

Missbrauch der Containerschifffahrt im weltweiten Handel durch Fälschungen

Zusammenfassung



Februar 2021

Zusammenfassung

Der Handel mit gefälschten Waren stellt ein langfristiges und weltweit wachsendes sozioökonomisches Risiko dar, das eine wirksame öffentliche Verwaltung, effiziente Geschäftsbeziehungen und das Wohlergehen der Verbraucher gefährdet. Gleichzeitig wird dieser Handel zu einer wichtigen Einnahmequelle für organisierte kriminelle Gruppen. Indem er die Einnahmen der Unternehmen und ihren Anreiz zu Innovationen untergräbt, schädigt er auch das Wirtschaftswachstum.

Nachgeahmte und unerlaubt hergestellte Waren werden in der Regel mit praktisch jedem Transportmittel versandt. In Bezug auf die Anzahl der Beschlagnahmen nimmt der Handel mit Fälschungen in Kleinsendungen zu, was hinsichtlich der Rechtsdurchsetzung zu einem erheblichen Problem geworden ist; gemessen am Wert dominieren jedoch eindeutig Produktfälschungen, die mit Containerschiffen transportiert werden.

In den letzten Jahrzehnten haben sich Container zum universellen Mittel entwickelt, mit dem Güter zu standardisierten, einheitlichen Ladungen zusammengefasst werden. Die Einführung von Containern war eine revolutionäre Veränderung für das Transportwesen, die neue logistische Möglichkeiten, Effizienzsteigerungen und eine erhebliche Senkung der Gesamtkosten für den internationalen Handel mit sich brachte. Gleichzeitig fanden Schmuggler und Schleuser diese Möglichkeit attraktiv, da es dadurch leicht und risikoarm wurde, nicht nur gefälschte Waren, sondern auch Betäubungsmittel und andere Arten von Schmuggelware – sogar Migranten ohne gültige Ausweispapiere – in Container zu laden.

Die verfügbaren Daten bestätigen, dass der Containerseeverkehr sehr intensiv von Fälschern missbraucht wird. Für die Analyse in diesem Bericht werden zwei Arten von Daten verwendet. Dabei handelt es sich zum einen um Informationen über den Handel mit gefälschten Waren auf der Grundlage von Zolldaten über die Beschlagnahme gefälschter Waren aus der Weltzollorganisation, der Generaldirektion Steuern und Zollunion der Europäischen Kommission sowie der Zoll- und Grenzschutzbehörde der Vereinigten Staaten (U.S. Customs and Border Protection Agency, CBP). Zum anderen umfassen sie Daten zum Handel mit Containerschiffen aus der Datenbank des Weltverkehrsforums (ITF) der OECD, aus der Eurostat Comext und von Indizes zum Containerseeverkehr, die von der UNCTAD (United Nations Conference of Trade and Development, Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung) ausgearbeitet wurden.

Eine Auswertung der Daten ergab, dass zwar die meisten Zollbeschlagnahmen nachgeahmter und unerlaubt hergestellter Waren bei Postsendungen vorgenommen wurden, der Großteil des Wertes der beschlagnahmten Produkte jedoch auf den

Seeverkehr entfiel. Im Jahr 2016 wurden 56 % des Gesamtwerts der beschlagnahmten Fälschungen in Containerschiffen befördert.

Die meisten Sendungen mit gefälschten Waren stammten aus Ostasien, wobei China und Hongkong (China) an erster Stelle standen. Auch Indien, Malaysia, Mexiko, Singapur, Thailand, die Türkei und die Vereinigten Arabischen Emirate gehören weiterhin zu den wichtigsten Herkunftsländern für gefälschte und unerlaubt hergestellte Waren, die in den betrachteten Zeiträumen weltweit gehandelt wurden.

Eine für die Europäische Union durchgeführte zusätzliche Analyse ergab, dass über die Hälfte der Container, die 2016 von Schiffen aus Volkswirtschaften, die als hauptsächliche Ursprungsländer von Fälschungen bekannt sind, über Deutschland, die Niederlande und das Vereinigte Königreich in die EU gelangten. Es gibt auch einige EU-Länder, z. B. Bulgarien, Rumänien, Kroatien und Griechenland, in denen insgesamt wenig Containerhandel stattfindet, jedoch viele Einfuhren aus Volkswirtschaften mit hohem Fälschungsaufkommen zu verzeichnen sind.

Laufende und geplante Infrastrukturentwicklungen in der EU könnten das Muster von Einfuhren gefälschter Waren in Containern erheblich verändern. Die chinesische „Belt-and-Road“-Initiative ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, da sie zu einer erheblichen Zunahme von gefälschten Waren führen könnte, die mittels Containerschiffen über Häfen im Mittelmeerraum in die Europäische Union gelangen.

Zur Bekämpfung des illegalen Handels wurden verschiedene Risikobewertungs- und gezielte Methoden für die Containerschifffahrt angepasst, insbesondere um den illegalen Handel mit Betäubungsmitteln und gefährlichen und verbotenen Waren zu bekämpfen. Offenbar hat jedoch der illegale Handel mit Fälschungen beim Zoll keine hohe Priorität, da Sendungen von Fälschungen im Allgemeinen eher als „Handelsverstöße“ denn als kriminelle Aktivitäten wahrgenommen werden. Daher sind die bestehenden Durchsetzungsmaßnahmen möglicherweise nicht angemessen auf dieses Risiko ausgerichtet.

Die Wirtschaft hat einige Anstrengungen unternommen, um die Bekämpfung der Bedrohung durch den illegalen Handel im Seeverkehr besser zu koordinieren. Ein gutes Beispiel ist die „Absichtserklärung“, in der bekannte Markeninhaber, Reeder und Spediteure gemeinsam freiwillige Leitlinien erarbeitet haben, um ein Bewusstsein dafür zu schaffen, wie wichtig es ist, ausreichende Informationen über die Organisationen einzuholen, die ihre Transportdienstleistungen in Anspruch nehmen. Diesbezüglich besteht offenbar ein erheblicher Verbesserungsbedarf.