Bundesrat 1 **Drucksache 154/85**

11.04.85

EG - AS - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik - Seeverkehr -

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt

Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 77/587/EWG zur Einführung eines Konsultationsverfahrens betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen in den internationalen Organisationen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für eine gemeinsame Auslegung des Begriffs "nationale Reederei"

Geänderter Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr*

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt

KOM(85) 90 endg.; EG-Dok. 5635/85

---

* Ursprünglicher Vorschlag: BR-Drs. 579/81

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

2 154/85

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 10. April 1985 - 14 - 680 70 - E - Ve 132/85 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 19. März 1985 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Einleitung beigefügt.

Drucksache 154/85

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG i - iv

I. EINLEITUNG 1

II. DIE LAGE DES SEEVERKEHRS 3

A. Änderungen des weltweiten und innergemeinschaftlichen Seeverkehrs seit 1975 3

B. Ursachen der relativen Schrumpfung der EG-Flotte 7

III. ALLE FORMEN DES SEEVERKEHRS BERÜHRENDE FRAGEN 10

A. Allgemeine Leitlinien 10

B. Besondere Fragen 15

1. Die äußere Gefahr

2. Die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern 18

3. Die Auswirkungen auf die Beziehungen zu den Mitgliedstaaten 20

a) Freier Dienstleistungsverkehr 20

b) Staatliche Beihilfen 23

4. Beschäftigungs- und sozialpolitische Gesichtspunkte 24

IV. VORWIEGEND DEN LINIENVERKEHR BERÜHRENDE FRAGEN 27

A. Allgemeine politische Überlegungen 27

B. Besondere Aspekte der Politik auf dem Gebiet des Linienverkehrs 28

1. Durchführung des UN-Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen und des "Brussels Package" (Verordnung Nr. 954/79) 28

2. Anwendung der Wettbewerbsartikel des Vertrags von Rom 30

3. Das Problem des unlauteren Wettbewerbs 32

V. VORWIEGEND DEN MASSENGUTVERKEHR BERÜHRENDE FRAGEN 35

A. Marktordnung 35
B. Entwicklungen im Massengutverkehr 37
C. Offenregisterschiffahrt 38
D. Neue Initiativen in Bereich des Massengutverkehrs sowie der Offenregisterschiffahrt 41

VI. SICHERHEIT AUF SEE UND VERHÜTUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG 42

A. Einleitung 42
B. Hafenstaatkontrolle 43
C. Die Bereitstellung von Navigationshilfen in europäischen Gewässern 44
D. Übertragung von Schiffen zwischen Gemeinschaftsländern 45
E. Ausbildungsnormen 46

VII. SEEHÄFEN 47

A. Vorgeschichte 47
B. Bisherige Zusammenarbeit der Kommission mit den Seehäfen 48
C. Einfluß der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Verkehrspolitik auf die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Mitgliedstaaten 49

1. Hinterlandverkehr 49
2. Seeverkehrliche Gesichtspunkte 51

D. Einfluß der Gebührenpolitik und der staatlichen Beihilfen an Seehäfen auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft 52

E. Künftig mögliche Arbeit auf Gemeinschaftsebene über Seehäfen 53

VIII. SONSTIGE FRAGEN 54

A. Forschung auf dem Gebiet des Seeverkehrs 54
B. Beförderung der Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft 55
C. Betrug im Seeverkehr 55

ANHÄNGE

I. Statistischer Anhang

I.1. Welthandelsflotte 1970-1983
I.2. Verteilung der Welthandelsflotte und des Weltverkehrs 1975-1983
I.3. Verteilung der Welt- und der EWG-Handelsflotte nach Schiffsart 1975-1983
I.4. Weltseeverkehr 1971-1983
I.5. Wachstum der Handelsflotten der EG-Mitgliedstaaten 1975-1983
I.6. Verteilung der Handelsflotten der Mitgliedstaaten nach Schiffsart und Flagge 1975 und 1983
I.7. Verteilung der Welthandelsflotte nach Schiffsart und Flagge im Jahre 1983
I.8. Durchschnittsalter der Flotte 1975 - 1983
I.9. Tonnage der EG-Länder 1970, 1975 und 1978-1983

II. Kommissionsvorschläge

II.1. Entwurf einer Verordnung des Rates für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des Freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt
II.2. Entwurf einer Verordnung des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt
II.3. Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung des Rates 77/587/EWG vom 13.9.1977 zur Einführung eines Konsultationsverfahrens betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen in den internationalen Organisationen
II.4. Entwurf einer Richtlinie für eine gemeinsame Auslegung des Begriffs "nationale Reederei"
II.5. Änderungen des Vorschlags für eine Verordnung des Rates (EWG) über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr
II.6. Entwurf einer Verordnung des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt

III. Stand der Ratifizierung und des Inkrafttretens einschlägiger IMO- und IAO-Instrumente

Drucksache 154/85

ZUSAMMENFASSUNG

a) Nach einer Reihe von Grundsatzvorschlägen zu einzelnen Seeverkehrsfragen ist die Zeit gekommen, einen einheitlicheren Gesamtrahmen für eine Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft zu entwickeln. Diese Aufzeichnung liefert ein solches Konzept. Sie bietet vor dem Hintergrund einer Analyse des schrumpfenden EG-Seeverkehrs in den letzten zehn Jahren und im Lichte der hier entwickelten politischen Grundsätze einen Überblick über das bisherige Vorgehen der Gemeinschaft und schlägt neue Maßnahmen vor, die nach Ansicht der Kommission erforderlich sind, um die Handels- und Schiffahrtsinteressen der Gemeinschaft zu fördern. Diese Aufzeichnung sollte in Verbindung mit den Grundsatzpapieren vom Februar 1983 (über den Binnenverkehr) und vom März 1984 (über die Zivilluftfahrt) gelesen werden. Zusammen erfüllen sie den Wunsch des Parlaments nach einer umfassenden Konzeption der gemeinsamen Verkehrspolitik.

b) Die Hauptursache des schrumpfenden Anteils der EG-Flotte an der Welttonnage sind die anhaltende Rezession im Welthandel, die Einbuße eines komparativen Kostenvorteils und die zunehmend protektionistischen Verhaltensweisen anderer Länder. Gleichwohl ist die Kommission angesichts der Abhängigkeit der Gemeinschaft vom Welthandel und der Abhängigkeit ihrer Schiffahrtsinteressen von den internationalen Seeverkehrsmärkten der Ansicht, daß die Beibehaltung einer multilateralen und marktwirtschaftlich orientierten EG-Seeverkehrspolitik nach wie vor im wohlverstandenen Interesse der EG-Seeverkehrswirtschaft wie auch ihrer Verlader liegt und auch weiterhin der beste Weg ist, die Ziele des Vertrags zu erreichen. Das bedeutet jedoch auch für die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten, daß es mehr denn je notwendig sein wird, mit der wachsenden Bedrohung der EG-Interessen durch protektionistische Maßnahmen und Verhaltensweisen anderer Länder fertig zu werden, welche die Erhaltung einer marktwirtschaftlichen Wettbewerbsordnung erschweren oder unmöglich machen. Einer der Schwerpunkte dieser Aufzeichnung ist daher die Erkennung solcher Gefahren für eine marktwirtschaftliche Ordnung des Seeverkehrs und die Ausarbeitung von Vorschlägen für Gegenmaßnahmen, in der Hoffnung, dass dies eine wirksame Lösung auf dem Verhandlungswege fördern wird.

c) Die Kommission legt daher für alle Formen des Seeverkehrs den Entwurf einer Verordnung vor, die der Gemeinschaft die Möglichkeit bieten soll, gegen Maßnahmen des Ladungsvorbehalts, die Gemeinschaftsinteressen schädigen oder zu schädigen drohen, vorzugehen (Anhang II.1). Das ist eines der Gebiete, auf denen ein Vorgehen der Gemeinschaft wegen ihres größeren wirtschaftlichen Gewichts und weil nur ein Vorgehen der Gemeinschaft sicherstellen kann, daß solche Gegenmaßnahmen nicht zu Frachtverlagerungen von einem EG-Hafen zum einem anderen führen, wahrscheinlich wirkungsvoller ist.

d) Nach Ansicht der Kommission muß ein Vorgehen, das die Interessen der Gemeinschaft gegenüber Drittländern wahren soll, mit einer Gleichbehandlung der EG-Reedereien durch die Mitgliedstaaten einhergehen. Dazu legt die Kommission den Entwurf einer Verordnung des Rates vor, die den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs auf Off-shore-Versorgungsleistungen, den Handel der Mitgliedstaaten mit Drittländern, die Beförderung ganz oder teilweise der eigenen Flotte vorbehaltener Ladung und, mit bestimmten Ausnahmen, die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen Seehäfen eines Mitgliedstaates einschließlich der überseeischen Gebiete dieses Mitgliedstaates anwendet (Anhang II.2). Diesen Vorschlag ergänzt der Entwurf einer Entscheidung des Rates, der die Entscheidung des Rates von 1977 über das Konsultationsverfahren betreffend die Beziehungen der Mitgliedstaaten und Drittländern ändern soll und Seeverkehrsfragen in internationalen Organisationen betrifft (Anhang III.3).

e) Zum Linienverkehr ist zu sagen, daß die Ordnung der Konferenzverkehre seit langem einer der Kernpunkte der Beratungen in der Gemeinschaft und auf internationaler Ebene ist. Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft haben den ersten Schritt getan und eine Verordnung zur Ratifizierung des UN-Verhaltenskodex mit einigen Vorbehalten, welche eine marktorientierte Ordnung zwischen den Industriestaaten und den Linienreedereien (Verordnung Nr. 954/79) erhalten soll, erlassen. Beim Erlaß der Verordnung Nr. 954/79 ließ der Rat die Möglichkeit einer gemeinsamen Auslegung des "Konzepts der nationalen Reederei" offen, das den Linienreedereien in den dem Kodex unterliegenden Verkehren umfangreiche Rechte einräumt. Die Kommission schlägt in dem Richtlinienentwurf eine Reihe von Kriterien für eine solche Definition vor, die jede Diskriminierung zwischen Reedereien der Mitglied-

staaten und, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, Reedereien anderer OECD-Länder vermeiden soll, ohne jedem Mitgliedstaat die Flexibilität zur Berücksichtigung seiner innerstaatlichen Besonderheiten zu nehmen (Anhang II.4).

f) Während die Verordnung Nr. 954/79 auch die stabilisierende Rolle der Linienkonferenzen bestätigte, die den Verkehrsnutzern regelmäßige und zuverlässige Verkehrsdienste gewährleistet, unterbreitet die Kommission gleichzeitig den Entwurf einer Verordnung aufgrund von Artikel 85 Absatz 3, der die Wettbewerbsregeln des Vertrags auf den Seeverkehr anwenden soll. Die Kommission legte 1981 einen Entwurf vor und hat im Lichte der daran anschließenden Besprechungen im Rat und anderswo ihre ursprünglichen Vorstellungen etwas geändert. Diese Änderungen sind in Anhang II.5 zusammengestellt. Die Kommission ist besorgt über die wachsende Tendenz, den Außenseiterwettbewerb aus Verkehren auszuschließen, in denen geschlossene Konferenzen tätig sind. Diese Fälle sind äußerst ernst, wenn ein Staat an einem Ende der Schiffahrtsroute den Wettbewerb durch Außenseiter ausschließt. Der Kommissionsvorschlag zielt insbesondere auf diese Probleme ab.

g) Nach Ansicht der Kommission muß der Vorschlag über die Anwendung der Wettbewerbsartikel des Vertrags auf den Linienverkehr durch einen Vorschlag ergänzt werden, der sicherstellt, daß der EG-Linienverkehr mit den Reedereien von Drittländern auf der Grundlage lauterer und marktwirtschaftlicher Grundsätze konkurrieren kann. Sie schlägt daher vor, sie zu einem Vorgehen gegen unlautere Verhaltensweisen zu ermächtigen, wenn sie den EG-Reedereien eine materielle Schädigung verursachen oder zu verursachen drohen (Anhang II.6).

h) In der Aufzeichnung wird ferner auf die Entwicklungen im Massengutverkehr und in der Offenregisterschiffahrt eingegangen. In Bezug auf die Massengutschiffahrt kommt die Aufzeichnung zu dem Schluss dass die Beibehaltung einer marktorientierten Schiffahrtspolitiek den wirtschaftlichen Interessen der Gemeinschaft entspricht. Die Kommission kommt auch zu dem Schluss, dass Offenregisterschiffahrt für die Flotte der Gemeinschaft von wirtschaftlicher Bedeutung ist. Allerdings hat die Grundkonzeption, auf der sie beruht, unerwünschte Wirkungen und ist unter Umständen in mancher Hinsicht mit internationalen Übereinkünften nicht konform. Die Kommission ist der Auffassung, das Massnahmen ergriffen werden sollten, um unannehmbare Verhaltensweisen (beispielweise unternormige Schiffe oder Besatzungsbedingungen) zu beseitigen. Die Kommission wird daher weiterhin die internationalen Konzertierungsverfahren, die auf diesem und anderen Gebieten entwickelt wurden, unterstützen und in Angelegenheiten, die speziell die Gemeinschaft berühen, das Konsultationsverfahren von 1977 oder Artikel 116 des Vertrags nutzen.

i) Die Kommission wird sich weiterhin aktiv für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Umweltverschmutzung, und zwar insbesondere für

- die Weiterentwicklung und Koordinierung der Hafenstaatkontrolle innerhalb des europäischen Raumes, insbesondere die Überprüfung von unternormigen Schiffen und Besatzungsbedingungen,

- die Untersuchung der Notwendigkeit landseitiger Seeverkehrs-Leitstellen und ihres etwaigen Betriebs zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr vor den Küsten der Gemeinschaft, einschliesslich einer konzertierten Aktion auf dem Gebiet der Hydrografie,
- die Erleichterung der Übertragung von Schiffen von einem EG-Schiffsregister in ein anderes,

- die Nutzung der Beziehungen der Gemeinschaft zu Entwicklungsländern, um die Ausbildung ihrer Kapitäne, Mannschaften und Seeverkehrsverwaltungen zu unterstützen,

einsetzen.

j) Zu den Seehäfen ist zu sagen, daß nach Ansicht der Kommission bei der Weiterentwicklung der gemeinsamen Binnen- und Seeverkehrspolitik unbedingt auch die Hafengesichtspunkte berücksichtigt werden müssen. Daher hat die Kommission dem Rat vor kurzem einen Vorschlag unterbreitet, der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Seehäfen, die sich aus den unterschiedlichen Regelungen des Hinterlandverkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten ergeben, beseitigen soll. Die Kommission wird staatliche Beihilfen an die Seehäfen erneut prüfen und einzelne staatliche Beihilfen auf der Grundlage der Artikel 92 und 93 des Vertrags behandeln. Außerdem beabsichtigt die Kommission, ihre Zusammenarbeit mit den Seehäfen über die Entwicklung gemeinsamer Normen für den Informationsaustausch zwischen Seehäfen und die Erörterung von Kommissionsvorschlägen, die sich auf die Seehäfen auswirken könnten, und anderen Angelegenheiten, die Seehäfen angehen und auf EG-Ebene wirkungsvoller behandelt werden könnten, zu verstärken.

I. EINLEITUNG

i. Im Juni 1976 legte die Kommission dem Rat eine Mitteilung über die Beziehungen der Gemeinschaft zu Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs[1] vor. In dem Memorandum wurden die Hauptprobleme in den Gemeinschaftsbeziehungen zu Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs dargelegt und entsprechende Gegenmaßnahmen vorgeschlagen. Der Hauptzweck dieser Aufzeichnung bestand darin, die Debatte in der Gemeinschaft über den möglichen Inhalt und Umfang einer Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft zu beleben. In den folgenden Jahren wurden dem Rat mehrere politische Erklärungen über so spezifische Fragen wie den UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, den Wettbewerb der Staatshandelsländer und die Verschmutzung der Meere durch Ölbeförderungen übermittelt, was wiederum zu verschiedenen Entscheidungen des Rates führte. Bisher haben aber weder der Rat noch die Kommission deutlich festgelegt, in welchen Gesamtrahmen sich spezifische politische Entscheidungen einfügen sollen.

ii. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Entwicklung der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft jetzt ein Stadium erreicht hat, das ein einheitlicheres Vorgehen erfordert. Diese Mitteilung zielt daher darauf ab, ein solches Gesamtkonzept für eine Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft zu liefern, im Lichte dieser Grundsätze die bisherigen politischen Entwicklungen zu überprüfen und neue Maßnahmen vorzuschlagen, die nach Ansicht der Kommission zur Förderung der Handels- und Schiffahrtsinteressen der Gemeinschaft erforderlich sind.

iii. Angesichts des überwiegend weltweiten Tätigkeitsgebiets der EG-Seeschiffahrt ist die Kommission der Ansicht, daß die Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft ihren internationalen Gesichtspunkten, d.h. den Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern, einen hervorragenden Platz einräumen muß; ihrer Ansicht nach kommt es darauf an, die innergemeinschaftlichen Aspekte und die Vorschläge in diesem Rahmen zu untersuchen.

---

(1) KOM(76) 341 endg. vom 30. Juni 1976.

Auf diesem Gebiet gibt es eine Reihe von Problemen, die nach Ansicht der Kommission von der Gemeinschaft erfolgreicher angepackt werden könnten als von den einzelnen Mitgliedstaaten. Die Kommission hält es für wünschenswert und praktisch, eine Politik schrittweise in Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinschaftsorganen und in engem Kontakt mit den Mitgliedstaaten zu entwickeln. Daher empfiehlt sie ein flexibles Vorgehen und schlägt gezielte Maßnahmen vor, soweit diese für die Gemeinschaft zweckmäßig und nützlich sind.

iv. Diese Mitteilung ist in Verbindung mit der im Febraur 1983 vorgelegten Mitteilung über den Binnenverkehr und der im März 1984 unterbreiteten Mitteilung über die Zivilluftfahrt[1] zu lesen. Zusammen bieten sie einen umfassenden Überblick mit einer Reihe von Vorschlägen zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik.

---

(1) KOM(83) 58 endg. vom 9. Februar 1983 und
KOM(84) 72 endg. vom 15. März 1984.

II. DIE LAGE DES SEEVERKEHRS(1)

A. Änderungen im weltweiten und innergemeinschaftlichen Seeverkehr seit 1975

1. Seit 1975 ist die absolute Größe der Handelsflotte unter der Flagge von EG-Ländern nur geringfügig zurückgegangen (siehe Anhang I.1), während ihr Anteil an der Welttonnage von 29 % auf 23,3 % (in BRT) im Jahre 1983 gesunken ist. Außerdem gehören weitere 6,7 % der Welt-DWT, die ungefähr 3,6 % der BRT entsprechen, unter der Flagge von Offenregisterländern fahrenden EG-Reedereien, ein Anteil, der während der letzten Rezessionen ebenfalls zurückgegangen ist. Während desselben Zeitraums (1975-1983) steigerten die Entwicklungsländer ihren Anteil an der Weltbruttotonnage von 6 auf nahezu 14 %, während die Offenregister- und COMECON-Flotten ihren Anteil geringfügig erhöhten (siehe Anhänge I.1 und I.2).

2. Bis 1980 hat die Welthandelsflotte alljährlich bei den wichtigsten Schiffsarten (Tanker, sonstige Massengutschiffe, Stückgutfrachter und Containerschiffe) zugenommen. Seither ist nur der Bestand an sonstigen Massengutfrachtern und Containerschiffen gestiegen (siehe Anhang I.3), die aber zu einer 2 %igen Steigerung der Welt-DWT (rund 4 % der BRT) während eines Zeitraums beigetragen haben, in dem seit dem Rekordjahr 1979 die Tonnenmeilenleistungen im Seeverkehr um 25 % gesunken sind, was nahezu vollständig auf das rückläufige Beförderungsaufkommen bei Öl und Ölerzeugnissen zurückzuführen ist (siehe Anhang I.4). Daraus geht deutlich hervor, daß das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im Seeverkehr schon seit 1974 ernsthaft gestört ist. Ende 1983 bestand vermutlich

---

(1) In diesem Abschnitt der Aufzeichnung wird der Versuch unternommen, die Statistischen Tabellen in Anhang I zusammenzufassen. Dabei ist zu bedenken, daß die Gemeinschaft über keine eigene Seeverkehrsstatistik verfügt und sich daher auf andere Quellen stützen muß. Die Zahlenangaben mögen nicht in jeder Hinsicht mit anderen veröffentlichten Angaben übereinstimmen, da die Berechnungsgrundlage oder (häufig) die Ausnahmen von einer Quelle zur anderen verschieden sind. Die Zahlen dürften, auch wenn ihnen im einzelnen kein zu großes Gewicht beigemessen werden sollte, doch für allgemeine Schlußfolgerungen ausreichend sein.

weltweit ein Kapazitätsüberhang von 150 bis 200 Millionen DWT[1].

3. Der größte Teil der aufgelegten Tonnage entfiel auf Öltanker - 18 % des in DWT ausgedrückten Öltankerbestandes der Welt -, worin zum Teil ein starker Rückgang der Ölbeförderung um fast 50 % zum Ausdruck kommt; im Dezember 1983 waren knapp 4 % der weltweiten Trockenmassengutfrachter und 3,5 % (in BRT) der weltweiten Linienfrachtschiffe unbeschäftigt[2]. Viele dieser Schiffe sind jedoch überaltert und werden wohl nie wieder eingesetzt werden. Von der Tonnage, wenn auch nicht unbedingt von den Gewinnen her gesehen, haben die beiden letztgenannten Schiffsarten die Rezession bemerkenswert gut überstanden. Ihr Verkehrsaufkommen ist entweder nur geringfügig gesunken oder bei Linienfrachtern von 1975 bis 1983 (in Tonnenmeilen) sogar um 24 % gestiegen (Anhang I.4). Gleichwohl ist zu bemerken, daß das (in Tonnenmeilen ausgedrückte) Aufkommen im Linienverkehr seit dem Höchststand im Jahre 1980 um rund 7 % (1983) gesunken ist und sich nunmehr auch auf diesem Markt Anzeichen eines Kapazitätsüberhangs bemerkbar machen. Nach einer Aufschlüsselung der aufgelegten Tonnage zu urteilen, haben die EG-Flaggen die Rezession überdurchschnittlich zu spüren bekommen. Mitte Dezember 1983 entfielen 40 % der weltweit aufgelegten DWT-Tonnage, 67 % der aufgelegten Massengutfrachter und 33 % der aufgelegten Tankertonnage auf EG-Flaggen, während der Anteil der Gemeinschaft an der jeweiligen Tonnage rund 25 % ausmacht. Rund drei Viertel der aufgelegten Tonnage entfallen auf nur zwei Mitgliedstaaten[2].

4. In der Gemeinschaft waren die ausgeprägtesten Änderungen der Wachstumsraten bis 1981 die ständige Zunahme der griechischen und der gleichermaßen ausgeprägte Rückgang der britischen Tonnage. Die Trends bei den Flotten der übrigen Mitgliedstaaten sind nicht so signifikant (siehe Anhang I.5).

---

(1) Im INTERTANKO-Bericht vom September 1983 werden 95,4 Millionen DWT Tanker über 200.000 DWT (VLCC) als überzählig bezeichnet (aufgelegt, langsam fahrend, Überliegetage in den Häfen, zur Lagerung verwendet). Das IMIF (International Maritime Industries Forum) bezeichnet fast 50 Millionen DWT als überzählige Trockenguttonnage und mindestens 100 Millionen DWT als überzähligen Tankerraum (November 1983), während Drewry rund 70 Millionen DWT als überzählige Trockenguttonnage bezeichnet (November 1983).

(2) Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft, Bremen.

5. Bei den Zahlen über die Gesamttonnage folgen die Trends bei den einzelnen Schiffsarten der weltweiten Entwicklung, obwohl zwischen den Mitgliedstaaten ausgeprägte Unterschiede bestehen (siehe Anhang I.6). Die Flotten der EG-Länder stellen etwas weniger als ein Viertel der Welttonnage in jeder der drei wichtigsten Schiffsarten, d.h. Tanker, andere Massengutfrachter und Stückgutfrachter, wobei Stückgutfrachter rund 36 % der (produktiveren) Weltcontainertonnage (in BRT) ausmachen. Entsprechend der allgemeinen Schrumpfung der Flotten der Mitgliedstaaten ist der Anteil der Welttanker- und Stückgutfrachtertonnage von jeweils rund einem Drittel auf seinen jetzigen Stand gesunken, obwohl der Anteil der sonstigen Massengutfrachtertonnage ziemlich stabil geblieben ist, d.h., daß eine strukturelle Verlagerung von Tanker- und Stückgutfrachtern zu Trockengut- und Speziallinienschiffsfrachtern stattfindet.

6. Obwohl die COMECON-Flotten, wie in Ziffer 1 dargelegt, ihren Anteil an der gesamten Welttonnage nicht bedeutsam erhöht haben, fanden in ihrer Zusammensetzung erhebliche Veränderungen statt, die bemerkenswert sind, da die Flotten der COMECON-Länder bedeutende Cross Traders und so unmittelbare Wettbewerber der EG-Reedereien sind. Über 50 % (1983) der COMECON-Handelsschiffe sind Stückgutfrachter, die rund 12 % des Weltbestandes an dieser Schiffsart ausmachen. Von besonderer Bedeutung im Rahmen des Linienverkehrs ist die Versiebenfachung der COMECON-Containerflotte von unbedeutenden 61.000 BRT im Jahre 1975 auf 414.000 BRT im Jahre 1983 (Anhang I.7).

7. Trotz der in Ziffer 4 genannten Verschiebungen dürfte sich der Anteil des (in Tonnen ausgedrückten) EG-Verkehrs, der von Reedereien mit Sitz in der Gemeinschaft abgewickelt wird, seit 1975 kaum verändert haben und verharrt bei etwas mehr als 40 %[1]. Zahlen liegen weder darüber, ob die Trends im Massengut- und Linienverkehr unterschiedlich sind, noch über die Cross Trades der Gemeinschaft[2] vor. Wenn das Frachtaufkommen im Verkehr mit EG-Ländern gehalten werden konnte, dann würde sich daraus logisch ergeben, dass die Schrumpfung des Seeverkehrs der Mitgliedstaaten hauptsächlich in den Cross Trades eingetreten sein muss. (3)

---

(1) Von der Kommission aufgrund von EUROSTAT-Daten geschätzter Anteil.
(2) Für die Zwecke der statistischen Analyse wird Cross Trade als Verkehr zwischen zwei Drittländern mit Schiffen unter der Flagge eines EG-Landes definiert.
(3) Besorgniserregend ist, dass einschlägige gemeinschaftsbezogene Statistiken nicht vorliegen.

8. Die Wirkungen der Rezession lassen sich am Altersprofil der Flotten der Mitgliedstaaten ablesen. Sie sind jetzt geringfügig älter als der Weltdurchschnitt, obwohl die Durchschnittszahlen große Unterschiede zwischen den einzelnen Flotten verbergen (siehe Anhang I.8). Das Alter der Schiffe kann im Sicherheitsniveau zum Ausdruck kommen. In der Zeit von 1975 bis 1983 verloren EG-Reedereien insgesamt rund 750 Schiffe (rund 4 Millionen BRT), was rund ein Drittel der in diesem Zeitraum verlorengegangenen Welttonnage ausmacht. (1)

9. Die Flotten der Mitgliedstaaten erzielten 1982 Nettoerlöse von rund 9,1 Milliarden US-Dollar, wovon rund die Hälfte auf Cross Trades entfiel. Der Cross-Trading-Anteil reicht von rund 90 % für Dänemark und Griechenland bis rund 35 % für Frankreich. Die in der Gemeinschaft ansässigen Reedereien tätigten 1982 Investitionen in Höhe von über 3 Milliarden US-Dollar(2). Etwas weniger als die Hälfte (44 %) der bestellten und im Januar 1984 noch nicht ausgelieferten EG-Bauaufträge wurden an EG-Werften vergeben(3).

10. Die Gemeinschaft ist weltweit der größte Handelsraum, auf dessen Handel mit Drittländern 1982 wertmäßig rund 21 % der Welteinfuhren und 20 % der Weltausfuhren entfielen(4). Im Vergleich dazu entfallen auf die Vereinigten Staaten, den zweitgrößten Handelsraum, 16 % der Welteinfuhren und 15 % der Weltausfuhren, auf Japan 9 % der Weltausfuhren und 10 % der Welteinfuhren(5). Für die Abwicklung dieses Handels ist der Seeverkehr der bei weitem wichtigste Verkehrsträger. Rund 95 % des in Tonnen ausgedrückten EG-Verkehrs mit Drittländern und rund 30 % des innergemeinschaftlichen Verkehrs werden auf dem Seewege abgewickelt(6). Der innergemeinschaftliche

---

(1) Lloyd's Schiffsregister und Lloyd's Verlustmeldungen.
(2) Quelle: Ausschuß der Reederverbände der Europäischen Gemeinschaft. Nettobeitrag zur Zahlungsbilanz: Deviseneinnahmen abzüglich Auslandsausgaben.
(3) CAACE.
(4) Ohne innergemeinschaftlichen Handel.
(5) Quellen: EUROSTAT, Monatsbulletin der Außenhandelsstatistik, Sondernummer 1958-1982, S. 2 und 3, Luxemburg, Mai 1983.
(6) Diese auf EG- und UN-Statistiken des Jahres 1980 beruhenden Anteile haben sich im Laufe der Zeit als ziemlich stabil erwiesen, so daß angenommen werden kann, daß für 1982 ähnliche Anteile gelten.

Verkehr ist seit dem Beitritt Großbritanniens, Irlands und Griechenlands, die keine gemeinsamen Landgrenzen mit anderen Mitgliedstaaten haben, natürlich erheblich gestiegen. Wie bereits weiter oben gesagt, befördern Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten etwas mehr als 40 % des EG-Verkehrsaufkommens. Der Rest entfällt teils auf Schiffe unserer Handelspartner, teils auf Cross Traders wie Norwegen und teils auf Offenregisterschiffe, von denen 1983 23 % sich im wirtschaftlichen Eigentum von EG-Reedereien befanden (Anhang I.9). Diese komplizierten EG- Seeschiffahrtsinteressen sind ein wichtiger Faktor für die Festlegung der EG-Seeverkehrspolitik.

B. Ursachen der relativen Schrumpfung der EG-Flotte

11. Langfristig lassen sich folgende Hauptfaktoren feststellen, die sich auf die Struktur des EG-Seeverkehrs auswirken:

- Eine Hauptursache der relativen Schrumpfung des EG-Seeverkehrs dürfte darin liegen, daß der bisherige Vorsprung europäischer Schiffe auf herkömmlichen Fahrtgebieten allmählich schwindet. In entwickelten Volkswirtschaften ist es ein normaler Trend, daß einige Wirtschaftszweige in dem Maße, in dem der Lebensstandard der Bevölkerung steigt, wirtschaftlich unattraktiver werden. Die Seeschiffahrt hat diesen Trend bisher durch technische Neuerungen (z.B. Containerschiffe), größere Spezialisierung (z.B. besondere Chemikalienfrachter, LPG- und LNG-Tanker) und höherwertige Verkehrsleistungen aufgefangen. Die Erzielung solcher Vorteile kann immer größere Schwierigkeiten und immer höhere Kosten verursachen. Dies hat wahrscheinlich das Ausflaggen, d.h. die Eintragung von Schiffen unter der Flagge eines Drittlandes, gefördert. Das bietet EG-Unternehmen die Möglichkeit, die Disposition über die Schiffe zu behalten und zugleich zu vermeiden, was ihnen als wettbewerbliche Nachteile eines Auftretens unter einer EG-Flagge erscheint.

- Die Wettbewerbsstellung der EG-Reedereien wird auch als Folge des leichten Zugangs zum Seeverkehr beeinträchtigt ; dieses Problem wird bisweilen bei Flaggen, unter denen die Normen der Sicherheitskontrollen weniger scharf angewendet werden, verschärft. Die traditionellen Reedereien waren finanzstark, was ihnen bis Anfang der siebziger Jahre gegenüber finanzschwächeren Reedereien einen relativen Vorteil verschaffte. Die rückläufige Nachfrage hat die Finanzlage der EG-Reedereien belastet und sie gezwungen, Schiffe an Käufer aus Drittländern zu manchmal sehr niedrigen Preisen zu verkaufen. Das spiegelt eines der Hauptmerkmale wider, das den Seeverkehr von der Fertigungswirtschaft unterscheidet - sein Anlagevermögen ist beweglich und kann, wenn es in einem Teil der Welt nicht mehr benötigt wird, in einen anderen verlagert oder dorthin verkauft werden. Kurzfristig hat das den EG-Reedereien das Überleben ermöglicht; die Verlagerung von Schiffsraum an wettbewerbende Flaggen verschafft ihnen langfristig jedoch eindeutige Probleme und verstärkt den Wettbewerb, was zur Schrumpfung der EG-Flotte beiträgt. Die Rezession des Welthandels hat auch, möglicherweise in stärkerem Maße, bei den Werften zu einem erheblichen Kapazitätsüberhang geführt. Als Folge davon wird es immer einfacher, neue Schiffe zu kaufen; bei den auf der ganzen Welt angebotenen Kreditbedingungen braucht der Käufer wenig oder überhaupt kein Anfangskapital, wobei die angebotenen Zinssätze weit unter den handelsüblichen Sätzen liegen. Das hat den EG-Reedereien natürlich geholfen, ihre Flotten zu modernisieren; Neulingen aus EG- und Drittländern im Seeverkehr aber noch weit mehr, was sich allgemein zum Nachteil der etablierten EG-Reedereien ausgewirkt haben dürfte.

- Insbesondere im Linienverkehr haben sich die Verhältnisse, die angesichts der Weltwirtschaftslage ohnehin schon schwierig genug waren, durch den Wettbewerb von Schiffen der Staatshandelsländer und den Ladungsvorbehalt von Drittländern verschlechtert. Der Wettbewerb der Staatshandelsländer ist nichts Neues; und solange das Verkehrsaufkommen insgesamt zunahm und die EG-Reedereien technisch einen kleinen Vorsprung hatten, war er zu verkraften. Die Beunruhigung der EG-Reedereien ist darauf zurückzuführen, daß einmal die Reedereien der Staatshandelsländer lieber außerhalb der Konferenzen tätig sind und die Frachtraten unterbieten (ihre Frachtraten sind allerdings oft nicht niedriger als diejenigen von Nichtkonferenzreedereien), zum anderen wohl vor allem darauf, daß privatwirtschaftliche Reedereien wegen des unterschiedlichen Finanzsystems, unter dem die

Schiffe dieser Länder tätig sind, und der Möglichkeit, daß ein Verkehrsdienst vielleicht auf politischen Überlegungen beruht, keineswegs beurteilen können, wie stark der Wettbewerber ist und ob eine normale marktwirtschaftliche Reaktion auf diesen Wettbewerb irgendeine Wirkung haben wird. Der potentiell marktwirtschaftsfremde Wettbewerb wirft für EG-Reedereien echte Probleme auf, wenn er mit einem rückläufigen (oder bestenfalls nicht steigenden) Ladungsaufkommen und den weiter oben dargelegten Faktoren zusammentrifft. Die gesamte mengenmäßige Auswirkung solcher Verhaltensweisen dürfte sich heute in ziemlich engen Grenzen halten und meist auf den Linienverkehr beschränkt sein, aber wie die Beobachtung durch die Kommission gezeigt hat, in einzelnen Linienverkehren recht groß sein kann. Der Preis ihrer Eindämmung ist oft die Unterminierung des Frachtratengefüges der EG-Linienreedereien. Diese Praktiken nehmen zu und könnten, wenn sie nicht rechtzeitig eingedämmt werden, für die EG-Linienschiffahrt eine große Gefahr bedeuten (Ziff. 64 bis 70). Das trifft auch auf die Tätigkeit anderer staatlich finanzierter Reedereien zu. Der erste Schritt auf der Suche nach Ladung für ihre Schiffe besteht oft darin, sich Ladungen des betreffenden Landes vorzubehalten oder die Frachtraten so zu unterbieten, daß marktwirtschaftlich orientierte Reedereien nicht mithalten können, oder zu einem ganzen Arsenal interventionistischer Maßnahmen Zuflucht zu nehmen, die den fairen Zugang zum Verkehr dieser Länder beschränken sollen.

- In den letzten zehn Jahren hat sich auch die Verkehrsstruktur geändert und insbesondere den Ölverkehr beeinflußt. Die Erschließung neuer Ölfördergebiete wie die Nordsee, der nördliche Teil Alaskas, Mexiko und der Ferne Osten und die sich daraus ergebende Abwendung von Fördergebieten im Nahen Osten wie auch die Vertiefung des Suezkanals haben die Entfernungen zu den Hauptverbrauchsgebieten in Europa, den Vereinigten Staaten und Japan verkürzt. Außerdem haben Energiesparmaßnahmen die Struktur des Energieverbrauchs grundlegend verändert. Diese Einflüsse haben zusammen dazu geführt, daß eine große Zahl von Öltankern, insbesondere ULCC- und VLCC-Tanker, beschäftigungslos geworden sind. Außerdem sind die Seeverkehrsströme von Drittländern, wie australische Kohle- und Erzlieferungen nach Japan sowie US-Getreideausfuhren, erheblich gestiegen, was das relativ schnellere Wachstum des Seeverkehrs von Drittländern gefördert hat.

- andere Entwicklungen haben zu Änderungen in der Eigentumsstruktur und in der Flottenzusammensetzung geführt ; dazu gehören folgende Erscheinungen :

  - grössere Übernahmen,
  - Diversifizierung der Reedereinen in seeverkehrsunabhängige Wirtschaftstätigkeiten (z.B. u.a. Bankwesen, Freizeitindustrie oder Baugewerbe),
  - eine bedeutende Zunahme des Einflusses von Finanzierungsgesellschaften und Geschäftsbanken als materielle Eigentümer;

12. Diese strukturelle Schwäche wird durch die Auswirkung der anhaltenden Weltrezession verschärft. Seit etwa 1980 stagniert der Welthandel und geht sogar zurück, während die Weltflotte bis vor kurzem weiter gewachsen ist und so den Kapazitätsüberhang des Marktes vergrößert hat. Selbst wenn der Welthandel, wie zu erwarten ist, wieder zunimmt und Schiffe im bisherigen Umfang abgewrackt werden, dürfte das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage noch einige Jahre fortbestehen.

13. Verschiedene langfristige Faktoren lassen sich daher als Ursachen der strukturellen Änderungen der EG-Flotte feststellen. Dieser Prozeß vollzieht sich seit zwei Jahrzehnten je nach Mitgliedstaat unterschiedlich intensiv und rasch. Hinzu kommen auch kurzfristige Faktoren, die auf die Rezession im Welthandel zurückzuführen sind. Während zu Recht erwartet werden kann, daß bei einer Wiederbelebung des Welthandels auch die Nachfrage nach Seeverkehrsleistungen steigen und so zu einem günstigeren Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im Seeverkehr beitragen wird, dürften die langfristigen Grundtendenzen im EG-Seeverkehr fortbestehen.

III. ALLE FORMEN DES SEEVERKEHRS BERÜHRENDE FRAGEN

A. Allgemeine Leitlinien

14. An der Ausarbeitung der Seeverkehrspolitik ist die Gemeinschaft erst seit der zweiten Hälfte der siebziger Jahre beteiligt, nachdem sie dem Rat 1976 eine Mitteilung über die Beziehungen der Gemeinschaft zu dritten Ländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs[1] unterbreitete und 1977 ein Konsultationsverfahren auf dem Gebiet des Seeverkehrs beschlossen wurde[2]. Daher gab sie beispielsweise den Anstoß zu Ad-hoc-Maßnahmen auf dem Gebiet des Wettbewerbs der Staatshandelsländer und in der Frage der Sicherheit im Seeverkehr, um den Sorgen der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen; ferner gab sie 1979 den Anstoß zu einem Kompromiß über den Beitritt der Mitgliedstaaten zum UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen (Verordnung Nr. 954/79)[3]. Die Grundlage dieser Maßnahmen war die Einigkeit der im

(1) KOM(76) 341 endg. vom 30. Juni 1976.
(2) Entscheidung des Rates (77/587/EWG) vom 13. September 1977, ABl. L 239 vom 17.9.1977, S. 23.
(3) Verordnung (EWG) des Rates Nr. 954/79 vom 15. Mai 1975, ABl. L 121 vom 17.5.1979.

Seeverkehr tätigen Mitgliedstaaten über eine multilaterale und marktwirtschaftliche Ordnung des Weltseeverkehrs, eine Verpflichtung, die sie auch im Rahmen des OECD-Kodex zur Liberalisierung der laufenden unsichtbaren Transaktionen eingegangen sind.

15. Aufgrund der in Kapitel II beschriebenen Verhältnisse muß jetzt überprüft werden, ob die bisherige Seeverkehrspolitik geändert oder erweitert und ob zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der Interessen der Gemeinschaft im allgemeinen und ihres Seeverkehrsgewerbes und ihrer Verlader im besonderen beschlossen werden sollten.

16. Die vorausgehende Analyse beruht überwiegend auf Tonnageangaben und Verkehrsanteilen. Sie erstreckt sich nicht auf die entscheidende Frage der Rentabilität. Ein quantitatives Urteil über den Seeverkehr ist allein deshalb kaum abzugeben, weil die Reedereien auch in seeverkehrsfremden Bereichen tätig sind. Ebensowenig läßt sich ohne eingehende Bewertung jeder einzelnen Reederei beurteilen, ob es auf externe und unvermeidliche Umstände oder auf Fehlentscheidungen der Unternehmensleitung zurückzuführen ist, wenn Reedereien im Seeverkehr einen Verlust erleiden oder bestenfalls einen unzureichenden Gewinn erzielen. Qualitativ gesehen, steht jedoch ziemlich fest, daß die Rentabilität in den letzten Jahren gering gewesen ist, die Rezession ihre finanziellen Reserven aufgezehrt hat und sich viele Sorgen machen, wie sie ihre künftigen Investitionen finanzieren werden. Die Analyse der Tonnage zeigt, daß die EG-Flotte in den letzten zehn Jahren relativ geschrumpft und in den beiden letzten noch weiter zurückgefallen ist[(1)]. Wegen ihrer angespannten Finanzlage dürfte es den EG-Reedereien schwerfallen, diesen Trend in naher Zukunft umzukehren. Die Hauptfrage, die heute bei jeder Auseinandersetzung mit der Seeverkehrspolitik gestellt werden muß, ist, ob die bisherige (und wahrscheinlich auch künftige) Schrumpfung ein solches Ausmaß erreicht hat, daß die Gemeinschaft Gefahr läuft, ihre Handelsflotte einzubüßen, - was weitreichende Folgen hätte -, und, wenn das zutrifft, was die Gemeinschaft unabhängig von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls dagegen unternehmen könnte.

---

(1) Vom 1.7.1982 bis zum 1.4.1984 ist die Flotte um rund 20 Millionen BRT geschrumpft, was einem Rückgang der gesamten Bruttoregistertonnage unter der Flagge der Mitgliedstaaten um 18,5 % entspricht.

17. Wie weiter oben dargelegt, bedeutet der gegenüber der Welttonnage schrumpfende Schiffsraum der EG-Flotten nicht nur eine Reaktion auf die Rezession des Welthandels und den technischen Fortschritt, sondern bis zu einem gewissen Grade auch den Verlust eines komparativen Kostenvorteils. Wenn dieser letzte Faktor eine ernsthafte Schrumpfung oder das potentielle Verschwinden der EG-Flotte zur Folge hätte, stünde die Gemeinschaft vor der Wahl, die Flotte - auf Kosten des Steuerzahlers oder der verladenden Wirtschaft - zu erhalten oder sie ihrem Schicksal zu überlassen und eine Politik zu wählen, die dafür sorgt, daß Reedereien aus Drittländern die Verkehrsleistungen für die verladende Wirtschaft der Gemeinschaft zu den geringsmöglichen Kosten erbringen. Nach Ansicht der Kommission besteht zwar kein Anlass für Selbstgefälligkeit, doch ist dieser Punkt noch nicht erreicht, so daß sich die Gemeinschaft noch nicht vor eine solche radikale Alternative gestellt sieht. EG-Schiffe befördern weiterhin einen erheblichen Teil des EG-Verkehrs; in den Cross Trades nehmen sie nach wie vor einen hervorragenden Platz ein. Der Übergang zu einer protektionistischen Politik würde die Vereinigten Staaten mit Sicherheit zu einer ähnlichen Politik veranlassen, so daß die Möglichkeiten der Cross Trades verlorengingen, während im direkten Verkehr wenig oder nichts gewonnen würde. Nach Ansicht der Kommission liegt die Erhaltung einer nichtprotektionistischen Seeverkehrspolitik nach wie vor im wohlverstandenen Interesse der Gemeinschaft und noch weit mehr im Interesse der verladenden Wirtschaft; eine solche Politik ist ihrer Ansicht nach immer noch der beste Weg, die Ziele des Vertrags zu erreichen.

18. Wenn diese Politik beibehalten werden soll, so zieht sie für die Gemeinschaft zwei Folgen nach sich. Die erste betrifft die kaufmännische Reaktion auf den weiter oben beschriebenen Druck. Wahrscheinlich führt er zu einer weiteren Konzentration des EG-Seeverkehrs zu weniger, aber größeren Gruppierungen, teils um das notwendige Kapital für die Entwicklung (oder sogar das Überleben) aufzubringen, teils um die erforderliche Stärke zu gewinnen, dammit sie dem künftigen Wettbewerbsdruck standhalten können. Die Kommission glaubt, daß diese Entwicklung, wenn die Wettbewerbskriterien des Vertrags erfüllt sind, für die Reedereien der Gemeinschaft, für ihre Kunden und für die Arbeitskräfte in der Seeschiffahrt vorteilhaft wäre. Es kommt darauf an, daß die Konzentration nicht auf einzelstaatliche Gebilde begrenzt, sondern aufgrund der kaufmännischen Interessen auf einer größeren transnationalen Grundlage stattfinden sollte. Die Kommission wird bei ihrer eigenen Politik tun, was sie kann, um diesen Prozeß zu erleichtern, und empfiehlt, daß auch die Mitgliedstaaten das Problem nicht vom rein nationalen Standpunkt aus betrachten. Die zweite Folge betrifft die Reaktion des Staates auf den Wettbewerbsdruck von außen.

Nach Ansicht der Kommission müssen die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten jedoch aktiver werden als bisher, um der Gefahr zu begegnen, die den Gemeinschaftsinteressen aus der Politik und den Praktiken anderer Länder drohen, welche die Erhaltung eines marktwirtschaftlich wettbewerbsfähigen Systems erschweren oder unmöglich machen und daher die Möglichkeiten für eine rentable Geschäftstätigkeit der EG-Reedereien mindern. Einer der Schwerpunkte dieser Aufzeichnung wird die Erkennung solcher Gefahren und die Ausarbeitung von Vorschlägen sein, wie ihnen begegnet werden kann.

19. Die Rechtsgrundlage solcher zusätzlichen seeverkehrspolitischen Maßnahmen ist Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags von Rom im Lichte der in den Artikeln 2 und 3 genannten Ziele und Aufgaben. Die Seeverkehrspolitik ist, wie in Artikel 3 Buchstabe e) des Vertrags erwähnt, ein Teil einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs. Die allgemeinen Regeln des Vertrags mit ihren Anforderungen an den freien Kapitalverkehr, die Freizügigkeit der Arbeitskräfte und den freien Güterverkehr im Zusammenhang mit der Stärkung des Binnenmarktes, die Garantie eines unverzerrten Wettbewerbs, das Niederlassungsrecht, die Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen usw. gelten auch für den Seeverkehr. Es gibt auch einen klaren Zusammenhang zwischen der Seeverkehrspolitik und der gemeinsamen Handelspolitik, der gemeinsamen Politik gegenüber Entwicklungsländern, der Sozialpolitik und der Industriepolitik beispielsweise auf dem Gebiet des Schiffbaus, der Umwelt, der Forschung und der Energie. Es versteht sich, daß sie sich auf die gesamte Wirtschaftspolitik der Gemeinschaft auswirkt und von ihr beeinflußt wird. Die Seeverkehrspolitik steht neben diesen Politiken, ist jedoch etwas Eigenständiges (Artikel 84 Absatz 2). Die Notwendigkeit miteinander zu vereinbarender und sich gegenseitig ergänzender EG-Politiken wirkt sich in beiden Richtungen aus: Die Seeverkehrspolitik muß sicherlich die Erfordernisse der sonstigen EG-Politiken berücksichtigen, die wiederum in einer Weise durchgeführt werden müssen, daß sie mit den besonderen Erfordernissen der europäischen Seeverkehrswirtschaft, ihrer Nutzer und mit den Interessen ihrer Arbeitnehmer zu vereinbaren sind.

20. Angesichts der bisherigen Erfahrung mit der Ausarbeitung gemeinsamer seeverkehrspolitischer Maßnahmen schlägt die Kommission für das weitere Vorgehen der Gemeinschaft folgende Leitsätze vor:

- Die herausragenden Fragen, die sich auf den Seeverkehr auswirken, betreffen den Verkehr mit Drittländern. Daher ist bei jedem Vorgehen in

innergemeinschaftlichen Angelegenheiten unbedingt darauf zu achten, wie es sich auf die internationale Wettbewerbsstellung des EG-Seeverkehrs auswirkt.

- Die Gemeinschaft muß dort, wo ein rechtliches Vorgehen notwendig und insbesondere die Wettbewerbsstellung des EG-Seeverkehrs beeinträchtigt ist, nicht einseitig auf Gemeinschaftsebene vorgehen, sondern eine umfassende internationale Einigung anstreben. Das ist notwendig, um die großen Cross-Trade-Interessen der EG-Flotte und deren Wettbewerbsfähigkeit auf einem internationalen Markt nicht zu beeinträchtigen. Daher sollte die Gemeinschaft die Arbeit der IMO[1] und der IAO[2] wie auch den Standpunkt der im Seeverkehr tätigen OECD-Länder fördern und unterstützen. Das bedeutet, die Durchführung internationaler Übereinkommen zu unterstützen und zu fördern, sie, soweit erforderlich, zu ergänzen und Maßnahmen im allgemeineren Rahmen umfassenderer Gespräche und Verhandlungen auszuarbeiten.

- Die Gemeinschaft muß den größten Teil ihrer Arbeit auf solche Probleme konzentrieren, die auf Gemeinschaftsebene wirksam gelöst werden können, da dies zur Einführung von Massnahmen führen könnte, die von der gesamten Gemeinschaft angewendet werden könnten, nötigenfalls auch von geeigneten Gegenmassnahmen gegen unlautere Praktiken.

- Die Gemeinschaft muß dafür sorgen, daß ein gemeinsames politisches Vorgehen im Seeverkehr gegenüber Drittländern zur Wahrung der Gemeinschaftsinteressen mit einer Gleichbehandlung der EG-Reedereien durch die Mitgliedstaaten einhergeht.

- Die Gemeinschaft muß weiterhin eine nichtprotektionistische Seeverkehrspolitik auf der Grundlage eines freien und lauteren Wettbewerbs im Weltseeverkehr im Interesse der EG-Reedereien und der verladenden Wirtschaft verfolgen und dabei die Interessen der EG-Handelspartner einschliesslich der Entwicklungsländer berücksichtigen. Die Gemeinschaft muss insbesondere berücksichtigen, ob und gegebenenfalls wie die gegenwärtige Arbeit in GATT und der OECD in bezug auf den Austausch von Dienstleistungen zur Verwirklichung dieses Zieles einbezogen werden kann.

- Die Gemeinschaft muß sich bemühen, internationale Anstrengungen zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr zu unterstützen.

---

(1) Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)
(2) Internationales Arbeitsamt (IAO)

- Die Gemeinschaft muß sich bemühen, die marktwirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der EG-Reedereien zu verbessern und so zu den allgemeinen Zielen des Vertrags wie wirtschaftliche Entwicklung und Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten für Offiziere und Mannschaften auf EG-Schiffen beitragen.

B. Besondere Fragen

21. Die weitgehend freie und offene Regelung nach dem OECD-Kodex zur Liberalisierung der laufenden unsichtbaren Transaktionen bildete die Grundlage der Seeverkehrspolitik der Mitgliedstaaten, wodurch kein Mitgliedstaat die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Reedereien ernsthaft diskriminiert hat.

22. Es gibt jedoch Anzeichen dafür, daß diese weitgehende Einigkeit unter dem Druck der Rezession, des Ladungsvorbehalts und sonstiger unlauterer und diskriminierender Praktiken anderer Länder allmählich zerfällt. So ist zu beobachten, daß Mitgliedstaaten zu bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen mit Drittländern auf Kosten der übrigen EG-Flaggen und der Erhaltung einer weitgehend marktwirtschaftlichen Ordnung im allgemeinen übergehen. Eine solche Entwicklung stünde nach Ansicht der Kommission der Schaffung eines gemeinsamen Marktes im Seeverkehr entgegen. In bestimmten Fällen, wie im Verkehr der Mitgliedstaaten mit Staatshandelsländern, kann der Abschluß bilateraler Abkommen oder Vereinbarungen unumgänglich sein. Solche Abkommen oder Vereinbarungen sollten jedoch so abgefaßt sein, daß jede Diskriminierung von Reedereien anderer Mitgliedstaaten vermieden wird. Wie weiter oben dargelegt, muß daher die Haltung der Gemeinschaft zur äußeren Gefahr des Ladungsvorbehalts und ihrer Politik, die sich auf die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten untereinander auswirkt, gemeinsam geprüft werden.

1) Die äußere Gefahr

23. Der Ladungsvorbehalt war bisher vor allem ein Problem im Linienverkehr. Hier hat die Gemeinschaft mit der Verordnung Nr. 954/79 und ihrer darauf beruhenden Unterstützung des UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen eine politische Entscheidung getroffen, um den Wünschen der Entwicklungsländer nach einem größeren Anteil an ihrem Linienverkehr entgegenzukommen. Obwohl der Kodex erst im Oktober 1983 in Kraft getreten ist, wurde er von der

Reedereiwirtschaft auf der ganzen Welt bereits vorweggenommen, so daß viele Entwicklungsländer jetzt einen Anteil an ihrem Konferenzlinienverkehr haben, der den im Kodex angestrebten 40 % nahekommt oder sogar übersteigt[1].

24. Das hat die Zunahme diskriminierender Maßnahmen entgegen allen Hoffnungen jedoch nicht aufgehalten. Einige Länder, darunter sogar Vertragsparteien des UN-Verhaltenskodex, behalten sich 50 % oder mehr vor. Einige Länder haben an beiden Enden einer Verkehrsverbindung Frachtkontore eingerichtet, so daß sie die Ladung ihrer eigenen Flagge zuführen können. Andere behalten "Ladungen im Auftrag der Regierung" ihren eigenen Schiffen vor und gehen dabei von einer unannehmbar weiten Auslegung dieses Begriffes aus. Wiederum andere, die den wachsenden Druck des Außenseiterwettbewerbs sehen, versuchen, den Verkehr für Nichtkonferenzreedereien zu schließen oder zumindest ernsthaft zu behindern und behalten sich so 40 % eines größeren Verkehrs vor, d.h. mehr, als ihnen sonst offenstünde. Das ist eine sehr ernste Entwicklung, die für EG-Reedereien und -Verlader erhebliche Nachteile mit sich bringen könnte. Die meisten EG-Länder unterstützten die von Vertretern aller Gruppen auf der UN-Konferenz über den Verhaltenskodex befürwortete Entschließung zu Nichtkonferenzreedereien, in der nachdrücklich darauf hingewiesen wurde, wie wichtig es für sie ist, daß sie für ihre Verlader die Wahl der Reedereileistung erhalten. Aus diesem Grunde haben die Gemeinschaft und andere Länder der CSG (Consultative Shipping Group) eine entsprechende Erklärung ausgearbeitet, die bei der Hinterlegung von Ratifkationsurkunden abzugeben ist[2]. Wegen dieser Überlegungen haben die Kommissionsdienststellen auch bei der Vorbereitung der Änderung des Vorschlags über die Wettbewerbsregeln (Anhang II.5) deutlich darauf hingewiesen, daß Maßnahmen von Drittländern, die das Auftreten von Außenseitern in einem Verkehr verhindern, das in der Verordnung vorgesehene Beobachtungsverfahren auslösen sollten (siehe auch Ziffer 63). Und weil dies im Mittelpunkt der gegenwärtigen Verhandlungen zwischen den CSG-Ländern und den Vereinigten Staaten steht, ist die Kommission der Ansicht, daß diese Verhandlungen für die Gemeinschaft von so entscheidender Bedeutung sind.

---

(1) Zum Beispiel Benin, Kamerun, Gabun, Elfenbeinküste, Marokko, Senegal, Togo Zaire, Bangladesch, Sri Lanka, Chile, Kuba, Mexiko, Peru, Venezuela und Volksrepublik China.

(2) KOM(84) 369 endg. (Anhang) vom 27. Juni 1984.

25. Im Massengutverkehr gibt es in vielen Ländern Vorschriften für den Ladungsvorbehalt. In der Praxis werden diese Vorschriften noch nicht im selben Ausmaß angewandt wie im Linienverkehr. Es gibt jedoch Anzeichen für den Druck, Vorschriften für den Ladungsvorbehalt auf diesem Gebiet anzuwenden. Außerdem wird bei homogenen Stückgütern (siehe Ziffer 73), die in ganzen Schiffsladungen befördert werden und für Großvorhaben in Entwicklungsländern bestimmt sind, vom Einfuhrland oft ein Ladungsvorbehalt geltend gemacht. Entwicklungsländer haben in der UNCTAD eine "gerechte" Aufteilung des Massengutverkehrs und gleichzeitig eine Beendigung der (in Ziffer 79 bis 86 erörterten) Offenregisterpraxis gefordert. Nach Ansicht der Kommission besteht eine ernste Gefahr, dass Frachtenaufteilung im Massengutverkehr die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zunichte machen, zu höheren Kosten für die Verbraucher der Gemeinschaft (und andere) führen, die staatlichen Eingriffe verstärken und das Verkehrsgefüge zugunsten von Rohstoffländern verändern,könnte die keine derartige Frachtenaufteilung eingeführt haben. Es ist aufschlussreich, dass etwa 20% der Kosten der in die Gemeinschaft gelieferten trockenen Massengutfracht auf die Beförderung entfallen können. Jeder signifikante Anstieg dieses Anteils infolge einer sinkenden Wirtschaftlichkeit des Massengutverkehrs würde ernste Folgen für die verarbeitende Industrie der Gemeinschaft haben, die 90 % ihrer Rohstoffe auf dem Seeweg einführt. Auch würden die Möglichkeiten für rentable Geschäfte der EG-Reedereien geringer. Nach Auffassung der Kommission hat die derzeitige Marktordnung im Massengutverkehr der Gemeinschaft verläßliche, leistungsfähige und preislich wettbewerbsfähige Massengutverkehrsleistungen gebracht und die EG-Reedereien in die Lage versetzt, ihre Dienste weltweit anzubieten (1). Anderseits räumt die Kommission - wie nachstehend ausgeführt wird - ein, dass in diesen wie in anderen Verkehren Praktiken angewendet werden, welche die Kommission bedauert und die sie abgestellt sehen möchte. Im allgemeinen ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass es schwerwiegende Gründe gibt, die bestehende Marktordnung im Massengutverkehr beizubehalten ; desgleichen ist die Kommission gegen jedes staatlich vorgeschriebene System der obligatorischen Frachtenaufteilung im Massengutverkehr. Die Kommission begreift, dass viele Entwicklungsländer entgegengesetzte Auffassungen vertreten.

---

(1) Eine Analyse der Ordnung und Entwicklung des Massengutverkehrs wird in den Ziffern 71 ff. gegeben.

diesem Zweck hat die IHK jüngst für die Kommission einen Bericht über die Möglichkeiten und Verfahren zur Belebung einer derartigen marktwirtschaftlichen Zusammenarbeit erstellt und unterstützt die Bereitschaft der internationalen Geschäftswelt, mit den Entwicklungsländern bei der Schaffung wirtschaftlicher lebensfähiger Reedereien auf marktwirtschaftlicher Grundlage zusammenzuarbeiten. Ferner begrüsst es die Kommission , dass das dritte Lomé Übereinkommen auch verschiedene andere Empfehlungen der Caracas Erklärung als vordringlich zu behandelnde Kooperationsthemen aufnimmt.

28. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, daß es nützlich wäre, wenn auf marktwirtschaftlicher Ebene ein Zentrum für wirtschaftliche Zusammenarbeit errichtet würde, das Gemeinschaftsunternehmen in der Seeschiffahrt fördert und die Kommission wird weiterhin die Bemühungen der IHK, ein solches Zentrum zu errichten, unterstützen. Die Partnerwären Wirtschaftsunternehmen in der Gemeinschaft und in den Entwicklungsländern. Diese Gemeinschaftsunternehmen würden Geschäfte zwischen Partnern tätigen, die glauben, dass ihre gemeinsamen Bemühungen Ergebnisse zeitigen, die für alle von Vorteil sind. Das Zentrum hätte zwei Aufgaben:

- eine ständig aktualisierte Übersicht über das Angebot an und die Nachfrage nach Gemeinschaftsunternehmen zu erstellen;

- auf Verlangen die Partner dabei zu unterstützen, ihre jeweiligen Beiträge zur Errichtung des Gemeinschaftsunternehmens und seiner Verwaltung zu ermitteln.

29. Die Kommission nimmt auch die von Sachverständigen unter Federführung der Vereinten Nationen ausgearbeiteten nützlichen Empfehlungen zur Förderung der Beteiligung von Entwicklungsländern an der Beförderung von trockenen Massengütern und flüssigen Kohlenwasserstoffen zur Kenntnis und stimmt ihnen zu[(1)]. Auch hier ist sie bereit, sich im Rahmen ihrer besonderen Beziehungen zu den AKP-Ländern oder in einem anderen angemessenen Rahmen für die Unterstützung seitens der Gemeinschaft beim Ausbau neuer Formen der Zusammenarbeit in der Seeschiffahrt zwischen der Gemeinschaft und den Entwicklungsländern einzusetzen.

---

(1) TD/B/C.4/263 - Report of the Group of Experts on International Sea Transport of liquid hydrocarbons in bulk on its second session.
TD/B/C.4/AC.3/5 - 7. März 1984
TD/B/C.4/234 - Report of the Group of Experts on problems faced by the developing countries in the carriage of bulk cargoes on its session.
TD/B/C.4/AC.2/5 - 21. Dezember 1981.

3) Die Auswirkungen auf die Beziehungen zu den Mitgliedstaaten

30. Wenn die Maßnahmen der Gemeinschaft gegenüber äußeren Fragen wirkungsvoll sein sollen, müssen die Maßnahmen im Inneren mit ihnen übereinstimmen und den Mitgliedstaaten die Gewißheit geben, daß eine im großen und ganzen marktwirtschaftliche Ordnung erhalten wird. Die Kommission schlägt daher zwei Maßnahmen vor, mit denen das erreicht werden soll:

- Nach Ansicht der Kommission ist die Zeit gekommen, den in den Artikeln 59, 60 und 66 des Vertrags niedergelegten Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr anzuwenden. Wegen der rechtlichen Ausnahme in Artikel 61 Absatz 1 bedarf es dazu einer besonderen Maßnahme auf der Grundlage von Artikel 84 Absatz 2. Eine gründlichere Analyse dieses Sachverhalts ist weiter unten in den Ziffern 31 bis 37 enthalten.

- Um für ein Vorgehen gegenüber Drittländern eine einheitlichere Grundlage zu schaffen, müssen Unterschiede in den Beihilferegelungen der Mitgliedstaaten für den Seeverkehr öfter als bisher geprüft und, falls gerechtfertigt, beseitigt werden. Darauf wird in den Ziffern 38 bis 40 näher eingegangen.

a) Freier Dienstleistungsverkehr

31. Der in den Artikeln 59 bis 66 niedergelegte Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs würde, auf den Seeverkehr angewandt, bedeuten, daß eine Reederei eines Mitgiedstaates Beförderungsleistungen im grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Verkehr eines anderen Mitgliedstaates anbieten könnte, ohne daß sie in diesem Mitgliedstaat z.B. eine Zweigniederlassung errichten müßte. Verkehrspolitisch bedeutet das sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten als auch zwischen ihnen und Drittländern freien Zugang zum Markt ohne Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit.

32. Der freie Dienstleistungsverkehr, welcher der traditionellen Freiheit der Meere entspricht, ist innerhalb der Gemeinschaft noch nicht vollständig erreicht, da Artikel 61 Absatz 1 des Vertrags für den freien Dienstleistungsverkehr in der Seeschiffahrt auf den Titel über den Verkehr des Vertrags, d.h. hier auf Artikel 84 Absatz 2, verweist. Bisher hat der Rat von diesen Bestimmungen dazu nur einmal Gebrauch gemacht.

33. Im Linienverkehr setzt die Verordnung Nr. 954/79 über das UN-Übereinkommen über einen Verhaltenskodex den freien Dienstleistungsverkehr voraus. In Artikel 3 dieser Verordnung ist der Grundsatz niedergelegt, daß die EG-Reedereien die ihnen zustehenden Ladungsanteile innerhalb einer Konferenz umverteilen. An dieser Umverteilung nehmen die nationalen Reedereien und die Cross Traders der EG teil, so daß der freie marktwirtschaftliche Zugang zu dem ihnen zugewiesenen Anteil an der Konferenzladung gesichert ist. Für die Beteiligung von Außenseitern am Verkehr ist die sogenannte Außenseiterentschließung in der Schlußakte der UN-Konferenz über den Verhaltenskodex wichtig.

34. Von dieser Verordnung geht jedoch nur eine begrenzte Wirkung aus. Die Verordnung Nr. 954 wird räumlich nur soweit angewandt, als der entsprechende Verkehr der Kodexregelung unterliegt. Bisher haben nur zwei Mitgliedstaaten den Kodex ratifiziert (1). Schliesslich kann von der Aussenseiterentschließung nur eine begrenzte Wirkung ausgehen, da sie den Charakter einer Absichtserklärung besitzt.

35. Trotz des in Ziffer 21 beschriebenen allgemeinen Sachverhalts unterliegen die Reedereien eines EG-Landes, die Verkehrsleistungen in einem anderen verkaufen wollen, bereits einer Reihe von Beschränkungen.

- Die Mitwirkung westeuropäischer Reedereien an bilateralen Verkehren mit Staatshandelsländern ist oft nur dann möglich, wenn die EG-Mitgliedstaaten mit diesen Ländern bilaterale Abkommen oder Vereinbarungen über die Ladungsaufteilung schließen und die Reedereien entsprechende Vereinbarungen treffen. Diese Vereinbarungen werden in der Regel nicht nach gemeinschaftlichen, sondern nach einzelstaatlichen Gesichtspunkten getroffen.

- Für den Verkehr zwischen EG-Mitgliedstaaten und bestimmten Entwicklungsländern, die den Verhaltenskodex ratifiziert haben, gibt es auch bilaterale Abkommen oder Vereinbarungen, die nicht immer den Grundsatz der Nichtdiskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit beachten.

- Es gibt auch Abkommen oder Vereinbarungen über nicht unter den Kodex fallende Verkehre, bei denen die Beteiligung anderer EG-Reedereien wirkungsvoll verhindert wird. Diese Abkommen oder Vereinbarungen werden weitgehend als Schutzmaßnahmen aufgrund des Drucks von Drittländern und als

---

(1) Siehe Vierter Bericht der Kommission an den Rat über die "Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates vom 15. Mai 1979 über die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu diesem Übereinkommen" (KOM(84) 369 vom 27. Juni 1984).

Reaktion auf deren flaggendiskriminierende Maßnahmen getroffen. Sie werden jedoch in der Regel wie jene mit Staatshandelsländern nicht nach gemeinschaftlichen, sondern nach einzelstaatlichen Gesichtspunkten getroffen.

- Einige EG-Länder behalten die Kabotage den Schiffen ihrer eigenen Flagge vor.

- Ein Mitgliedstaat praktiziert einen Ladungsvorbehalt zugunsten der nationalen Flagge bei der Öleinfuhr.

36. Viele dieser Beschränkungen bestehen schon seit langem. Sie sind häufig eher defensiv als aggressiv; und es handelt sich dabei manchmal nur um einen kleinen Verkehrsmarkt. Die Dinge so zu ändern, daß sie dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs entsprechen, wird selbstverständlich Zeit und eine stufenweise Anpassung erfordern. Insbesondere bei der Behandlung der Frage der Kabotage muß man sich darüber im klaren sein, daß es in einigen Fällen soziale und Sicherheitsüberlegungen geben kann, die es den Mitgliedstaaten erschweren würden, ihren innerstaatlichen Seeverkehr dem Wettbewerb von Schiffen anderer EG-Flaggen zu öffnen und es könnte notwendig sein, eine Übergangsfrist vorzusehen, die in einigen Fällen von langer Dauer sein könnte.

Nach Ansicht der Kommission ist es jedoch generell wünschenswert, die in Ziffer 35 genannten Beschränkungen für EG-Reedereien zu beseitigen, da sonst gegen Flaggendiskriminierung durch dritte Länder unmöglich etwas unternommen werden kann (siehe dazu weiter oben die Ziffern 23 bis 26). Die Kommission schlägt daher eine Verordnung des Rates im Rahmen von Artikel 84 des Vertrags über die grundsätzliche Anwendung der Artikel 59, 60 und 66 des EWG-Vertrags auf den Seeverkehr und die ausnahmsweise Einführung von Übergangsmaßnahmen auf den obengenannten Gebieten vor. Außerdem wäre es ratsam, eine Artikel 64 entsprechende Rechtsvorschrift einzuführen, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, bereits vor den Übergangszeiträumen eine vollständige Liberalisierung einzuführen. Die vorgenannten Ausnahmen erfordern, daß der Rat auch für eine Stillhalteklausel (analog zu Artikel 62) und eine Nichtdiskriminierungsklausel (analog zu Artikel 65) sorgt. Der Entwurf eines Vorschlags mit diesen Vorstellungen liegt bei (Anhang II.2).

37. Aufgrund des obigen Vorschlags dürfte es nach Ansicht der Kommission sinnvoll sein, bei bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen, die Bestimmungen über die Beschränkung des Zugangs zur Ladung enthalten, die Prüfung und Konsultation vorzunehmen, ehe sie geschlossen bzw. getroffen werden. Dazu muß das mit der Verordnung des Rates von 1977 geschaffene Konsultationsverfahren geändert werden. Ein Vorschlag für eine ensprechende Entscheidung des Rates liegt bei (Anhang II.3).

b) Staatliche Beihilfen

38. Die Kommission hat bereits eine Untersuchung über das Ausmaß staatlicher Beihilfen durchgeführt[1] und an einer anderen Untersuchung in der OECD mitgearbeitet[2]. In der vorliegenden Aufzeichnung beschäftigt sich die Kommission nicht mit Beihilfen, die den Schiffbau unterstützen sollen, aber den Seeverkehr als ihr Vehikel benutzen, sondern in erster Linie mit Beihilfen zur Unterstützung des Seeverkehrs.

39. Die Kommission steht aufgrund der ihr vorliegenden Angaben bisher auf dem Standpunkt, daß die in den Mitgliedstaaten bestehenden Beihilfen für Reedereien den Wettbewerb zwischen den verschiedenen EG-Flaggen nicht verzerren und daß der - lautere oder unlautere - Wettbewerb von außerhalb der Gemeinschaft ein viel ernsteres Problem ist. Obwohl es keine Anzeichen dafür gibt, daß EG-Reedereien staatliche Beihilfen für Praktiken des unlauteren Wettbewerbs (von der weiter unten in den Ziffern 64 bis 70 genannten Art) benutzen, steht die Kommission schon immer auf dem Standpunkt, den der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache 167/73 unterstützt hat, daß die allgemeinen Regeln des Vertrags, d.h. Artikel 92 ff., für den Seeverkehr gelten. In diesem Rahmen hat die Kommission die Pflicht, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten alle bestehenden Beihilferegelungen der Mitgliedstaaten ständig zu überprüfen und geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, welche die allmähliche Weiterentwicklung oder die Ordnung des Gemeinsamen Marktes erforderlich

---

(1) A comparison of the fiscal treatment of shipping and the incentive to invest in shipping in different countries; a study undertaken for the Commission of the EEC by Maritime Training and Research Consultants Ltd, Cardiff, Wales, Vereinigtes Königreich, 1981.

(2) Subventions et avantages fiscaux. Inventaire des mesures d'aide financière et indirectes qu'accordent les administrations centrales aux transports maritimes et à la construction navale dans la mesure où ces dernières avantagent également les armateurs.

machen. Es kommt darauf an, daß beseitigte Beschränkungen der freien Erbringung von Seeverkehrsleistungen nicht durch staatliche Beihilfen ersetzt werden. Die erste Stufe ist eine größere Transparenz. In diesem Zusammenhang erwägt die Kommission die Ausdehnung ihrer Transparenzrichtlinie auf staatliche Beihilfen an den Verkehrssektor.

Außerdem wird die Kommission bei der Ausübung ihrer Befugnisse im Rahmen der Artikel 92 und 93 Plänen für neue staatliche Beihilfen an Reedereien besondere Beachtung schenken und, wie weiter oben in Ziffer 20 angegeben, die Wirkung einer Maßnahme auf die Wettbewerbsstellung der EG-Reedereien berücksichtigen, wenn sie die Gemeinschaftsinteressen an solchen Beihilfeplänen von Mitgliedstaaten beurteilt.

40. Wie weiter oben dargelegt, ist es nicht der Zweck dieser Aufzeichnung, auf Beihilfen für den Schiffbau einzugehen. Es kann jedoch kein Zweifel bestehen, daß Beihilfen für den Schiffbau sich auch erheblich auf den Seeverkehr auswirken. Alle am Seeverkehr beteiligten Mitgliedstaaten unterstützen den Schiffbau in erheblichem Umfang mit staatlichen Mitteln. Solche Beihilfen werden überwiegend mit regional- und sozialpolitischen Überlegungen begründet. Die Kommission beobachtet diese Beihilfen aufgrund der Richtlinie 81/363/EWG und sorgt dafür, daß sie zur Förderung der Umstrukturierung des Schiffbaus und der Wiederherstellung seiner Wettbewerbsfähigkeit gewährt werden. Die Kommission wird bei der Anwendung der Richtlinie weiterhin berücksichtigen, daß die Probleme des Seeverkehrsgewerbes nicht verschärft werden dürfen ; während sie wünscht, dass die europäischen Werften unterstützt werden sollten, wird sie berücksichten, dass am Weltmarkt tätige Reedereien das Recht haben müssen, ihre Schiffe am Weltmarkt zu kaufen.

4) Beschäftigungs- und sozialpolitische Gesichtspunkte

41. In den EG-Ländern sind 250.000 bis 300.000 Personen als Mannschaften und Offiziere registriert. Aus Stichprobenuntersuchungen geht hervor, daß rund 30 % der Mannschaften und fast 40 % der Offiziere, die in den obigen Zahlen enthalten sind, Reservemannschaften bilden. Die zunehmende Größe der Fahrzeuge und der technische Fortschritt führen zu einem spürbaren Rückgang der Besatzungsstärke und haben die Nachfrage nach Seeleuten verringert. Nach einer ITF-Untersuchung beschäftigten die Handelsflotten der "nördlichen EG-Länder" 1980 nur noch 40 % der im Jahre 1960 Beschäftigten. In der

Gemeinschaft insgesamt hatten 1960 die heute neun im Seeverkehr tätigen Mitgliedstaaten zusammen eine Flotte mit rund 48 Millionen BRT und beschäftigten rund 376.000 Seeleute. Ferner ist bemerkenswert, daß Schiffsoffiziere mit EG-Staatsangehörigkeit einen Arbeitsplatz auf Schiffen unter der Flagge anderer Länder finden. 1980 hatte sich die Flotte auf über 111 Millionen BRT mehr als verdoppelt und rund 254.000 Seeleute beschäftigt, was einen Rückgang um rund ein Drittel bedeutet. Die Zahl der Schiffe in den Flotten der Mitgliedstaaten blieb nahezu unverändert.

42. Der Anteil der aus anderen Mitgliedstaaten oder aus Drittländern stammenden Ausländer, die von den Flotten der Mitgliedstaaten beschäftigt werden, ist kaum zu berechnen, dürfte nach Schätzungen der Kommission aber 15 bis 20 % betragen.

43. Die Löhne und Gehälter der Seeleute in den einzelnen Mitgliedstaaten weisen offenkundige Unterschiede auf, in denen vor allem die einzelstaatlichen Verhältnisse und Systeme der sozialen Sicherheit zum Ausdruck kommen. Die Löhne und Gehälter sowie Arbeitsbedingungen der Seeleute haben sich im gleichen Maße verbessert wie die Löhne und Gehälter sowie Arbeitsbedingungen der an Land tätigen Arbeitnehmer in der Gemeinschaft. Dies führt zu Schwierigkeiten, weil sich die Schiffahrt der Gemeinschaft dem internationalen Wettbewerb der Schiffahrt von Drittländern gegenübersieht, die oft nicht die strengen Besatzungsvorschriften erfüllen und nicht so hohe Löhne und Gehälter zahlen müssen, wie sie in den meisten EG-Ländern üblich sind. Dieses Problem wurde durch die derzeitige Wirtschaftslage verschärft und hat einige EG-Reedereien veranlasst, andernorts billigere Mannschaften zu suchen. Dadurch mögen Einsparungen erzielt werden, doch müssen diese mit Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten der Mitgliedstaaten hoch bezahlt werden . Dieser Abbau von Frachkräften und angelernten Arbeitskräften in der Seeschiffahrt könnte sich für die Mitgliedstaaten nachteilig auswirken.

44. Die Gewerkschaften, insbesondere der gewerkschaftliche Verkehrsausschuss in der europäischen Gemeinschaft, stehen auf dem Standpunkt, dass Zahl und Ausbildung der in der EG-Flotte beschäftigten EG-Staatsangehörigen nur mittels einer Politik geschützt werden kann, durch die EG-Reedereien Löhne und Gehälter sowie Arbeitsbedingungen bieten könnten, die EG-Staatsangehörigen die Arbeit an Bord attraktiver machen würden.

Die Kommission ist über den Niedergang der Handelsflotten der Mitgliedstaaten besorgt und hat Verständnis für die Haltung der Seeleutewerkschaften und deren Bestreben, stabile Arbeitsplätze und befriedigende Arbeitsbedingungen für ihre Mitglieder zu erreichen. Es ist jedoch unmöglich, die sozialen Fragen und die Beschäftigungsprobleme von den umfassend internationalen Dimensionen des Seeverkehrs zu trennen, und die Kommission ist der Ansicht, dass die gesamte Gemeinschaft aus einer wettbewerbsfreundlichen Politik erhebliche Vorteile zieht. Wenn der Rat die Vorschläge der Kommission annimmt, würde dies den Beschäftigten des Seeverkehrs in folgender Weise nutzen :

- alle Massnahmen gegen unlautere Praktiken dürften die Stellung der EG-Reedereien stärken (siehe Ziffern 64-70) ; demzufolge dürften die EG-Seeleute in den Mitgliedstaaten aus verbesserten Beschäftigungsmöglichkeiten Nutzen ziehen.

- **das Programm für die Hafenstaatkontrolle, insbesondere die Einhaltung der IAO- und IMO-Normen, soll dazu beitragen, das Problem unternormiger Besatzungsbedingungen und unternormiger Schiffe aller Flaggen zu lösen.**

- die Einhaltung eines offiziellen Dialogs zwischen den Sozialpartnern sollte darauf hinwirken, dass bei den Problemen der gesamten Seeschiffahrt ein weitergehendes Konsens hergestellt werden kann.

Generell ist die Kommission der Ansicht, dass die Förderung einer wettbewerbsfähigen EG-Seeschiffahrt im Sinne einer nichtprotektionistischen Politik, was durchaus eine stärkere Konzentration auf hochwertige Spitzenleistungen bedeuten könnte, ein wirksames Mittel ist, die Beschäftigung von EG-Staatsangehörigen langfristig zu sichern und möglicherweise zu erhöhen. Daraus folgt wiederum, dass auch weiterhin die Ausbildung von Seeleuten verfolgt werden muss. Die Kommission ist sich darüber im klaren, dass zwischen EG-Angehörigen und den Staatsangehörigen von Drittländern, die in der Seeschiffahrt beschäftigt sind, grosse Unterschiede bei Löhnen und Gehältern und den Arbeitsbedingungen bestehen. Sie ist der Auffassung, dass diese Fragen eingehend untersucht werden sollten und schlägt hierzu vor, die Sozialpartner der Seeschiffahrt einzuladen, die betreffenden Themen im Rahmen des Beratenden Ad-hoc-Ausschusses über Fragen des Seeverkehrs zu erörtern. Die Kommission würde eine günstige Regelung in Bezug auf die direkten Steuern für EG-Seeleute als einen sinnvollen Weg betrachten, die Beschäftigung von EG-Staatsangehörigen auf EG-Schiffen zu erhalten.

45. **Es gibt einige soziale Aspekte von gemeinschaftlicher Bedeutung, die dem Seeverkehr eigentümlich sind und nicht auf einer allgemeinen Ebene behandelt werden können. Diese betreffen beispielsweise angemessene Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer im Seeverkehr, gegenseitige Anerkennung von Diplomen, Prüfungszeugnissen und Befähigungsnachweisen. Die Kommission wird die Ausarbeitung entsprechender Vorschläge in Betracht ziehen.**

46 . **Da der Seeverkehr überwiegend eine weltweite Tätigkeit ist, muß die Gemeinschaft aktiv in internationalen Entscheidungsgremien wie der IMO und der IAO mitarbeiten.**

47. Ferner überprüft die Kommission die Notwendigkeit für Mindestregeln, **die bei der Entlassung von Berufsseeleuten auf Handelsschiffen der Mitgliedstaaten, insbesondere bei Entlassungen in fremden Häfen, aufzustellen sind. Die Kommission hat schon Vorarbeiten für einen Vorschlag über individuelle Entlassungen für alle Industriesektoren begonnen.**

48. Sozialfragen allgemeinerer Art, die unter den Vertrag fallen, sollten im Rahmen der umfassenden Sozialpolitik der Gemeinschaft behandelt werden, wobei die besonderen Umstände des Seeverkehrsgewerbes zu berücksichtigen sind.

IV. VORWIEGEND DEN LINIENVERKEHR BERÜHRENDE FRAGEN

A. Allgemeine politische Überlegungen

49. Seit der Verabschiedung des UN-Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen im Jahre 1974 ist die Marktordnung im Linienverkehr einer der wichtigsten Gesprächspunkte im Zusammenhang mit der Seeverkehrspolitik. Die allgemeine Absicht der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen über einen Verhaltenskodex auf der Grundlage eines gemeinsamen Standpunkts (Verordnung Nr. 954/79) mit spezifischen Anpassungen zu ratifizieren, war ein erster Hinweis darauf, daß die Gemeinschaft zu einem politischen Vorgehen auf dem Gebiet der Seeschiffahrt von internationaler Bedeutung fähig war. Obwohl einige Mitgliedstaaten ihre Interessen so konzipierten, daß sie dem Verhaltenskodex diametral entgegengesetzt waren, erwies er sich als möglich, letzten Endes zu einer Einigung zu gelangen. Die Mitgliedstaaten akzeptierten den Verhaltenskodex als einen Schlüsselfaktor einer neuen Wirtschaftsordnung im Linienverkehr zwischen Industriestaaten und Entwicklungsländern, lehnten jedoch die Forderung der Entwicklungsländer ab, den Verhaltenskodex universal anwendbar zu machen, da die EG-Reedereien die dirigistischen Aspekte des Verhaltenskodex wie die Regel für die Ladungsaufteilung im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten nicht anwenden werden. Dieser Grundsatz wird auf die anderen OECD-Länder auf der Grundlage der Gegenseitigkeit ausgedehnt.

50. Der Verhaltenskodex ist im Oktober 1983 nach der Ratifikation durch Deutschland und die Niederlande in Kraft getreten. In den meisten anderen Mitgliedstaaten sind die Ratifikationsverfahren angelaufen, und die Kommission drängt darauf, daß sie ihre Ratifikationsurkunden unverzüglich hinterlegen[1].

(1) Siehe Vierter Bericht der Kommission an den Rat über die "Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates vom 15. Mai 1979 über die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu diesem Übereinkommen" (KOM(84) 369 vom 27. Juni 1984).

51. Das Erfordernis einer Behandlung der übrigen OECD-Länder auf der Grundlage der Gegenseitigkeit im Rahmen des "Brussels Package" gab den Anstoß zu Gesprächen zwischen den CSG-Ländern und den Vereinigten Staaten, die sich auf die ganze Frage ausgedehnt haben, wie die Flaggendiskriminierung gelöst und das Recht auf marktwirtschaftlichen Zugang zum Verkehr erhalten werden können. Nach Ansicht der Kommission sind diese Fragen für die internationale Seeverkehrspolitik von entscheidender Bedeutung. Ein erfolgreiches Ergebnis würde der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten, insbesondere ihren Reedereien und Verladern, sehr zugute kommen. Die Kommission wird bei der Ausarbeitung ihrer Maßnahmen und Vorschläge auch weiterhin sehr deutlich berücksichtigen, wie wichtig die Vereinbarkeit mit dem CSG-Standpunkt in diesen Besprechungen und die Förderung eines günstigen Ergebnisses sind. Da es in diesen Besprechungen um bestimmte Aspekte der Gemeinschaftskompetenz geht, wird der Rat über die Beteiligung der Gemeinschaft an den Verhandlungen über die künftige Einigung[1] beschließen und Regelungen für die Anwendung dieser Grundsätze zwischen den Mitgliedstaaten ausarbeiten müssen.

B. Besondere Aspekte der Politik auf dem Gebiet des Linienverkehrs

52. Abgesehen von den allgemeinen, in den vorausgegangenen Abschnitten besprochenen Fragen handelt es sich bei den wichtigsten Aspekten der den Linienverkehr betreffenden Politik um

1. die Durchführung des UN-Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen und des "Brussels Package" (Verordnung Nr. 954/79),
2. die Anwendung der Wettbewerbsartikel des Vertrags von Rom,
3. das Problem des unlauteren Wettbewerbs.

1. Durchführung des UN-Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen und des "Brussels Package" (Verordnung Nr. 954/79)

53. Die Tatsache, daß bisher nur zwei EG-Mitgliedstaaten den Verhaltenskodex ratifiziert haben, hat zur Folge, daß für den Verkehr nach und von EG-Häfen verschiedene Regelungen gelten. Das ist mit den allgemeinen Erfordernissen

---

(1) Siehe Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika über den Freien Zugang zur Seeschiffahrt aufzunehmen (KOM(83) 588 endg. vom 7. Oktober 1983.

des Gemeinsamen Marktes nicht zu vereinbaren und darf nicht lange fortdauern. Ein rascher Beitritt aller Mitgliedstaaten zum Verhaltenskodex gemäß der Verordnung Nr. 954/79 ist äußerst wünschenswert.

54. Bei der Ratifikation sollten die Mitgliedstaaten die Außenseitererklärung nutzen, die auf der sogenannten Round-table-Sitzung im April 1984 vereinbart wurde(1).

55. Mit der Anwendung des Kodex auf einen bestimmten Verkehr fallen die bilateralen Beziehungen der EG-Mitgliedstaaten zu den betreffenden Drittländern unter den Verhaltenskodex und die Verordnung Nr. 954/79. Während der Übergangszeit, in der die übrigen Mitgliedstaaten die Ratifikation vorbereiten, gelten für ihre Beziehungen zu Drittländern die bisherigen Bedingungen.

56. Gemäß Artikel 5 des Vertrags haben sie jedoch alle Maßnahmen zu unterlassen, die später eine sinnvolle Anwendung des "Brussels Package" gefährden könnten. Dafür kommt das in Ziffer 36 genannte Gemeinschaftsinstrument in Betracht.

57. Auch für das Verhältnis der EG-Mitgliedstaaten zu Drittländern, die dem Verhaltenskodex nicht beitreten, wird das weiter oben genannte neue Instrument gelten. Die Kommission verweist auf die vom Rat am 3. Mai 1979 getroffenen Vereinbarungen. Insbesondere war vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten und die Kommission ein Vorgehen einleiten werden, mit dem sie die übrigen OECD-Länder ermuntern, gleichwertige Lösungen wie das "Brussels Package" zu beschließen, wenn sie dem Verhaltenskodex beitreten. Norwegen und Schweden nehmen denselben Standpunkt ein wie die Gemeinschaft, und zu Japan und Finnland wurden nützliche Kontakte hergestellt. Die Kommission wird diese Bemühungen fortsetzen. Ferner wird die Kommission zu gegebener Zeit die Maßnahmen, die im Ratsprotokoll über den Beitritt der Gemeinschaft als solcher zum UN-Übereinkommen in Betracht gezogen werden, und die Vorbereitung der im Übereinkommen angestrebten Folgekonferenz weiterverfolgen.

58. Der Rat zog bei der Verabschiedung der Verordnung Nr. 954/79 auch die Möglichkeit einer gemeinsamen Auslegung des Begriffs "nationale Reederei" in Betracht. Da einige Mitgliedstaaten jetzt an entsprechenden Rechtsvorschriften arbeiten, unterbreitet die Kommission den Entwurf einer

---

(1) Siehe Vierten Bericht der Kommission an den Rat, a.a.O.

Richtlinie (Anhang II.4), in der keine einheitliche Definition, sondern eine Reihe von Kriterien festgelegt werden, um jede Diskriminierung von Reedereien anderer Mitgliedstaaten oder, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, von Reedereien anderer OECD-Länder zu vermeiden. Jedes dieser allein oder in Verbindung mit anderen festzulegenden Kriterien würde ein solches Erfordernis erfüllen, so daß es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, den ihrer Ansicht nach geeignetsten Maßstab zu wählen.

59. Dies darf nicht mit der Festlegung von Kriterien für die Eintragung eines Schiffes verwechselt werden, an denen die UNCTAD gegenwärtig arbeitet.

60. Die Entwicklung der bilateralen Beziehungen der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft zu Drittländern, die dem Verhaltenskodex nicht beitreten, wird eine intensive Zusammenarbeit mit diesen Staaten erfordern, da der Verhaltenskodex ein ziemlich kompliziertes Übereinkommen ist. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten werden gemeinsam ihre Kontakte zu Entwicklungsländern, die dem Verhaltenskodex nicht beitreten, entwickeln müssen, um die erforderliche Zusammenarbeit zustande zu bringen.

2. Anwendung der Wettbewerbsartikel des Vertrags von Rom

61. Bei der Verabschiedung der Verordnung Nr. 954/79 hat der Rat die Kommission aufgefordert, einen Vorschlag zu unterbreiten, in dem detaillierte Regeln für die Anwendung von Artikel 85 und 86 auf den Seeverkehr aufgestellt werden. Dies ist bereits geschehen, und die Erörterungen in den nachgeordneten Ratsgremien sind im Gange. Ziel dieses Abschnitts ist es nicht, die Wettbewerbspolitiken von Grund auf zu behandeln, sondern sie in den Zusammenhang der allgemeinen Schiffahrtspolitik zu stellen und ihre Bedeutung für die Verwirklichung der Ziele der gemeinschaftlichen Schiffahrtspolitik darzulegen.

62. Der Kommissionsvorschlag[1] betrifft internationale Seeverkehrsleistungen mit anderen als Trampschiffen. Im Hinblick auf Linienkonferenzen berücksichtigt es, daß das System seit über hundert Jahren besteht, weitgehend die Unterstützung der Reedereien und Verlader findet und vom Rat als ein stabilisierendes Instrument betrachtet wurde, das den Verkehrsnutzern regelmäßige und zuverlässige Dienste bietet. Es wird vorgeschlagen, insbesondere unter Berücksichtigung des Außenseiterwettbewerbs den

(1) KOM(81) 423 vom 13. Oktober 1981, ABl. C 282 vom 5.11.1981, S. 4.

Konferenzen auf der Grundlage von Artikel 85 Absatz 3 eine Gruppenfreistellung zu gewähren. Wegen der Besonderheiten des Linienverkehrs sind die mit der Freistellung verbundenen Voraussetzungen und Auflagen dazu gedacht, das System zu erhalten und gleichzeitig die Interessen der Verkehrsnutzer angemessen zu berücksichtigen. Im Gegensatz zu den US-Rechtsvorschriften, die ein offenes Konferenzsystem vorsehen, wird es im Kommissionsvorschlag vollkommen den Konferenzen überlassen, über die Aufnahme von Mitgliedern zu beschließen. Der Vorschlag weicht dabei aber nicht von dem im Kodex verankerten System ab.

63. Mit Besorgnis sieht die Kommission die zunehmende Tendenz, den Außenseiterwettbewerb in Verkehren, in denen geschlossene Konferenzen auftreten, effektiv auszuschalten. Sollte diese Tendenz anhalten, wird die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsausfuhren ernstlich beeinträchtigt, dürften die Frachtraten für ihre Einfuhren steigen und die Möglichkeiten rentabler Geschäfte ihrer Reedereien begrenzt werden. Wo diese Verkehre dem Außenseiterwettbewerb offenstehen, ist gleichzeitig ein allmählicher Anstieg des Ladungsanteils der Nichtkonferenzreedereien zu verzeichnen. In den meisten europäischen Verkehren belief sich vor 10 Jahren die von den Nichtkonferenzreedereien beförderte Ladung auf rund 10 % der Gesamtladung; in vielen Verkehren sind es gegenwärtig 30 % oder 40 %. In Anbetracht dieser Entwicklungen hat die Kommission während der Diskussionen über ihren Verordnungsentwurf in den nachgeordneten Ratsgremien Änderungen zu ihrem ursprünglichen Vorschlag unterbreitet. Damit soll die Möglichkeit einer Gruppenfreistellung für Konferenzen unter etwas leichteren Bedingungen als den ursprünglich vorgeschlagenen erhalten werden; für Konferenzen in Verkehren, in denen aus irgendeinem Grund der Außenseiterwettbewerb ausgeschlossen ist, wird jedoch eine strengere Beobachtung vorgeschlagen. Wegen der Mobilität des Anlagevermögens der Schiffahrt und der Art, wie Schiffe je nach Marktnachfrage in einem anderen Verkehr eingesetzt werden können, treten äußerst ernste Probleme auf, wenn ein Drittland an einem Ende der Schiffahrtsroute den Außenseiterwettbewerb durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausschließt. Unter diesen Umständen soll nach dem Kommissionsvorschlag der betreffenden Konferenz die Gruppenfreistellung entzogen werden. Stattdessen soll die Möglichkeit einer Einzelfreistellung unter gewissen Voraussetzungen und mit gewissen Auflagen erwogen werden, welche die Voraussetzungen von Artikel 85 Absatz 3 erfüllen und ihrer Ansicht nach notwendig sind, um die Interessen der Verlader in der Gemeinschaft und der Reedereien zu schützen, die effektiv von dem

betreffenden Verkehr ausgeschlossen sind. Der Inhalt dieser Vorstellungen wird in Anhang II.5. ausführlicher dargelegt. Die Kommission betrachtet diese Vorschläge als eine realistische Grundlage für die Zukunft und hofft, daß der Rat rasch zu einer Einigung in diesem Sinne gelangt.

3. Das Problem des unlauteren Wettbewerbs

64. Die Ergänzung des Kommissionsvorschlags über die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags ist das Problem, wie unlauteren Praktiken bei der Preisbildung zu begegnen ist. Beide Fragen hängen natürlich untereinander zusammen, weshalb es nach Ansicht der Kommission zweckmäßig wäre, auf beiden Gebieten gleichzeitig Fortschritte zu erzielen.

65. Schon seit einiger Zeit widmet die Kommission - durch die Beobachtung besonderer Linienverkehre - den Tätigkeiten der Staatshandelsländer, z.B. der UdSSR, besondere Aufmerksamkeit. Das Beobachtungssystem, das 1979 eingeführt wurde und die Verkehre zwischen der Gemeinschaft und von und nach Mittelamerika, Ostafrika und dem Fernen Osten erfaßt, arbeitet sehr zufriedenstellend und zeigt, daß Taktiken, wie sie von den Reedereien der Staatshandelsländer angewandt werden, z.B. Unterbieten und Abschöpfen von hochbezahlten Ladungen, die Reedereien der Gemeinschaft schädigen. Die Tatsache, daß diese Verkehre beobachtet werden, hat jedoch diese Reedereien nur in einem Fall und nach langwierigen Verhandlungen veranlaßt, ihr abträgliches Verhalten einzustellen und einen geringeren Verkehrsanteil zu akzeptieren. Es besteht Grund zu der Annahme, daß diese Praktiken auch in anderen nicht von der Kommission beobachteten Verkehren angewandt werden und daß das Problem des unlauteren Wettbewerbs nicht nur auf Reedereien aus Staatshandelsländern beschränkt bleibt, sondern auch bei Reedereien anderer Länder auftritt, die Staatseigentum sind oder staatlich finanziert werden. Deshalb hält es die Kommission für notwendig, das System fortzusetzen und es auf andere Verkehre auszudehnen, die von den gleichen Praktiken bedroht sind.

66. Diese unlauteren Wettbewerbspraktiken verschärfen die ohnehin prekäre wirtschaftliche Lage der Gemeinschaftsreedereien, die durch den intensiveren, auf Kapazitätsüberhängen und den wachsenden Außenseiteranteil an den Linienverkehren zurückzuführenden Wettbewerbsdruck verursacht wurde. Wie dem statistischen Anhang zu entnehmen ist, hat der Weltbestand an Linienschiffen in BRT in der Zeit 1975-1983 um rund 21 % zugenommen, während die EG-Linienflotte in der gleichen Zeit um rund 7,5 % abgenommen

hat. Dieser Rückgang wurde durch den höheren technischen Stand der EG-Flotte, vor allem durch die Containerisierung etwas kompensiert. Die Drittländer planen derzeit jedoch, ihre Containerkapazität viel schneller zu steigern, was zur Folge hat, daß die durchschnittliche Auslastung der weltweiten Containerflotte von 91 % im Jahre 1981 auf 77 % im Jahre 1986 fallen dürfte[1]. Hinzu kommt, daß der wachsende Anteil der Außenseiterladungen in einer Reihe wichtiger Linienverkehre trotz nominaler Erhöhungen ständig Druck auf die realen Frachtraten ausgeübt hat.

67. Obige Entwicklungen können teilweise als Auswirkungen eines normalen marktwirtschaftlichen Drucks ausgelegt werden. Deshalb sollte diese Lage mit den marktwirtschaftlichen Mitteln bewältigt werden, die den EG-Reedereien zur Verfügung stehen. Werden jedoch die durch diese Entwicklungen bereits geschwächten EG-Reedereien durch unlautere Praktiken von Reedereien, die nicht den gleichen marktwirtschaftlichen Zwängen wie die EG-Reedereien unterliegen, weiter geschwächt, könnte daraus eine ernste finanzielle Schädigung entstehen.

68. Das Problem wurde kürzlich von der französischen Regierung aufgeworfen, und im Rat haben zu diesem Thema bereits Erörterungen stattgefunden. Obwohl, wie in Ziffer 17 festgestellt, die wachsende Gefahr besteht, daß Frachtdienste unter EG-Flaggen durch überhöhte Preise den Markt verlieren, liegt die unmittelbare Gefahr in der Störung, die in einem bestimmten Verkehr durch einen Wettbewerb entstehen kann, der sich aus einem unlauteren Kostenvorteil ergibt - weil die Reedereien sich in staatlichem Besitz befinden oder staatlich kontrolliert werden oder die Flagge eines Staates führen, der die wichtigsten IMO- und IAO-Übereinkommen noch nicht ratifiziert oder durchgeführt hat. Gleichzeitig ist zu betonen, daß Staatseigentum oder staatliche Finanzierung an sich kein Anlaß zur Beunruhigung ist; die Besorgnis geht dahin, daß die Vorteile derartiger Eigentums- und Finanzierungsverhältnisse mißbraucht werden.

69. Die Kommission hat bei ihren Überlegungen, wie dieses Problem zu bewältigen sei, die Antidumping- und Ausgleichszollvorschriften des GATT-Kodex und die

---

(1) Nach einer Studie der Cargo Systems Research Ltd. über "Containership Demand in the Eighties". Eine andere Studie ist für 1986 sogar noch pessimistischer und erwartet bei Reedereien, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben, eine Auslastung der Flotte von 60 bis 62 %. Quelle: Container Insights, Nr. 1, März 1984.

einschlägigen, nur für Verarbeitungsgüter geltenden Instrumente der Gemeinschaft sorgfältig geprüft. Ihrer Ansicht nach können die im GATT aufgestellten Kriterien, ob Dumping vorliegt, nicht zur vollen Zufriedenheit auf die Linienschiffahrt angewandt werden. Dies ergibt sich in erster Linie aus der Natur der Frachtraten im Linienverkehr. Obwohl das allgemeine Niveau der von einer Reederei festgesetzten Frachtraten offensichtlich in Zusammenhang mit den Einnahmen steht, die sie benötigt, um ihre Kosten zu decken, und (im Idealfall) Gewinn zu erzielen, gründen sich Raten für Einzelgüter, vorbehaltlich einer Mindesthöhe für unmittelbare Umschlagskosten, traditionell auf die Belastbarkeit des Marktes (z.B. Preiselastizität der Nachfrage nach dem betreffenden Gut auf dem belieferten Markt, Frachten-Mix in dem betreffenden Verkehr, Verkehrsaufkommen in jeder Richtung und Wettbewerbsgrad). Dies hat bisweilen zu einem äußerst komplizierten Frachtratengefüge geführt. Mit dem Aufkommen der Containerdienste dürfte die Vielfalt der angebotenen Raten abgenommen haben und ihr Gefüge einfacher geworden sein; in der Praxis werden die Raten oft unter wirtschaftlichem Druck ausgehandelt. Grundsätzlich besteht kein Grund, weshalb eine Frachtrate für ein bestimmtes Gut auf einer Schiffahrtsroute ebenso hoch sein sollte wie auf einer anderen oder daß sie in einem vorausbestimmten Zusammenhang mit den Beförderungskosten stehen sollte. Nach Auffassung der Kommission ist das Problem von dem Vergleich der für dasselbe Gut auf derselben Strecke berechneten Frachtraten her anzugehen, ohne detaillierte Bezugnahme auf die Kosten der Beförderung des betreffenden Gutes. Bevor die Gemeinschaft deshalb gegen angeblich ruinöse Frachtraten vorgeht, müssen alle der folgenden Kriterien erfüllt sein:

(i) die Rate (Raten) wird (werden) von einer Reederei angeboten, die nach Ansicht der Kommission einen unlauteren Kostenvorteil daraus zieht, daß sie sich in staatlichem Eigentum befindet oder staatlich kontrolliert wird; oder daß sie Zugang zu einem Markt hat, der anderen Reedereien auf der Schiffahrtsroute nicht zugänglich ist; oder weil sie unter der Flagge eines Landes läuft, das die wichtigsten IMO- und IAO-Übereinkommen noch nicht ratifiziert hat oder nicht durchführt.

(ii) die Rate (Raten) ist (sind) ständig niedriger als diejenigen, die für die gleichen Güter auf der gleichen Strecke von einer Nichtkonferenzreederei festgesetzt werden, die nicht unter die in (i) genannten Kategorien fällt;

(iii) die Rate (Raten) verursacht (verursachen) oder droht (drohen) EG-Reedereien eine materielle Schädigung zu verursachen oder hat (haben) eine unannehmbare Störung des Frachtengefüges in dem betreffenden Verkehr verursacht und droht (drohen) daher, den EG-Reedereien eine materielle Schädigung zu verursachen.

70. Sind all diese Kriterien erfüllt, schlägt die Kommission vor, sie zu ermächtigen, eine Ausgleichsabgabe auf die betreffende(n) Frachtrate(n) zu erheben; bei dieser Abgabe sollten Faktoren wie die jeweilige Qualität des angebotenen Dienstes, die Möglichkeit, daß die festgesetzten Raten nicht mit den tatsächlich berechneten Raten übereinstimmen usw., berücksichtigt werden. Ein ausführlicher Vorschlag, in den diese Vorstellungen eingegangen sind, findet sich in Anhang II.6. Die Kommission wird untersuchen, ob ob ähnliche Probleme in anderen Bereichen des Seeverkehrs bestehen, und sie wird gegebenenfalls geeignete Vorschläge unterbreiten.

V. VORWIEGEND DEN MASSENGUTVERKEHR BETREFFENDE FRAGEN

71. Auf die Kernfragen im Massengutverkehr - ohne die weitgehend den Massengutverkehr betreffende Frage der offenen Register - ist unter den alle Formen des Seeverkehrs berührenden Fragen in Kapitel III (siehe insbesondere die Ziffern 25, 26 und 29) eingegangen worden. Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen im Massengutverkehr und in der Offenregisterfrage, die bei der Festlegung des weiteren Vorgehens der Gemeinschaft, das auf diesem Gebiet insbesondere im Hinblick auf die laufenden Besprechungen auf internationaler Ebene, insbesondere in der UNCTAD, nützlich oder zweckmäßig sein kann, berücksichtigt werden müßten.

A. Marktordnung

72. Wie andere Wirtschaftsbereiche, so weist auch der Massengutverkehr mehrere Besonderheiten auf:

- Spezialisierung: im Hinblick auf Schiffsarten und -größen, die beförderte Ladung und die bedienten Routen;

- Integrationsgrad: reicht von unabhängigen Reedereien, Massenfrachtpools oder -konsortien, in denen Eigner und Ausrüster ihre Schiffe zusammenlegen, um sich erfolgreicher um größere Ladungsmengen bewerben zu können, bis zum Werkverkehr vertikal miteinander verbundener Unternehmen.

- Vertragsarten: zum Beispiel kurz- und langfristige Frachtverträge, Reisecharter, Zeitcharter, Bareboat-Charter.

Die Ordnung der Trockenfrachtmärkte und in jüngerer Zeit der Ölmärkte hat einige bemerkenswerte Entwicklungen durchgemacht. Beim Trockengut besteht eine Tendenz zu einer stärkeren Integration der Erzverarbeitung am Abbauort in den Entwicklungsländern, weil Kosteneinsparungen möglich sind, in den Industriestaaten erheblich strengere Umweltschutzvorschriften gelten und die Entwicklungsländer versuchen, ihre Ausfuhr von höherwertigen Produkten zu steigern. Die wichtigsten Produkte sind hier Aluminium, Bauxit, Kupfererz, Mangan, Chromphosphate und in der letzten Zeit, aber noch nicht in großem Umfang, Eisenerz. Außerdem hat der Aufstieg der japanischen Wirtschaft das Verkehrsgefüge entscheidend beeinflußt. Die rasche Zunahme des Verkehrsvolumens, der Durchschnittsentfernung und der Schiffsgröße ist weitgehend auf den japanischen Bedarf, insbesondere auf den Eisenerzverkehr, zurückzuführen. In den letzten zehn Jahren hat bei Gütern wie Personenkraftwagen, Papierrollen, Baumstämme und Stahlröhren (homogene Stückgüter), die bisher im Linienverkehr befördert wurden, eine Verlagerung zur Beförderung in ganzen Schiffsladungen an Bedeutung gewonnen.

73. Zum Ölverkehr ist zu sagen, daß auch einige Ölförderländer dazu übergegangen sind, ihr Rohöl zu höherwertigen Produkten zu verarbeiten, was sich auf den Seeverkehr aber noch nicht nennenswert ausgewirkt hat.

74. Die Zweige der gewerblichen Wirtschaft, die trockenes Massengut und Öl oder Ölprodukte verarbeiten oder handeln, sind oft in vertikal miteinander verbundene Konzerne, die auch die Beförderung von Massengut besorgen, gegliedert. Im Vergleich zur Marktordnung im Linienverkehr ist für den Massengutverkehr daher ein höherer Anteil an Werkverkehrsbeförderungen kennzeichnend. In dieser Hinsicht ähnelt der Massengutverkehr in bestimmten Punkten mehr der Binnenschiffahrt oder dem Straßenverkehr. Beispiele für eine hohe Konzentration des Werkverkehrs - durch unmittelbares Eigentum oder Zeitcharter - sind die Stahl- und Aluminiumindustrie sowie die größten Erdölgesellschaften; seit den letzten Ölkrisen haben einige dieser Gesellschaften ihren Werkverkehr allerdings beträchtlich eingeschränkt.

75. Es wird jedoch geschätzt, daß im Trockengutverkehr die Mehrzahl der Fahrzeuge unabhängigen Eigentümern gehört; die hier bedeutsamsten Länder sind die USA, Japan, Hongkong, Norwegen, Griechenland und das Vereinigte Königreich. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Beförderung von Rohöl

und Ölprodukten. Die relativ kleine Zahl von Verladern hat bisher im Interesse einer stabilen Rohstoffversorgung eher langfristige Frachtverträge und einen bewährten Leistungsstand vorgezogen. So wird nur ein Teil des Massengutverkehrs auf Spotmarktbasis abgewickelt. Im Massengutverkehr sind Angebot und Nachfrage gegenüber Preisänderungen kurzfristig nicht, langfristig aber durchaus empfindlich. So nimmt in Zeiten hoher Preise die Kapazität unter Berücksichtigung der für den Bau eines Schiffes notwendige Zeit zu; in Zeiten niedriger Preise schrumpft die Kapazität eher, was mit den Erwartungen der Reedereien hinsichtlich künftiger Preisentwicklungen zusammenhängt. Dies ist das wohlbekannte Phänomen des Schiffbauzyklus, dessen Auswirkungen im Massengutverkehr besonders ausgeprägt sind.

B. Entwicklungen im Massengutverkehr

76. Wie dargestellt wurde, ist der Massengutverkehr, insbesondere der Ölverkehr, ein Marktsegment, das während der jüngsten Rezession den stärksten Rückgang zu verzeichnen hatte. Diese Entwicklung ist noch nicht zum Stillstand gekommen, weshalb das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage noch einige Jahre anhalten dürfte, selbst wenn der Seeverkehr (in Tonnen) wieder mit rund 4 % jährlich wächst und damit nahezu die 4,8 %ige Jahreszuwachsrate aus der Zeit der relativen Hochkonjunktur von 1971 bis 1979 erreichen dürfte[1].

- Rohöl und Ölprodukte

77. Bei diesen Gütern nahm der Seeverkehr zwischen 1979 und 1983 (in Tonnenmeilen) um 41 % ab; die Ursachen waren eine schwache Nachfrage, Energiesparmaßnahmen und eine Verlagerung der Handelsströme von den arabischen und afrikanischen Fördergebieten zu europäischen, amerikanischen und fernöstlichen Produzenten. Außerdem trug die stärkere Benutzung des verbreiterten Suezkanals dazu bei, die Entfernungen zu den fernöstlichen Verbrauchern zu verringern. Auch wenn die Ölnachfrage, allerdings mit niedrigeren Raten als vor den beiden Ölpreisschocks, wieder steigen wird, so dürfte die veränderte Marktstruktur jedoch erhalten bleiben. Dies

(1) Die Analyse beruht in erster Linie auf Untersuchungen von Fearnleys und Hapag Lloyd.

bedeutet, daß der neuerliche Nachfrageanstieg nur einen Teil des Überangebots absorbieren kann und der auf die veränderte Marktstruktur zurückzuführende Teil des Tankerüberangebots durch andere Maßnahmen abgebaut werden muß. Seit 1981 reagieren die Reedereien durch verstärktes Abwracken von Tankern. Diese Tendenz dürfte anhalten, obwohl die Massengutverkehrsmärkte bekanntermaßen unberechenbar sind, da die Reedereien seit jeher ihre Flotten bei den ersten Anzeichen einer Stabilisierung der Frachtraten wieder vergrößert haben. Selbst in der optimistischen Annahme, daß die Tankerflotte verkleinert und die Beförderung von Öl auf dem Seeweg zunehmen wird, kann das globale Mißverhältnis von Angebot und Nachfrage in den nächsten drei oder vier Jahren wahrscheinlich nicht vollkommen beseitigt werden.

- Trockenes Massengut

78. Die Märkte für trockenes Massengut haben die Rezession besser überstanden als der Ölverkehr. In der Zeit von 1979 bis 1982 stieg die Nachfrage tendenziell, zeigte bis 1981 eine stetige Aufwärtsentwicklung und ging von 1981 bis 1982 (in Tonnenmeilen) nur um 3 % zurück[1]. Trotzdem besteht auch ein Überangebot an Trockengutfrachtern, das 1982 auf rund 23 % der gesamten Trockengutfrachterkapazität geschätzt wurde. Angebot und Nachfrage dürften in den nächsten drei bis vier Jahren etwa im selben Umfang wachsen. Ohne erheblich schnellere Abwrackungen wird auch für diesen Markt ein Überangebot an Transportkapazität kennzeichnend sein.

C. Offenregisterschiffahrt[2]

79. Auf die potentielle Ausbreitung von Praktiken des Ladungsvorbehalts wurde in den Ziffern 23 bis 26 eingegangen. Die Offenregisterschiffahrt ist technisch zwar eine getrennte Frage, hängt aber zumindest im Massengutverkehr doch damit zusammen.

---

(1) Anhang I.4.

(2) Für die Zwecke dieser Aufzeichnung wurde die Offenregisterdefinition nach dem Bericht (1970) des Rochdale-Untersuchungsausschusses für den Seeverkehr übernommen. Folgende Länder, bei denen davon ausgegangen wird, daß ihre Register die Kriterien des Rochdale-Berichts von 1970 erfüllen, werden in dieser Aufzeichnung berücksichtigt: Bahamas, Bermuda, Liberia, Panama und Zypern.

80. Im Jahre 1983 waren rund 23 % (46,7 Mio DWT) der Offenregistertonnage materielles Eigentum von Staatsangehörigen oder juristischen Personen der EG-Länder; davon entfielen auf Griechenland 66 %, Deutschland 13 %, Großbritannien 9 %, Italien 4 %, Niederlande und Dänemark je 3 % und Frankreich 2 %[1].

81. Obige Zahlen zeigen deutlich, daß es in der Schiffahrt neben den unter der Flagge von Mitgliedstaaten fahrenden Flotten ein nicht unerhebliches materielles EG-Eigentum gibt. Ausflaggen ist ein Mittel, das von den EG-Reedereien immer mehr gebraucht wird, um im Weltseeverkehr wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Disposition über die betreffenden Schiffe zu behalten. Dies ist besonders im Massengutverkehr, dem bedeutendsten Teil der Offenregisterschiffahrt, der Fall. Es versetzt EG-Reedereien in die Lage, ihre Kosten auf einem Mittelwert zwischen den Hochkostenverkehren unter Landesflagge und den mit niedrigeren Kosten verbundenen Offenregisterverkehren zu halten. Außerdem fördert die Offenregisterschiffahrt im allgemeinen das Erbringen besonders wettbewerbsfähiger Schiffahrtsleistungen, was dazu beiträgt, die Transportkosten in engen Grenzen zu halten, und der Gemeinschaft unmittelbar und mittelbar zugute kommt.

82. Die Vertreter der Seemannsgewerkschaften in der Gemeinschaft behaupten jedoch, daß die Offenregisterpraktiken der EG-Reedereien die Beschäftigungsmöglichkeiten von Seeleuten aus der Gemeinschaft gefährden, im Hinblick auf die Lohn- und Gehalts-, Sicherheits- und sozialen Normen unannehmbar seien und daher auf der Grundlage der von den Entwicklungsländern in der UNCTAD unterbreiteten Vorschläge unterbunden werden sollten. Es liegt auf der Hand, daß die Behandlung von Offizieren und Mannschaften durch Reedereien, die unter offenen Registern operieren, unannehmbar ist (obwohl das nicht auf offene Register beschränkt ist). Ebenso wurde in der UNCTAD die Auffassung vertreten, die Offenregisterschiffahrt stelle eines der größten Hindernisse dar, das dem Erwerb des Eigentums an Massengutfrachtern durch Entwicklungsländer im Wege stehe, weil damit die Industriestaaten angeblich die günstigeren Betriebskosten und andere Vorteile wie niedrigere Sicherheitsnormen nutzten, aber die volle Disposition über die betreffenden Schiffe behielten. Die Verfechter der Abschaffung der Offenregisterschiffahrt fordern daher, daß zwischen Flaggenstaat und Schiff eine echte wirtschaftliche Verbindung bestehen, d.h., daß die Disposition über das Kapital, die Arbeit und die Verwaltung betreffende Vorgänge zu

(1) Siehe Anhang I.9.

einem erheblichen Teil bei Staatsangehörigen des Registerlandes liegen sollte. Es wird behauptet, daß ein derartiger Schritt den Entwicklungsländern nahezu mit Sicherheit zugute käme, weil die Industriestaaten ihre Schiffe ihres hohen Kostenniveaus nicht wieder unter die eigene Flagge verbringen könnten.

83. Auf Grund der in dieser Aufzeichnung bereits angeführten Argumente meint die Kommission, daß eine derartige Entwicklung den Schiffahrts- und Handelsinteressen der Gemeinschaft zuwiderlaufen würde. Aber selbst wenn diese Forderungen zu Recht bestünden, wäre es unwahrscheinlich, daß die notwendige weltweite Einigung über die Beendigung dieser Praktiken zustande käme und die Offenregistertonnage zur Flagge anderer Entwicklungsländer überwechseln würde. Dies wäre wohl nur der Fall, wenn es den Entwicklungsländern gelänge, auch die Frachtenaufteilung im Massengutverkehr durchzusetzen. Somit ergänzen sich die Bestrebungen, die Frachten im Massengutverkehr aufzuteilen und die Offenregisterpraxis abzuschaffen.

84. Die EG-Mitgliedstaaten lehnen ebenso wie andere OECD-Mitglieder das Konzept einer echten Verbindung, wie es sich die Entwicklungsländer vorstellen, ab. Sie sind der Ansicht, daß dieses Konzept den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens über die Hohe See widerspricht, das in das neue Seerechtübereinkommen eingegangen ist, das zwei EG-Mitgliedstaaten noch nicht unterzeichnet haben und das gegen die souveränen Rechte der Staaten verstößt, ihre eigenen Kriterien für die Eintragung der Schiffe unter ihrer Flagge aufzustellen. Sie sind nicht davon überzeugt, daß den Entwicklungsländern der erhoffte wirtschaftliche Nutzen entstehen würde, sondern vielmehr der Ansicht, daß sich sowohl für die Industriestaaten als auch für die Entwicklungsländer ein Risiko erheblicher wirtschaftlicher Nachteile ergeben könnte, wenn die Vorstellung der Entwicklungsländer von einer echten Verbindung übernommen würde. Jedoch sind die OECD-Länder und die Kommission er Ansicht, dass man sich für eine grössere Transparenz der Eigentumsverhältnisse und die Verbesserung der Sicherheits- und sozialen Normen im allgemeinen einsetzen könnte. Sie sind daher für eine engere administrative Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff, damit der Flaggenstaat die Eigentumsverhältnisse und die finanzielle Verantwortung genau festellen und die Durchführung und Kontrolle

der einschlägigen internationalen Übereinkommen über Sicherheits- und soziale Normen verbessern kann. Gleichzeitig wird weitgehend akzeptiert, daß alle Schiffe ungeachtet der Flagge einer strengeren Hafenstaatkontrolle unterworfen werden sollten.

85. Die Kommission unterstützt diese Haltung, und wie bereits an anderer Stelle in diesem Bericht gesagt, haben die Gemeinschaft und andere europäische Staaten durch ihre Vorschläge in der UNCTAD und ihr Vorgehen im Hinblick auf die Hafenstaatkontrolle bereits Schritte in dieser Richtung unternommen. Die Kommission ist der Ansicht, daß die administrative Verbindung zwischen Flagge und Schiff verstärkt werden könnte, daß aber das derzeit marktorientierte, auf einem relativ freien Strom von Kapital, Arbeit und Management beruhende System der Gemeinschaft sicherlich zu einer wirksamen Ordnung der Seeschiffahrt beigetragen hat. Es sollte betont werden, daß die Handlungsfreiheit der Mitgliedstaaten durch Artikel 7, 48, 52, 58 und 221 des Vertrags in gewissem Maße eingeschränkt ist. Diese Bestimmungen hindern die Mitgliedstaaten daran, Bedingungen für die Niederlassung von Unternehmen nach ihrem Recht oder das Führen ihrer Landesflagge vorzuschreiben, die Angehörige anderer Mitgliedstaaten diskriminieren würden. Die Kommission wird die entsprechenden Entwicklungen in der UNCTAD und anderswo verfolgen und ein Vorgehen aufgrund der einschlägigen Vertragsvorschriften beschliessen.

D. Neue Initiativen in Bereich des Massengutverkehrs sowie der Offenregisterschiffahrt

86. Vorerst hat die Kommission nicht den Eindruck, daß im Massengutverkehr besondere EG-Maßnahmen, d.h. zusätzlich zu den in Kapitel III für alle Formen des Seeverkehrs vorgeschlagenen, notwendig sind. Die Kommission wird jedoch die Entwicklung auf diesem Gebiet verfolgen und, falls erforderlich, Vorschläge für ein Vorgehen der Gemeinschaft unterbreiten. Die Kommission wird das derzeitige Konzertierungsverfahren in der OECD weiterhin unterstützen. In Angelegenheiten, die vor allem die Gemeinschaft betreffen, wird sie, wann immer es nützlich ist, das Konsultierungsverfahren aus dem Jahre 1977 oder Artikel 116 des Vertrags anwenden.

VI. SICHERHEIT AUF SEE UND VERHÜTUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG

A. Einleitung

87. Ein Hauptanliegen der Gemeinschaft ist die Erhaltung und Verbesserung der Schiffsicherheitsnormen sowohl vom Standpunkt ihrer Seeleute als auch aus der Sicht des Schutzes der Meeresumwelt. (1) Ihre Mitgliedstaaten sind als Flaggenstaaten für die Anwendung der Sicherheitsvorschriften auf über ein Fünftel der Welttonnage, als Hafenstaaten für die Abwicklung einer großen Zahl von Schiffsbewegungen und als Küstenstaaten für den Schutz der Meeresumwelt verantwortlich. Die Sicherheit auf See wird von einer Reihe internationaler Übereinkommen geregelt, die in der Internationalen Schiffahrtsorganisation (IMO) und anderen UN-Einrichtungen ausgearbeitet wurden. Die Gemeinschaft hat in der IMO Beobachterstatus, und ihre Mitgliedstaaten spielen beim Ausarbeiten und Aushandeln ihrer Übereinkommen und der im Rahmen dieser Übereinkommen aufzustellenden Einzelregelungen mit ihrem weltweiten Geltungsbereich eine herausragende Rolle. Die Ratifizierung dieser Übereinkommen verläuft oft langsam; ihre Anwendung läßt manchmal zu wünschen übrig. Aber insgesamt hat sich das System über die Jahre hinweg gut bewährt; die Entwicklung weltweiter Normen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Schiffen hat den freien Seeverkehr weitgehend vereinfacht und allgemein für hohe und sich ständig verbessernde Sicherheitsnormen gesorgt. Die Kommission unterstützt dieses System, (2) das sich ihrer Ansicht nach zum Vorteil des Weltseeverkehrs im allgemeinen und des Seeverkehrs der Gemeinschaft im besonderen auswirkt. Gleichzeitig wurden auch die Rechte und Pflichten der Flaggen-, Küsten- und Hafenstaaten in internationalen Übereinkommen ausgehandelt. Das letzte Übereinkommen (das UNO-Seerechtsübereinkommen) ist noch nicht in Kraft, wobei die Mitgliedstaaten gegenüber diesem Übereinkommen eine unterschiedliche Haltung einnehmen. Diese Meinungsunterschiede gelten aber nicht für diejenigen Teile des Übereinkommens, die sich mit den seeverkehrsrecht-

---

(1) Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1978 über die Beratung von Schiffen durch Überseelotsen in der Nordsee und im Englishen Kanal (79/115/EWG); Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1978 über Mindestanforderungen an das Einlaufen von bestimmten Tankschiffen in Seehäfen der Gemeinschaft und das Auslaufen (79/116/EWG)

(2) Empfehlung des Rates vom 26. Juni 1978 über die Ratifikation von Übereinkommen über die Sicherheit im Seeverkehr (78/584/EWG)
Empfehlung des Rates vom 21. Dezember 1978 über die Ratifikation des Internationalen Übereinkommen von 1978 über die Ausbildung, die Befähigung und den Wachdienst von Seeleuten (79/114/EWG)

lichen und -wirtschaftlichen Gesichtspunkten (einschließlich Verschmutzung) befassen. Nach Ansicht der Kommission sollte daher die Gemeinschaft ihre Arbeit im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung von Umweltverschmutzung darauf richten, das bestehende internationale System, wie es in der IMO entwickelt wurde, zu unterstützen und seine einheitliche Anwendung auf alle Schiffe unter der Flagge eines EG-Landes sicherzustellen. Darüberhinaus prüft die Kommission, inwieweit einzelne dieser Vorschriften entweder in ihrer existierenden Fassung oder in veränderter Fassung verschärft werden können, insbesondere zum Schutz bestimmter Küstenmeere, wie etwa die Nordsee oder das Mittelmeer. Ausserdam sollte die Gemeinschaft die Rechte und Pflichten achten,

die den Flaggen-, Küsten- und Hafenstaaten mit dem vorgeschlagenen Seerechtsübereinkommen übertragen werden sollen. Die Kommission wird im allgemeinen auf die Durchführung von Vorschriften achten, die eine Umweltverschmutzung verhindern sollen. Auf dieser Grundlage dürfte ein Vorgehen der Gemeinschaft in vier besonderen Bereichen sinnvoll sein:

(a) Weiterentwicklung und Koordinierung des Systems der Hafenstaatkontrolle innerhalb des Raumes, insbesondere die Kontrolle unternormiger Schiffe;
(b) Prüfung der Notwendigkeit und, falls die Notwendigkeit erwiesen ist, die Einführung landseitiger Navigationshilfen, um die Navigationssicherheit an den Gemeinschaftsküsten zu verbessern einschliesslich einer konzertierten Aktion auf dem Gebiet der Hydrographie;
(c) Erleichterung der Übertragung von Schiffen vom Register eines EG-Landes in das eines anderen EG-Landes;
(d) Nutzung der Beziehungen der Gemeinschaft zu Entwicklungsländern, um ihnen bei der Ausbildung von Kapitänen, Mannschaften und des Personals der Seeschiffahrtsverwaltungen zu helfen.

B. Hafenstaatkontrolle

88. Im Juni 1980 hat die Kommission eine Richtlinie (KOM(80)360 endg. vom 26. Juni 1980) über die Durchsetzung von internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Meeresverschmutzung im bezug auf den Schiffsverkehr in den Häfen der Gemeinschaft vorgeschlagen, die unter dem Begriff "Hafenstaatkontrolle" bekannt ist. Die Erörterungen im Rat wurden von den Ereignissen überholt, da die französische Regierung zur Erörterung dieser Frage eine Tagung der Seeschiffahrtsbehörden von 13 europäischen Ländern anberaumte (die neun Mitgliedstaaten sowie Norwegen, Schweden, Spanien, Portugal und später Finnland). Die Arbeiten führten zu der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, die im Januar 1982 in Paris unterzeichnet wurde und am 1. Juli 1982 in Kraft trat. Die Vereinbarung soll sicherstellen, daß die Normen der verschiedenen internationalen Übereinkommen für die Sicherheit im Seeverkehr wirkungsvoll und einheitlich durchgeführt werden. Dazu haben sich die Unterzeichnerstaaten verpflichtet, innerhalb von drei Jahren 25 % der Handelsschiffe unter einer ausländischen Flagge, die ihre Häfen anlaufen, zu überprüfen, Schiffe mit Mängeln auf- oder festzuhalten, bis solche Mängel beseitigt werden, ein Informationssystem aufzubauen, einander bei der Wahl zu überprüfender Schiffe zu unterstützen und alle einschlägigen internationalen Übereinkommen zu ratifizieren.

89. Von den 14 Unterzeichnerstaaten hatten zum 1. Oktober 1984 zehn die einschlägigen internationalen Instrumente (siehe Anhang III) ratifiziert, wobei zu hoffen ist, daß die übrigen Staaten bis zum Jahresende ratifizieren werden. Bis zum 30. Juni 1984 sind aufgrund dieser Vereinbarung über 18.000 Überprüfungen durchgeführt und über 700 Schiffe mit ernsthaften Mängeln auf- oder festgehalten worden. Einige Staaten hatten bereits ihr Dreijahressoll erfüllt und wenigstens 25 % der ausländischen Schiffe besichtigt, die ihre Häfen angelaufen hatten. Die Kommission hält es für unerlässlich, dass dieses Ziel erreicht und der erreichte Stand aufrecht erhalten wird.

90. Ein Realzeit-Computer-Informationssystem wurde in St. Malo in Betrieb genommen, das eine sofortige Fortschreibung und Abfragung ermöglicht. Damit können die Überprüfer ihre Aufmerksamkeit auf Schiffe konzentrieren, die in den voraufgehenden sechs Monaten nicht überprüft worden oder wegen ihres schlechten Zustands aufgefallen waren.

91. Dieses System der Hafenstaatkontrolle wird weiter ausgebaut, wobei die Kommission eine allmähliche Verschärfung für wünschenswert hielte. Die Notwendigkeit für verschärfte Kontrollen von in ihren Häfen einlaufenden Schiffen in Übereinstimmung mit der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde erst kürzlich von der Internatinalen Konferenz zum Schutz der Nordsee bekräftigt (Bremen 31/10 - 1/11/1984). Zur Zeit gibt es kaum Anzeichen dafür, dass der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Gemeinschaftshäfen seiner Verwirklichung hinderlich ist. Sollten sich derartige Tendenzen zeigen, müsste die Vereinbarung in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden. Die Kommission hat sich bewusst diese Möglichkeit offengelassen.

92. Gleichzeitig wäre es von Vorteil, das System mit demjenigen anderer Länder zu verbinden und, wenn es sich eingespielt hätte, andere in der Nähe der Gemeinschaft gelegene Länder zu veranlassen, der Vereinbarung beizutreten. Auch könnte erwogen werden, ob das System nicht allen Hafenstaaten, die sich beteiligen wollen, geöffnet werden könnte.

C. Die Bereitstellung von Navigationshilfen in europäischen Gewässern

93. Der Rat hat am 13. Dezember 1982 den Beschluß 82/887/EWG gefaßt, mit dem ein als "COST 301" bekanntes Forschungsprogramm eingeleitet wurde. Finnland, Schweden, Norwegen und Spanien haben sich dem Vorhaben durch die Unterzeichnung eines Kooperationsabkommens angeschlossen. Hauptziel der COST-Aktion 301 ist die Prüfung, ob Instrumente notwendig sind, um die Navigationssicherheit in den europäischen Gewässern durch die Unterstützung der Navigation in Form eines integrierten Netzes landseitiger Einrichtungen zu verbessern und, wenn ja, geeignete Instrumente vorzuschlagen. Aufgabe dieser Einrichtungen (der Vessel Traffic Management Services VTMS oder VTS)

wäre es, durch bessere Ordnung und Leitung des Verkehrsstroms die Gefahr von Zusammenstößen und Strandungen und damit die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern und die Verschmutzung der Meere und Küstengebiete zu verhindern. In diesem Zusammenhang sollten nach Ansicht der Kommission die einschlägigen Zielsetzungen in der Schlussererklärung der Internationalen Konferenz über den Schutz der Nordsee besonders berücksichtigt und vor allem die Entwicklung und Einführung eines Meldepflichtsystems für bestimmte Schiffskategorien geprüft werden.

94. Ein zusätzliches Ziel des Programms ist die Prüfung, wie ein solches integriertes Netz am besten in den Dienst der an der Seeschiffahrt Beteiligten (Seeleute, Reedereien, Regierungen, Verwaltungen, Hafenbehörden, Such- und Rettungsdienste usw.) gestellt werden kann: Diese Dienste sollten in der Lage sein, die von den Benutzern benötigten Informationen in einer ihrem Bedarf entsprechenden Form und Frist zur Verfügung zu stellen.

95. Natürlich hängt der Erfolg eines derartigen Systems von einer optimalen Koordinierung zwischen den Schiffen und den landseitigen Einrichtungen ab. Deshalb ist die genaue Ermittlung des Bedarfs der am Seeverkehr Beteiligten für bestimmte Verkehrskonstellationen für die Konzipierung eines derartigen Systems von wesentlicher Bedeutung.
Neben diesen technischen Gesichtspunkten müssen die Fragen des Übergangs der Verantwortung und damit der Haftung untersucht werden, falls ein Beschluß zur Errichtung eines VTS-Beobachtungssystems ergeht.

96. Die Ergebnisse und Schlußfolgerungen des 1983 angelaufenen Vorhabens dürften 1986 vorliegen.

D. <u>Übertragung von Schiffen zwischen Gemeinschaftsländern</u>

97. Wird derzeit ein Schiff von einem EG-Register in ein anderes übertragen, kann es durchaus vorkommen, daß es von den für die Schiffssicherheit zuständigen Behörden erneut geprüft wird; und es ist keineswegs ungewöhnlich, daß die neue Reederei Ausrüstungen, die bereits von den Behörden des ursprünglichen Flaggenstaats genehmigt wurden, ersetzen muß. Dies geschieht, weil die Aufsichtsbehörden ihre eigenen Listen mit zugelassener Ausrüstung haben, was einmal auf den Wunsch, zollfremde Schranken zugunsten ihrer eigenen Ausrüstungsgüterindustrie zu errichten, zum anderen auch auf Sicherheitsanforderungen zurückzuführen ist. Nach Ansicht der Kommission wird den Reedereien dadurch eine unnötige Belastung auferlegt. Sie wird daher, eine Idee Deutschlands aufgreifend, eine gemeinschaftsweite Liste zugelassener Ausrüstungen, die den IMO-Normen entsprechen, aufstellen und eine Richtlinie vorschlagen, nach der die in einem EG-Land eingetragenen Schiffe mit allen in dieser Liste enthaltenen

Vorrichtungen ausgerüstet werden können. Die Kommission beabsichtigt nicht, die Genehmigung derartiger Ausrüstungen selbst zu erteilen bzw. zu verweigern; diese Aufgabe sollte weiterhin den Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten vorbehalten bleiben, die für die Durchführung der einschlägigen internationalen Übereinkommen, mit denen die Ausrüstung zugelassen wird, zuständig sind.

E. Ausbildungsnormen

98. Eine solide Ausbildung von Mannschaften und Kapitänen, die durch ein System gestützt wird, mit dem die international vereinbarten Mindestnormen für die Sicherheit durchgesetzt und überwacht werden können, ist ein wesentlicher Bestandteil einer einheitlichen Sicherheitspolitik. In dieser Hinsicht würde es die Kommission begrüssen, wenn bei der Ausbildung von Kapitänen in stärkerem Masse Simulatoren eingesetzt würden. Das 1984 in Kraft getretene Übereinkommen über Normen für die Ausbildung und den Wachdienst von Seeleuten ist der Rahmen für ein Vorgehen der Gemeinschaft, mit dem den Entwicklungsländern geholfen werden soll, das Niveau der Ausbildung ihrer Mannschaften anzuheben, was nicht nur unmittelbar diesen Ländern, sondern auch der Navigationssicherheit in europäischen Gewässern zugute kommt. Außerdem brauchen die Entwicklungsländer Unterstützung beim Aufbau ihrer Seeschiffahrtsverwaltungen. Dies erfordert eine Ausbildung besonderer Art, bei der die Gemeinschaftsverwaltungen eine wichtige Rolle spielen können.

99. Das Lomé-Abkommen der Gemeinschaft mit den AKP-Staaten und die Kooperationsabkommen mit einigen ASEAN- und lateinamerikanischen Ländern ermöglichen eine Finanzhilfe für die Ausbildung im allgemeinen und der Ausbildung in der Seeschiffahrt im besonderen. Mit Hilfe der Kommission wurde bereits ein Programm mit Seminaren für die Ausbildung von Ausbildern in den Seefahrtschulen des ASEAN-Paktes entwickelt; das erste Seminar fand im März 1984 in Malakka statt. Die Kommission schlägt einen stärkeren Beitrag zur Ausbildung in der Seeschiffahrt und die Bereitstellung entsprechender Mittel vor.

100. Abgesehen von diesen Maßnahmen hat jedes europäische Land ohnehin schon Probleme, hochqualifiziertes Personal für seine bestehenden VTS-Systeme und - möglicherweise auch in Zukunft - für das europäische integrierte VTS-Netz zu finden. Die besonderen Betriebserfordernisse verlangen nach neuem spezialisiertem Personal; Qualifikationen und Normen wurden jedoch noch nicht festgelegt. Angesichts der positiven Erfahrungen mit EUROCONTROL bei

der Ausbildung von Fluglotsen wird die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten prüfen, ob es sinnvoll ist, gemeinsame Normen für die Ausbildung von VTS-Personal in Europa zu entwickeln.

VII. SEEHÄFEN

A. Vorgeschichte

101. Die Seehafenpolitik wurde erstmals in den Berichten der Herren Kapteyn[1], Seifriz[2] und Seefeld[3] an das Europäische Parlament behandelt. Die erste Initiative der Kommission war ein Dokument über die Möglichkeiten der Seehafenpolitik auf einer Gemeinschaftsbasis[4].
In der Zeit von November 1972 bis Dezember 1980 berief die Kommission vier Plenarsitzungen mit Vertretern der wichtigsten europäischen Seehäfen ein; die beiden ersten Sitzungen führten zur Festlegung der Aufgaben einer Arbeitsgruppe, die ihren Bericht[5] unterbreitete, woraus sich ein weiterer Auftrag für die Gruppe ergab, die den Schlußbericht[6] auf der vierten Sitzung im Dezember 1980 unterbreitete.

Im Juli 1981 legte die Kommission dem Parlament einen Bericht[7] über ihre Arbeiten im Hinblick auf eine Seehafenpolitik der Gemeinschaft vor.

Am 11. März 1983 genehmigte das Parlament den Carossino-Bericht[8] über "die Rolle der Häfen in der gemeinsamen Verkehrspolitk", der eine Zehnpunkteentschließung umfaßte.

---

(1) Dok. EP 106 vom 11. Dezember 1961
(2) Dok. EP 148 vom 24. November 1967
(3) Bericht über die Seehafenpolitik im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft (Dok. EP 10/72 vom 12. April 1972)
(4) Dok. 16/VII/71 vom 24. März 1970
(5) Bericht über die Untersuchung der bestehenden Lage in den wichtigsten Seehäfen der Gemeinschaft, erstellt von der Arbeitsgruppe Seehäfen (CB-22-77-863)
(6) Bericht der Arbeitsgruppe Seehäfen (VII/440/80) (Internes Arbeitsdokument)
(7) Bericht über die Seehafenpolitik der Gemeinschaft (Dok. EP 73.762)
(8) Europäisches Parlament, Bericht vom 15. November 1982 im Namen des Verkehrsausschusses über die Rolle der Häfen in der gemeinsamen Verkehrspolitik, PE 80.050/endg.; Bericht vom 23. März 1977 über die Probleme des Seeverkehrs in der Gemeinschaft, PE 47.110/endg.

B. Bisherige Zusammenarbeit der Kommission mit den Seehäfen

102. In der Zeit von 1972 bis 1980 arbeiteten die Kommissionsdienststellen eng mit Vertretern der Behörden der wichtigsten Gemeinschaftshäfen bei der Erstellung von zwei Berichten zusammen. Der erste dieser Berichte[1] behandelte die hauptsächlichen Unterschiede, die in der Praxis bei der Finanzierung der Infrastruktur, der Suprastruktur und des Betriebs zwischen den Häfen einzelner Mitgliedstaaten und oft zwischen Häfen eines Landes auftreten. Im zweiten Bericht[2] wurde zu ermitteln versucht, ob diese Unterschiede zu ernsthaften Wettbewerbsverzerrungen führen. Nach Ansicht der Mehrheit der Hafensachverständigen bedürfen die bestehenden Unterschiede keiner spezifischen Seehafenpolitik der Gemeinschaft. Es gibt jedoch Gesichtspunkte der Hafenpolitik, in denen nach Auffassung der Kommission Gemeinschaftsmaßnahmen nützlich wären. Die Seehäfen der Gemeinschaft sind ein wesentliches Glied in der Transportkette zwischen See- und Binnenverkehr. Es ist daher wichtig, daß Häfen im Rahmen der Weiterentwicklung der Binnenverkehrs- und Seeverkehrsaspekte der gemeinsamen Verkehrspolitik berücksichtigt werden. In diesem Sinne wird die Kommission die Empfehlungen des Parlaments zu Fragen der Hafenpolitik prüfen.

103. Um etwaige Bereiche für Arbeiten auf Gemeinschaftsebene feststellen zu können, dürfte es beim gegenwärtigen Stand der Verkehrspolitik von Bedeutung sein, die Schlußfolgerungen der Kommission in den wesentlichen Punkten, die in den obenerwähnten früheren Berichten untersucht wurden, zu überprüfen und zu überarbeiten:

- Einfluß der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Verkehrspolitik auf die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Mitgliedstaaten;

- Einfluß der Gebührenpolitik und staatlicher Beihilfen auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Mitgliedstaaten.

---

(1) Bericht über die Untersuchung der bestehenden Lage in den wichtigsten Seehäfen der Gemeinschaft, erstellt von der Arbeitsgruppe Seehäfen (CB-22-77-863)

(2) Bericht der Arbeitsgruppe Seehäfen (VII/440/80) (Internes Dokument)

C. Einfluß der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Verkehrspolitik auf die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Mitgliedstaaten

1. Hinterlandverkehr

104. Die Marktordnung im Hinterlandverkehr wirkt sich erheblich auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft aus. Die Anziehungskraft ist zwar nicht der einzige Faktor, der für die Wettbewerbsstellung eines Seehafens und die Entscheidung eines Kunden für einen bestimmten Hafen ausschlaggebend ist, erhöht sich aber fraglos mit der Vielseitigigkeit seines Leistungsangebots in Form von Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland und der Flexibilität seiner Gebührenordnung.

105. Seit Jahren schon ist eine Diskussion zwischen den deutschen Seehäfen und verschiedenen Binnenverkehrsträgern im Gange. Wie auch die öffentlichen Äußerungen von Sachverständigen zu dieser Diskussion und die Ansichten der zuständigen deutschen Behörden zeigen, ist dies sowohl in Deutschland als auch anderswo zwar kein neuer, aber doch aktueller Aspekt der Verkehrspolitik. Ferner hat das Parlament in verschiedenen Berichten hervorgehoben, wie wichtig es ist, angemessene Lösungen dafür zu finden[1].

106. Das Problem ist aber nicht auf den Wettbewerb zwischen deutschen Seehäfen und den ARA-Hafen-Range (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) beschränkt, sondern berührt auch den Wettbewerb zwischen allen EG-Häfen, d.h. zwischen der Nordsee, dem Atlantik und dem Mittelmeer und zwischen einzelnen Seehäfen in jeder dieser Gruppen.

107. Es gibt nur wenige und jedenfalls ziemlich unbedeutende Verkehre, in denen ein Hafen eine unangreifbare Stellung einnimmt. Aufgrund der wachsenden Verbesserung der technischen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Binnenverkehrsträger kann der größte Teil des kontinentalen Kernlandes der Gemeinschaft zunehmend als eine Gruppe von geographischen Räumen angesehen werden, die jeweils von verschiedenen Häfen bedient werden könnten.

(1) Siehe Quellenangaben zu Ziffer 101.

108. Der Wettbewerb zwischen den diese Räume bedienenden Seehäfen kann, soweit er die Beförderung betrifft, nur dann optimal funktionieren, wenn für jeden dieser Verkehre weitgehend dieselben Regeln gelten, d.h. wenn den Seehäfen und ihren Kunden quantitativ und qualitativ vergleichbare Bedingungen unter vergleichbaren Umständen geboten werden.

109. Das ist gegenwärtig nicht der Fall. Der Kern des Problems, dem sich beispielsweise Deutschland gegenübersieht, besteht darin, daß der Zu- und Ablaufverkehr zum größten Teil einem "geordneten" Wettbewerb insbesondere mit verhältnismäßig starren obligatorischen Tarifen des Güterkraft- und Binnenschiffsverkehrs, einer starren Kapazitätsbeschränkung des gewerblichen Güterkraftverkehrs und allen damit verbundenen staatlichen Eingriffen unterliegt. Dagegen handelt es sich beim Hinterlandverkehr der wettbewerbenden ARA-Seehäfen überwiegend um grenzüberschreitenden Verkehr mit vollkommener kaufmännischer Freiheit in der Rheinschiffahrt und einer freieren Regelung des Marktzugangs und der Tarife im Güterkraftverkehr.

110. Es gibt Anzeichen für ähnliche Diskrepanzen im Hinterlandverkehr verschiedener Seehäfen mit sich überschneidenden Einzugsgebieten, zum Beispiel im Wettbewerb zwischen Nordsee- und Adriahäfen. Die Rivalität zwischen diesen Häfen hat dazu geführt, daß in Italien der Güterverkehr nach und von Triest nicht mehr kontingentiert ist und die Güterkraftverkehrsunternehmer keiner Genehmigung bedürfen.

111. Es läßt sich kaum oder überhaupt nicht sagen, wie sich solche Wettbewerbsverzerrungen auswirken. Statistiken, die in der anhaltenden Diskussion in Deutschland vorgelegt werden, zeigen, daß wegen der vielen Faktoren, die das Verkehrsaufkommen eines einzelnen Hafens über lange Zeiträume hinweg beeinflussen, mit Zahlen nicht bewiesen werden kann, wie diese Verzerrungen sich tatsächlich auswirken.

112. Es liegt jedoch auf der Hand, daß ein Seehafen, der mehrere untereinander im Wettbewerb stehende und Marktpreise berechnende Binnenverkehrsträger in Anspruch nehmen kann, unter sonst gleichen Umständen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Wettbewerbern hat, deren Hinterland vom Staat oder von

halbstaatlichen Gremien, die den Marktzugang und die Preise bestimmen, geregelt wird.

113. Nach Ansicht der Kommission gibt es kein befriedigendes rechtliches Verfahren zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf so unterschiedlichen Schiffahrtsrouten mit derart breitgefächerten Bedingungen. Die einzig mögliche echte Harmonisierung ergibt sich durch das freie Spiel der Marktkräfte. Es wäre denkbar und praktikabel und entspräche den angestrebten ausgeglichenen Wettbewerbsverhältnissen zwischen den Häfen, wenn alle Zugangsbeschränkungen, insbesondere auf dem Gebiet der Kontingentierung, und alle festen Tarife für die Beförderung von Aus- und Einfuhrgütern auf grenzüberschreitenden oder innerstaatlichen Strecken nach und von allen EG-Häfen aufgehoben würden.

114. Dieses sogenannte Korridorverfahren bereitet technisch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten und kann zudem beobachtet werden. Angesichts seiner begrenzten Ziele würde es seinen Zweck erfüllen und auch den Außenhandel der Gemeinschaft fördern.

115. Um jedes Mißverständnis zu vermeiden, sei darauf hingewiesen, daß ein solches Verfahren nicht darauf abzielt, die natürlichen Vor- oder Nachteile in der Wettbewerbsstellung der verschiedenen Seehäfen zu beseitigen. In Anbetracht der Ziele des EWG-Vertrags kann und darf das Ziel nur darin bestehen, die künstlichen Verzerrungen, die sich aus den unterschiedlichen Marktordnungen und überholten Maßnahmen ergeben, zu überwinden.

116. Eine Lösung dieser Art wird die Bewährungsprobe bestehen und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen schaffen. Im Hinblick darauf hat die Kommission bereits Konsultationen über einen solchen Vorschlag in Gang gebracht und vor kurzem dem Rat einen Vorschlag unterbreitet.

2. <u>Seeverkehrliche Gesichtspunkte</u>

117. Im Seeverkehr wirken sich alle Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat und/oder seine Handelspartner treffen, um die eigene Flagge direkt oder indirekt zu fördern, auf die Verteilung oder auf die von den Häfen umgeschlagene Gütermenge aus. So können beispielsweise ein- oder zweiseitige Ladungsvorbehalte von Mitgliedstaaten oder Drittländern den Wettbewerb zwischen

Seehäfen verzerren. Die Vorschläge der Kommission zur Anwendung der Wettbewerbsregeln und der Artikel 59, 60 und 66 des Vertrages auf den Seeverkehr sollen die Gefahren einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Seehäfen beseitigen.

118. Es wird behauptet, die EG-Vorschriften für den Umweltschutz und die Sicherheit im Seeverkehr verzerrten den Wettbewerb zwischen den Seehäfen, weil sie in den Mitgliedstaaten unterschiedlich durchgeführt und durchgesetzt werden. Dasselbe wird manchmal auch über die Beobachtung des Seeverkehrs durch die Gemeinschaft behauptet, der zwischen der Gemeinschaft, Mittelamerika, Ostafrika und dem Fernen Osten stattfindet. Die Kommission verfügt bisher über keine stichhaltigen Beweise für diese Behauptungen, verfolgt jedoch die entsprechenden Entwicklungen.

D. Der Einfluß der Gebührenpolitik und staatlicher Beihilfen an Seehäfen auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft

119. Die Gebührenpolitik der Seehäfen ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat und von Seehafen zu Seehafen verschieden. Nach allgemeiner Ansicht setzen sich drei Viertel der Kosten, die beim Laden oder Löschen einer vollen Ladung im entstehen, aus Umschlagskosten (vorwiegend Stauerkosten) zusammen und nur ein Viertel aus Hafengebühren, die von der Hafenbehörde oder einer anderen öffentlichen Körperschaft erhoben werden. Für andere Schiffe, wie Versorgungsschiffe, Kreuzfahrtschiffe oder Schiffe, die eine Teilladung übernehmen oder löschen, bunkern oder repariert werden sollen, ist dieses Verhältnis etwas anderes. Die Arbeitsgruppe "Seehäfen" hat in den Jahren 1977 bis 1980 ermittelt, daß die meisten Hafenbehörden beispielsweise keine besondere Gebühr für die Benutzung der Tiefwasser-Fahrrinne oder für die Benutzung von Bojen und Leuchtfeuern erheben, wobei allerdings nicht festgestellt werden konnte, ob dies bereits in den Hafengebühren enthalten ist. Die Kommission schätzt, daß die Hafengebühren rund 5 % der gesamten Transportkosten ausmachen. In dem Bericht von 1980 wurde bereits der Schluß gezogen, daß die Hafengebühren kaum der entscheidende Faktor für die Wahl eines Hafens sind. Tatsächlich ist nicht zu erkennen, daß ein einzelner Faktor regelmäßig für diese Entscheidung ausschlaggebend wäre, vielmehr spielen immer eine ganze Reihe von

qualitativen und quantitativen Aspekten mit. Ihr Gewicht ändert sich im Laufe der Zeit je nach Art der verschifften Waren, den Beförderungsbedingungen sowie dem Ursprung und dem Ziel des Gutes. Daher hält die Kommission es heute weder für nützlich noch für notwendig, sich mit der schwierigen Aufgabe einer Harmonisierung der Gebührenpolitik der EG-Seehäfen zu befassen.

120. Zu Hafenbeihilfen ist zu sagen, daß die Wirkung direkter einzelstaatlicher Hafenbeihilfen auf den Wettbewerb zwischen Seehäfen 1971 von der weiter oben genannten Arbeitsgruppe "Seehäfen" der Kommission untersucht wurde, die damals zu dem Ergebnis gelangte, daß einzelstaatliche Beihilfen an Seehäfen keine ernsthaften Wettbewerbsverzerrungen zur Folge hatten. Vorerst wird die Kommission daher nicht versuchen, Leitlinien für die Anwendung des Vertrags auf staatliche Beihilfen an Seehäfen auszuarbeiten; sie wird sich jedoch mit einzelnen Beihilfen erforderlichenfalls unmittelbar auf der Grundlage der Artikel 92 und 93 des Vertrags befassen, von Zeit zu Zeit die allgemeine Lage untersuchen und die verschiedenen Beihilfensysteme der Mitgliedstaaten weiter überprüfen. Andere Beihilfen wie regionale Beihilfen und solche zur Förderung bestimmter Wirtschaftszweige, die sich ebenfalls auf den Wettbewerb zwischen Seehäfen auswirken können, wird die Kommission in ihre Überlegungen über deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt einbeziehen.

E. Künftig mögliche Arbeit auf Gemeinschaftsebene über Seehäfen

121. Eines der vielversprechendsten Gebiete für eine Zusammenarbeit der Kommission und der Seehäfen ist die Datentechnik. Die Europese Vereniging voor Haveninformatica (EVHA), die von den Kommissionsdienststellen uneingeschränkt unterstützt wird, könnte der Kern einer weiteren Entwicklung des Datenaustauschs zwischen Seehäfen werden und den Anstoß zu einer Vereinbarung über gemeinsame Normen geben. Dadurch könnte auch leichter ein gemeinsamer Weg für die Erfassung und Veröffentlichung von Hafenstatistiken gefunden werden. Die Kommissionsdienststellen werden daher ihre Arbeit mit den Seehafen- und Statistikexperten der einzelnen Mitgliedstaaten fortsetzen.

122. Die Kommission schlägt ferner vor, in die heutige Ad-hoc-Konsultation der großen Seehäfen auch die Erörterung von Kommissionsvorschlägen mit etwaigen Auswirkungen auf die Seehäfen sowie andere sie betreffende Angelegenheiten, welche die Gemeinschaft berühren könnten, einzubeziehen. Ein aktuelles Beispiel sind die MARPOL-Anforderungen an Auffanganlagen für Ölrückstände und chemische Abfälle in den Häfen, wo eine gemeinschaftsweite Haltung und eine mögliche Unterstützung durch die Gemeinschaft zu einem rationelleren Mitteleinsatz führen und dafür sorgen könnte, daß die zur Durchführung von MARPOL erforderlichen Anlagen zur Verfügung stehen.

VIII. SONSTIGE FRAGEN

A. Forschung auf dem Gebiet des Seeverkehrs

123. Wie bei den anderen Verkehrsträgern arbeitet die Kommission auch hier auf der Grundlage ihres umfassenderen Forschungsprogramms für die Entwicklung moderner Techniken an Forschungsvorschlägen für neue oder verbesserte Techniken. Es wird ihr Ziel sein, Forschungsarbeiten, die bereits im Gange sind oder wahrscheinlich anderswo durchgeführt werden, nicht zu wiederholen, sondern zu ergänzen. Neben laufenden Forschungsprogrammen wie der COST-Aktion 301 arbeitet die Kommission an längerfristigen Forschungsprogrammen für den Seeverkehr. Die Kommission beabsichtigt auf beiden Gebieten unter Berücksichtigung der vorhandenden Haushaltsmöglichkeiten bis spätestens im Jahre 1986 Vorschläge zu unterbreiten.

124. Dieses Programm würde die weitere und umfassendere Nutzung des technischen Fortschritts im Seeverkehr fördern und so das Überleben dieses Verkehrszweiges heute und morgen sicherstellen. Das Programm sollte folgende Schwerpunkte erhalten:

- Konzeption des Seeverkehrs (Verkehrsbedarf, neue Beförderungsmittel, Anpassung der Hafenanlagen an den schiffbautechnischen Fortschritt),

- Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe,

- Schiffssicherheit und Umweltschutz,

B. Beförderung der Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft

125. Die Kommission beabsichtigt, aufgrund der Schwierigkeiten, die bei der Beförderung der Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft an Entwicklungsländer auf Ostblock- und unternormigen Schiffen auftreten können, und wegen der wachsenden Bedenken der Mitglieder des Europäischen Parlaments und einiger Mitgliedstaaten ein neues Verfahren insbesondere im Hinblick darauf vorschlagen, wie die Verschiffung der Nahrungsmittelhilfe besser in den Griff zu bekommen ist.

C. Betrug im Seeverkehr

126. Der zunehmende Betrug im Seeverkehr ist ein Problem, das in den Mitgliedstaaten bei den Regierungen und in Wirtschaftskreisen und auch andernorts Besorgnis erregt. Die Kommission wird mit den Mitgliedstaaten und anderen interessierten Organisationen überlegen, ob die Gemeinschaft bei der Behandlung dieses Problems in irgendeiner Weise tätig werden kann.

ANHÄNGE

Anhang I. STATISTISCHER ANHANG

Anhang II. KOMMISSIONSVORSCHLÄGE

Anhang III. STAND DER RATIFIZIERUNG UND DES INKRAFTTRETENS EINSCHLÄGIGER IMO- UND IAO-INSTRUMENTE

WELTHANDELSFLOTTE 1970-1983

Jahr	(1) Welt	O E C D (einschl. EWG)		(2) E G W		(3) Offen-Register länder		(4) C O M E C O N		(5) A N D E R E	
	Mio BRT	Mio BRT	%	Mio BRT	%	Mio BRT	%	Mio BRT	%	MGRT	%
1970	211,9	141,4	66.7	64,9	30.6	40,2	19.0	13,0	6.1	17,3	8.2
1	229,8	151,3	65.8	71,0	30.9	46,6	20.3	13,6	5.9	18,3	8.0
2	254,5	165,1	64.9	76,4	30.0	54,8	21.5	14,7	5.8	19,9	7.8
3	275,2	174,7	63.5	82,9	30.1	63,8	23.2	15,1	5.5	21,6	7.8
4	296,0	183,2	61.9	88,6	29.9	71,4	24.1	16,1	5.4	25,3	8.5
5	325,6	193,8	59.5	94,5	29.0	84,15	25.8	17,7	5.5	29,95	9.2
6	354,5	204,6	57.7	99,9	28.2	93,6	26.4	19,5	5.5	36,8	10.4
7	374,7	208,0	55.5	103,2	27.5	101,6	27.1	20,5	5.5	44,6	11.9
8	386,6	212,0	54.8	108,3	28.0	105,3	27.2	21,5	5.6	47,8	12.4
9	393,0	208,5	53.0	107,8	27.4	105,4	26.8	22,7	5.8	56,4	14.4
1980	398,8	210,5	52.8	108,4	27.2	105,6	26.5	23,2	5.8	59,5	14.9
1	399,7	209,4	52.4	107,3	26.8	103,4	25.9	25,5	6.4	61,4	15.4
2	403,0	205,3	50.9	101,8	25.2	104,6	26.0	23,9	5.9	69,4	17.2
3	400,0	193,0	48.3	93,3	23.3	105,1	26.3	24,7	6.2	77,2	19.2

QUELLE: EUROSTAT Statistisches Jahrbuch - Verkehr, Nachrichtenübermittlung und Reiseverkehr
. Mio. BRT : Millionen Bruttoregisteronnen - alle Schiffe mit mindestens 100 BRT
. % : Anteil am Weltbestand

(1) Handelsflotte : ohne Fischereifahrzeuge, Schlepper, Bagger, Eisbrecher, Forschungsschiffe, Versorgungs- und Zubringerschiffe sowie verschiedene Fahrzeuge.

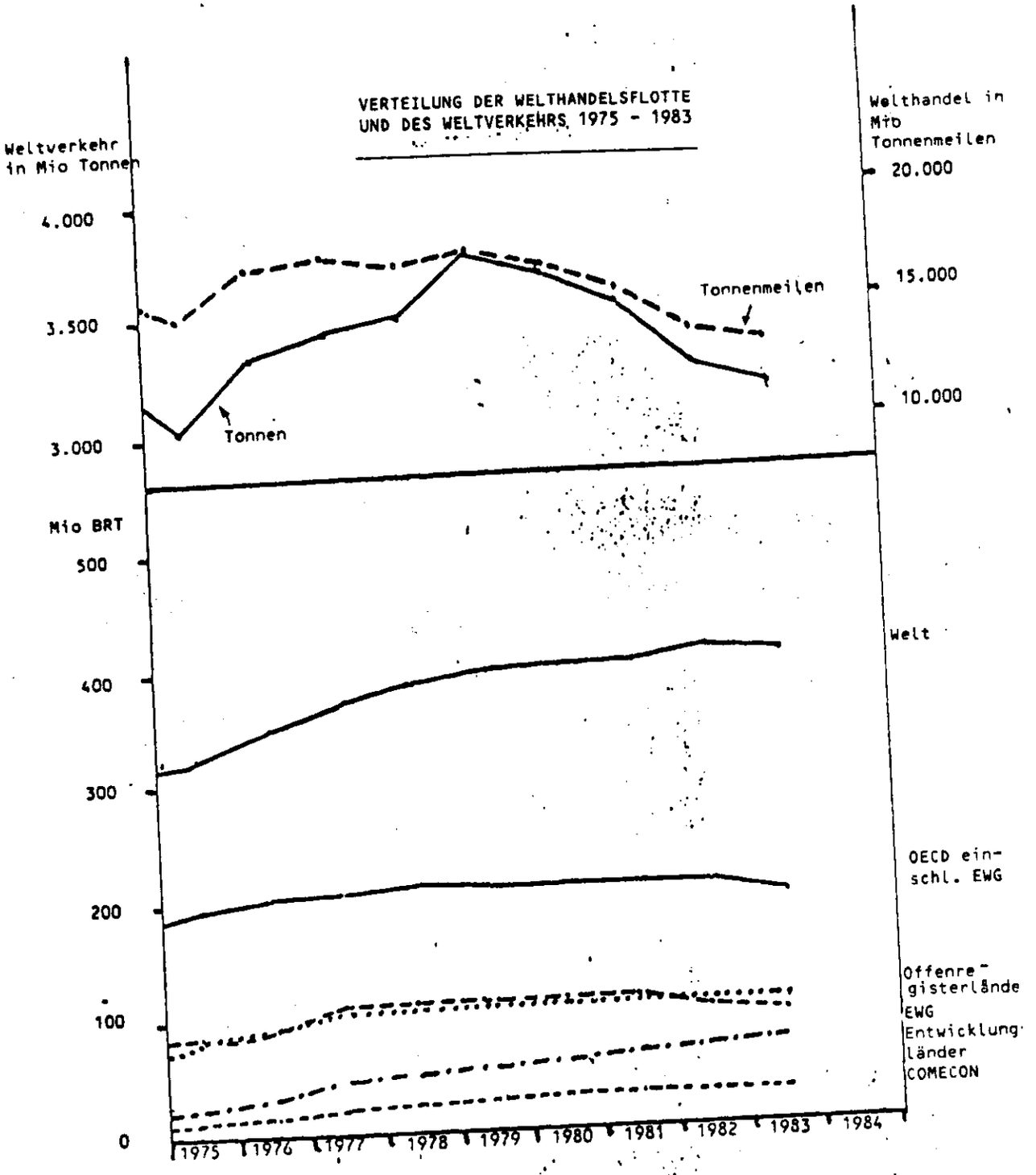
(2) Die Zahlenangaben über die EWG gelten für die „9" zusammen. UK, DK und IRL traten der EWG im Jahr 1973, GR, trat im Jahr 1981 bei, die Tonnageangaben wurden aus statistischen Gründen jedoch bereits ab 1970 einbezogen.

(3) Offenregisterländer : Liberia, Panapa, Zypern, Somalia, Bermuda und Bahamas : da Singapur nicht mehr als Offenregisterland gilt, wurde die Tonnage dieses Landes für Vergleichszwecke ausgeklammert und unter den Entwicklungsländern ausgewiesen (7 Mio BRT im Jahre 1983).

(4) Sozialistische Länder Osteuropas : Albanien, Bulgarien, DDR, Polen, Rumänien, Tschochoslowakeik, UdSSR und Ungarn.

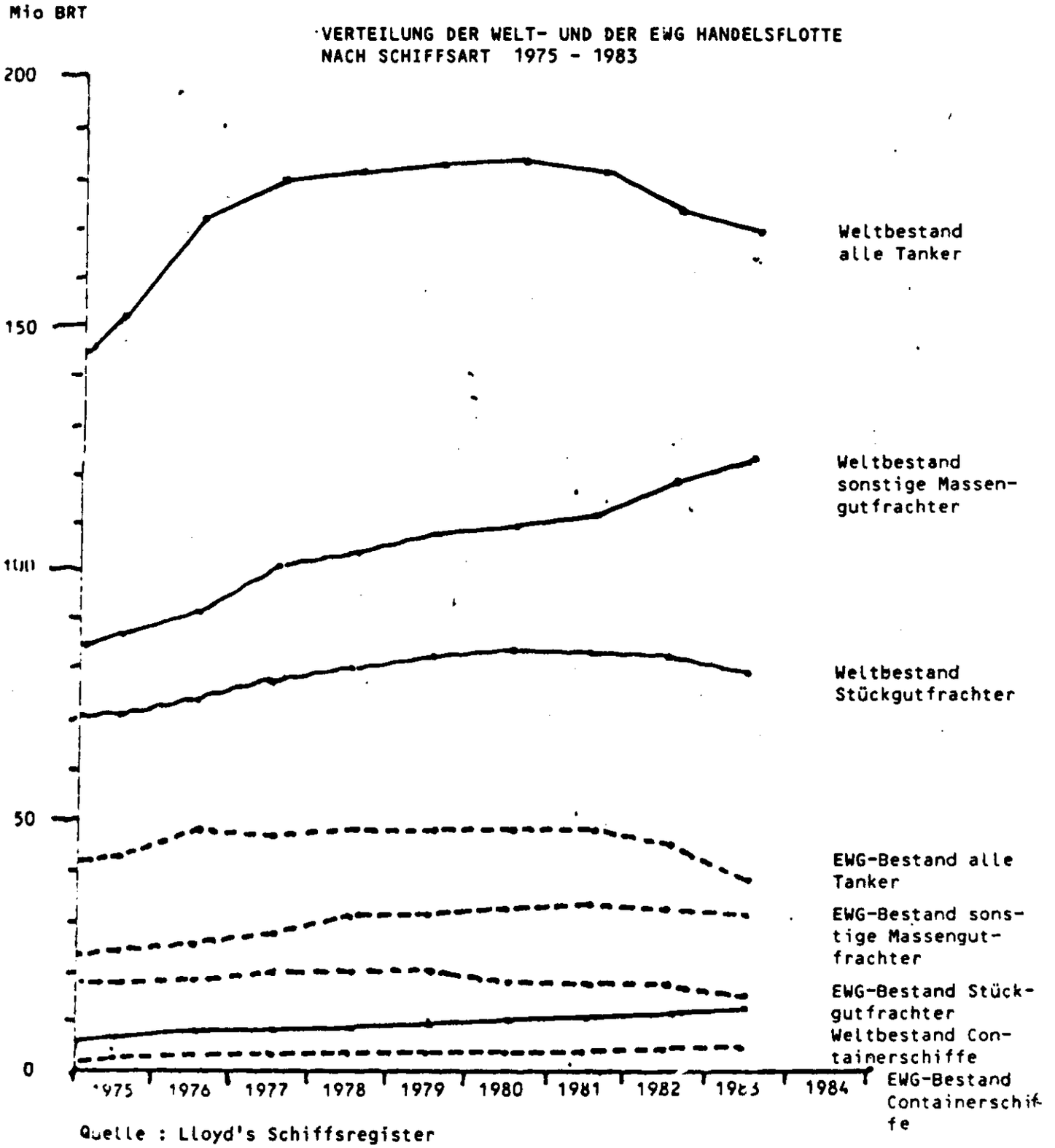
(5) „Andere" : alle Entwicklungsländer (einschließlich Südkorea mit 6 Mio BRT im Jahre 1983 und Hongkong mit 4 Mio BRT im Jahre 1983), China (11 Mio BRT im Jahre 1983) und andere sozialistische Länder Asiens, Südafrika, Gibraltar und die Färöer aus den „anderen" ausgeklammert, so entfällt auf die Entwicklungsländer eine Tonnage von rund 54,4 Mio BRT. Sie macht rund 13,6 % des Weltbestandes aus (Zahlenangaben für 1983). 1975 entfiel auf die Entwicklungsländer ein Anteil von 23,55 Mio BRT oder 7,2% des Weltbestandes.

ANHANG I.2



Quelle : Lloyds' Schiffsregister - Fearnley's Review 1983

ANHANG I.3



Quelle : Lloyd's Schiffsregister

ANHANG I. 4

WELTSEEVERKEHR 1971-1983
TONNEN

Zahlen in Millionen metrischen Tonnen

Jahr	Rohöl	Rohöl-erzeugnisse	Eisenerz	Kohle	Getreide	Sonstige Ladung geschätzt	Gesamtverkehr
1971	1070	247	250	94	91	825	2577
1972	1185	261	247	96	108	866	2763
1973	1366	274	298	104	139	940	3121
1974	1361	264	329	119	130	1045	3248
1975	1263	233	292	127	137	995	3047
1976	1422	260	294	127	146	1075	3324
1977	1475	273	276	132	147	1120	3423
1978	1457	270	278	127	169	1190	3491
1979	1538	279	327	159	182	1270	3755
1980	1362	276	314	188	198	1310	3648
1981	1215	267	303	210	206	1305	3506
1982	1043	285	273	208	200	1240	3248
1983 Sch.	1020	272	268	192	193	1220	3165

TONNENMEILEN

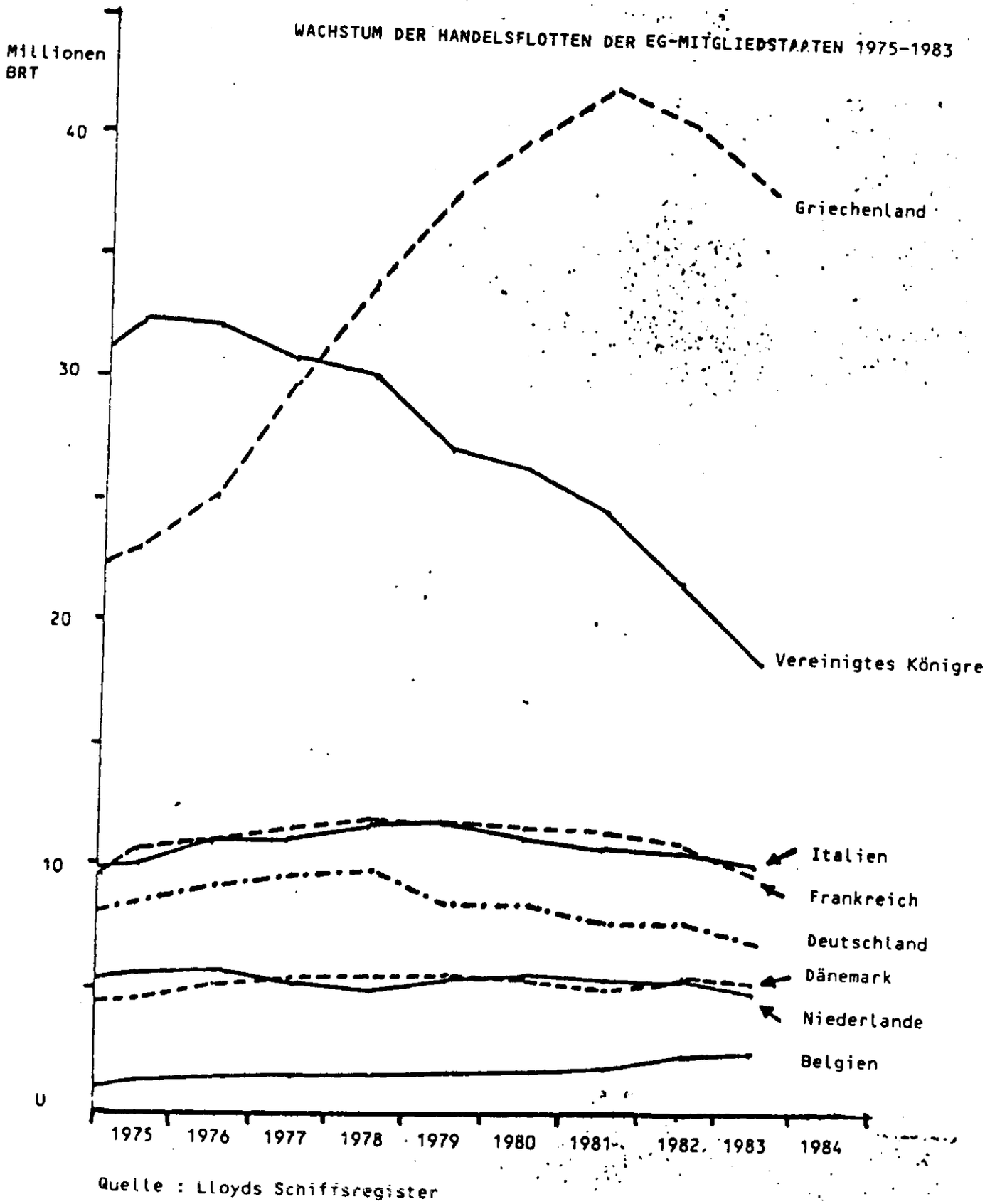
Zahlen in Milliarden

Jahr	Rohöl	Rohöl-erzeugnisse	Eisenerz	Kohle	Getreide	Sonstige Ladung geschätzt	Gesamtverkehr
1971	6555	900	1185	434	487	2169	11730
1972	7720	930	1156	444	548	2306	13104
1973	9207	1010	1398	467	760	2562	15404
1974	9661	960	1578	558	695	2935	16387
1975	8885	845	1471	621	734	2810	15366
1976	10233	950	1469	591	779	3035	17057
1977	10472	995	1386	643	801	3220	17517
1978	9661	985	1384	604	945	3455	17034
1979	9614	1045	1599	786	1026	3605	17675
1980	8385	1020	1613	952	1087	3720	16777
1981	7371	1000	1508	1120	1131	3710	15840
1982	5412	1070	1443	1094	1120	3560	13699
1983 Sch.	5200	1050	1400	960	1080	3490	13180

Anmerkungen zu Tabellen 1 und 2 : Die Schätzwerte für 1983 beruhen auf Statistiken über die ersten neun bis elf Monate des Jahres der wichtigsten Länder für die angegebenen Güter und wurden durch Daten internationaler Verbände ergänzt. Die Schätzungen für den „Gesamtverkehr„ und „sonstige Ladung„ im Jahre 1983 beruhen auf dem in amtlicehn Quellen genannten Wachstum des Welthandels.

Quelle : Fearnly's Review 1983

ANHANG I.5



Quelle : Lloyds Schiffsregister

VERTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER MITGLIEDSTAATEN NACH SCHIFFSART UND FLAGGE 1975 UND 1983

Millionen BRT	Belgien				Dänemark				Deutschland				Frankreich			
	1975		1983		1975		1983		1975		1983		1975		1983	
	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%
Öltanker	0.37	28.47	0.27	12.6	2.16	49.66	2.42	48.7	2.72	33.05	2.02	30.4	6.94	66.79	5.44	57.0
Flüssiggastanker	-	-	0.09	4.2	0.03	0.69	0.11	2.2	0.02	0.24	0.16	2.4	0.24	2.34	0.38	4.0
Chemikalientanker	-	-	0.07	3.3	0.01	0.23	-	-	0.01	0.12	-	-	0.06	0.58	0.05	0.5
Sonstige Tanker	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01	0.10	0.01	0.01
TANKER ZUSAMMEN	0.37	28.47	0.43	20.0	2.20	50.57	2.54	51.1	2.75	33.41	2.25	33.9	7.25	69.78	5.88	61.6
Massengut-Öl-Frachter	-	-	0.21	9.8	-	-	-	-	0.12	1.46	0.09	1.4	0.64	6.16	0.61	6.4
Erz-Massengut-Frachter	0.55	42.31	1.11	51.6	0.55	12.64	0.49	9.9	2.08	25.27	1.05	15.8	0.77	7.41	1.20	12.6
ANDERE MASSENGUT-FRACHTER ZUSAMMEN	0.55	42.31	1.32	61.4	0.55	12.64	0.49	9.9	2.20	26.73	1.14	17.2	1.41	13.57	1.81	19.0
Stückgutfrachter	0.30	23.08	0.19	8.8	1.16	26.67	0.80	16.1	2.45	29.77	1.75	26.4	1.39	13.38	1.07	11.2
Zellencontainer	0.03	2.31	0.15	7.0	0.18	4.14	0.83	16.7	0.64	7.78	1.22	18.4	0.14	1.35	0.59	6.2
Fähren, Passagierschiffe und sonstige Handelsschiffe	0.05	3.85	0.06	2.8	0.26	5.98	0.31	6.2	0.19	2.31	0.28	4.2	0.20	1.92	0.19	2.0
STÜCKGUTFRACHTER UND ANDERE HANDELSSCHIFFE ZUSAMMEN	0.38	29.23	0.40	18.6	1.60	36.79	1.94	39.0	3.28	39.86	3.25	48.9	1.73	16.65	1.85	19.4
ALLE SCHIFFE ZUSAMMEN in Millionen BRT	1.30		2.15		4.35		4.97		8.23		6.64		10.39		9.54	

Anmerkung: % bedeutet den Anteil jeder Schiffsart an der Gesamtflotte des Landes

Quelle: Lloyd's Schiffsregister

ZS

Drucksache 154/85

VERTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER MITGLIEDSTAATEN NACH SCHIFFSART UND FLAGGE 1975 UND 1983

Millionen BRT	Griechenland				Irland				Italien				Niederlande			
	1975		1983		1975		1983		1975		1983		1975		1983	
	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%
Öltanker	8.29	36.99	12.06	32.3	0.01	5.00	0.01	5.0	4.06	40.93	3.87	39.5	2.64	49.07	1.60	35.9
Flüssiggastanker	0.02	0.09	0.07	0.2	-	-	-	-	0.15	1.51	0.21	2.1	0.06	1.12	0.07	1.6
Chemikalientanker	-	-	-	-	-	-	-	-	0.02	0.20	0.09	0.9	0.01	0.18	0.03	0.7
Sonstige Tanker	-	-	0.04	0.1	-	-	-	-	0.01	0.10	0.02	0.2	-	-	-	-
TANKER ZUSAMMEN	8.31	37.08	12.17	32.6	0.01	5.00	0.01	5.0	4.24	42.74	4.19	42.8	2.71	50.37	1.70	38.1
Massengut-Öl-Frachter	1.21	5.40	2.34	6.3	-	-	-	-	1.55	15.62	1.51	15.4	-	-	-	-
Erz-Massengut-Frachter	5.96	26.60	14.44	38.6	0.15	75.00	0.09	45.0	2.01	20.26	2.26	23.1	0.51	9.48	0.78	15.8
ANDERE MASSENGUT-FRACHTER ZUSAMMEN	7.17	32.00	16.78	44.9	0.15	75.00	0.09	45.0	3.56	35.89	3.77	38.5	0.51	9.48	0.78	17.5
Stückgutfrachter	6.30	28.11	7.57	20.3	0.02	10.00	0.05	25.0	1.13	11.39	0.90	9.2	1.83	34.01	1.35	30.3
Zellencontainer	0.03	0.13	0.15	0.4	-	-	0.01	5.0	0.10	1.01	0.25	2.6	0.15	2.79	0.40	9.0
Fähren, Passagierschiffe und sonstige Handelsschiffe	0.60	2.68	0.70	1.9	0.02	10.00	0.04	20.0	0.89	8.97	0.68	6.9	0.18	3.35	0.23	5.2
STÜCKGUTFRACHTER UND ANDERE HANDELSSCHIFFE ZUSAMMEN	6.93	30.92	8.42	22.5	0.04	20.00	0.10	50.0	2.12	21.37	1.83	18.7	2.16	40.15	1.98	4.44
ALLE SCHIFFE ZUSAMMEN in Millionen BRT	22.41		37.37		0.20		0.20		9.92		9.79		5.38		4.46	

ANHANG I.6 (3)

VERTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER MITGLIEDSTAATEN NACH SCHIFFSART UND FLAGGE 1975 UND 1983

Millionen BRT	Vereinigtes Königreich 1975		Vereinigtes Königreich 1983		EWG 1975		EWG 1983		Anteil der Weltflotte unter EWG-Flagge 1975	Anteil der Weltflotte unter EWG-Flagge 1983
	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	tonnage
Öltanker	16.10	50.03	8.28	45.5	43.29	45.88	35.97	38.6	28.8	22.9
Flüssiggastanker	0.70	2.18	1.18	6.5	1.22	1.29	2.27	2.4	40.7	24.9
Chemikalientanker	0.17	0.53	0.22	1.2	0.28	0.30	0.54	0.6	29.0	17.4
Sonstige Tanker	-	-	0.04	0.2	0.02	0.02	0.11	0.1	17.5	36.7
TANKER ZUSAMMEN	16.97	52.73	9.72	53.5	44.81	47.49	38.89	41.7	29.1	22.9
Massengut-Öl-Frachter	2.92	9.07	1.69	9.3	6.44	6.82	6.45	6.9	27.2	24.8
Erz-Massengut-Frachter	5.19	16.13	2.93	16.1	17.77	18.83	24.35	26.1	28.7	24.8
ANDERE MASSENGUT-FRACHTER ZUSAMMEN	8.11	25.21	4.62	25.4	24.21	25.66	30.80	33.0	28.3	24.8
Stückgutfrachter	4.89	15.20	1.65	9.1	19.47	20.60	15.33	16.4	27.5	19.3
Zellencontainer	1.35	4.20	1.52	8.4	2.62	2.78	5.12	5.5	42.0	36.1
Fähren, Passagierschiffe und sonstige Handelsschiffe	0.86	2.67	0.67	3.7	3.25	3.44	3.16	3.4	35.7	25.7
STÜCKGUTFRACHTER UND ANDERE HANDELSSCHIFFE ZUSAMMEN	7.10	22.06	3.84	21.1	25.34	26.85	23.61	25.3	29.5	22.3
ALLE SCHIFFE ZUSAMMEN in Millionen BRT	32.18		18.18		94.36		93.3		29.0	23.3

Drucksache 154/85

VERTEILUNG DER WELTHANDELSFLOTTE NACH SCHIFFSART UND FLAGGE IM JAHRE 1983 (1)

(alle Schiffe von mindestens 100 BRT)

Weltbestand	Mio BRT	O E C D (2) Mio BRT	%	davon : E W G Mio BRT	%	(3) OR Mio BRT	%	(4) COMECON Mio BRT	%	(5) andere Mio BRT	%
Öltanker	157.28	79,91	50.8	35,97	22.9	48,90	31.1	6,10	3.9	22,37	14.2
Flüssiggastanker	9,08	5,21	57.4	2,27	24.9	2,25	24.7	0,20	2.2	1,42	15.6
Chemicalientanker	3,14	1,86	59.3	0,54	17.2	0,84	26.8	0,006	0.2	0,43	13.7
sonstige Tanker	0,30	0,22	73.3	0,11	36.7	0,05	16.7	0,016	5.3	0,014	4.7
TANKER ZUSAMMEN	169.80	87,20	51.4	38,89	22.9	52,04	30.6	6,322	3.7	24,234	14.3
Massengut-Öl-Frachter	26 03	11,51	44.3	6,45	24.8	9,30	35.7	0,75	2.9	4,47	17.1
Erz-Massengut-Frachter	98,37	47,35	48.1	24,35	24.8	27,15	27.6	4,88	5.0	18,99	19.3
ANDERE MASSENGUTFRACHTEN ZUSAMMEN	124,4	58,86	47.3	30,8	24.8	36,45	29.30	5,63	4.5	23,46	18.9
Stückgutfrachter	79,32	28,74	36.2	15,33	19.3	14,72	18.6	11,48	14.5	24,38	30.7
Zellencontainerschiffe	14,19	9,49	66.8	5,12	36.1	1,22	8.7	0,41	2.9	3,07	21.6
Fähren, Passagierschiffe und sonstige Handelsschiffe	12,30	8,71	70,8	3,16	25.7	0,70	5.7	0,86	7.0	2,03	16.5
STÜCKGUTFRACHTEN UND SONSTIGE HANDELSSCHIFFE ZUSAMMEN	105,81	46,94	44.3	23,61	22.3	16,64	15.7	12,75	12.1	29,48	27.9
ZUSAMMEN	400,0	193,0	48.3	93,3	23.3	105,13	26.3	24.7	6.2	77,174	19.93

Quelle: Lloyd's Schiffsregister - Statistische Tabellen 1983
. Mio BRT : Millionen Bruttoregistertonnen - Alle Schiffe mit mindestens 100 BRT
. % : Anteil am Weltbestand

(1) Handelsflotte : ohne Fischereifahrzeuge, Schlepper, Bagger, Eisbrecher, Forschungsschiffe, Versorgunsschiffe und verschiedene Fahrzeuge.
(2) einschließlich EWG
(3) Offen Register Länder : Liberien, Panama, Zypren, Somalia, Bermuda und Bahamas.
(4) Sozialistische Länder Osteuropas : Albanien, Bulgarien, DDR, Polen, Rumänien, Tschechoslovakei, UdSSR und Ungarn.
(5) „Andere„: alle Entwicklungsländer (einschließlich Südkorea mit 6 Mio BRT im Jahre 1983 und Hongkong mit 4 Mio BRT im Jahre 1983), China (11 Mio BRT im Jahre 1983) und andere socialistische Länder Asiens,

DURCHSCHNITTSALTER DER FLOTTE 1975 - 1983

	1975			1983		
		davon :			davon :	
	alle Fahrzeuge	Öltanker	Erz-Massengut-frachter	alle Fahrzeuge	Öltanker	Erz-Massengut-Frachter
Weltbestand	9.00	8.05	6.86	11.15	9.98	10.60
EWG zusammen	8.87	8.28 (1)	6.13 (1)	11.49	11.10 (1)	8.28 (2)
Belgien	8.04	?	?	6.78	?	4.96
Dänemark	6.82	4.95	5.49	7.97	7.29	?
Bundesrepublik Deutschland	6.68	6.25	5.48	8.57	9.02	9.10
Frankreich	6.66	5.96	5.19	8.44	7.41	11.40
Griechenland	12.18	13.13	7.34	14.46	14.28	13.75
Italien	10.47	9.76	7.40	12.24	11.01	12.63
Niederlande	11.03	9.98	9.12	10.04	11.57	6.79
Vereinigtes Königreich	7.34	6.91	4.77	9.78	9.74	8.47

(1) Ohne Belgien (2) Ohne Dänemark
Für Irland liegen keine Zahlenangaben vor.

Quelle : Lloyd's Schiffsregister

- 87 - 79 Drucksache 154/85

TONNAGE DER EG-LÄNDER 1970, 1975 UND 1978-1983

1,000 BRT

		1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983
B:	- eigene Flotte (1)	1,530	2,055	2,600	2,725	2,730	2,950	3,590	3,691
	- offene Register	k.A.	k.A.						
	- zusammen								
D:	- eigene Flotte (1)	12,275	13,610	15,700	13,745	13,330	12,410	12,355	10,797
	- offene Register	k.A.	k.A.	5,461	6,887	7,166	5,774	5,720	6,237
	- zusammen			21,161	20,632	20,496	18,184	18,075	17,034
DK:	- eigene Flotte (1)	5,070	7,155	8,940	8,980	8,705	7,980	8,145	7,926
	- offene Register	k.A.	k.A.						1,219
	- zusammen								9,145
F:	- eigene Flotte (1)	9,455	18,135	21,100	20,825	20,860	20,110	18,725	16,820
	- offene Register	k.A.	k.A.	(1)	1,267	1,414	1,250	1,005	1,041
	- zusammen				22,092	22,274	21,360	19,730	17,861
GR:	- eigene Flotte (1)	16,990	37,540	57,030	63,310	67,050	73,515	70,230	65,986
	- offene Register	k.A.	k.A.	40,666	30,361	28,587	22,586	22,846	30,835
	- zusammen			97,696	93,671	95,637	96,101	93,076	96,821
I:	- eigene Flotte (1)	10,330	15,605	18,700	19,130	17,951	17,430	17,045	16,475
	- offene Register	k.A.	k.A.	3,195	3,454	2,648	2,195	2,461	1,753
	- zusammen			21,895	22,584	20,599	19,625	19,506	18,228

IRL:	- eigene Flotte	235	280	270	240	248	340	275	266
	- offene Register (1)	k.A.	k.A.						
	- zusammen								
NL:	- eigene Flotte	7,415	8,630	7,925	8,405	9,000	8,600	8,430	7,480
	- offene Register (1)	k.A.	k.A.	1,201	2,453	2,794	2,483	2,199	1,604
	- zusammen			9,126	10,858	11,794	11,083	10,629	9,084
UK:	- eigene FLotte	38,700	53,420	50,460	45,080	43,815	41,275	35,990	29,878
	- offene Register (1)	k.A.	k.A.	2,284	3,867	3,481	3,140	3,365	3,998
	- zusammen			52,744	48,947	47,296	44,415	39,355	33,876
EEC	- eigene Flotte	102,000	156,430	182,725	182,440	183,690	184,610	174,785	
	- offene Register (1)	k.A.	k.A.	52,807	48,289	46,090	37,428	37,596	46,687
	- zusammen			235,532	230,729	229,780	222,038	212,381	206,006
Weltflotte - zusammen		388,840	553,380	670,420	681,490	682,770	697,190	701,980	694,500
davon offene Register		70,330	161,900	196,829	213,718	217,496	197,697	197,253	202,047
" " "	" %	18,1%	29,3%	29,4%	31,4%	31,9%	28,4%	28,1%	29,1%
" " "	" im EWG-Eigentum	k.A.	k.A.	7,9%	7,1%	6,7%	5,4%	5,3%	6,7%

(1) Über Schiffsraum unter der Flagge eines Offen-Register-Landes liegen für Staaten, Gebiete und Territorien, denen wirtschaftlich weniger als 0,5% gehören, oder, wie im Falle Frankreichs 1978, mit weniger als 1 Million DWT keine Zahlenangaben vor.

k.A.= keine Angaben

Quelle: Lloyd's Schiffsregister - UNCTAD-Bericht über den Seeverkehr

Drucksache 1 54 / 85

ANHANG II

II. Vorschläge der Kommission

II.1 Entwurf einer Verordnung des Rates für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt

II.2 Entwurf einer Verordnung des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt

II.3 Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 77/587/EWG zur Einführung eines Konsultationsverfahrens betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen in den internationalen Organisationen

II.4 Entwurf einer Richtlinie für eine gemeinsame Auslegung des Begriffs "nationale Reederei"

II.5 Änderungen des Vorschlags für eine Verordnung des Rates (EWG) über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr

II.6 Entwurf einer Verordnung des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt

ANHANG II-I

Entwurf einer Verordnung des Rates

für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

nach Kenntnisnahme von dem Verordnungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,
nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Immer mehr Länder gehen dazu über, ihre Handelsflotte einseitig durch Rechtsvorschriften, Verwaltungsmaßnahmen oder durch bilaterale Abkommen mit anderen Ländern zu schützen.

Im Linienverkehr räumt das am 6. Oktober 1983 in Kraft getretene UN-Übereinkommen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen den Mitgliedsreedereien einer Konferenz, die einen Pool bildet, bestimmte Rechte ein.

Drittländer, Vertragsparteien oder Unterzeichner des Übereinkommens legen die entsprechenden Bestimmungen zunehmend so aus, daß sie die Rechte ihrer Reedereien aus diesem Übereinkommen zum Nachteil von Reedereien der Gemeinschaft oder von Reedereien anderer OECD-Länder unabhängig davon, ob sie Konferenzmitglieder sind, effektiv erweitern.

In Seeverkehren, für die das Übereinkommen kaum gelten kann, drohen einseitige Ladungsvorbehalte oder bilaterale Abkommen den freien Zugang zu Linienladungen in einer Weise zu beschränken, die, ungeachtet internationaler Verpflichtungen über die Gewährung des Zugangs anderer Flaggen zu solchen Ladungen, weit über die Grundsätze des Übereinkommens und internationaler Vereinbarungen, insbesondere jener über den Vorbehalt bestimmter Ladungen im Auftrag der Regierung für Schiffe der eigenen Flagge, hinausgeht.

Im Massengutverkehr gibt es eine zunehmende Tendenz von Drittländern, den Zugang zur Massengutfracht zu beschränken, was die weitgehend freien marktwirtschaftlichen Verhältnisse im Massengutverkehr ernsthaft gefährdet.

Eine Beschränkung des Zugangs zu Massengutladungen würde die Handelsflotten der Mitgliedstaaten beeinträchtigen, die Frachtkosten solcher Ladungen wesentlich erhöhen und sich dadurch ernsthaft auf die Handelsinteressen der Gemeinschaft auswirken.

Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten haben Übereinkommen mit Drittstaaten im Bereich des Seeverkehrs abgeschlossen, die sich auf den Zugang zu den Seeverkehrsmärkten beziehen.

Wenn die Wettbewerbsstellung der Handelsflotten der Mitgliedstaaten durch Ladungsvorbehalte für Reedereien von Drittländern beeinträchtigt wird, sollte die Gemeinschaft durch die Mitgliedstaaten oder erforderlichenfalls durch eine internationale Übereinkunft auf ein koordiniertes Vorgehen vorbereitet sein.

Die Entscheidung 77/587/EWG des Rates (1) enthält unter anderem Bestimmungen für Konsultationen über verschiedene Gesichtspunkte der Entwicklung, die in den Seeverkehrsbeziehungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern eingetreten sind.

Die Entscheidung 83/573/EWG des Rates (2) enthält unter anderem Bestimmungen für einen Versuch zu Konsultationen bei Gegenmaßnahmen der Mitgliedstaaten gegenüber Drittländern und über die Möglichkeit einer einstimmigen Entscheidung über die gemeinsame Anwendung geeigneter Gegenmaßnahmen der Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften.

Das mit diesen Entscheidungen gebotene Instrumentarium ist weiterzuentwickeln und zu verfeinern, damit die Mitgliedstaaten unter besonderen Umständen auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder aufgrund einer internationalen Übereinkunft auf ein koordiniertes Vorgehen vorbereitet sind -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Wenn das Vorgehen eines Drittlandes den Zugang von Reedereien eines Mitgliedstaates oder eines anderen OECD-Landes zu

- Linienladungen, soweit es sich um ein anderes Vorgehen als nach dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen oder einem anderen Abkommen handelt, bei dem die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien sind, und/oder

- Massengutladungen

beschränkt oder zu beschränken droht, so ist das Verfahren nach dieser Verordnung für ein koordiniertes Vorgehen der Mitgliedstaaten anwendbar.

Artikel 2

(1) Ein koordiniertes Vorgehen kann beantragt werden von

- einem Mitgliedstaat, wenn die Wettbewerbsstellung seiner Handelsflotte beeinträchtigt wird oder werden kann;

- einem anderen OECD-Land, wenn es mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ein Abkommen über koordinierten Widerstand im Falle einer Beschränkung des Zugangs zu Ladungen geschlossen hat, sofern die Wettbewerbsstellung seiner Handelsflotte beeinträchtigt wird oder werden kann.

---

(1) ABl. Nr. L 239 vom 17. 9.1977, S. 23
(2) ABl. Nr. L 332 vom 28.11.1983, S. 37

(2) Der Antrag ist an die Kommission zu richten, worauf diese, wenn sie sich vergewissert hat, daß die Voraussetzungen für einen Antrag erfüllt sind und ein Vorgehen im Interesse der Gemeinschaft liegt, dem Rat binnen vier Wochen einen geeigneten Vorschlag für eine Entscheidung über das koordinierte Vorgehen gemäß Artikel 3 unterbreiten wird.

Artikel 3

1. Das koordinierte Vorgehen besteht aus folgenden Maßnahmen:

(i) diplomatische Maßnahmen wie die Übermittlung einer diplomatischen Botschaft an die betreffenden Drittländer oder eine diplomatische Mission nach den betreffenden Drittländern gegebenenfalls gemeinsam mit dem anderen OECD-Land, mit dem ein internationales Abkommen im Sinne von Artikel 1 geschlossen worden ist;

(ii) Gegenmaßnahmen gegen die Reederei oder die Reedereien der betreffenden Drittländer, gleichgültig, ob sie als Home-Trader oder als Cross-Trader in EG-Verkehren tätig sind, die aus

a) einer Erlaubnis zum Verladen, Befördern oder Entladen von Fracht,

b) der Auferlegung eines Kontingents,

c) der Festlegung von Abgaben

bestehen und einzeln oder gehäuft getroffen werden können.

Im Sinne dieser Verordnung ist

. ein Home-Trader eine Reederei eines Drittlandes, die einen Verkehrsdienst zwischen ihrem eigenen Land und einem oder mehreren Mitgliedstaaten unterhält;

. ein Cross-Trader eine Reederei eines Drittlandes, die einen Verkehrsdienst zwischen einem anderen Drittland und einem oder mehreren Mitgliedstaaten unterhält.

2. Diplomatische Massnahmen werden vor Gegenmassnahmen getroffen. Solche Gegenmassnahmen sind unbeschadet der internationalen Rechtsverpflichtungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, einschliesslich Vereinbarungen mit Drittstaaten, die sich auf den Zugang zu Schiffahrtsmärkten beziehen, zu treffen.

Artikel 4

1. Der Rat bezeichnet bei Entscheidungen über eine oder mehrere Gegenmaßnahmen im Sinne von Artikel 3 folgendes soweit wie möglich :

(a) die Entwicklung, die dazu geführt hat, daß Gegenmaßnahmen in Betracht gezogen werden;

(b) den Linienverkehr oder Hafen-Range, für den die Gegenmaßnahmen gelten;

(c) die Flagge oder Reederei des Drittlandes, dessen Ladungsvorbehaltsmaßnahmen den freien Zugang zu Ladungen in dem betreffenden Fahrtgebiet beschränken;

(d) die Höchst- oder Mindestmenge (Prozentsatz, Gewichtstonnen, Container) oder den Wert der Fracht, die in Häfen der Mitgliedstaaten ver- oder entladen werden darf;

(e) die Höchst- oder Mindestzahl von Abfahrten von und nach Häfen der Mitgliedstaaten;

(f) Höhe oder Prozentsatz und Grundlage der zu erhebenden Abgaben und die Art ihrer Erhebung;

(g) die Dauer der Gegenmaßnahmen.

2. Sind Gegenmaßnahmen im Sinne von Absatz 1 nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates nicht vorgesehen, so können sie von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß der Entscheidung des Rates auf der Grundlage dieser Verordnung getroffen werden.

Artikel 5

1. Hat der Rat den Vorschlag für ein koordiniertes Vorgehen innerhalb eines Zeitraums von zwei Monaten nicht angenommen, so können die Mitgliedstaaten einzelstaatliche Gegenmaßnahmen allein oder als Gruppe treffen, wenn die Umstände dies erfordern.

2. Die Mitgliedstaaten können jedoch in dringenden Fällen die erforderlichen einzelstaatlichen Gegenmaßnahmen als vorläufige Massnahmen auch innerhalb des Zeitraums von zwei Monaten gemäß Absatz 1 treffen.

3. Einzelstaatliche Gegenmaßnahmen aufgrund dieses Artikels werden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich mitgeteilt.

Artikel 6

Während des Zeitraums, in dem die Gegenmaßnahme gilt, konsultieren die Mitgliedstaaten und die Kommission einander entsprechend dem Konsultationsverfahren gemäß der Entscheidung 77/587/EWG alle drei Monate oder früher, falls sich dies als notwendig erweist, um die Auswirkungen der getroffenen Gegenmaßnahme zu erörtern.

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am /_1 Juli 1986_/ in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG II-2

Entwurf einer Verordnung des Rates

zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz (2),

nach Kenntnisnahme von dem Verordnungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In der Gemeinschaft wird der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im allgemeinen noch nicht auf die Seeschiffahrt angewandt.

Die Beseitigung der Hindernisse des freien Dienstleistungsverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten ist gemäß Artikel 3 des Vertrags eine der Aufgaben der Gemeinschaft.

Gemäß Artikel 61 des Vertrags fällt der freie Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Seeverkehrs unter die Bestimmungen des Titels über den Verkehr.

Die Anwendung dieses Grundsatzes in der Gemeinschaft ist auch die Voraussetzung dafür, gegenüber Drittländern eine Politik erfolgreich zu vertreten, die darauf abzielt, die weitere Anwendung marktwirtschaftlicher Grundsätze im Seeverkehr in möglichst großem Umfang zu erhalten.

Die Verordnung (EWG) Nr. 954/79/EWG des Rates (2) sichert unter anderem innerhalb von Konferenzen den marktwirtschaftlichen Zugang zu dem Teil des Linienverkehrs, der nicht durch Verpflichtungen aus dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, sofern die Mitgliedstaaten ihn unterzeichnet haben, auf nationale Reedereien von Drittländern beschränkt ist.

Da noch nicht alle Mitgliedstaaten den Verhaltenskodex ratifiziert haben und bestimmte Drittländer ihn wahrscheinlich nicht ratifizieren werden, wird der Kodex noch nicht auf alle Verkehre der Gemeinschaft angewandt und auf einige dieser Verkehre wahrscheinlich auch künftig nicht angewandt werden.

Der Kodex gilt nur für Linienkonferenzen und die von ihren Mitgliedern beförderte Ladung, aber weder für unabhängige Reedereien noch für Reedereien, die auf dem Gebiet der Massengut- oder Trampschiffahrt tätig sind, auf dem die Gemeinschaft die Erhaltung eines freien und lauteren Wettbewerbs anstrebt.

(1) ABl. Nr. L 121 vom 17. 5.1979, S. 1

Drittländer konfrontieren die Reedereien der Gemeinschaft mit immer neuen Beschränkungen der Freiheit, Seeverkehrsleistungen für die in ihrem eigenen Land, in anderen Mitgliedstaaten oder in den betreffenden Drittländern ansässigen Verlader zu erbringen, was sich auf die gesamten Verkehre der Gemeinschaft nachteilig auswirken kann.

Einige dieser Beschränkungen sind in bilateralen Abkommen zwischen Drittländern und einigen Mitgliedstaaten enthalten, während andere wie diejenigen, die den Seeverkehr zwischen Häfen desselben Landes betreffen; auf entsprechenden Rechtsvorschriften oder Verwaltungsmaßnahmen einiger Mitgliedstaaten beruhen.

Daher sollte der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt angewandt werden, damit die bestehenden Beschränkungen schrittweise aufgehoben und die Einführung neuer Beschränkungen innerhalb der Gemeinschaft vermieden werden können.

Es sind Bestimmungen für einen angemessenen Übergangszeitraum festzulegen - in Übereinstimmung mit der Empfindlichkeit bestimmter Transporte -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs in der innergemeinschaftlichen Seeschiffahrt werden für Angehörige von Mitgliedstaaten mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat des Beteiligten, für den die Dienstleistungen bestimmt sind, bis 1. Juli 1986 aufgehoben.

2. Vor dem 1. Juli 1986 bestehende Beschränkungen können bei in Artikel 30 Absatz 1 bezeichneten Seeverkehrsleistungen beibehalten werden, sind jedoch innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren nach Verabschiedung dieser Verordnung und im Falle der Kabotage zehn Jahre nach Erlass dieser Verordnung schrittweise aufzuheben.

   Im Falle von Kabotage zwischen bestimmten Regionen gilt diese Zehnjahresfrist nicht, wo dies besondere Schwierigkeiten zur Folge hätte. In solchen Fällen werden die betreffenden Mitgliedstaaten die Kommission informieren und diese wird vor Auslaufen der Zehnjahresfrist nach Erlaß dieser Verordnung unter Berücksichtigung dieser Schwierigkeiten geeignete Vorschläge zur schrittweisen Aufhebung der diesbezüglichen Beschränkungen machen.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung

- schließt der freie Dienstleistungsverkehr in der Seeschiffahrt die Erbringung von Seeverkehrsleistungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland ein;

- gelten Dienstleistungen als "Seeverkehrsleistungen ", wenn sie gewöhnlich gegen Entgelt erbracht werden und sich insbesondere erstrecken auf

  a) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen Hafen in einem Mitgliedstaat einschließlich der überseeischen Gebiete dieser Staaten (Kabotage);

  b) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaates und Anlagen oder Konstruktionen auf dem Festlandsockel dieses Mitgliedstaats (Off-shore-Versorgungsleistungen);

c) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen einem Hafen in einem Mitgliedstaat und einem Hafen in einem anderen Mitgliedstaat (innergemeinschaftliche Seeverkehrsleistungen);

d) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege durch eine Reederei mit Sitz in einem Mitgliedstaat zwischen den Häfen eines anderen Mitgliedstaats und Häfen eines Drittlandes (Cross-Trading).

Artikel 3

1. Bei den Seeverkehrsleistungen in Sinne von Artikel 1 Absatz (2) handelt es sich um

- Kabotage,

- Off-shore-Versorgungsleistungen,

- Cross-Trading, wenn das betreffende Drittland ein in Anhang aufgeführtes Staatshandelsland oder ein Land ist, mit dem der betreffende Mitgliedstaat ein bilaterales Abkommen, das den freien Dienstleistungsverkehr in der Seeschiffahrt begrenzt, geschlossen hat;

- die Beförderung bestimmter Güter, die ganz oder teilweise Schiffen der eigenen Flagge vorbehalten sind.

2. Mitgliedstaaten, welche die in Artikel 1 Absatz (2) gebotenen Möglichkeiten nutzen, teilen die entsprechenden Maßnahmen der Kommission mit, die diesbezügliche Einzelheiten im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichen wird.

Artikel 4

Unbeschadet der Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs in der Seeschiffahrt kann ein Mitgliedstaat gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Voraussetzung für das Recht zur Erbringung von Verkehrsleistungen auferlegen, wenn dies zur Erhaltung ausreichender Seeverkehrsleistungen zwischen dem Festland und seinen Inseln und zwischen seinen Inseln notwendig ist.

Artikel 5

Der Rat kann auf Vorschlag der Kommission die Bestimmungen dieser Verordnung einstimmig auf Staatsangehörige eines Drittlandes ausdehnen, die Seeverkehrsleistungen erbringen und in der Gemeinschaft ansässig sind.

Artikel 6

Wer Seeverkehrsleistungen erbringt, kann dazu unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über das Niederlassungsrecht seine Geschäftstätigkeit in dem Staat, in dem die Leistung erbracht wird, vorübergehend unter denselben Bedingungen ausüben, die dieser Staat seinen eigenen Angehörigen auferlegt.

Artikel 7

Ein Mitgliedstaat kann in der in Artikel 1 Absatz 2 vorgesehenen Übergangszeit die beim Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden einschlägigen Bestimmungen in ihrer unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkung auf Reedereien, die ihren Sitz in anderen Mitgliedstaaten haben, gegenüber Reedereien mit Sitz in diesem Staat ohne einstimmige Genehmigung des Rates nicht ungünstiger gestalten.

Artikel 8

Solange die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs nicht aufgehoben sind, wendet jeder Mitgliedstaat solche Beschränkungen ohne Unterscheidung nach der Staatszugehörigkeit oder dem Sitz derjenigen an, die Dienstleistungen im Sinne von Artikel 1 Absatz (1) erbringen.

Artikel 9

Die Bestimmungen der Artikel 55 bis 58 des Vertrags gelten für die unter diese Verordnung fallenden Angelegenheiten.

Artikel 10

Bevor die Mitgliedstaaten Rechts- oder Verwaltungsvorschriften zur Durchführung von Artikel 1, Absatz 2 und Artikel 4 dieser Verordnung erlassen, ist die Kommission zu konsultieren und sind alle auf diese Weise erlassenen Massnahmen der Kommission zu übermitteln.

Artikel 11

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1986 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE

LISTE OVER DE I ARTIKEL 3 OMHANDLEDE STATSHANDELSLANDE

LISTE DER STAATSHANDELSLÄNDER NACH ARTIKEL 3

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3

LIST OF STATE-TRADING COUNTRIES REFERRED TO IN ARTICLE 3

LISTE DES PAYS A COMMERCE D'ÉTAT VISÉS À L'ARTICLE 3

LISTA DEI PAESI A COMMERCIO DI STATO DI CUI ALL'ARTICOLO 3

LIJST DER IN ARTIKEL 3 BEDOELDE LANDEN MET STAATSHANDEL

Bulgarien	Bulgarien	Βουλγαρία	Bulgaria	Bulgarie	Bulgaria	Bulgarije	Bulgarije
Polen	Polen	Πολωνία	Poland	Pologne	Polonia	Polen	Polen
Rumänien	Rumänien	Ρουμανία	Romania	Roumanie	Romania	Roemenië	Roemenië
Tschechoslowakei	Tschechoslowakei	Τσεχοσλοβακία	Czechoslovakia	Tchécoslovaquie	Cecoslovacchia	Tsjechoslowakije	Tsjechoslowakije
UdSSR	UdSSR	ΕΣΣΔ	USSR	Union soviétique	URSS	USSR	USSR
Tyske demokratiske Republik	Deutsche Demokratische Republik	Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας	German Democratic Republic	République démocratique allemande	Repubblica democratica tedesca	Duitse Democratische Republiek	Duitse Democratische Republiek
Folkerepublikken Kina	Volksrepublik China	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	People's Republic of China	République populaire de Chine	Repubblica popolare cinese	Volksrepubliek China	Volksrepubliek China
Vietnam	Vietnam	Βιετνάμ	Vietnam	Viet-nam	Vietnam	Vietnam	Vietnam

ANHANG II-3

Entwurf einer Entscheidung des Rates

zur Änderung der Entscheidung 77/587/EWG
zur Einführung eines Konsultationsverfahrens
betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern
auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen
in den internationalen Organisationen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

nach Kenntnisnahme von dem Entscheidungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Immer mehr Länder, die ihre Flotte entwickeln wollen, gehen unter anderem mit Hilfe von bilateralen Abkommen zu einer Beschränkung des Zugangs zur Ladung über.

Mitgliedstaaten und Drittländer haben in den letzten Jahren eine Reihe von bilateralen Abkommen mit Bestimmungen über die Beschränkung des Zugangs zur Ladung geschlossen bzw. verhandeln darüber.

Solche Abkommen müssen die Grundsätze und Ziele des Vertrags und im Rahmen der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft beschlossene Maßnahmen beachten und die weitere Anwendung marktwirtschaftlicher Grundsätze im Seeverkehr in möglichst großem Umfang schützen.

Die Entscheidung 77/587/EWG (1) führt ein Konsultationsverfahren betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und dritten Ländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen in den internationalen Organisationen ein.

Bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte mit Bestimmungen über die Beschränkung des Zugangs zur Ladung bedürfen vor ihrem Abschluß einer Prüfung und Konsultation -

(1) ABl. Nr. L 239 vom 17.9.2977, S. 23

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Entscheidung 77/587/EWG des Rates wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird
- unter Buchstabe b) folgender Buchstabe (c) eingefügt :

"c) die Bestimmungen von bilateralen oder multilateralen Übereinkünften, die zwischen Mitgliedstaaten und dritten Ländern ausgehandelt werden und sich auf die Freiheit der in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Reedereien, Verkehrsleistungen zu erbringen, auswirken können."

- der letzte Absatz wie folgt ersetzt:

"Die Konsultationen gemäß Artikel 1 Buchstaben (a) und (b) werden auf Antrag eines Mitgliedstaats oder der Kommission innerhalb eines Monats nach Antragstellung oder in dringenden Fällen baldmöglichst durchgeführt. Die Konsultationen gemäß Buchstabe (c) werden innerhalb derselben Fristen im Anschluss an eine Mitteilung des betreffenden Mitgliedstaats, eines anderen Mitgliedstaats oder der Kommission durchgeführt."

2. Folgender Artikel 3a wird eingefügt :

"Artikel 3a

1. Für Konsultationen gemäß Artikel 1 Buchstabe (c) unterrichtet jeder Mitgliedstaat, der beabsichtigt, mit einem dritten Land oder einer Gruppe von dritten Ländern eine bilaterale oder multilaterale Übereinkunft auszuhandeln, möglichst bald die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission über die entsprechenden Bestimmungen.

2. Der Hauptzweck der Konsultationen gemäß Absatz 1 ist die Prüfung, ob die beabsichtigten Übereinkünfte die Grundsätze und Ziele des Vertrags und die aufgrund der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft beschlossenen Maßnahmen beachten und die weitere Anwendung marktwirtschaftlicher Grundsätze im Seeverkehr in möglichst großem Umfang schützen."

3. Artikel 5 erhält folgende Fassung :

"Artikel 5

Vor dem 1. Januar 1989 prüft der Rat einen Bericht, den ihm die Kommission über das Funktionieren des Konsultationsverfahrens vorlegt, und entscheidet unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrung über Vorschläge zu dessen gegebenenfalls notwendiger Änderung oder Ergänzung."

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG II-4

Entwurf einer Richtlinie

für eine gemeinsame Auslegung des Begriffs "nationale Reederei"

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

nach Kenntnisnahme von dem Richtlinienentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 954/79/EWG des Rates (1) enthält Vorschriften unter anderem für den Grundsatz der Gleichbehandlung, der gemäß dem Niederlassungsrecht anzuwenden ist, wenn Reedereien die Aufnahme in eine Linienkonferenz beantragen.

Eine Reederei kann nur dann als nationale Reederei aufgenommen werden, wenn sie auf dieser Grundlage mit Reedereien derselben Staatszugehörigkeit, die bereits Konferenzmitglieder sind oder ebenfalls eine Mitgliedschaft beantragen, erfolgreich über die Aufnahme verhandelt hat.

Wenn die Verhandlungen zu keiner Einigung führen, kann der betreffende Mitgliedstaat den Streitfall beilegen.

In beiden Fällen erfüllt die erfolgreiche Reederei eines der Kriterien der Definition einer nationalen Reederei nach dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, da sie nach den Rechtsvorschriften des Landes anerkannt wird, während der Vorbehalt, den die Mitgliedstaaten bei der Ratifizierung des Übereinkommens erhoben haben, um ihre Verpflichtungen aus dem Vertrag zu erfüllen, die Kriterien des Hauptgeschäftssitzes und der tatsächlichen Führung erweitert.

---

(1) ABl. Nr. L 121 vom 17. 5.1979, S. 1

Die meisten Mitgliedstaaten wünschen, das Kriterium für die Anerkennung nach dem einzelstaatlichen Recht im Hinblick darauf zu erweitern, die Notwendigkeit, einen Streitfall gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 beizulegen, so weit wie möglich zu vermeiden, wenn sie nämlich darüber entscheiden, welche in dem betreffenden Mitgliedstaat ansässige Reederei als "nationale Reederei" in die Konferenz aufgenommen werden kann.

Bei der Verabschiedung der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 war es für notwendig befunden worden, zu einer gemeinsamen Auslegung des Begriffs "nationale Reederei" zu gelangen, um den Grundsatz der Gleichbehandlung zu wahren und die Verpflichtungen gegenüber den anderen OECD-Ländern zu erfüllen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Reedereien nur dann als "nationale Reederei" im Sinne des Verhaltenskodex der Vereinten Nationen für Linienkonferenzen im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 an einer Konferenz teilnehmen können, wenn sie den in Absatz 2 genannten Kriterien entsprechen.

2. Die in Absatz 1 genannten Kriterien lauten wie folgt:

   (a) die Reedereien müssen ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben und von diesem aus tatsächlich kontrolliert werden;

   (b) der Vorstand muß aus Personen bestehen, die in ihrer Mehrheit Staatsangehörige von Mitgliedstaaten sind;

   (c) Die Aktien des Unternehmens müssen über eine Mehrheitsbeteiligung von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten, die ihren Wohnsitz oder ihren eingetragenen Geschäftssitz in einem der Mitgliedstaaten haben, tatsächlich kontrolliert werden.

3. Die Kriterien nach den Buchstaben (b) und (c) von Absatz 2 werden von einem Mitgliedstaat erweitert, der "und Staatsangehörige von Mitgliedstaaten" durch "Staatsangehörige anderer OECD-Länder" ergänzt, wenn die übrigen betroffenen OECD-Länder in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften den Reedereien der Gemeinschaft die Gegenseitigkeit gewähren.

4. Die Kriterien nach den Buchstaben (b) und (c) von Absatz 2 können von einem Mitgliedstaat, der "und Staatsangehörige von Mitgliedstaaten" durch "Staatsangehörige von anderen Staaten" ergänzt, zusätzlich erweitert werden, wenn die anderen betroffenen Staaten in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften den Reedereien dieses Mitgliedstaats die Gegenseitigkeit gewähren.

5. Im Sinne von Absatz 3 gilt die Gewährung der Gegenseitigkeit durch ein anderen OECD-Land als gegeben, wenn die Kommission bestätigt, daß dieses Land keine Beschränkungen auferlegt, wenn sich Reedereien aus Mitgliedstaaten in diesem Land niederlassen wollen, um in diesem Land als nationale Reederei im Sinne des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienreedereien zu gelten oder freien Zugang zu Linienfrachten in den Verkehren von und nach diesem Land zu erhalten.

Artikel 2

1. Das Kriterium von Schiffen, welche die Flagge eines Mitgliedstaats führen, darf zu den drei Kriterien in Artikel 1 nur dann hinzugefügt werden, wenn der betreffende Mitgliedstaat

   - Reedereien anderer Mitgliedstaaten, die das Niederlassungsrecht nutzen, oder, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, den Reedereien anderer OECD-Länder, die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen sind, die Erlaubnis zur Eintragung von Schiffen in sein Register erteilt oder

   - Reedereien eines anderen Mitgliedstaates, die das Niederlassungsrecht nutzen, oder, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, den Reedereien anderer OECD-Länder, die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf andere Weise die Gleichbehandlung einschließlich der Anerkennung als nationale Reederei gewährleistet.

2. Die Kommission bestätigt, ob die Gleichbehandlung im Sinne dieses Artikels besteht.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am /~1. Juli 1986/ nachzukommen. Sie setzen die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG II-5

Änderungen des Vorschlags für eine Verordnung des Rates (EWG)

über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr

Folgende Artikel ersetzen die Artikel 1 bis 8 in der ursprünglichen Fassung vom 16. Oktober 1981.

ABSCHNITT I

Artikel 1

Inhalt und Umfang der Verordnung

1. Diese Verordnung legt die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf die Seeschiffahrt fest.

2. Diese Verordnung betrifft nur die internationale Seeschiffahrt von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste.

3. Im Sinne dieser Verordnung

(a) sind "Trampdienste" Massen- oder Stückguttransporte in einem Schiff, das von einem oder mehreren Verladern auf der Grundlage eines Chartervertrags oder einer Frachtbestätigung für nicht regelmässige und/oder nicht angekündigte Fahrten gechartert wird."

(b) ist "Linienkonferenz" eine Gruppe von zwei oder mehr Seeschiffahrtsunternehmen, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladungen in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb festgelegter geographischer Grenzen durchführt und die im Rahmen einer Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art gemeinsam einheitliche oder gemeinsame Frachtraten und irgendwelche sonstige Bedingungen für solche Dienste festsetzen.

(c) sind "Verkehrsnutzer" ein Unternehmen oder eine Vereinigung von Unternehmen (Verlader, Empfänger, Spediteure usw.), das (die) mit einer Konferenz oder Linienreederei eine vertragliche oder sonstige Abmachung für den Versand von Gütern getroffen hat oder die Absicht bekundet, eine solche Abmachung zu treffen.

./...

Artikel 2

Technische Vereinbarungen

1. Das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags gilt nicht für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken, und zwar durch

   (a) die Einführung und einheitliche Anwendung von Normen und Typen für Schiffe und sonstige Beförderungsmittel, Material, Betriebsmittel für den Verkehr oder feste Einrichtungen;

   (b) den Austausch oder die gemeinsame Verwendung von Schiffen, Schiffsraum oder Slots und sonstigen Beförderungsmitteln, Personal, Material oder festen Einrichtungen zur Durchführung von Beförderungen;

   (c) die Organisation und Durchführung von Anschluss- oder Zusatzbeförderungen zur See sowie die Festlegung und Anwendung von Gesamtpreisen und -bedingungen für diese Beförderung;

   (d) die Abstimmung der Fahrpläne für aufeinanderfolgende Strecken;

   (e) die Zusammenfassung von Einzelladungen;

   (f) die Aufstellung oder Anwendung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und Bedingungen für deren Anwendung.

2. Die Kommission befasst im Bedarfsfall den Rat mit Vorschlägen zur Änderung der Liste in Absatz 1.

Artikel 3

Freistellung von zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschiffahrt

Unter der in Artikel 4 vorgesehenen Voraussetzung sind von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags ausgesprochenen Verbot die Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen freigestellt, die eines oder mehrere der folgenden Ziele verfolgen:

(a) Festsetzung der Beförderungspreise und -bedingungen der Dienstleistungen und gegebenenfalls

./...

(b) Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder über deren Abfahrt- oder Anlaufzeiten,

(c) Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens,

(d) Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz,

(e) Einwirkung auf die von den einzelnen Mitgliedern angebotene Transportkapazität,

(f) Aufteilung der Lademenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern.

Artikel 4

Mit der Freistellung verbundene Bedingung

Die Freistellung aufgrund von Artikel 3 wird nur unter der Bedingung gewährt, daß eine Konferenz nicht innerhalb des Gemeinsamen Marktes bestimmte Häfen, Verkehrsnutzer oder Verkehrsunternehmen benachteiligt, indem sie in dem von der Konferenz bedienten Gebiet für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- oder Bestimmungsland oder dem Be- oder Entladehafen unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen anwendet, die wirtschaftlich nicht gerechtfertigt werden können.

Artikel 5

Auflagen in Verbindung mit der Freistellung

Die Freistellung aufgrund von Artikel 3 ist mit folgenden Auflagen verbunden:

1. Konsultationen

Es finden Konsultationen zwischen Verkehrsnutzern und Konferenzen statt, um für grundsätzliche Fragen allgemeiner Art im Zusammenhang mit den Frachtraten, den Bedingungen und der Qualität der Linienschiffahrt eine Lösung zu finden. Diese Konsultationen finden auf Antrag einer der vorgenannten Parteien statt.

2. Treueabmachungen

Wird den Verkehrsnutzern von einer Konferenz der Abschluss von Treueabmachungen vorgeschlagen, wodurch sie Rabatte oder Frachtsätze oder je nach Fall Provisionen erhalten, so gilt folgendes:

./...

(a) Die Konferenz bietet den Verkehrsnutzern ein Sofortrabattsystem oder die Wahl zwischen einem solchen System und einem Zeitrabattsystem an.

- Im Falle des Sofortrabattsystems muss für beide Parteien bei Einhaltung einer Kündigungsfrist von höchstens sechs Monaten jederzeit die Möglichkeit der straffreien Vertragskündigung bestehen.
- Im Falle eines Zeitrabattsystems dürfen weder die Treuezeit, nach der der Rabatt berechnet wird, noch die vor dieser Zahlung des Rabatts geforderte weitere Treuezeit sechs Monate überschreiten.

(b) Die Differenz zwischen Sofortrabatten und Zeitrabatten darf auf keinen Fall 3 % der Frachtrate überschreiten.

(c) Eine Konferenz darf sich nicht auf eine frühere Kündigung einer Treueabmachung durch einen Verkehrsnutzer berufen, um diesem den Abschluss einer neuen Treueabmachung zu verweigern, es sei denn, dass der betreffende Verkehrsnutzer Bussgelder, die aufgrund der Nichtbeachtung einer früheren Abmachung auferlegt wurden, nicht bezahlt hat.

(d) Die Treueabmachung darf sich nur auf die Güter beziehen, die im Tarif der Konferenz ausdrücklich genannt werden und für die der Verkehrsnutzer aufgrund des Vertrags über den Kauf, Verkauf oder die Übereignung des Gutes das Recht oder die Möglichkeit hat, den Verkehrsunternehmer auszuwählen.

(e) Die Konferenz kann dem Verkehrsnutzer die Benutzung anderer Verkehrsträger nicht untersagen. Ebensowenig kann sie Einwände dagegen geltend machen, dass er unter den Anlaufhäfen der Konferenz und den an ihr beteiligten Unternehmen selbst einen Hafen für das Ver- bzw. Entladen und einen Verkehrsunternehmer auswählt.

(f) Die Konferenz muss nach Anhörung der betreffenden Verkehrsnutzer Verzeichnisse aufstellen über

(i) die gemeinsam mit den Verkehrsnutzern bestimmten Ladungen und Teile von Ladungen, die ausdrücklich von der Treueabmachung ausgenommen sind,

(ii) die Umstände, welche die Verkehrsnutzer automatisch von ihrer Treuepflicht entbinden. Dazu gehören die Fälle,

- in denen die Güter von oder nach einem nicht bekanntgemachten Anlaufhafen der Konferenz versandt werden und in denen ein Antrag auf eine Ausnahme gerechtfertigt werden kann;

./...

- in denen die Wartezeit in einem Hafen eine Zeitdauer überschreitet, die je nach Hafen und den verschiedenen Gütern oder Gütergruppen nach Anhörung der an einer reibungslosen Bedienung des Hafens unmittelbar interessierten Verkehrsnutzern festzulegen ist.

Die Konferenz muss durch den Verkehrsnutzer binnen einer festzusetzenden Frist im voraus davon in Kenntnis gesetzt werden, dass er Güter von einem nicht bekanntgemachten Hafen versenden will oder, nachdem er aufgrund der veröffentlichten Abfahrtstafel feststellen konnte, dass die höchste Wartezeit überschritten werden wird, dass er in einem angelaufenen Hafen kein Konferenzschiff zu benutzen beabsichtigt.

(g) Das Recht der Konferenz, den Missbrauch der Vorschriften der Buchstaben (d) bis (f) durch einen Verkehrsnutzer zur Umgehung seiner Treuepflicht zu ahnden, bleibt unberührt. Die Strafe darf jedoch zwei Drittel der Frachtgebühren für die betreffende Sendung nicht überschreiten, wobei der in der Abmachung vorgesehene Satz zugrunde gelegt wird.

3. Von den Frachtraten nicht erfasste Dienstleistungen

Bei Landbeförderungen, die nicht in der Frachtrate oder den Gebühren inbegriffen sind, auf die sich die Linienreederei und der Verkehrsnutzer geeinigt haben, steht den Verkehrsnutzern die Wahl der Unternehmen frei.

4. Verfügbarkeit von Tarifen

Tarife, damit zusammenhängende Bedingungen, Vorschriften und alle Änderungen dieser Vorschriften werden den Verkehrsnutzern auf Antrag jederzeit zu angemessenen Gebühren zur Verfügung gestellt oder liegen in den Büros der Linienreedereien und bei ihren Agenten zur Einsicht aus. Sie enthalten eine Beschreibung aller Bedingungen für das Ver- und Entladen, den genauen Umfang der Dienstleistungen, die durch die Frachtkosten für den See- und Landverkehr oder durch irgendwelche anderen von der Linienreederei erhobenen Kosten abgedeckt sind, und die in diesem Bereich üblichen Praktiken enthalten.

5. Mitteilung von Schiedssprüchen und Empfehlungen

Von den Parteien angenommene Schiedssprüche und Schlichtungsempfehlungen sind der Kommission unmittelbar mitzuteilen, sofern sie Streitfälle regeln, welche die in Artikel 4 und Artikel 5 Punkt 2 und 3 genannten Verhaltensweisen der Konferenzen betreffen.

./...

Artikel 6
Freistellung der Absprachen zwischen Verkehrsnutzern und Konferenzen über die Linienschiffahrt

Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Verkehrsnutzern einerseits und den Konferenzen andererseits, die sich auf die Preise, die Bedingungen und die Qualität der Linienschiffahrt beziehen, sind von dem Verbot in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags freigestellt.

Artikel 7
Kontrolle der freigestellten Absprachen

1. Nichtbeachtung einer Auflage

Wenn die Beteiligten einer Auflage, die nach Artikel 5 mit der nach Artikel 3 vorgesehenen Freistellung verbunden ist, nicht nachkommen, kann die Kommission zur Beendigung dieser Nichtbeachtung und nach den in Abschnitt II niedergelegten Verfahren

- Empfehlungen an die Beteiligten richten,
- im Fall der Nichtbeachtung dieser Empfehlung und nach Massgabe der Schwere der betreffenden Verstöße beschließen, dass sie entweder bestimmte Verhaltensweisen zu unterlassen oder zu beobachten haben, oder ihnen die gewährte Gruppenfreistellung bei Gewährung einer Einzelfreistellung gemäss Artikel 10 Absatz 4 dieser Verordnung entz iehen oder aber die ihnen gewährte Gruppenfreistellung vollständig entz iehen.

2. Mit Artikel 85 Absatz 3 unvereinbare Wirkungen

(a) Wenn aufgrund besonderer Umstände, wie sie nachstehend beschrieben sind, Absprachen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, für die eine gemäß Artikel 3 oder 6 gewährte Freistellung gilt, gleichwohl mit den in Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags festgelegten Bedingungen unvereinbare Wirkungen haben, trifft die Kommission nach Massgabe der Schwere der Lage auf Beschwerde oder von sich aus die nachstehend unter Buchstabe (c) beschriebenen Massnahmen, nach Maßgabe von Abschitt II.

./...

(b) Besondere Umstände entstehen durch

(i) Verhaltensweisen dritter Staaten, die

- die Tätigkeit von Aussenseitern in einem Verkehr verhindern,
- Konferenzmitgliedern übermässige Tarife vorschreiben,
- Modalitäten auferlegen, die auf andere Weise den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt beeinträchtigen (Aufteilung der Lademenge, Beschränkung auf bestimmte Schiffstypen).

(ii) Verhaltensweisen von Konferenzen oder eine Änderung der Marktbedingungen in einem Verkehr, die dazu führen, dass faktisch oder potentiell kein Wettbewerb mehr besteht.

(iii) Verhaltensweisen von Konferenzen, die den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt oder die Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen verhindern.

(c) (i) Haben die unter Buchstabe (b) genannten besonderen Umstände andere Wirkungen als sie nachstehend unter Ziffer (ii) aufgeführt sind, so kann die Kommission Massnahmen nach Absatz 1 ergreifen.

(ii) Falls jedoch die besonderen Umstände dazu führen, dass unter Verletzung von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe (b) des Vertrages der Wettbewerb ausgeschaltet wird, so zieht die Kommission nach entsprechender Mitteilung die Vergünstigung der Gruppenfreistellung zurück; gleichzeitig entscheidet die Kommission, ob und gegebenenfalls unter welchen zusätzlichen Bedingungen und Auflagen eine Einzelfreistellung für die betreffende Konferenzabmachung gewährt werden soll;

Wird der Wettbewerb durch eine Verhaltensweise eines dritten Staates effektiv oder möglicherweise ausgeschaltet, so nimmt die Kommission mit den zuständigen Stellen des betreffenden dritten Staates Konsultationen auf, an die sich erforderlichenfalls Verhandlungen nach Richtlinien des Rates anschliessen, um Abhilfe für diese Lage zu schaffen.

Artikel 8

Internationale Rechtskollision

1. In Fällen, in denen die Anwendung dieser Verordnung auf bestimmte Absprachen oder Verhaltensweisen dazu beschaffen ist, mit den Rechts- oder Verwaltungsvorschriften bestimmter Drittländer zu kollidieren, so dass bedeutsame handels- und seeschifffahrtsbezogene Belange der Gemeinschaft in Frage gestellt würden, konsultiert

./...

Kommission rechtzeitig die zuständigen Behörden der betroffenen Drittländer, um die vorgenannten Interessen im Rahmen des Möglichen mit der Beachtung des Gemeinschaftsrechts in Einklang zu bringen.

2. In Fällen, in denen sich die Kommission aufgrund der Zahl oder der Art der Konsultationen veranlaßt sieht, mit den zuständigen Behörden des betroffenen Drittlandes eine Vereinbarung betreffend die Ausübung der Befugnisse dieser Behörden auszuhandeln, ergreift sie die geeigneten Maßnahmen.

3. In Fällen, in denen eine Änderung der Befugnisse der zuständigen Behörden des Drittlandes oder eine Änderung der Verordnung wünschenswert erscheint, bittet die Kommission den Rat um die Ermächtigung, im Einklang mit den ihr vom Rat zu erteilenden Richtlinien Verhandlungen einzuleiten. Die Änderungen der Verordnung betreffen nur die Bedingungen und Auflagen, aufgrund derer Linienkonferenzen eine Freistellung gewährt wird, und stellen sicher, daß zwischen den Interessen der Schiffahrt und der Schiffseigner der Gemeinschaft ein ausgewogenes Gleichgewicht aufrechterhalten wird."

ANHANG II-6

Entwurf einer Verordnung des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

nach Kenntnisnahme von dem Verordnungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Unter anderem aufgrund des Informationssystems nach der Entscheidung 78/774/EWG des Rates (1) besteht Grund zur Annahme, daß die wettbewerbliche Teilnahme der Flotten der Mitgliedstaaten an der internationalen Linienschiffahrt durch bestimmte unlautere Verhaltensweisen von Drittlandreedereien beeinträchtigt wird.

Solche Verhaltensweisen bestehen in der ständigen Berechnung von Frachtraten für die Beförderung ausgewählter Güter unter der niedrigsten Frachtrate, die von einer niedergelassenen und repräsentativen Nichtkonferenzreederei für die gleichen Güter berechnet wird.

Solche Preisbildungspraktiken werden durch nichtmarktwirtschaftliche Vorteile ermöglicht, die den betreffenden Reedereien zugute kommen, weil sie dem Staat gehören oder von ihm beherrscht werden, weil sie infolge von innerstaatlichen Rechtsvorschriften einen bevorzugten Zugang zur Ladung haben oder Schiffe unter der Flagge von Ländern betreiben, die bestimmte internationale Übereinkommen über die Sicherheit nicht ratifiziert bzw. nicht durchgeführt haben.

Die Gemeinschaft sollte zu Ausgleichsmaßnahmen gegen solche Preisbildungspraktiken in der Lage sein.

(1) ABl. Nr. L 258 vom 21. 9.1978, S. 35

Was unlautere Preise in der Seeschiffahrt sind, ist international nicht geregelt.

Für die Bestimmung einer Schädigung sind geeignete Faktoren festzulegen.

Es müssen Verfahren festgelegt werden, nach denen derjenige, der im Namen von Reedereien der Gemeinschaft handelt, die sich durch unfaire Preisbildungspraktiken geschädigt oder bedroht fühlen, einen Antrag auf Einleitung eines Verfahren stellen kann. Es sollte klargestellt werden, daß im Falle der Rücknahme eines Antrags auf Einleitung eines Verfahrens das Verfahren zwar eingestellt werden kann, jedoch nicht unbedingt eingestellt werden muß.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten sowohl in bezug auf die Unterrichtung über das Vorliegen unlauterer Preisbildungspraktiken und über die sich daraus ergebende Schädigung als auch hinsichtlich der anschließend auf Gemeinschaftsebene vorzunehmenden Prüfung der Angelegenheit zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck sollten in einem beratenden Ausschuß Konsultationen stattfinden.

Es ist angebracht, die Verfahrensregeln klar festzulegen, die bei der Untersuchung zu befolgen sind, insbesondere die Rechten und Pflichten der Gemeinschaftsbehörden und der betroffenen Parteien, sowie die Bedingungen, unter denen interessierte Parteien Zugang zu Informationen erhalten und darum ersuchen können, über die wichtigsten Tatsachen und Überlegungen unterrichtet zu werden; aufgrund deren beabsichtigt wird, endgültige Maßnahmen anzuregen.

Das Beschlußfassungsverfahren der Gemeinschaft muß ein schnelles und wirksames Eingreifen ermöglichen, insbesondere durch Maßnahmen der Kommission, wie beispeilsweise die Erhebung vorläufiger Abgaben.

Als Abschreckungsmassnahme gegen unlautere Preisbildungspraktiken, aber ohne den Preiswettbewerb von nicht der Konferenz angehörigen Schiffahrtslinien zu verhinderen, zu beschneiden oder zu verzerren, ist es zweckmäßig, in Fällen, in denen der endgültig festgestellte Sachverhalt zeigt, daß unfaire Preisbildungspraktiken und eine Schädigung vorliegen, die Möglichkeit vorzusehen, daß die vorläufigen Abgaben endgültig vereinnahmt werden, auch wenn aus besonderen Gründen nicht die Erhebung einer endgültigen Ausgleichsabgabe beschlossen wird.

Es ist wichtig, gemeinsame Regeln für die Anwendung der Ausgleichsabgaben festzulegen, um ihre ordnungsgemäße und einheitliche Erhebung sicherzustellen. Angesichts der Art dieser Abgaben können diese Regeln von den Regeln für die Erhebung der üblichen Einfuhrabgaben abweichen.

Es sind offene und den Grundsätzen der Billigkeit entsprechende Verfahren zur Überprüfung bereits getroffener Maßnahmen und, wenn die Umstände es erfordern, eine Wiederaufnahme der Untersuchung vorzusehen.

Es sollten geeignete Verfahren für die Prüfung der Anträge auf Erstattung von Ausgleichsabgaben eingeführt werden -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung legt Verfahren gegen unlautere Preisbildungspraktiken bestimmter Güterlinienreedereien fest, welche die Frachtverhältnisse auf einer bestimmten Schiffahrtsroute nach oder von der Gemeinschaft ernsthaft stören oder sonst eine Schädigung der Reedereien der Gemeinschaft verursachen.

Artikel 2

Grundsatz

Aufgrund dieser Verordnung kann eine Ausgleichsabgabe erhoben werden, wenn ausländische Reedereien unlautere Preisbildungspraktiken anwenden, die eine Schädigung der Reedereien der Gemeinschaft verursachen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne dieser Verordnung bedeutet der Ausdruck

a) "ausländische Reedereien" Güterlinienreedereien, die in einem Drittland niedergelassen sind und denen der Vorteil zugute kommt, daß sie

- unmittelbar oder mittelbar einem Staat gehören, der kein Mitglied der Gemeinschaft ist, und/oder
- beim Zugang zur Ladung im Überseeverkehr durch innerstaatliche Rechtsvorschriften günstiger gestellt sind als Reedereien der Gemeinschaft und/oder
- die Betreiber von Schiffen unter der Flagge von Ländern sind, welche die internationalen IMO- und IAO-Übereinkommen im Anhang nicht ratifiziert und durchgeführt haben.

b) "unlautere Preisbildungspraktiken" die ständige Berechnung einer Frachtrate auf einer bestimmten Schiffahrtsroute nach oder von der Gemeinschaft für bestimmte Güter, die niedriger ist als die niedrigste Frachtrate, die innerhalb mindestens eines Jahres für das gleiche Gut oder die gleichen Güter auf derselben Schiffahrtsroute von einer niedergelassenen und repräsentativen Nichtkonferenzreederei ohne die vorgenannten Vorteile berechnet wird;

c) "eine niedergelassene und repräsentative Nichtkonferenzreederei" eine Güterlinienreederei, die seit erheblicher Zeit unabhängig von der Konferenz tätig ist und in dem betreffenden Verkehr ein nennenswertes Ladungsaufkommen abgewickelt hat;

d) "Schädigung" eine materielle Schädigung, die den Reedereien der Gemeinschaft zugefügt wird oder ihnen droht;

e) "Reedereien der Gemeinschaft" alle Güterlinienreedereien, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben und von diesem aus tatsächlich geführt werden.

2. Ist auf der betreffenden Schiffahrtsroute keine niedergelassene und repräsentative Nichtkonferenzreederei tätig, so kann der Vergleich mit der niedrigsten Frachtrate, die eine niedergelassene und repräsentative Nichtkonferenzreederei für die gleichen oder ähnliche Güter auf einer ähnlichen Route regelmäßig berechnet, vorgenommen werden.

3. Bei unterschiedlich hohen Frachtraten können gewogene Durchschnittswerte ermittelt werden.

Artikel 4

Untersuchung einer Schädigung

1. Eine Untersuchung einer Schädigung erstreckt sich insbesondere auf folgende Faktoren:

(a) die von den Wettbewerbern der Reedereien der Gemeinschaft angebotene Frachtrate, damit unter Berücksichtigung der Qualität der von allen betroffenen Verkehrsunternehmen gebotenen Leistung insbesondere festgestellt werden kann, ob die Frachtraten von Reedereien der Gemeinschaft auf der betreffenden Schiffahrtsroute erheblich unterboten werden.

(b) der aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften den Wettbewerbern von Reedereien der Gemeinschaft vorbehaltene Anteil und die Möglichkeit der Gewährung von Befreiungen für assoziierte Reedereien oder andere Verkehrsunternehmen oder der Charterung von Schiffen unter anderen Flaggen, damit insbesondere festgestellt werden kann, ob der Anteil von Reedereien der Gemeinschaft auf der in in Rede stehenden Schiffahrtsroute erheblich zurückgegangen ist.

(c) mögliche Folgen für die Reederein der Gemeinschaft, wie durch Trends in gewissen Wirtschaftsdaten angezeigt, wie beispielweise ;

- Abfahrten
- Ausnutzung der Kapazität
- Aufträge
- Marktanteil
- Tarife (d.h. das Absenken von Tarifen oder das Verhindern von Tariferhöhungen, die sich normalerweise ereignet hätten)
- Gewinne
- Kapitalverzinsung
- Investitionen
- Beschäftigung

2. Wird die Drohung einer Schädigung behauptet, so prüft die Kommission außerdem ob damit zu rechnen ist, daß eine bestimmte Lage sich zu einer tatsächlichen Schädigung entwickeln kann.
In dieser Hinsicht können auch Faktoren berücksichtigt werden wie

(a) die Zunahme der Tonnage, die auf der Schiffahrtsroute eingesetzt wird, auf welcher der Wettbewerb der Reedereien der Gemeinschaft stattfindet,

(b) die Kapazität, die im Land der Wettbewerber der Reedereien der Gemeinschaft bereits vorhanden ist oder in absehbarer Zeit einsatzfähig sein wird, und die Wahrscheinlichkeit, daß die sich aus dieser Kapazität ergebende Tonnage auf der in (a) genannten Schiffahrtsroute eingesetzt wird.

3. Eine Schädigung, die durch andere Faktoren verursacht wird und einzeln oder gemeinsam auch die Reedereien der Gemeinschaft beeinträchtigt, darf nicht den in Rede stehenden Praktiken zugeschrieben werden.

Artikel 5

Antrag auf Verfahrenseinleitung

1. Jede natürliche oder juristische Person sowie jede Vereinigung ohne Rechtspersönlichkeit, die im Namen von Reedereien der Gemeinschaft handelt, die sich durch unlautere Preisbildungspraktiken für geschädigt oder bedroht halten, kann einen schriftlichen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens stellen.

2. Der Antrag muß genügend Beweismittel hinsichtlich des Vorliegens der dadurch verursachten Schädigung enthalten.

3. Der Antrag kann an die Kommission oder einen Mitgliedstaat gerichtet werden, der ihn an die Kommission weiterleitet. Die Kommission übersendet den Mitgliedstaaten eine Abschrift aller Anträge, die ihr zugehen.

4. Der Antrag kann zurückgenommen werden; in diesem Fall kann das Verfahren eingestellt werden, es sei denn, daß dies nicht im Interesse der Gemeinschaft liegt.

5. Stellt sich nach Konsultationen heraus, daß der Antrag nicht genügend Beweismittel enthält, um die Einleitung einer Untersuchung zu rechtfertigen, so wird der Antragsteller hiervon unterrichtet.

6. Verfügt ein Mitgliedstaat, ohne daß ein Antrag gestellt ist, über ausreichende Beweismittel sowohl hinsichtlich unlauterer Preisbildungspraktiken als auch hinsichtlich einer sich daraus ergebenden Schädigung von Reedereien der Gemeinschaft, so teilt er diese Beweismittel sofort der Kommission mit.

Artikel 6

Konsultationen

1. In dieser Verordnung vorgesehene Konsultationen finden in einem beratenden Ausschuß statt, der aus Vertretern jedes Mitgliedstaats besteht und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Konsultationen werden auf Antrag eines Mitgliedstaates oder auf Veranlassung der Kommission umgehend eingeleitet.

2. Der Ausschuß wird von seinem Vorsitzenden einberufen. Dieser übermittelt den Mitgliedstaaten so bald wie möglich alle zweckdienlichen Unterlagen.

3. Erforderlichenfalls können die Konsultationen nur im schriftlichen Wege erfolgen; in diesem Fall unterrichtet die Kommission die Mitgliedstaaten und legt ein Frist fest, innerhalb deren die Mitgliedstaaten ihre Stellungnahmen abgeben oder mündliche Konsultationen beantragen können.

4. Die Konsultationen erstrecken sich insbesondere auf

   (a) das Vorliegen unlauterer Preisbildungspraktiken und deren Betrag;

   (b) das Vorliegen und den Umfang einer Schädigung;

   (c) den ursächlichen Zusammenhang zwischen den unlauteren Preisbildungspraktiken und der Schädigung;

   (d) die Maßnahmen, die unter den gegebenen Umständen zur Verhütung oder Behebung der durch die unlauteren Preisbildungspraktiken hervorgerufenen Schädigung zu treffen sind, sowie die Einzelheiten ihrer Anwendung.

Artikel 7

Einleitung und Durchführung der Untersuchung

1. Stellt sich nach Konsultationen heraus, daß genügend Beweismittel vorliegen, um die Einleitung eines Verfahrens zu rechtfertigen, so verfährt die Kommission unverzüglich wie folgt:

   (a) Sie gibt im im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften die Einleitung eines Verfahrens bekannt; dabei bezeichnet sie die betroffene ausländische Reederei, legt die eingegangenen Informationen in zusammengefaßter Form dar, weist darauf hin, daß ihr alle in diesem Zusammenhang sachdienlichen Angaben zu übermitteln sind, und setzt eine Frist fest, innerhalb deren die betroffenen Parteien ihre Ansichten schriftlich vortragen und den Antrag stellen können, von der Kommission nach Maßgabe von Absatz 5 mündlich angehört zu werden.

   (b) Sie unterrichtet die ihres Wissens betroffenen Reedereien, Verlader und Spediteure sowie die Antragsteller.

   (c) Sie leitet die Untersuchung auf Gemeinschaftsebene im Zusammenwirken mit den Mitgliedstaaten ein; diese Untersuchung erstreckt sich sowohl auf die unlauteren Preisbildungspraktiken als auch auf die dadurch verursachte Schädigung und wird nach Maßgabe der Absätze 2 bis 8 durchgeführt; die Untersuchung unlauterer Preisbildungspraktiken erstreckt sich normalerweise über einen Zeitraum von nicht weniger als sechs Monaten unmittelbar vor der Einleitung des Verfahrens.

2. (a) Erforderlichenfalls holt die Kommission alle Informationen ein, die sie für notwendig erachtet, und versucht, diese Informationen mit den Reedereien, Agenten, Verladern, Spediteuren, Konferenzen, Vereinigungen und Organisationen zu überprüfen, sofern die betreffenden Unternehmen oder Organisationen ihr Einverständnis erteilen.

   (b) Erforderlichenfalls führt die Kommission nach Konsultationen Untersuchungen in Drittländern durch, sofern die betroffenen Unternehmen zustimmen und die offiziell unterrichtete Regierung des betreffenden Landes keine Einwände erhebt. Die Kommission wird von Bediensteten derjenigen Mitgliedstaaten unterstützt, die darum ersucht haben.

3. (a) Die Kommission kann die Mitgliedstaaten ersuchen,

- ihr Auskünfte zu erteilen;

- alle erforderlichen Nachprüfungen und Kontrollen anzustellen, und zwar insbesondere bei Verladern, Spediteuren, Reedereien der Gemeinschaft und ihren Agenten;

- Untersuchungen in Drittländern durchzuführen, sofern die betroffenen Unternehmen zustimmen und die offiziell unterrichtete Regierung des betreffenden Landes keine Einwände erhebt.

(b) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um den Ersuchen der Kommission nachzukommen. Sie teilen dieser die erbetenen Auskünfte sowie die Ergebnisse der angestellten Nachprüfungen, Kontrollen oder Untersuchungen mit.

(c) Sind diese Informationen von allgemeinem Interesse oder wird ihre Übermittlung von einem Mitgliedstaat erbeten, so übermittelt die Kommission sie den Mitgliedstaaten, sofern sie nicht vertraulich sind; in diesem Falle übermittelt sie eine nichtvertrauliche Zusammenfassung.

(d) Bedienstete der Kommission können auf deren Antrag oder auf Antrag eines Mitgliedstaats die Bediensteten der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.

4. (a) Der Antragsteller und die bekanntermaßen betroffenen Verlader und Reedereien können alle der Kommission von einer an der Untersuchung beteiligten Partei zur Verfügung gestellten Unterlagen mit Ausnahme der von der Gemeinschaft oder ihren Mitgliedstaaten erstellten internen Dokumente einsehen, soweit sie für die Vertretung ihrer Interessen erheblich und nicht vertraulich im Sinne von Artikel 8 sind und von der Kommission bei der Untersuchung verwendet werden. Sie richten zu diesem Zweck einen schriftlichen Antrag an die Kommission, in dem die gewünschten Unterlagen angegeben werden.

(b) Die Reedereien, die Gegenstand der Untersuchung sind, und der Antragsteller können beantragen, über die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen unterrichtet zu werden, aufgrund deren beabsichtigt wird die Erhebung endgültiger Abgaben oder die endgültige Vereinnahmung der auf der Grundlage einer vorläufigen Abgabe geleisteten Sicherheit anzuregen.

(c) i) Anträge auf Unterrichtung gemäß Buchstabe b) müssen:

- bei der Kommission schriftliche eingereicht werden;

- die einzelnen Punkte bezeichnen, über die Auskunft verlangt wird;

- in Fällen, in denen eine vorläufige Abgabe eingeführt wurde, spätestens einen Monat nach der Bekanntmachtung der Einführung dieser Abgabe eingehen.

ii) Die Unterrichtung kann entweder mündlich oder schriftlich erfolgen, je nachdem, was die Kommission für angemessen erachtet. Spätere Entscheidungen der Kommission oder des Rates werden hierdurch nicht präjudiziert. Vertrauliche Informationen werden in Übereinstimmung mit Artikel 8 behandelt.

iii) Die Unterrichtung darf in der Regel nicht später als fünfzehn Tage vor der Vorlage eines Vorschlags der Kommission für endgültige Massnahmen gemäss Artikel 12 erfolgen. Bemerkungen nach erfolgter Unterrichtung werden nur berücksichtigt, wenn sie innerhalb einer von der Kommission im Einzelfall festgesetzten Frist eingehen, die mindestens zehn Tage beträgt, wobei der Dringlichkeit der Angelegenheit gebührend Rechnung getragen wird.

5. Die Kommission kann die betroffenen Parteien anhören. Sie müssen angehört werden, wenn sie innerhalb der Frist, die durch die im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Bekanntmachung festgesetzt ist, eine solche Anhörung schriftlich beantragt und dabei nachgewiesen haben, dass sie eine interessierte Partei sind, die wahrscheinlich vom Ergebnis des Verfahrens betroffen sein wird, und dass besondere Gründe für ihre mündliche Anhörung sprechen.

6. Ferner gibt die Kommission den unmittelbar betroffenen Parteien auf Antrag Gelegenheit zusammenzutreffen, damit widersprechende Ansichten geäussert werden können. Dabei trägt sie der notwendigen Vertraulichkeit der Informationen und den Bedürfnissen der Parteien Rechnung. Keine Partei ist verpflichtet, an einer Zusammenkunft teilzunehmen, und ihre Abwesenheit ist ihrer Sache nicht abträglich.

7. (a) Die Bestimmungen dieses Artikels schliessen nicht aus, dass die Gemeinschaftsbehörden vorläufige Feststellungen treffen oder beschleunigt vorläufige Massnahmen ergreifen.

(b) Verweigern eine betroffene Partei oder ein Drittland den Zugang zu Informationsquellen oder erteilen sie nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums die erforderlichen Auskünfte oder behindern sie erheblich die Untersuchung, so können vorläufige oder endgültige positive oder negative Entscheidungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.

8. Verfahren über unlautere Preisbildungspraktiken begründen kein Hindernis für eine Zollabfertigung der Waren, auf die sich die betreffenden Frachtraten beziehen.

9. (a) Eine Untersuchung wird abgeschlossen, indem sie eingestellt wird oder indem endgültige Massnahmen ergriffen werden. Sie muss in der Regel innerhalb eines Jahres nach der Verfahrenseinleitung abgeschlossen sein.

(b) Ein Verfahren wird abgeschlossen, indem die Untersuchung ohne die Festsetzung von Zöllen und ohne die Annahme von Verpflichtungen eingestellt wird oder indem solche Zölle auslaufen oder aufgehoben oder indem solche Verpflichtungen gemäss Artikel 14 oder 15 für erledigt erklärt werden.

Artikel 8

Vertrauliche Informationen

1. Die in Anwendung dieser Verordnung enthaltenen Informationen können nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie eingeholt worden sind.

2. (a) Der Rat, die Kommission und die Mitgliedstaaten sowie deren Bedienstete geben die Informationen, die sie bei der Anwendung dieser Verordnung erhalten haben und für die der Auskunftgeber vertrauliche Behandlung beantragt hat, nicht bekannt, es sei denn, daß der Auskunftgeber ausdrücklich die Erlaubnis hierzu erteilt.

   (b) Jeder Antrag auf vertrauliche Behandlung muß die Gründe der Vertraulichkeit der Informationen sowie eine nichtvertrauliche Zusammenfassung der Informationen oder eine Begründung enthalten, weshalb die Informationen nicht auf diese Weise zusammengefaßt werden können.

3. Informationen werden in der Regel dann als vertraulich betrachtet, wenn sich ihre Bekanntgabe wahrscheinlich in erheblichem Grade nachteilig auf den Auskunfgeber oder die Informationsquelle auswirken würde.

4. Stellt sich jedoch heraus, daß ein Antrag auf vertrauliche Behandlung nicht gerechtfertigt ist und daß der Auskunftgeber weder bereit ist, die Informationen bekanntzugeben noch ihrer Bekanntgabe in allgemeiner oder in zusammengefaßter Form zuzustimmen, so können diese Informationen unberücksichtigt bleiben.

   Die Informationen können ebenfalls unberücksichtigt bleiben, wenn ein solcher Antrag gerechtfertigt ist, aber der Auskunftgeber nicht bereit ist, eine nichtvertrauliche Zusammenfassung vorzulegen, obwohl die Informationen auf diese Weise zusammengefasst werden können.

5. Dieser Artikel steht der Bekanntgabe allgemeiner Informationen durch die Gemeinschaftsorgane und insbesondere der Gründe für die in Anwendung dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen oder der Bekanntgabe der Beweismittel, auf die sich die Behörden der Gemeinschaft stützten, soweit dies notwendig war, um diese Gründe in Gerichtsverfahren zu erläutern, nicht entgegen. Diese Bekanntgabe muß dem berechtigten Interesse der betroffenen Parteien an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung tragen.

Artikel 9

Einstellung des Verfahrens, wenn keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind

1. Stellt sich nach Konsultationen heraus, daß keine Schutzmaßnahme erforderlich ist, und sind im Ausschuß nach Artikel 6 Absatz 1 keine Einwendungen erhoben worden, so wird das Verfahren eingestellt. Andernfalls legt die Kommission dem Rat umgehend einen Bericht über das Ergebniss der Konsultationen sowie einen Vorschlag für die Einstellung des Verfahrens vor. Das Verfahren ist eingestellt, wenn der Rat nicht innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit anders entschieden hat.

2. Die Kommission unterrichtet die betroffenen Parteien und gibt die Einstellung des Verfahrens im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften unter Angabe der wesentlichen Schlußfolgerungen und mit einer Zusammenfassung der dafür maßgeblichen Gründe bekannt.

Artikel 10

Verpflichtungen

1. Werden während einer Untersuchung Verpflichtungen angeboten, welche die Kommission nach Konsultationen für annehmbar hält, so kann die Untersuchung ohne Festsetzung vorläufiger oder endgültiger Abgaben eingestellt werden. Außer unter außergewöhnlichen Umständen können Verpflichtungen nicht später als bis zum Ende des Zeitraums, in dem die Äußerungen gemäß Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe (c) Ziffer (iii) möglich sind, angeboten werden. Über eine solche Einstellung wird nach dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 1 entschieden; die Unterrichtung und Bekanntgabe erfolgen gemäß Artikel 9 Absatz 2. Eine solche Einstellung schließt nicht die endgültige Vereinnahmung derjenigen Beträge aus, die als vorläufige Abgaben gemäß Artikel 12 Absatz 2 zur Sicherheit geleistet wurden.

2. Unter den in Absatz 1 genannten Verpflichtungen sind Verpflichtungen zu verstehen, denen zufolge die Frachtraten in einem Umfang geändert werden, der es der Kommission ermöglicht festzustellen, daß die unlauteren Preisbildungspraktiken oder die schädigenden Auswirkungen beseitigt werden.

3. Verpflichtungen können von der Kommission vorgeschlagen werden, jedoch berührt die Tatsache, daß solche Verpflichtungen nicht angeboten werden oder daß einer Aufforderung hierzu nicht Folge geleistet wird, nicht die Beurteilung des Falles. Die Fortsetzung der unlauteren Preisbildungspraktiken kann jedoch als Beweis dafür gewertet werden, daß eine drohende Schädigung mit großer Wahrscheinlichkeit eintreten wird.

4. Auch nach Annahme einer Verpflichtung wird die Untersuchung des Vorliegens einer Schädigung zu Ende geführt, wenn die Kommission nach Konsultationen dies beschließt, oder wenn die betroffenen Reedereien einen entsprechenden Antrag stellen. In diesem Fall wird die Verpflichtung ohne weiteres gegenstandslos, wenn die Kommission nach Konsultationen feststellt, daß keine Schädigung vorliegt. Ist jedoch die Feststellung, daß keine Schädigung droht, vorwiegend auf das Bestehen einer Verpflichtung zurückzuführen, so kann die Kommission verlangen, daß die Verpflichtung weiterhin befolgt wird.

5. Die Kommission kann von jeder Partei, von der eine Verpflichtung angenommen wurde, verlangen, daß sie in regelmäßigen Abständen Auskünfte über die Einhaltung der Verpflichtung erteilt und die Überprüfung der diesbezüglichen Angaben gestattet. Kommt eine Partei diesem Verlangen nicht nach, so wird dies als eine Verletzung der Verpflichtung angesehen.

6. Wurde eine Verpflichtung gekündigt oder hat die Kommission Grund zu der Annahme, daß sie verletzt wurde, so kann sie, sofern die Interessen der Gemeinschaft ein Eingreifen erfordern, nach Konsultationen und nachdem der betreffende Reeder Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten hat, vorläufige Abgaben umgehend auf der Grundlage des vor Annahme der Verpflichtung festgestellten Sachverhalts festsetzen.

Artikel 11

Vorläufige Abgaben

1. Ergibt sich aus einer ersten Sachaufklärung, daß unlautere Preisbildungspraktiken sowie ausreichende Beweismittel für eine dadurch verursachte Schädigung vorliegen, und erfordern die Interessen der Gemeinschaft ein Eingreifen, um eine Schädigung während des Verfahrens zu verhindern, so setzt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus für die betreffenden ausländischen Reedereien eine vorläufige Abgabe fest, über deren endgültige Vereinnahmung der Rat im Rahmen seines späteren Beschlusses gemäß Artikel 12 Absatz 2 entscheidet.

2. Die Kommission ergreift diese vorläufige Maßnahme nach Konsultationen oder bei äußerster Dringlichkeit nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten. Im letzteren Fall finden spätestens zehn Tage, nachdem die Maßnahme der Kommission den Mitgliedstaaten mitgeteilt wurde, Konsultationen statt.

3. Beantragt ein Mitgliedstaat das umgehende Eingreifen der Kommission, so beschließt diese binnen fünf Arbeitstagen nach Eingang des Antrags, ob eine vorläufige Abgabe festzusetzen ist.

4. Die Kommission unterrichtet unverzüglich den Rat und die Mitgliedstaaten von jeder aufgrund dieses Artikels getroffenen Entscheidung. Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit anders beschließen. Ein Beschluß der Kommission, keine vorläufige Abgabe festzusetzen, schließt nicht aus, daß eine solche Abgabe zu einem späteren Zeitpunkt entweder auf Antrag eines Mitgliedstaats bei Vorliegen neuer Gesichtspunkte oder auf Veranlassung der Kommission festgesetzt wird.

5. Vorläufige Abgaben gelten höchstens vier Monate lang. Die Geltungsdauer vorläufiger Abgaben kann jedoch um weitere zwei Monate verlängert werden, wenn die Reedereien der Gemeinschaft einen entsprechenden Antrag stellen oder im Anschluß an eine Absichtserklärung der Kommission keine Einwände erheben.

6. Vorschläge für endgültige Abgaben oder zur Verlängerung der Geltungsdauer der vorläufigen Abgaben werden von der Kommission spätestens einen Monat vor Ablauf der Geltungsdauer der vorläufigen Abgaben dem Rat unterbreitet. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 12

Endgültige Maßnahmen

1. Ergibt sich aus der endgültigen Feststellung des Sachverhalts, daß unlautere Preisbildungspraktiken und eine dadurch verursachte Schädigung vorliegen, und erfordern die Interessen der Gemeinschaft ein gemeinschaftliches Eingreifen, so setzt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf einen nach Konsultationen von der Kommission unterbreiteten Vorschlag eine endgültige Abgabe fest.

2. (a) Ist eine vorläufige Abgabe eingeführt worden, so beschließt der Rat unabhängig davon, ob eine endgültige Abgabe erhoben werden soll, über die Frage, inwieweit die vorläufige Abgabe endgültig zu vereinnahmen ist. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission.

   (b) Die endgültige Vereinnahmung dieses Betrages wird nur beschlossen, wenn sich aus der endgültigen Feststellung des Sachverhalts ergibt, daß unlautere Preisbildungspraktiken und eine Schädigung vorliegen.

Artikel 13

Allgemeine Vorschriften für die Abgaben

1. Sowohl vorläufige als auch endgültige Ausgleichsabgaben für die betreffenden ausländischen Reedereien werden durch Verordnung festgesetzt.

2. Diese Verordnungen geben insbesondere Aufschluß über den Betrag und die Art der festgesetzten Abgabe, das beförderte Gut bzw. die beförderten Güter, den Namen und das Ursprungsland der betreffenden ausländischen Reederei sowie die Gründe, auf die sie sich stützen.

3. Die Abgaben dürfen nicht den Unterschied zwischen der berechneten Frachtrate und der vorläufigen ermittelten oder endgültig festgestellten niedrigsten Frachtrate übersteigen, die von der niedergelassenen und repräsentativen Nichtkonferenzreederei gemäß Artikel 3 berechnet wird. Sie sollten niedriger sein, wenn eine geringere Abgabe ausreicht, um die Schädigung zu beseitigen.

4. (a) Abgaben dürfen weder rückwirkend festgesetzt noch rückwirkend erhöht werden und gelten für die Beförderung von Gütern, die nach dem Inkrafttreten dieser Abgaben in einem Hafen der Gemeinschaft ver- oder entladen werden.

(b) Wenn jedoch der Rat feststellt, daß eine Verpflichtung verletzt wurde, so können endgültige Abgaben auf Güter erhoben werden, die nicht eher als 90 Tage vor dem Zeitpunkt der Anwendung vorläufiger Abgaben in einem Hafen der Gemeinschaft ver- oder entladen wurden; im Falle der Verletzung einer Verpflichtung dürfen solche Abgaben jedoch nicht rückwirkend auf die Beförderung von Gütern erhoben werden, die vor dem Zeitpunkt der Verletzung in einem Hafen der Gemeinschaft ver- oder entladen wurden.

5. Die Abgaben, deren Art, Satz und sonstige Anwendungsmodalitäten bei ihrer Festsetzung bestimmt werden, werden von den Mitgliedstaaten unabhängig von den Zöllen, Steuern und anderen üblicherweise bei der Einfuhr von beförderten Gütern geforderten Abgaben erhoben.

6. Die Erlaubnis zum Ver- oder Entladen von Ladung in einem Hafen der Gemeinschaft kann von der Stellung einer Sicherheit für den Betrag einer vorläufigen oder endgültigen Abgabe abhängig gemacht werden.

7. Nach Ablauf der Geltungsdauer der vorläufigen Abgaben wird die Sicherheit so schnell wie möglich insoweit freigegeben, als der Rat nicht beschlossen hat, sie endgültig zu vereinnahmen.

Artikel 14

Überprüfung

1. Die Verordnungen, in denen vorläufige oder endgültige Ausgleichsabgaben festgesetzt werden, und die Entscheidungen über die Annahme der Verpflichtungen werden einer Überprüfung unterzogen. Sie kann entweder auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Veranlassung der Kommission vorgenommen werden. Eine Überprüfung kann auch auf Antrag einer betroffenen Partei vorgenommen werden, sofern diese gesicherte Beweismittel für geänderte Umstände vorlegt, mit denen der Nachweis für die Notwendigkeit einer Überprüfung erbracht wird, sofern seit dem Abschluß der Untersuchung mindestens ein Jahr vertrichen ist. Entsprechende Anträge sind an die Kommission zu richten, die die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet.

2. Haben Konsultationen ergeben, daß eine Überprüfung angebracht ist, so wird die Untersuchung gemäß Artikel 7 erneut eröffnet, sofern die Umstände dies erfordern. Diese Wiedereröffnung des Verfahrens berührt nicht per se die in Anwendung befindlichen Maßnahmen.

3. Die Maßnahmen werden von dem für ihre Einführung zuständigen Gemeinschaftsorgan geändert oder mit oder ohne Rückwirkung aufgehoben, sofern die gegebenenfalls nach Wiedereröffnung der Untersuchung durchgeführte Überprüfung dies rechtfertigt.

Artikel 15

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Absatz 2 werden Ausgleichsabgaben und -maßnahmen fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens oder ihrer letztmaligen Änderung oder Bestätigung ungültig.

2. In der Regel veröffentlicht die Kommission nach Konsultation innerhalb von sechs Monaten vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften eine Mitteilung über das bevorstehende Auslaufen der betreffenden Maßnahme und unterrichtet die als betroffen bekannten Reedereien der Gemeinschaft. In dieser Mitteilung wird angegeben, innerhalb welcher Zeit sich die beteiligten Parteien schriftlich äußern und beantragen können, von der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 5 mündlich gehört zu werden.

   Legt eine beteiligte Partei dar, daß das Auslaufen der Maßnahme erneut zu einer Schädigung oder zu einer drohenden Schädigung führen würde, so führt die Kommission eine Überprüfung der Maßnahme durch. Die Maßnahme bleibt in Kraft, solange das Ergebnis dieser Überprüfung nicht feststeht.

   Werden Ausgleichsabgaben und -maßnahmen aufgrund dieses Artikels ungültig, so veröffentlicht die Kommission im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften eine entsprechende Bekanntmachung.

Artikel 16

Rückerstattungen

1. Kann die betreffende Reederei nachweisen, daß die erhobene Abgabe den Unterschied zwischen der berechneten Frachtrate und der niedrigsten Frachtrate, die von einer niedergelassenen und repräsentativen Nichtkonfernzreederei im Sinne von Artikel 3 berechnet wird, unter Berücksichtigung gewogener Durchschnitte übersteigt, so wird der Mehrbetrag erstattet.

2. Die betreffende Reederei kann an die Kommission einen Antrag auf Rückerstattung gemäß Artikel 1 richten. Der Antrag ist binnen drei Monaten nach der ordnungsgemäßen Festlegung des Betrags der zu erhebenden endgültigen Abgaben durch die zuständigen Behörden oder nach der endgültigen Entscheidung über die Erhebung der durch eine vorläufige Abgabe gesicherten Beträge über den Mitgliedstaat, in dessen Hafen die beförderten Güter ver- oder entladen wurden, vorzulegen.

   Der Mitgliedstaat übermittelt der Kommission diesen Antrag so bald wie möglich, gegebenenfalls mit einer Stellungnahme zur Begründetheit des Antrags.

Die Kommission unterrichtet umgehend die übrigen Mitgliedstaaten und gibt ihre Stellungnahme ab. Stimmen die Mitgliedstaaten der Stellungnahme der Kommission zu oder erheben sie binnen eines Monats nach der Unterrichtung keine Einwände, so kann die Kommission die Entscheidung treffen, die der oben genannten Stellungnahme entspricht. In allen übrigen Fällen beschließt die Kommission im Anschluß an Konsultationen darüber, ob und inwieweit dem Antrag stattgegeben werden muß.

Artikel 17

Schlußbestimmungen

Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung besonderer Regeln, die in zwischen der Gemeinschaft und Drittländern getroffenen Vereinbarungen enthalten sind.

Artikel 18

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [1 Juli 1986] in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

BILAG - ANHANG - - ANNEX - ANNEXE - ALLEGATO - BIJLAGE

LIST OF INTERNATIONAL CONVENTIONS REFERRED TO IN ARTICLE 3
LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES VISEES A L'ARTICLE 3
LISTA DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI CUI ALL'ARTICOLO 3
LIJST DER IN ARTIKEL 3 BEDOELDE INTERNATIONALE VERDRAGEN
LISTE DER INTERNATIONALE ÜBEREINKOMMEN NACH ARTIKEL 3
LISTE OVER DE I ARTIKEL 3 OMHANDLEDE INTERNATIONALE KONVENTIONER
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3

- International Convention on Load Lines, 1966;
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
- Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978;
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147).

- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978;
- Convention internationalel de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;
- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
- Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention OIT-147)

ANHANG III.

III. Stand der Ratifizierung und des Inkrafttredens einschlägiger IMO-und IAO-Instrumente

ANHANG III

STAND DER RATIFIZIERUNG UND DES INKRAFTTRETENS EINSCHLÄGIGER IMO- UND IAO INSTRUMENTE

Angaben zum 01.07.84	Schutz des Lebens auf See (SOLAS 1974)	Protokoll von 1978 zum SOLAS 1974	Verhütung der Meeresverschmutzung (MARPOL 1973/78)	IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Schiffen	Normen für die Ausbildung von Seeleuten (STCW 1978)	Regeln um Vermeidung von Zusammenstößen (COLREG 1972)	Freibord (LL 1966)			
							1966	Änderung 1971	Änderung 1975	Änderung 1979
	E.R.D. 1.1.1979	E.R.D. 30.6.1979	E.R.D. 1.6.1980	E.R.D. 1.4.1979	E.R.D. 31.12.1980					
BELGIEN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
DÄNEMARK	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
FRANKREICH	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
DEUTSCHLAND (BR)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GRIECHENLAND	X	X	X	X	X	X	X	X	0	X
IRLAND	X	X	0	0	0	X	X	X	0	0
ITALIEN	X	X	X	X	0	X	X	0	0	0
NIEDERLANDE	X	X	X	X	0	X	X	X	X	X
VEREINIGTES KÖNIGREICH	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
FINNLAND	X	X	X	X	X	X	X	0	X	0
NORWEGEN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
PORTUGAL	X	X	0	X	0	X	X	0	0	0
SPANIEN	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0
SCHWEDEN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
andere Vertragsstaaten	67	35	16	3	23	74	88	29	27	20
zusammen	81	49	28	16	33	88	102	39/64	36/64	29/64
Zeitpunkt des Inkrafttretens	25.5.80	1.5.81	2.10.83	28.11.81	28.4.84	15.7.77	21.7.68			

E.R.D. = von der EG empfohlenes Ratifizierungsdatum
X = hat ratifiziert
0 = hat nicht ratifiziert

Bundesrat 1 Drucksache 154/85 B (Beschluß)
05.07.85

Beschluß
des Bundesrates

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik - Seeverkehr -

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt

Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 77/587/EWG zur Einführung eines Konsultationsverfahrens betreffend die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie die diesbezüglichen Aktionen in den internationalen Organisationen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für eine gemeinsame Auslegung des Begriffs "nationale Reederei"

Geänderter Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt

KOM(85) 90 endg.; EG-Dok. 5635/85

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

Der Bundesrat hat in seiner 553. Sitzung am 5. Juli 1985 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission einen einheitlichen Rahmen für eine Seeverkehrspolitik zu entwickeln beabsichtigt und hierzu eine Mitteilung sowie erste Vorschläge vorlegt.

Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß die Beibehaltung einer multilateralen und marktwirtschaftlich orientierten EG-Seeverkehrspolitik nach wie vor im wohlverstandenen Interesse der EG-Seeverkehrswirtschaft wie auch ihrer Verlader liegt und auch weiterhin der beste Weg ist, die Ziele des Vertrages zu erreichen; das schließt Maßnahmen zur Abwehr protektionistischer Verhaltensweisen ein.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Schiffahrtspolitik der EG im Außenverhältnis zu aktivieren und den EG-Interessen gegenüber Drittstaaten entsprechend dem wirtschaftlichen Eigengewicht der Gemeinschaft größeren Nachdruck zu verleihen.

Der Bundesrat begrüßt, daß die Fragen der Seeschiffahrt, der Seehafenverkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft im Zusammenhang gesehen werden. Dadurch wird die Gefahr vermindert, daß Abwehrmaßnahmen gegen protektionistische Verhaltensweisen von Drittländern zu Wettbewerbsverzerrungen unter den Mitgliedsländern führen können.

In Übereinstimmung mit der Kommission unterstreicht der Bundesrat die Bedeutung des UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienschiffahrtskonferenzen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, ihre Bemühungen um eine baldige Ratifizierung durch alle Mitgliedstaaten sowie einheitliche Anwendung zu verstärken. Die Durchsetzung des Kodex ist eine Grundvoraussetzung für weitere Fortschritte in der EG-Schiffahrtspolitik.

Der Bundesrat regt an, bei weiteren Verhandlungen über schiffahrtspolitische Maßnahmen der Gemeinschaft auf eine Überprüfung der Subventionen mit dem Ziel des allmählichen Abbaus und auf eine Harmonisierung der fiskalischen Belastungen hinzuwirken.

Die Kommission hat ihre Ansicht bekräftigt, daß es zur Zeit weder möglich noch notwendig sei, sich mit der schwierigen Aufgabe einer Harmonisierung der Gebührenpolitik der EG-Seehäfen zu befassen. Dem ist zuzustimmen; die einheitliche Gebührenregelung für die Nutzung der Hafeninfrastruktur kann nur Teil einer umfassenden Wegekostenregelung sein - vgl. Drucksache 127/83 (Beschluß) -.

Zu den Vorschlägen der Kommission in Anhang II nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

Die Vorschläge sind nicht in gleicher Weise entscheidungsreif. Um entscheidungsreife Vorschläge nicht durch andere zu blockieren, wird es sinnvoll sein, einzelne Vorschläge bevorzugt zu verhandeln und keine geschlossene Verabschiedung anzustreben.
Der Bundesrat sieht vorrangigen Handlungsbedarf in folgenden Bereichen:

- Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschiffahrt
  (Vorschlag II.1)

- Abwehr unlauterer Preisbildungspraktiken
  (Vorschlag II.6)

- Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt
  (Vorschlag II.2)

- Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr
  (Vorschlag II.5).

Zu den Vorschlägen im einzelnen:

- Der Bundesrat ist der Auffassung, daß hinsichtlich des Schutzes des freien Zugangs zur Ladung ein Handlungsbedarf der Gemeinschaft besteht. Um Maßnahmen gegen Ladungsvorbehalte wirksam werden zu lassen, ist unter Wettbewerbsgesichtspunkten ein koordiniertes Vorgehen gemäß Vorschlag II.1 erforderlich. Es wird im Interesse einer Chancengleichheit der EG-Reeder auf dem Weltmarkt überdies für erforderlich gehalten, die Regelung auf alle Schiffahrtsbereiche, nicht nur die Linien- und Massengutfahrt, auszudehnen.

- Der Bundesrat begrüßt, daß im Innenverhältnis der Gemeinschaft nun auch der freie Dienstleistungsverkehr gemäß Vorschlag II.2 mit gewissen Übergangsfristen eingeführt werden soll. Er geht davon aus, daß auch andere maritime Dienstleistungen wie Bergungs- und Forschungsschiffahrt von der Verordnung erfaßt werden.

- Der Bundesrat hält es für unabdingbar, daß im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des UNCTAD-Kodex der Begriff "nationale Reederei" definiert wird. Er begrüßt, daß in den Vorschlag II.4 einheitliche Kriterien im Interesse einer gleichen Auslegung aufgenommen worden sind. Die in Artikel 1 Abs. 2a bis c festgelegten Kriterien werden als unabdingbare Mindestnormen angesehen.

- Der Vorschlag einer Verordnung zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschiffahrt (II.5) weist gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission (Drucksache 579/81) Änderungen auf. Insbesondere wird die Überarbeitung der Artikel 4, 5 (Bedingungen und Auflagen in Verbindung mit der Freistellung) und Artikel 7 (Kontrolle) begrüßt. Dem Beschluß des Bundesrates vom 28. Mai 1982 (Drucksache 169/82) wurde insoweit Rechnung getragen.

  Der Bundesrat begrüßt darüber hinaus die gemäß Artikel 8 vorgesehene Einleitung von Verhandlungen mit Drittstaaten zur Harmonisierung der Kartellgesetze. Allerdings erscheint es weiterhin notwendig, die Verordnung zusätzlich auf Artikel 84 Abs. 2 EWGV zu stützen und die Gefahr von Kollisionen mit den Vorschriften des Übereinkommens vom 6. April 1974 über den Verhaltenskodex der Linienkonferenzen insbesondere im Hinblick auf die grundlegenden Begriffsbestimmungen auszuräumen.

  Der Bundesrat verweist im übrigen auf seinen vorgenannten Beschluß vom 28. Mai 1982.

- Der Bundesrat hält es für dringend notwendig, die Güterlinienschiffahrt vor unlauterem Preiswettbewerb zu schützen. Das nach dem Vorschlag der Kommission (II.6) beabsichtigte Verfahren gibt jedoch zu erheblichen Bedenken Anlaß, erscheint in dieser Form und mit diesen Zeitvorstellungen nicht praktikabel und sollte verbessert werden.