II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

FORTSCHRITTE AUF DEM WEGE ZU EINER GEMEINSAMEN VERKEHRSPOLITIK

— SEEVERKEHR —

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

KOM(85) 90 endg.

(Mitteilung und Vorschläge der Kommission an den Rat am 19. März 1985)

(85/C 212/02)

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

---

[1] ABl. Nr. L 239 vom 17. 9. 1977, S. 23.

[2] ABl. Nr. L 332 vom 28. 11. 1983, S. 37.

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.

(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 Artikel 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.

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

(85/C 212/03)

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 Vertrages eine der Aufgaben der Gemeinschaft.

Gemäß Artikel 61 des Vertrages 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 des Rates [1] 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.

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.

[1] ABl. Nr. L 121 vom 17. 5. 1979, S. 1.