

Die Reederei

*von Dr. Sebastian KORTS, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Steuerrecht,
Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht, Steuerstrafverteidiger, MBA,
M.I.Tax*

www.steuerrecht.com

(Stand: 07. April 2026)

Inhalt

1. Einordnung und Beratungsrelevanz	3
2. Rechtliche Grundlage	3
3. Zivilrechtliche Grundlage	4
4. Steuerliche Grundlage mit Normen	4
4.1 Allgemeine ertragsteuerliche Einordnung	4
4.2 Gewerbesteuer	5
4.3 Altfall Partenreederei und Mitreeder	5
5. Wann und warum wird die Reederei eingesetzt?	5
6. Typische Risiken und Fehlerquellen	6
7. Kurzer Praxisfall.....	6
8. Ergebnis	7

1. Einordnung und Beratungsrelevanz

Die **Reederei** ist heute im deutschen Recht grundsätzlich **keine eigenständige Gesellschaftsform**, sondern in erster Linie das Schifffahrtsunternehmen beziehungsweise die Tätigkeit des gewerblichen Schiffsbetriebs. Das geltende HGB definiert den **Reeder** in § 476 als den Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes; § 477 HGB regelt den **Ausrüster** als denjenigen, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt und im Verhältnis zu Dritten als Reeder gilt. Daraus folgt bereits dogmatisch, dass „Reederei“ im geltenden Recht vor allem eine **unternehmerische Funktion** und nicht mehr ein eigener, allgemein neu gründbarer Gesellschaftstyp ist.

Für die systematische Einordnung ist allerdings ein zweiter Punkt entscheidend: Die **historische Partenreederei** war früher eine besondere gesellschaftsrechtliche Form des Seehandelsrechts. Neue Partenreedereien können seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts am **25. April 2013** nicht mehr gegründet werden; für Partenreedereien und Baureedereien, die vor diesem Datum entstanden sind, bleiben die alten §§ 489 bis 509 HGB in der damaligen Fassung über **Art. 71 EGHGB** anwendbar. Deshalb muss die Reederei heute dogmatisch zweigeteilt betrachtet werden: als **gegenwärtiges Schifffahrtsunternehmen** einerseits und als **fortbestehende Altform der Partenreederei** andererseits.

Für den Steuerberater ist die Reederei gerade deshalb besonders relevant, weil sich hier Zivilrecht, Schifffahrtsregisterrecht, Einkommensteuerrecht, Gewerbesteuerrecht und regelmäßig internationales Steuerrecht überlagern. Der eigentliche steuerliche Schwerpunkt liegt heute nicht mehr in einer speziellen „Reederei-Rechtsform“, sondern vor allem in der **Tonnagegewinnermittlung nach § 5a EStG** und in der gewerbesteuerlichen Kürzung für den Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr.

2. Rechtliche Grundlage

Rechtlicher Ausgangspunkt des geltenden Seehandelsrechts sind §§ 476 ff. HGB. § 476 HGB bestimmt, dass Reeder der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes ist. § 477 HGB definiert den Ausrüster als denjenigen, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt; im Verhältnis zu Dritten wird der Ausrüster als Reeder angesehen. Das Gesetz knüpft die Reederei also funktional an den **Betrieb eines Seeschiffs** und nicht an einen bestimmten gesellschaftsrechtlichen Typus.

Zu dieser Grundordnung treten die allgemeinen Regeln des Seehandelsrechts hinzu. Das HGB regelt in diesem Zusammenhang etwa die Schiffsbesatzung, die Rechte des Kapitäns und die Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen. Die gegenwärtige Reederei ist damit zivilrechtlich vor allem über den **Schiffsbetrieb**, die **Betriebsorganisation** und die **Haftungszuordnung** definiert.

Für Altstrukturen gilt daneben die Übergangsregel des Art. 71 EGHGB. Diese Vorschrift ordnet an, dass für Partenreedereien und Baureedereien, die vor dem 25. April 2013 entstanden sind, die §§ 489 bis 509 HGB in der alten Fassung maßgeblich bleiben. Das ist für die Beratungspraxis von erheblicher Bedeutung, weil das Steuerrecht die Partenreederei weiterhin an mehreren Stellen voraussetzt, obwohl sie zivilrechtlich als Neubildung abgeschafft ist.

3. Zivilrechtliche Grundlage

Zivilrechtlich ist heute zunächst sauber zwischen **Reeder** und **Gesellschaftsträger** zu unterscheiden. Das geltende HGB beantwortet die Frage, **wer** Reeder ist, nicht aber in welcher allgemeinen Gesellschaftsform das Schiffahrtsunternehmen organisiert sein muss. Daraus folgt, dass Reedereien heute typischerweise in den allgemeinen Gesellschaftsformen des Handels- und Gesellschaftsrechts organisiert werden und die „Reederei“ ihre Besonderheit primär aus dem Seehandelsrecht bezieht, nicht aus einem exklusiven Gesellschaftsformrecht. Diese Einordnung ist eine unmittelbare Folgerung aus den geltenden §§ 476, 477 HGB und der Abschaffung der Partenreederei als Neubildungsform.

Zivilrechtlich prägend ist außerdem der Register- und Flaggenbezug. § 5a EStG knüpft steuerlich an das inländische Seeschiffsregister an; die Schiffsregisterordnung regelt, dass jedes Schiff bei der Eintragung ein eigenes Registerblatt erhält und dass das Schiffsregister öffentlich ist. Ergänzend weist die amtliche Informationsseite „Deutsche Flagge“ darauf hin, dass ein Eintrag in das **Internationale Seeschiffsregister (ISR)** die Führung der Bundesflagge voraussetzt und nur für Kauffahrteischiffe im internationalen Verkehr im Sinne des § 5a Abs. 2 EStG in Betracht kommt. Für die zivilrechtliche und tatsächliche Struktur der heutigen Reederei spielen Register- und Flaggenfragen daher eine zentrale Rolle.

Die historische **Partenreederei** ist demgegenüber heute nur noch Altfallrecht. Ihre besondere dogmatische Stellung lebt über Art. 71 EGHGB fort, wirkt aber nur noch für vor dem 25. April 2013 entstandene Strukturen. Das erklärt, warum sich in der aktuellen steuerrechtlichen Literatur und Verwaltung noch Mitreeder, Korrespondentreeder und Reederei im Sinne des alten § 489 HGB finden, obwohl die heutige Gründungspraxis auf diese Form nicht mehr zugreifen kann.

4. Steuerliche Grundlage mit Normen

4.1 Allgemeine ertragsteuerliche Einordnung

Ertragsteuerlich ist der Betrieb einer Reederei grundsätzlich Gewerbebetrieb. Der besondere steuerliche Schwerpunkt liegt jedoch in § 5a EStG. Nach dem aktuellen Gesetzestext kann anstelle der gewöhnlichen Gewinnermittlung der Gewinn, soweit er auf den Betrieb von **Handelsschiffen im internationalen Verkehr** entfällt, auf unwiderruflichen Antrag nach der Tonnage ermittelt werden, wenn der Gewerbebetrieb seine Geschäftsleitung im Inland hat und die **Bereederung** der Handelsschiffe im Inland durchgeführt wird. Der Tagesgewinn wird dabei pauschal nach den Nettotonnen des Schiffs bestimmt.

§ 5a Abs. 2 EStG konkretisiert, wann Handelsschiffe im internationalen Verkehr betrieben werden. Erfasst sind eigene oder gecharterte Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem **inländischen Seeschiffsregister** eingetragen sind und überwiegend zur Beförderung von Personen oder Gütern im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See eingesetzt werden. Zum Betrieb gehören auch bestimmte Vercharterungen sowie unmittelbar mit Einsatz oder Vercharterung zusammenhängende Neben- und Hilfsgeschäfte einschließlich der Veräußerung der Handelsschiffe und der unmittelbar ihrem Betrieb dienenden Wirtschaftsgüter. Gleichgestellt sind unter den gesetzlichen Voraussetzungen auch Schiffe, die außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen eingesetzt werden.

Die Ausübung des Wahlrechts ist eng gebunden. Der Antrag ist grundsätzlich im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung des Handelsschiffs zu stellen; die Bindungsfrist beträgt zehn Jahre. Die BFH-Rechtsprechung hat diese Norm in jüngerer Zeit weiter präzisiert und verlangt als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal zusätzlich eine **langfristige Betriebsabsicht**. Im Urteil vom 6. Februar 2025 hat der BFH ausdrücklich hervorgehoben, dass die Tonnagegewinnermittlung nur den langfristig angelegten Betrieb von Handelsschiffen begünstigen soll; fehlt diese langfristige Betriebsabsicht, greift die Tonnagebesteuerung trotz fristgerechten Antrags nicht ein. Der BFH wendet diese Prüfung nicht nur auf Ein-Schiff-, sondern auch auf Mehrschiffgesellschaften an und verlangt sie für jedes einzelne Schiff gesondert.

4.2 Gewerbesteuer

Gewerbesteuerlich ist § 9 Nr. 3 GewStG die zentrale Norm. Das Gesetz enthält für den Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr eine besondere Kürzung. Die amtliche Gesetzesfassung knüpft dabei ebenfalls an eigene oder gecharterte Handelsschiffe an, die überwiegend zur Beförderung von Personen oder Gütern im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Der BFH hat mit Urteil vom **12. Februar 2026** diese Kürzungsregel aktuell fortgebildet und dabei hervorgehoben, dass zum Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr auch die Vercharterung ausgerüsteter Schiffe sowie die unmittelbar mit ihrem Einsatz oder ihrer Vercharterung zusammenhängenden Neben- und Hilfgeschäfte gehören. Gleichzeitig beschreibt der BFH die Kürzung als Betriebsstättenfiktion mit strukturellem Inlandsbezug der Gewerbesteuer.

Für die Praxis ist dieser Punkt besonders wichtig, weil er zeigt, dass die Reedereibesteuerung nicht nur einkommensteuerlich über § 5a EStG, sondern auch gewerbesteuerlich über eine eigene Kürzungslogik geprägt ist. Wer nur auf die Tonnagebesteuerung schaut, verfehlt die zweite tragende Säule der Seeschiffverkehrsbesteuerung.

4.3 Altfall Partenreederei und Mitreeder

Für die historische Partenreederei bleibt das Steuerrecht weiterhin relevant. Die EStH 2025 nennen die **Partenreederei** ausdrücklich als Personengesellschaft im Sinne des § 15 Abs. 3 Nr. 1 EStG. Zugleich verweist das amtliche Einkommensteuergesetz bei § 15a Abs. 5 EStG weiterhin auf den **Mitreeder einer Reederei im Sinne des § 489 HGB**, wenn dessen Haftung der eines Kommanditisten vergleichbar ist. Zusammen mit Art. 71 EGHGB zeigt dies, dass die Partenreederei steuerlich kein totes Recht ist, sondern ein fortbestehendes Altfallregime.

Gerade dies ist für Altfälle wichtig: Die historische Partenreederei ist steuerrechtlich weiterhin wie eine Mitunternehmerschaft zu behandeln, obwohl sie zivilrechtlich als Neubildungsform abgeschafft wurde. Die steuerrechtliche Beratung muss deshalb sauber zwischen gegenwärtigem Reedereibetrieb und fortbestehenden Partenreederei-Altstrukturen unterscheiden.

5. Wann und warum wird die Reederei eingesetzt?

Präziser formuliert wird heute nicht „die Reederei als Rechtsform eingesetzt“, sondern ein **Schiffahrtsunternehmen** so organisiert, dass es ein oder mehrere Seeschiffe gewerblich betreibt. Der praktische Schwerpunkt liegt damit auf dem **Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr**, auf der Vercharterung und auf den unmittelbar damit

zusammenhängenden Hilfsgeschäften. Die BFH-Rechtsprechung zu Ein-Schiff- und Mehrschiffgesellschaften zeigt dabei, dass die Praxis sowohl singuläre Schiffsgesellschaften als auch mehrere Schiffe umfassende Strukturen kennt.

Sinnvoll ist die Struktur insbesondere dann, wenn die Voraussetzungen der Tonnagegewinnermittlung nach § 5a EStG und der gewerbsteuerlichen Kürzung nach § 9 Nr. 3 GewStG genutzt werden sollen. Das setzt aber eine inländische Geschäftsleitung, inländische Bereederung und den tatsächlich langfristigen Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr voraus. Die Reederei ist steuerlich also kein beliebiges Schiffsinvestment, sondern ein auf aktiven Schifffahrtsbetrieb zugeschnittenes Modell.

6. Typische Risiken und Fehlerquellen

Die erste Fehlerquelle ist die falsche dogmatische Einordnung. Wer die Reederei heute noch als eigenständige, allgemein frei wählbare Gesellschaftsform behandelt, verkennt die aktuelle Rechtslage. Neue Partenreedereien können seit dem 25. April 2013 nicht mehr gegründet werden; das geltende HGB regelt heute in §§ 476 ff. vor allem den Reeder und den Ausrüster, nicht aber eine allgemeine „Reedereigesellschaft“ als modernen Rechtsformtypus.

Die zweite große Fehlerquelle liegt in der Tonnagebesteuerung. § 5a EStG ist keine pauschale Schifffahrtsbegünstigung für jede Schiffsgesellschaft. Er verlangt unter anderem inländische Geschäftsleitung, inländische Bereederung, den Einsatz im internationalen Verkehr, überwiegende Eintragung im inländischen Seeschiffsregister und nach der BFH-Rechtsprechung zusätzlich eine langfristige Betriebsabsicht. Gerade kurzfristig angelegte Schiffshandelsmodelle oder frühzeitig veräußerte Ein-Schiff-Strukturen scheitern hier schnell.

Die dritte Fehlerquelle betrifft die gewerbsteuerliche Kürzung. Nicht jede Tätigkeit rund um ein Schiff ist automatisch als Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr begünstigt. Zwar sind nach Gesetz und BFH auch bestimmte Charter- und Hilfsgeschäfte erfasst; gleichwohl bleibt die Prüfung, ob wirklich eine begünstigte Betriebsform und eine ausreichende strukturelle Zuordnung vorliegen, zwingend. Das BFH-Urteil vom 12. Februar 2026 zeigt, dass diese Fragen weiterhin streitträchtig und auslegungsintensiv sind.

Die vierte Fehlerquelle liegt in Altfallstrukturen. Die Partenreederei ist zwar als Neubildungsform abgeschafft, aber über Art. 71 EGHGB und die fortgeltenden steuerrechtlichen Verweisungen weiterhin relevant. Wer in Altmandaten die historischen Regeln übersieht, behandelt Mitreeder- und Haftungsfragen oft unzutreffend.

7. Kurzer Praxisfall

Eine in Hamburg geleitete Schiffsgesellschaft betreibt zwei überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragene Seeschiffe im internationalen Verkehr. Die Bereederung erfolgt im Inland. Die Gesellschaft beantragt für den Schifffahrtsbetrieb die Tonnagegewinnermittlung nach § 5a EStG. Zivilrechtlich ist das keine besondere „Reederei-Rechtsform“, sondern ein allgemeiner Unternehmensträger, der als Reederei tätig ist. Steuerlich kann die Struktur § 5a EStG erfüllen, wenn sämtliche gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen und die Gesellschaft die Schiffe tatsächlich langfristig betreiben will.

Veräußert dieselbe Gesellschaft eines der Schiffe kurz nach der Indienststellung, ist besondere Vorsicht geboten. Nach der BFH-Rechtsprechung spricht bei einer Veräußerung innerhalb eines Jahres seit dem erstmaligen Vorliegen der §-5a-Voraussetzungen eine widerlegliche Vermutung gegen die erforderliche langfristige Betriebsabsicht. Dann scheidet die Tonnagegewinnermittlung für dieses Schiff aus. Erfolgt daneben Chartertätigkeit, ist zusätzlich die gewerbsteuerliche Kürzung nach § 9 Nr. 3 GewStG gesondert zu prüfen.

Besteht im Altbestand noch eine vor dem 25. April 2013 entstandene Partenreederei, gelten daneben die historischen Regeln nach Art. 71 EGHGB fort. Steuerlich kann dann weiter eine Mitunternehmerschaft vorliegen; zugleich bleiben die Verweisungen des § 15a EStG auf den Mitreeder bedeutsam. Genau daran zeigt sich, dass die Reedereiberatung heute sowohl modernes Seehandels- und Steuerrecht als auch Altfallrecht beherrschen muss.

8. Ergebnis

Die Reederei ist heute in erster Linie **Schiffahrtsunternehmen**, nicht eigenständige Gesellschaftsform. Das geltende Seehandelsrecht definiert Reeder und Ausrüster funktional über den gewerblichen Schiffsbetrieb; die historische Partenreederei besteht nur noch als Übergangsrecht für Altgesellschaften fort. Steuerlich liegt der Schwerpunkt auf der Tonnagegewinnermittlung nach § 5a EStG, auf der gewerbsteuerlichen Kürzung nach § 9 Nr. 3 GewStG und – bei Altstrukturen – auf der fortdauernden Relevanz der Mitreeder- und Partenreederei-Regeln.

Die Kernregel lautet daher: Bei der Reederei muss strikt zwischen **Tätigkeitsbegriff, allgemeiner Gesellschaftsform, historischer Partenreederei** und **steuerlichem Schiffahrtsregime** unterschieden werden. Erst wenn diese vier Ebenen sauber getrennt sind, lässt sich die Struktur rechtlich und steuerlich belastbar beraten.