

Häfner, Caspar

Working Paper

Kritische rechtsfokussierte Analyse geschäftspolitischer Aktivitäten international operierender Reedereien

Arbeitspapiere für Marketing und Management, No. 65

Provided in Cooperation with:

Fakultät Medien, Hochschule Offenburg

Suggested Citation: Häfner, Caspar (2022) : Kritische rechtsfokussierte Analyse geschäftspolitischer Aktivitäten international operierender Reedereien, Arbeitspapiere für Marketing und Management, No. 65, Hochschule Offenburg, Fakultät Medien, Offenburg, <https://doi.org/10.48584/opus-6207>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/266148>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



CHRISTOPHER ZERRES

MARKETING

Schriftenreihe „Arbeitspapiere für Marketing und Management“

**Herausgeber:
Prof. Dr. Christopher Zerres**

**Hochschule Offenburg
Fakultät Medien**

Arbeitspapier Nr. 65

**Kritische rechtsfokussierte Analyse
geschäftspolitischer Aktivitäten international operie-
render Reedereien**

Häfner, C.

Offenburg, Oktober 2022

ISSN: 2510-4799

Impressum

**Prof. Dr. Christopher Zerres
Hochschule Offenburg
Fakultät Medien
Badstraße 24
77652 Offenburg
ISSN: 2510-4799**

Inhalt

1	Einführung.....	1
1.1	Problemhintergrund	1
1.2	Ziel.....	2
1.3	Aufbau	2
2	International operierenden Reedereien	3
2.1	Begriffsbestimmung und gesetzliche Regelung.....	3
2.2	Abgrenzung zwischen Reederei und Reeder und der Linienschifffahrt.....	4
2.3	Parten- und Baureederei.....	5
3	Konzeptionelle Grundlagen	6
3.1	Reedereien der Containerlinienschifffahrt	6
3.1.1	Hintergrund und Entstehung der oligopolistischen Strukturen und der vermutete Konflikt mit dem mangelnden Wettbewerb.....	6
3.1.2	Hintergrund und Arten der Gebühren in der Pandemie.....	8
3.1.3	„Einkaufstour“ der Reedereien und die Gefahr für nachgelagerte Branchen.....	8
3.1.4	Neue Umweltauflagen der EU und der IMO	9
3.1.5	Umgehung von Kosten und Vorschriften durch Billigflaggen	12
3.2	Reedereien der Kreuzschifffahrt.....	15
3.2.1	Lage und Maßnahmen innerhalb der Pandemie.....	15
3.2.2	Problematik der Kreuzfahrtschiffe unter „Billigflaggen“	17
4	Rechtsfokussierte Analyse	18
4.1	Reedereien der Containerlinienschifffahrt	18
4.1.1	Wettbewerbs- und kartellrechtliche Analyse der Konsortien	18
4.1.2	Subventionen und die Verlängerung der Gruppenfreistellung für Konsortien unter dem Gesichtspunkt der aktuellen Marktlage.....	21
4.1.3	Kartellrechtliche Analyse der vertikalen Übernahmen durch die Reedereien.....	24
4.1.4	Zulässigkeit der Gebührenerhebung in der Pandemie.....	26
4.1.5	„Scrubber“ und der Widerspruch zu den europäischen Umweltrichtlinien.....	28
4.1.6	Rechtliche Betrachtung der Ausflaggungen.....	30
4.1.7	Ausflaggungen und deren Auswirkung auf eine weitere Branche	33
4.2	Reedereien der Kreuzschifffahrt.....	35
4.2.1	Vertragsfreiheit oder Verstoß gegen das AGG bei ausschließlicher Beförderung geimpfter Personen?	36
4.2.2	Recht auf Rücktritt und Minderung in der Corona-Pandemie.....	37
4.2.2.1	Rücktrittsrecht des Reisenden in der Corona-Pandemie	37
4.2.2.2	Rücktrittsrecht der Kreuzfahrtreedereien	38
4.2.2.3	Routenänderung als Haftungsrisiko der Kreuzfahrtreederei.....	38

4.2.3	Rechtliche Zuständigkeit für die Passagiere und Besatzung an Bord in unterschiedlichen Gewässern	40
4.3	Auswirkungen auf die Bestimmung des Wohlstands in Deutschland.....	43
5	Schlussbetrachtung.....	47
5.1	Zusammenfassung	47
5.2	Hinweise für die Praxis.....	49
5.3	Weiterer Untersuchungsbedarf	51
6	Anhang: Nachweis zu Fußnote Nr. 74	52
7	Literaturverzeichnis	53
8	Autoreninformation	72

1 EINFÜHRUNG

1.1 PROBLEMHINTERGRUND

Um die besondere Situation der Containerschifffahrt in der Pandemie plastisch darzustellen, stelle man sich Folgendes vor: Ganz Deutschland hat gleichzeitig Ferien und alle Bürger kommen auf die Idee, ihren Urlaub einmal auf Sylt verbringen zu wollen. Spätestens ab Hamburg wäre das Chaos vorprogrammiert und die Menschenmassen würden die Kapazitäten der Züge bei Weitem übersteigen. Sie müssten sich auf lange Wartezeiten und eine verspätete Ankunft am Urlaubsort einstellen. Gleichzeitig käme die Deutsche Bahn jedoch noch auf die Idee, die Ticketpreise um den Faktor 10 zu erhöhen, um nach vielen Verlustjahren mal wieder richtig Geld zu verdienen. Und dies bei einer aktuellen Verspätungs-Rate der Züge von bis zu 100 %. Was sich nach einem abstrusen Gedankenspiel anhört, ist seit Beginn der Pandemie für die Beteiligten im globalen Frachtverkehr zum Alltag geworden.¹ Die Verantwortung für diesen Umstand, so sieht es zumindest vordergründig aus, haben die international operierenden Reedereien zu tragen.

Generell hatte sich die in hohem Maße von der Konjunktur abhängige Branche² der internationalen Containerlinienschifffahrt gerade erst von der größten Schifffahrtskrise des 20. Jahrhunderts erholt, so wurde sie Anfang 2020 vor die neue Herausforderung einer globalen Pandemie gestellt.³ Durch Kontaktbeschränkungen, Home-Office, Produktionsschließungen, gescheiterte Aufträge und Kurzarbeit hatte die Pandemie eine massive Wirkung auf Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen.

Auf der anderen Seite hat sich jedoch bereits zu Beginn der Pandemie die Nachfrage nach Konsumgütern in Europa und Nordamerika signifikant und unerwartet erhöht.⁴ Grund hierfür waren die starken Einschränkungen des öffentlichen Lebens durch Ausgangssperren, die Schließungen der Restaurants und der Ländergrenzen, wodurch abrupt weniger Geld für Urlaube, aber dafür deutlich mehr für Unterhaltungselektronik, Sportgeräte und Möbel ausgegeben wurde. Da ein Großteil dieser Konsumgüter in China hergestellt und über den Seeweg verschifft wird, die Reedereien jedoch pandemiebedingt ca. 310 Containerschiffe Anfang 2020 stilllegten,⁵ kam es zu immensen Verzögerungen im globalen Welthandel.⁶ Durch die nationalen Lockdowns, Hafenschließungen, Corona-Ausbrüche an Deck und Sonderereignissen, wie die Havarie im Suezkanal, wurde unsere globalisierte Welt mit immensen Lieferketten- und Beschaffungsproblematiken konfrontiert.

Da Deutschland jedoch stärker als jede andere Industrienation in globale Lieferketten eingebunden ist, ist die Funktionsfähigkeit der Lieferketten unabdingbar für unsere starke Volkswirtschaft.⁷ Die zentrale Rolle der Reedereien der Containerlinienschifffahrt in diesen Lieferketten lässt sich daran erkennen, dass zwei Drittel der deutschen Exporte das Land über die

¹ Aleythe, S.; Hulverscheidt, C. in Süddeutsche Zeitung: Für Reedereien ist die Krise ein Glücksfall (Zugriff am 27.06.2022).

² Hapag-Lloyd: Geschäftsbericht 2021, Wirtschaftsbericht S.86 (Zugriff am: 19.06.2022).

³ Focus online: Krise kaum überstanden: Reedereien kommen wieder in Not (Zugriff am 22.06.2022).

⁴ Deutsche Post DHL Group: Deutsche Post liefert in der Corona-Krise wichtigen Beitrag zur Versorgung der Menschen, (Zugriff am: 30.06.2022).

⁵ Korporal, Sebastian: Handel China-Europa: Seefracht, KPMG (Zugriff am: 17.06.2022).

⁶ Groll, Tina: Jetzt werden sogar die Schiffe knapp (Zugriff am: 19.06.2022).

⁷ Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: Globalisierung gerecht gestalten, Lieferketten (Zugriff am: 30.06.2022).

Häfen und den Seeweg verlassen. Im interkontinentalen Warenverkehr werden, ausgehend vom Warengewicht, sogar mehr als 90% der Güter über den Seeweg verschifft.⁸

Umso mehr drängt sich die Frage auf, wie international operierende Reedereien bei den enormen Organisations- und Kapazitätsproblemen als einer der großen „Pandemiegewinner“ hervorgetreten sind und einerseits ihre Gewinne in nie zuvor erreichte Sphären anheben konnten und andererseits die globale Schifffahrtskrise inmitten einer weiteren globalen Krise beendet wurde.

1.2 ZIEL

Ziel des Beitrages ist es, die geschäftspolitischen Entscheidungen der Reedereien in dem extrem volatilen Umfeld einer Pandemie, geprägt von regulatorischen und operativen Schwierigkeiten, zu analysieren, um anschließend nachzuvollziehen, wie die gesamte Branche der Containerlinienreedereien einen derartigen Aufschwung erreichen konnte. Dabei wird eruiert, ob die Sonderprivilegien der Reedereien, wie der jüngst verlängerten Gruppenfreistellung für Konsortien und die hohen Subventionen, unter den aktuellen Bedingungen noch Rechtfertigung finden können.

Hiervon losgelöst wird zudem analysiert, wie die einst florierende Branche der Kreuzfahrtreedereien mit den pandemiebedingten Herausforderungen, wie den ausbleibenden Buchungen, notwendigen Routenänderungen und Rücktrittswellen, umgegangen ist.

1.3 AUFBAU

Im ersten Teil des Beitrages ist zunächst der Untersuchungsgegenstand der international operierenden Reedereien zu analysieren und herauszuarbeiten, was diese Branche ausmacht.

Nachfolgend ist das Augenmerk auf die operativen und regulatorischen Einschränkungen zu lenken, welche sich den Reedereien für Containerlinienschifffahrt in den Jahren der Pandemie aufgetan haben. Sodann wird ein detaillierter Blick auf die jüngst verlängerte Gruppenfreistellung für Schifffahrtskonsortien in der Containerlinienschifffahrt geworfen, um anschließend beurteilen zu können, ob die Kriterien für diese Entscheidung der Europäischen Kommission unter dem Gesichtspunkt der Rekordgewinne in der Containerlinienschifffahrt überhaupt weiterhin erfüllt werden.⁹ Verbunden damit wird betrachtet, weshalb sowohl die Subventionierung der Reedereien als auch die Gruppenfreistellung für Konsortien potenzielle Gefahren und Nachteile für die nachgelagerten Logistikbranchen verursachen könnten. Daneben wird die, trotz der hohen Gewinnen bestehende Praxis des „Ausflaggens“ (Fahren unter einer fremden Nationalflagge) einer Vielzahl von Schiffen der Reedereien betrachtet, um anschließend die damit verbundenen Vorteile als auch die potenzielle Gefahren aufzuzeigen.¹⁰ Zusammenhängend wird beurteilt, wie und ob diese Praxis mit den Subventionen und dem Wunsch des Bundes, vermehrt Schiffe wieder unter deutscher Flagge fahren zu lassen, vereinbar ist. Abschließend wird im Teil der Reedereien für Containerlinienschifffahrt eine Betrachtung angestellt, anhand derer die aktuellen Umweltauflagen und die Pläne der

⁸ Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste; Deutsche Seeschifffahrt: Statistiken, Covid-19; Seite 4, (Zugriff am: 14.06.2022).

⁹ Europäische Kommission: Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien (Zugriff am 15.06.2022).

¹⁰ Birger, N. in Welt: Das brutale System der Billigflaggen (Zugriff am 15.06.2022).

Europäischen Kommission aufgezeigt werden und wie die Reedereien diese ambitionierten Ziele erreichen können. Im zweiten Teil wird der Fokus auf die Reedereien der Kreuzschiffahrt gelegt. Dabei wird vorrangig auf die Probleme mit den Rücktrittswellen und dem Pauschalreiserecht eingegangen und analysiert, welche Probleme für Passagiere auf Kreuzfahrtschiffen unter den „Billigflaggen“ entstehen können. In diesem Rahmen wird betrachtet, wer für die Gesundheit der Passagiere an Bord verantwortlich ist. Systematisch wird sich dieser Beitrag an folgendem Aufbau orientieren. In einem ersten Teil werden die konzeptionellen Grundlagen zu jedem Themenkomplex erläutert. Anschließend werden diese Grundlagen im Rahmen einer rechtsfokussierten Analyse aufgearbeitet. Aufgrund der internationalen Ausrichtung der kommerziellen Schifffahrt wird zur Beurteilung der geschäftspolitischen Entscheidung aus dem konzeptionellen Teil eine Vielzahl an völkerrechtlichen Übereinkommen sowie nationale Gesetze und das Gemeinschaftsrecht der EU herangezogen. Zusammenfassend wird anschließend dargestellt, welchen Einfluss die Entscheidungen und das Verhalten der Reedereien in der Pandemie auf die Bestimmung des Wohlstandes in Deutschland haben könnten. Der Beitrag wird mit Hinweisen für die Praxis in Form von Handlungsempfehlungen und dem potenziellen weiteren Untersuchungsbedarf abschließen.

2 INTERNATIONAL OPERIERENDEN REEDEREIEN

2.1 BEGRIFFSBESTIMMUNG UND GESETZLICHE REGELUNG

Etymologisch leitet sich der Begriff „Reederei“ von der Reede ab, welche einen Ankerplatz, jedoch auch einen Ort zur Ausstattung von Schiffen beschreibt.¹¹ Daher spricht man auch heute noch von „auf Reede gehen“, wenn Schiffe den Anker setzten, um auf die Einfahrt in einen Hafen zu warten.

Da der Begriff der Reederei im allgemeinen Sprachgebrauch oftmals irrtümlich verwendet wird, muss dieser vorab näher erläutert werden. Vereinfachend dargestellt ist die Reederei eine Gesellschaftsform, welche sich innerhalb der Handelsschifffahrt wiederfinden lässt und dabei ein oder mehrere Schiffe unterhält.¹² Übergeordnetes Ziel ist, wie bei allen Wirtschaftsunternehmen, die Gewinnerzielungsabsicht. Diese Gewinne werden bei Reedereien durch die Verfrachtung von Gütern und/oder Personen auf eigenen oder gecharterten Schiffen erzielt.¹³ Das strategische Ziel international operierender Reedereien hingegen ist es, ein umfassendes Verkehrsnetz herzustellen, um den Kunden möglichst alle Routen zur Warenverteilung anbieten zu können.¹⁴ Dabei erfolgt die Güterbeförderung auf den Frachtschiffen, welche sich nochmals in Stückgut- und Massengutschiffe unterscheiden lassen. Der Zweck einer Reederei besteht hingegen in der Ausrüstung, Instandhaltung und Bemannung ihrer Schiffe. Daneben kann die Reederei auch die Befrachtung der Schiffe selbst vornehmen.¹⁵ Der vorrangige Untersuchungsgegenstand dieses Beitrages, die Containerlinienschifffahrt, lässt sich dabei den Stückgutschiffen zuordnen. Gemäß § 489 HGB a.F ist eine (Parten-) Reederei ein Zusammenschluss mehrerer Personen, welche ein ihnen gemeinsam gehörendes Schiff zum Zwecke der Gewinnerzielung auf gemeinschaftliche Rechnung verwenden. Hinsichtlich der Rechtsformwahl kann hier dabei von den gewöhnlichen Unternehmensformen des Handelsrechts Gebrauch gemacht werden.

¹¹ Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache, Reederei (Zugriff am: 05.06.2022).

¹² Gabler Wirtschaftslexikon: Reederei, S.2903, 2019, 19. Auflage.

¹³ Enzyklopädie der Neuzeit, Reederei, von Detlev Ellmers (Zugriff am: 05.06.2022).

¹⁴ Witthohn, R: Transport, Arbeit und Erholung auf dem Meer, S.269 (Zugriff am: 10.07.2022).

¹⁵ Stats.Group: Was bedeutet der Begriff „Reederei / Reeder“ (Zugriff am 10.07.2022).

Durch die massiv zunehmende Globalisierung wurde eine internationale Ausrichtung der Reedereien immer wichtiger. Dabei ist unter Globalisierung die Zunahme des Welthandels infolge transnationaler und multinationaler Konzerne im 19. Jahrhundert und deren Bedarf nach einem globalen Logistiknetzwerk zu verstehen.¹⁶ Dies lässt sich heute zahlenmäßig auch an dem Volumen der importierten und exportierten Gütern der deutschen Seeschifffahrt von insgesamt 280,7 Mio. Tonnen (2021) und dem innerdeutschen Güterumschlag von lediglich 8 Mio. Tonnen (2021) deutlich erkennen.¹⁷

Generell liegt eine internationale Ausrichtung eines Unternehmens immer dann vor, wenn das Operationsgebiet über die Grenzen des eigenen Staatsgebiets hinausreicht. Der Internationalisierungsprozess beginnt demnach mit jeder grenzüberschreitenden Tätigkeit eines Unternehmens.¹⁸

Die internationale Ausrichtung der Reedereien ergibt sich hierbei aus den Diensten, also den Fahrtrouten, welche die jeweilige Reederei anbietet. Da insbesondere die kommerzielle Seeschifffahrt als wichtiges Bindeglied einer global vernetzten Welt dient, liegt eine internationale Ausrichtung insbesondere bei den Containerlinienreedereien als auch bei der Hochseekreuzfahrt prinzipiell vor. Bei international operierenden Reedereien, deren Schiffe längere Fahrten zu bewältigen haben, bevor sie ihre Fracht verladen und wieder neu beladen werden können, werden die Gewinnchancen durch die längere Fahrtzeit gesteigert, wie man aktuell auch an den extrem gestiegenen Spot- und Frachtraten sehen kann.¹⁹ Dass dieser Vorteil jedoch auch seinen Tribut einfordert, liegt einerseits an internen Faktoren, wie den höheren Aufwendungen für das Schiff, die Ausrüstung und Besatzung, sowie andererseits an steigenden externen Risiken, wie der Piraterie, Kaperung oder dem Verlust durch Schiffbruch als auch dem gestiegenen Anteil internationaler Wettbewerber.²⁰

2.2 ABGRENZUNG ZWISCHEN REEDEREI UND REEDER UND DER LINIENSCHIFFFAHRT

Am einfachsten lässt sich die Unterscheidung zwischen einer Reederei und einem Reeder anhand des § 476 BGB und dem Beispiel der Linienreedereien darstellen. Gemäß der Regelung im BGB ist ein Reeder ein Eigentümer eines Schiffes, welches zum Erwerbzweck in der Seefahrt betrieben wird. Zieht man nun wieder die alte Fassung des HGB und der Partenreederei hinzu, fällt auf, dass die Reederei ein Zusammenschluss mehrerer Personen ist und nicht wie ein Reeder selbst, Eigentümer eines gesamten Schiffes. Die Beteiligten einer Reederei können also nur Mitreeder sein, jedoch nicht Reeder im ursprünglichen Sinne des BGB.²¹ Diese Rechtsform der Partenreederei kann jedoch seit der Reform des Seehandelsrechts nicht mehr neu begründet werden. Eine OHG, GmbH, KG oder AG, welche ein Schiff zum Zwecke des Erwerbs durch Seefahrt in ihrem Vermögen hält, wird im allgemeinen

¹⁶ Buchner, T in Friedrich Ebert Stiftung: Die Geschichte der Globalisierung (Zugriff am: 09.07.2022).

¹⁷ Statistisches Bundesamt: Verkehr, Seeschifffahrt Dezember 2021, Blatt 1.4ff. (Zugriff am: 09.07.2022).

¹⁸ Dülfer, E. / Jöstingmeier, B: Internationales Management in unterschiedlichen Kulturbereichen, Internationales Management, 7. Auflage 2008, S.4.

¹⁹ Schäfer, J. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Warum der Seefrachtmarkt 2022 nicht zu den Zeiten vor Corona zurückkehren wird (Zugriff am 09.07.2022).

²⁰ Enzyklopädie der Neuzeit, Reederei, von Detlev Ellmers (Zugriff am: 05.06.2022).

²¹ Groh, G. in Weber kompakt, Rechtswörterbuch, „Reeder“, 24. Auflage 2022.

Sprachgebrauch häufig als Reederei bezeichnet. Rechtlich betrachtet sind solche Handelsgesellschaften jedoch gem. § 484 HGB aF nur Reeder.²²

Eine weitere Abgrenzung kann zu der im allgemeinen Sprachgebrauch gängigen „Linienreederei“, welche unter anderem in der Containerlinienschifffahrt vorkommt, vorgenommen werden. Diese Unternehmensform ist dem Gesetzeswortlaut entsprechend, nicht immer eine Reederei, da eine Linienreederei nicht zwingend Eigentümer der von ihr eingesetzten Schiffe sein muss, sondern auch Charterverträge gem. § 557 HGB mit sog. Trampreedereien über fremde Schiffe abschließen kann.²³ Gemäß § 477 HGB sind diese Unternehmungen oder Personen sog. Ausrüster (Abs.1), werden im Verhältnis zu Dritten jedoch auch als Reeder angesehen (Abs.2). Im Verhältnis zur gesamten Flottenkapazität der 20 größten Containerlinienreedereien machte gegenwärtig der Anteil gecharterter Tonnage („in Bruttoregistertonnen angegebener Rauminhalt eines Schiffes“²⁴) einen Prozentsatz von 54,5 % aus.²⁵ Durch das Chartern fremder Schiffe versuchen Containerlinienreedereien, die Risiken zu reduzieren, die mit eigener Tonnage verbunden sind. Die aktuell dominierenden Linienreedereien sind durch ihre strukturelle Verteilung der eigenen und gecharterten Schiffe somit oftmals nicht Reeder im gesetzlichen Sinne.

2.3 PARTEN- UND BAUREEDEREI

Mit der Änderung des HGB durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (SeehRefG) im Jahre 2013 entfielen die bis dahin üblichen Gesellschaftsformen der Reedereien, die Parten- und Baureedereien. Hintergrund der Aufführung dieser beiden veralteten Gesellschaftsformen ist, dass für die Parten- und Baureedereien, welche bis zum 24.04.2013 entstanden sind, gem. Art. 71 Abs. 1 EGHGB die alte Fassung des HGB noch maßgebend ist.²⁶ Die Partenreederei als Rechtsform des Seehandelsrechts tritt unter dem Namen eines Schiffes auf. Sie basiert auf einem Gesellschaftsverhältnis der Mitreeder, die Eigentumsanteile, sog. Schiffsparten, an dem jeweiligen Schiff halten.²⁷

Die Baureederei ist ähnlich einer Partenreederei und besteht aus einer Vereinigung von mindestens zwei Personen, deren Zweck der Bau eines Schiffes und dessen anschließende Verwendung auf gemeinschaftlicher Rechnung ist.²⁸ Durch die Änderungen des HGB im Zuge der Reform des Seehandelsrechts werden jedoch beide Gesellschaftsformen zunehmend an Relevanz im Seehandel verlieren.

²² Kindler, P. in MüKo zum BGB, Band 13 Teil 10, internationales Handels- und Gesellschaftsrecht, Reedereien, Rn. 682, 683.

²³ Deutsche Verkehrs-Zeitung: Trampreeder verdienen prächtig (Zugriff am: 09.07.2022), von Michael Hollmann.

²⁴ Duden: Tonnage, die; o.D. (Zugriff am: 09.07.2022).

²⁵ FiS: Mobilität und Verkehr, Seeschifffahrt, „Global sourcing“ von Tonnage (09.07.2022).

²⁶ Leipold, D. in MünchKommBZ zum BGB, 9. Auflage 2022, § 1922 Gesamtrechnachfolge, Partenreederei, Rn. 154.

²⁷ Gabler Wirtschaftslexikon, 19. Auflage 2019, „Partenreederei“ S. 2307.

²⁸ Gabler Banklexikon, 15. Auflage 2020, „Baureederei“ S.261.

3 KONZEPTIONELLE GRUNDLAGEN

3.1 REEDEREIEN DER CONTAINERLINIENSCHIFFFAHRT

In dem ersten Teil der konzeptionellen Grundlagen wird nachfolgend auf die geschäftspolitischen Entscheidungen der Reedereien für die Containerlinienschifffahrt eingegangen. Daneben wird die beinahe zehn Jahre andauernde Schifffahrtskrise beschrieben und weshalb diese für die Entstehung der heutigen Marktstrukturen und der drei Reederei-Allianzen maßgeblich war. Sodann wird auf die Probleme eingegangen, welche durch die Dominanz der Reedereien in der Pandemie entstanden sind. Durch neue Vorschriften der IMO (International Maritime Organization) und der Europäischen Kommission wird daneben dargestellt, welche Auswahlmöglichkeiten die Reedereien zur Verfügung haben, um den zunehmend strengeren Vorschriften zu entsprechen.

Abschließen werden die konzeptionellen Grundlagen der Containerlinienschifffahrt mit einer Erläuterung des „Ausflaggens“. Das Ausflaggen beschreibt die gängige Praxis der Reedereien, ihre Schiffe vermehrt unter Flaggen fahren zu lassen, die nicht der Staatsflagge des Reedereisitzes entsprechen.

3.1.1 Hintergrund und Entstehung der oligopolistischen Strukturen und der vermutete Konflikt mit dem mangelnden Wettbewerb

Wirft man einerseits einen Blick auf die unlängst getroffenen Aussagen des US-Präsidenten Biden zum mangelnden Wettbewerb und den gestiegenen Preisen in der Containerlinienschifffahrt,²⁹ verursacht durch die Reederei-Allianzen, und andererseits auf die von der EU-Kommission erneut verlängerte Gruppenfreistellung für Konsortien am 24.03.2020, welche an einen funktionierenden Wettbewerb knüpft³⁰, stellt sich die Frage, wie es zu solch divergierenden Ansichten kommen kann. Führt man sich vor Augen, dass die neun dominierenden Reedereien der Containerlinienschifffahrt ihre Transportpreise im Pazifik innerhalb eines Jahres um 1000% gesteigert haben und im Jahre 2021 insgesamt 190 Milliarden Dollar Gewinn machen konnten und damit, laut Biden, für ca. 1% der Inflation in den USA verantwortlich gewesen seien, scheint ein genauerer Blick auf die drei dominierenden Allianzen durchaus gerechtfertigt.³¹ Diskussionspotential bietet neben diesen Auswirkungen auch der Weltmarktanteil der neun größten Linienreedereien in Höhe von 89,6 %, der sich als Resultat verschiedener Fusionen und Kooperationen innerhalb der letzten sechs Jahre auf die drei dominierenden Reederei-Allianzen (2M, The Alliance, Ocean Alliance) verteilt.³² Im Vergleich dazu teilten sich die 20 größten Reedereien vor der Jahrtausendwende noch kaum die Hälfte der globalen Containertransporte. Diese rasante Entwicklung der letzten sechs Jahre war Folge der über ein Jahrzehnt anhaltenden Weltschifffahrtskrise.³³ Ausgelöst wurde diese Schifffahrtskrise einerseits durch den Zusammenbruch der Lehman Brothers Holding Inc. im Jahre 2008 und der darauffolgenden Weltwirtschaftskrise und andererseits auch durch erhebliche Überkapazitäten an Frachtraum. Diese Überkapazitäten entstanden durch massive

²⁹ Aleythe, S. / Hulverscheidt, C. in Süddeutsche Zeitung: Für Reedereien ist die Krise ein Glücksfall (Zugriff am: 13.07.2022).

³⁰ Europäische Kommission, Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien (Zugriff am: 13.07.2022).

³¹ Link, O. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Biden verschärft den Ton gegenüber Containerreedereien (Zugriff am: 13.07.2022).

³² Keller, S. in Statista: Kapazitätsanteile der größten Schifffahrts-Allianzen weltweit nach Fahrtgebieten im Dezember 2021 (Zugriff am 13.07.2022).

³³ Hanuschke, P. in Weser-Kurier: Der Weg in die Schifffahrtskrise (Zugriff am 13.07.2022).

Neubestellungen von Schiffen Anfang der 2000er Jahre im Zuge der zunehmenden Globalisierung und der Annahme, dass das Wachstum der Handelsströme nur noch zunehmen werde.³⁴ Dieser Trugschluss wurde durch den abrupten Einbruch der volkswirtschaftlichen Konjunkturen als Folge der Weltfinanzkrise und dem rapiden Rückgang der Nachfrage von Industrie und privaten Haushalten hart bestraft. Viele der vorher bestellten Schiffe wurden, bedingt durch ihre langjährige Bauzeit, zu einem denkbar unpassenden Zeitpunkt innerhalb dieser ausgeliefert. Hinzu kam, dass jeder Aufschwung der Weltwirtschaftslage als Erholung von der Krise gedeutet wurde, weshalb weitere Schiffe bestellt wurden und sich die ohnehin angespannte Lage der Überkapazitäten nochmals verschlimmerte. Dies hatte zur Folge, dass die Frachtraten für Containerlieferungen in kürzester Zeit fielen, wodurch die Reedereien nicht mehr in der Lage waren, auch nur ihre Betriebskosten zu decken, da ihre Schiffe oftmals viel zu teuer in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs gekauft wurden.³⁵ Viele dieser Schiffe fuhren, bedingt durch den harten Preiskampf zwischen den Reedereien, quasi kostenlos über die Weltmeere. Als Resultat dieser Entwicklung folgte ein Rückzug der Banken aus der Schifffahrtsbranche, da diese weder Zins noch Tilgungsanteil für die bereits vergebenen Kredite mehr erhielten. Aufgrund dessen mussten Banken finanziell unterstützt werden, wie etwa die HSH Nordbank durch Steuergelder Hamburgs und Schleswig-Holsteins.³⁶ Viele Privatanleger, welche sich an Schiffsfonds beteiligten, verloren ihr Geld und als Folge hieraus auch das Vertrauen in die Schifffahrtsbranche als attraktiven Anlagemarkt. Dieser Abwärtstrend führte im Ergebnis dazu, dass sich die Reedereien durch den immensen Preisdruck gezwungen sahen, ihre Schiffe oftmals in norwegischen Fjorden oder in der Nähe asiatischer Inseln abzustellen, um die Überkapazität abschwächen zu können.³⁷

Der massive Kooperationsdruck, der durch die hohen Verluste und die damit einhergehende, immanente Gefahr der Insolvenz entstand, führte dazu, dass sich die acht dominierenden Redereien mittels mehrerer Fusionen zu drei Reederei-Allianzen zusammenschlossen.³⁸ Gleichwohl war dieser Zusammenschluss von Erfolg gekrönt. Durch Skaleneffekte bei den Einkäufen von Treibstoff und der gemeinsamen Nutzung von Schiffen konnten Kapazitäten effizienter genutzt und Kosten gesenkt werden. Der Rat „Size matters“ des ehemaligen CEO von Hapag-Lloyd, Michael Behrendt, an seinen Nachfolger Rolf Habben Jansen hatte sich in der Krise als „goldener Weg“ der Schifffahrtsbranche manifestiert und zu den Fusionen geführt.³⁹ Als Resultat haben alleine von 2014 bis Anfang 2017 acht von den damals 20 größten Reedereien ihre Selbständigkeit verloren.⁴⁰ Diese strategischen Allianzen bilden dabei vertragsbasierte Kooperationen zwischen zwei oder im Falle der Schifffahrts-Allianzen mehreren selbständigen Unternehmungen und werden, je nach dem kumulierten Marktanteil auf dem relevanten Markt, unter den Schutz der europäischen Gruppenfreistellungsverordnung für Schifffahrtskonsortien gestellt.⁴¹

³⁴ Tagesschau: Seeschifffahrt, die große Krise ist vorbei. (Zugriff am: 30.06.2022).

³⁵ Preuß, O. in Hamburger Abendblatt: Das Risiko von Billigschiffen (Zugriff am: 30.06.2022).

³⁶ Handelsblatt: Schwerste Reederei-Krise seit 145 Jahren (Zugriff am: 03.06.2022).

³⁷ Goebel, J. in Wirtschaftswoche: Wettstreit auf den Weltmeeren (Zugriff am: 01.06.2022).

³⁸ Buchen, S. in Tagesschau: Wer das Schiff hat, hat die Macht (Zugriff am: 30.06.2022).

³⁹ Reimann, S. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Tsunami in der Containerfahrt (Zugriff am: 14.06.2022).

⁴⁰ Birger, N. in Welt: Reedereien spielen Schiffeversenken in großem Stil (Zugriff am: 29.06.2022).

⁴¹ Dülfer, E.; Jöstingmeier, B: Internationales Management in unterschiedlichen Kulturbereichen, 7. Auflage 2008, S.190 f. / Europäische Kommission: Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien (Zugriff am 14.06.2022).

3.1.2 Hintergrund und Arten der Gebühren in der Pandemie

Seit Langem ist es gängige Praxis der Reedereien, Gebühren unter anderem für schwankende Treibstoffkosten oder Fahrten in Krisengebieten zu erheben. In der Pandemie haben die Reedereien jedoch weitere Fälle für die Pflicht zur Gebührenerhebung geschaffen, wie beispielsweise für Staus in den Häfen, ungleich verteilte Container oder die von der Reederei CMA CGM erhobene „Emergency Space Surcharge“ in Höhe von 200 Dollar aufgrund knappen Frachtraums. Die davon betroffenen Spediteure, welche die Gebühren zu entrichten haben, kritisieren diese Geschäftspraktiken scharf.⁴²

Die Kritik an den Gebühren ist aus Sicht der Spediteure nur allzu verständlich, fungieren sie doch generell als Intermediäre zwischen ihren Kunden, den Verladern und Versendern und den Reedereien als ausführende Unternehmen, soweit nicht ausdrücklich weitere vertraglich geregelte Pflichten hinzutreten.⁴³ Den Verladern blieb in der Pandemie, geprägt von massiven Kapazitätsproblemen an Containern und Frachtraum, jedoch auch nichts anderes übrig, als die von den Spediteuren weitergereichten Preissteigerungen zu akzeptieren, wenn sie eine zumindest annähernd pünktlich Lieferung der Waren erreichen wollten.⁴⁴ Dass diese Gebühren und Zuschläge nicht auf reiner Willkür und Maximierung der Gewinne basieren, versuchte CEO Rolf Habben Jansen in einem Interview darzustellen. Er sieht in den Gebühren eine Art „Erziehungsmaßnahme“, um die Kunden ihrerseits zur Leistungserfüllung zu bewegen. Hapag-Lloyd hat zu diesem Zwecke im Jahre 2021 eine „cancelation fee“ eingeführt. Konnten bereits in Zeiten vor der Pandemie 20 % der für ein Schiff gebuchten Container nicht zum vereinbarten Zeitpunkt im Hafen verladen werden, hat sich dies in der Pandemie nochmals verschlechtert. Um in den Zeiten des Kapazitätsmangels ihre Lieferungen abzusichern, wurden für einen Container oft mehrere Buchungen bei den Reedereien veranlasst, wodurch sich der Prozentsatz gebuchter, aber nicht verladener Container nochmals auf 30-40 % erhöhte. Es sind also nicht ausschließlich die Reedereien, welche die Preise treiben und die Lieferketten negativ beeinflussen, sondern vielmehr haben auch die Kunden einen nicht zu unterschätzenden Anteil an diesem Missstand.⁴⁵ Dass dies jedoch wiederum nur eine Seite der Wahrheit abbildet, wurde unlängst durch ein Urteil aus den USA gegen Hapag-Lloyd und der harten Gebühren-Praxis in der Pandemie klargestellt, welches in der rechtlichen Analyse näher dargestellt wird.⁴⁶

3.1.3 „Einkaufstour“ der Reedereien und die Gefahr für nachgelagerte Branchen

Durch den massiven Aufschwung der Branche hat ein Großteil der Reedereien finanzielle Mittel in nie zuvor erreichten Höhen zur Verfügung. Diese wollen nun, neben den teils verzehnfachten Dividendenausschüttungen wie im Falle Hapag-Lloyds im Jahre 2021, sinnvoll investiert werden.⁴⁷ Dabei zielen die Reedereien jedoch nicht mehr ausschließlich auf die Erweiterung ihres Flottenbestands und die Bestellungen neuer Container ab, um somit nicht weiterhin von den, durch den Kapazitätsmangel gestiegenen Charraten abhängig zu sein.⁴⁸ Vielmehr konzentrieren die Reedereien ihre Bemühungen verstärkt auf den Zukauf weiterer Logistiksparten. Problematisch ist dies, weil die Reedereien ihre finanziellen Mittel

⁴² Goebel, J in WirtschaftsWoche Nr. 26: Die Macht und das Mehr, S.51.

⁴³ Bahnsen, in Kommentar zum HGB: Rechte und Pflichten des Spediteurs, Ver- und Entladung, Rn. 58-60, 4. Auflage 2020.

⁴⁴ Reimann, S. in Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 13.07.2022, Marktumfeld, Die Inflationsfalle schnappt zu, S.2 (DVZ No. 28).

⁴⁵ Goebel, J. in WirtschaftsWoche Nr. 26: Die Macht und das Mehr, S.51.

⁴⁶ Buchen, S. in Tagesschau: Vorwürfe gegen Hapag-Lloyd, „Räuberische Geschäftspraktiken“ (Zugriff am 22.06.2022).

⁴⁷ Handelsblatt: Hapag-Lloyd verzehnfacht Dividende: 35 Euro je Aktie (Zugriff am 24.06.2022).

⁴⁸ Tiedemann, J in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Wie das Jahr der Pandemie die Containerschifffahrt verändert (Zugriff am 24.06.2022).

nicht nur für horizontale Investitionen, beispielsweise für Übernahmen weiterer Reedereien und Liniendienste einsetzen, sondern ihre Investitionen verstärkt einsetzen, um vor- oder nachgelagerte Logistiksparten zu übernehmen (vertikale Integration). Strukturell werden durch diese vertikale Integration ehemalige Marktbeziehungen zu unternehmensinternen Vorgängen.⁴⁹ Ziel dabei ist es, eine möglichst umfassende Lieferkette in eigener Hand zu halten, um diese bestenfalls komplett autark kontrollieren zu können. Dieser Wunsch ist mit Blick auf die massiven Verwerfungen der Lieferketten in der Pandemie auch durchaus nachvollziehbar. Durch die Verlagerung ihrer Investitionsbemühungen in die Vertikale werden jedoch möglicherweise kartellrechtliche Probleme aufgeworfen. So expandieren viele Reedereien abseits ihres Kerngeschäfts (u. a. Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd) und investieren beispielsweise in Hafenterminals, Speditionen, Luftfracht- und Lagereidienstleister.⁵⁰ Der Logistikchef von Maersk sprach mit Blick auf die milliardenschweren Übernahmen vertikaler Logistikbranchen davon, dass man mit eigenen Kapazitäten „von der Fabrik bis aufs Sofa“ liefern wolle. Durch die Beteiligungen an den Hafenterminals werden die Reedereien zukünftig mitbestimmen können, welches Schiff zu welchem Zeitpunkt entladen wird. Die von den Speditionen befürchtete Gefahr hinsichtlich der negativen Konsequenzen aus den Übernahmen ist auch bereits eingetreten. Diese lassen sich an dem Verhalten der von Maersk übernommenen Reederei Hamburg Süd exemplarisch darstellen. So hat die Reederei in Branchen, wie der Fleisch- und Gemüswirtschaft bereits allen Spediteuren gekündigt und nimmt nun selbst den Vorlauf über das Land und auch die Verzollung in die eigene Hand. Das oftmals fehlende Know-how wird kurzerhand durch den Zukauf der passenden Logistikfirmen ausgeglichen. Die Proteste aus der Logistikbranche gegen diese rasante vertikale Ausdehnung der Reedereien finden jedoch in der Europäischen Kommission keine Beachtung. So bezeichnete Margrethe Vestager, EU-Kommissarin für Wettbewerb, das Verhalten der Reedereien als ein „normales marktwirtschaftliches Verhalten“.⁵¹ In den USA könnte den Reedereien diesbezüglich weniger Verständnis entgegengebracht werden. Grund dafür ist das „New Brandeis Movement“, wonach in großen Marktanteilen implizit eine wettbewerbswidrige Markbeherrschung gesehen wird.⁵² Anstoß dieser Bewegung, welche auch die neue Chefin der Federal Trade Commission unterstützt, war die zunehmende Konzentration der Marktmacht in der amerikanischen Wirtschaft.⁵³

Unter welchen Umständen diese vertikalen Übernahmen innerhalb der Logistikbranche kartellrechtliche Relevanz entwickeln, wird im Kapitel 4.1.1.3 dargestellt.

3.1.4 Neue Umweltauflagen der EU und der IMO

In keinem anderen Wirtschaftszweig wurden bereits so früh internationale Bemühungen angestellt, um die Meere, Küsten und Schifffahrtsstraßen von Ölverschmutzungen freizuhalten wie im Bereich der Seeschifffahrt. Grund war, neben der Zunahme an transportiertem Rohöl und dessen vermehrten Einsatz als Brenn- und Treibstoff zu Beginn des 20. Jahrhunderts, auch das achtlose Entsorgen der Rückstände aus den Tanks direkt in das Meer. So wurde der Präsident der USA bereits 1922 von seinem Kongress aufgefordert, eine internationale

⁴⁹ Köber, T. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht, Band 3, FKVO Art. 2, Vertikale Zusammenschlüsse, Wettbewerbsliche Bewertung, Rn. 538, 6. Auflage 2020.

⁵⁰ Deutsche Verkehrs-Zeitung: EU-Kommission genehmigt Einstieg von Hapag-Lloyd ins Terminalgeschäft am Jade-Weser Port (Zugriff am 25.06.2022).

⁵¹ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Reedereien investieren Milliarden in Zukäufe aus der Logistikbranche (Zugriff am 28.06.2022).

⁵² Link, O. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Hapag-Lloyd, CMA CGM und Maersk müssen sich warm anziehen (Zugriff am 28.06.2022).

⁵³ Khan, L. in Journal of European Competition Law & Practice: The New Brandeis Movement: America's Antimonopoly Debate, S. 131 (Zugriff am 29.06.2022).

Konferenz einzuberufen, auf welcher Abwehrmaßnahmen hinsichtlich der zunehmenden Verunreinigung der Meere beschlossen werden sollten. Trotz der bestehenden Einigkeit der teilnehmenden Nationen mündete die Konferenz nur in unverbindlichen Empfehlungen. In den folgenden Jahren verschlimmerte sich die Lage weiter, weswegen die IMCO, Vorgängerin der heutigen IMO, erstmals 1950 mit der Aufgabe betraut wurde, eine Lösung für das Problem zu entwickeln. Dies war auch der Startschuss für viele transnationale, nationale und regionale Übereinkommen, wie dem bis heute geltenden MARPOL 73/78 Übereinkommen, welches die Vertragsstaaten zu Verhütung jeglicher Meeresverschmutzung durch Schiffe verpflichtet.⁵⁴ Die frühere IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) und heutige IMO (International Maritime Organization) war und ist als Sonderorganisation der UN für die Ausarbeitung seehandelsrechtlicher Übereinkommen zuständig. Mit einer Vielzahl an geschaffenen Übereinkommen, beispielsweise zur Fischerei, Seewirtschaft, Meeresumweltschutz oder dem Schiffssicherheitsrechts, soll die Rechtsvereinheitlichung auf zwischenstaatlicher Ebene vorangetrieben werden. Das Problem hierbei ist jedoch, dass diese Übereinkommen sehr spezielle Teilaspekte regeln, wodurch sich die „rechtlichen Rahmenprogramme“ der einzelnen Staaten, in welche diese Regelungen eingearbeitet werden sollen, deutlich unterscheiden. In der Praxis behilft man sich daher oftmals an den privat geschaffenen Standardformularverträgen, wie sie beispielsweise die nicht-staatliche Organisation BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) erstellt, welche eine einheitliche und detaillierte Basis über die Rechte und Pflichten der jeweiligen Parteien schafft.⁵⁵ Die Vertragsgestaltung kann dadurch maßgeblich erleichtert werden, da sich die Parteien nicht zuvor mit einer möglicherweise fremden Rechtsordnung auseinandersetzen müssen. Neben der unmittelbaren Verschmutzung durch auslaufendes Öl hat die globale Schifffahrt auch aufgrund des CO₂-Ausstoßes Auswirkungen auf die Umwelt. So war die Schifffahrt bereits im Jahre 2018 für insgesamt 2,89% oder umgerechnet 1,076 Millionen Tonnen der klimaschädlichen globalen CO₂-Emissionen verantwortlich.⁵⁶ Nimmt man hierzu die gesamten Emissionen welche im Jahre 2019 in Deutschland entstanden sind, belaufen sich diese lediglich auf 810 Millionen CO₂-Äquivalente.⁵⁷ Laut des Generalsekretärs der IMO sind die Ziele des „Klimaschutzplan 2050“ hauptsächlich durch den Einsatz alternativer und umweltschonenderer Kraftstoffe zu erreichen.⁵⁸

Da der globale Handel über den Seeweg langfristig nur noch zunehmen wird, hat die IMO genau in diesem Bereich Handlungsbedarf gesehen und die unter dem Namen „IMO 2020“ laufende Verordnung erlassen. Diese am 01.01.2020 in Kraft getretene Verordnung zielt darauf ab, den Schwefelgehalt in den Treibstoffen von bis dahin 3,5% auf lediglich 0,5% herabzusetzen, um somit die Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen zu reduzieren. Die Regelung wurde auch bereits in den Anhang VI des MARPOL Übereinkommens übernommen und ist somit verbindlich für die Reedereien und Schiffseigentümer der Vertragsstaaten, unabhängig von den jeweiligen Schiffsgrößen.⁵⁹ In europäische Häfen gilt hingegen bereits seit 2012 die Richtlinie 2012/33/EU, welche ein Schwefelgehalt von 0,1% in Schiffskraftstoffen vorschreibt. Auch gibt es seit 2015 in sog. (S)ECA (Sulphur Emission Control Areas) denselben Grenzwert von 0,1%.⁶⁰ Trotzdem wird die IMO2020 als international wir-

⁵⁴ Koops, T.: Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, 1. Auflage 2002, Meeresumweltschutz, S.214f.

⁵⁵ Busch, K.: Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, 1. Auflage 2002, S.199f.

⁵⁶ Fourth IMO Greenhous Gas Study, 2020, S.112 (Zugriff am: 22.07.2022).

⁵⁷ Umwelt Bundesamt: Meere, Nutzung und Belastung, Seeschifffahrt (Zugriff am 22.07.2022).

⁵⁸ Lim, K.: Executive Summary, Fourth IMO GHG Study 2020, Foreword by the Secretary-General, Mr. Kitack Lim (Zugriff am 21.07.2022).

⁵⁹ International Maritime Organization: IMO 2020 - cutting sulphur oxide emissions (Zugriff am 21.07.2022).

⁶⁰ Amtsblatt der Europäischen Union: Richtlinie 2012/33/EU Art. 4 Abs.1 (Zugriff am 21.07.2022).

kende Verordnung massiven Einfluss auf die Luftqualität der Hafenstädte und küstennahen Gebiete haben. Laut der IMO wird die Verordnung zu einer Reduzierung der Schwefeloxid-Emissionen (SOx) um 77 % oder umgerechnet 8,5 Millionen Tonnen SOx führen. Entsprechend einer Studie aus Finnland hätte in den Jahren 2020-2025 ohne Umsetzung der IMO2020 die immense Luftverschmutzung der Schiffe zu zusätzlich 570,000 frühzeitigen Toden beigetragen.⁶¹ Für die Reedereien hingegen war diese Verordnung mit einem enormen Umrüstungs- und Kostenaufwand verbunden. Im Wesentlichen hatten die Reedereien und Schiffseigentümer drei Möglichkeiten um die Vorgaben der Verordnung einzuhalten. Sie konnten einerseits auf nicht-erdölbasierte Kraftstoffe, wie flüssiges Erdgas (LNG), umsteigen, wodurch die Auftragsbücher der Werften weltweit einen Anteil von 20 % an Schiffen verbuchten, auf welchen ein LNG-fähiger Antrieb verbaut werden sollte.⁶² Die Infrastruktur zur Nutzung von LNG war zu diesem Zeitpunkt jedoch in ihrem Umfang und ihrer Verfügbarkeit stark begrenzt und von Lizenzen abhängig, deren Erteilung bis zu einem Jahr dauerte.⁶³ Andererseits konnten die Reedereien schwefelarme Substitute, wie Marinedieselöl (MGO) oder Ultra Low Sulfur Heavy Fuel Oil (ULSHFO), verwenden, welche den neuen Vorschriften der IMO entsprechen. Auch hier waren jedoch die Kosten, Verfügbarkeit und die Spezifikationen der neuen Kraftstoffe zum Einsatz in den Schiffsmaschinen sehr ungewiss. Die Studie aus Finnland schätzte die globalen Mehrkosten für den höherwertigen Treibstoff auf ca. 30 Milliarden Dollar jährlich. Daher wurden viele Schiffe (wenn räumliche Kapazitäten an Board vorhanden waren) mit sog. Scrubbern (Abgaswäscher) ausgestattet, welche es möglich machen, weiterhin mit schwefelreicherem Kraftstoff wie dem bekannten Schweröl zu fahren.⁶⁴ Jedoch gab und gibt es auch aktuell, insbesondere von Umweltverbänden, weitreichende Bedenken hinsichtlich dieser Variante, welche im Kapitel 4.1.3 näher betrachtet werden.

Daneben kommt durch den Beschluss der Europäischen Union im Rahmen des Legislativpakets „Fit für 55“, die Schifffahrt ab 2023 in das Emissionshandelssystem (ETS) einzubinden, eine Zeitenwende auf die Reedereien zu. Generell funktioniert der europäische Emissionshandel über das Prinzip „Cap & Trade“, bei dem zuerst eine Obergrenze (cap) für die Treibhausgase der emissionshandlungspflichtigen Anlagen festgelegt wird. An diesem cap wird anschließend die Anzahl der Emissionszertifikate festgelegt, welche von den Mitgliedstaaten an die Unternehmen einer bestimmten Branche vergeben werden. Für jede emittierte Tonne CO₂ benötigen die Unternehmen ein Emissionszertifikat. Diese Zertifikate können dann, je nach Bedarf der Unternehmen, frei gehandelt werden, wodurch sich ein konkreter Preis für den Ausstoß der Treibhausgase ergibt. Dadurch wird jeder eingesparten Tonne CO₂ ein direkter Gegenwert zugeordnet, welcher im Idealfall dazu führt, dass Unternehmen in saubere und kohlenstoffarme Alternativen investieren. Somit profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch die Unternehmen selbst durch den Verkauf der nicht benötigten Zertifikate und Kostensenkungen durch die eigene CO₂-Reduzierung.⁶⁵

Hat das Unternehmen nicht genügend Emissionszertifikate für den verursachten CO₂-Ausstoß, muss jedoch für jedes fehlende Zertifikat eine Strafe von 100 Euro gezahlt werden.

61 Corbet, J. J. et al., Health Impacts Associated with Delay of MARPOL Global Sulphur Standards, Annex, S. 6 (Zugriff am 21.07.2022).

62 Clarkson PLC: 2019 Annual Report, Business review S. 26 (Zugriff am 22.07.2022).

63 Hütten, F in Deutsche Verkehrs-Zeitung: LNG-Schiffe brauchen geeignete Infrastruktur (Zugriff am 22.07.2022).

64 Deutsche Flagge: Umwelt-Treibstoffe; Scrubber, LNG, Lösungswege für einen niedrigen Schwefelgehalt (Zugriff am 22.07.2022).

65 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Wie funktioniert eigentlich der Europäische Emissionshandel (Zugriff am 23.07.2022).

Beginnen sollte das EU-EHS für die Schifffahrt im Jahre 2023. Dem Vorschlag der Europäischen Kommission hat das EU-Parlament am 22.06.2022 bereits zugestimmt.⁶⁶ Auch der Europäische Rat als letzte Schlüsselrolle im europäischen Gesetzgebungsverfahren hat am 29.06.2022 seine prinzipielle Zustimmung zu den Plänen der Europäischen Kommission geäußert.⁶⁷ Als nächstes wird der Europäische Rat nun in Verhandlung mit dem Europäischen Parlament treten, um eine Einigung über den finalen Entwurf zu erzielen. Das Ziel, die Schifffahrt bis zum Jahre 2023 in das EU-EHS zu integrieren, wird wohl trotzdem nicht mehr erreicht. Das EU-EHS der Schifffahrt sieht in den ersten drei Jahren nach Einführung ein gestaffeltes System vor. So müssen die Reedereien im ersten Jahr für ihre Emissionen lediglich 20 %, anschließend 45 % und im dritten Jahr 70 % ihrer CO₂-Zertifikate abgeben. Ab dem vierten Jahr müssen, wie in anderen Branchen üblich, für die gesamten Emissionen CO₂-Zertifikate abgegeben werden.⁶⁸ Dabei werden, neben Emissionen aus Fahrten innerhalb der EU, sowohl Emissionen, die bei einem Hafenaufenthalt anfallen als auch die Hälfte der Emissionen aus Fahrten außerhalb der EU in die Berechnung mit einbezogen. Es kann also insgesamt als ein begrüßenswerter Schritt zum Zwecke der Reduzierung von CO₂-Emissionen der Schifffahrt angesehen werden. Es wird auch bereits über die Möglichkeit der Einbeziehung weiterer Treibhausgase in das EU-EHS diskutiert. Man ist sich jedoch in Politik und der Schifffahrtsbranche einig, dass eine globale Regelung des Emissionshandels für die Schifffahrt den nationalen Lösungen vorzuziehen wäre um potentielle Wettbewerbsverzerrungen für europäische Häfen und Schifffahrtsunternehmen zu vermeiden.⁶⁹ Aber auch an vielen anderen Stellen des Meeresschutzes wären globale Anstrengungen längst überfällig, stehen aktuell lediglich knapp acht Prozent der Weltmeere unter Schutz und davon gerade einmal 2,8 % unter hohem oder sehr hohem Schutz.⁷⁰

Leider stellen sich jedoch, wie so oft, viele Nationen gegen die internationalen Bemühungen der IMO hinsichtlich der Umsetzung internationaler Standards zum Schutz der Umwelt.

3.1.5 Umgehung von Kosten und Vorschriften durch Billigflaggen

Schiffe sind verpflichtet, eine Flagge zu führen, um es für juristische und wirtschaftliche Zwecke identifizierbar zu machen. Zu diesem Zwecke werden die Schiffe unter der jeweiligen Flagge in das dazugehörige Schiffsregister eingetragen. Diese Register unterteilen sich in nationale, internationale und offene Schiffsregister.⁷¹

Die erste Ausflagung eines deutschen Schiffes wurde bereits im Jahre 1852 durch die damalige Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien Gesellschaft (kurz Hapag) vorgenommen. Grund dafür war die Blockade der Elbmündung für deutsche Schiffe als Folge des deutsch-dänischen Krieges. Der Schiffsname „Deutschland“ wurde in „Hermann“ geändert und das Schiff konnte unter russischer Flagge problemlos passieren.⁷² Die erste große Welle der Ausflagungen zeichnete sich hingegen erst nach dem ersten Weltkrieg ab. Grund hier-

⁶⁶ Europäisches Parlament: Fit for 55 in 2030: Parliament wants a more ambitious Emission Trading System (Zugriff am 25.07.2022).

⁶⁷ Europäischer Rat: Paket „Fit für 55“: Allgemeine Ausrichtungen des Rates zu Emissionsreduktionen und ihren sozialen Auswirkungen (Zugriff am 25.07.2022).

⁶⁸ Becker Büttner Held: „Fit for 55“ - Teil 8: Das kommt auf die Luft- und Schifffahrt zu (Zugriff am 25.07.2022).

⁶⁹ Giese, M: CO₂-Steuer und die Schifffahrt, KPMG (Zugriff am 24.07.2022).

⁷⁰ Hugo, M in ZDF: One Ocean Summit, Globaler Meeresschutz oder doch „Wild West“? (Zugriff am 24.07.2022).

⁷¹ Nellen, N. in Forschungsinformationssystem: „Global sourcing“ von Tonnage (Zugriff am 09.07.2022).

⁷² Hapag-Lloyd: Schifffahrt made in Hamburg, Die Geschichte der Hapag-Lloyd AG (Zugriff am: 09.07.2022).

für war die US-Prohibition und das damit verbundene Verbot, Alkohol auf Schiffen, welche unter der Flagge der USA fuhren, zu verkaufen. Schon damals ging es den Reedereien also darum, nationale Vorschriften durch das Ausflaggen von Schiffen, zu umgehen. Waren es damals vorrangig politische oder militärische Gründe, welche die Reeder zum Ausflaggen ihrer Schiffe bewegten, sind es heute beinahe ausschließlich ökonomische Erwägungen.⁷³ Eben diese Erwägungen führen seit Jahrzehnten zu der gängigen Praxis international operierender Reedereien, den Großteil der Flotten in kostengünstigere und weniger regulierende Staaten auszuflaggen, oftmals in Länder mit offenen Schiffsregistern, welche sog. Billigflaggen oder „flags of convenience“ an generell jeden Schiffseigentümer vergeben.

Dieser Trend konnte auch nicht durch die profitablen Jahre der Pandemie gestoppt werden. Waren es im Jahre 2019 noch 302 Handelsschiffe, die unter der deutschen Flagge über die Weltmeere fuhren, nahm deren Anzahl im erfolgreichen Jahr 2021 weiter ab und verringerte sich auf 275 von den 1917 Schiffen der deutschen Handelsflotte.⁷⁴ Dieser Rückgang erscheint auf den ersten Blick nicht wirklich signifikant, jedoch fuhren im Jahre 1998 noch 840 Schiffe unter der deutschen Flagge.⁷⁵ Ein baldiges Ende dieser Unternehmenspraxis erscheint somit auch als unwahrscheinlich. Der Entschluss, ein Schiff auszuflaggen, kann dabei auf mehreren Gründen basieren. Hauptsächlich geht es dabei jedoch um die Nutzung der günstigeren Kostenstrukturen, um dadurch im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.⁷⁶ Daneben spielen auch die besatzungsstrukturellen Pflichten der deutschen Flagge eine Rolle. So bedarf es entsprechend der deutschen Schiffsbesetzungsverordnung auf Schiffen unter deutscher Flagge zumindest der Sicherstellung der sprachlichen Verständigung (vgl. § 2 Abs.1 Nr. 5 SchBesV), eines europäischen Kapitäns (vgl. § 4 SchBesV) und je nach Bruttoreumzahl auch eines oder mehrerer europäischer Offiziere und eines gelernten Schiffsmechanikers (vgl. § 5 SchBesV).

Auch finden die deutschen seearbeitsrechtlichen Gesetze und Rechtsverordnungen bei ausgeflaggten Schiffen keine Anwendung mehr, da die Heuerverhältnisse der Besatzung prinzipiell an das Recht des jeweiligen Flaggenstaats gebunden sind.⁷⁷ Die Anknüpfung des auf dem Schiff geltenden Rechts an die jeweilige Flagge war und ist auch aktuell wieder Bestandteil von Diskussionen in Praxis und Literatur. Hintergrund dabei ist die Möglichkeit der unterschiedlichen Anknüpfungsvarianten gem. Art. 8 der Rom I Verordnung, auf welche in der rechtlichen Analyse der Ausflaggungen eingegangen wird. Zwar spricht auch eine Vielzahl an Argumenten für eine Nutzung der deutschen Flagge in der internationalen Seeschifffahrt. Betrachtet man jedoch die immer weiter steigende Anzahl ausgeflaggter Schiffe, vermögen diese die Vorteile der Billigflaggen nicht zu kompensieren. Anreize für die Verwendung der deutschen Flagge bieten beispielweise seit 2016 der vollständige Lohnsteuer-Einbehalt, die Erstattung der Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung und die Lockerung der Schiffsbesetzungsverordnung hinsichtlich der Nationalitäten der Mitarbeiter. Auch werden daneben nicht zu vernachlässigende Ausbildungszuschüsse an die Reedereien gezahlt. Im Falle der Schiffsmechaniker*innen wird die Ausbildung mit 32000 € bezuschusst.⁷⁸ Diese Anreize sollten einerseits zu Rückflaggungen der unter fremder Flagge operierenden Schiffe

⁷³ Alderton, T. / Winchester, N.: Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, 1. Auflage 2002, S.182.

⁷⁴ Übermittelte Daten: Verbund Deutscher Reeder zur Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte ab 2018 (siehe Anhang).

⁷⁵ Glockauer: Dissertation, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, 2003.

⁷⁶ Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2004, S.13.

⁷⁷ Glockauer: Dissertation, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, 2003.

⁷⁸ Deutsche Flagge: Pluspunkte deutsche Flagge (Zugriff am 13.07.2022)

und andererseits zur Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland beitragen.⁷⁹ Dass dieser Versuch bis jetzt noch nicht die gewünschten Auswirkungen auf die deutschen Reedereien hatte, liegt an der Aussichtslosigkeit, mit den Vorteilen der Billigflaggen, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung arbeitsrechtlicher und sozialrechtlicher Rahmenbedingungen für die Seeleute, mithalten zu können. Dass die Kompensation der Vorteile einer Billigflagge durch die Subventionen des Bundes auch eine kaum zu bewältigende Herausforderung darstellt, liegt an den bis zu 500.000 € Einsparungen pro Schiff und Jahr, wenn es unter einer „Billigflagge“ operiert.⁸⁰ All dies führte dazu, dass bereits im Jahre 2017 48,9% aller Güter, die in deutschen Seehäfen ein- oder ausgeladen wurden, mit Schiffen unter Billigflaggen befördert wurden.⁸¹ Nichtsdestotrotz war es vermutlich nur mittels dieser Anreize möglich, eine noch rapidere Dynamik der Ausflaggungen zu verhindern. Diese Meinung vertritt zumindest der VDR (Verband Deutscher Reeder) in seiner unlängst erfolgten Stellungnahme zu den Vorwürfen des deutschen Steuerzahlerinstituts im Juni 2022.⁸² Grund der Vorwürfe waren sowohl die berechtigten Zweifel an der Wirksamkeit der Subventionierung bei rückläufiger Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge, als auch die abnehmende Zahl der sozialversicherungspflichtigen Seeleute seit Beginn der Subventionen.⁸³ Leider hat es die Bundesregierung auch verpasst, einen Sanktionskatalog für den Fall zu erstellen, dass die Ziele, an welche die Subventionen geknüpft sind, verfehlt werden. Laut eines Schreibens des Bundestags aus dem Jahre 2016 seien sich die Reeder jedoch bewusst, dass eine Zielverfehlung, insbesondere hinsichtlich der Steigerung der Anzahl europäischer Seeleute auf deutschen Handelsschiffen, zu einer Neubewertung des Rechtsrahmens für deutsche Reeder führen wird. Auch wurde in diesem Zusammenhang die Rücknahme des vollständigen Lohnsteuereinkommens, die vollständige Erstattung der Lohnnebenkosten und die Anpassung der Schiffsbesatzungsverordnung angedroht.⁸⁴ Leider wurden trotz der Zielverfehlung keine Konsequenzen gezogen. Um der Ausflaggungsdynamik zumindest etwas entgegenzuwirken können, hat auch Deutschland selbst ein internationales Seeschiffregister (ISR) eingeführt. Eigentümer von Kauffahrtschiffen haben dadurch die Möglichkeit, ihre Schiffe, soweit sie im internationalen Verkehr betrieben werden und berechtigt sind die Bundesflagge zu führen, auf Antrag in das internationale Register einzutragen zu lassen. Die Schiffe sind jedoch weiterhin der deutschen Rechtsordnung unterworfen, weshalb sich auch kein Konflikt mit dem verfassungsrechtlichen Gebot der Einheitlichkeit der Handelsflotte aus Art. 27 GG ergibt. Der Eintragung in das ISR kommt jedoch kollisionsrechtliche Bedeutung zu, da im Rahmen des § 21 Abs. 4 Flaggenrechtsgesetz, ausländische Seeleute entsprechend ihrer Heimatlohnbedingungen beschäftigt werden können.⁸⁵ Die Einführung dieses Zweitregisters hat sein Ziel auch nicht verfehlt. Von den 283 Handelsschiffen, welche unter der Bundesflagge fahren, waren im Juni 2022 133 in das ISR eingetragen.⁸⁶ Da sich das ISR jedoch an ähnliche Rege-

⁷⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Maritime Wirtschaft; Handelsflotte (Zugriff am 11.07.2022).

⁸⁰ Hanuschke, P in Weser-Kurier: Schifffahrt: Steuerzahlerbund fordert Ende der Subventionen (Zugriff am: 12.07.2022).

⁸¹ Statistisches Bundesamt: Knapp 50 % des Seegüterumschlags durch Billigflaggen (Zugriff am: 13.07.2022).

⁸² Hanuschke, P in Weser-Kurier: Schifffahrt: Steuerzahlerbund fordert Ende der Subventionen (Zugriff am: 12.07.2022).

⁸³ Ehrentreich, M in DSi kompakt Nr. 49: Lohnkostensubventionen in der Seeschifffahrt -abschaffen statt ausweiten- (Zugriff am: 13.07.2022).

⁸⁴ Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Beispiele für freiwillige Selbstverpflichtungen der Wirtschaft (Zugriff am 25.07.2022).

⁸⁵ Ehlers, P. in NomosKommentar: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, Flaggenrechtsgesetz § 12, S. 57, Rn. 1-3.

⁸⁶ Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Abteilung Schifffahrt, Statistik der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100 (13.07.2022).

lungen anderer Staaten für offene Schiffsregister anlehnt, wurde es aufgrund der Einschätzungen des „fair practice committee“ und der International-Transport-Workers-Federation in die Liste der Billigflaggen zusammen mit 41 weiteren Staaten aufgenommen.⁸⁷ Da die Schiffsbesatzungsverordnung jedoch nicht zwischen dem Erstregister (Seeschiffregister) und dem deutschen internationalen Seeschiffregister (ISR oder Zweitregister) unterscheidet, ist ein Teil europäischer Seeleute, die Schiffssicherheit, die Einhaltung der Vorschriften des Arbeits- und Umweltschutzes sowie die sprachliche Verständigung der Besatzungsmitglieder sichergestellt.⁸⁸

3.2 REEDEREIEN DER KREUZSCHIFFFAHRT

In dem zweiten Teil der konzeptionellen Grundlagen wird der Blick nun auf die Reedereien für Kreuzschiffahrten gerichtet. Zu Beginn werden die Veränderungen und Herausforderungen der Branche in den Jahren der Pandemie dargestellt. Es liegt in der Natur der Kreuzschiffahrten selbst, dass insbesondere diese Schifffahrtsbranche mit massiven Problemen konfrontiert wurde. Wurde doch insbesondere der ausreichende Abstand zu anderen Personen als sichere Variante zum Schutz vor einer Ansteckung mit dem Corona-Virus empfohlen. Bei tausenden Passagieren und Besatzungsmitgliedern auf den, zu Beginn der Pandemie noch voll ausgelasteten Kreuzfahrtschiffen war die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands jedoch ein Ding der Unmöglichkeit. So wurde das Geschäft von nahezu allen Kreuzfahrtreedereien bereits im März 2020 eingestellt, jedoch bei Fortlauf der hohen Fixkosten der Reedereien.⁸⁹ Anschließend wird auch in diesem Kapitel auf die Problematik der Ausflagung von Kreuzfahrtschiffen eingegangen und die potenziellen Risiken für die Passagiere und Besatzung dargestellt.

3.2.1 Lage und Maßnahmen innerhalb der Pandemie

Obgleich die Branche der Kreuzschiffahrt oftmals von einer ähnlichen Internationalität geprägt ist und ihre Passagiere tausende von Seemeilen mit mehreren kürzeren Zwischenstops transportiert, so hat sich die Ausgangssituation vor der Pandemie doch deutlich von derjenigen der Containerlinienschiffahrt unterschieden. 2019 starteten 7,4 Millionen Passagiere ihre Hochseekreuzfahrt aus der Europäischen Union, mehr als jemals zuvor. Im ersten Pandemiejahr 2020 waren es hingegen lediglich 530.000 Passagiere, was einem Rückgang von 93% entspricht.⁹⁰ Auch international hatte die Branche ähnliche Einbrüche zu verzeichnen. So verringerte sich die Anzahl der Passagiere um 81 % auf 5,8 Millionen, der wirtschaftliche Gesamtbeitrag um 59 % und die von der Kreuzschiffahrt abhängigen Arbeitsplätze um 51 %.⁹¹ Zwar hatte auch die Containerlinienbranche zu Beginn der Pandemie ihre Schwierigkeiten, konnte sich jedoch, angetrieben durch die zunehmende Nachfrage nach Konsumgütern, schnell erholen. Durch Reisebeschränkungen, Ungewissheit über die Entwicklung der Pandemie und Zurückhaltung bei den Buchungen der nächsten Kreuzfahrt war eine Erholung innerhalb der Kreuzschiffahrtsbranche nicht möglich. Der Kreuzfahrt-Boom endete abrupt und ein Neustart der Branche wurde immer wieder um Monate nach hinten verschoben, weshalb zwischenzeitlich 400 Kreuzfahrtschiffe samt Besatzung in internationalen Gewäs-

⁸⁷ International Transport Workers' Federation: Flags of convenience (Zugriff am 13.07.2022).

⁸⁸ Deutsche Flagge: Mittelpunkt Mensch - Schiffsbesetzung (Zugriff am 14.07.2022).

⁸⁹ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Deutschland bleibt zu Hause – Tourismusbranche drohen massive Umsatzeinbrüche (Zugriff am 25.07.2022).

⁹⁰ Statistisches Bundesamt: Corona-Pandemie: 93% weniger Kreuzfahrt-Passagiere in der EU im Jahr 2020 (Zugriff am 24.07.2022).

⁹¹ Köstens, H. in cruise lines international association Germany: Bericht über die Lage der Kreuzfahrtindustrie (Zugriff am 25.07.2022).

ern auf Reede lagen.⁹² Die Orderbücher der Werften für Kreuzfahrtschiffe waren durch den Aufschwung vor der Pandemie allerdings gut gefüllt. Den Kreuzfahrtreedereien offenbarte sich jedoch dasselbe Problem wie den Reedereien für die Containerlinienschifffahrt in der Schifffahrtskrise. Durch massive Überkapazitäten wurden Kosten verursacht, welche durch ausbleibende Buchungen nicht wieder verdient werden konnten. Viele der alten Schiffe wurden zu Abwrackwerften überführt, um Liquidität zu generieren. Mehreren Reedereien konnte auch dieser Schritt nicht mehr helfen, weshalb sie keinen Ausweg mehr sahen und Insolvenz anmelden mussten. Die Auslieferungen der neu bestellten Kreuzfahrtschiffe wurden oft bis auf das Jahr 2025 gestreckt, da die Reedereien den Kaufpreis bei Auslieferung schlichtweg nicht hätten bezahlen können.⁹³ Im Falle der deutschen MV-Werften hatte dies fatale Folgen. Die Muttergesellschaft, der asiatische Genting-Konzern, stellte im Januar 2022 Antrag auf Abwicklung der MV-Werften, wodurch 3100 Mitarbeiter in eine ungewisse Zukunft blickten.⁹⁴ Durch Übernahmen von Standorten durch Thyssen Krupp und der deutschen Marine geht man davon aus, dass ca. 750 Mitarbeiter mit einer Weiterbeschäftigung rechnen können. Ein hartes Urteil für beinahe 76 % der verbleibenden Belegschaft.⁹⁵

Durch die hohe Anzahl der Insolvenzen und freiwilligen Aufgaben von Kreuzfahrtsparten der Reedereien werden weitere Werften, welche sich auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisiert haben, vor großen Problemen stehen. Trotz der sich abzeichnenden Erholung seit der zweiten Jahreshälfte 2021 konnte von einem Normalbetrieb lange Zeit nicht die Rede sein. Durch die strengen Hygienekonzepte im Jahre 2021 wurden Schiffe nicht voll ausgelastet, Stornierungen und Routenänderungen standen und stehen weiterhin an der Tagesordnung und Kreuzfahrten gänzlich ohne Hafenaufenthalte sind keine Seltenheit. Insgesamt hat die Pandemie daher zu einer zunehmenden Komplexität der Kreuzfahrtindustrie geführt, welche sich nach Expertenmeinungen erst ab dem Jahre 2023 etwas reduzieren könnte.⁹⁶ Entgegen dieser Einschätzung und trotz der Einschränkungen an Bord und auf den Routen selbst, vermeldete der Branchenverband CLIA Anfang 2022 bereits eine Auslastung der hochseefähigen Schiffskapazitäten von 75 %.⁹⁷ Diese Entwicklung setzte sich sowohl durch den Wegfall von Reisewarnungen und der Maskenpflicht an Bord als auch durch die reduzierten Auflagen beim Landgang und dem Bordprogramm fort. Dies führte dazu, dass im Juli 2022 bei vielen Reedereien wieder beinahe die gesamte Flotte der Kreuzfahrtschiffe im Einsatz war. So geht der Branchendienst Cruise Industry News bereits im Jahr 2022 von einem Anstieg der Kreuzfahrtgäste von sieben Prozent im Vergleich zum Niveau vor Corona aus.⁹⁸ Die jeweiligen Anforderungen der Reedereien an die Corona-Bestimmungen an Bord unterscheiden sich jedoch sehr. So wird oftmals etwa ein Nachweis über die Booster-Impfung als Bedingung für die Teilnahme an einer Kreuzfahrt eingefordert.⁹⁹ Ob sich durch solche Anforderungen an die Passagiere als Bedingung der Teilnahme an einer Kreuzfahrt potenzielle Kon-

⁹² Bartels, T., Stern: Kreuzfahrtschiffe günstig abzugeben - notfalls zum Schrottwert (Zugriff am 24.07.2022).

⁹³ Neumeier, F. in Stern: Kreuzfahrt, Corona und Konkurse: Diese Reedereien scheitern an der Pandemie (Zugriff am 25.07.2022).

⁹⁴ Zeit: Schiffbau; Besuch auf MV-Werft: Gewerkschaft nimmt Politik in Pflicht (Zugriff am 24.07.2022).

⁹⁵ Ludmann, S. in NDR: Werften in MV: Vorerst nur wenige feste Jobs in Aussicht (Zugriff am 25.07.2022).

⁹⁶ Monden, R. in Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Weltweite Kreuzfahrtindustrie erwacht in kleinen Schritten zu neuem Leben (Zugriff am: 25.07.2022).

⁹⁷ Köstens, H. in cruise lines international association Germany: Bericht über die Lage der Kreuzfahrtindustrie (Zugriff am 25.07.2022).

⁹⁸ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Kreuzfahrt-Reedereien erleben Buchungsboom - doch hohe Schulden belasten den Neustart (Zugriff am: 26.07.2022).

⁹⁹ Dümmer, K. in ADAC: Kreuzfahrt in Corona-Zeiten: Routen, Einschränkungen, Hygiene (Zugriff am 26.07.2022).

flikte mit dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) ergeben, wird in der rechtlichen Analyse der Kreuzschifffahrt dargestellt.

3.2.2 Problematik der Kreuzfahrtschiffe unter „Billigflaggen“

Wie in der Containerlinienschifffahrt gehören auch in der Kreuzschifffahrt die Ausflaggungen der Schiffe zum Tagesgeschäft. In der Kreuzschifffahrt wird diese Praxis jedoch in einem noch umfassenderen Ausmaß betrieben als in der Containerlinienschifffahrt. Bei den deutschen Reedereien für Hochseekreuzfahrten ist diese Praxis derart beliebt, dass im Jahre 2018 kein einziges Kreuzfahrtschiff der Reedereien unter der deutschen Flagge fuhr.¹⁰⁰ Dass dies mit massiven Nachteilen für Umwelt und Besatzung einhergeht, wurde bereits im Teil der Containerlinienschifffahrt erläutert und lässt sich insoweit auch auf die Kreuzschifffahrt übertragen. In der Kreuzschifffahrt haben sich daneben jedoch, insbesondere zu den Zeiten der Pandemie, massive Probleme für die Personengruppe der Passagiere an Bord ergeben. Diese Probleme sind immer dann entstanden, wenn sich an Bord eine oder gleich mehrere Personen mit dem Corona Virus infizierten. Als Folge wurden die Schiffe oftmals in den internationalen Gewässern unter Quarantäne gestellt.¹⁰¹ Einer der bekanntesten Fälle organisatorischen Versagens von Flaggen- und Hafenstaat sowie der Reederei selbst spielte sich dabei auf dem Kreuzfahrtschiff „Diamond Princess“ ab. Auf diesem wurden mehr als 700 Passagiere von einer einzelnen Person angesteckt, dreizehn Personen starben infolge der Krankheit.¹⁰² Die 700 infizierten Personen, welche insgesamt 17 Tage auf dem Schiff im japanischen Hafen unter Quarantäne gestellt wurden, machten zu diesem Zeitpunkt mehr als die Hälfte der außerhalb Chinas verzeichneten Corona-Fälle aus.¹⁰³ Insbesondere das zentrale Belüftungssystem der Zimmer sorgte für eine rasante Übertragung des Virus. So war es laut eines Epidemiologen die Quarantäne selbst, die eine solch explosive Ausbreitung des Corona-Virus ermöglichte. Hinzu kam, dass zu Beginn der Quarantäne weder Atemschutzmasken vorhanden waren noch infizierte Passagiere von gesunden getrennt wurden. Auch gab es weder im Institut für Infektionskrankheiten in Tokio, noch im medizinischen Dienst des Schiffes einen konkreten Plan, wie mit einer solchen Situation umgegangen werden sollte.¹⁰⁴ Dabei sollten insbesondere für die Reedereien der Kreuzschifffahrt ähnliche Situationen seit langem bekannt sein. Immer wieder wurden sie mit rasanten Ausbreitungen von Influenza- und Noroviren auf ihren Schiffen konfrontiert.¹⁰⁵ Ein genereller Notfallplan hätte somit auch trotz des neuartigen Coronavirus Sars-CoV-2 bei der Reederei vorliegen müssen. Dieses organisatorische Unvermögen der Reederei ist auch mit Blick auf die Altersstruktur der Kreuzfahrtgäste zu kritisieren. Bei Kreuzfahrtreisen durch Asien, wie im vorliegenden Fall, macht die Personengruppe der über 50 jährigen einen Anteil von 72,5 % aus.¹⁰⁶ Somit waren beinahe zwei Drittel dieser Passagiere dem Risiko eines schweren Verlaufs ausgesetzt.¹⁰⁷

¹⁰⁰ Goebel, J. in WirtschaftsWoche: Das Geschäftsmodell der Billigkreuzfahrten (Zugriff am 29.07.2022).

¹⁰¹ Dümmer, K. in ADAC: Kreuzfahrt in Corona-Zeiten: Routen, Einschränkungen, Hygiene (Zugriff am 29.07.2022).

¹⁰² Statista: cumulative number of coronavirus-positive (COVID-19) patients confirmed on Diamond Princess cruise ship docked in Japan as of April 16, 2020 (Zugriff am 29.07.2020).

¹⁰³ Barnes, O.; Johnston, I.; Edgecliffe-Johnson, A. in Financial Times: Covid could not sink cruise lines - but they now face an iceberg of debt (Zugriff am 29.07.2022).

¹⁰⁴ Feldmeier, H. in Der Tagesspiegel: Wie die „Diamond Princess“ zur Todesfalle wurde (Zugriff am 29.07.2022).

¹⁰⁵ Thanh Thuy Schwertner, N. in reise reporter: Kreuzfahrt-Arzt verrät: Das passiert bei einem Virus an Bord (Zugriff am: 30.07.2022).

¹⁰⁶ Cruise lines international association Germany: Deutscher Hochsee-Kreuzfahrtmarkt weiter auf Wachstumskurs (Zugriff am 03.08.2022).

¹⁰⁷ RKI: Informationen und Hilfestellungen für Personen mit einem höheren Risiko für einen schweren Covid-19-Krankheitsverlauf (Zugriff am 03.08.2022).

Im Zuge dieser Vorkommnisse wurden insbesondere die Untätigkeit und das mangelnde Verantwortungsbewusstsein vieler Flaggenstaaten von der Internationalen-Transportarbeiter-Föderation kritisiert, da die Heimschaffung der Passagiere allein den Herkunftsländern überlassen wurde.¹⁰⁸

Auch aktuell mehren sich die Corona-Ausbrüche auf den Kreuzfahrtschiffen wieder, weshalb die Beachtung der Flagge des Kreuzfahrtschiffs bei der Buchung einer Reise nicht unterschätzt werden sollte. So wurden unlängst wieder zwei Schiffe mit jeweils mehr als 100 infizierten Personen an Bord im Hafen von Sydney unter Quarantäne gestellt.¹⁰⁹ In der rechtlichen Analyse dieses Beitrages wird betrachtet, wie die ausschließliche Beförderung geimpfter Passagiere zu einem Spannungsfeld zwischen dem AGG und der Vertragsfreiheit geführt hat (Kapitel 4.2.1). Daneben wird das Recht auf Rücktritt von einem Pauschalreisevertrag aufgrund der Pandemie erläutert und wie sich dieses über die Jahre geändert hat (Kapitel 4.2.2). Abschließend wird geklärt, wer generell für die Gesundheit der Passagiere an Bord eines Kreuzfahrtschiffes nach internationaler, europäischer und nationaler Gesetzgebung zuständig ist (Kapitel 4.2.3).

4 RECHTSFOKUSSIERTER ANALYSE

4.1 REEDEREIEN DER CONTAINERLINIENSCHIFFFAHRT

Die Reedereien der Containerlinienschiffahrt haben durch die rasante Frachtpreisentwicklung und ihre allgemeinen geschäftspolitischen Entscheidungen in den Jahren der Pandemie Kritik von unterschiedlichen Seiten erhalten. Dabei haben insbesondere Aussagen des Spediteursverband CLECAT, der globalen Gewerkschaftsföderation ITF und der US-amerikanischen Regierung Zweifel an der Rechtmäßigkeit der aktuellen Marktstrukturen als auch an der weiterhin bestehenden Sonderstellung der Branche hervorgerufen.¹¹⁰ Dies nimmt sich die nachfolgende rechtliche Betrachtung zum Anlass und wird sowohl die geschäftspolitischen Entscheidungen als auch die Marktstruktur der Containerlinienreedereien unter dem Gesichtspunkt der gewinnträchtigen Jahre beurteilen.

4.1.1 Wettbewerbs- und kartellrechtliche Analyse der Konsortien

Dieses Kapitel soll unter wettbewerbsrechtlichen und kartellrechtlichen Gesichtspunkten analysieren, ob die Preissteigerungen der letzten Jahre durch Marktmechanismen, wie die Preisentstehung aus Angebot und Nachfrage, oder durch illegale Aktivitäten der dominierenden Reederei-Konsortien entstanden sind.

Durch einen funktionierenden Wettbewerb werden die Marktteilnehmer dazu animiert, günstig zu produzieren, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern und Neues zu entwickeln. Bei uneingeschränkter Funktionsweise kann der Wettbewerb also als Art Motor der Marktwirtschaft angesehen werden, welcher durch das Kartellrecht geschützt werden soll.¹¹¹ Um

¹⁰⁸ Ilschner, B. in junge Welt: Ausgeflaggt und aufgegeben. Kreuzfahrtschiffe unter „Billigflaggen“ bei Coronainfektionen auf Hilfe anderer Staaten angewiesen. Kritik von internationaler Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF (Zugriff am 28.07.2022).

¹⁰⁹ Spiegel Reise: Mindestens hundert Infizierte an Bord - Kreuzfahrt mit Virus (Zugriff am 29.07.2022).

¹¹⁰ Goebel, J. in Wirtschaftswoche Nr. 26: Die Macht und das Mehr, S.51; CLECAT: US President Biden addresses anti-competitive behaviour in shipping; Deutsche Verkehrs-Zeitung: ITF warnt vor Marktmacht der Containerreedereien (Zugriff am 28.07.2022).

¹¹¹ Norton Rose Fulbright: Wettbewerb und Kartelle (Zugriff am 24.07.2022).

dies zu gewährleisten, stellt der Art. 101 Abs. 1 AEUV einen Katalog an Beschränkungen auf, durch den Geschäftspraktiken verboten werden, die den Wettbewerb beeinträchtigen können. Hinsichtlich der Anwendbarkeit des Art. 101 AEUV ergibt sich eine Beschränkung nationalen Rechts durch Art. 3 Abs. 2 S.1 VO (EG) Nr.1/2003. Aufgrund dessen dürfen aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, Beschlüsse und Vereinbarungen nicht nach nationalem Recht verboten werden, sofern sie durch eine Gruppenfreistellungsverordnung erfasst sind. Dadurch ergibt sich, neben der generellen Pflicht einer parallelen Anwendung von europäischen Wettbewerbsregeln und nationalen Regelungen im Bereich des Kartellrechts (vgl. Art. 3 Abs 1 VO (EG) Nr.1/2003), ein erweiterter Vorrang des EU-Kartellrechts in diesem besonderen Fall.¹¹² Somit kann die Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien der Europäischen Kommission, die Branchen von bestimmten kartellrechtlichen Vorschriften und Aufsichten befreien. Entweder können gem. Art. 101 Abs. 3 AEUV Einzelfreistellungen für bestimmte Vereinbarungen, Beschlüsse oder abgestimmte Verhaltensweisen ausgesprochen oder auch ganze Gruppen von Vereinbarungen von des Kartellverbots des Art. 101 Abs.1 AEUV freigestellt werden.¹¹³ Der deutsche Gesetzgeber hat diese freigestellten Vereinbarungen in § 2 Abs. 1 GWB geregelt, bei dessen Anwendung wiederum auf die Verordnungen der Europäischen Kommission und des Rates über die Anwendung des Art. 101 Abs.3 AEUV verwiesen wird (vgl. § 2 Abs. 2 GWB). Eine solche Gruppenfreistellungsverordnung wurde am 24.03.2020 für Seeschiffahrtskonsortien von der Europäischen Kommission verlängert und gilt nun für weitere vier Jahre bis zum 25.04.2024. Dabei trat die Freistellungsverordnung von bestimmten kartellrechtlichen Regelungen und Überwachung der Wettbewerbshüter bereits vor 35 Jahren in Kraft.¹¹⁴ Diese Schiffahrtskonsortien entstehen durch vertraglichen Vereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Schiffahrtsunternehmen über die gemeinsame Erbringung von Linienschiffahrtswegen und bestimmten Arten operativer Zusammenarbeit.¹¹⁵ Da Reedereien bereits mehrfach wegen illegaler Preisabsprachen verurteilt wurden, ist ein genauerer Blick auf die Preisfindung der letzten Jahre und das generelle Misstrauen der von der Containerschiffahrt abhängigen Branchen durchaus gerechtfertigt. Dies hat auch die Europäische Kommission erkannt und wird sowohl die Preisfindung der bis zu 1000% gestiegenen Frachtraten als auch die Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung erneut prüfen.¹¹⁶ Das Ergebnis wird laut der Kommission zum Ende des Jahres 2022 veröffentlicht.¹¹⁷ Die Preisbildung einer Branche hängt neben dem Angebot und der Nachfrage maßgeblich von der jeweiligen zugrundeliegenden Marktform ab. Dass es sich in der Containerlinienbranche um einen oligopolistischen Markt in Form des Angebotsoligopols handelt, lässt sich auch abseits der Allianzen an der Marktmacht der fünf größten Reedereien von 64,9 % (2022) ableiten.¹¹⁸ So stehen sehr viele kleinere Nachfrager nur wenigen dominierenden Anbietern gegenüber. Diese Marktform birgt oftmals die Gefahr direkter Preisabsprachen, welche durch die Bildung der Konsortien und der daraus entstehenden

¹¹² Ludwigs, M.: Das Recht der Europäischen Union, Kapitel 1. Wettbewerbsregeln, Festlegung des Verhältnisses von nationalem und EU-Kartellrecht, Rn. 34-38.

¹¹³ Mecke, I. in Gabler Wirtschaftstlexikon: „Gruppenfreistellungsverordnungen“ (Zugriff am 24.07.2022).

¹¹⁴ Kleine, M. in deutscher Verein für internationales Seerecht: 32 Jahre Linien-Gruppenfreistellungsverordnung (Zugriff am 18.07.2022).

¹¹⁵ Europäische Kommission. Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschiffahrtskonsortien (Zugriff am 18.07.2022).

¹¹⁶ Buchen, S. in Tagesschau: Vorwürfe gegen Hapag-Lloyd, „Räuberische Geschäftspraktiken“ (Zugriff am 03.08.2022).

¹¹⁷ Thomsen, P. in ShippingWatch: EU to investigate container rates - expects results by New Years's (Zugriff am 02.08.2022).

¹¹⁸ Bocksch, R. in Statista: Diese Reedereien dominieren den Überseehandel - Marktanteil von Containerreedereien weltweit 2022 (Zugriff am 02.08.2022).

Nähe der Reedereien zueinander noch gesteigert wird.¹¹⁹ Generell ergibt sich jedoch aus dem Kartellrecht keine Regelung, welche einen Höchstpreis für eine bestimmte Leistung vorsieht. Vorliegend kann daher nur über einen potenziellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung bei der Preisbildung der Frachtraten diskutiert werden. Insbesondere auf der Fernost-Strecke, auf welcher die drei Reederei-Allianzen einen Marktanteil von 100% halten, lohnt sich ein Blick auf die Preisentstehung.¹²⁰ Die Frachtraten von Europa nach Asien lagen im November 2021 bei 1520 USD / FEU (40 Fuß-Container). In der umgekehrten Richtung von Fernost nach Europa lagen sie hingegen zum gleichen Zeitraum bei 13500-14000 USD / FEU.¹²¹ Unter der damaligen Marktlage mit den weiterhin spürbaren Konsequenzen der Havarie im Suezkanal, der weiterhin hohen Nachfrage, Hafenschließungen und extremen Knappheit an Containern und Schiffsraum waren diese Preise noch zu erklären. Diese richtungsabhängigen Preisdivergenzen auf der Handelsroute zwischen Asien und Europa sind auch ohne die Sondereffekte der Pandemie üblich. Grund dafür ist, dass beinahe doppelt so viel aus Asien nach Europa exportiert wird als umgekehrt.¹²² Mit dem Beginn des Jahres 2022 und den geopolitischen Unsicherheiten durch den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine sowie der damit zusammenhängende Anstieg der Inflation wurde jedoch weltweit weniger Nachfrage nach Containertransporten verzeichnet.¹²³ Trotzdem blieben die Frachtraten auch mit hunderttausenden verfügbaren Containern auf einem hohen Niveau, was auf Unverständnis der Kunden stieß und den Verdacht einer künstlichen Verknappung der Kapazitäten zur Gewinnsteigerung bestärkte.¹²⁴ Diese Vorwürfe der künstlichen Verknappung von generell vorhandenen Kapazitäten wurden im Verlaufe der Pandemie oftmals erhoben und bezogen sich beinahe ausschließlich auf die Route zwischen China und Europa.¹²⁵ Sollte die Europäische Kommission in ihrer aktuellen Prüfung der Preisbildung der Reedereien zu demselben Ergebnis gelangen, kämen die künstlich getriebenen Preise nach Art. 102 lit. a AEUV einer missbräuchlichen Ausnutzung der marktbeherrschenden Stellung gleich. Der Grund dafür könnte in der mittelbaren Erzwingung von Einkaufspreisen der Logistikdienstleistungen nach Art. 102 lit. a AEUV zu sehen sein, welche durch die Alternativlosigkeit auf der Route zwischen Asien und Europa nur bei den drei Allianzen nachgefragt werden können. Auch wäre in dieser unterstellten Verknappung ein Verstoß gegen Art. 4 Nr. 2 der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien zu sehen. Diese verbietet alle Beschränkungen von Kapazitäten abseits der Kapazitätsanpassungen aufgrund Schwankungen von Nachfrage und Angebot gem. Art. 3 Nr. 2 der Verordnung. Abseits dieser Vorwürfe und nach jetzigem Kenntnisstand wird man den Reedereien jedoch aufgrund der unzähligen Sondereignisse in der Pandemie keine Vorwürfe bei der Preisgestaltung machen können. So sah es auch die Federal Maritime Commission (FMC) in den USA trotz der reißerischen Aussagen des Präsidenten Biden über die ausländischen Reedereien, welche „amerikanische

¹¹⁹ Bundeszentrale für politische Bildung: Das Lexikon der Wirtschaft, Oligopol (Zugriff am 03.08.2022).

¹²⁰ Korporal, S. KPMG: Handel China-Europa: Seefracht, Warum der Anstieg der Frachtraten im Containertransport dauerhaft sein könnte (Zugriff am 03.08.2022).

¹²¹ Hollmann, M. in Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Ladung nach Fernost wird günstig abgefahren (Zugriff am 03.08.2022).

¹²² Korporal, S. KPMG: Handel China-Europa: Seefracht, Warum der Anstieg der Frachtraten im Containertransport dauerhaft sein könnte (Zugriff am 03.08.2022).

¹²³ Deutsche Bundesbank: Monatsbericht Juni 2022 S.23 f.; Keller, S. in Statista: Entwicklung des weltweiten Containerumschlag-Index von April 2020 bis April 2022 (Zugriff am 03.08.2022).

¹²⁴ Behrend, C. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Krisenmanager oder Krisenprofiteure (Zugriff am 03.08.2022).

¹²⁵ Aukenthaler, J. in VerkehrsRundschau: Österreich: Verband wirft Reedereien „künstliche Verknappung“ vor (Zugriff am 03.08.2022).

Landwirte und Unternehmen über den Tisch ziehen“.¹²⁶ In der am 31.05.2022 veröffentlichten Fact Finding Investigation 29, welche auf einer zweijährigen Untersuchung basierte, kam die FMC zu dem Ergebnis, dass die extrem gestiegenen Preise auf die Pandemie, die enorm gestiegenen Konsumgüterausgaben und die Überlastung der Lieferketten zurückzuführen sind. So kam die FMC zu dem Entschluss, dass die gestiegenen Preise als Produkt der Marktkräfte von Angebot und Nachfrage anzusehen sind.¹²⁷ Man kann also nur auf die Zunahme und den tatsächlichen Einsatz der Container- und Schiffskapazitäten und auf eine potenzielle Verlagerung der Lieferketten in den europäischen Raum hoffen, wodurch sich die Frachtraten und Transportkosten wieder auf einem niedrigeren Niveau einpendeln werden.

4.1.2 Subventionen und die Verlängerung der Gruppenfreistellung für Konsortien unter dem Gesichtspunkt der aktuellen Marktlage

Dass es den Reedereien in der Pandemie durch die Sonderereignisse, wie beispielsweise den Hafenschließungen, den langen Staus auf den Weltmeeren sowie der massiv gestiegenen Nachfrage nach Schiffsraum und Containern und damit verbundenen steigenden Frachtraten wirtschaftlich sehr gut ging und weiterhin auch geht, ist bereits dargestellt worden. Wie aber eine Verzehnfachung der Gewinne, wie im Falle Hapag-Lloyds, innerhalb eines Jahres mit der zu Beginn der Pandemie jüngst verlängerten Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien und den Subventionen des Bundes vereinbar ist, soll nachfolgend dargestellt werden. Sowohl die in diesem Zusammenhang stehenden Untersuchungen der Wettbewerbsbehörden, Regierungen und der Europäischen Kommission als auch die klaren Aussagen von Vereinigungen, wie des Internationalen Transportforums (ITF) und der Spediteure (CLECAT), zeigen die Zweifel hinsichtlich der Notwendigkeit und Rechtmäßigkeit der GVO und Subventionierung auf.¹²⁸ Das vordergründige Ziel der im Jahre 2009 in Kraft getretenen Verordnung war es, die Wettbewerbsfähigkeit für europäische Reedereien in der kapitalintensiven Branche sicherzustellen und daneben den Verbrauchern durch Effizienzgewinne niedrigere Preise und hochwertigere Dienstleistungen anbieten zu können. Diese Verordnung wurde durch die VO (EU) 2020/436 am 24.03.2020 um weitere vier Jahre verlängert. Inhaltlich ist die VO 906/2009 seither unverändert geblieben.¹²⁹ Insbesondere hinsichtlich der niedrigeren Preise und hochwertigeren Dienstleistungen gab es jedoch in der Pandemie einige Probleme. So sind im April 2022 90 % bis 100 % der Waren auf der Route Asien-Europa zu spät im Hafen angekommen, wohingegen sich die Verspätungen früher auf lediglich 20 Prozent beliefen.¹³⁰ Auch insgesamt kamen Anfang 2022 lediglich 32 % der Schiffe pünktlich in den Häfen an. Der schlechteste Wert seit Beginn der Messungen im Jahr 2011.¹³¹ Daneben haben auch die „Zusammenballung“ von Dienstleistungen und der Einsatz größerer Schiffe dazu geführt, dass die Häufigkeit der angebotenen Liniendienste und auch die Anzahl angefahrener Häfen abgenommen haben. Da weniger Häfen bedient werden und

¹²⁶ Deutsche Verkehrs-Zeitung: Joe Biden muss sich bei den Reedereien entschuldigen (Zugriff am 03.08.2022).

¹²⁷ F. Dye, R.: Federal Maritime Commission: Fact finding investigation 29 - final report, S.6 (Zugriff am 03.08.2022).

¹²⁸ Deutsche Verkehrs-Zeitung: ITF warnt vor Marktmacht der Containerreedereien (Zugriff am 23.07.2022).

¹²⁹ Ellger, R. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht: Freistellung in bestimmten Wirtschaftsbereichen, Verkehr, 6. Auflage 2019 Rn. 618.

¹³⁰ Hahn, A. in DerStandard: Frachtraten verzehnfacht - Warum Containertransporte auf See um ein Vielfaches mehr kosten (Zugriff am 03.08.2022).

¹³¹ Link, O. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Fahrplanteue der Carrier erreicht Tiefstand (Zugriff am 03.08.2022).

es weniger Auswahl zwischen den Transporteuren gibt, hat dadurch auch gleichzeitig das Niveau der Dienstleistungen abgenommen.¹³²

Nachfolgend soll untersucht werden, ob die genannten Umstände auch weiterhin mit der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien vereinbar sind. Zu beachten ist, dass zumindest 2M (Maersk, MSC) als dominierendes Reederei-Konsortium aufgrund der Marktanteilsschranke von 30 % (vgl. Art. 5 Abs.1 VO (EG) Nr. 906/2009) als Bedingung für die Anwendbarkeit der Verordnung, nicht von der GVO profitieren kann.¹³³

Erfüllen die Konsortien hingegen die Voraussetzungen der GVO Nr. 906/2009, müssen sie entsprechend des Erwägungsgrundes Nr. 2 VO (EU) 2020/436 allen vier Anforderungen des Art. 101 Abs. 3 AEUV genügen. Die kumulative Erfüllung der vier Kriterien des Art. 101 Abs. 3 AEUV ist die Grundbedingung für eine Ausnahme von dem in Art. 101 Abs. 1 AEUV normierten Kartellverbot.¹³⁴ Somit steht und fällt eine weitere Geltung der GVO mit dem weiteren Vorliegen dieser recht allgemein gefassten Voraussetzungen des Art. 101 Abs. 3 AEUV. So sind die wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn sie unter angemessener Beteiligung der Verbraucher am entstehenden Gewinn (1.), zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung beitragen (2.) ohne den Wettbewerb auszuschalten (3). Zusätzlich muss durch die Vereinbarung zum technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt beigetragen werden (4.). Grund für diese Anforderungen ist die Annahme, dass die wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen in der Regel zu Vorteilen bei den beteiligten Unternehmen führen. Diese „subjektiven Vorteile“ führen zwar zu einer Steigerung der Produzentenrente, jedoch geht diese Steigerung zu Lasten der Konsumentenrente, ohne dass eine Leistungsverbesserung beim Angebot vorläge. Ohne die Erfüllung der vier Kriterien würde die GVO somit einseitig zu Nachteilen bei den Abnehmern führen.¹³⁵ In der VO (EG) Nr. 906/2009 wird die Teilhabe der Verkehrsnutzer an den Effizienzgewinnen in dem Erwägungsgrund Nr. 6 aufgegriffen. Unter diese werden häufigere und besser abgestimmte Fahrverbindungen und Zwischenhalte sowie stärker auf den Einzelbedarf zugeschnittene Leistungen gefasst. Wie bereits oben dargestellt, hat die rasante Zunahme der Schiffsgrößen jedoch genau zum Gegenteil geführt. Dass die Dienstleistungsqualität allgemein durch die verspäteten Ankünfte in den Häfen während der Pandemie auf einem Tiefpunkt angelangt ist, kann in der Beurteilung der GVO hingegen nicht berücksichtigt werden. Weder die Reedereien noch die Regelungen der GVO hätten die externen Faktoren (Hafenschließungen, Streiks), welche zu den Verspätungen führten, verhindern können. Sehr wohl ist jedoch der Vorwurf einer künstlichen Verknappung der Kapazitäten relevant und auch in der Verordnung ausdrücklich untersagt. Generell sind konsortiale Kapazitätsanpassungen entsprechend den Schwankungen von Angebot und Nachfrage gem. Art. 3 Nr. 2 VO (EG) Nr. 906/2009 von dem Kartellverbot des Art. 101 Abs.1 AEUV ausgenommen. Alle weiteren Kapazitätsbeschränkungen außerhalb der ausdrücklich Gestatteten, sind hingegen gem. Art. 4 Nr. 2 VO (EG) Nr. 906/2009 von der Freistellung nicht umfasst. Sollte die Europäische Kommission hinreichende Beweise für eine künstliche Verknappung der Kapazitäten vorlegen können, wären die Reedereien nicht durch die GVO geschützt. Eine Teilhabe an den Effizienzgewinnen (1.) und die Verbesserung der Dienstleistungsquali-

¹³² Hütten, F. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Auf hoher See gibt es keinen Wettbewerb (Zugriff am 04.08.2022).

¹³³ BDI: Teilnahme am Konsultationsprozess der EU-Kommission zur Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtsunternehmen, S. 3 (GVO) (Zugriff am 24.07.2022).

¹³⁴ Ellger, R. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht: Rechtsnatur des Art. 101 Abs. 3 AEUV, 6. Auflage 2019 Rn. 12-15.

¹³⁵ Ellger, R. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht: Die angemessene Beteiligung der Verbraucher am entstehenden Gewinn, 6. Auflage 2019, Rn. 229.

tät (2.) konnte durch die GVO in den letzten Jahren somit nicht sichergestellt werden. Dass der Wettbewerb durch die Schifffahrtskonsortien nicht ausgeschaltet wurde, hat die FMC unlängst in der Fact Finding Investigation 29 klargelegt. Im Ergebnis wurde sogar von einem kräftigen Wettbewerb zwischen den drei dominierenden Allianzen gesprochen. Jedoch wurden im Rahmen dieser zweijährigen Untersuchung lediglich die Transatlantik- und Transpazifik-Route untersucht.¹³⁶ Somit muss nun aktuell die Europäische Union die Wettbewerbsverhältnisse der Reedereien auf der Route Europa-Asien überprüfen. Dass die drei dominierenden Reederei-Allianzen auf dieser Route 100 % Marktanteil¹³⁷ halten, spielt dabei eine eher untergeordnete Rolle im Vergleich zu einem weiterhin bestehenden und funktionierenden Wettbewerb zwischen den Allianzen. Daneben müsste die Anwendung der GVO zu einem technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt (4.) führen. Zumindest in den Jahren vor der Pandemie sind die Kosten der Reedereien als auch die der Kunden durch die Anwendung der Verordnung um 30% gesunken¹³⁸. Diese Kostensenkung wurden beispielweise durch sog. Veesel-Sharing-Agreements oder Slot-Charter-Agreements erreicht.¹³⁹ Durch diese Vereinbarungen werden Schiffe der Konsortien gemeinsam betrieben oder auch eigene Ladung in das Netzwerk eines Partners aus dem Konsortium eingespeist.¹⁴⁰ Dadurch kann vermieden werden, dass lediglich halb beladene Schiffe über die Weltmeere kreuzen. Die im Konsortium verbundenen Reedereien werden durch diese Effizienzgewinne wirtschaftlich leistungsstärker, wodurch auch die Wirtschaftsleistung insgesamt anwächst.¹⁴¹ Dies ist auch essentiell, da die Linienschifffahrt eine kapitalintensive Dienstleistungsbranche ist, die auf einen möglichst hohen Auslastungsgrad ihrer Ressourcen angewiesen ist.¹⁴² Die gemeinsame Verwendung von Slots und Schiffen kam den Reedereien insbesondere bei dem Einbruch der Nachfrage zu Beginn der Pandemie zugute. Daneben tragen die Reedereien durch Bildung der Konsortien auch indirekt zum technischen Fortschritt bei. So lohnen sich die hohen Investitionen in die sehr großen Containerschiffe (Ultra large container vessel, ULCV) eher, wenn diese im Betrieb möglichst vollständig ausgelastet sind. Durch die Fortentwicklung effizienterer Antriebsarten für die neuen ULCVs, welche unter Umständen nicht effizient von einer Reederei allein genutzt werden könnten, wird somit indirekt der technische Fortschritt gefördert. Wie bereits erwähnt, müssen jedoch alle vier Voraussetzungen kumulativ vorliegen. Der Fortbestand der Gruppenfreistellungsverordnung wird somit maßgeblich von dem Ausgang der aktuell laufenden Prüfung der Europäischen Kommission abhängen. Sollte die Europäische Kommission zu dem Ergebnis gelangen, dass die Voraussetzungen der Gruppenfreistellungsverordnung VO 906/09 nicht mehr vorliegen, könnte sie den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung auf Grundlage des Art. 29 VO (EG) 1/2003 wieder entziehen.¹⁴³

¹³⁶ F. Dye, R.: Federal Maritime Commission: Fact finding investigation 29 - final report, S.4 (Zugriff am 09.08.2022).

¹³⁷ Korporal, S. KPMG: Handel China-Europa: Seefracht, Warum der Anstieg der Frachtraten im Containertransport dauerhaft sein könnte (Zugriff am 09.08.2022).

¹³⁸ Europäische Kommission. Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien (Zugriff am 09.08.2022).

¹³⁹ Deutsche Verkehrs-Zeitung: ITF warnt vor Marktmacht der Containerreedereien (Zugriff am 09.08.2022)

¹⁴⁰ Reimann, S. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Linienreeder mischen ihre Karten neu. (Zugriff am 09.08.2022).

¹⁴¹ Frenz, W. in Handbuch Europarecht 2. Auflage 2014, Kapitel 4, Freistellungen, Wirtschaftlicher Fortschritt, S. 452.

¹⁴² ¹⁴² Tripp, C in Distributions- und Handelslogistik - Netzwerke und Strategien der Omnichannel-Distribution im Handel, 2. Auflage 2021, S. 362.

¹⁴³ Schöner, M.: Kartellrecht, Europäisches Recht, 4. Auflage 2020, 4. Teil. Verkehr, Seeverkehr, VO 906/09 zur Gruppenfreistellung von Konsortien, 7. Entzug der Gruppenfreistellung, Rn. 104.

Dass die Voraussetzungen der Subventionen des deutschen Bundes durch das Verhalten der Reedereien seit Jahren nicht erfüllt werden, wurde bereits im Kapitel 3.1.6. dargestellt. Es sollte diesbezüglich dringend ein Sanktionskatalog eingeführt werden. Dabei sollten die Konsequenzen einer Zielverfehlung nicht nur in Aussicht gestellt, sondern nach Jahren der Zielverfehlungen auch umgesetzt werden. Nur so werden die Reedereien vermehrt deutsche oder zumindest europäische Seeleute auf ihren Schiffen einsetzen und ihre Schiffe vermehrt unter deutscher Flagge fahren lassen. Es sollte daher im Grundsatz über die Abschaffung der Subventionierung der Seeschifffahrt nachgedacht werden. So sind prinzipiell alle anderen international ausgerichteten Branchen in Deutschland aufgrund der hohen Abgaben- und Steuerlast mit hohen Lohnkosten belastet. Insbesondere in den gewinnträchtigen Jahren der Pandemie erscheint somit eine zusätzliche Subventionierung für das Bestehen der Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb nicht gerechtfertigt.¹⁴⁴

4.1.3 Kartellrechtliche Analyse der vertikalen Übernahmen durch die Reedereien

Da es zwischen den Reedereien und den Spediteuren, Terminalbetreibern, Lagereien und Unternehmen für den Landtransport an einem direkten Wettbewerbsverhältnis fehlt, soll nachfolgend untersucht werden, wie die vertikalen Übernahmen trotzdem potenzielle Wettbewerbsbeschränkungen verursachen können. Dabei werden die vertikalen Übernahmen als Zusammenschluss von Unternehmen definiert, welche auf verschiedenen Stufen der Lieferkette tätig sind. Die beteiligten Unternehmen stehen sich also auf vor- oder nachgelagerten Märkten gegenüber.¹⁴⁵ Die wettbewerbsrechtliche Analyse richtet sich in diesen Fällen auch folgerichtig auf die Wechselwirkung zwischen den verschiedenen Marktstufen.¹⁴⁶ Sowohl § 1 GWB als auch Art 101 Abs. 1, 2 AEUV verbieten grundsätzlich solche Unternehmensvereinigungen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken. Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit von vertikalen Unternehmenszusammenschlüssen ist hierbei insbesondere die VO (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen heranzuziehen. Daneben spielt bei der Analyse vertikaler Zusammenschlüsse die sogenannte Nichthorizontalleitlinie 2008/C 265/07 in der Praxis eine wichtige Rolle.¹⁴⁷ Die EG-Fusionskontrollverordnung (nachfolgend FKVO) ist gem. Art. 1 Abs. 1, 2 FKVO auf solche Zusammenschlüsse anzuwenden, bei denen die beteiligten Unternehmen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als fünf Mrd. Euro erzielen. Diese Grenze wird bereits alleine durch die Umsätze der dominierenden Reedereien mühelos überschritten (2021: APM-Maersk: 61,8 Mrd. US-Dollar; Hapag-Lloyd: 22,3 Mrd. Euro; CMA CGM: 56 Mrd. US-Dollar)¹⁴⁸, wodurch stets eine gemeinschaftsweite Bedeutung angenommen wird. Die FKVO findet somit auf alle Zusammenschlüsse der dominierenden europäischen Reedereien Anwendung. Ein Ziel der FKVO ist die Verhinderung einer dauerhaften Schädigung des Wettbewerbs durch Zusammenschlüsse von Unternehmen (Erwägungsgrund Nr. 5). Bei der Analyse der vertikalen Zusammenschlüsse sind insbesondere die Maßstäbe des Art. 2 Abs. 1 bis 3 FKVO und der darin enthaltene „SIEC-Test“ maßgeblich. Dabei steht „SIEC“ für „Significant Impediment to Effective Competition“, was sich als erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs übersetzen lässt. Dieser Test entspricht

¹⁴⁴ Hanuschke, P in Weser-Kurier: Schifffahrt: Steuerzahlerbund fordert Ende der Subventionen (Zugriff am 10.08.2022).

¹⁴⁵ Köber, T. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht, Band 3, FKVO Art. 2, Vertikale Zusammenschlüsse, Definition, Rn. 537, 6. Auflage 2020.

¹⁴⁶ Montag, F.; v. Bonin, A. in Münchner Kommentar zum Wettbewerbsrecht, Band 1, Europäische Fusionskontroll-VO Nr. 129/2004 (FKGVO), Art. 2, Rn. 343, 3. Auflage 2020.

¹⁴⁷ Köber, T. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht, Band 3, FKVO Art. 2, Vertikale Zusammenschlüsse, Maßstab und Leitbild, Rn. 527, 6. Auflage 2020.

¹⁴⁸ Keller, S. in Statista: Umsatz von CMA CGM in den Jahren 2017 und 2021, Umsatz von Hapag-Lloyd in den Jahren von 2011-2021.

im Wesentlichen dem SLC-Test des US-Kartellrechts und hat den vorher dominierenden „Marktbeherrschungstest“ abgelöst. Durch den SIEC-Test sollte weniger die Marktstellung der beteiligten Unternehmen als vielmehr die Wettbewerbsbedingungen nach dem Zusammenschluss auf dem Markt insgesamt im Fokus stehen.¹⁴⁹ Insbesondere in Oligopol-situationen sollte dabei die Erfassung sogenannter nicht-koordinierter Effekte auf den verbleibenden Wettbewerb erfasst werden.¹⁵⁰ Die Kommission setzt ihr Hauptaugenmerk bei der Prüfung dieser Effekte auf die „wettbewerbswidrige Abschottung“, welche den Zugang der Wettbewerber zu vor- oder nachgelagerten Märkten erschwert oder versperrt. Darunter lässt sich beispielsweise die Praxis der Reedereien innerhalb der Pandemie fassen, den knappen Frachtraum nur noch an Kunden zu vergeben, die bei den eigenen Speditionstöchtern buchen.¹⁵¹ Kleinen und mittelständischen Frachtvermittlern wird somit der Zugang zum nachgelagerten Markt zumindest erschwert. Daneben bleibt allerdings auch weiterhin die Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung gem. Art. 2 Abs. 3 FKVO in der materiellen Prüfung relevant. Als marktbeherrschende Stellung wird dabei die Fähigkeit verstanden, sich unabhängig von den Wettbewerbern und letztlich von den Abnehmern zu verhalten. Durch eine solche Stellung kann der Verhaltensspielraum nicht mehr hinreichend von den verbleibenden Wettbewerbern kontrolliert werden.¹⁵² Dies ist jedoch im Falle der Reedereien auf den neuen Märkten zumindest noch nicht gegeben. Auch gibt die Rn. 25 der Nichthorizontalrichtlinie einen Marktanteil von 30 % vor, unter dem sich folglich wettbewerbsrechtliche Bedenken kaum stellen werden. Da auch die global größte Reederei APM-Maersk lediglich einen Marktanteil von 17 % hat, sieht die Kommission wohl auch darin einen Grund, erhebliche wettbewerbsrechtliche Bedenken zu verneinen.¹⁵³ Bei ihrer Beurteilung bemisst die Kommission im Rahmen einer Gesamtschau den positiven wie negativen wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen ein größeres Gewicht zu je unmittelbarer sie eintreten (Nichthorizontalrichtlinie Rn. 21).¹⁵⁴ Hierbei spielt u.a. der positive Effekt der „Internalisierung doppelter Margen“¹⁵⁵ eine Rolle, der sich aus vertikalen Zusammenschlüssen ergeben kann. Die „Internalisierung doppelter Margen“ entsteht dabei aus Effizienzgewinnen. Diese Effizienzgewinne entstehen, da für das integrierte Unternehmen nach dem Zusammenschluss die Notwendigkeit einer zweiten Marge entfällt. Auch sinken generell die Transaktionskosten bei gleichzeitiger Verbesserung der Organisation von Verkaufsprozessen, weshalb vertikale Übernahmen oftmals eine preissenkende Wirkung entfalten.¹⁵⁶

Zusätzlich wird die Resilienz von Lieferketten der Reedereien durch die Übernahmen der nach- und vorgelagerten Logistiksparten und der dadurch gewonnenen Unabhängigkeit gestärkt. Auch dies könnte sich durchaus positiv auf die Dienstleistungsqualität der Reedereien und somit auch positiv auf die Konsumentenwohlfaht auswirken. Insbesondere durch die Teilhabe an den Hafenterminals werden die Reedereien zukünftig mitbestimmen, welches

¹⁴⁹ Röller, L. H.; Strohm A. in *Ökonomische Analyse des Begriffs „significant impediment to effective competition“*, Rn. 1, 12 (Zugriff am 11.08.2022).

¹⁵⁰ Immenga, U. in *EuZW* Heft 20, 2013: Der SIEC-Test im GWB – eine Europäisierung der Fusionskontrolle, S. 761.

¹⁵¹ Schlautmann, C in *Handelsblatt: Reedereien investieren Milliarden in Zukäufe aus der Logistikbranche* (Zugriff am 12.08.2022).

¹⁵² Wagemann in *Handbuch des Kartellrechts: Die materielle Beurteilung von Zusammenschlüssen, I Begriffsbestimmung und Abgrenzung zum Marktbeherrschungstest*, Rn. 53, 4. Auflage 2020.

¹⁵³ Keller, S. in *Statista: Statistiken zu Maersk* (Zugriff am 12.08.2022).

¹⁵⁴ Köber, T. in *Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht*, Band 3, FKVO Art. 2, Vertikale Zusammenschlüsse, Maßstab und Leitbild, Rn. 532, 6. Auflage 2020.

¹⁵⁵ Leitlinie zur Bewertung nichthorizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (2008/C 265/07), Rn. 13.

¹⁵⁶ Steinvort, T. in *Handbuch des Kartellrechts, Materielle Fusionskontrolle, Vertikale Zusammenschlüsse*, Rn. 141, 4. Auflage 2020.

Schiff vorrangig entladen wird, was die unternehmensinterne Fahrplantreue steigern kann.¹⁵⁷ Die Kommission scheint den potenziellen Vorteilen für die Verbraucher somit aktuell einen höheren Wert zuzurechnen als den Nachteilen, die den Wettbewerbern nach- und vorgelagerter Branchen aus den Übernahmen erwachsen. Grund dafür kann die starke Ausrichtung der Nichthorizontalrichtlinie auf den Konsumentenwohlfahrtsgedanken sein.¹⁵⁸ Mag dies aktuell auch noch richtig und verständlich sein, so können sich jedoch die positiven Effekte bei weiterer Zunahme vertikaler Übernahmen auch durch eine zu große Marktmacht der Reedereien auf den neuen Märkten umkehren. Die Kommission kann durch ihr zurückhaltendes Vorgehen auch Gefahr laufen, dass man ihr bei zu spätem Einschreiten den Vorwurf macht, die Augen verschlossen zu haben und somit zu dem befürchteten „Massensterben der Spediteure“¹⁵⁹ beigetragen zu haben. Das Verhalten der Reedereien könnte jedoch schlussendlich auch dazu führen, dass sie es mit völlig neuen Wettbewerbern zu tun bekommen. So haben Amazon, Walmart, Ikea und Coca-Cola bereits eigene Schiffe gechartert, um ihre Logistik und insbesondere die Preise selbst kontrollieren zu können.¹⁶⁰ Dabei bietet Amazon den Nutzern seines Markplatzes Preise für die Lieferungen ihrer Waren an, welche die aufgerufenen Preise der sonstigen Spediteure massiv unterbieten.¹⁶¹ Das Vorgehen der oben genannten US-amerikanischen Firmen könnte jedoch auch dazu führen, dass zumindest der Wettbewerb unter den Reedereien und den drei dominierenden Allianzen wieder kompetitiver wird.

Zu beachten gilt weiterhin, dass die Branche der Containerlinien-Reedereien durch Vorteile, die aus der europäischen Gruppenfreistellungsverordnung für Schifffahrtskonsortien, den Subventionen des Staates und der sogenannten Tonnagesteuer resultieren, deutlich besser gestellt ist als diejenigen Branchenteilnehmer, welche durch die vertikalen Übernahmen nun im direkten Wettbewerb mit den Reedereien stehen. Diese einseitigen Privilegien führen laut dem Vorsitzenden des DSLV (Bundesverband Spedition und Logistik) zu Wettbewerbsverzerrungen im gesamten europäischen Gütertransportsektor.¹⁶² Diese Vorteile können jedoch erst durch Aufhebung der Sonderstellung der Reedereien behoben werden. Sollten die Reedereien also weiterhin massiv in vor- und nachgelagerte Logistikbranchen investieren und die Marktmacht in diesen Branchen über die Grenze von 30 % anwachsen, oder aber die Wettbewerber aus den Märkten verdrängt werden, so muss die Europäische Kommission weitere Fusionen untersagen.

4.1.4 Zulässigkeit der Gebührenerhebung in der Pandemie

Dass die Reedereien in der Pandemie immer kreativer in ihrer Gebührenerhebung geworden sind, wurde bereits dargestellt. Dadurch laufen die Reedereien jedoch auch Gefahr, nicht nur Spediteure, sondern daneben auch Regierungen und Behörden durch diese Praxis zu verärgern, was kürzlich durch ein Bußgeld in Höhe von 822.220 Dollar klargestellt wurde. Dieses wurde von der FMC (Federal Marine Commission), der obersten Aufsichts- und Kartellbehörde für Seetransporte in den USA, erhoben und musste von Hapag-Lloyd bezahlt werden. Hin-

¹⁵⁷ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Reedereien investieren Milliarden in Zukäufe aus der Logistikbranche (Zugriff am 14.08.2022).

¹⁵⁸ Köber, T. in Immenga/Mestmäcker Wettbewerbsrecht, Band 3, FKVO Art. 2, Vertikale Zusammenschlüsse, Der SIEC-Test in der Praxis, Rn. 193, 6. Auflage 2020.

¹⁵⁹ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Amazon steigt mit Discountpreisen ins Speditionsgeschäft ein (Zugriff am 13.08.2022).

¹⁶⁰ Kort, K.; Postinett, A. in Handelsblatt: „Der perfekte Sturm“ - Wegen Lieferengpässen nehmen Unternehmen die Logistik selbst in die Hand (Zugriff am 10.08.2022).

¹⁶¹ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Amazon steigt mit Discountpreisen ins Speditionsgeschäft ein (Zugriff am 10.08.2022).

¹⁶² Weinrich, R. in Eurotransport: Reeder wildern im Hinterland – Spediteure kritisieren unfairen Wettbewerb (Zugriff am 12.08.2022).

tergrund der Untersuchung waren die laut FMC missbräuchlich erhobenen und gegen 46 U.S. Code § 41102(c) des Shipping Acts von 1984 verstoßenden Detention & Demurrage-Gebühren (Festhalte- und Überliegezeiten-Gebühren) für 11 Container des Spediteurs Golden State Logistics (GSL).¹⁶³ Diese Gebühren fallen immer dann an, wenn Container entweder zu spät aus dem Hafengebiet abgeholt werden oder aber nach Abholung des Containers die Frist zur Rückgabe an die Reederei nicht eingehalten wird. Dass diese Gebühren durch die aktuelle Knappheit an Containern ihre Berechtigung haben und von allen Reedereien erhoben werden, scheint durchaus berechtigt, da eine weitere Verknappung, verursacht durch eine verspätete Abholung und Rückgabe, die ohnehin massiv angestiegenen Frachtrafen weiter in die Höhe treiben würden. Problematisch war jedoch im Falle der Gebührenerhebung Hapag-Lloyds, dass der Spediteur GSL aufgrund der Überlastungen in den US-amerikanischen Häfen erst gar nicht in der Lage war, die Container fristgemäß zu retournieren.¹⁶⁴ Diese Gebührenerhebung stellte somit einen missbräuchlichen Verstoß gegen den 46 U.S. Code § 41102(c) dar, welcher die Einrichtung, Beobachtung und Durchsetzung von zumutbaren und angemessenen Vorschriften bei der Aufbewahrung von Eigentum vorschreibt. Es sind daher nicht die Gebühren an sich, welche die Probleme verursachten, sondern vielmehr die Art und Weise der Erhebung selbiger. Auch in Deutschland wäre die Gebührenerhebung in einem gleichgelagerten Fall zu beanstanden gewesen. Leider gibt es jedoch keine abschließende höchstrichterliche Rechtsprechung zur Frage der Rechtmäßigkeit, Begrenzung und Art (Mietzins, Aufwendungsersatzanspruch, Vertragsstrafe) von D&D-Gebühren.¹⁶⁵ Im Falle der Nutzung eines COC (carrier owned container) sollen die D&D-Gebühren nachfolgend nur in Bezug auf die Bereitstellung eines Containers als Hauptleistung für eine vertraglich bestimmte Zeit gesehen werden. So würden nach der „Schwerpunkttheorie“, welche bei sogenannten typgemischten Verträgen die engste Beziehung zu einer Rechtsordnung ermittelt, die mietvertragsrechtlichen Regelungen der §§ 535 ff BGB Anwendung finden.¹⁶⁶ Der Mieter einer Sache ist gem. § 535 Abs. 2 BGB dazu verpflichtet, dem Vermieter dem Mietzins zu entrichten und gem. § 546 BGB die Mietsache nach Beendigung des Mietverhältnisses zurückzugeben. Die Rückgabe der Container erfolgte im Falle der GSL jedoch verspätet. Für diese Fälle, in denen dem Vermieter der unmittelbare Besitz an der Mietsache nicht nach Beendigung des Mietverhältnisses verschafft wird, normiert § 546a BGB eine Entschädigungspflicht zu Gunsten des Vermieters. Dieser Anspruch basiert jedoch auf einer Vorenthaltung der Mietsache. Ist es dem Mieter jedoch objektiv unmöglich (vgl. §275 Abs. 1 BGB), die Mietsache rechtzeitig zurückzugeben, liegt eine Vorenthaltung und damit auch der Anspruch nach § 546a BGB gerade nicht vor. Somit ist der Vermieter auf Schadensersatzansprüche nach §§ 280 ff. BGB angewiesen.¹⁶⁷ Hierbei kommt insbesondere ein Verzugsschaden nach § 280 I, II, 286 BGB in Betracht. Die Notwendigkeit einer vorherigen Mahnung wäre in diesem Fall nach § 286 Abs. 2 BGB entfallen, da der Tag zur Rückgabe vertraglich vereinbart wurde. Jedoch gilt auch hier gem. § 286 Abs. 4 BGB, dass der Schuldner nicht in Verzug gerät, solange die Leistung infolge eines Umstands unterbleibt, den er nicht zu vertreten hat. Der Kunde GSL hatte die Überlastungssituation des Hafens

¹⁶³ Van Marle, G. in The Loadstar: Hapag Lloyd fined after levying ‘wilful’ and ‘erroneous’ D&D charges (Zugriff am 12.08.2022).

¹⁶⁴ Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: USA: Hapag-Lloyd zu Strafzahlung verurteilt (Zugriff am 25.07.2022).

¹⁶⁵ Arnecke, Sibeth, Dabelstein: Demurrage-Forderungen: Unklare Rechtslage in Deutschland (Zugriff am 25.07.2022).

¹⁶⁶ Martiny, D in MüKo zum BGB, 8. Auflage 2021, Rom I-VO Art. 4, (Typen-) Kombinationsvertrag, Rn. 13. / Bonk, H. J. in Kommentar Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Auflage 2019, § 54 ‚Gemischte/ zusammengesetzte Verträge, Rn. 61.

¹⁶⁷ Bieber, H.-J. in MüKo zum BGB 8. Auflage 2020, Mietvertrag, Pachtvertrag, Vorenthaltung der Mietsache, Rn. 4-6.

und die daraus entstehende objektive Unmöglichkeit der Containerrückgabe nicht zu vertreten. Somit hätte Hapag-Lloyd auch nach deutschem Recht keinen Anspruch auf Zahlung der D&D-Gebühren.

Es wird sich zeigen, ob die Reedereien aus dem Urteil gegen Hapag-Lloyd entsprechende Schlüsse ziehen und in Zukunft zurückhaltender agieren werden. Gegen ein Umdenken der Reedereien spricht jedoch das angekündigte Verhalten von Maersk hinsichtlich des am 21.08.22 beginnenden Streiks in Felixstowe, dem größten Containerhafen Großbritanniens. So hat die Reederei angekündigt, auch in dieser Zeit die D&D-Gebühren von den Kunden einzufordern.¹⁶⁸ Die FMC hat jedoch bereits innerhalb des Urteils angekündigt, dass sie die Geschäftspraktiken der international operierenden Reedereien nun genauestens untersuchen werde und hat dazu eine neue Geschäftsstelle ins Leben gerufen.¹⁶⁹ Es lag jedoch folglich nicht an den Gebühren selbst, sondern vielmehr an der Art und Weise, wie diese erhoben wurden. Daneben sind die neuartigen Gebühren (bspw. für ungleich verteilte Container in den Häfen) nach Auffassung des Autors aus Sicht der Spediteure zwar ärgerlich, jedoch unter dem Gesichtspunkt der Vertragsfreiheit rechtlich nicht zu beanstanden. Insbesondere kommen Wucher oder Sittenwidrigkeit gem. § 138 BGB nicht in Betracht. In der Pandemie besteht zwar generell eine Zwangslage hinsichtlich der mächtigen Reedereien und dem Ziel, die Ware pünktlich beim Kunden abliefern zu wollen. Durch den Vermögensvorteil der Gebührenerhebung entsteht jedoch kein auffälliges Missverhältnis zu der erbrachten Leistung, wie es § 138 Abs. 2 BGB verlangt.

4.1.5 „Scrubber“ und der Widerspruch zu den europäischen Umweltrichtlinien

Durch die IMO2020 und den damit verbundenen, strengeren Emissionsregelungen mussten Möglichkeiten gefunden werden, welche sicherstellen konnten, dass der Schwefelgehalt der Schiffstreibstoffe ab dem 01.01.2020 bei maximal 0,5% liegt.¹⁷⁰ Dabei wurde auch und insbesondere die Verwendung von Abgaswäschern, den sogenannten Scrubbern, von der IMO empfohlen. Kurz darauf wurden jedoch bereits Stimmen laut, welche die Verwendung und den erwarteten Mehrwert stark anzweifeln und sogar einen potenziellen Widerspruch zu der Meeresrahmenstrategie sowie der europäischen Wasserrahmenrichtlinie aufzeigten.¹⁷¹ Auch auf europäischer Ebene wurde die Nutzung von Abgaswäschern in dem Erwägungsgrund 34 der Richtlinie (EU) 2016/208 anerkannt. Bei dem Einsatz der Scrubber auf den Schiffen wird Seewasser zur Abgaswäsche eingesetzt. Dabei wird das Seewasser in einem oftmals offenen Kreislauf-System mit den wasserlöslichen und partikelgebundenen Schadstoffen angereichert und anschließend wieder zurück ins Meer geleitet.¹⁷² Zu diesen, mit dem Scrubberwaschwasser eingeleiteten Schadstoffen gehören Schwermetalle, wie Quecksilber, Blei, Arsen sowie Nitrate und eben Schwefel, auf welchem das Hauptaugenmerk der IMO lag. Durch ihre schwere Abbaubarkeit werden sich die Stoffe langfristig ablagern und dadurch kritische Grenzwerte überschritten, was sich langfristig in den Nahrungsketten niederschlagen wird.¹⁷³ Durch das Einleiten des Waschwassers wird zumindest im näheren Um-

¹⁶⁸ Wackett, M. in The Loadstar: More blank sailings on the cards as ocean spot rates continue to tumble (Zugriff am 13.08.2022).

¹⁶⁹ F. Dye, R.: Federal Maritime Commission: Fact finding investigation 29 - final report, S.7 (Zugriff am 14.08.2022).

¹⁷⁰ International Maritime Organization: IMO 2020 - cutting sulphur oxide emissions (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷¹ NABU: Scrubber sind keine Lösung für den Schiffsverkehr - Ökologische Risiken werden ignoriert, ökonomische Vorteile überschätzt (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷² Schmolke S. in Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Scrubber Washwater Survey (23.07.2022).

¹⁷³ NABU: Scrubber sind keine Lösung für den Schiffsverkehr - Ökologische Risiken werden ignoriert, ökonomische Vorteile überschätzt (Zugriff am 23.07.2022).

feld um das Schiff das Wasser und die Meeresumwelt belastet. Der Schadstoffausstoß, insbesondere der Schwefeloxidausstoß in der Luft hingegen, kann damit um 70-95% reduziert werden. Da diese Technik jedoch durch die IMO2020 einen Aufschwung erlebte und viele Reedereien ihre Schiffe umrüsteten, wird dies auch schnell zu einer weiträumigeren Umweltverschmutzung führen. Der Verdacht der Verlagerung der Schadstoffe in das Meer zum Zwecke der Luftreinhaltung und Einhaltung der IMO2020 drängt sich auf.¹⁷⁴

Weiterhin ist bedenklich, dass bei Installation und Gebrauch eines Scubbers, Schiffe weiterhin mit Schweröl fahren dürfen und die Scrubber selbst auch mit diesem Treibstoff betrieben werden. Somit wird dieser umweltgefährdende Treibstoff weiterhin über die Weltmeere befördert. Bei einem Schiffsunglück besteht daher weiterhin die Gefahr, dass Schweröl in die Meere gelangt. Auch schneiden Schiffe, die mit Scrubbern fahren, mit einem 70% höheren Feinstaub- und CO₂-Ausstoß deutlich schlechter ab als Schiffe, welche das sogenannte MGO (Marine Gas Oil) verwenden.¹⁷⁵ Das Ableiten des Waschwassers in das Meer ist auch weiterhin nicht verboten, obwohl bereits Systeme mit einem geschlossenen Wasserkreislauf auf dem Markt erhältlich wären. Dies wird der IMO auch zum Vorwurf gemacht, da sie die kumulativen Effekte der Waschanlagen mit offenem Kreislauf trotz mehrerer Überprüfungen nicht beachtet habe. Diese müssten jedoch dringend beachtet werden, da 2008 lediglich drei Schiffe mit einem solchen System ausgestattet waren, 2020 jedoch bereits mehr als 4300 Schiffe einen Scrubber einsetzten, Tendenz steigend. Das Ausmaß an Waschwasser, welches die Schiffe mit Scrubbern jährlich in das Meer leiten, beläuft sich, sehr zurückhaltend geschätzt, auf zehn Gigatonnen (10 Milliarden Tonnen). Im Vergleich dazu befördert die gesamte globale Handelsschifffahrt weltweit 11 Gigatonnen Ladung jährlich.¹⁷⁶ Trotz der Kenntnis, dass durch die Klimaänderung in vorbelasteten Gewässern extreme pH-Wert-Absenkungen auftreten, welche durch die Einleitung des Waschwassers noch verschärft werden, wird weiterhin auf das Erfordernis weiterer Forschungsarbeiten verwiesen. Zweifelhafte ist daneben die Wirksamkeit der „2015 Scrubber Guidelines“, die von der IMO erlassen wurden und somit generell global Anwendung finden sollten. In diesen sind sowohl die kontinuierlichen Aufzeichnungs- und Überwachungspflichten als auch Grenzwerte für pH-Wert, Trübung und Nitrat festgelegt. Diese Richtlinien sind jedoch nicht rechtsverbindlich, obgleich die Vertragsstaaten gemäß der Regel 4.3 der MARPOL-Anlage VI verpflichtet sind, die „Scrubber Guidelines“ zu berücksichtigen, wenn sie die Nutzung von Abgaswaschsystemen genehmigen.¹⁷⁷ Es darf jedoch angezweifelt werden, ob dies tatsächlich auch ohne Rechtsverbindlichkeit von den aktuell 104 Mitgliedstaaten¹⁷⁸, welche die MARPOL-Anlage VI ratifiziert haben, durchgesetzt wird. Die Reedereien sehen sich in der Nachrüstung der Waschanlagen jedoch vermutlich mit Blick auf die steigenden Preise für Kraftstoff mit einem Schwefelanteil von 0,5% seit Anfang des Jahres 2022 durchaus bestätigt. Durch den Schritt einer Einmalinvestition von ca. zwei Millionen € für die Nachrüstung eines Schiffes mit einer solchen Anlage konnten die Reedereien weiterhin Schweröl verbrennen, welches deutlich günstiger ist und einen geringeren Preisanstieg verzeichnete.¹⁷⁹ Die Konflikte zwischen den

¹⁷⁴ Ewert, K.; Kaste, M.; Schöngaßner, T.; Kirchgeorg, T.; Marin-Enriquez, O.; Schmolke, S. in Umweltbundesamt: Environmental Protection in Maritime Traffic - Scrubber Washwater Survey, final report (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷⁵ Green Shipping News: Studie befeuert Debatte über Scrubber Verbot (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷⁶ Osipova, L.; Georgeff, E.; Comer, B. in international council on green transportation: Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit.

¹⁷⁷ Pospiech, P. in Venus-Shipping: Sind Abgaswäscher (Scrubber) für Seeschiffe Schummelpackungen? (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷⁸ International Maritime Organization: Status of Treaties (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁷⁹ Marine forum: Diesel teuer: Die Schifffahrt wird hart getroffen, Preisanstieg bis zu 23% (Zugriff am 23.07.2022).

Anwendungen der Scrubber und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der Europäischen Union 2008/56/EG vom 17. Juni 2008 drängen sich jedoch förmlich auf. Verfolgt diese Richtlinie doch gerade den übergeordneten Zweck eines gemeinsamen Ansatzes zur Verhütung, Schutz und Erhaltung der Meeresumwelt angesichts der Belastung und der Auswirkungen schädlicher Aktivitäten.¹⁸⁰ Die Praxis der sogenannten Open-Loop-Scrubber, welche das Waschwasser direkt in die Meere leitet, widerspricht in beinahe jeder Hinsicht dem übergeordneten Ziel, einen „guten Umweltzustand“ der Meere bis 2020 herzustellen. Dieser kann bei weiterem Fortbestehen der Praxis auch nicht erreicht werden, orientiert man sich an den qualitativen Deskriptoren der Richtlinie zur Festlegung eines guten Umweltzustands. Insgesamt elf dieser Deskriptoren lassen sich in der Richtlinie finden, von denen Nr. 5, 8 und 1 in einem direkten Konflikt zu den Abgaswäschern stehen.¹⁸¹ Daneben ergeben sich auch weitere Konflikte mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie, deren Ziel es ist, europaweit Gewässer in einen guten Zustand zu bringen und eine Verschlechterung des derzeitigen Zustands zu verhindern. Gerade die Verwendung der Scrubber verursacht jedoch durch das eingeleitete Nitrat eine weitere Übersäuerung der Gewässer und zerstört so die Lebensgrundlage vieler Meeresbewohner. Beim „One-Ocean“-Gipfel in Brest am 11.02.2022 sprach EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen nun von einer Wiederbelebung der Ozeane und Gewässer bis zum Jahre 2030.¹⁸² Es scheint so, als würden die Regierungen alle zehn Jahre einen neuen, allumfassenden Versuch initiieren, um die voranschreitende Meeresverschmutzung und die inhärente Gesundheitsgefährdung der Bevölkerungen und Meeresbewohner zu stoppen, dies aber bei gleichzeitiger Gestattung der Abgaswäscher. Es mehren sich jedoch immer weitere Studien, welche die Zweckverfehlung durch den Einsatz von Abgaswäschern aufzeigen und deren potenzielle Gefahren im Vergleich zum Einsatz höherwertigeren Schiffstreibstoffs darlegen.¹⁸³ Sollte sich der Gefahrenverdacht durch die Vielzahl an Studien erhärten, könnte dies zu einem Verbot der Scrubber auf den Schiffen führen. Insbesondere sollte man Open-Loop-Scrubber so bald wie möglich verbieten, um langfristige Schäden der Meeresumwelt zu vermeiden.

4.1.6 Rechtliche Betrachtung der Ausflaggungen

Es ist global einheitlich, dass Staaten zu Identifikationszwecken nach Art. 91, 94 Abs. 2 lit. a SRÜ ein Schiffsregister zu führen haben, in das alle Schiffe einzutragen sind, die unter der Fahne des jeweiligen Staates fahren.¹⁸⁴

In diesem Kapitel wird nun die rechtliche Vorgehensweise der Reedereien bei der Ausflagung näher erläutert. Grundsätzlich entfalten Rechtsordnungen lediglich im eigenen Staatsgebiet Geltung und auch die Reichweite der Judikative und die Möglichkeit der Durchsetzung des nationalen Rechts enden ebenso an den Staatsgrenzen des jeweiligen Landes.¹⁸⁵ Da es der Handelsschifffahrt jedoch immanent ist, eine Vielzahl an Grenzen zu überqueren, ergeben sich rechtlichen Fragen hinsichtlich der Anwendbarkeit von Rechtsordnungen auf international operierenden Schiffen in fremden Hoheitsgewässern. Um diese Problematik darzu-

¹⁸⁰ EUR-Lex: Acces to European Union law, Strategie für die Meeresumwelt (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁸¹ Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 (Zugriff am 23.07.2022).

¹⁸² Europäische Kommission: „One Ocean“-Gipfel: Von der Leyen kündigt neue EU-Initiativen zum Meeresschutz an (Zugriff am 24.07.2022).

¹⁸³ NABU: Scrubbers - an economic and ecological assessment, 03.2015; ICCT: Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit; Umweltbundesamt: Auswirkungen von Abgasnachbehandlungsanlagen (Scrubbern) auf die Umweltsituation in Häfen und Küstengewässern.

¹⁸⁴ Ehlers, P in NomosKommentar: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, Flaggenrechtsgesetz, Einleitung, S.28, Rn. 1.

¹⁸⁵ Schindler, D.; Zimmermann, Y. in Internationales Handels- und Logistikrecht, 1. Auflage 2021, S.27.

stellen, wird zunächst im Allgemeinen auf die Anwendbarkeit von Rechtsordnungen auf Schiffen und anschließend speziell auf die arbeitsrechtlichen Bestimmungen der Heuverhältnisse eingegangen. In Deutschland knüpft die Pflicht zur Führung der Bundesflagge nach § 1 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes grundsätzlich an der Herkunft des Eigentümers an. Voraussetzung ist, dass das Schiff einem deutschen Eigentümer gehört, welcher seinen Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes hat (vgl. § 1 Abs. 1 FIRG). Das entspricht auch dem völkerrechtlichen Gebot des Seerechtsübereinkommens, dass zwischen dem Staat und dem Schiff eine echte Verbindung bestehen muss (vgl. Art. 91 Abs. 1 S.3 SRÜ).¹⁸⁶ Die Anforderungen an diese echte Verbindung (genuine Link) sind jedoch sehr unklar und haben dazu geführt, dass Staaten ihre Register und Flaggen grundsätzlich für alle Schiffe geöffnet haben, auch ohne das Bestehen einer echten Verbindung.¹⁸⁷

Welchem Recht nun das jeweilige Schiff angehören soll, regeln im Wesentlichen zwei völkerrechtliche Prinzipien. Grund dafür ist, dass die Rechtsstellung eines ausländischen Schiffs in den Gewässern eines anderen Staates (Hoheitsgewässer und Häfen) nicht explizit in den einschlägigen Seerechtsabkommen geregelt wurde, weswegen das allgemeine Völkerrecht Anwendung findet.¹⁸⁸ Relevant sind in dieser Hinsicht das sogenannte Flaggenstaats- und Territorialitätsprinzip.

Das Flaggenstaatsprinzip basiert auf Art. 91 Abs. 1 S.2 SRÜ und ordnet die Staatszugehörigkeit eines Schiffes demjenigen Flaggenstaat zu, welcher dem Schiff die Berechtigung erteilt hat, seine Flagge zu führen. Somit indiziert die Flagge die völkerrechtliche Zugehörigkeit des jeweiligen Schiffs in exterritorialen Gebieten. Entsprechendes regelt auch Art. 45 Abs.1 S. 1 EGBGB, wonach Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen dem Recht des Herkunftsstaates unterliegen, was bei Wasserfahrzeugen das Recht des Staates der Registereintragung ist (vgl. Art. 46 Abs. 1 S 2 EGBGB). Früher wurde teilweise auch die Ansicht vertreten, dass Schiffe global als schwimmender Teil des Staatsgebietes anzusehen seien. Entgegen dieser Auffassung ist ein Schiff jedoch in fremden Hoheitsgewässern der Gebietshoheit dieses Staates unterworfen, weshalb dieser Ansicht auch nicht zu folgen ist.¹⁸⁹ Die flaggenstaatliche Jurisdiktion ist dabei weder an die Nationalität des Schiffseigners noch an die der Passagiere, der Besatzung oder der Ladungsbeteiligung geknüpft und bestimmt daher unabhängig davon das nationale Recht an Bord des Schiffes.¹⁹⁰ Das Territorialitätsprinzip als zweiter völkerrechtlicher Grundsatz, welcher zur Klärung der Frage nach dem anzuwendenden Recht auf Schiffen herangezogen wird, besagt, dass Schiffe in inneren Gewässern (Hoheitsgewässern) eines Küstenstaates der Territorialhoheit des jeweiligen Küsten- beziehungsweise Hafenstaates unterworfen sind. Insoweit stehen sich in inneren Gewässern die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates und die Hoheitsgewalt des jeweiligen Küstenstaates gegenüber. Die beiden Prinzipien überlagern sich demnach in solchen Fällen und müssen gegeneinander abgegrenzt werden. Durch einige völkergewohnheitsrechtliche Ausnahmen besteht jedoch Einigkeit darüber, dass Handelsschiffe, welche sich freiwillig in fremden Hoheitsgewässern befinden, vollständig der Rechtsordnung des Küsten- beziehungs-

¹⁸⁶ Ehlers, P. in NomosKommentar: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, Flaggenrechtsgesetz § 1, S. 34, Rn. 6.

¹⁸⁷ Beckert, E.; Breuer, G. Öffentliches Seerecht, Nutzungsrechte an den Bundeswasserstraßen, 1991, S. 168.

¹⁸⁸ Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Welches Recht gilt auf ausländischen Kreuzfahrtschiffen in deutschen Hoheitsgewässern? (Zugriff am 24.07.2022).

¹⁸⁹ Ehlers, P. in NomosKommentar: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, Flaggenrechtsgesetz, Einleitung, 2. Rechtsnatur der Flaggenhoheit, S.28, Rn. 4.

¹⁹⁰ Wolfrum, R in: Handbuch des Seerechts, Kapitel 4, Rn. 36, S. 303.

weise Hafenstaates unterworfen werden können.¹⁹¹ Dies ergibt sich auch aus den Art. 27 Abs. 2, 5 und Art. 28 Abs. 3 des Seerechtsübereinkommens, die zugleich auch die Strafgerichtsbarkeit an Bord eines Schiffes in fremden Hoheitsgewässern regeln. Die für die vorliegende Bearbeitung wichtigste, gewohnheitsrechtliche Ausnahme bezieht sich dabei auf das Bordpersonal. So gilt entsprechend dieser Ausnahme auch in fremden Hoheitsgewässern das Disziplinar-, Dienst- und Arbeitsrecht des jeweiligen Flaggenstaates und nicht dasjenige des Küstenstaates der befahrenen Hoheitsgewässer.¹⁹² Dies entspricht auch der Regelung des § 1 des deutschen Seemannsgesetzes, die besagt, dass lediglich Kauffahrtschiffe, welche die Bundesflagge führen den Vorschriften dieses Gesetzes zu unterwerfen sind. Das ist vor dem Hintergrund der Vielzahl an angefahrenen Häfen während einer einzigen Fahrtroute auch sinnvoll, da es ansonsten aufgrund der unterschiedlichen Hoheitsgewässer zu einer kaum überschaubaren Anwendbarkeit unterschiedlicher Rechtsordnungen käme. Im Unterschied dazu unterliegen Angelegenheiten, welche die „gute Ordnung“ der inneren Gewässer des Küstenstaates betreffen, dem Recht des jeweiligen Küstenstaats, wie beispielsweise Regelungen zum Umweltschutz und zur Schiffssicherheit. In Deutschland wird dies in den nationalen Hafenordnungen, Schiffsausrüstungsverordnungen und dem Schiffssicherheitsgesetz geregelt.¹⁹³ Den Umstand, dass die Hafen- und Küstenstaaten in den übrigen Fällen aber nicht in die Angelegenheiten der inneren Ordnung und Disziplin des Schiffes eingreifen, nehmen sich die Reedereien zum Anlass, Tochtergesellschaften für ihre Schiffe in den Billigflaggen-Ländern zu eröffnen und die Schiffe an diese zu übertragen. So können sie von den Vorteilen der minimalen Anforderungen an Sozialstandards, Arbeitsrecht, Arbeitsschutz und bürokratischen Aufwand fremder Gesetzgebungen profitieren. Dadurch wird es beispielsweise möglich, dass Schiffsmatrosen generell mehr als 300 Stunden im Monat arbeiten und dafür oftmals mit lediglich 1000 Dollar entlohnt werden.¹⁹⁴ Auch wird die Anforderung an die „echte Verbindung“ zwischen dem Staat und dem dort registrierten Schiff nach Art. 91 Abs. 1 S.3 SRÜ sichergestellt, auch wenn es sich oftmals lediglich um legale Briefkastenfirmen handelt. Die kritischen Diskussionen über die Ausflaggungen der Schiffe haben im Zuge der Panama-Papers und der Aufdeckung vieler illegaler Briefkastenfirmen in den Steueroasen erneut ihren Höhepunkt gefunden.¹⁹⁵ Die Tarifverträge, welche von der ITF verfasst wurden, stellen einen kleinen Lichtblick für die Seeleute dar, die auf Schiffen unter Billigflaggen arbeiten. Dabei wird das Schiff als Ganzes diesen kollektivrechtlichen Regelungen unterworfen, weshalb der Tarifvertrag für alle Seeleute an Bord des Schiffes seine Wirkung entfaltet. Leider profitieren von den 1,2 Millionen Seeleuten weltweit jedoch nur jeder vierte unter einem Tarifvertrag.¹⁹⁶ Die Globalisierung der Wirtschaft führt bei entsandten Arbeitnehmern in der Regel dazu, dass deren Arbeitsverhältnisse mindestens mit zwei Rechtsordnungen in Berührung kommen. Insbesondere entstehen Probleme, wenn es sich, wie bei den Arbeiten der Seeleute, um besonders mobile und transnationale Tätigkeiten handelt. Dies führt dazu, dass in einem Konfliktfall entschieden werden muss, ob das Vertragsverhältnis bei Begründung, Änderung oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses der Rechtsordnung des Entsen-

¹⁹¹ Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Welches Recht gilt auf ausländischen Kreuzfahrtschiffen in deutschen Hoheitsgewässern? (Zugriff am 27.07.2022).

¹⁹² Graf Vitzthum, W. in Handbuch des Seerechts, 2006, Kapitel 2, Rdnr. 75, S.101.

¹⁹³ Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Welches Recht gilt auf ausländischen Kreuzfahrtschiffen in deutschen Hoheitsgewässern? (Zugriff am 24.07.2022).

¹⁹⁴ Birger, N. in Welt: Das brutale System der Billigflaggen (Zugriff am 25.07.2022).

¹⁹⁵ Schultz in Spiegel Online: Briefkastenfirmen von Reedereien; unter fremder Flagge, 1.2 Territorialitätsprinzip (Zugriff am 11.07.2022).

¹⁹⁶ Groth, K. in Frankfurter Rundschau: Unterwegs in der Lieferkette: Sechs Wochen auf dem Containerschiff (Zugriff am 25.07.2022).

de- oder Empfangsstaats zu unterwerfen ist.¹⁹⁷ Zur Klärung dieses Konflikts kann die Rom I-VO (VO 593/2008/EG) herangezogen werden, welche auf alle vertraglichen Schuldverhältnisse anwendbar ist, die ab dem 18.12.2009 geschlossen wurden (vgl. Artikel 28).¹⁹⁸ Dabei bestehen keine persönliche Anwendungsvoraussetzungen, weshalb die Vertragsparteien auch nicht Staatsangehörige eines Mitgliedsstaates sein müssen.¹⁹⁹ Prinzipiell gewährt Art. 3 Abs. 1, 8 Abs. 1 der Rom I-VO die freie Rechtswahl der Parteien bei Vertragsschluss. Wurde jedoch keine Vereinbarung über das anzuwendende Recht zwischen den Seeleuten und der Reederei bei Abschluss des Heuerverhältnisses getroffen, ergibt sich das anzuwendende Recht aus Art. 8 der Rom I-VO. Dabei ist die objektive Anknüpfung des Seearbeitsverhältnisses unter Art. 8 der Rom I-VO durchaus umstritten, da sich aus ihm unterschiedliche Ansätze zur Subsumtion des jeweiligen Arbeitsverhältnisses ergeben.²⁰⁰ Teilweise wird auf das Recht desjenigen Staates abgestellt, dessen Flagge das Schiff führt, da das Schiff als gewöhnlicher Arbeitsort des Seemanns anzusehen sei (vgl. Art. 8 Abs. 2 Rom I-VO). Sollte jedoch außer der Flagge keine echte Verbindung von einigem Gewicht zu dem Flaggenrechtsstaat bestehen, wird über die Ausweichklausel des Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO das Recht des Staates angewendet, zu dem das Arbeitsverhältnis die engste Verbindung aufweist. Eine Gegenauffassung vertritt Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO und wendet stets das Recht des Staates an, an dem sich die einstellende Arbeitgeberriederlassung befindet.²⁰¹ Als Begründung wird das Fehlen eines gewöhnlichen Beschäftigungsorts der Seeleute in einem „Staat“ angeführt, der jedoch Voraussetzung der Rechtswahl nach Art. 8 Abs. 2 Rom I-VO ist. Die Reedereien sichern sich jedoch eben gerade durch die Tochterfirmen in den Flaggenstaaten insoweit ab, dass die einstellende Niederlassung in diesem Staat ist und das Schiff unter der Flagge dieses Staates fährt. Somit können die Reedereien die Arbeitsverträge mit ihren Seeleuten den nationalen Regelungen hinsichtlich des Arbeits- und Sozialrechts des Flaggenstaates unterwerfen und aus ihnen profitieren.

4.1.7 Ausflaggungen und deren Auswirkung auf eine weitere Branche

Neben den negativen Auswirkungen für die Seeleute, schafft die Ausflagungspraxis auch ein weiteres Problem hinsichtlich des Recyclings ausgedienter Schiffe durch die Reedereien. Hunderte solcher Schiffe landen jährlich an den Stränden in Bangladesch, Pakistan oder Indien, wo sie oftmals unter schlimmsten Arbeitsschutz-, Umweltschutz- und Arbeitssicherheitsstandards von Hand zerlegt werden. Dabei fahren die Schiffe mit hoher Fahrt auf den Strand („Beaching“) und werden direkt auf dem Sand zerlegt.²⁰² Bei dieser Methode lässt es sich nicht vermeiden, dass eine Vielzahl an umweltschädlichen Chemikalien in den Boden und das Meer gelangt.

In den Abwrackwerften der EU und der Türkei dagegen würde dies durch einen befestigten Boden verhindert werden.²⁰³ Aktuell und erstmalig in Deutschland beschäftigt sich die Staatsanwaltschaft (Kiel) mit einer Rendsburger Reederei, die ihr Schiff, die „Westerham“, in Alang im westindischen Bundesstaat Gujarat im Jahre 2016 illegal verschrotten ließ. Die-

¹⁹⁷ Schlachter, . in Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, VO (EG) 593/2008 Art. 9, Internationales Privatrecht, Rn. 1, 22. Auflage 2022.

¹⁹⁸ Lurger, B. in Reiserecht: Internationale Zuständigkeit und anwendbares Recht bei „grenzüberschreitenden“ Reiseverträgen, S. 177.

¹⁹⁹ Schlachter, in Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, VO (EG) 593/2008 Art. 9, Internationales Privatrecht, Rn. 4, 22. Auflage 2022.

²⁰⁰ Martiny, D. in MüKo zum BGB: 8.Auflage 2021, Rom I-VO Art. 8 Individualarbeitsverträge, Arbeit auf hoher See, Rn. 93.

²⁰¹ Kreuzer, K.; Wagner, R.; Reder, W. in Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, Europäisches IPR, Schiffspersonal, Rn. 218, 55. Ergänzungslieferung 2022.

²⁰² Deutsche Flagge: Schiffsrecycling, Abwracken ausgedienter Schiffe (Zugriff am 26.07.2022).

²⁰³ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Das schmutzige Ende einer Seefahrt (Zugriff am 26.07.2022).

ser Fall wird mit großem Interesse von anderen Staatsanwaltschaften, welche in ähnlichen Fällen Ermittlungen gegen Reedereien aufgenommen haben, verfolgt und könnte somit als Präzedenzfall für viele nachfolgende Verfahren fungieren.²⁰⁴ Der Grund, weshalb viele deutsche Reedereien ihre Schiffe nach Südasien zur Verschrottung überführen, liegt an den höheren Preisen, welche dort für das Altmetall erzielt werden können. Diese können jedoch nur durch massive Einsparungen an Lohnkosten sowie durch schwache Arbeits- und Umweltschutzgesetze erzielt werden, wodurch mehr Geld für die Bezahlung des Altstahls zur Verfügung steht.²⁰⁵ Generell stellt dies einen Verstoß gegen das deutsche Abfallverbringungsgesetz dar, welches auf der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 basiert.²⁰⁶ Im Prinzip sind solche Verbringungen von Müll in das Ausland nach der Europäischen Müll-Verordnung und dem Abfallverbringungsgesetz stets verboten, da sie gegen die der Verordnung immanenten Grundsätze der Nähe, des Vorrangs der Verwertung und der Entsorgungsautarkie auf gemeinschaftlicher und nationaler Ebene widersprechen (vgl. Art. 11 Abs.1 lit. a Verordnung (EG) Nr. 1013/2006). Daneben würden solche Verbringungen der Schiffe an die Strände Südasiens gegen Art. 11 Abs. 1 lit. b (EG) Nr. 1013/2006 verstoßen, da das Schiffsrecycling an den Stränden Südasiens nicht den deutschen Rechtsvorschriften zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit entsprechen. Auch lag in diesem Fall weder eine vorherige schriftliche Notifizierung über die Müllverbringung, noch eine Zustimmung der zuständigen Behörden vor, was bei gefährlichem Abfall nach Art. 3 Nr.2 RL 2008/98/EG i.V.m Art. 3 Abs. 1 lit. b VO (EG) Nr. 1013/2006 aber notwendig gewesen wäre. All dies führte nach Ansicht der Staatsanwaltschaft Kiel zu einer illegalen Verbringung des Schiffes gem. Art. 2 Nr. 35 a, b, e VO (EG) Nr. 1013/2006, welche nach § 18a des Abfallverbringungsgesetzes mit einer Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe belangt werden kann. Spannend wird es sein, die eventuell schwierigen Besitzverhältnisse des Schiffes „Westerham“, welches unter Liberischer Flagge fuhr, aufzuklären. Weiterhin problematisch könnte der Umstand sein, dass das Schiff bei seinem einzigen Zwischenstopp im ägyptischen Hafen Port Said, auf seinem Weg von Bremerhaven nach Alang in Indien, verkauft wurde. Diese Vorgehensweise führt dazu, soweit das Schiff von einem außereuropäischen Käufer weiterbetrieben wird, dass eine zeitlich verlagerte Verschrottung des Schiffes in Südasien legal wäre. Im vorliegenden Fall ist sich die Staatsanwaltschaft Kiel jedoch sicher, beweisen zu können, dass in diesem Verkauf nur ein Vorwand zu sehen ist, um die Strafe zu umgehen und die Entscheidung zur Verschrottung bereits mehrere Monate vor dem Ablegen in Bremerhaven getroffen wurde.²⁰⁷ Eine international verpflichtende Regelung der Abfallverbringung wäre daher durchaus wünschenswert. Abhilfe könnte diesbezüglich das internationale Schiffsrecycling-Übereinkommen der IMO („Übereinkommen von Hongkong“) aus dem Jahre 2009 schaffen. Dieses wurde zwar bereits von der IMO verabschiedet, ist jedoch nicht in Kraft getreten, da nicht ausreichend Mitgliedstaaten beigetreten sind. Das Abkommen wird erst dann in Kraft treten, wenn es von mehr als 15 Staaten mit mehr als 40 % der Welthandelstonnage ratifiziert worden ist. Mit Kroatien ist im Jahre 2021 das 16. Mitglied beigetreten. Die Hürde der Welthandelstonnage von 40 % konnte trotz beigetretener Ländern, wie Deutschland, Frankreich, Norwegen und Dänemark, jedoch nicht erreicht werden und liegt aktuell bei 29,58%.²⁰⁸ Spe-

²⁰⁴ FAZ: Ermittlungen gegen Reederei - Staatsanwaltschaft Kiel hat Peter Döhle im Visier (Zugriff am 26.07.2022).

²⁰⁵ Hornung, P. / Blöcher, M. / Busch, L. in Bayerischer Rundfunk: Die letzte Reise der „Westerham“ - Schrottschiffe in Indien (Zugriff am 22.07.2022).

²⁰⁶ Wilfer, T. in Euwid Recycling und Entsorgung: Ermittlungen wegen illegalen Abwrackens gegen Reederei Peter Döhle (Zugriff am 22.07.2022).

²⁰⁷ Blöcher, M.; Busch, L.; Hornung, P in Tagesschau: Die letzte Reise der „Westerham“, Schrottschiffe in Südasien (Zugriff am 24.07.2022).

²⁰⁸ Prevljak Hakirevic, N in Offshore Energy: Croatia becomes 16th member of IMO's Hong Kong Convention (Zugriff am 22.07.2022).

zifische Regelungen zum Schiffsrecycling auf europäischer Ebene gibt die Verordnung Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013, nachfolgend als Schiffsrecycling-Verordnung bezeichnet. Unter dieser Schiffsrecycling-Verordnung werden alte Schiffe als gefährlicher Abfall angesehen, da Unmengen an Schadstoffen (Asbest, Schwermetalle, Schweröl o.Ä.) in den Schiffen verbaut oder durch die Ladung, beispielsweise bei Tankschiffen, nachträglich dort aufgenommen wurden.²⁰⁹ Als Folge müssten alle Schiffe mit einem schiffsspezifischem Gefahrstoffinventar zu einer von der EU zertifizierten Werft gebracht werden, um dort fachgemäß und entsprechend der Umweltauflagen recycelt werden zu können.²¹⁰ Problematisch ist jedoch erneut, dass diese Verordnung nur für Seeschiffe in internationaler Fahrt unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union ab einer Bruttoreaumzahl von mindestens 500, Anwendung findet (vgl. Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Art. 2 Art. 1, 2 lit. b.). Wie bereits erläutert, fährt ein Großteil der international operierenden Handelsschiffe jedoch gerade durch die Anmeldung der Briefkastenfirmen unter Flaggen von Staaten außerhalb der Europäischen Union, weshalb sie die Verordnung nicht betrifft. Das Ausflaggen entfaltet somit auch eine nachteilige Wirkung für die Umwelt und Berufsgruppen aus Billiglohnländern, welche nicht direkt auf den Schiffen beschäftigt sind.

4.2 REEDEREIEN DER KREUZSCHIFFFAHRT

Die Reedereien der Kreuzschiffahrt mussten sich im Verlauf der Corona-Pandemie einer Vielzahl rechtlicher Probleme stellen. Dieses Kapitel informiert über aktuelle rechtliche Zusammenhänge zwischen der Corona-Pandemie und der sich daraus für die Reedereien der Kreuzschiffahrt ergebenden Haftungsrisiken.

Zunächst wird erörtert, ob der Impfstatus als Voraussetzung für die Teilnahme an einer Kreuzfahrtreise mit dem allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz vereinbar ist. Sodann wird auf das Rücktrittsrecht der Reisenden und der Kreuzfahrtreederei eingegangen und dabei insbesondere auf die praxisrelevanten Fragen des entschädigungsfreien Rücktritts vom Vertrag vor Reisebeginn aufgrund der Corona-Pandemie. Zudem werden die coronabedingten Routenänderungen der Kreuzfahrtreedereien und das damit verbundenen Haftungsrisiko für dieselben beleuchtet.

Ausgangspunkt der Überlegungen bildet dabei die rechtliche Einordnung des Vertragstyps zwischen der Reederei und dem Passagier bei der Teilnahme an einer Kreuzfahrt. Die Reedereien für Hochseekreuzfahrten bieten ihre Reisen entweder über stationäre Reisebüros direkt den potenziellen Kunden an oder setzen Reisevermittler in Online-Vertrieben ein.²¹¹ Entscheidet sich ein Reisekunde für die Teilnahme an einer Kreuzfahrt schließt er mit dem Reiseveranstalter einen Pauschalreisevertrag im Sinne des § 651a Abs.1 BGB ab. Eine Pauschalreise ist gemäß § 651a Abs. 2 BGB eine Gesamtheit von mindestens zwei verschiedenen Arten von Reiseleistungen für den Zweck derselben Reise. Reiseleistungen sind gemäß § 651a Abs. 3 BGB beispielsweise die Beförderung von Personen (Nr. 1), die Beherbergung (außer wenn sie Wohnzwecken dient) (Nr. 2), die Vermietung von Kraftfahrzeugen (Nr. 3a) und Krafträdern (Nr. 3b) und jede touristische Leistung, die nicht Reiseleistung im

²⁰⁹ Gehm, E. in shz: Tatort Indien: Haben Rendsburger Reeder ein Containerschiff illegal abgewrackt? (Zugriff am 22.07.2022).

²¹⁰ Schlautmann, C. in Handelsblatt: Abwracken ausgedienter Schiffe in Asien: Staatsanwaltschaft ermittelt gegen Hamburger Reederei (Zugriff am 24.07.2022).

²¹¹ Bergmann, S. in VUR 2022, Rechtsprechungsübersicht zum Pauschalreiserecht 2020 bis 2021, Rn. 43.

Sinne der Nummern 1 bis 3 ist. Bei einer Kreuzfahrt besteht die Gesamtheit der Reisleistungen des Reiseveranstalters immerzu aus der Beförderung und Unterkunft auf dem Schiff und dem Aufenthaltsprogramm an Bord, welches sich wiederum aus Service, Entertainment und Verpflegung zusammensetzt. Oftmals ist der Hin- und Rückflug zum Hafenstaat ebenfalls Bestandteil des Reisepakets.²¹²

4.2.1 Vertragsfreiheit oder Verstoß gegen das AGG bei ausschließlicher Beförderung geimpfter Personen?

Nachdem sich immer mehr Reedereien für Hochseekreuzfahrten dazu entschlossen, nur noch geimpfte Passagiere an Bord zu lassen, entbrannte in der Kreuzfahrtbranche die Diskussion darüber, ob diese geschäftspolitische Entscheidung der Reedereien mit dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz vereinbar ist.²¹³

Mit der Einordnung des Vertrags zwischen Passagier und Kreuzfahrtunternehmen als Pauschalreisevertrag unterliegt der Reiseveranstalter grundsätzlich der Vertragsfreiheit. Die Vertragsfreiheit ist ein zivilrechtliches Grundprinzip und eine Ausgestaltung der, durch Art.2 Abs.1 GG verfassungsrechtlich gewährleisteten, Privatautonomie.²¹⁴ Diese räumt dem Einzelnen einerseits das Recht ein, überhaupt einen Vertrag abzuschließen (Abschlussfreiheit) und andererseits die Möglichkeit, den Inhalt des Vertrages beliebig zu gestalten (Inhaltsfreiheit).²¹⁵ Die freie Entscheidung darüber, ob und mit wem ein Vertrag geschlossen wird, kann kraft gesetzlicher Anordnung allerdings reduziert sein.²¹⁶ So beinhaltet das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz in § 19 AGG ein zivilrechtliches Benachteiligungsverbot. Hiernach ist eine Benachteiligung im Rahmen von zivilrechtlichen Schuldverhältnissen, die typischerweise ohne Ansehen der Person als Massengeschäft ausgerichtet sind oder bei denen das Ansehen der Personen nach der Art des Schuldverhältnisses eine nachrangige Bedeutung hat und die zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommen, aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, wegen des Geschlechts, der Religion, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität unzulässig. Der Impfstatus einer Person fällt jedoch nicht unter die Diskriminierungskategorien des § 19 Abs.1 AGG. Folglich erlaubt der Grundsatz der Vertragsfreiheit den Reedereien, mit Nicht-Geimpften nicht zu kontrahieren. Darüber hinaus kann das Erfordernis einer Impfung im derzeitigen dynamischen Geschehen der weltweiten Corona-Pandemie sachlich begründet werden.²¹⁷

Macht die Kreuzfahrtreederei jedoch den Nachweis einer Covid-19-Impfung oder über einen negativen Corona-Test zur Bedingung der Teilnahme an der Reise, muss sie hierauf in der Reiseausschreibung konkret hinweisen. Der Reisende muss erkennen können, ob er die persönlichen Voraussetzungen zur Durchführung der Reise erbringen kann oder will.²¹⁸

²¹² P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781 Rn. 1.

²¹³ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781 Rn. 16.

²¹⁴ Burghart, A. in Leibholz/Rinck, Grundgesetz, Art. 2, Freiheit der Person, Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, Rn. 375.

²¹⁵ Eckert, H.-W. in BeckOK BGB § 145 Rn. 8, 62. Edition, 1.5.2022.

²¹⁶ Eckert, H.-W. in BeckOK BGB § 145 Rn. 12, 62. Edition, 1.5.2022.

²¹⁷ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 18.

²¹⁸ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781 Rn. 13.

4.2.2 Recht auf Rücktritt und Minderung in der Corona-Pandemie

4.2.2.1 Rücktrittsrecht des Reisenden in der Corona-Pandemie

Mit dem Ausbruch der Corona Pandemie im Jahr 2020 wurde die Kreuzfahrtbranche von einer regelrechten Rücktrittswelle erschüttert. Viele Rücktritte der Kreuzfahrtpassagiere erfolgten aufgrund einer akuten Covid-19-Erkrankung kurz vor Beginn der Reise oder wegen einer behördlich angeordneten Quarantäne als Kontaktperson.²¹⁹

Gemäß § 651h Abs. 1 BGB kann der Reisende vor Reisebeginn jederzeit und ohne Angabe von Gründen vom Vertrag zurücktreten. Tritt der Reisende vom Vertrag zurück, verliert der Reiseveranstalter den Anspruch auf den vereinbarten Reisepreis. Der Reiseveranstalter kann jedoch in solchen Fällen gemäß § 651h Abs. 1 Satz 3 BGB eine angemessene Stornierungsentschädigung verlangen.²²⁰ Die in der Person des Kreuzfahrtreisenden liegende Rücktrittsgründe fallen in den Risikobereich des Reisenden und lösen damit eine Stornierungsentschädigung aus, die sich in der Regel nach den in den AGB festgelegten Stornopauschalen des Reiseveranstalters berechnet.²²¹ Diese „Storno-Gebühr“ entfällt nur dann, wenn am Bestimmungsort oder in dessen unmittelbarer Nähe unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände auftreten, die die Durchführung der Pauschalreise oder die Beförderung von Personen an den Bestimmungsort erheblich beeinträchtigen (vgl. § 651h Abs. 3 Satz 1 BGB). Gemäß § 651h Abs. 3 Satz 2 BGB sind Umstände unvermeidbar und außergewöhnlich, wenn sie nicht der Kontrolle der Partei unterliegen, die sich hierauf beruft, und sich ihre Folgen auch nicht dann hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen worden wären. Der Erwägungsgrund 31 der Pauschalreise-Richtlinie (EU) 2015/2302 nennt als außergewöhnliche Umstände erhebliche Risiken für die menschliche Gesundheit, wie ein Ausbruch einer schweren Krankheit am Reiseziel. Die deutschen Gerichte gehen davon aus, dass die Corona-Pandemie wegen der Gefahr einer schweren Erkrankung und des Todes grundsätzlich ein unvermeidbarer außergewöhnlicher Umstand ist.²²² Allein das Vorliegen einer Pandemie reicht jedoch nicht aus, um einen vollumfänglichen Rücktritt zu jedem Zeitpunkt ohne die Entrichtung einer Stornogebühr zuzulassen. Es sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Dazu gehören, neben dem Reiseziel und dem Umständen vor Ort, auch die Quarantäne- und Einreisebestimmungen.²²³ Ein starkes Indiz für eine erhebliche Beeinträchtigung sind die Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes.²²⁴

Seit dem Ausrufen der Corona-Pandemie durch die WHO am 11. März 2020 können diese und die damit einhergehenden behördlichen Maßnahmen zur Eindämmungen des Pandemiegeschehens jedoch nicht mehr als unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände bewertet werden.²²⁵ Wenn ein durchschnittlich informierter Reisender bei Abschluss des Reisevertrags bereits Kenntnis vom hohen Infektionsrisiko hatte, weitere staatliche Maßnahmen für möglich hielt und trotz Reisewarnung des RKI und des Auswärtigen Amtes den Pauschalrei-

²¹⁹ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 21.

²²⁰ Tonner, K. in NJW 2003, Auswirkung von Krieg, Epidemien und Naturkatastrophe auf den Reisevertrag, S. 2783.

²²¹ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 21.

²²² AG Nürtingen, Urteil vom 18. März 2022 – 41 C 3773/20 –, Rn. 28; AG München Endurteil v. 27.10.2020 – 159 C 13380/20, BeckRS 2020, 31180 Rn. 17.

²²³ AG München Endurteil v. 27.10.2020 – 159 C 13380/20, BeckRS 2020, 31180 Rn.17.

²²⁴ Führich, E. in NJW 2020, Rücktritt vom Pauschalreisevertrag vor Reisebeginn wegen Covid-19-Pandemie, S. 2137, Rn. 5.

²²⁵ Führich, E. in NJW 2022, Reisebuchungen und Corona-Pandemie – noch unvermeidbare außergewöhnliche Umstände?, S. 1641, Rn. 26.

severtrag abschloss, hat er die Risiken bewusst hingenommen. Dies ist anhand einer ex-ante Betrachtung zum Zeitpunkt des Vertragsabschluss zu bewerten.²²⁶

4.2.2.2 Rücktrittsrecht der Kreuzfahrtreedereien

Auch die Kreuzfahrtreedereien machten im Verlauf der Corona-Pandemie von ihrem Rücktrittsrecht gemäß § 651h Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BGB Gebrauch. Danach kann der Reiseveranstalter bis zum Beginn der Pauschalreise bei Vorliegen unvermeidbarer, außergewöhnlicher Umstände, die ihn an der Durchführung der Reise hindern, entschädigungslos vom Pauschalreisevertrag zurücktreten. Die Kreuzfahrtbetreiber stützten ihre Rücktritte insbesondere auf die tatsächliche Unmöglichkeit der Durchführung der Reise, beispielsweise wegen Einstellung des Flugbetriebs durch die Fluggesellschaften oder durch Sperrung von Flug- und Seehäfen. Zudem spielte die rechtliche Unmöglichkeit der Durchführung der geplanten Kreuzfahrt aufgrund von Einreise- oder Beherbergungsverboten im Zielgebiet eine bedeutende Rolle.²²⁷ Ein Rücktritt vor Beginn einer geplanten Kreuzfahrt seitens der Reederei ist auch möglich, wenn ein Kreuzfahrtschiff von den staatlichen Behörden unter Quarantäne gestellt wird.²²⁸ Liegen derartige Rücktrittsgründe vor, muss die Reederei den Reisenden so früh wie möglich über die abgesagte Kreuzfahrt in Kenntnis setzen, damit dieser entsprechend disponieren und Aufwendungen vermeiden kann.²²⁹ Verletzt sie diese Informationspflicht und fallen dem Reisenden Anreisekosten zum Schiff und Hotelübernachtungen an, ist dieser berechtigt, von der Reederei Ersatz seiner vergeblichen Aufwendungen nach § 284 BGB zu verlangen.²³⁰ Bei einem Rücktritt durch den Reiseveranstalter verliert dieser gemäß § 651h Abs. 4 Satz 2 BGB den Anspruch auf den vereinbarten Reisepreis. Ist der Reiseveranstalter infolge eines Rücktritts zur Rückerstattung des Pauschalreisepreises verpflichtet, hat er gemäß § 651h Abs. 5 BGB unverzüglich, spätestens jedoch nach 14 Tagen nach dem Rücktritt an den Reisenden zu leisten. Tut er dies binnen 14 Tage nicht, tritt mit Ablauf der Frist eine gesetzliche Verzugslage ein und der Reisekunde kann ohne Mahnung die Erstattung seiner anfallenden vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten als Verzugsschaden verlangen.²³¹

Für die Praxis bedeutet das folglich, dass die Reedereien schon frühzeitig abwägen müssen, ob die Kreuzfahrt trotz des dynamischen Pandemiegeschehens und den damit verbundenen behördlichen Anordnungen und Einschränkungen wie geplant stattfinden kann und ob die Liquidität zur unverzüglichen Reisepreiszahlung gegeben ist. Da die Reisekunden nicht verpflichtet sind, anstelle der Erstattung des Reisepreises einen Gutschein anzunehmen, kann das Timing bei der Entscheidung über den Rücktrittszeitpunkt entscheidend sein.²³²

4.2.2.3 Routenänderung als Haftungsrisiko der Kreuzfahrtreederei

Der Reiseveranstalter hat dem Reisenden gemäß § 651i Abs. 1 BGB die Pauschalreise frei von Reisemängeln zu verschaffen. Ein Reisemangel liegt auch dann vor, wenn der Reiseveranstalter die versprochene Reiseleistungen nicht verschafft oder nicht verschaffen kann (vgl. § 651i Abs. 2 Satz 3 BGB). Er trägt grundsätzlich die Gefahr, dass die Reise nicht

²²⁶ Fühlich, E. in NJW 2022, Reisebuchungen und Corona-Pandemie – noch unvermeidbare außergewöhnliche Umstände?, S. 1641, Rn. 20.

²²⁷ Löw, S. in NJW 2020, Pauschalreiserecht in Zeiten der Covid-19-Pandemie, S. 1252, 1254.

²²⁸ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 40.

²²⁹ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 42.

²³⁰ LG Rostock Ur. v. 28.8.2020 – 1 O 330/20, BeckRS 2020, 46397 Rn. 10f.

²³¹ LG München I, Endurteil v. 15.09.2020 – 29 O 6484/20 RN.13.

²³² LG Freiburg Ur. v. 25.3.2021 – 3 S 138/20, BeckRS 2021, 6834 Rn.15.

durchgeführt werden kann und haftet daher verschuldensunabhängig für den Erfolg der Reise.²³³ Der Reiseveranstalter haftet auch für Beeinträchtigungen, die auf Umständen außerhalb seiner Kontrolle beruhen, sodass man daher grundsätzlich von einem weiten Mangelbegriff ausgeht.²³⁴

Steigen nun in den Zielgebieten der Kreuzfahrt die Corona-Infektionszahlen oder werden die Gebiete vom RKI plötzlich zum Risikogebiet erklärt, müssen die Kreuzfahrtreedereien oftmals mit notwendigen Routenänderungen reagieren.²³⁵

Da regelmäßig mit den Zielen der Kreuzfahrtroute in der Reiseausschreibung geworben und der Streckenverlauf als Vertragsbestandteil der Reise vereinbart wird, liegt ein Reisemangel vor, wenn von der im Pauschalreisevertrag vereinbarten Route abgewichen und bestimmte Häfen oder andere Ziele nicht angefahren werden.²³⁶

Das AG Köln erkannte jüngst in seiner Entscheidung eine Minderung nach § 651m BGB in Höhe von 50 % zugunsten der Reisenden an. Bei der streitgegenständlichen Kreuzfahrt durch die Karibik fielen unter anderem Landgänge wegen behördlicher Sperrung von Häfen aus, sodass in der Folge drei Inseln nicht besichtigt werden konnten.²³⁷ Selbst wenn die Routenänderung, wie in diesem Fall, aufgrund der äußeren Umstände erforderlich ist, genügt ein bloßer Änderungsvorbehalt in den AGBs in der Regel nicht, um einer Haftung wegen Reisemängeln aufgrund einer unzumutbaren Routenänderung zu entgehen.²³⁸ Denn auch nur geringfügige Änderungen sind nach § 651f Abs. 2 BGB lediglich möglich, soweit der Reiseveranstalter dies im Vertrag (etwa durch einen Änderungsvorbehalt in seinen AGB) vorgesehen hat und die Änderung aus objektiver Sicht als unerheblich zu bewerten ist. Damit darf der Gesamtcharakter der Reise nicht verändert werden, was wiederum einzelfallabhängig beurteilt werden muss und bei Ausfall eines zugesicherten Zielhafens mit dessen Besuch im Vorfeld geworben wurde, regelmäßig angenommen werden kann.²³⁹ Damit der Kreuzfahrtanbieter dem Haftungsrisiko eines Preisminderungsanspruchs oder dem Rücktritt des Reisenden entgehen kann, muss mit dem Reisenden konkret und nicht nur anhand eines Änderungsvorbehalts in den AGB-Klauseln vereinbart werden, dass er mit einer coronabedingten Änderung der Route einverstanden ist.²⁴⁰ Liegt ein Reisemangel in Form einer Routenänderung vor, kann der Reisende grundsätzlich unbeschadet der Minderung Schadensersatz gemäß § 651n Abs. 1 BGB oder bei einer Beeinträchtigung der Pauschalreise gemäß § 651n Abs. 2 BGB eine angemessene Entschädigung wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit verlangen. Diese Ansprüche entfallen jedoch, wenn der Reisemangel durch unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände verursacht wurde (vgl. § 651n Abs. 1 Nr. 3 BGB).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Pauschalreiserecht dem Kreuzfahrtpassagier auch in Zeiten der Corona-Pandemie einen umfangreichen Schutz bietet. Dies ist ein Nach-

²³³ Tonner, K. in MüKoBGB, § 651i BGB, Umfassende verschuldensabhängige Einstandspflicht / Struktur des Mangelbegriffs, Rn. 4, 8. Aufl. 2020.

²³⁴ Tonner, K. in MüKoBGB, § 651i BGB, Umfassende verschuldensabhängige Einstandspflicht / Struktur des Mangelbegriffs, Rn. 5f., 8. Aufl. 2020.

²³⁵ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 34.

²³⁶ Vgl. AG Köln Urte. v. 13.9.2021 – 133 C 611/20, BeckRS 2021, 26563 Rn. 14ff.; AG Rostock Urte. v. 15.11.2013 – 47 C 243/13, BeckRS 2014, 8347.

²³⁷ AG Köln Urte. v. 13.9.2021 – 133 C 611/20, BeckRS 2021, 26563 Rn. 3.

²³⁸ Vgl. BGH NJW 2018, 1534; P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 34.

²³⁹ Vgl. LG Bonn, Urteil vom 13. März 2009 – 10 O 17/09 –, Rn. 29.

²⁴⁰ P. Rodegra, R. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 34.

teil für die Reedereien, da diese bei Vernachlässigung ihrer Informationspflichten im Vorfeld oder bei ungenauen und unzureichenden Reiseausschreibungen schnell einem hohen Haftungsrisiko ausgesetzt sind. Dieses lässt sich jedoch durch eine sorgfältige Planung und Risikoeinschätzung der Reedereien leicht vermeiden.

4.2.3 Rechtliche Zuständigkeit für die Passagiere und Besatzung an Bord in unterschiedlichen Gewässern

Betrachtet man beispielsweise das organisatorische Versagen aller Beteiligten im Falle der „Diamond Princess“ soll in diesem Kapitel die Frage geklärt werden, wer für die Gesundheit und den Schutz der Kreuzfahrtpassagiere und der Besatzung zuständig ist. Abseits der Regelungen des Seevölkerrechts ist im deutschen Recht insbesondere die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge Voraussetzung für die Anwendbarkeit des nationalen Schiffssicherheits- und Seearbeitsrechts. Dabei will das Schiffssicherheitsgesetz insbesondere den Schutz von Schiff, Besatzung und Ladung sicherstellen.²⁴¹ Zugleich begründet das Recht, die Bundesflagge zu führen, einen Schutzanspruch gegenüber dem Staat. Dieser wird immer dann relevant, wenn andere Staaten ein Schiff zu Unrecht festhalten oder es von Piraterie betroffen ist. Die aus diesem Anspruch resultierenden staatlichen Handlungspflichten unterliegen jedoch Zumutbarkeits- und Opportunitätskriterien, welche je nach Fall abgewogen werden müssen.²⁴² Unabhängig hiervon steht zumindest den Besatzungsmitgliedern gem. § 99 Abs. 1 S. 1 SeeArbG im Krankheitsfall ein Anspruch auf medizinische Versorgung auf Kosten des Reeders zu. Auch hat ein Besatzungsmitglied gem. § 99 Abs. 1 S. 2 SeeArbG einen Anspruch auf vorbeugende Maßnahmen, welche zur Verhütung und Früherkennung von Krankheiten notwendig sind. Darunter würde somit auch die Sicherstellung der Verfügbarkeit medizinischer Masken während der Corona-Pandemie oder Testungen auf das Corona Virus Sars-CoV-2 als präventive Maßnahmen fallen. Führt man sich vor Augen, dass auf Kreuzfahrtschiffen, wie der „Allure of the seas“ der Reederei „Royal Caribbean International“, allein 2200 Besatzungsmitglieder arbeiten, sind eindeutige Regelungen hinsichtlich des Gesundheitsschutzes der Besatzung unabdingbar.²⁴³ Im Vergleich dazu arbeiten auch auf den größten Containerschiffen der Welt lediglich ca. 20 Personen.²⁴⁴

Einen allgemeinen Schutz der Besatzung und der Passagiere auf nationaler Ebene lässt sich daneben aus dem Schiffssicherheitsgesetz und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Schiffssicherheitsverordnung ableiten. So bestimmt § 3 SchSG, dass derjenige, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, es in einem betriebsbereiten Zustand führen und halten und notwendige Vorkehrungen zum Schutze Dritter (Passagiere und andere Verkehrsteilnehmer) vor Gefahren aus dem Betrieb treffen muss. Dies soll durch die verbindliche Anwendung internationaler Normen erfolgen (vgl. § 1 Abs.1 SchSG), auf welche später eingegangen wird.²⁴⁵ Da es sich, wie bereits dargestellt, bei Kreuzfahrtreisen um Pauschalreisen handelt, kommt auf europäischer Ebene hinsichtlich des Schutzes der Passagiere an Bord vorrangig die Richtlinie (EU) 2015/2302 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen zur Anwendung.²⁴⁶ Durch diese Richtlinie wurde die RL 90/314/EWG aufgehoben, da sie den Mit-

²⁴¹ Beckert, E.; Breuer, G. in Öffentliches Seerecht, die hoheitliche Zuordnung der Seewasser- und Seeschiffahrtsstraßen, S. 179, 1991.

²⁴² Ehlers, P. in NomosKommentat: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, Flaggenrechtsgesetz, 3. Bedeutung des Flaggenrechts, S. 29, Rn. 5.

²⁴³ Meyer Werft: Allure of the Seas (Zugriff am 04.08.2022).

²⁴⁴ Hafen Hamburg: Containerschiffe, die Giganten der Meere - Superfrachter auf Kurs Hamburg (Zugriff am 04.08.2022).

²⁴⁵ Pfaff, M. in Schiffsbetriebstechnik, 2. Auflage 2019, 8.1 Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Schiffssicherheit, S. 474f.

²⁴⁶ European Commission: Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships (Zugriff am 09.08.2022).

gliedstaaten zu weite Umsetzungsspielräume einräumte, wodurch erhebliche Unterschiede im Recht der Mitgliedstaaten und somit Unsicherheiten für Unternehmen entstanden.²⁴⁷ Diese sind durch das Erfordernis der sogenannten Mindestharmonisierung entstanden, wodurch aufgrund Art 8 der Richtlinie strengere Verbraucherschutzvorschriften erlassen oder aufrecht erhalten werden konnten.²⁴⁸ Art. 4 der Richtlinie 2015/2302 begegnet diesem Problem, indem er die Vollharmonisierung bei Richtlinienumsetzung vorschreibt. Erwägungsgrund 37 und Art. 16 RL 2015/2302 (Beistandspflicht) entsprechend, hat die Reederei für Kreuzschiffahrten als Reiseveranstalter den Passagieren in Schwierigkeiten unverzüglich in angemessener Weise Beistand zu leisten. Diese Beistandspflicht wurde durch die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht in § 651 lit. q BGB übernommen.²⁴⁹ Ist die Beförderung Teil der Pauschalreise, haben die Passagiere daneben ein Recht auf Rückbeförderung zum Ausgangsort der Reise (vgl. Art. 13 Abs. 6). Nach Art. 17 der RL 2015/2302 besteht dieses Recht zur Rückbringung auch im Falle einer Insolvenz des Reiseveranstalters. Hierzu wird von den Reiseveranstaltern eine Sicherheitsleistung eingefordert, welche die vorhersehbaren Kosten abdeckt (vgl. Art. 17 Abs. 2). Die gleiche Pflicht zur Sicherheitsleistung wird auch von Reiseanbietern verlangt, welche keine Niederlassung in einem Mitgliedstaat haben, jedoch in diesem Pauschalreisen verkaufen oder zum Kauf anbieten (vgl. Art. 17 Abs. 1). Das ist mit Blick auf die zahlreichen Insolvenzen der Kreuzfahrtreedereien in den letzten zwei Jahren eine durchaus wichtige Regelung für die Passagiere einer Kreuzfahrt.²⁵⁰

Die einschlägigen Normen im Auslandsverkehr und auf hoher See werden von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) entwickelt. Hierbei kommt insbesondere der International Safety Management Code (ISM-Code) als Teil des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS Convention 74) zur Anwendung.²⁵¹ Dieser findet unter anderem auf Passagierschiffe ab einer Passagierzahl von 12 Personen Anwendung und somit auch auf die Kreuzfahrtschiffe.²⁵² Durch die Umsetzung des ISM-Codes in der Verordnung (EG) 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates finden die Vorschriften des ISM-Codes gem. Art. 3 Abs. 1 lit. a VO 336/2006 Anwendung auf alle Fahrgastschiffe, welche die Flagge eines Mitgliedstaates führen. Ein großer Teil der Schiffe internationaler Kreuzfahrtreedereien fällt somit unter den ISM-Code. So fahren alle AIDA-Schiffe unter italienischer Flagge, die MSC-Flotte und die der TUI-Cruises unter der Malta. Jedoch haben auch die Bahamas als größter Flaggenstaat der Kreuzfahrtschiffe die SOLAS Konvention ratifiziert.²⁵³ Somit fällt der überwiegende Teil der international operierenden Kreuzfahrtreedereien unter die SOLAS Konvention und daher auch unter die Regelungen des ISM-Codes. Der Adressat des ISM-Codes ist das jeweilige „Unternehmen“. Unter diesen Begriff des „Unternehmens“ werden Schiffseigentümer, Organisationen, Manager oder Charterer eines Schiffes gefasst. Durch diese Vorgehensweise hat der ISM-Code sichergestellt, dass sich die Schiffsverantwortlichen nicht hinter einem „Billigregister“ und der dort eingetragenen Briefkastenfirma verstecken können. Dies kann die Durchgriffshaftung bei Kapitalgesellschaften ohne Verwaltungssitz im Gründungsstaat deutlich vereinfachen

²⁴⁷ Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates, Erwägungsgrund 4.

²⁴⁸ Jud, B. in Reiserecht: Europäisches Reiserechtsforum 2008, 1. Reiserecht als Teil des Europäischen Privatrechts, S.1.

²⁴⁹ P. Rodegra, K. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 50.

²⁵⁰ Neumeier, F. in Stern: Kreuzfahrt, Corona und Konkurse: Diese Reedereien scheiterten an der Pandemie (Zugriff am 08.08.2022).

²⁵¹ Deutsche Flagge: Sicherer Schiffsbetrieb (ISM) (Zugriff am 05.08.2022).

²⁵² Verordnung (EG) 336/2006 Art. 2 Nr. 4; IMO: SOLAS, Regulation 2 - Definitions (f.).

²⁵³ Joyage: Welche Kreuzfahrtschiffe fahren unter deutscher Flagge; IMO: Ratifications by State (Stand: 22.04.2022) (Zugriff am 05.08.2022).

und verpflichtet die Unternehmen, eine sichere Arbeitsumgebung zu schaffen.²⁵⁴ Daneben besteht die Pflicht, alle Risiken zu identifizieren sowie die dazugehörigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.²⁵⁵ Zu diesen Sicherheitsvorkehrungen zählen im Hinblick auf die Coronapandemie wiederum die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Anzahl an Masken und Tests an Bord eines Schiffes.

Daneben soll das Personal regelmäßig in seinen Fähigkeiten hinsichtlich des Sicherheits-Managements geschult werden und auf Notfälle vorbereitet werden.²⁵⁶ Leider wusste die Besatzung der Diamond-Princess bis zum Ende nicht, in welchen Kabinen sich die infizierten Personen befanden, was gegen eine ausreichende Schulung für Notfallsituationen und ein gutes Sicherheits-Management der Crew spricht. Zur Sicherstellung der Anforderungen des ISM-Codes sollen die oben genannten Personengruppen ein sogenanntes Safety-Management-System (SMS) für ihre Schiffe einrichten. Durch dieses sollen einerseits die Autoritäten und Kommunikationsabläufe zwischen Land und Schiff bestimmt und andererseits Vorgehensweisen bei Unfällen und Notfällen festgelegt werden. Diese Informationen sollen auf dem Schiff in dem sogenannten Safety-Management-Manual jederzeit nachlesbar sein.²⁵⁷ Der ISM-Code wurde durch die Verordnung (EG) 336/2006 als verbindlicher Rechtsakt festgesetzt und findet so in allen EU-Ländern Anwendung. Direkt in Artikel 1 der VO 336/2006 wird die Kontrolle der Sicherheitssysteme auf die Verwaltung der Flaggen- und Hafenstaaten übertragen. In Deutschland ist für die Überwachung der Umsetzung des ISM-Codes die Dienststelle Schiffsicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr zuständig. Erfüllt ein Schiff die Anforderungen des ISM-Codes, werden durch diese Dienststelle auch die zwei notwendigen Zeugnisse (Document of Compliance / Safety Management Certificate) für den Schiffsbetrieb ausgestellt. Das Document of Compliance wird dabei dem gesamten Unternehmen zugewiesen, soweit es die Vorschriften des ISM-Codes erfüllt. Das Safety Management Certificate wird hingegen dem Schiff selbst verliehen, soweit es entsprechend des Safety-Management-System betrieben wird.²⁵⁸ Jedoch kontrollieren eben gerade die Staaten mit offenen Schiffsregistern die internationalen Vorschriften der ISM-Codes in einem nicht ausreichenden Maße, was ihnen in dem Zuge dieser Vorfälle auch zum Vorwurf gemacht wurde.²⁵⁹ Grund dafür ist, dass die Häufigkeit und Kontrollintensität von Flaggenstaatskontrollen allein in der Zuständigkeit des jeweiligen Flaggenstaats liegt.²⁶⁰ Durch diesen Umstand wurde auch das Recht der Hafenstaatkontrolle („Port State Control“) geschaffen, mittels der eine Prüfung der Einhaltung internationaler Rechte und Standards (insbesondere der Sicherheitsstandards) durch den Küsten- und Hafenstaat in inneren Gewässern erfolgen kann.²⁶¹ Außerhalb der stichprobenartigen Überprüfungen der Küsten- und Hafenstaaten entfällt jedoch oftmals eine Prüfung der umzusetzenden Sicherheitsstandards durch die Flaggenstaaten mit

²⁵⁴ Looks, V. in Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Rechtliche Auswirkungen des ISM-Codes, Heft 93, S.13.

²⁵⁵ IMO: The International Safety Management (ISM) Code (Zugriff am 09.08.2022).

²⁵⁶ SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Chapter IX: Management for the Safe Operation of Ships, S.15 (Zugriff am 09.08.2022).

²⁵⁷ Deutsche Flagge: Sicherer Schiffsbetrieb (ISM), Ganzheitlicher Ansatz des ISM-Codes (Zugriff am 09.08.2022).

²⁵⁸ Deutsche Flagge: Dokumente - Zeugnisse, Zeugnisse nach dem ISM-Code (Zugriff am 09.08.2022).

²⁵⁹ Ilschner, B. in junge Welt: Ausgeflaggt und aufgegeben. Kreuzfahrtschiffe unter „Billigflaggen“ bei Coronainfektionen auf Hilfe anderer Staaten angewiesen. Kritik von internationaler Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF (Zugriff am 10.08.2022).

²⁶⁰ Deutscher Bundestag: Antwort der Bundesregierung, Drucksache 17/13433, Attraktivität der deutschen Flagge stärken, S.5.

²⁶¹ Rah, S. Asylsuchende und Migranten auf See, Teil 5: Rechte des Flaggenstaats, Flaggenstaatliche Hoheitsgewalt, S.247.

offenen Schiffsregistern. Auf hoher See sind Überprüfungen der Küsten- und Hafenstaaten nur in Ausnahmefällen wie bei drohenden oder tatsächlichen Schäden durch Seeunfälle (vgl. Art. 221 SRÜ) oder bei Schiffen, welche bspw. Seeräuberei oder Sklavenhandel betreiben (vgl. Art. 110 SRÜ), zulässig.²⁶² Sollte sich herausstellen, dass der Reederei der Diamond-Princess organisatorisches Versagen hinsichtlich der Umsetzung des Safe-Management-System vorzuwerfen ist, könnte dem Schiff das Safe-Management-Certificate und somit die Seetüchtigkeit abgesprochen werden.²⁶³ Kann man der britischen Reederei der „Diamond-Princess“ hinsichtlich der dreizehn verstorbenen Passagiere ein Verschulden nachweisen, könnte sich eine Haftung aus Art. 7 Abs. 1 des Athener Übereinkommens von 2002 ergeben. Nach Art. 7 Abs.1 AthenÜ müsste die Reederei bis zu einem Haftungshöchstbetrag von 400.000 Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds) haften.²⁶⁴ In Deutschland wurde diese Regelung in § 541 HGB übernommen. Über die Jahre der Pandemie haben die Reedereien jedoch dazugelernt und neue Herangehensweisen hinsichtlich der Quarantäne-Bestimmungen entwickelt. Erkrankte Passagiere werden nun oftmals von den Kreuzfahrtschiffen in dafür vorgesehene Quarantäne-Hotels verbracht, wodurch die Gefahr einer rasanten Ausbreitung auf den Schiffen gebannt werden kann. Auch kann dadurch die Reise des Kreuzfahrtschiffes unter Umständen mit den gesunden Passagieren fortgesetzt werden.²⁶⁵

Unabhängig von den sicherheitsrechtlichen Fragen, stellt eine Schiffs-Quarantäne einen Reisemangel dar. Den Passagieren steht in einem solchen Fall ein Kündigungsrecht des Reisevertrags gem. § 651 Abs. 1 BGB zu. Gleichwohl können die Passagiere das Schiff nicht verlassen, haben aber trotzdem einen Anspruch auf Teilerstattung des Reisepreises, weitere Betreuung durch den Reiseveranstalter und Verbringung (zu gegebener Zeit) an das Ziel der Kreuzfahrt.²⁶⁶

4.3 AUSWIRKUNGEN AUF DIE BESTIMMUNG DES WOHLSTANDS IN DEUTSCHLAND

Wohlstand beschreibt in materieller Hinsicht einen gewissen Grad an Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen (Lebensstandard) und auf immaterieller Ebene das Wohlbefinden, welches beispielsweise durch äußere Faktoren, wie Ökologie, Umwelt und Nachhaltigkeit, bedingt wird.²⁶⁷ Zur Ermittlung des jeweiligen Wohlstandsniveaus einer Volkswirtschaft kommen dabei Parameter, wie das Bruttoinlandprodukt, das Pro-Kopf-Einkommen oder der Human Development Index zum Einsatz.²⁶⁸ Durch konzeptionelle Schwächen des BIP und Pro-Kopf-Einkommens, die beispielsweise keine Auskunft über die Verteilung des Wohlstands, das Maß an ehrenamtlicher Arbeit oder die Umweltbelastung und Naturzerstörung geben, kommen daneben auch weitere Indizes, wie der Better Life Index (2011, OECD) und der Hap-

²⁶² Ehlers, P. in NomosKommentar: Recht des Seeverkehrs, 1. Auflage 2017, § 14 SchSG, Rn. 3, S. 222.

²⁶³ Eckardt, T. in Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft: Transport Fachvorträge, Seetüchtigkeit.

²⁶⁴ Czerwenka, B. in ReiseRecht aktuell: Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck (Zugriff am 09.08.2022).

²⁶⁵ DerStandard: Corona-Ausbruch auf riesigem Kreuzfahrtschiff vor Mallorca; Lehnen, E. in Spiegel: So reagieren die Reedereien auf die aktuellen Corona-Ausbrüche (Zugriff am 09.08.2022).

²⁶⁶ P. Rodegra, K. in NJW 2021, Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten während der Pandemie, Heft 25, S. 1781, Rn. 51.

²⁶⁷ Bundeszentrale für politische Bildung, das Lexikon der Wirtschaft, „Wohlstand / Wohlstandsindikator“ (Zugriff am 18.07.2022).

²⁶⁸ Bendel, O. in Gabler Wirtschaftslexikon online, „Wohlstand“ (Zugriff am 18.07.2022).

py Planet Index (2008, New Economics Foundation) zur Messung des Wohlstands in Betracht.²⁶⁹ Dabei setzt der Happy Planet Index den Wohlstand und das Wohlbefinden in ein Verhältnis zur Umweltbelastung. Der Better Life Index betrachtet einerseits die materiellen Lebensbedingungen (beispielsweise Einkommen, Beschäftigung, Wohnsituation) und ergänzt diese um die Lebensqualität (beispielsweise Gesundheit, Bildung, soziale Bindung und Sicherheit).²⁷⁰ So kann durch Einbeziehung dieser Indizes ein Großteil der konzeptionellen Mängel des BIP und Pro-Kopf-Einkommens ausgeglichen werden. Mit Blick auf die nächsten zehn Jahre wird wohl kein Thema die Bestimmung des Wohlstandes so dominieren wie der demographische Wandel. Das Statistische Bundesamt geht in seiner mittleren Bevölkerungsprognose davon aus, dass die Zahl der Erwerbstätigen bis zum Ende des Jahrzehnts um 3,5 Millionen Personen sinken wird, ein Rückgang um beinahe 8%. Werden keine Mittel gefunden, um diese Entwicklung zu kompensieren, hätte es fatale Folgen für viele politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Bereiche, wie der Nachfrage nach Dienstleistungen und Gütern oder dem Renten- und Gesundheitssystem.²⁷¹ Ob und wie die geschäftspolitischen Aktivitäten der Reedereien diesem Trend entgegenwirken können, wird nachfolgend aufgezeigt.

Auffallend und mit Blick auf die Historie der Schifffahrtsbranche gleichzeitig besorgniserregend, sind die vollen Auftragsbücher der Werften für Containerlinienschiffe, welche die Reedereien Großteils in Japan, Südkorea und China bauen lassen. Allein im Jahre 2021 wurden 549 Containerschiff-Neubauten mit einer Transportkapazität von 4,2 Mio TEU (twenty foot-equivalent-Unit) bei den Werften in Auftrag gegeben. 2020 waren es hingegen nur 100 Schiffe mit einer Kapazität von 1 Mio. TEU.²⁷² Und das obwohl die Unsicherheiten des Weltmarktes durch die Coronapolitik Chinas, den Angriffskrieg Russlands in der Ukraine und den Teuerungen nach Aussagen des bekanntesten Hedge-Fonds-Managers Kenn Griffin (Citadel), seit der Finanzkrise im Jahre 2008 nicht mehr so hoch waren wie aktuell.²⁷³ Problematisch ist dies auch unter den Gesichtspunkten der mehrjährigen Bauzeiten der Containerschiffe und den Schwierigkeiten einer Vorhersage der globalen Wirtschaftsentwicklung in den kommenden Jahren. Dass die Vorzeichen jedoch aktuell von den meisten Experten als negativ eingeschätzt werden und auch eine Rezession nicht auszuschließen ist, lässt sich nicht bestreiten. Es könnte also erneut dazu führen, dass die Schiffe bei ihrer Fertigstellung und die Auslieferung an die Reedereien in eine Zeit fallen könnten, in denen aufgrund geringer globaler Nachfrage kein Bedarf für neue Schiffe besteht. Problematisch daran ist, dass die neu entstandenen Kapazitäten sogenannte Sprungfixe Kosten auslösen, welche jedoch nur durch eine möglichst vollständige Auslastung der Flotten kompensiert werden können. In der Volkswirtschaftslehre spricht man dabei von dem „Schweinezyklus“, welcher das Problem der Reedereien und deren Abhängigkeit von der globalen Konjunktur perfekt beschreibt. Eine hohe Nachfrage nach Schweinefleisch führt zu einem Aufbau neuer Kapazitäten, welche sich jedoch durch die Aufzucht der Tiere erst verzögert auf das Angebot auswirken können und wiederum zu einem Überangebot und dem daraus folgenden Preisverfall führen.²⁷⁴ Wird

²⁶⁹ Häring, N. in Handelsblatt: Warum das BIP der falsche Indikator für Wohlstand ist; Lexikon der Nachhaltigkeit: Happy Place Index; Stefaner, M.; Rausch, F.; Leist, J.; Paeschke, M.; Baur, D.; Kekeritz, T. in OECD: Worum handelt es sich beim Better Life Index? (Zugriff am 02.08.2022).

²⁷⁰ WS: Staat und Wirtschaftspolitik - Die Vermessung des Wohlstands (Zugriff am 02.08.2022).

²⁷¹ Börsch, A.; Wirnsperger, P.; Dinnessen, F. in Perspektiven 2030, Wachstumschancen in Deutschland, S.10, Deloitte (Zugriff am 26.07.2022).

²⁷² Hapag-Lloyd AG: Geschäftsbericht 2021, Wirtschaftsbericht S.88 (Zugriff am: 15.07.2022).

²⁷³ Böschen, M in Manager Magazin: Die Krise nutzen - wie man im Börsencrash Geld verdient, (Zugriff am: 15.07.2022).

²⁷⁴ Tripp, C in Distributions- und Handelslogistik - Netzwerke und Strategien der Omnichannel-Distribution im Handel, 2. Auflage 2021, S. 371.

sich die weltwirtschaftliche Lage und die Inflation in den nächsten Jahren nicht wieder auf einem stabilen Niveau bewegen oder sich sogar verschlechtern, wird die globale Nachfrage und somit auch der Bedarf an Containerschiffen einbrechen, wodurch sich die Reedereien erneut in einer schwierigen Situation wiederfinden könnten. Dies könnte wiederum in massiven Subventionen des Bundes, Entlassungen und Insolvenzen gipfeln, was den Wohlstand in Deutschland in dieser schwierigen Situation weiter belasten würde. In diesem Zusammenhang muss jedoch auf die historisch geringe Verschrottungsrate hingewiesen werden. Denn um der Knappheit an Containerschiffen entgegenzuwirken, wurden ältere Schiffe weiterhin genutzt, welche unter normalen Marktbedingungen bereits zur Verschrottung verkauft wären. Das hat gleich zwei Vorteile für die Zukunft. Sollte die Nachfrage nach Containertransporten ähnlich stark wie zu Zeiten der Weltfinanzkrise einbrechen, haben die Reedereien die Möglichkeit, auf den Bestand alter Schiffe zurückzugreifen, diese an Abwrackwerften zu verkaufen und so den Überkapazitäten entgegenzuwirken. Weiterhin positiv ist, dass die Reedereien die alten, größtenteils mit Schweröl betriebenen Schiffe aussortieren und diese durch umweltfreundlichere, modernere Schiffe austauschen werden, wodurch das Klima und die Meere profitieren werden.²⁷⁵ Ob dies ausreichen wird, um den potenziellen Nachfrageeinbruch und die drohenden Überkapazitäten abfedern zu können, wird sich zeigen. Hinsichtlich der aufkommenden Gefahr von Überkapazitäten an Containern und Schiffen ist man sich in der Branche jedoch sehr wohl bewusst. Sobald sich die Staus in den Häfen auflösen, wird die Branche laut CEO Rolf Habben Jansen von Hapag-Lloyd in Containern „schwimmen“. Auch mit Blick auf die vollen Auftragsbücher der Werften geht er von Überkapazitäten an Schiffen aus, wodurch er große Probleme in den Jahren 2023 und 2024 für die Branche prognostiziert.²⁷⁶ Unabhängig davon werden aber die deutschen Hafenstädte und deren Bewohner von einer besseren Wasser- und Luftqualität profitieren, was sich, wie oben beschrieben, auch auf den Wohlstand in der ökologischen Dimension auswirken wird. Die meisten Aufträge für Neubauten bei den Werften bilden sogenannte Ultra Large Vessels, welche aktuell bis zu 24.000 TEU transportieren können. Durch die enorm gestiegene Tragfähigkeit und die effizienteren Antrieben werden die Frachtraten pro transportiertem Container fallen, soweit die Schiffe einen hohen Auslastungsgrad erzielen können und dadurch Skaleneffekte (Kostendegressionseffekte) erzeugt werden, welche die hohen Kapitalkosten decken können.²⁷⁷ Hierbei spielen die Schifffahrtskonsortien eine wichtige Rolle, da die Schiffsauslastung und Routen gemeinsam geplant werden können und somit Container der strategischen Partner kurzfristig aufgenommen werden können, um effizienter zu wirtschaften.²⁷⁸ Dies kann sich wieder direkt auf die Güterpreise und somit auf den materiellen Wohlstand der Deutschen auswirken.

Ein weiterer Trend der letzten Jahre ist die Vereinbarung längerer Zeitcharterverträgen, um die Reedereien länger binden zu können. Hintergrund dieser Praxis ist das Ziel, das aktuelle Preisniveau auch über die nächsten Jahre stabil halten zu können. Wie immer werden diese Preise an die Spediteure und von diesen direkt an die Kunden und somit an die Verbraucher weitergeleitet. So wurden die durchschnittlichen Zeitcharter innerhalb eines Jahres versiebenfacht. Waren es im Juli 2020 durchschnittlich 4,3 Monate, wurde im Juli 2021 ein Anstieg der Laufzeiten auf 30,7 Monate verzeichnet.²⁷⁹ Ein massiver Einbruch der Frachtraten ist

²⁷⁵ Hollaender Sahl, J. in ShippingWatch: Carriers decelerate and order markedly fewer ships - with one exception (Zugriff am: 18.07.2022).

²⁷⁶ Preuß, O. in Welt: Hapag-Lloyd-Chef sagt „Containerschwemme“ voraus (Zugriff am 01.08.2022).

²⁷⁷ Tripp, C in Distributions- und Handelslogistik - Netzwerke und Strategien der Omnichannel-Distribution im Handel, 2. Auflage 2021, S. 362, 370.

²⁷⁸ Europäische Kommission: Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien (Zugriff am 24.07.2022).

²⁷⁹ HAMMONIA Schiffsholding AG: Brief an die Aktionäre 2021 (Zugriff am 18.07.2022).

somit zumindest in den nächsten Jahren nicht zu erwarten, wodurch der Anteil der Transportkosten an den verschifften Gütern weiterhin signifikant bleiben wird. Die Praxis, nur noch Langzeitverträge mit den Reedereien abzuschließen, führte insbesondere zu den vollen Auftragsbüchern der Werften. Durch die neuen Schiffe versuchen die Reedereien, den historisch hohen Charratern zu entgehen und Unabhängigkeit durch den Ausbau der eigenen Flotte zu steigern.²⁸⁰ Dies hat sich auch bereits zu Beginn der Pandemie abgezeichnet. So haben die Reedereien bei mangelnder Ladung Charterschiffe aus ihren Flotten aussortiert. Dieses rigorose Kostenmanagement war durch die Verträge mit den kurzen Laufzeiten, die zwischen Reedereien und den Charter- oder Trampreedern abgeschlossen wurden, auch durchaus möglich. Sollten nun nach und nach auch die Verträge mit längeren Laufzeiten auslaufen und die Reedereien durch die massiven Neubestellung nicht weiter auf Charterschiffe angewiesen sein, könnte das auch in Deutschland zu großen Probleme führen. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass der größte Anteil deutscher Reedereien gerade in diesem Geschäftsfeld der Charter- und Trampreedereien angesiedelt ist.²⁸¹ Sollte sich der Trend zu einer weitreichenden Unabhängigkeit der Reedereien fortsetzen und die Verträge nicht erneut verlängert werden, könnten viele der Charter- und Trampreedereien durch die hohen Kapitalkosten vor der Insolvenz stehen. Dies wäre nicht nur fatal für den Schifffahrtsstandort Deutschland, sondern auch für die Bestimmungen des Wohlstandes. Hinzu kommt die aktuelle Diskussion über Fairness und weitere Rechtfertigung der sogenannten Tonnagesteuer in den historisch profitablen Jahren der Containerlinienreedereien. Diese tritt auf Antrag der Reedereien an die Stelle der normalen körperschaftssteuerlichen Regelungen.

Gesetzlich normiert ist diese Sonderform der Besteuerung in § 5a EStG und wurde im Jahre 1999 als einkommensteuerliche Gewinnermittlung für Handelsschiffe im internationalen Verkehr eingeführt.²⁸² Diese Form der Besteuerung führt dazu, dass die Reedereien anhand einer degressiv verlaufenden Staffelform, beginnend mit 0,92 € pro 100 Nettotonnen und endend mit 0,23 € pro 100 Nettotonnen, besteuert werden, worin im Wesentlichen alle Gewinne, also auch solche aus der Veräußerung eines Schiffes abgegolten sind. Dies führt in profitablen Jahren zu einer kaum nachvollziehbaren Steuerlast für Containerlinienreedereien wie im Jahre 2021. In unprofitablen Jahren, in denen der Betrieb eines Schiffes keine Gewinne erwirtschaftet, ist diese Steuer jedoch weiterhin zu bezahlen und stellt somit eine Substanzsteuer dar, welche im Unterschied zur ertragssteuerlichen Bemessung einen bestimmten Vermögensstand besteuert. Sollten sich die Frachtraten in den nächsten Jahren jedoch auf einem für die Reedereien „gesunden“ Niveau einpendeln, die Reedereien also weiterhin Gewinne in signifikanter Höhe erwirtschaften, sollte über eine Anpassung dieser steuerrechtlichen Sonderform nachgedacht, oder eine Mindestbesteuerung eingeführt werden. Die Tonnagesteuer wird in der Literatur unter verfassungsmäßigen Gesichtspunkten als verdeckte Subvention der Reedereien kritisiert.²⁸³ Zurecht. Wurde diese Maßnahme doch wie so oft von der damaligen Bundesregierung mit dem Argument der „Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland“ begründet und im Gegenzug verlangt, dass bis 2010 wieder 600 Schiffe unter deutscher Flagge fahren sollten. Dass dies jedoch wiederum nicht geschehen und der Anteil deutscher Handelsschiffe auf einem historisch niedrigen Stand ist, wurde vorstehend erläutert. Stimmen aus der Politik und den Verbänden der Spediteure werden jedoch zunehmend lauter, da lediglich die Reedereien und ihre Anteilseigner von den Regelungen

²⁸⁰ Hollmann, M. in Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Trampreeeder verdienen prächtig (Zugriff am 06.08.2022).

²⁸¹ Welt: So trifft die Corona-Pandemie deutsche Reedereien (Zugriff am 01.08.2022).

²⁸² Gabler Wirtschaftslexikon, „Tonnagesteuer“, 19. Auflage 2019.

²⁸³ Dautzenberg, N. in Gabler Wirtschaftslexikon: „Tonnagesteuer“; Dißars, U. in Finanz-Rundschau Ertragssteuerrecht, Aktuelle Fragestellungen bei der Tonnagesteuer - Kapitalerträge, Schifffhandel, Rückoption, Heft 9, S.395.

profitieren würden. Nichtsdestotrotz profitiert die Branche gegenwärtig weiterhin von all den aufgeführten Vorteilen, wie Subventionen, Tonnagesteuer und der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien, ohne aber ihrerseits signifikante Beiträge zum Wohlstandserhalt in Deutschland beizutragen, sei es durch Rückflagungen der Flotten oder angemessenen Steuerzahlungen. Hätte allein die Reederei Hapag-Lloyd, wie bei Körperschaften in anderen Branchen üblich, den kombinierten Körperschaftssteuersatz von 29,83% (2021)²⁸⁴ auf ihre Gewinne zahlen müssen, wären dem Bund alleine dadurch im Jahre 2021 Steuereinnahmen, berechnet auf das EBT (earnings before tax) von 9.146,3 Mrd. €, in Höhe von rund 2,73 Mrd. € zugeflossen. Tatsächlich waren es allerdings nur 61,3 Millionen Euro.²⁸⁵ Daraus ergibt sich eine umgerechnete Steuerlast von 0,65% und gleichzeitig ein massiver Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Logistikbranchen. Viele geschäftspolitische Entscheidungen der Linienreedereien für Containerlinienschiffahrt können somit, je nach zukünftiger Marktlage, sowohl positiv als auch negative Auswirkungen für die Bestimmungen des Wohlstandes in Deutschland haben. Einen Lichtblick der Branche gewähren doch die Bemühungen, angeheizt durch neue Regularien, die Schifffahrt umweltverträglicher zu gestalten.²⁸⁶ Was auf den ersten Blick und durch die mediale Berichterstattung der letzten Jahre schwer vorstellbar erscheint, fahren die Schiffe doch auch heute noch vermehrt mit dem umstrittenen Schweröl, soll sich in den nächsten Jahren massiv etwas an den Klimaschutzbemühungen der Reedereien bewegen.

5 SCHLUSSBETRACHTUNG

5.1 ZUSAMMENFASSUNG

Als eine der globalsten, wenn nicht sogar die globalste Branche weltweit, sind Containerlinienreedereien von Konjunktur, weltwirtschaftlicher Entwicklung und geopolitischen Konflikten in einem besonderen Maße abhängig.²⁸⁷ Dass die Kapazitätsplanung hinsichtlich des verfügbaren Schiffsraums und verfügbarer Container dadurch massiv beeinträchtigt wird und in hohem Maße von Unsicherheiten belastet wird, ist schlüssig. Sich jedoch in den Jahren von Milliarden-Gewinnen, Rekordumsätzen und massiven Investitionen in vertikale Branchen stets auf den harten internationalen Wettbewerb zu berufen, um so weiter von Subventionen, Gruppenfreistellungen oder einzigartigen Steuerregelungen zu profitieren, scheint zu einfach. Ist die heutige Welt doch in vielen Bereichen und Branchen von Internationalität und hartem globalen Wettbewerb geprägt, ganz ohne Sonderregelungen für einzelne Sparten. Sollten sich die Frachtraten nicht wieder durch einen harten Preiskampf zwischen den Reedereien auf ein solch geringes Niveau herabsetzen wie zu Zeiten der Schifffahrtskrise, wovon in der Branche jedoch aktuell niemand ausgeht, muss nach Erachtens des Autors an vielen Stellen der Regularien der Containerlinienschiffahrt erneut angesetzt werden. Durch Anstoß neuer Untersuchungen der Konsortien scheinen auch die Federal Maritime Commission der USA und die Europäische Kommission ihre Zweifel an den aktuellen Rahmenbedingungen des Marktes zu haben.²⁸⁸ Insbesondere erscheint es als ungerecht, Subventionen von mehreren Millionen Euro pro Jahr zu erhalten und gleichzeitig, wie im Falle Hapag-Lloyds, bei einem

²⁸⁴ OECD iLibrary: OECD Tax Statistics - Corporate income tax rates (Zugriff am 15.07.2022).

²⁸⁵ Hapag-Lloyd AG: Geschäftsbericht 2021, Grundlagen des Konzerns S.78 (Zugriff am: 15.07.2022).

²⁸⁶ Link, O. in Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Maersk will nun schon 2040 klimaneutral sein (Zugriff am 16.08.2022).

²⁸⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Maritime Wirtschaft (Zugriff am 15.08.2022)

²⁸⁸ Thomsen, P. in ShippingWatch: EU to investigate container rates - expects results by New Year's (Zugriff am 15.08.2022).

Gewinn von 9,1 Milliarden Euro bei einem umgerechneten Steuersatz von 0,65% lediglich 61,3 Millionen Euro Steuern zahlen zu müssen. Gleichzeitig steigt jedoch die Steuerlast für Privatpersonen immer weiter an und immer mehr Steuerzahler rutschen in den Spitzensteuersatz.²⁸⁹ Unter all den genannten Gesichtspunkten erscheint es somit auch als enorm ungerrecht, dass u. a. Terminalbetreiber und Spediteure mit den Reedereien als neuen Konkurrenten aus einer anderen, deutlich besser gestellten Branche um ihre Marktanteile kämpfen müssen. Man kann sich daher aus Sicht der Spediteure und nachgelagerter Branchen nur wünschen, dass eine der größten Reformen der internationalen Besteuerung von Unternehmen in Form einer internationalen Mindestbesteuerung in Höhe von 15 %, welcher 137 Länder unter der OECD Schirmherrschaft zugestimmt haben, auch im Jahre 2023 tatsächlich umgesetzt wird. Sollte dies jedoch nicht geschehen und die Frachtraten weiterhin sehr hoch bleiben, kann man aktuell am Vorgehen Frankreichs sehen, wie man dieser Entwicklung entgegenwirken kann.

Dort hat die französische Reederei CMA CGM aus Sorge vor einer Sondersteuer für „Superprofite“, welche aus der Energie- und Rohstoffverknappung resultieren, einen Rabatt von 750€ pro 40-Fuß Container für seine Kunden eingeführt. Diese Maßnahme wirkt sich zwar positiv für Verbraucher und Kunden aus, führt jedoch für CMA CGM zu einer einseitigen Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen gegenüber den internationalen Konkurrenten.²⁹⁰ Maersk als einer der größten Konkurrenten hat auch bereits angekündigt, keine Rabatte auf Frachtraten einzuführen.²⁹¹ Wie an vielen Stellen wären global einheitliche Regelungen im Sinne des funktionierenden Wettbewerbs wünschenswert.

Neben all diesen negativen Gesichtspunkten, kann der starken Geschäftsentwicklung der Pandemiejahre aber auch etwas Positives abgewonnen werden. Hätten die Reedereien nicht so gut verdient wie in den letzten Jahren, würde es ihnen deutlich schwerer fallen, wenn nicht sogar unmöglich werden, die ambitionierten selbstgesteckten Ziele vieler Reedereien hinsichtlich der Klimaneutralität bis 2050 oder der Digitalisierung der Schifffahrt zu erreichen.²⁹² Durch das Erreichen beider Ziele werden jedoch Umwelt und durch eine bessere Servicequalität und ein sinkendes Preisniveau vor allem auch der Kunde profitieren können. Die neuen, weltweit ab 2023 geltenden Energieeffizienzvorschriften EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) und CII (Carbon Intensity Indicator) werden den CO₂-Ausstoß der Handelsschifffahrt deutlich reduzieren. Um den Anforderungen dieser Vorschriften gerecht zu werden, müssen die Reedereien eine Vielzahl ihrer Schiffe umrüsten und mittelfristig CO₂-armen oder -neutralen Brennstoff einsetzen, was der Umwelt und der Gesundheit der küstennahen Bevölkerung zugutekommen wird. Dies wird sich somit auch langfristig positiv auf den Wohlstand Deutschlands auswirken.²⁹³ Kurz- bzw. mittelfristig wird es jedoch durch den massiven Kapitalbedarf für die modernen Schiffe zu erhöhten Frachtraten kommen. Da sich die Reedereien allerdings durch Langfristverträge mit ihren Kunden auf ein sehr gutes Preisniveau über Jahre geeinigt haben, werden die Frachtraten in den nächsten Jahren auch weiterhin über denen vor der Pandemie liegen.²⁹⁴ Auch werden die Frachtraten durch den Ab-

²⁸⁹ Greive, M.; Hildebrand, J. in Handelsblatt: Wer trägt die größte Steuerlast? Neue Daten räumen mit alten Mythen auf (Zugriff am 15.08.2022).

²⁹⁰ Deutsche Verkehrs-Zeitung: Sorge vor Sondersteuer: CMA CGM führt Container-Rabatt ein (Zugriff am 15.08.2022).

²⁹¹ Sturlason, A. in ShippingWatch: Maersk refuses to provide freight discounts to customers (Zugriff am 15.08.2022)

²⁹² Link, O. in Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Maersk will nun schon 2040 klimaneutral sein (Zugriff am 16.08.2022).

²⁹³ Hapag-Lloyd AG: Geschäftsbericht 2021, Grundlagen des Konzerns, S. 75 (Zugriff am 16.08.2022)

²⁹⁴ Muff, A in ShippingWatch: Long contracts double profits of Maersk's Ocean business (Zugriff am 16.08.2022)

bau der veralteten Flotte und der Zunahme an sogenannte ULCS (Ultra Large Container Ships) die weder deutlich mehr Besatzungsmitglieder benötigen noch einen wesentlich höheren Treibstoffverbrauch haben, sukzessive wieder sinken.²⁹⁵ Im Allgemeinen wären viele internationale Übereinkommen nötig, welche sich der aktuellen Missstände auf den Weltmeeren annehmen. Leider fehlt dabei jedoch oft die Zustimmung und Unterstützung der Länder, die gerade für diese Schieflage verantwortlich sind. Somit werden nach wie vor viele Teilgebiete des Seerechts, insbesondere in den Verwaltungs- und Wirtschaftsordnungen der Küstenstaaten, den Rechtsvorschriften dieser Staaten unterworfen, wodurch die Übersicht über das anwendbare Recht deutlich erschwert wird.²⁹⁶

5.2 HINWEISE FÜR DIE PRAXIS

Dieser Abschnitt wird sich damit befassen, Rückschlüsse, Handlungsempfehlungen und Hinweise für die Branche der Reedereien aus der vorhergehenden Bearbeitung abzuleiten. Nach Ansicht des Autors wird es in den nächsten Jahren vorrangig darum gehen, Überkapazitäten auf den Weltmeeren zu vermeiden. Dass Überkapazitäten schnell entstehen können, wurde in der beinahe zehnjährigen Schifffahrtskrise als Folge der Finanzkrise eindrucksvoll bewiesen. Da die Orderbücher durch die Vielzahl an Schiffsbestellungen über die nächsten Jahre gut gefüllt sind, ist auch ein Rückfall in Überkapazitäten nicht auszuschließen.²⁹⁷ Insbesondere in den aktuell wirtschaftlich sowie geopolitisch unsicheren Zeiten sollten die Reedereien also Instrumente vorhalten, welche ihnen einen Kapazitätsabbau ermöglichen. Dabei bieten sich insbesondere drei Varianten an. Zum einen können sie die alten und durch die Pandemie unüblich lang betriebenen Schiffe sukzessive verkaufen oder verschrotten lassen; daneben können sie die Schiffe im „Slow-Steaming-Betrieb“ fahren lassen. Dies beschreibt die in der Seeschifffahrt betriebene Praxis von Fahrten unter einer reduzierten Geschwindigkeit.²⁹⁸ Somit können absichtlich die Umlaufzeiten der Container reduziert werden, wodurch die Kapazitäten herabgesenkt werden können. Ein positiver Nebeneffekt des Slow-Steamings ist dabei auch die Einsparung von Kraftstoff und die Senkung von Emissionen. So führt bereits eine Geschwindigkeitsreduktion von 10 % zu einer direkten Energieeinsparung von ca. 27 %, ²⁹⁹ insbesondere mit Blick auf die Einbindung der kommerziellen Schifffahrt in das EU-EHS, den zunehmend restriktiveren Anforderungen der IMO und der zunehmend kostenintensiven Kraftstoffe ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt.

Als dritte Variante zur Verminderung von Kapazitäten auf den Weltmeeren können „Blank Sailings“ eingesetzt werden. Als Blank Sailing wird dabei die Entscheidung einer Reederei beschrieben, einen bestimmten Hafen, eine Region oder einen ganzen Teil der Route auszulassen. Dies war und ist auch bereits gängige Praxis der Reedereien, beispielsweise um Verspätungen durch schlechtes Wetter oder Hafenüberlastungen auf der verbleibenden Route auszugleichen.³⁰⁰ Sie können jedoch daneben auch ideal eingesetzt werden, um Kapazitäten bei Rückgang der Nachfrage zu begrenzen, womit das Niveau der Frachtraten aufrechterhalten werden kann. Dieses Vorgehen behält sich die Reederei Hapag-Lloyd auch bei den Langfristverträgen vor, obwohl die Routen im langfristigen Zeitplan prinzipiell vertraglich vor-

²⁹⁵ Hafen Hamburg: Containerschiffe, die Giganten der Meere - Superfrachter auf Kurs Hamburg (Zugriff am 16.08.2022)

²⁹⁶ Beckert, E.; Breuer, G. Öffentliches Seerecht, Vorwort, 1991.

²⁹⁷ Reimann, S. in Deutsche Verkehrs-Zeitung: Wann sackt die Nachfrage ab? (Zugriff am 17.08.2022).

²⁹⁸ XChange: How Slow Steaming Impacts Shippers and Carriers

²⁹⁹ Umwelt Bundesamt: Was ist „Slow Steaming“? (Zugriff am 17.08.2022).

³⁰⁰ UPS Supply Chain Solutions: Blank Sailing - What is a Blank Sailing? (Zugriff am 17.08.2022).

gesehen sind.³⁰¹ Unabhängig von den drei Varianten wäre eine gewisse Zurückhaltung bei den Neubestellungen angebracht. Dies dürfte den Reedereien jedoch schwerfallen, da die führenden Reedereien nicht freiwillig auf Marktanteile verzichten werden. Man hat jedoch, unabhängig von den Neubestellungen, in den drei Varianten gute Möglichkeiten zur Verfügung, um drohende Überkapazitäten sowohl kurzfristig (Slow-Steaming, Blank Sailings) als auch langfristig (Verschrottung) kompensieren zu können.

Daneben sollten die Reedereien es vermeiden, bei rückläufiger Nachfrage und dadurch fallenden Frachtraten wieder in einen ruinösen Preiskampf zu verfallen. Auch hier kann man Lehren aus der Schifffahrtskrise ziehen, denn dort wurden die Frachtraten derart kompetitiv herabgesenkt, dass die Reedereien kaum ihre Kapitalkosten verdienen. Hierbei geht Hapag-Lloyd als gutes Beispiel voran, indem Verträge über drei Jahre mit den großen LSPs (Logistic Service Provider) abgeschlossen werden. Diese führen nicht nur auf Seiten der Reedereien zu einer Sicherstellung eines gesunden Frachtratenniveaus über die nächsten Jahre, sondern geben gleichzeitig auch den LSPs eine gewisse Planungssicherheit. An diesem Beispiel sollten sich auch die weiteren Reedereien orientieren und in Zeiten der Dominanz die Gunst der Stunde nutzen und Langfristverträge mit ihren Kunden abschließen. Die Konditionen dieser Verträge sind zwar vergleichsweise günstig, liegen jedoch immer noch weit über dem Niveau der Frachtraten vor Corona.³⁰²

Auch sollten die Reedereien mit Blick auf die zunehmende Kritik der vor- und nachgelagerten Branchen und im Hinblick auf die aktuelle Prüfung der Europäischen Kommission und der FMC in den USA zurückhaltender bei der Gebühreneinforderung agieren. Dies insbesondere in den Fällen, in denen offensichtlich ungerechtfertigt D&D-Gebühren eingefordert werden (Hapag-Lloyd in den USA, Maersk in Großbritannien). Das dies jedoch sehr lukrativ für die Reedereien ist, sieht man an dem Gesamtumsatz von einer Milliarde US-Dollar, die Maersk nur durch die D&D-Gebühren im Jahre 2018 verdiente.³⁰³ Die Reedereien dürften jedoch mit der Gebührenerhebung in der Pandemie noch deutlich besser verdient haben. So sind die Preise für die D&D-Gebühren in den letzten zwei Jahren um 12 % von 586 US-Dollar auf 664 US-Dollar gestiegen und zugleich die Fristen zur Abholung und Rückbringung der Container verkürzt worden.³⁰⁴ All dies lässt sich auch nicht mehr mit dem vorgebrachten Argument der „Erziehungsmaßnahme“ (CEO Hapag-Lloyd) erklären. Die Reedereien könnten jedoch durch diese Praxis Gefahr laufen, weniger wohlwollend als bisher behandelt zu werden.

Um daneben der Forderung der Bundesregierung nach einem Aufbau resilienter Lieferketten nachzukommen, wird keinem Thema mehr Bedeutung zukommen als dem Aufbau und der Erweiterung der digitalen Infrastruktur.³⁰⁵ Auch dort hat Hapag-Lloyd bereits einen großen Schritt gewagt und stattet seinen kompletten Containerbestand mit Telematik-Einheiten aus. Durch diese Sensoren kann sowohl die Reederei als auch der Kunde „Track-and-Trace-Daten“ zu jedem einzelnen Container in Echtzeit erhalten. Reedereien können dadurch Verspätungen früher antizipieren, Gegenmaßnahmen einleiten und den betroffenen Kunden informieren.³⁰⁶ Dabei sollte langfristig das Ziel im Vordergrund stehen, Container zu einem intelligenten und vernetzten Teil des integrierten Logistiksystems werden zu lassen, wodurch

³⁰¹ Hapag Lloyd: Schedule Recovery Measures Overview (Zugriff am 17.08.2022).

³⁰² Goebel, J in WirtschaftsWoche: Chaosjahr 2021: Was der Container-Schifffahrt droht (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰³ Atlas Logistics: Maersk Line cashed \$ 1 Bn in 2018 on demurrage & detention charges (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰⁴ XChange: Demurrage & detention: How much shipping lines charge? (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰⁵ Bundesregierung: Fünfter Innovationsdialog in der 19. Legislaturperiode: Resilienz von Lieferketten und Wertschöpfungsnetzwerken (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰⁶ Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Hapag-Lloyd: Telematik für Seecontainer (Zugriff am 16.08.2022).

sie mit Schiffen, LKW und Zügen in den Dialog treten können. Somit könnten die Beteiligten beispielsweise Informationen darüber erhalten, ob ein Container Gefahrgut geladen hat, was sein Ausgangs- und Zielhafen ist und wann genau er im Hafen ankommt. Dadurch können die Planungssicherheit aller Beteiligten und die Effizienz massiv gesteigert werden. Auf diesem Wege können zum Beispiel die Hafengebiete deutlich besser organisiert werden. Bei Kenntnis der exakten Ankunftszeit können sie unter anderem Slow-Steaming vorschlagen, um den idealen Zeitpunkt des Einlaufens des Schiffes steuern zu können. Die Wartezeiten vor den Häfen werden dadurch erheblich sinken und gleichzeitig der Umschlag im Hafen optimiert, wodurch das Schiff in einem genau planbaren Zeitfenster den Hafen wieder verlassen kann. Der positive Nebeneffekt dabei ist erneut die Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen.³⁰⁷

5.3 WEITERER UNTERSUCHUNGSBEDARF

Abschließend wird nun der weitere Untersuchungsbedarf hinsichtlich international operierender Reedereien in der Pandemie aufgezeigt. Da sich der vorliegende Beitrag auf die Bereiche der Containerlinienschifffahrt und der Kreuzschifffahrt konzentriert, wurden Massengutfrachter, Tanker und Mehrzweckschiffe außenvorgelassen. Diese halten jedoch aktuell einen signifikanten Marktanteil, welcher zusammen ungefähr dem der Containerlinienschifffahrt entspricht.³⁰⁸ Dabei wurden auch diese Reedereien in der Pandemie beispielsweise durch den drastischen Einbruch der Ölnachfrage und der Umfunktionierung der Tankschiffe in Öllager, mit neuartigen Problemen konfrontiert.³⁰⁹ Daneben müssen sich die Reedereien für Tankschiffe auf das für Anfang 2023 geplante EU-weite Verbot russischen Erdöls einstellen.³¹⁰ Auch wurden die Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine nicht beleuchtet. Ein weiterer Untersuchungsbedarf besteht somit beispielsweise hinsichtlich der Auswirkungen der Embargos, der feststehenden Seeleuten auf den Schiffen in der Ukraine und dem Konflikt der Pflicht der Heimbringung, als auch hinsichtlich der 140.000 Container, welche für den russischen Markt bestimmt waren.³¹¹ Auch wäre eine weitergehende Untersuchung mit Blick auf die fortschreitende Digitalisierung und der möglichen Modelle in der Schifffahrtsbranche und deren Auswirkungen auf die Effizienz als auch die Datenstrategien der Reedereien lohnenswert. Prinzipiell wäre daneben auch eine Untersuchung der viel kritisierten Tonnagesteuer angebracht. So könnte man über ein Besteuerungsmodell nachdenken, welches sowohl in den gewinnträchtigen Jahren als auch in den Jahren wie denen der Schifffahrtskrise, eine faire und für die Reedereien akzeptable Lösung darstellt.

³⁰⁷ Probst, J.-O. in Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Seeschifffahrt 2050: Wenn der Container zum Kunden wird (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰⁸ VDR: Die deutsche Handelsflotte, Marktanteil 2021 - Anteil der deutschen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp und BRZ (Zugriff am 16.08.2022).

³⁰⁹ Doll, F et al. In WirtschaftsWoche: Die Konferenz der Öltanker (Zugriff am 17.08.2022).

³¹⁰ Kuckelkorn, D in Börsen-Zeitung: EU-Boykott treibt Ölpreise an (Zugriff am 17.08.2022).

³¹¹ Birger, N in Welt: Lieferstopp der Reeder – doch wohin sollen die 140.000 Russland-Container? (Zugriff am 17.08.2022).

6 ANHANG: NACHWEIS ZU FUßNOTE NR. 74

Übermittelte Daten des VDR:

C.De Bilde (VDR - Hamburg)

AW: Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte

An: Caspar Häfner, Kopie: Claudia Ebeling (VDR - Hamburg)

29. Juni 2022 um 10:59

[Details](#)

Sehr geehrter Herr Häfner,

anliegend erhalten Sie die nachgefragten Daten.

Mit freundlichen Grüßen
 Christian De Bilde
 Betriebswirtschaft / Statistik
 VDR – Verband Deutscher Reeder
 Burchardstr. 24
 20095 Hamburg
 Tel: +49 40 350 97 225
debilde@reederverband.de
www.reederverband.de

[Mehr anzeigen von Caspar Häfner](#)



Flaggenstruktur
2018 bi...20.xlsx

31.12.20			31.12.19			31.12.18		
Flaggenstruktur	Flagge	Schiffe	Flaggenstruktur	Flagge	Ergebnis	Flaggenstruktur	Flagge	Ergebnis
Europa	Dänemark	1	Europa	Deutschland	302	Europa	Deutschland	302
	Deutschland	290		Gibraltar	51		Gibraltar	57
	Gibraltar	46		Italien	13		Italien	12
	Italien	13		Lettland	7		Lettland	7
	Lettland	9		Luxemburg	13		Luxemburg	17
	Luxemburg	17		Malta	110		Malta	135
	Malta	83		Niederlande	17		Niederlande	17
	Niederlande	16		Portugal	288		Portugal	288
	Portugal	308		Schweden	2		Schweden	2
	Schweden	2		Zypern	125		Vereinigtes Königreich	14
	Zypern	128					Zypern	130
Europa Ergebnis		913	Europa Ergebnis		928	Europa Ergebnis		981
Sonstige	Antigua und Barbuda	521	Sonstige	Antigua und Barbuda	565	Sonstige	Antigua und Barbuda	612
	Bahamas	7		Bahamas	14		Bahamas	12
	Bermuda	12		Bermuda	12		Bermuda	1
	Hong Kong	6		Hong Kong	6		Belize	1
	Insel Man	8		Insel Man	11		Bermuda	12
	Jamaika	4		Jamaika	7		Hong Kong	6
	Liberia	479		Liberia	536		Insel Man	11
	Marshall Islands	3		Marshall Islands	3		Jamaika	8
	Marshallinseln	41		Marshallinseln	46		Liberia	598
	Panama	4		Panama	4		Marshall Islands	3
	Singapore	2		Singapore	2		Marshallinseln	66
	St. Vincent und die Grenadinen	1		Sri Lanka	5		Panama	4
				St. Vincent und die Grenadinen	1		Singapore	2
Sonstige Ergebnis		1.088	Sonstige Ergebnis		1.212		Sri Lanka	6
Gesamtergebnis		2.001	Gesamtergebnis		2.140		St. Kitts & Nevis	1
							St. Vincent und die Grenadinen	1
							Sonstige Ergebnis	1.343
							Gesamtergebnis	2.324

7 LITERATURVERZEICHNIS

Alderton, Tony; Winchester, Nik (2002): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, 1. Auflage, Internationale Regulierungen und die Praxis von Flaggenstaaten. Eine globale vergleichende Analyse (S.180-196). Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster. Gerstenberger, Heide (Hrsg.); Welke, Ulrich (Hrsg.)

Aleythe, Saskia; Hulverscheidt, Claus (2022): Süddeutsche Zeitung: Für Reedereien ist die Krise ein Glücksfall. Erscheinungsdatum: 09.02.2022. URL: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/logistik-reedereien-corona-1.5524489>

Aukenthaler, John (2021): VerkehrsRundschau: Erscheinungsdatum: 26.01.2021. URL: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/oesterreich-verband-wirft-reedereien-kuenstliche-verknappung-vor-2970862>

Bahnsen, Kay Uwe (2020): Kommentar zum HGB: Rechte und Pflichten des Spediteurs, Ver- und Entladung, Band 7, 4. Auflage, Hrsg.: Joost, Detlev; Strohn, Lutz, Verlag C.H.BECK / Verlag Franz Vahlen München

Barnes, Oliver; Johnston, Ian; Edgecliffe-Johnson, Andrew (2022): Financial Times: Covid could not sink cruise lines - but they now face an iceberg of debt. Erscheinungsdatum: 02.07.2022. URL: <https://www.ft.com/content/7a486b7b-e92f-47b7-a6bd-9da9637b42ac>

Bartels, Till (2020): Stern: Kreuzfahrtschiffe günstig abzugeben - notfalls zum Schrottwert. Erscheinungsdatum: 02.10.2020, URL: <https://www.stern.de/reise/fernreisen/kreuzfahrtschiffe-guenstig-abzugeben---notfalls-zum-schrottwert-9433534.html>

Beckert, Erwin; Breuer, Gerhard (1991): Öffentliches Seerecht, - Nutzungsrechte an den Bundeswasserstraßen, - Die hoheitliche Zuordnung der Seewasser- und Seeschiffahrtsstraßen, Erscheinungsdatum: 1.03.1991, Walter de Gruyter & Co., Berlin

Behrend, Claudia (2021): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Krisenmanager oder Krisenprofiteure, Erscheinungsdatum: 27.04.2021, URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/krisenmanager-oder-krisenprofiteure.html>

Bendel, Oliver (2022): Gabler Wirtschaftslexikon online, „Wohlstand“, Erscheinungsdatum der Revision: 12.04.2022, URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/wohlstand-123834/version-385607>

Bergmann, Stefanie (2022): Verbraucher und Recht (VuR) 2022, Heft 2, Rechtsprechungsübersicht zum Pauschalreiserecht 2020-2021, Erscheinungsdatum: 01.02.2022, Nomos Verlagsgesellschaft

Bieber, Hans-Jürgen (2020): Münchner Kommentar zum BGB: 8. Auflage, Mietvertrag, Pachtvertrag, Vorenthaltung der Mietsache, Hrsg.: Säcker, Franz Jürgen et al., Verlag C.H. Beck

Birger, Nicolai (2022): Welt: Lieferstopp der Reeder – doch wohin sollen die 140.000 Russland Container? Erscheinungsdatum: 10.03.2022. URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article/237447125/Lieferstopp-der-Reeder-doch-wohin-sollen-140-000-Russland-Container.html>

Birger, Nicolai (2017): Welt: Das brutale System der Billigflaggen, Erscheinungsdatum: 04.09.2017. URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article168298312/Das-brutale-System-der-Billigflaggen.html>

Blöcher, Marie; Busch, Lea; Hornung, Peter (2022): Tagesschau: Schrottschiffe in Südasien. Erscheinungsdatum: 24.05.2022. URL: <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/schrottschiffe-suedasien-101.html>

Bocksch, René (2022): Statista: Diese Reedereien dominieren den Überseehandel - Marktanteil von Container-Reedereien weltweit 2022. Erscheinungsdatum: 12.05.2022. URL: <https://de.statista.com/infografik/22084/groesste-container-reedereien-weltweit-nach-marktanteil/>

Bonk, Heinz Joachim et al. (2018): Kommentar Verwaltungsverfahrensgesetz: § 54 VwVfG, Gemischte/ zusammengesetzte Verträge. 9. Auflage 2018. Hrsg.: Sachs, Michael; Schmitz, Heribert. Verlag C.H. Beck München

Börsch, Alexander; Wirnsperger, Peter; Dinnessen, Felix (2022): Deloitte: Perspektiven 2030 - Wachstumschancen für Deutschland. Erscheinungsdatum: 05.2022. URL: <https://www2.deloitte.com/de/de/pages/public-sector/articles/perspektiven-2030-wachstumschancen-deutschland.html>

Böschen, Mark (2022): Manager Magazin: Die Krise nutzen - wie man im Börsencrash Geld verdient. Erscheinungsdatum: 29.06.2022. URL: <https://www.manager-magazin.de/finanzen/ken-griffin-wie-der-gruender-des-hedgefonds-citadel-in-schwaechephase-von-unternehmen-zuschlaegt-a-1d654e9e-f4d1-4427-ab00-c54ad51dcf7b>

Buchen, Stefan (2022): Tagesschau: Vorwürfe gegen Hapag Lloyd, "Räuberische Geschäftspraktiken". Erscheinungsdatum: 19.04.2022. URL: <https://www.tagesschau.de/investigativ/panorama/hapag-lloyd-111.html>

Buchen, Stefan (2022): Tagesschau: Dominanz der Reedereien - Wer das Schiff hat, hat die Macht. Erscheinungsdatum: 12.05.2022. URL: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/reeder-konkurrenzkampf-spediteure-101.html>

Buchner, Thomas (2006): Friedrich Ebert Stiftung: Globalisierung und Internationales - Die Geschichte der Globalisierung. URL: <https://www.fes.de/politische-akademie/onlineakademie-vorlage/die-geschichte-der-globalisierung>

Bundesverband der deutschen Industrie e.V (2019): Teilnahme am Konsultationsprozess der EU-Kommission zur Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtsunternehmen. Erscheinungsdatum: 19.12.2019. URL: https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-03/bdi_cber-submission.pdf

Burghart, Alex; Leibholz/Rinck (2022): Kommentar zum Grundgesetz, 86. Auflage 2022, Art. 2, Freiheit der Person, Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Verlag Otto Schmidt

Busch, Kai (2002): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, 1. Auflage 2002, Globalisierung und Seerecht, S.197-209. Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster. Gerstenberger, Heide (Hrsg.); Welke, Ulrich (Hrsg.)

Corbet, J. J. et al. (2016): Study: Health Impacts Associated with Delay of MARPOL Global Sulphur Standards. Erscheinungsdatum: 12.08.2016. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Finland%20study%20on%20health%20benefits.pdf>

Czerwenka, Beate (2012): ReiseRecht aktuell: Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck. Verlag Dr. Otto Schmidt. Erscheinungsdatum: 17. August 2012

Däubler, Wolfgang (2018): Arbeit und Recht, Vol. 56, No.12: ITF-Aktion gegen Billig-Flaggen-Schiffe - im Widerspruch zum EG-Recht?, S. 409-417. Bund Verlag GmbH, 2008. Erscheinungsdatum: 12.2008. URL: <https://www.jstor.org/stable/24026854>

Dautzenberg, Norbert (2018): Gabler Wirtschaftslexikon: "Tonnagesteuer"; Erscheinungsdatum: 15.12.2018. URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/tonnagesteuer-47581/version-270844>

den Boer, Eelco; 't Hoen, Maarten (2015): NABU: Scrubbers - an economic and ecological assessment. Erscheinungsdatum: 03.2015. URL: <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/191101-nabu-ca-delft-scrubber-study.pdf>

Dißars, Ulf-Christian (2015): Finanz-Rundschau Ertragssteuerrecht, Heft 9: Aktuelle Fragestellungen bei der Tonnagesteuer - Kapitalerträge, Schiffshandel und Rückoption. Erscheinungsdatum: 05.05.2015. Verlag Dr. Otto Schmidt KG, Köln

Doll, Frank et al. (2020): WirtschaftsWoche: Die Konferenz der Öltanker. Erscheinungsdatum: 24.04.2020. URL: <https://www.wiwo.de/technologie/wirtschaft-von-oben/wirtschaft-von-oben-47-corona-und-die-oelkrise-die-konferenz-der-oeltanker/25766160.html>

Dülfer, Eberhard; Jöstingmeier, Bernd (2008): Internationales Management in unterschiedlichen Kulturbereichen. 7. Auflage 2008. Erscheinungsdatum: 05.05.2008. Oldenbourg Verlag, München

Dümmer, Katharina (2020): ADAC: Kreuzfahrt in Corona-Zeiten: Routen, Einschränkungen, Hygiene. Erscheinungsdatum: 20.07.2020. URL: <https://www.adac.de/news/kreuzfahrten-corona/>

Eckard, Gehm (2022): Schleswig-Holsteinische Zeitungsverlag: Tatort Indien: Haben Rendsburger Reeder ein Containerschiff illegal abgewrackt? Erscheinungsdatum: 12.05.2022. URL: <https://www.shz.de/deutschland-welt/schleswig-holstein/artikel/schiff-illegal-abgewrackt-rendsbu-ger-40682699>

Eckardt, Tobias (2007): Gesamtverband der Versicherer: Transport Fachvorträge, "MS Methusalem": See- und Ladungstüchtigkeit, II.Seetüchtigkeit. Erscheinungsdatum: 09.2007. URL: <https://www.tis-gdv.de/tis/tagungen/svt/svt07/eckardt/inhalt02.htm/#3>

Eckert, Hans-Werner (2022): Beck Online Kommentar zum BGB: 62. Edition Stand 01.05.2022. § 145, Bindung an den Antrag. Hrsg: Hau, Wolfgang; Poseck, Roman. Verlag C.H Beck München

Ehlers, Peter (2017): Nomos Kommentar - Recht des Seeverkehrs: 1. Auflage 2017. Nomos Verlagsgesellschaft Baden-Baden

Ehrentreich, Michael (2022): Deutsches Steuerzahlerinstitut des Bundes der deutschen Steuerzahler (DSi): DSi kompakt Nr.49: Lohnkostensubventionen in der Seeschifffahrt - abschaffen statt ausweiten- Erscheinungsdatum: 31.05.2022. URL: <https://www.steuerzahler.de/aktuelles/detail/dsi-kompakt-nr-49-lohnkostensubventionen-in-der-schifffahrt/>

Ehrhardt, Mischa (2022): China zwischen Containerstau und Sanktionsforderungen, Erscheinungsdatum: 27.05.2022. URL: <https://www.dw.com/de/china-zwischen-containerstau-und-sanktionsforderungen/a-61953099>

Ellger, Reinhard; Immenga/Mestmäcker (2019): Wettbewerbsrecht: - Rechtsnatur des Art. 101 Abs. 3 AEUV. - Freistellung in bestimmten Wirtschaftsbereichen, Verkehr. - Die ange-

messene Beteiligung der Verbraucher am entstehenden Gewinn. Band 1: EU. Kommentar zum Europäischen Kartellrecht. 6. Auflage 2019. Hrsg.: Köbler, Torsten et al. Verlag C.H. Beck München

Ellmers, Detlev (2019): "Reederei", in: Enzyklopädie der Neuzeit Online, Erscheinungsdatum: 10.2019. URL: https://referenceworks.brillonline.com/entries/enzyklopaedie-der-neuzeit/*-SIM_334812

F. Dye, Rebecca (2022): Federal Maritime Commission: Fact finding investigation 29 - final report - Effects of the Covid-19 pandemic on the U.S international ocean supply chain. Erscheinungsdatum: 31.05.2022. RL: <https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FFno29/Fact%20Finding%2029%20Final%20Report.pdf>

Feldmeier, Hermann (2020): Der Tagesspiegel: Wie die „Diamond Princess“ zur Todesfalle wurde. Erscheinungsdatum: 25.03.2020. URL: <https://www.tagesspiegel.de/wissen/katastrophales-krisenmanagement-wie-die-diamond-princess-zur-todesfalle-wurde/25678546.html>

Frenz, Walter (2015): Handbuch Europarecht. Band 2, Europäisches Kartellrecht. Kapitel 4: Freistellungen, Wirtschaftlicher Fortschritt. 2. Auflage 2015. Springer-Verlag Berlin Heidelberg

Fürich, Ernst (2020): NJW 2020, Heft 30. Rücktritt vom Pauschalreisevertrag vor Reisebeginn wegen Covid-19-Pandemie. Verlag C.H Beck München

Giese, Monique (2021): KPMG: CO2 Steuer und die Schifffahrt - der Ausstoß von Kohlendioxid soll weltweit verringert werden. Erscheinungsdatum: 06.10.2021. URL: <https://home.kpmg/de/de/blogs/home/posts/2021/10/co2-steuer-und-die-schifffahrt.html>

Glockauer, Jan (2003): Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades des Doktors der Rechtswissenschaft. „Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt“. Feldhaus Verlag, Hamburg. Erscheinungsdatum: (Juni) 2003

Goebel, Jacqueline (2016): Wirtschaftswoche: Wettstreit auf den Weltmeeren Erscheinungsdatum: 22.02.2016. URL: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/hapag-lloyd-und-seine-konkurrenten-wettstreit-auf-den-weltmeeren/12996990-all.html>

Goebel, Jacqueline (2021): WirtschaftsWoche Nr. 26: Die Macht und das Mehr (S. 48-51). Erscheinungsdatum: 25.06.2021

Goebel, Jacqueline (2018): WirtschaftsWoche: Steuern sparen, Mitarbeiter ausnutzen - Das Geschäftsmodell der Billigkreuzfahrten. Erscheinungsdatum: 02.04.2018. URL: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/steuern-sparen-mitarbeiter-ausnutzen-das-geschaeftsmodell-der-billigkreuzfahrten/21133360-all.html>

Goebel, Jaqueline (2021): WirtschaftsWoche: Chaosjahr 2021: Was der Container-Schifffahrt droht. Erscheinungsdatum: 31.12.2021. URL: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/containerschiffe-chaosjahr-2021-was-der-container-schifffahrt-droht/27936110.html>

Graf Vitzthum, Wolfgang (2006): Handbuch des Seerechts: 1. Auflage 2006. Kapitel 2, Innere Gewässer, Grenzen und Abgrenzung innerer Gewässer. Vitzthum, Wolfgang Graf (Hrsg.). Verlag C.H. Beck München

Greive, Martin; Hildebrand, Jan (2022): Handelsblatt: Wer trägt die größte Steuerlast? Neue Daten räumen mit alten Mythen auf. Erscheinungsdatum: 07.07.2022. URL: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/deutschland-wer-traegt-die-groesste->

steuerlast-neue-daten-raeumen-mit-alten-mythen-auf/28484496.html?utm_source=nl&utm_medium=email&utm_campaign=hb-morningbriefing&utm_content=11072022

Groh, Gunnar (2022): Weber kompakt, Rechtswörterbuch: „Reeder“. 24. Auflage 2022. Hrsg.: Weber, Klaus. Verlag C.H. Beck München

Groll, Tina (2021): Zeit Online: Jetzt werden sogar die Schiffe knapp. Erscheinungsdatum: 11.10.2021. URL: https://www.zeit.de/wirtschaft/2021-10/containerstau-schiffahrt-lieferengpaesse-lieferketten-china-usa-welthandel-auswirkungen?utm_referrer=https%3A%2F%2Fmeine.zeit.de%2F

Groth, Katrin (2022): Frankfurter Rundschau: Unterwegs in der Lieferkette: Sechs Wochen auf dem Containerschiff. Erscheinungsdatum: 27.02.2022. URL: <https://www.fr.de/wirtschaft/unterwegs-in-der-lieferkette-sechs-wochen-auf-dem-containerschiff-91373663.html>

Hahn, Alexander (2022): DerStandard: Frachtraten verzehnfacht - Warum Containertransporte auf See um ein Vielfaches mehr kosten. Erscheinungsdatum: 05.04.2022. URL: <https://www.derstandard.de/story/2000134670351/aus-asien-nach-europacontainertransporte-zehn-mal-teurer-als-vor-corona>

Hakirevic Prevljak, Naida (2021): Offshore Energy: Croatia becomes 16th member of IMO's Hong Kong Convention. Erscheinungsdatum: 19.02.2021. URL: <https://www.offshore-energy.biz/croatia-becomes-16th-member-of-imos-hong-kong-convention/>

Hanuschke, Peter (2022): Weser-Kurier: Schifffahrt: Steuerzahlerbund fordert Ende der Subventionen. Erscheinungsdatum: 17.06.2022. URL: <https://www.weser-kurier.de/bremen/wirtschaft/schifffahrt-steuerzahlerbund-fordert-ende-der-subventionen-doc7ld0exqoi5513sixam2f>

Hanuschke, Peter (2018): Weser-Kurier: Der Weg in die Schifffahrtskrise. Erscheinungsdatum: 15.03.2018. URL: <https://www.weser-kurier.de/bremen/der-weg-in-die-schifffahrtskrise-doc7e3rfajygidz0d0i4g6>

Häring, Norbert (2019): Handelsblatt: Warum das BIP der falsche Indikator für Wohlstand ist. Erscheinungsdatum: 11.11.2019. URL: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wirtschaftswissenschaften-warum-das-bip-der-falsche-indikator-fuer-wohlstand-ist/25205722.html>.

Hollaender Sahl, Jonas (2022): ShippingWatch: Carriers decelerate and order markedly fewer ships – with one exception. Erscheinungsdatum: 11.07.2022. URL: <https://shippingwatch.com/carriers/article14228784.ece>

Hollmann, Michael (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Trampreeder verdienen prächtig. Erscheinungsdatum: 31.05.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/trampreeder-verdienen-praechtig.html>

Hollmann, Michael (2021): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Ladung nach Fernost wird günstig abgefahren. Erscheinungsdatum: 01.11.2021. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/ladung-nach-fernost-wird-guenstig-abgefahren.html>

Hollmann, Michael (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Trampreeder verdienen prächtig. Erscheinungsdatum: 31.05.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/trampreeder-verdienen-praechtig.html>

Hornung, Peter; Blöcher, Marie; Busch, Lea (2022): Bayrischer Rundfunk: Die letzte Reise der „Westerham“ - Schrottschiffe in Indien. Erscheinungsdatum: 20.07.2022. URL:

<https://www.br.de/mediathek/podcast/breitengrad/die-letzte-reise-der-westerhamm-schrottschiffe-in-indien/1859415>

Hugo, Mark (2022): ZDF: „One Ocean Summit“ - Globaler Meeresschutz oder doch „Wild West“. Erscheinungsdatum: 09.02.2022. URL: <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/one-ocean-summit-weltweiter-meeresschutz-100.html>

Hütten, Frank (2019): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Auf hoher See gibt es keinen Wettbewerb. Erscheinungsdatum: 10.12.2019. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/auf-hoher-see-gibt-es-keinen-wettbewerb.html>

Hütten, Frank (2019): Deutsche Verkehrs-Zeitung: LNG-Schiffe brauchen geeignete Infrastruktur. Erscheinungsdatum: 17.12.2019. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/lng-schiffe-brauchen-geeignete-infrastruktur.html>

Ilschner, Burkhard (2020): Junge Welt: Ausgeflaggt und aufgegeben. Kreuzfahrtschiffe unter „Billigflaggen“ bei Coronainfektionen auf Hilfe anderer Staaten angewiesen. Kritik von internationaler Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF. Erscheinungsdatum: 20.03.2020. URL: <https://www.jungewelt.de/loginFailed.php?ref=/artikel/374865.profitere-auf-kosten-von-passagieren-ausgeflaggt-und-aufgegeben.html>

Immenga, Ulrich (2013): Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht (EuZW): Heft 20, 2013: Der SIEC-Test im GWB – eine Europäisierung der Fusionskontrolle. Hrsg.: Basedow, Jürgen et al. Erscheinungsdatum: 15.10.2013

Jud, Brigitta (2010): Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum: Reiserecht als Teil des Europäischen Privatrechts. Erscheinungsdatum: 01.01.2010. Hrsg.: Pezenka, Ilona. Springer-Verlag/Wien

Keller, Sarah (2022): Statista: Umsatz von CMA CGM in den Jahren 2017 und 2021. Erscheinungsdatum: 17.05.2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/982819/umfrage/umsatz-von-cma-cgm/>

Keller, Sarah (2022): Statista: Umsatz von A.P. Møller-Maersk in den Jahren 2013 bis 2021. Erscheinungsdatum: 09.02.2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/28825/umfrage/umsatz-von-ap-moeller-maersk-a-s/>

Keller, Sarah (2022): Statista: Umsatz von Hapag Lloyd in den Jahren von 2011 bis 2021. Erscheinungsdatum: 10.03.2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30075/umfrage/umsatz-von-hapag-lloyd/>

Keller, Sarah (2022): Statista: Statistiken zu Maersk. Erscheinungsdatum: 09.02.2022. URL: <https://de.statista.com/themen/1692/maersk/#dossierKeyfigures>

Keller, Sarah (2022): Statista: Kapazitätsanteile der größten Schifffahrts-Allianzen weltweit nach Fahrtgebiet im Dezember 2021. Erscheinungsdatum: 10.03.2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/693205/umfrage/kapazitaetsanteile-der-groessten-schifffahrts-allianzen-weltweit-nach-fahrtgebieten/>

Keller, Sarah (2022): Statista: Entwicklung des weltweiten Containerumschlag-Index von April 2020 bis April 2022. Erscheinungsdatum: 31.05.2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/219285/umfrage/containerumschlag-index-weltweit/>

Khan, Lina (2018): Journal of European Competition Law & Practice, Volume 9, Issue 3: The New Brandeis Movement: America’s Antimonopoly Debate. Erscheinungsdatum: 01.03.2018

Kindler, Peter (2021): Münchner Kommentar zum BGB, 8. Auflage 2021: Band 13, Teil 10, Internationales Handels- und Gesellschaftsrecht. „Reedereien“. Hrsg.: Säcker, Franz Jürgen et al. Verlag: C.H. Beck München

Kleine, Maxim (2019): Deutscher Verein für internationales Seerecht. DVIS-Vortragsveranstaltung „Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien . 32 Jahre Linien-Gruppenfreistellungsverordnung. Erscheinungsdatum: 15.05.2019. URL: <https://www.seerecht.de/wp-content/uploads/dvis-vortrag-2019-05-15-dr-kleine.pdf>

Köber, Torsten (2020): Immenga/ Mestmäcker Wettbewerbsrecht. Band 3: Fusionskontrolle. 6. Auflage 2020. Hrsg.: Köber, Torsten; Schweitzer, Heike; Zimmer, Daniel. Verlag C.H. Beck München

Koops, Thorsten (2002): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung. 1.Auflage 2002. Meersumweltschutz. Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster. Hrsg.: Gerstenberger, Heide; Welke, Ulrich

Korporal, Sebastian (2021): KPMG: Handel China-Europa: Seefracht – warum der Anstieg der Frachtraten im Containertransport dauerhaft sein könnte. Erscheinungsdatum: 16.07.2021. URL: <https://home.kpmg/de/de/blogs/home/blogbeitraege/2021/07/handel-china-europa-seefracht.html>

Kort, Katharina; Postinett, Axel (2021): Handelsblatt: „Der perfekte Sturm“ - Wegen Lieferengpässen nehmen Unternehmen die Logistik selbst in die Hand. Erscheinungsdatum: 17.11.2021. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/walmart-amazon-coca-cola-der-perfekte-sturm-wegen-lieferengpaessen-nehmen-us-unternehmen-die-logistik-selbst-in-die-hand/27784288.html>.

Köstens, Hendrik (2022): Cruise lines international association Germany (CLIA): Bericht über die Lage der Kreuzfahrtindustrie 2022 beziffert den Wert des Kreuzfahrttourismus und unterstreicht die Vorreiterrolle in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, ökologische Nachhaltigkeit sowie Verantwortung für die Reiseziele. Erscheinungsdatum: 27.01.2022 URL: <https://www.cliadeutschland.de/presse/-Bericht-ueber-die-Lage-der-Kreuzfahrtindustrie-2022-beziffert-d-186>

Kreuzer, Karl; Wagner, Rolf; Reder, Wolfgang (2022): Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts: Europäisches IPR, Schiffspersonal. Hrsg: Ludwigs, Markus. 55. Ergänzungslieferung Januar 2022. Verlag C.H Beck München

Kuckelkorn, Dieter (2022): Börsen-Zeitung: EU-Boycott treibt Ölpreise an. Erscheinungsdatum: 12.08.2022. URL: <https://www.boersen-zeitung.de/meinung-analyse/eu-boycott-treibt-oelpreis-an-8723a66c-198f-11ed-bef6-8841314db325>

Lange, Beate (2014): Umweltbundesamt: Auswirkungen von Abgasnachbehandlungsanlagen (Scrubbern) auf die Umweltsituation in Häfen und Küstengewässern. Erscheinungsdatum: 06.2014. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_83_2014_auswirkungen_von_abgasnachbehandlungsanlagen_scrubbern_1.pdf

Lehnen, Eva (2022): Spiegel: So reagieren die Reedereien auf die aktuellen Corona-Ausbrüche. Erscheinungsdatum: 04.01.2022. URL: <https://www.spiegel.de/reise/europa/kreuzfahrten-so-reagieren-die-reedereien-auf-die-aktuellen-corona-ausbrueche-a-75adef06-4afc-4ee4-b51f-4b3bbd265199>

Leipold, Dieter (2022): Münchner Kommentar zum BGB: §1922 BGB, Gesamtrechtsnachfolge, Partenreederei. Auflage 9 2022, C.H. Beck München. Hrsg.: Säcker, Franz Jürgen et al.

Lim, Kitack (2021): Fourth IMO Greenhouse Gas Study, 2020, Executive Summary. Foreword by the Secretary General, Mr. Kitack Lim. Erscheinungsjahr: 2021. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20Executive-Summary.pdf>

Link, Oliver (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Fahrplanteue der Carrier erreicht Tiefstand. Erscheinungsdatum: 27.01.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/fahrplanteue-der-carrier-sinkt-auf-neuen-tiefstand.html>

Link, Oliver (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Hapag-Lloyd, CMA CGM und Maersk müssen sich warm anziehen. Erscheinungsdatum: 16.03.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/meinung/detail/news/hapag-lloyd-cma-cgm-und-maersk-muessen-sich-warm-anziehen.html>

Link, Oliver (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: MSC verdrängt Maersk von der Spitze. Erscheinungsdatum: 05.02.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/msc-ist-die-neue-nummer-eins.html>

Link, Oliver (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Biden verschärft den Ton gegenüber Containerreedereien. Erscheinungsdatum: 13.06.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/biden-verschaerft-die-tonart-gegenueber-containerreedereien.html>

Link, Oliver (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Maersk will nun schon 2040 klimaneutral sein. Erscheinungsdatum: 12.01.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/maersk-will-nun-schon-2040-klimaneutral-sein.html>

Looks, Volker (2000): Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Rechtliche Auswirkungen des ISM-Codes, Heft 93. Erscheinungsdatum: 25.01.2000. URL: <https://www.seerecht.de/wp-content/uploads/dvis-schriftenreihe-a-heft-093.pdf>

Löw, Sebastian (2020): NJW 2020, Heft 18. Pauschalreiserecht in Zeiten der Covid-19-Pandemie. Verlag C.H. Beck München

Ludmann, Stefan (2022): NDR: Werften in MV: Vorerst nur wenige feste Jobs in Aussicht. Erscheinungsdatum: 20.06.2022. URL: <https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Werften-in-MV-Vorerst-nur-wenige-feste-Jobs-in-Aussicht,werftenmv106.html>

Ludwigs, Markus (2022): Das Recht der Europäischen Union. Kapitel 1: Wettbewerbsregeln Art. 103 Verordnungen und Richtlinien, Festlegung des Verhältnisses von nationalem und EU-Kartellrecht. Werkstand: 75. Ergänzungslieferung, 01.2022. Verlag C.H Beck München, Hrsg: Nettesheim, Martin

Lurger, Brigitta (2010): Reiserecht: 10. Internationale Zuständigkeit und anwendbares Recht bei „grenzüberschreitenden“ Reiseverträgen. Erscheinungsdatum: 01.01.2010, Hrsg.: Pezenka, Ilona, Springer-Verlag/Wien

Martiny, Dieter (2021): Münchner Kommentar zum BGB: Band 13, Internationales Privatrecht. Rom I-VO Art. 8, Individualarbeitsverträge. Rom I-VO Art. 4, Mangels Rechtswahl anzuwendendes Recht. Hrsg.: Säcker, Franz Jürgen; Rixecker, Roland; Oetker, Hartmut; Limpert, Bettina. 8.Auflage 2021, Verlag C.H. Beck München, ISBN 978-3-406-72613-2

Mecke, Ingo (2018): Gabler Wirtschaftslexikon: Gruppenfreistellungsverordnungen . Erscheinungsdatum: 19.02.2018. URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/gruppenfreistellungsverordnungen-32035>

Monden, Reinhard (o.J): Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Weltweite Kreuzfahrtindustrie erwacht in kleinen Schritten zu neuem Leben. URL: <https://www.isl.org/de/news/weltweite-kreuzfahrtindustrie-erwacht-kleinen-schritten-neuem-leben>

Montag, Frank; v. Bonin, Andreas (2020): Münchner Kommentar zum Wettbewerbsrecht, Band 1: Europäisches Wettbewerbsrecht. Europäische Fusionskontroll-VO Nr. 139/2004 (FKVO), 3. Auflage, Hrsg.: Säcker, Franz Jürgen; Bien, Florian; Meier-Beck, Peter; Montag, Frank, Verlag C.H. Beck München

Muff, Aske (2022): ShippingWatch: Long contracts double profits of Maersk's Ocean business. Erscheinungsdatum: 03.08.22. URL: <https://shippingwatch.com/carriers/article14278394.ece>

Nellen, Nicole (2018): Forschungs- Informations-System (FIS): Mobilität und Verkehr, Seeschifffahrt: „Global Sourcing“ von Tonnage. Erscheinungsdatum: 31.01.2008. Stand des Wissens: 08.07.2021. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/250416/#:~:text=Durch%20das%20Chartern%20von%20Schiffen,bei%20durchschnittlich%2054%2C5%25>.

Neumeier, Franz (2022): Stern: Kreuzfahrt, Corona und Konkurse: Diese Reedereien scheitern an der Pandemie. Erscheinungsdatum: 26.03.2022. URL: <https://www.stern.de/reise/service/kreuzfahrt--corona-und-konkurse--diese-reedereien-scheiterten-an-der-pandemie-31727558.html>

Nicolai, Birger (2017): Welt.de: Reedereien spielen Schiffeversenken in großem Stil. Erscheinungsdatum: 27.03.2017. URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article163199629/Reedereien-spielen-Schiffeversenken-in-groessem-Stil.html>

o.V. (o.J.): Norton Rose Fulbright: Wettbewerb und Kartelle. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/de-de/services/24ba38a6/wettbewerb-und-kartelle>

o.V. (2000): Bundesanzeiger Verlag: Bundesgesetzblatt Jahrgang 2000, Teil II, Nr. 23. Erscheinungsdatum: 26.07.2000. URL: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl200s0858.pdf#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl200s0858.pdf%27%5D__1658762146978

o.V. (o.J.): International Transport Workers' Federation (ITF): Flags of Convenience. URL: <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>

o.V. (o.J.): Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Investitionsschutz. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/investitionsschutz.html>

o.V. (2022): Europäisches Parlament: Fit for 55 in 2030: Parliament wants a more ambitious Emission Trading System. Erscheinungsdatum: 22.06.2022. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20220603IPR32158/fit-for-55-in-2030-parliament-wants-a-more-ambitious-emissions-trading-system>

o.V. (2020): Europäische Kommission: Kartellrecht: Kommission verlängert Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien. Erscheinungsdatum: 24.03.2020. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_20_518

o.V. (2020): Clarkson PLC: Annual Report 2019 - Smarter decisions. Powered by intelligence. Erscheinungsdatum: 17.04.2020.

URL: https://www.clarksons.com/media/1224913/annual_report_2019.pdf

o.V. (2020): Green Shipping News: Studie befeuert Debatte über Scrubber Verbot. Erscheinungsdatum: 01.12.2020. URL: <https://www.green-shipping-news.de/icct-scrubber/>

o.V. (2022): Marine forum: Diesel teuer: die Schifffahrt wird hart getroffen. Preisanstieg bis zu 23%. Erscheinungsdatum: 25.02.2022. URL: <https://marineforum.online/diesel-teuer-die-schifffahrt-wird-hart-getroffen/>

o.V. (2008): Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). Erscheinungsdatum: 17.06.2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0056&from=DE>

o.V. (2022): IMO: Status of Conventions, Ratifications by State. Stand: 22.04.2022. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

o.V. (o.J.): Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Maritime Wirtschaft. Erscheinungsdatum: o. J. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-maritime-wirtschaft.html?cms_artId=244564

o.V. (o.J.): Deutsche Flagge: Schiffsrecycling, Abwracken von Schiffe. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/wrack/wrack>

o.V. (2022): FAZ: Ermittlungen gegen Reederei - Staatsanwaltschaft Kiel hat Peter Döhle im Visier. Erscheinungsdatum: 26.05.2022. URL: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/ermittlungen-gegen-reederei-18060657.html>

o.V. (2021): VDR: Die deutsche Handelsflotte, Marktanteil 2021 - Anteil der deutschen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp und BRZ. Erscheinungsdatum: 31.12.2021. URL: <https://www.reederverband.de/de/daten-und-fakten-zur-seeschifffahrt-deutschland>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: EU-Kommission genehmigt Einstieg von Hapag-Lloyd ins Terminalgeschäft am Jade-Weser Port. Erscheinungsdatum: 01.05.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/eu-kommission-genehmigt-einstieg-von-hapag-lloyd-ins-terminalgeschaeft-am-jade-weser-port.html>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: USA: Hapag-Lloyd zu Strafzahlung verurteilt. Erscheinungsdatum: 27.04.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/usa-hapag-lloyd-zu-strafzahlung-verurteilt.html>

o.V. (2022): Handelsblatt: Hapag-Lloyd verzehnfacht Dividende: 35 Euro je Aktie. Erscheinungsdatum: 25.02.2022. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/reederei-hapag-lloyd-verzehnfacht-dividende-35-euro-je-aktie/28106348.html#:~:text=Hamburg%20Die%20Hamburger%20Reederei%20Hapag,Lloyd%20AG%20am%20Freitag%20mitteilte.>

o.V. (2008): Amtsblatt der Europäischen Union (C 265/6): Leitlinie zur Bewertung nichthorizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unterneh-

menszusammenschlüssen (2008/C 265/07). Erscheinungsdatum: 18.10.2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:265:0006:0025:de:PDF>

o.V. (2020): Arnecke, Sibeth, Dabelstein: Demurrage-Forderungen: Unklare Rechtslage in Deutschland. Erscheinungsdatum: 18.09.2020. URL: <https://asd-law.com/blog/demurrage-forderungen-unklare-rechtslage-in-deutschland/>

o.V. („019): Umweltbundesamt: Was ist „Slow Steaming“? Erscheinungsdatum: 20.08.2019. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/was-ist-slow-steaming#:~:text=Geschwindigkeitsreduzierung%20bei%20Seeschiffen%20ist%20eine,Energieeinsparung%20von%20circa%2027%20Prozent.>

o.V. (2022): XChange: Demurrage & detention: How much shipping lines charge? (+ how to avoid). Erscheinungsdatum: 26.07.2022. URL: <https://www.container-xchange.com/blog/demurrage-detention/>

o.V. (2019): Atlas Logistics: Maersk Line cashed \$ 1 Bn in 2018 on demurrage & detention charges. Erscheinungsdatum: 07.03.2019. URL: <https://atlas-network.com/maersk-line-cashed-1-bn-in-2018-on-demurrage-detention-charges/>

o.V. (2021): Bundesregierung: Fünfter Innovationsdialog in der 19. Legislaturperiode: Resilienz von Lieferketten und Wertschöpfungsnetzwerken. Erscheinungsdatum: 21.01.2021. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/fuenfter-innovationsdialog-in-der-19-legislaturperiode-resilienz-von-lieferketten-und-wertschoepfungsnetzwerken-1841406>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Hapag Lloyd: Telematik für Seecontainer. Erscheinungsdatum: 26.07.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/hapag-lloyd-telematik-fuer-seecontainer.html>

o.V. (2022): Hapag-Lloyd: Schedule Recovery Measures Overview. Erscheinungsdatum: 04.05.2022. URL: <https://www.hapag-lloyd.com/de/services-information/operational-updates/overview-blank-sailings.html>

o.V. (o.J.): UPS Supply Chain Solutions: Blank Sailing - What is a Blank Sailing? Erscheinungsdatum: o. J. URL: https://www.ups.com/de/de/supplychain/insights/knowledge/glossary-term/blank-sailing.page?gclid=Cj0KCQjwuuKXBhCRARIsAC-gM0jQKv0Te2Jk9DxfXagJ4hrR2jG9KrhphTh-JwQg_ikVnwelnHb5x0IaAr7DEALw_wcB&gclsrc=aw.ds

o.V. (2022): Statistisches Bundesamt: Corona-Pandemie: 93% weniger Kreuzfahrt-Passagiere in der EU im Jahr 2020. Erscheinungsdatum: 18.01.2022. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2022/PD22_03_p002.html

o.V. (2020): Focus online: Krise kaum überstanden – Reedereien kommen wieder in Not. Erscheinungsdatum: 26.03.2020. URL: https://www.focus.de/regional/hamburg/schiffahrt-krise-kaum-ueberstanden-reedereien-kommen-wieder-in-not_id_11814781.html

o.V. (2020): Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Wie funktioniert eigentlich der Europäische Emissionshandel? Erscheinungsdatum: 14.07.2020. URL: <https://www.bmwi-energiewende.de/EWD/Redaktion/Newsletter/2020/08/Meldung/direkt-erklart.html>

o.V. (2019): XChange: How Slow Steaming Impacts Shippers and Carriers. Erscheinungsdatum: 16.12.2019. URL: <https://www.container-xchange.com/blog/slow-steaming/>

o.V. (2021): Becker Büttner Held: "Fit for 55" - Teil 8: Das kommt auf die Luft- und Schifffahrt zu. Erscheinungsdatum: 21.09.2021. URL: <https://www.bbh-blog.de/alle-themen/energie/fit-for-55-teil-8-das-kommt-auf-die-luft-und-schifffahrt-zu/>

o.V. (2022): Europäische Kommission: „One Ocean“-Gipfel: Von der Leyen kündigt neue EU-Initiativen zum Meeresschutz an. Erscheinungsdatum: 11.02.2022. URL: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/one-ocean-gipfel-von-der-leyen-kundigt-neue-eu-initiativen-zum-meeresschutz-2022-02-11_de

o.V. (2022): Europäischer Rat: Paket „Fit für 55“: Allgemeine Ausrichtungen des Rates zu Emissionsreduktionen und ihren sozialen Auswirkungen. Erscheinungsdatum: 29.06.2022. URL: <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/06/29/fit-for-55-council-reaches-general-approaches-relating-to-emissions-reductions-and-removals-and-their-social-impacts/>

o.V. (2016): Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Beispiele für freiwillige Selbstverpflichtungen der Wirtschaft. Erscheinungsdatum: 12.10.2016. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/480084/7a54deeee5135d82f7df678d8456b1ea/wd-5-079-16-pdf-data.pdf>

o.V. (o.J.): Deutsche Flagge: Mittelpunkt Mensch – Schiffsbesetzung. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/besatzung/schiffsbesetzung>

o.V. (2018): Green Shipping News: Reeder starten Run auf Scrubber. Erscheinungsdatum: 16.08.2018. URL: <https://www.green-shipping-news.de/scrubber-2020/>

o.V. (2022): Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Abteilung Schifffahrt, Statistik der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100. Erscheinungsdatum: 30.06.2022. URL: https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Monat.pdf?__blob=publicationFile&v=10

o.V. (2022): Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste, Deutsche Seeschifffahrt, Statistiken, Covid-19, Erscheinungsdatum: 05.05.2022. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/845552/e36448f237f5b03ea79fccc0ae49baab/WD-5-040-21-pdf-data.pdf>

o.V. (2022): Hapag-Lloyd AG: Zusammengefasster Lagebericht. Erscheinungsdatum: 28.02.2022. URL: <https://hlag-2021.corporate-report.net/documents/hapag-ODR-21-Lagebericht.pdf>

o.V. (2022): Hapag-Lloyd AG: Schifffahrt Made in Hamburg, Die Geschichte der Hapag Lloyd AG. Erscheinungsdatum: 04.2022. URL: <file:///Users/casparhafner/Desktop/Bachelorarbeit/Geschichte%20Hapag%20Lloyd--%3E%20Gut%20fu%CC%88r%20U%CC%88bernahmen%20und%20Finanzierungen.pdf>

o.V. (2022): Hapag-Lloyd AG: Geschäftsbericht 2021. Erscheinungsdatum: 10.03.2022. URL: https://hlag-2021.corporate-report.net/documents/hlag-gb21-d_save.pdf

o.V. (2021): Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH): Jahresbericht 2021. Erscheinungsdatum: 09.06.2022. URL: https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/_Anlagen/Downloads/BSH-Informationen/Jahresberichte/Jahresbericht-2021.html

o.V. (2022): IFW Kiel: Kiel Trade Indicator 05/22: Containerschiffstaus erreichen Nordsee, Erscheinungsdatum: 07.06.2022. URL: <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2022/kiel-trade-indicator-0522-containerschiffstaus-erreichen-die-nordsee>

o.V. (2017): Handelsblatt: Schwerste Reederei-Krise seit 145 Jahre. Erscheinungsdatum: 02.01.2017. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/hapag-lloyd-maersk-hamburg-sued-schwerste-reederei-krise-seit-145-jahren/19198178-all.html>

o.V. (2021): Tagesschau: Seeschifffahrt: Die große Krise ist vorbei. Erscheinungsdatum: 18.03.2021. URL: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/schifffahrt-krise-ueberwunden-101.html>

o.V. (2021): Handelsblatt: Meyer-Chef: Schiffbaukrise erhöht Druck auf einfachere Jobs weiter. Erscheinungsdatum: 11.09.2021. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/schiffbau-meyer-chef-schiffbaukrise-erhoeht-druck-auf-einfachere-jobs-weiter/27603642.html>

o.V. (2020): Deutsche Post DHL Group: Deutsche Post liefert in der Corona-Krise wichtigen Beitrag zur Versorgung der Menschen. Erscheinungsdatum: 17.04.2020. URL: <https://www.dpdhl.com/de/presse/medienservice-regional/2020/04/deutsche-post-liefert-in-der-corona-krise-wichtigen-beitrag-zur-versorgung-der-menschen.html>

o.V. (o.J.): Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Globalisierung gerecht gestalten, Lieferketten. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.bmz.de/de/entwicklungspolitik/lieferketten>

o.V. (2022): Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 5: Verkehr, Seeschifffahrt Dezember 2021. Erscheinungsdatum: 10.03.2022. URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500211124.pdf?__blob=publicationFile

o.V. (2018): Statistisches Bundesamt: Zahl der Woche Nr. 39. Knapp 50% des Seegüterumschlags durch Billigflaggen. Erscheinungsdatum: 25. September 2018. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2018/PD18_39_p002.html

o.V. (2018): Gabler Wirtschaftslexikon: „Reederei“, S.2903; „Partenreederei“, S. 2307; „Tonnagesteuer“, S. 3415. 19. Auflage 2019. Erscheinungsdatum: 12.11.2018. Springer Fachmedien Wiesbaden

o.V. (2020): Gabler Banklexikon: „Baureederei“ S. 261. 15. Auflage, Erscheinungsdatum: 13.01.2020. Springer Verlag Wiesbaden

o.V.: Verbund deutscher Reederer (VDR), Übermittelte Daten zur Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte ab 2018-2021. (Nachweis in Anhang)

o.V. (2005): Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2004, S. 13. Erscheinungsdatum: 06.09.2005. URL: https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Jahresberichte/Marktbe_2004-Jahresber.pdf?__blob=publicationFile&v=1

o.V. (2020): Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Maritime Wirtschaft: Handelsflotte. Erscheinungsdatum: 07.2020. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-maritime-wirtschaft.html?cms_artId=244564

o.V. (o.J.): Duden: „Tonnage, die“, o. D. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Tonnage>. Cornelsen Verlag GmbH, 2022

o.V. (2022): Federal Maritime Commission: FMC Approves \$2 Million Settlement Agreement with Hapag-Lloyd. Erscheinungsdatum: 08.06.2022. URL: <https://www.fmc.gov/fmc-approves-2-million-settlement-agreement-with-hapag-lloyd/>

o.V. (2022): OECD iLibrary: OECD Tax Statistics - Corporate income tax rates. Erscheinungsdatum: 2022. URL: https://stats.oecd.org/BrandedView.aspx?oecd_bv_id=tax-data-en&doi=7cde787f-en

o.V. (2021): HAMMONIA Schiffsholding AG: Brief an die Aktionäre 2021. Erscheinungsdatum: 01.09.2021. URL: https://www.hammonia-schiffsholding.de/userfiles/downloads/ir_downloads/HAMMONIA_Aktion%C3%A4rsbrief_01.09.2021.pdf

o.V. (o.J.): Bundeszentrale für politische Bildung: Kurz&knapp, Das Lexikon der Wirtschaft: „Wohlstand / Wohlstandsindikator“ Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.bpb.de/kurzknapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/21170/wohlstand/>

o.V. (2021): Umwelt Bundesamt: Meere, Nutzung und Belastung , Seeschifffahrt. Erscheinungsdatum: 12.11.2021. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wasser/gewaesser/meere/nutzung-belastungen/schifffahrt#fakten-zur-seeschifffahrt-und-zu-ihren-auswirkungen-auf-die-umwelt>

o.V. (2021): International Maritime Organization: Fourth IMO Greenhouse Gas Study, 2020. Erscheinungsjahr: 2021. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20Executive-Summary.pdf>

o.V. (2021): Amtsblatt der Europäischen Union: Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen. Erscheinungsdatum: 21.11.2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0033&from=EN>

o.V. (o.J.): Deutsche Flagge: Umwelt-Treibstoffe · Scrubber · LNG, Lösungswege für einen niedrigen Schwefelgehalt. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/luft-energieeffizienz/umwelt-treibstoffe/umwelttreibstoffe-scrubber-Ing>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: ITF warnt vor Marktmacht der Containerreedereien. Erscheinungsdatum: 18.07.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/itf-warnt-vor-marktmacht-der-containerreedereien.html>

o.V. (o.J.): NABU: Scrubber sind keine Lösung für den Schiffsverkehr. Ökologische Risiken werden ignoriert, ökonomische Vorteile überschätzt. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/27182.html>

o.V. (2022): International Maritime Organization: Ratification by Treaty, Status of Treaties. Erscheinungsdatum: 14.06.2022. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOfTreaties.pdf>

o.V. (2021): EUR-Lex: Access to European Union law, Strategie für die Meeresumwelt. Erscheinungsdatum: 27.10.2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=LEGISSUM:I28164>

o.V. (2022): Statistisches Bundesamt (Destatis): Corona-Pandemie: 93 % weniger Kreuzfahrt-Passagiere in der EU im Jahr 2020. Erscheinungsdatum: 18.01.2022. URL:

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2022/PD22_03_p002.html

o.V. (2014): Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste: Welches Recht gilt auf ausländischen Kreuzfahrtschiffen in deutschen Hoheitsgewässern? Erscheinungsdatum: 30.01.2014. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/636154/3e3f64ef6ab8588d2d4ff1a671b08381/WD-2-013-14-pdf-data.pdf>

o.V. (o.J.): Stats.Group: Was bedeutet der Begriff „Reederei / Reeder“? Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.sats-logistics.com/glossar/reederei-reeder/>

o.V. (2020): Welt: So trifft die Corona-Pandemie deutsche Reedereien. Erscheinungsdatum: 19.11.2020. URL: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article220536920/Schiffahrt-So-trifft-die-Corona-Pandemie-deutsche-Reedereien.html>

o.V. (2022): Zeit Online: Schiffbau; Besuch auf MV-Werft: Gewerkschaft nimmt Politik in Pflicht. Erscheinungsdatum: 13.02.2022, URL: <https://www.zeit.de/news/2022-02/13/besuch-auf-mv-werft-gewerkschaft-nimmt-politik-in-pflicht>

o.V. (2022): Spiegel Reise: Mindestens hundert Infizierte an Bord - Kreuzfahrt mit Virus. Erscheinungsdatum: 19.07.2022. URL: <https://www.spiegel.de/reise/kreuzfahrt-mit-virus-a-3769c7da-a705-4b0e-85e4-cf5964293deb>

o.V. (2015): Lexikon der Nachhaltigkeit: „Happy Place Index“. Erscheinungsdatum: 12.11.2015. URL: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/happy_planet_index_1866.

o.V. (2018): WS: Staat und Wirtschaftspolitik - Die Vermessung des Wohlstands. Erscheinungsdatum: 24.08.2018. URL: <https://www.wirtschaftundschule.de/unterrichtsmaterialien/staat-und-wirtschaftspolitik/hintergrundtext/die-vermessung-des-wohlstands/>

o.V. (o.J.): Bundeszentrale für politische Bildung: Das Lexikon der Wirtschaft – Oligopol. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/20221/oligopol/>

o.V. (2022): Deutsche Bundesbank: Monatsbericht Juni 2022. Erscheinungsdatum: 20.06.2022. URL: <https://www.bundesbank.de/resource/blob/892740/2e8cf5a20b3663680dea9e146dee5a71/mL/2022-06-monatsbericht-data.pdf>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Joe Biden muss sich bei den Reedereien entschuldigen. Erscheinungsdatum: 20.06.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/joe-biden-sollte-sich-bei-den-reedereien-entschuldigen.html>

o.V. (2018): Cruise lines international association Germany: Deutscher Hochsee-Kreuzfahrtmarkt weiter auf Wachstumskurs. Erscheinungsdatum: 08.03.2018. URL: <https://www.cliadeutschland.de/presse/Deutscher-Hochsee-Kreuzfahrtmarkt-weiter-auf-Wachstumskurs-121#:~:text=Die%20Mehrheit%20der%20Kreuzfahrten%20durch,49%2C6%20Jahren%20nahezu%20unver%3%A4ndert.>

o.V. (2020): Robert Koch Institut: Informationen und Hilfestellungen für Personen mit einem höheren Risiko für einen schweren COVID-19-Krankheitsverlauf. Erscheinungsdatum: 29.10.2020. URL: [https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Risikogruppen.html#:~:text=Das%20Risiko%20einer%20schweren%20Erkrankung,Infektion%20schwerer%20erkranken%20\(Immunsenesenz\).](https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Risikogruppen.html#:~:text=Das%20Risiko%20einer%20schweren%20Erkrankung,Infektion%20schwerer%20erkranken%20(Immunsenesenz).)

o.V. (o.J.): Meyer Werft: Allure of the Seas. Erscheinungsdatum: o. J. URL: https://www.meyerwerft.de/de/schiffe/allure_of_the_seas.jsp

o.V. (o.J.): Hafen Hamburg: Containerschiffe, Die Giganten der Meere - Superfrachter auf Kurs Hamburg. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <http://www.hamburg-container.com/containerschiffe.html>

o.V. (o.J.): Deutsche Flagge: Sicherer Schiffsbetrieb (ISM), Ganzheitlicher Ansatz des ISM-Codes. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code>

o.V. (o.J.): Deutsche Flagge: Pluspunkte deutsche Flagge. Erscheinungsdatum: o.J. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/pluspunkte/pluspunkte>

o.V. (2020): Joyage: Welche Kreuzfahrtschiffe fahren unter deutscher Flagge? Erscheinungsdatum: 05.03.2020 URL: <https://joyage.de/welche-kreuzfahrtschiffe-fahren-unter-deutscher-flagge/>

o.V. (2020): European Comsission: Communication from the Commission - Guidelines on protection of health, reparation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. Erscheinungsdatum: 08.04.2020. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/EC%20guidelines-protection-health-repatriation-_seafarers-passengers_08%2004%202020%202342689.pdf

o.V. (2022): DerStandard: Corona-Ausbruch auf riesigem Kreuzfahrtschiff vor Mallorca. Erscheinungsdatum: 31.03.2022. URL: <https://www.derstandard.de/story/2000134560201/corona-ausbruch-auf-riesigem-kreuzfahrtschiff-vor-mallorca>

o.V. (1998): Focus on IMO: SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Chapter IX: Management for the Safe Operation of Ships. Erscheinungsdatum: 10.1998. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/FocusOnIMOArchives/Focus%20on%20IMO%20-%20SOLAS,%20the%20International%20Convention%20for%20the%20Safety,%20of%20Life%20at%20Sea,%201974%20\(October%201998\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/FocusOnIMOArchives/Focus%20on%20IMO%20-%20SOLAS,%20the%20International%20Convention%20for%20the%20Safety,%20of%20Life%20at%20Sea,%201974%20(October%201998).pdf)

o.V. (o.J.): IMO: The International Safety Management (ISM) Code. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>

o.V. (2020): European Commission: Communication from the commission. Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. Erscheinungsdatum: 08.04.2020. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/EC%20guidelines-protection-health-repatriation-_seafarers-passengers_08%2004%202020%202342689.pdf

o.V. (2020): Statista: cumulative number of coronavirus-positive (COVID-19) patients confirmed on Diamond Princess cruise ship docked in Japan as of April 16, 2020. Erscheinungsdatum: 04.2020. URL: <https://www.statista.com/statistics/1099517/japan-coronavirus-patients-diamond-princess/>

o.V. (o.J.): Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft: „Billigflaggenschiff“. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.tis-gdv.de/tis/taz/b/billigflaggenschiff-htm/>

o.V. (2013): Deutscher Bundestag: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD. Drucksache 17/13290. Erscheinungsdatum: 10.05.2013. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/17/134/1713433.pdf>

o.V. (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Sorge vor Sondersteuer: CMA CGM führt Container-Rabatt ein. Erscheinungsdatum: 01.08.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/cma-cgm-fuehrt-container-rabatt-ein.html>

o.V. (2022): CLECAT: US President Biden addresses anti-competitive behaviour in shipping. Erscheinungsdatum: 04.03.2022. URL: <https://www.clecat.org/news/Newsletters/us-president-biden-addresses-anti-competitive-behav>

o.V. (2020): IMO 2020 - cutting sulphur oxide emissions. Erscheinungsdatum: 2020 . URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>

Osipova, Liudmila; Georgeff, Elise; Comer, Bryan (2021): International council on clean transportation (icct): Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit. Erscheinungsdatum: 29.04.2021. URL: <https://theicct.org/publication/global-scrubber-washwater-discharges-under-imos-2020-fuel-sulfur-limit/>

P. Rodegra, Kay (2021): NJW 2021, Heft 25: Reiserechtliche Fragen bei Kreuzfahrten in der Pandemie. Erscheinungsdatum: 17.06.2021, Verlag C.H. Beck

Pfaff, Manfred (2019): Schiffsbetriebstechnik: 2. Auflage, 05.2019. Verlag: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH

Pfeifer, Wolfgang et al. (o.J.): Etymologisches Wörterbuch des Deutschen (1993): „Reederei“. digitalisierte und von Wolfgang Pfeifer überarbeitete Version im Digitalen Wörterbuch der deutschen Sprache. Erscheinungsdatum: o. J. URL: <https://www.dwds.de/wb/Reederei>

Pospiech, Peter (2020): Venus-Shipping: Sind Abgaswäscher (Scrubber) für Seeschiffe Schummelpackungen? Erscheinungsdatum: 24.02.2020. URL: <https://veus-shipping.com/2020/02/sind-abgaswaescher-scrubber-fuer-seeschiffe-schummelpackungen/>

Preuß, Olaf (2013): Hamburger Abendblatt: Das Risiko von Billigschiffen. Erscheinungsdatum: 17.09.2013. URL: <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article120434073/Das-Risiko-von-Billigschiffen.html>

Preuß, Olaf (2022): Welt: Hapag-Lloyd-Chef sagt „Containerschwemme“ voraus. Erscheinungsdatum: 13.05.2022. URL: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article238737171/Schiffahrt-Hapag-Lloyd-Chef-sagt-Containerschwemme-voraus.html>

Probst, Jan-Olaf (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitschrift: Seeschiffahrt 2050: Wenn der Container zum Kunden wird. Erscheinungsdatum: 11.07.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/seeschiffahrt-2050-wenn-der-container-zum-kunden-wird.html>

Prof. Dr. Führich, Ernst (2022): NJW 2022, Heft 23, S.1641, Rn.1, Erscheinungsdatum: 02.06.2022. Reisebuchungen und Corona-Pandemie – noch unvermeidbare außergewöhnliche Umstände? Verlag C.H. Beck

Rah, Sicco (2008): Asylsuchende und Migranten auf See: Teil 5: Rechte und Pflichten der Flaggenstaaten. Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 15. Erscheinungsdatum: 12.2008. Springer, Berlin, Heidelberg. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-540-92931-4_6

Reich, Helmut (2022): Manager Magazin: Rekordgewinn bei Hapag Lloyd; Warum Reeder weniger als ein Prozent Steuern zahlen. Erscheinungsdatum: 17.03.2022. URL: <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/schiffahrt-warum-reedereien-so-stark-vonder-tonnagesteuer-profitieren-a-e5008fbc-2dba-4202-a3a6-12903c1efedc>

Reimann, Sebastian (2017): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Linienreeder mischen ihre Karten neu. Erscheinungsdatum: 30.03.2017. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/linienreeder-mischen-ihre-karten-neu.html>

Reimann, Sebastian (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Marktumfeld, Die Inflationsfalle schnappt zu, S. 2. Erscheinungsdatum: 13.07.2022. DVZ No. 28

Reimann, Sebastian (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Wann sackt die Nachfrage ab? Erscheinungsdatum: 02.05.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/wann-sackt-die-nachfrage-ab.html>

Reimann, Sebastian (2016): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Tsunami in der Containerfahrt, Erscheinungsdatum: 22.12.2016. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/tsunami-in-der-containerfahrt.html>

Röllner, Lars-Hendrik; Strohm, Andreas (2005): Ökonomische Analyse des Begriffs „significant impediment to effective competition“. Erscheinungsdatum: 10.2005. URL: https://ec.europa.eu/competition/speeches/text/sp2005_010_de.pdf

Schäfer, Joachim (2022): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Warum der Seefrachtmarkt 2022 nicht zu den Zeiten vor Corona zurückkehren wird. Erscheinungsdatum: 04.01.2022. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/warum-der-seefrachtmarkt-nicht-zu-den-zeiten-vor-corona-zurueckkehren-wird.html>

Schindler, Darius Oliver; Zimmermann, Yves Clément (2021): Internationales Handels- und Logistikrecht: 1. Auflage, Springer Gabler Wiesbaden

Schlachter-Voll, Monika (2022): Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht: VO (EG) 593/2008 Art. 9, Internationales Privatrecht. Hrsg: Müller-Glöge, Rudi; Preis, Ulrich; Schmidt, Ingrid. 22. Auflage. Verlag C.H. Beck München

Schlautmann, Christoph (2022): Handelsblatt: Abwracken ausgedienter Schiffe in Asien: Staatsanwaltschaft ermittelt gegen Hamburger Reederei. Erscheinungsdatum: 25.05.2022. URL: <https://amp2.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/schiffahrt-abwracken-ausgedienter-schiffe-in-asien-staatsanwaltschaft-ermittelt-gegen-hamburger-reederei/28375428.html>

Schlautmann, Christoph (2017): Handelsblatt: Das schmutzige Ende einer Seefahrt. Erscheinungsdatum: 22.03.2017. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/schiffsverschrottung-deutscher-reeder-das-schmutzige-ende-einer-seefahrt/19549100.html>

Schlautmann, Christoph (2022): Handelsblatt: Reedereien investieren Milliarden in Zukäufe aus der Logistikbranche. Erscheinungsdatum: 12.05.2022. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/msc-maersk-cma-cgm-reedereien-investieren-milliarden-in-zukauefe-aus-der-logistikbranche/28322790.html?tm=login>

Schlautmann, Christoph (2022): Handelsblatt: Kreuzfahrt-Reedereien erleben Buchungsbumm - doch hohe Schulden belasten den Neustart. Erscheinungsdatum: 25.05.2022. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/touristik-kreuzfahrt-reedereien-erleben-buchungsbumm-doch-hohe-schulden-belasten-den-neustart/28367780.html>

Schlautmann, Christoph (2020): Handelsblatt: Deutschland bleibt zu Hause – Tourismusbranche drohen massive Umsatzeinbrüche. Erscheinungsdatum: 30.06.2020. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/coronakrise-deutschland-bleibt-zu-hause-tourismusbranche-drohen-massive-umsatzeinbrueche/25960736.html>

Schmolke, Stefan: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Scrubber Washwater Survey (SWS) - Projekt: Auswirkung von Waschwasser aus Abwasserreinigungsanlagen bei Seeschiffen auf die Meeresumwelt. URL: https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Forschung_und_Entwicklung/Abgeschlossene-Projekte/Scrubber/scrubber_node.html

Schmolke, Stefan et al. (2020): Umweltbundesamt: Environmental Protection in Maritime Traffic - Scubber Washwater Survey (final report). Erscheinungsdatum: 09.2020. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_162-2020_environmental_protection_in_maritime_traffic_-_scrubber_wash_water_survey.pdf

Schöner, Markus (2020): Kartellrecht: Kommentar zum Deutschen und Europäischen Recht. Europäisches Recht, 4. Teil. Verkehr, Seeverkehr, VO 906/09 zur Gruppenfreistellung von Konsortien, 7. Entzug der Gruppenfreistellung. Werkstand: 4. Auflage. Verlag C.H Beck München. Hrsg: Loewenheim, Ulrich et al.

Schultz, Stefan (2016): Spiegel Online: Wirtschaft: Briefkastenfirmen von Reedereien, unter fremder Flagge. Erscheinungsdatum: 07.04.2016. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/panama-papers-deutsche-schifffahrt-unter-fremder-flagge-a-1085904.html>

Stefaner, Moritz et al. (o.J.): OECD: Worum handelt es sich beim Better Life Index. URL: <https://www.oecdbetterlifeindex.org/de/about/better-life-initiative/>

Steinvort, Till (2020): Handbuch des Kartellrechts: Materielle Fusionskontrolle, Vertikale Zusammenschlüsse, 4. Auflage. Hrsg.: Wiedemann, Gerhard. Verlag C.H. Beck München

Sturlason, Astrid (2022): ShippingWatch: Maersk refuses to provide freight discounts to customers. Erscheinungsdatum: 28.07.2022. URL: https://shippingwatch.com/carriers/Container/article14268121.ece?utm_campaign=ShippingWatch%20Newsletter&utm_content=2022-07-28&utm_medium=email&utm_source=shippingwatch_com

Thanh Thuy, Schwertner, Nathalie (2019): reise reporter: Kreuzfahrt-Arzt verrät: Das passiert bei einem Virus an Bord. Erscheinungsdatum: 30.03.2019. URL: <https://www.reisereporter.de/artikel/7533-kreuzfahrt-arzt-verraet-was-bei-einem-virus-wie-norovirus-auf-dem-kreuzfahrtschiff-passiert>

Thomsen, Peter (2022): ShippingWatch: EU to investigate container rates - expects results by New Year's. Erscheinungsdatum: 29.07.2022. URL: <https://shippingwatch.com/regulation/article14269245.ece>

Tiedemann, Jan (2020): Deutsche Verkehrs-Zeitung: Wie das Jahr der Pandemie die Containerschifffahrt verändert. Erscheinungsdatum: 08.12.2020. URL: <https://www.dvz.de/rubriken/see/container/detail/news/wie-das-jahr-der-pandemie-die-containerschifffahrt-veraendert.html>

Tonner, Klaus (2003): NJW 2003, Heft 33. Auswirkungen von Krieg, Epidemie und Naturkatastrophe auf den Reisevertrag. Verlag C.H. Beck München

Tonner, Klaus (2020): Münchner Kommentar zum BGB, Band 6, 8. Auflage. § 651i BGB. - Umfassende verschuldensunabhängige Einstandspflicht. - Struktur des Mangelbegriffs. Verlag C.H. Beck München

Tripp, Christoph (2021): Distributions- und Handelslogistik - Netzwerke und Strategien der Omnichannel-Distribution im Handel. 2. Auflage. Springer Gabler Wiesbaden

Van Marle, Gavin (2022): The Loadstar: Hapag Lloyd fined after levying 'wilful' and 'erroneous' D&D charges. Erscheinungsdatum: 25.04.2022. URL: <https://theloadstar.com/hapag-lloyd-fined-after-levying-wilful-and-erroneous-dd-charges/>

Wackett, Mike (2022): The Loadstar: More blank sailings on the cards as ocean spot rates continue to tumble, Erscheinungsdatum: 12.08.2022, URL: <https://theloadstar.com/more-blank-sailings-on-the-cards-as-ocean-spot-rates-continue-to-tumble/>

Wagemann, Markus (2020): Handbuch des Kartellrechts: Die materielle Beurteilung von Zusammenschlüssen, I. Begriffsbestimmung und Abgrenzung zum Marktbeherrschungstest, 4. Auflage, Hrsg: Wiedemann, Gerhard, Verlag C.H. Beck

Weinrich, Regina (2021): Eurotransport: Reeder wildern im Hinterland – Spediteure kritisieren unfairen Wettbewerb. Erscheinungsdatum: 11.05.2021. URL: <https://www.eurotransport.de/artikel/reeder-wildern-im-hinterland-spediteure-kritisieren-unfairen-wettbewerb-11183944.html>

Wilfer, Tom (2022): Euwid Recycling und Entsorgung: Ermittlungen wegen illegalen Abwrackens gegen Reederei Peter Döhle. Erscheinungsdatum: 25.05.2022. URL: <https://www.euwid-recycling.de/news/wirtschaft/ermittlungen-wegen-illegalen-abwrackens-gegen-reederei-peter-doehle-310522/>

Witthohn, Ralf (2018): Transport, Arbeit und Erholung auf dem Meer; Die Rolle der Schifffahrt in der globalen Wirtschaft. Springer Verlag Wiesbaden. Erscheinungsdatum: 07.12.2018

Wolfrum, Rüdiger (2006): Handbuch des Seerechts, 1. Auflage, Kapitel 4, Flaggenstaatsprinzip, Vitzthum, Wolfgang Graf (Hrsg.), Verlag C.H. Beck München

8 AUTORENINFORMATION

Caspar Häfner LL.B. ist Absolvent des Bachelorstudienganges Wirtschaftsrecht an der Hochschule Konstanz.