



Brexit: Folgen für die Marktordnung im europäischen Seeverkehr

Dr. Ullrich Hautau

Stand: 20.03.2018

INHALTSVERZEICHNIS

- I. EU-Verordnung Nr. 3577/92: Seekabotage
- II. EU-Verordnung Nr. 4055/86: Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs für die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern
- III. Genfer Seehäfen-Übereinkommen
- IV. ‚Spezialproblem‘ Feederverkehre
- V. CETA-Abkommen mit Kanada als Blaupause?
- VI. Umweltstandards

I. EU-VERORDNUNG NR. 3577/92

Seekabotage

- ▲ Inhalt: Laut [Verordnung Nr. 3577/92](#) sind Schiffe von EU-Reedern, die auch die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union führen (Flaggenvorbehalt), zur Kabotage in einem anderen Mitgliedstaat berechtigt.
- ▲ Beispiel: Ein deutscher Schiffseigner kann im spanischen Bilbao Ladung an Bord nehmen und auf dem Seeweg nach Barcelona verbringen. Genauso darf er Transporte vom südenglischen Southampton zum Hafen Tilbury nahe London durchführen. Voraussetzung ist, dass das eingesetzte Schiff dabei die Flagge eines Staates der Europäischen Union führt – es könnte also auch unter britischer oder der Flagge Gibraltars fahren.
- ▲ Wichtig: Der Flaggenvorbehalt der Verordnung ist dabei als eine Art Mindeststandard zu betrachten: Die einzelnen Mitgliedstaaten können darüber hinaus die Seekabotage weiter liberalisieren und auf den Flaggenvorbehalt ganz verzichten.
- ▲ Problem: Inwieweit die EU-Verordnung nach einem harten Brexit (UK raus aus EU und EWR) weiter Anwendung findet, bleibt unklar.
- ▲ Lösung: Hier sollte es eine neue Regelung zwischen UK und der EU geben.

I. EU-VERORDNUNG NR. 3577/92

Seekabotage in den EU-Staaten: Liberale Briten

- ▲ In Großbritannien war die Seekabotage bis 1854 durch die früheren "Navigation Acts" verboten. Heute ist sie gesetzlich weder ausdrücklich verboten noch erlaubt: Der ["Customs Consolidation Act 1876"](#) sieht lediglich eine Gleichbehandlung ausländischer und britischer Frachter bei der Küstenschifffahrt vor, woraus sich die Kabotagefreiheit ableiten lässt.
- ▲ Mithilfe des ["Shipping and Trading Interests \(Protection\) Act 1995"](#) kann der zuständige Minister aber jederzeit die Seekabotage verbieten.
- ▲ In Deutschland wurde die EU-Verordnung Nr. 3577/92 explizit in die [Verordnung über die Küstenschifffahrt \(KüSchV\)](#) aufgenommen. Darüber hinaus können Nicht-EU-Schiffe eine Kabotageerlaubnis bekommen, wenn der jeweilige Flaggenstaat auch Schiffen unter deutscher Flagge die Kabotage auf Grundlage der Gegenseitigkeit eröffnet.
- ▲ In einem [Arbeitspapier vom 22.04.2014](#) hat die Kommission eine Bestandsaufnahme der jeweiligen Kabotage-Regelungen in den EU-Staaten vorgenommen.
- ▲ Fazit: Nach einem harten Brexit können EU-Reeder zunächst weiter Kabotage in UK durchführen. Dieses Recht kann aber jederzeit eingeschränkt werden. Ob Schiffe unter britischer Flagge in der EU zukünftig Kabotageverkehre durchführen dürfen, hängt dann von den jeweiligen nationalen Regelungen ab. Auf die Verordnung Nr. 3577/92 können sich sowohl UK-Reeder als auch EU-Reeder mit Schiffen unter britischer oder der Flagge Gibraltars jedoch nicht mehr berufen.

II. EU-VERORDNUNG NR. 4055/86

Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs für die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern

- ▲ Inhalt: Gemäß [Verordnung Nr. 4055/86](#) dürfen EU-Reeder grenzüberschreitende Transporte zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern durchführen. Sie sind dabei nicht an die Flagge eines EU-Mitgliedstaates gebunden (kein Flaggenvorbehalt).
- ▲ Beispiel: Ein deutscher Schiffseigner darf im spanischen Bilbao Ladung an Bord nehmen und auf dem Seeweg nach Rotterdam verbringen. Das eingesetzte Schiff kann dabei die Flagge Panamas führen.
- ▲ Problem: Hier wäre ebenfalls unklar, inwieweit die Verordnung nach einem harten Brexit weiter Anwendung findet.
- ▲ Lösung: Völkerrechtlich könnte auf das Genfer [„Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen“](#) von 1923 zurückgegriffen werden.
- ▲ Ratifiziert unter anderem von UK (1924) und Deutschland (1928).

III. GENFER SEEHÄFEN-ÜBEREINKOMMEN

Genfer Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen

▲ Artikel 2 des Statuts zum Genfer Seehäfen-Übereinkommen:

„Unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit [...] verpflichtet sich jeder Vertragsstaat, den Seeschiffen jedes andern Vertragsstaates die gleiche Behandlung zu gewährleisten wie seinen eigenen Seeschiffen oder denen irgendeines andern Staates in den seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Häfen hinsichtlich des freien Zugangs zum Hafen, seiner Benutzung und des vollen Genusses der für die Schifffahrt und die Handelsverrichtungen bestehenden Einrichtungen, die er den Seeschiffen, ihren Waren und Reisenden zur Verfügung stellt.

Die so festgesetzte Gleichbehandlung erstreckt sich auf die Erleichterungen aller Art wie: Zuteilung von Kaiplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen sowie auf jede Art von Abgaben und Gebühren, die im Namen oder für Rechnung der Regierung, der öffentlichen Behörden, der Konzessionäre oder von Anstalten jeder Art erhoben werden.“

- ▲ **Problem:** Nur 17 EU-Staaten (von weltweit insgesamt 42 Vertragsstaaten) haben das Seehäfen-Übereinkommen ratifiziert oder sind ihm beigetreten. Es findet ausdrücklich keine Anwendung auf die Küstenschifffahrt. Zudem befasst sich das Statut nicht mit Feeder- bzw. Transshipmentverkehren.
- ▲ **Lösung:** Die Inhalte der EU-Verordnungen Nr. 3577/92 und Nr. 4055/86 sowie Teile des Genfer Seehäfen-Übereinkommens sollten durch ein neues Schifffahrtsabkommen oder im Rahmen eines Freihandelsvertrags zwischen der EU und UK geregelt werden. Vorbild könnte die CETA-Abmachung (Kapitel 14) mit Kanada sein.

IV. ‚SPEZIALPROBLEM‘ FEEDERVERKEHRE

Feeder- bzw. Zubringerverkehre sind grundsätzlich durch die beiden EU-Verordnungen Nr. 3577/92 und Nr. 4055/86 gedeckt

- ▲ Feederverkehre sind Zubringerdienste, die vor allem Container von kleineren Häfen zu den Anlaufhäfen der Überseelinien befördern bzw. die aus Übersee kommenden Container zu den entsprechenden Zielhäfen transportieren.
- ▲ Es stellte sich die Frage, ob solche Dienste als grenzüberschreitende Verkehre (Verordnung Nr. 4055/86, kein Flaggenvorbehalt) oder als Kabotage zu betrachten sind (Verordnung Nr. 3577/92, Flaggenvorbehalt).
- ▲ In einer [Mitteilung vom 22.04.2014](#) hat sich die EU-Kommission zur Auslegung der Verordnung Nr. 3577/92 wie folgt geäußert:

„Wenn Zubringerdienste in der Beförderung von Fracht im Vor- oder Nachlauf zwischen zwei Häfen desselben Mitgliedstaats X a) mit Bestimmung in einem Mitgliedstaat Y oder einem Drittland oder b) aus einem Mitgliedstaat Y oder einem Drittland bestehen, könnte Mitgliedstaat X diese Schiffe unter Unionsflagge vorbehalten.

In allen Mitgliedstaaten, in denen Kabotagedienste entsprechend der Verordnung Nr. 3577/92 Schiffen unter Unionsflagge vorbehalten sind, gelten Schiffszubringerdienste als Kabotagedienste, während diese Dienste in den übrigen Mitgliedstaaten nicht an eine Flagge gebunden sind.“

[vgl. [Mitteilung der Kommission zur Auslegung der Verordnung \(EWG\) Nr. 3577/92, S. 9 f.](#)]

V. CETA-ABKOMMEN MIT KANADA ALS BLAUPAUSE?

CETA – Kapitel 14: Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr

- ▲ In dem Kapitel 14 wird der Rahmen des Seeverkehrsmarkts zwischen der EU und Kanada festgelegt.
- ▲ Es enthält Maßnahmen, um für Handelsschiffe einen fairen und gleichen Zugang zu den Häfen und Hafendienstleistungen sicherzustellen.
- ▲ Auch Feedertransporte und multimodale Haus-Haus-Verkehre werden berücksichtigt.
- ▲ [CETA-Abkommen](#) Artikel 14.3 „Pflichten“:
 - (1) Jede Vertragspartei gestattet den im internationalen Seeverkehr tätigen Dienstleistern der anderen Vertragspartei, eigene oder geleaste leere Container, die ohne Erzielung von Einnahmen befördert werden, zwischen den Häfen dieser Vertragspartei zu repositionieren.
 - (2) Eine Vertragspartei gestattet den im internationalen Seeverkehr tätigen Dienstleistern der anderen Vertragspartei, Feeder-Dienstleistungen zwischen den Häfen dieser Vertragspartei zu erbringen.
 - (3) Die Vertragsparteien führen in Bezug auf Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr einschließlich des Verkehrs mit trockenen und flüssigen Massengütern und des Linienverkehrs weder Ladungsanteilvereinbarungen mit einem Drittland ein noch halten sie solche Vereinbarungen aufrecht.
 - (4) Eine Vertragspartei führt keine Maßnahmen ein und erhält keine Maßnahmen aufrecht, nach denen die Gesamtheit oder ein Teil des internationalen Frachtguts ausschließlich von Wasserfahrzeugen befördert werden darf, die in dieser Vertragspartei registriert sind oder im Eigentum oder unter der Kontrolle von Staatsangehörigen dieser Vertragspartei stehen.
 - (5) Eine Vertragspartei führt keine Maßnahmen ein und erhält keine Maßnahmen aufrecht, die im internationalen Seeverkehr tätige Dienstleister der anderen Vertragspartei daran hindern, Direktverträge mit anderen Verkehrsdienstleistern in Bezug auf Beförderungsvorgänge im Haus-Haus- oder im multimodalen Verkehr abzuschließen.

V. CETA-ABKOMMEN MIT KANADA ALS BLAUPAUSE?

CETA – Kapitel 14: Vorbehalte

- ▲ Gemäß [Artikel 14.4](#) können die Vertragsparteien (Kanada und EU-Mitgliedstaaten) jeweils Vorbehalte geltend machen. Diese finden sich im Anhang des CETA-Abkommens.
- ▲ Kanadischer Vorbehalt (II-C-14): EU-Reeder dürfen in Kanada folgende Inlandsverkehre erbringen:
 1. Repositionierung von Leercontainern
 2. Feederdienste zwischen Halifax und Montreal
 3. Bagger-Dienste
- ▲ Voraussetzung dafür: Wenn der europäische Schiffseigner auch seinen Sitz in der Union hat, besteht kein Flaggenvorbehalt. Hat der EU-Reeder jedoch seinen Sitz in einem Drittstaat, greift ein Flaggenvorbehalt: Das Schiff muss unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates fahren.
- ▲ Vorbehalt Deutschland: Schiffe mit kanadischer Flagge können auf Grundlage der Gegenseitigkeit Kabotage betreiben. Hierfür muss aber extra eine Erlaubnis beantragt werden (vgl. [§ 2 Abs. 3 KüSchV](#)).
- ▲ **Fazit: Die Seekabotage wurde in CETA aufgrund der Vorbehalte nur halbherzig geöffnet. Ein mögliches Abkommen zwischen der Europäischen Union und Großbritannien sollte die Seekabotage ganz öffnen und im Sinne der EU-Verordnung Nr. 3577/92 einheitlich regeln.**

VI. UMWELTSTANDARDS

EU-Vorgaben versus IMO – Was wird von UK übernommen?

- ▲ Problem am Beispiel des geplanten Emissionshandels für die Schifffahrt:
- ▲ Die EU möchte den Seeverkehr ab 2023 in den europäischen Emissionshandel (ETS) einbeziehen, wenn die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO bis dahin keine dem ETS vergleichbare Regelung trifft.
- ▲ UK wäre dann nicht in den Emissionshandel einbezogen.
- ▲ Höhere Anlaufkosten bei den EU-Häfen → Wettbewerbsverzerrung zwischen den EU-Nordseehäfen (Deutschland, Niederlande, Belgien) und den Häfen in UK vor allem bei den großen Überseelinien.
- ▲ Lösung: Brüssel sollte bei Umweltstandards und Maßnahmen zum globalen Klimaschutz keine Alleingänge starten, sondern auf internationale Lösungen im Rahmen der IMO setzen.
- ▲ Andernfalls sollten bilaterale Umweltabkommen zwischen UK und der EU vereinbart werden.

Kontakt

Dr. Ullrich Hautau

Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven

Am Markt 13

28195 Bremen

T 0421 3637 204

F 0421 3637 274

hautau@handelskammer-bremen.de

www.handelskammer-bremen.de

