

Reeder vs. Charterer: Wer zahlt ETS-Kosten?

Das »EU Emissions Trading Scheme«, also der Emissionshandel, steht auch für die Schifffahrt an. Es ist aber noch immer nicht final geklärt: Können Schifffahrtsunternehmen die Kosten wirklich auf den Charterer übertragen? Auch Berlin ist gefordert

Das Europäische Parlament hat am 18. April 2023 beschlossen, dass das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) ab 2024 auch auf Emissionen der Schifffahrt Anwendung findet. Verantwortlich für die Einhaltung des EU-EHS gegenüber der zuständigen Verwaltungsbehörde ist das betreffende »Schifffahrtsunternehmen«, das abhängig von den Emissionen des Schiffes nach Maßgabe der gesetzlichen Regelungen Zertifikate bei der zuständigen Verwaltungsbehörde einzureichen hat. Die jährlichen Kosten für die Beschaffung der Zertifikate können, abhängig etwa von Fahrtgebiet und Emissionsausstoß mit über 1 Mio. € erheblich sein.

Die Schifffahrtsorganisation Bimco (The Baltic and International Maritime Council) hat bereits für Time Charters eine Klausel »ETS-Emission Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022« veröffentlicht, wonach der

Charterer dem Schiffseigner die erforderlichen Zertifikate beschaffen muss. Die Klausel ist eine gute Grundlage für die Verhandlungen des Schiffseigners mit dem Charterer.

Gerade bei bereits bestehenden Zeitchartern ist aber zu beobachten, dass Charterer die nachträgliche Vereinbarung der Bimco-Klausel verweigern oder den Inhalt nur stark verwässert akzeptieren möchten.

Wie steht der europäische Gesetzgeber zur Verteilung der Kostentragung? Nach seinem Willen ist dies klar: Zwar ist das Schifffahrtsunternehmen gegenüber der zuständigen Verwaltungsbehörde dazu verpflichtet, die Zertifikate einzureichen. Das Schifffahrtsunternehmen soll aber auf Grundlage des Verursacherprinzips – das sogenannte »polluter-pays-principle« – mit einem gesetzlichen Erstattungsanspruch gegenüber dem Charterer ausgestattet werden. So sieht der Entschluss

des Europäischen Parlaments vor, dass die Mitgliedsstaaten der EU »in ihrem nationalen Recht einen gesetzlichen Anspruch des Schifffahrtsunternehmens auf Erstattung und den entsprechenden Zugang zur Justiz zwecks Durchsetzung dieses Anspruchs vorsehen«.

Das Europäische Parlament stellt aber auch klar, dass »Konflikte im Zusammenhang mit der Erstattung zwischen einem Schifffahrtsunternehmen und der das Schiff betreibenden Einrichtung weder die Verpflichtungen des Schifffahrtsunternehmens gegenüber der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde noch die Durchsetzungsmaßnahmen berühren, die gegen ein solches Unternehmen möglicherweise ergriffen werden müssen«. Mit anderen Worten: beschafft der Charterer die Zertifikate nicht, bleibt das Schifffahrtsunternehmen gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden haftbar.



Deutsches Gesetz nötig

Auch wenn der europäische Gesetzgeber dem Schifffahrtsunternehmen einen Erstattungsanspruch gegen den Charterer einräumen möchte, ist noch erforderlich, dass jeder einzelne Mitgliedstaat der EU dazu ein nationales Gesetz erlässt. Der bundesdeutsche Gesetzgeber muss also im Hinblick auf deutsche Schifffahrtsunternehmen noch ein entsprechendes Gesetz verabschieden. Hierzu hat er noch bis zum Ende des Jahres 2023 Zeit. Dies ist aber noch ein langer Weg und nicht immer kommen Mitgliedstaaten der EU den Brüsseler Vorgaben zur Umsetzung einer Richtlinie in nationales Recht fristgerecht nach.

In diesem Zusammenhang sei die EU-Schiffsrecycling-Verordnung aus dem Jahre 2013 angeführt, die Mitgliedstaaten der EU verpflichtet, Sanktionsgesetze für Verstöße gegen die EU-Schiffsrecycling-Verordnung zu erlassen. Bis heute hat die Bundesrepublik Deutschland eine solche Sanktionsgesetz nicht erlassen.

Was passiert also, wenn es dem deutschen Gesetzgeber bis Ende 2023 nicht gelingt, ein Gesetz zu erlassen, das Schifffahrtsunternehmen mit einem Erstattungsanspruch gegenüber dem Charterer ausstattet? Ein von der eu-

Abstract: Shipowner vs. charterer: Who pays ETS costs?

The »EU Emissions Trading Scheme« is also on the agenda for the shipping industry. But it has still not been finally clarified: Can shipping companies transfer the costs to the charterer? In Germany, a national law is needed for clarification.

ropäischen Kommission initiiertes Vertragsverletzungsverfahren wegen der nicht fristgerechten Umsetzung gegen Deutschland würde sich lange hinziehen. Kann sich das Schifffahrtsunternehmen in einem Prozess wegen einer nicht fristgemäßen Umsetzung der Richtlinie durch den deutschen Gesetzgeber ausnahmsweise auf eine unmittelbare Richtlinienwirkung gegenüber dem Charterer berufen?

Dies ist sehr unwahrscheinlich, da eine unmittelbare Richtlinienwirkung allenfalls im Verhältnis Bürger-Staat in Frage kommt: Ein Bürger kann sich bei fehlender Umsetzung gegenüber einem Mitgliedstaat auf Bestimmungen einer Richtlinie berufen. Die gilt aber nach überwiegender Meinung nicht zwischen Bürgern beziehungsweise Unternehmen. Hinzuweisen ist aber darauf, dass ein Bürger beziehungsweise Unternehmen gegen einen Mitgliedstaat bei nicht fristgemäßer Umsetzung ei-

ner Richtlinie gegebenenfalls einen Staatshaftungsanspruch geltend machen kann.

Was folgt?

Was ist daraus nun zu schlussfolgern? Es ist für die Schifffahrtsunternehmen wichtig, dass der deutsche Gesetzgeber bis zum Ende des Jahres 2023 ein Gesetz erlässt, das Schifffahrtsunternehmen einen Erstattungsanspruch gewährt. Erfolgt dies nicht und ist in der Time Charter keine Klausel vereinbart, wonach der Charterer die Zertifikate beizubringen hat (etwa in Form der Bimco-Klausel), sind Schifffahrtsunternehmen in einer misslichen Situation: Sie bleiben weiterhin gegenüber der zuständigen Verwaltungsbehörde zur Einreichung der Zertifikate verpflichtet.

Die Folgen für das Schifffahrtsunternehmen bei unterlassener Einreichung reichen von drastischen Geldstrafen bis zu einem Festhalten von Schiffen durch die Behörden. Zu erwägen ist, ob ein Schifffahrtsunternehmen einen etwaigen Staatshaftungsanspruch mit einer von einer zuständigen Verwaltungsbehörde geltend gemachten Strafzahlung aufrechnen kann.

Dies ist aber eine Frage, die sich ein Schifffahrtsunternehmen nicht stellen möchte. Umso wichtiger ist eine fristgemäße Umsetzung durch den Gesetzgeber (wobei selbst dann noch zu sehen ist, wie ein Erstattungsanspruch ausgestaltet ist und gegen einen Charterer durchgesetzt werden kann). Aber ohne einen solchen Erstattungsanspruch würde das Schifffahrtsunternehmen das Risiko tragen, erforderliche Zertifikate auf eigene Rechnung besorgen zu müssen. Dem Willen des europäischen Gesetzgebers entspräche dies jedenfalls nicht. Schifffahrtsunternehmen müssen nun gegenüber dem deutschen Gesetzgeber auf eine zügige Umsetzung drängen, um mehr Rechtsklarheit zu schaffen.

Autor: Clemens Hillmer

