**Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen**

►**B**

# VERORDNUNG (EWG) Nr. 3577/92 DES RATES

**vom 7. Dezember 1992**

**zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)**

(ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7)

Geändert durch:

| | | Amtsblatt | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Nr. | Seite | Datum |
| ►**A1** | Vertrag über den Beitritt Kroatiens (2012) | L 112 | 10 | 24.4.2012 |

▼B

# VERORDNUNG (EWG) Nr. 3577/92 DES RATES

## vom 7. Dezember 1992

## zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

aufgrund des geänderten Vorschlags der Kommission ([1]),

nach Kenntnisnahme von den Stellungnahmen des Europäischen Parlaments ([2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Europäische Parlament hat am 12. Juni 1992 eine Entschließung zur Liberalisierung der Kabotage im Seeverkehr und zu den wirtschaftlichen und sozialen Folgen angenommen.

Gemäß Artikel 61 des Vertrages gelten für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Seeverkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr.

Für die Vollendung des Binnenmarktes ist die Aufhebung der Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten notwendig. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Daher sollte der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs auch auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten angewandt werden.

Dieser Grundsatz sollte auf alle Gemeinschaftsreeder angewandt werden, die Schiffe betreiben, die in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, auch wenn es sich bei diesem um einen Binnenstaat handelt.

Der Grundsatz wird auf die auch in EUROS registrierten Schiffe ausgedehnt werden, sobald dieses Register gebilligt ist.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten die Gemeinschaftsreeder, die die Kabotagefreiheit in Anspruch nehmen, alle Voraussetzungen für die Zulassung zur Kabotage in dem Mitgliedstaat erfüllen, in dem ihre Schiffe registriert sind. Während einer Übergangszeit sollte diese Verordnung jedoch auch für diejenigen Gemeinschaftsreeder gelten, die in einem Mitgliedstaat registrierte Schiffe betreiben, in diesem Staat aber nicht zur Kabotage zugelassen sind.

Die Kabotagefreiheit sollte schrittweise eingeführt werden und braucht nicht unbedingt für alle betroffenen Dienstleistungen einheitlich zu sein; zu berücksichtigen wären die Beschaffenheit bestimmter spezifischer Dienstleistungen sowie der Umfang der Anstrengungen, die einigen Volkswirtschaften in der Gemeinschaft aufgrund des unterschiedlichen Entwicklungsstandes abverlangt werden.

([1]) ABl. Nr. C 73 vom 19. 3. 1991, S. 27.
([2]) ABl. Nr. C 295 vom 26. 11. 1990, S. 687, und Stellungnahme vom 20. November 1992 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([3]) ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1990, S. 70.

▼B

Die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit bestimmten Rechten und Pflichten für die betreffenden Reeder kann vertretbar sein, um ausreichende Liniendienste von, zwischen und nach Inseln sicherzustellen, sofern es dabei nicht zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes kommt.

Es sollten Vorschriften erlassen werden, wonach für Seeverkehrsmärkte, die von einer schweren Störung betroffen sind, oder in Dringlichkeitsfällen Schutzmaßnahmen getroffen werden können; hierzu sollten entsprechende Beschlußverfahren eingeführt werden.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit, für ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Binnenmarktes zu sorgen, und im Hinblick auf etwaige Anpassungen aufgrund der gesammelten Erfahrungen sollte die Kommission über die Anwendung dieser Verordnung Bericht erstatten und gegebenenfalls weitere Vorschläge unterbreiten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Mit Wirkung vom 1. Januar 1993 gilt der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) für Gemeinschaftsreeder, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sofern diese Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen, um zur Kabotage in diesem Mitgliedstaat zugelassen zu werden; hierin eingeschlossen sind die in EUROS registrierten Schiffe, sobald dieses Register vom Rat gebilligt ist.

(2) Als Sonderregelung wird die Durchführung der Bestimmung gemäß Absatz 1, wonach die Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen müssen, um zur Kabotage in dem Mitgliedstaat, in dem sie zu dem betreffenden Zeitpunkt registriert sind, zugelassen zu werden, bis zum 31. Dezember 1996 zeitweilig ausgesetzt.

*Artikel 2*

Im Sinne dieser Verordnung sind

1. „Seeverkehrsdienstleistungen innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage)“ Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen Entgelt erbracht werden und insbesondere folgendes umfassen:

   a) Festlandkabotage: die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland oder auf dem Hauptstaatsgebiet ein und desselben Mitgliedstaats, ohne daß Inselhäfen angelaufen werden;

   b) Offshore-Versorgungsdienste: die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen eines Mitgliedstaats und Anlagen oder Konstruktionen auf dem Festlandsockel dieses Mitgliedstaats;

   c) Inselkabotage: die Beförderung von Passagieren oder Gütern auf dem Seeweg zwischen

      — Häfen auf dem Festland und auf einer oder mehreren Inseln ein und desselben Mitgliedstaats;

      — Häfen auf den Inseln innerhalb eines Mitgliedstaats.

▼B

Ceuta und Melilla werden wie Inselhäfen behandelt;

2. „Gemeinschaftsreeder“

   a) Staatsangehörige eines Mitgliedstaats, die in einem Mitgliedstaat nach dem Recht dieses Staates niedergelassen und im Schiffsverkehr tätig sind,

   b) Schiffahrtsgesellschaften, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats gegründet worden sind und ihre Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat haben und über die die tatsächliche Aufsicht in einem Mitgliedstaat ausgeübt wird,

      oder

   c) außerhalb der Gemeinschaft niedergelassene Staatsangehörige eines Mitgliedstaats oder Reedereien, die ihren Sitz außerhalb der Gemeinschaft haben und von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, wenn ihre Schiffe in einem Mitgliedstaat nach dessen Rechtsvorschriften registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren;

3. „Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ Verträge, die zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Gemeinschaftsreeder abgeschlossen werden, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

   Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann insbesondere folgendes umfassen:

   — Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen;

   — zusätzliche Verkehrsdienste;

   — Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen;

   — eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf;

4. „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ Verpflichtungen, die der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde;

5. „schwere Störungen des innerstaatlichen Verkehrsmarktes“das Auftreten von Problemen auf dem Markt, die diesem Markt eigen sind und

   — zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können,

   — auf die Seekabotage zurückzuführen sind oder durch sie verschärft werden sowie

   — das finanzielle Gleichgewicht bzw. die Existenz zahlreicher Gemeinschaftsreeder ernstlich gefährden können,

   sofern die kurz- und mittelfristigen Prognosen für den betreffenden Markt keine wesentliche und dauerhafte Besserung erwarten lassen.

*Artikel 3*

(1) Bei Schiffen, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden, sowie bei Kreuzfahrtschiffen ist für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung des Schiffes der Staats zuständig, in dem das Schiff registriert ist (Flaggenstaat): hiervon ausgenommen sind Schiffe von weniger als 650 BRZ, auf die die Bedingungen des Aufnahmestaats angewandt werden können.

▼B

(2) Bei Schiffen, die zur Inselkabotage eingesetzt werden, ist für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung des Schiffes der Staat zuständig, in dem das Schiff einen Seeverkehrsdienst erbringt (Aufnahmestaat).

(3) Bei Frachtschiffen über 650 BRZ, die zur Inselkabotage eingesetzt werden, ist für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung des Schiffes nach dem 1. Januar 1999 jedoch der Staat zuständig, in dem das Schiff registriert ist (Flaggenstaat), wenn die betreffende Fahrt auf eine Fahrt aus einem anderen Staat folgt oder einer Fahrt in einen anderen Staat vorangeht.

(4) Die Kommission prüft die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Liberalisierung der Inselkabotage eingehend und legt dem Rat bis spätestens 1. Januar 1997 einen Bericht hierüber vor.

Auf der Grundlage dieses Berichts unterbreitet die Kommission dem Rat einen Vorschlag, der gegebenenfalls Anpassungen der Bestimmungen in den Absätzen 2 und 3 hinsichtlich der Staatsangehörigkeit der Besatzung umfaßt, so daß der Rat die endgültige Regelung rechtzeitig vor dem 1. Januar 1999 verabschiedet.

*Artikel 4*

(1) Ein Mitgliedstaat kann mit Schiffahrtsgesellschaften, die sich an Liniendiensten von, zwischen und nach Inseln beteiligen, als Voraussetzung für das Recht zur Erbringung von Kabotageleistungen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes schließen oder ihnen entsprechende Verpflichtungen auferlegen.

Beim Abschluß von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen haben die Mitgliedstaaten darauf zu achten, daß kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.

(2) Bei der Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beschränken sich die Mitgliedstaaten auf Auflagen hinsichtlich der anzulaufenden Häfen, der Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs, der Dienstleistungskapazität, der zu erhebenden Gebühren sowie der Schiffsbesatzung.

Für die etwaige Gewährung eines Ausgleichs für solche Verpflichtungen kommen stets alle Gemeinschaftsreeder in Betracht.

(3) Bestehende Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes können bis zum jeweiligen Ablaufdatum gültig bleiben.

*Artikel 5*

(1) Im Falle einer schweren Störung des innerstaatlichen Verkehrsmarktes, die auf die Liberalisierung der Kabotage zurückzuführen ist, kann sich ein Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Die Kommission entscheidet, nachdem sie die übrigen Mitgliedstaaten konsultiert hat, innerhalb einer Frist von 30 Arbeitstagen nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats gegebenenfalls über die erforderlichen Schutzmaßnahmen. Diese Maßnahmen können beinhalten, daß das betreffende Gebiet zeitweilig, aber nicht länger als zwölf Monate vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wird.

Die Kommission unterrichtet den Rat und die Mitgliedstaaten über alle Entscheidungen in bezug auf Schutzmaßnahmen.

▼B

Ist die Kommission nach Ablauf der Frist von 30 Arbeitstagen in der Angelegenheit zu keiner Entscheidung gelangt, so ist der betreffende Mitgliedstaat berechtigt, die vorgesehenen Maßnahmen so lange anzuwenden, bis die Kommission ihre Entscheidung getroffen hat.

In Dringlichkeitsfällen können die Mitgliedstaaten jedoch einseitig angemessene vorläufige Maßnahmen ergreifen, die nicht länger als drei Monate lang in Kraft bleiben dürfen. Sie unterrichten in diesem Falle unverzüglich die Kommission über diese Maßnahmen. Die Kommission kann die Maßnahmen aufheben oder sie — in unveränderter oder abgeänderter Form — bestätigen, solange ihre endgültige Entscheidung nach Unterabsatz 2 noch aussteht.

(2) Die Kommission kann nach Konsultierung der Mitgliedstaaten auch von sich aus Schutzmaßnahmen ergreifen.

*Artikel 6*

(1) Folgende Seeverkehrsdienstleistungen im Mittelmeerraum und entlang der Küste Spaniens, Portugals und Frankreichs werden im Wege einer Sonderregelung von der Anwendung dieser Verordnung zeitweilig ausgenommen:

— Kreuzfahrten bis zum 1. Januar 1995;

— Beförderung strategischer Güter (Erdöl, Erdölerzeugnisse und Trinkwasser) bis zum 1. Januar 1997;

— Beförderungsleistungen durch Schiffe von weniger als 650 BRZ bis zum 1. Januar 1998;

— Linienpassagier- und -fährdienste bis zum 1. Januar 1999.

(2) Inselkabotage im Mittelmeerraum und Kabotage mit den Kanarischen Inseln, den Azoren und Madeira, Ceuta und Melilla, den französischen Inseln vor der Atlantikküste und den französischen überseeischen Departements werden im Wege einer Sonderregelung von der Anwendung dieser Verordnung zeitweilig bis zum 1. Januar 1999 ausgenommen.

(3) Aus Gründen des sozioökonomischen Zusammenhalts wird die Sonderregelung gemäß Absatz 2 im Falle Griechenlands für Linienpassagier- und -fährdienste sowie für Beförderungsdienstleistungen durch Schiffe von weniger als 650 BRZ bis zum 1. Januar 2004 verlängert.

▼A1

(4) In Abweichung von Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 können Verträge über öffentliche Verkehrsdienste, die vor dem Tag des Beitritts Kroatiens geschlossen wurden, noch bis zum 31. Dezember 2016 angewandt werden.

(5) In Abweichung von Artikel 1 Absatz 1 sind bis zum 31. Dezember 2014 Kreuzfahrten zwischen kroatischen Häfen auf Schiffen mit einer BRZ von weniger als 650 Schiffen vorbehalten, die in Kroatien registriert sind, unter der Flagge Kroatiens fahren und von Schifffahrtunternehmen betrieben werden, die nach kroatischem Recht errichtet wurden und die ihre Hauptniederlassung in Kroatien haben und über die die tatsächliche Aufsicht in Kroatien ausgeübt wird.

(6) In Abweichung von Artikel 1 Absatz 1 kann die Kommission während des Übergangszeitraums bis zum 31. Dezember 2014 auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats innerhalb von 30 Arbeitstagen nach Eingang des betreffenden Antrags beschließen, dass Schiffe, die unter die Ausnahmeregelung nach Absatz 5 fallen, keine Kreuzfahrten

▼A1

zwischen Häfen bestimmter Gebiete eines anderen Mitgliedstaats als Kroatien durchführen dürfen, wenn nachgewiesen ist, dass diese Dienste den Verkehrsbinnenmarkt in den betreffenden Gebieten ernsthaft behindern oder ernsthaft zu behindern drohen. Hat die Kommission nach Ablauf der Frist von 30 Arbeitstagen keinen Beschluss gefasst, so ist der betreffende Mitgliedstaat berechtigt, so lange Schutzmaßnahmen anzuwenden, bis die Kommission ihren Beschluss gefasst hat. In Dringlichkeitsfällen kann der Mitgliedstaat einseitig angemessene vorläufige Maßnahmen ergreifen, die nicht länger als drei Monate lang in Kraft bleiben dürfen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission kann die Maßnahmen aufheben oder sie bestätigen, solange ihr endgültiger Beschluss noch aussteht. Die Mitgliedstaaten werden laufend darüber unterrichtet.

▼B

*Artikel 7*

Artikel 62 des Vertrages findet auf die in dieser Verordnung geregelten Bereiche Anwendung.

*Artikel 8*

Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrages über das Niederlassungsrecht und unbeschadet dieser Verordnung kann derjenige, der eine Seeverkehrsdienstleistung erbringt, zu diesem Zweck seine Geschäftstätigkeit in dem Staat, in dem die Leistung erbracht wird, vorübergehend unter denselben Bedingungen ausüben, die dieser Staat seinen eigenen Angehörigen auferlegt.

*Artikel 9*

Vor dem Erlaß von Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung konsultieren die Mitgliedstaaten die Kommission. Sie übermitteln der Kommission alle auf diese Weise erlassenen Maßnahmen.

*Artikel 10*

Die Kommission unterbreitet dem Rat bis zum 31. Dezember 1994 und danach alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und zugleich die gegebenenfalls erforderlichen Vorschläge.

*Artikel 11*

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

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