pdf/ZempelJannette-2003-02-12.pdf>
- [6] Kersandt, D.: Containerschiff ›Cosco Busan‹ Berührung mit dem ›Delta Tower‹ (D) der San Francisco – Oakland Bay Bridge auf der Überfahrt von Liegeplatz Nr. 58 im Port of Oakland nach Busan, South Korea; Rekonstruktion des Seeunfalls und Untersuchung von Informationsmängeln als Ursache für Fehlhandlungen des Lotsen, Rostock, August 2008; [http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan\\_Bericht.pdf](http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan_Bericht.pdf)
- [7] Kersandt, D.: Rekonstruktion des Seeunfalls und Diskussion seiner Ursachen (Teil 1: 65 Bilder; Teil 2: 92 Bilder), Gründe für Mängel in der Informationsverarbeitung unter dem Aspekt ihrer Verhütung (INFO-Analyse-Teil, odp und Teil2.odp), in: [http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan\\_INFO\\_Analyse\\_Teil1.pdf](http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan_INFO_Analyse_Teil1.pdf); [http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan\\_INFO\\_Analyse\\_Teil2.pdf](http://www.forum-schiffsfuehrung.com/resources/pdf/CoscoBusan_INFO_Analyse_Teil2.pdf)
- [8] Rogers, P.: ›Update: Ship transponder data shows Cosco Busan changed course and ...‹, Oakland Tribune, 13 November 2007, FindArticles.com, 23 July 2008; [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_qn4176/is\\_20071113/ai\\_n21100810](http://findarticles.com/p/articles/mi_qn4176/is_20071113/ai_n21100810)
- [9] Kersandt, D.: Diagnosesystem für dynamische Fahrprozesse mit Gefahrenabschätzung und Alarmmanagement auf der Basis NARIDAS; HANSA 07/2007
- [10] Kersandt, D.: Der ingenieurpsychologische ›AIF‹ – Ansatz: Entwicklung eines adaptiven, ganzheitlichen und aufgabenorientierten Systems der Schiffsführung, Teil 1 in HANSA 7/2008; Teil 2 in HANSA 8/2008
- [11] Kersandt, D.: Zur Ermittlung der Qualität von Schiffsführungsprozessen, dargestellt am Beispiel der Simulation; HANSA 10/2010, S. 93 ff

# Installationsschiffe zwischen Tonnagesteuer und regulärer Gewinnermittlung

## Begünstigt von der Tonnagegewinnermittlung ist bekanntlich nur der Transport

Auf der koreanischen Werft DSME wurde Mitte September 2011 das erste der beiden Offshore-Installationsschiffe für RWE Innogy feierlich getauft. Unter dem Namen ›Friedrich Ernestine‹ wird das Schiff das Windkraftwerk ›Gwynt y Môr‹ (576 MW) vor der walisischen Küste errichten. Mit den Installationsschiffen ist es möglich, bis zu vier der größten Offshore-Windturbinen samt Fundamente zu transportieren und aufzustellen. Satellitengesteuert können diese Schiffe zentimetergenau für die Bauarbeiten auf See fixiert werden und in Wassertiefen von über 40 m arbeiten. Dafür verfügt es über ausfahrbare Stahlbeine, die auf dem Meeresboden für einen sicheren Stand sorgen. Zudem besitzt es einen Kran mit 1.000 t Hebekraft. Auf diese Weise verwandelt sich das Schiff auf der Baustelle in eine Hubinsel, von der aus Fundamente gesetzt und Windkraftanlagen installiert werden können.

Die Frage ist nunmehr aus steuerrechtlicher Sicht, ob es die Möglichkeit gibt, dass diese Schiffe zur Tonnagegewinnermittlung optieren können. Die Stichworte lauten

Transport und Errichtung. Begünstigt von der Tonnagegewinnermittlung ist bekanntlich nur der Transport. Das Einkommensteuergesetz gibt zur Lösung des Problems nur wenig Hinweise. Hiernach kann anstelle der regulären Gewinnermittlung (bilanzielle Gewinnermittlung) bei einem Gewerbebetrieb mit Geschäftsleitung im Inland der Gewinn, soweit er auf den Betrieb (Gütertransport) von Handelsschiffen im internationalen Verkehr entfällt, begünstigt werden. Soweit der Betrieb dieser Offshore-Installationsschiffe auf den Betrieb von Handelsschiffen entfällt (Transport), ist demnach eine Option zur Tonnagegewinnermittlung vom Wortlaut des Gesetzes an sich möglich, soweit dies nicht der Fall ist (Errichtung), verbleibt es bei der regulären Gewinnermittlung. Nach der Rechtsprechung muss die Beförderung von Personen und Gütern jedoch Hauptzweck sein. Die Tatbestandsvoraussetzung wird nicht von Schiffen erfüllt, die zwar im inländischen Schiffsregister eingetragen sind, mit denen aber von einem ausländischen Hafen aus z. B. Chemikalien (Abfallstoffe) auf die of-

fene See transportiert werden, um sie dort zu verbrennen (BFH v. 28.3.1984-1 S 17/83, BStBl. II 1984, 566 zu § 34c Abs. 4 des Einkommensteuergesetzes, Stichwort: Transport und Verbrennung mit Hauptzweck Verbrennung). Dies ergibt sich nicht zuletzt aus dem Erfordernis des überwiegenden Einsatzes zum Zweck der Beförderung.

Stellungnahme: Letztlich ist die Frage im Ergebnis schwer zu beantworten. Lässt sich überhaupt bei diesen Offshore-Installationsschiffen ein eindeutiger Hauptzweck ausmachen, dem sich alles unterzuordnen hat, oder müssen für diesen Fall Transport und Errichtung als selbstständig gewichtig betrachtet werden? Ist gar die Errichtung eine Art ›Löschung‹? Letztendlich dürfte vor dem Hintergrund der Energiewende der Gesetzgeber gefordert sein, wenn eventuelle Erörterungen mit der Finanzverwaltung nicht zielführend sind. Er sollte aber schnell reagieren. Eine Möglichkeit wäre die Erfassung in der Gleichstellungsklausel in § 5a Abs. 2 Satz 5 des Einkommensteuergesetzes.

Autor: **Klaus Voss**; [www.kanzlei-voss.de](http://www.kanzlei-voss.de)