

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Entscheidung des Rates betreffend das Auftreten bestimmter Staatshandelsländer in der Güter-Linienschiffahrt

»EG-Dok. Nr. R/829/78 (MAR 11) (RELEX 19)«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf den Entwurf der Kommission,
in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Wirtschafts- und Handelsinteressen der Gemeinschaft erfordern zuverlässige Schiffsverkehrsleistungen im Rahmen eines wirtschaftlich gesunden Systems, in dem leistungsfähige Reedereien der Gemeinschaft unter normalen wirtschaftlichen Bedingungen mit der Handelsmarine unter anderen Flaggen konkurrieren können.

Im Interesse der freien Wahl durch die Verlader und der Freiheit des internationalen Handels können in diesem System die Linienflotten der Staatshandelsländer, wie andere Flotten auch, am seewärtigen Güterverkehr der Gemeinschaft teilhaben, sofern die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Schiffsfahrt im allgemeinen oder in bestimmten Fahrtgebieten hierdurch nicht gefährdet wird.

Die Unterschiede im wirtschaftlichen Verhalten von Marktwirtschaftsländern und Staatshandelsländern verzerren jedoch die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Linienreedereien der Gemeinschaft und der Staatshandelsländer zum Nachteil der Reedereien der Gemeinschaft und möglicherweise auch der Handelsinteressen der Gemeinschaft.

Besonders die Staatshandelsländer wenden in der Linienschiffahrt Praktiken an, wie z. B. nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten nichtkostende-

kende Preise, Kontrolle der Beförderungsbedingungen und Errichtung verwaltungsmäßiger und anderer Handelshemmnisse, die mit den Marktwirtschaftsordnungen der Mitgliedstaaten unvereinbar sind.

Die Nachteile, die sich aus diesen Praktiken ergeben, können nicht durch wettbewerbspolitische Maßnahmen im Bereich der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen bekämpft werden, wie sie zwischen Marktwirtschaftsländern üblich sind.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten in ihren Beziehungen zu Staatshandelsländern in der Linienschiffahrt konkrete Ziele verfolgen.

Es ist zweckmäßig, ein Überwachungsverfahren einzuführen, das die Organe der Gemeinschaft über die Entwicklung des Anteils der Staatshandelsländer am Linienverkehr der Gemeinschaft unterrichtet und die Beratung auf Gemeinschaftsebene erleichtert.

Es sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene für die gemeinsame Anwendung von Gegenmaßnahmen der Mitgliedstaaten in bezug auf die Aktivitäten der Staatshandelsländer in der Linienschiffahrt erforderlich —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft verfolgen in ihren Beziehungen zu den Staatshandelsländern in der Linienschiffahrt die im Anhang zu dieser Entscheidung festgelegten Ziele.

Artikel 2

1. Jeder Mitgliedstaat führt ein Überwachungsverfahren zur Erfassung und Aufzeichnung von Informationen über die Entwicklung der Tätigkeit der Linienreedereien von Staatshandelsländern ein, insbesondere im Hinblick auf folgende Punkte:
 - Einrichtung, Ausdehnung oder Änderung von Liniendiensten, einschließlich der Häufigkeit des Anlaufens von Gemeinschaftshäfen durch die betreffenden Schiffe;
 - Art, Umfang, Herkunfts- und Bestimmungsort der von diesen Schiffen beförderten Güter.
2. Jeder Mitgliedstaat leitet alle sechs Monate die im Rahmen seines Überwachungsverfahrens erfaßten Informationen an die Kommission weiter.
3. Die Kommission faßt diese Informationen für die gesamte Gemeinschaft zusammen. Auf diese Informationen findet Artikel 4 der Entscheidung des Rates 77/587/EWG Anwendung.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten und die Kommission prüfen regelmäßig im Rahmen des Beratungsverfahrens gemäß der vorgenannten Entscheidung und unter anderem auf der Grundlage der Informationen aus dem Überwachungsverfahren gemäß Artikel 2 die Tätigkeit der Staatshandelsländer in der Linienschifffahrt.
2. In Artikel 1, Absatz 1 der vorgenannten Entscheidung wird nach Unterabsatz (b) folgender Unterabsatz eingefügt:

„(c) die Tätigkeit der Staatshandelsländer in der Linienschifffahrt.“

Artikel 4

1. Der Rat kann, wenn seiner Ansicht nach die im Anhang zu dieser Entscheidung festgelegten Ziele in Bezug auf die Tätigkeit der Staatshandelsländer in der Linienschifffahrt nicht erreicht werden, mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die gemeinsame Anwendung von geeigneten Gegenmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten beschließen.

Es kann sich als notwendig erweisen, daß solche Maßnahmen allgemein, nur von bestimmten Mitgliedstaaten, in einem bestimmten Fahrtgebiet oder auf einer bestimmten Route angewandt werden, und sie können sich insbesondere auf die Lizenzpflicht für Liniendienste und die Einführung von Beschränkungen für die Menge, die Art, den Anteil oder den Wert von Frachten erstrecken, die von den betreffenden Schiffen in den Häfen der Mitgliedstaaten, die diese Maßnahmen anwenden, geladen oder gelöscht werden.

2. Dieser Artikel steht unilateralen Gegenmaßnahmen der Mitgliedstaaten nicht entgegen.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen, sobald wie möglich, aber spätestens bis zum 1. Januar 1979, nach Anhörung der Kommission alle zur Durchführung dieser Entscheidung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 5. Mai 1978 – 14 – 680 70 – E – Ve 52/78:

Dieser Entwurf ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 7. April 1978 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments zu dem genannten Kommissionsentwurf ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Anhang**Ziele der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft in ihren Beziehungen zu den Staatshandelsländern in der Linienschifffahrt**

Reedereien der Staatshandelsländer können sich als Drittland-Reedereien innerhalb oder außerhalb von Konferenzen am Verkehr zwischen EWG-Häfen und anderen Häfen außerhalb der Staatshandelsländer beteiligen, sofern dadurch die Existenz und die zuverlässige Erbringung von Verkehrsleistungen leistungsfähiger und auf marktwirtschaftlicher Basis arbeitender Reedereien im Rahmen normaler Bedingungen des betreffenden Fahrtgebietes nicht gefährdet werden.

Werden Reedereien der Staatshandelsländer außerhalb der Linienkonferenzen tätig, so sollten sie keine Tarife anwenden, die unter denen anderer Reedereien liegen, die nicht Konferenzmitglied sind und regelmäßige Dienste auf einer bestimmten Route anbieten; sind Reedereien der Staatshandels-

länder auf einer bestimmten Route die einzigen Außenseiter, so sollten sie aufgefordert werden, bei der Festsetzung ihrer Frachtsätze auch die Vertreter der Verloader und die betreffenden Linienkonferenzen anzuhören.

EWG-Reedereien sollten angemessenen Zugang zum Verkehr zwischen den Häfen von Staatshandelsländern sowie zwischen Häfen von Staatshandelsländern und anderen Häfen außerhalb der Gemeinschaft erhalten.

Die EWG-Reedereien sollten am bilateralen Verkehr zwischen der Gemeinschaft und Staatshandelsländern in beiden Richtungen zu für sie kostendeckenden Frachtraten angemessen beteiligt werden. Reedereien aus Drittländern sollten ebenfalls angemessenen Zugang zu diesem Verkehr erhalten.

Erläuterung

1. Die Probleme, die durch das Auftreten bestimmter osteuropäischer Staatshandelsländer (insbesondere der Sowjetunion, bis zu einem gewissen Grade aber auch Polens und der Deutschen Demokratischen Republik) in der Güter-Linienschifffahrt entstanden sind, werden von der Gemeinschaft bereits seit einiger Zeit geprüft. Sie wurden auch in der Mitteilung der Kommission an den Rat vom 30. Juni 1976 über die Beziehungen der Gemeinschaft mit dritten Ländern auf dem Gebiet des Seeverkehrs genannt. Im Jahre 1977 legte das Vereinigte Königreich ein Dokument zu diesem Thema vor; bei der Erörterung dieses Dokuments wurden die Kommissionsdienststellen aufgefordert, in einer Arbeitsunterlage die Probleme zu analysieren und die Möglichkeiten für ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene darzulegen. Diese Arbeitsunterlage wurde dem Rat vorgelegt, der im Oktober 1977 den Ausschuß der Ständigen Vertreter aufforderte, sie eingehend zu prüfen und Leitlinien für die Prioritäten festzulegen, an denen sich die Kommission bei der Ausarbeitung praktischer Vorschläge an den Rat orientieren sollte, wie dem wachsenden nichtwirtschaftlichen Wettbewerb der Linienflotten bestimmter Staatshandelsländer begegnet werden kann.

2. Dieser Entwurf ist das Ergebnis der anschließenden Erörterungen zwischen den Dienststellen der Kommission und den Sachverständigen der Mitgliedstaaten über die in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststelle vorgeschlagenen Möglichkeiten zum Handeln.

Das Schifffahrtsproblem

3. Das Auftreten bestimmter Staatshandelsländer, insbesondere der Sowjetunion in der Güter-Linienschifffahrt, und die Auswirkung ihrer Aktivität auf die Schifffahrt und den Handel der Gemeinschaft wurden in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen eingehender besprochen; hier werden diese Einzelheiten nicht wiederholt. Die wichtigsten Merkmale bestehen darin, daß die Güter-Linienflotte insbesondere der Sowjetunion seit Beginn der siebziger Jahre rasch wächst und ein weiterer Ausbau geplant ist. Diese Schiffe werden in Verkehren eingesetzt, die für die Gemeinschaft von Bedeutung sind, und zwar nicht nur im Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und der Sowjetunion, sondern auch, was viel wichtiger ist, im Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, z. B. auf dem Nordatlantik. Sie sind auch im Verkehr zwischen wirtschaftlich wichtigen Drittländern (z. B. zwischen Japan und den Vereinigten Staaten) tätig, an dem auch die Gemeinschaftsreedereien beteiligt sind.

4. Dies wäre nicht weiter problematisch, wenn die Schiffe nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt würden, wie sie in den Ländern mit freier Marktwirtschaft üblich sind. Die Linienreedereien der Staatshandelsländer wenden im Wettbewerb mit Reedereien der Gemeinschaft und anderen westlichen Ländern aber Methoden an, auf die die Ree-

dereien der Mitgliedstaaten, so leistungsfähig sie auch sein mögen, keine wirksame wirtschaftliche Antwort haben. Zu diesen Methoden, die in einer Staatshandelswirtschaft – zu einem bestimmten Preis – möglich sind, gehören die Kontrolle der Beförderungsbedingungen im bilateralen Verkehr, die Beschränkung des Rechtes der in den Mitgliedstaaten ansässigen Reedereien, Agenturen in Staatshandelsländern zu gründen, während diese Agenturen in den Mitgliedstaaten einrichten können, und beträchtliches Unterbieten der Frachtraten im Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern sowie zwischen Drittländern, so daß die Reedereien der Staatshandelsländer die einträglichsten Beförderungen an sich ziehen und die Reedereien der Mitgliedstaaten unter ständigen finanziellen Druck setzen können.

5. Im bilateralen Verkehr mit den Mitgliedstaaten besorgt die Sowjetunion bis zu 95 v. H. der Beförderungen. Auch im Cross-Trade zwischen Drittländern sind ihre Wettbewerbsmethoden immer erfolgreicher. So wird zum Beispiel berichtet, daß Linienschiffe von Staatshandelsländern, die außerhalb der Schifffahrtskonferenzen operieren, bereits 18 v. H. des ostgehenden und 22 v. H. des westgehenden vergleichbaren Güterverkehrs der Nordatlantikkonferenzen an sich gezogen haben. Im Verkehr zwischen Nordeuropa und der südamerikanischen Westküste beträgt dieser Anteil rund 25 v. H.; im Verkehr zwischen den Häfen im Golf von Mexiko und dem Mittelmeer 20 v. H.; im Verkehr zwischen Europa und Ostafrika ebenfalls 20 v. H. und zwischen Japan und der Westküste der Vereinigten Staaten 12 v. H.. Obwohl hier die Verkehrsanteile viel niedriger liegen als im bilateralen Verkehr, ist das tatsächliche Frachtaufkommen höher, denn die Verkehrsanteile sind wertmäßig und unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Substitutionseffekte auf die Konferenzen viel bedeutender und werden in Zukunft weiter zunehmen, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

6. Derartige Maßnahmen müssen auf Regierungsebene getroffen werden, da die Reedereien der Mitgliedstaaten angesichts der aggressiven und nichtwirtschaftlichen Wettbewerbsmethoden dieser Flotten keine Möglichkeit haben, wirtschaftlich erfolgreich mit den Flotten der Staatshandelsländer zu konkurrieren. Nach Ansicht der Kommission ist jetzt die Zeit reif für die Vorbereitung entsprechender schifffahrtspolitischer Maßnahmen. Andere Überlegungen, auf die weiter unten eingegangen wird, stehen dazu nicht im Widerspruch.

Andere Überlegungen politischer Natur

7. Kurzfristig sind die niedrigen Frachtraten der Reedereien von Staatshandelsländern für die Verlagerer vorteilhaft. Längerfristig könnten die Verlagerer jedoch selbst verwundbar werden, wenn diese Reedereien auf bestimmten Routen eine marktbeherrschende Stellung erringen und dadurch die Frachtraten diktieren und die Qualität der Verkehrsleistungen selbst bestimmen könnten. Im September

1977 äußerte die Generalversammlung der Europäischen Verladerverbände Besorgnis über den wachsenden Marktanteil bestimmter staatlich kontrollierter Verkehrsunternehmen in der Linienschifffahrt. Die Generalversammlung befürchtete, daß ein derartig großer Marktanteil langfristig zu einem schädlichen Monopol führen könnte. Die Verkehrsinteressen der Gemeinschaft könnten generell geschädigt werden, wenn der Fortbestand von nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebener Reedereien gefährdet würde.

8. Man könnte behaupten, daß die Staatshandelsländer Verkehrsleistungen gegen harte Westwährungen verkaufen müssen, damit sie die Einfuhr westlicher Güter und Technologien bezahlen können. Dazu wäre zu sagen, daß nur ein relativ unbedeutender Teil des Außenhandels der Staatshandelsländer durch Einnahmen aus der Schifffahrt gedeckt werden kann. Und es erscheint auch unwahrscheinlich, daß sich die Beschränkung des Anteils dieser Länder an der Güter-Linienschifffahrt der Gemeinschaft negativ auf den Handel der Gemeinschaft mit diesen Ländern auswirken würde. Da die Staatshandelsländer den Umfang ihres Handels mit den westlichen Ländern insgesamt kaum verringern können, hätten sie auch kaum eine Möglichkeit, ihre Nachfrage geographisch zu verlagern. Die wichtigsten Handelspartner der Staatshandelsländer bereiten zur Zeit selbst Gegenmaßnahmen im Bereich der Schifffahrt vor. Eine Gesetzesvorlage über staatlich kontrollierte Reedereien, die am 3. November 1977 mit Unterstützung des Außenministeriums im US-Kongreß eingebracht wurde, soll die Berechnung nichtwirtschaftlicher Frachtraten verhindern. Auch Japan bereitet Gegenmaßnahmen vor, die die Beteiligung von Reedereien aus Staatshandelsländern an japanischen Verkehren einer Kontrolle unterwerfen würden. Die Staatshandelsländer sind nicht nur auf Grund ihrer langfristigen Wirtschaftsplanung und der Art ihrer Nachfrage, d. h. nach technisch hochwertigen Gütern und zusätzlichem technischen Know-how, sondern auch deshalb, weil sie auf langfristige Finanzierung oder Kompensationsgeschäfte angewiesen sind, im allgemeinen jedenfalls nicht imstande, ihre Nachfragestruktur rasch zu ändern. Daher wäre kaum zu erwarten, daß diese Länder als Vergeltungsmaßnahme ihren Handel mit den Mitgliedstaaten einschränken oder verlagern würden.

9. Die Staatshandelsländer könnten versuchen, jedes Vorgehen der Gemeinschaft, den Zugang zu ihrem Linienverkehr zu regeln, als Diskriminierung und Verletzung des Geistes von Helsinki oder der bestehenden bilateralen Handels- und Schifffahrtsabkommen oder von internationalen Übereinkommen darzustellen.

10. Im Abkommen von Helsinki wird ein angemessener Anteil am Verkehr auf einer beiderseits vorteilhaften Grundlage jedoch als eines der verkehrspolitischen Ziele genannt. Die Linienreedereien der Gemeinschaft sind vom bilateralen Verkehr praktisch ausgeschlossen und verlieren auch im Cross-

Trade immer mehr an Boden. Dieser Vorschlag zielt lediglich darauf ab, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wirtschaftsordnungen faire Wettbewerbsbedingungen für alle Reedereien zu erreichen oder zu erhalten. Er ist eine unmittelbare Antwort auf das aggressive Verhalten der Flotten von Staatshandelsländern in der Schifffahrt, wobei nach Ansicht der Kommission nicht gesagt werden kann, daß er dem Geist von Helsinki widerspricht.

11. Es gibt zahlreiche bilaterale Handels- und Schifffahrtsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Staatshandelsländern, insbesondere mit der Sowjetunion. Sie gewähren gewöhnlich beiden Vertragsparteien in den bilateralen Schifffahrtsbeziehungen den Status der meistbegünstigten Nation.

Soweit diese Abkommen der anderen Seite auch den Zugang zur Fracht auf der Grundlage der Meistbegünstigungsklausel gewähren, könnte die Einführung mengenmäßiger Beschränkungen, wie sie in diesem Vorschlag erwogen wird, allerdings Neuverhandlungen über bestimmte bilaterale Abkommen oder deren Kündigung erforderlich machen. Die Mitgliedstaaten könnten jedoch geltend machen, daß diese Abkommen von der Partnern, d. h. den Staatshandelsländern, nicht sinngemäß erfüllt wurden. Ferner könnte behauptet werden, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen als Flaggendiskriminierung gemäß der Definition der GATT-Anlage vom 28. April 1969 beurteilt werden können. Von den Staatshandelsländern gehören aber nur Polen, Rumänien, die Tschechoslowakei und Ungarn dem GATT an, außerdem gibt es GATT-Regeln, die unter bestimmten Umständen jederzeit die Anwendung von Schutzmaßnahmen zulassen. Darüber hinaus sollte das Übereinkommen von 1923 über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen, grundsätzlich der Anwendung dieses Entscheidungsvorschlags nicht im Wege stehen.

Der Entwurf

12. Dieser Entwurf soll der Gemeinschaft eine Grundlage für die gemeinsame Anwendung von Gegenmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten geben, wenn ordnungspolitische Ziele, welche die Gemeinschaft für das Verhältnis zwischen ihrer Linienschifffahrt und der einiger bestimmter Staatshandelsländer als angemessen betrachtet, nicht erreicht werden. Bei diesen Ländern dürften leider nur Maßnahmen auf staatlicher Ebene erfolversprechend sein; Maßnahmen auf wirtschaftlicher Ebene greifen nicht, weil die Reedereien von Staatshandelsländern wirtschaftlichem Druck nicht nachgeben müssen.

13. Ein gemeinsames Vorgehen innerhalb der Gemeinschaft ist wünschenswert, wenn vermieden werden soll, daß sich der Handel eines Mitgliedstaates, der Gegenmaßnahmen anwendet, auf einen anderen, der dies nicht tut, verlagert.

14. Der Entwurf soll dem Rat vor allem die Möglichkeit bieten, Ziele für seine Beziehungen mit den Staatshandelsländern in der Güter-Linienschifffahrt

festzulegen; auf Gemeinschaftsebene – im Rahmen eines bestehenden Beratungsverfahrens – die Ergebnisse der Verfahren der einzelnen Mitgliedstaaten zur Beobachtung der Aktivität der Güter-Linienreedereien der Staatshandelsländer auszuwerten und den Rat in die Lage versetzen, die gemeinsame Anwendung von Gegenmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten, insbesondere mengenmäßiger Beschränkungen der Verkehrsleistungen von Linienreedereien der Staatshandelsländer in Häfen von Mitgliedstaaten zu beschließen. Der Rat könnte beschließen, daß nur die in einem bestimmten Fall besonders betroffenen Mitgliedstaaten Gegenmaßnahmen ergreifen und dieser Beschluß das Recht der einzelnen Mitgliedstaaten, allein zu handeln, falls sie dies für richtig halten, und natürlich bilateral mit einem Staatshandelsland über Schiffsfragen zu verhandeln, nicht beeinträchtigen würde. Kurz, es wird ein Verfahren vorgeschlagen, das eine elastische Reaktion auf die jeweilige Lage ermöglicht.

15. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten sich weitere Maßnahmen – zum Beispiel im Bereich der Niederlassungsfreiheit und der Aktivitäten der von Staatshandelsländern kontrollierten Reedereien in der Gemeinschaft – als notwendig erweisen.

Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

In diesem Artikel und im Anhang sind die Ziele dargelegt, die die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft in ihren Beziehungen zu Staatshandelsländern in der Güter-Linienschifffahrt verfolgen sollten. Diese Ziele sind:

- Anerkennung von Reedereien der Staatshandelsländer als Drittland-Reederei in EWG-Verkehren, sofern die wirtschaftliche Lebensfähigkeit leistungsfähiger EWG-Reedereien bedroht ist;
- angemessene Beteiligung der EWG-Reedereien als Drittland-Reedereien an Verkehren der Staatshandelsländer;

— angemessene Beteiligung von EWG-Reedereien am bilateralen Linienverkehr sowie angemessene Beteiligung der Drittländer.

Artikel 2

Dieser Artikel sieht vor, daß die Mitgliedstaaten geeignete Verfahren für die Beobachtung der Aktivitäten von Reedereien der Staatshandelsländer im EWG-Güterverkehr einführen. Die so gewonnenen Informationen sind an die Kommission weiterzuleiten, die sie für die Erörterung in einem Beratungsverfahren zusammenfaßt.

Artikel 3

Dieser Artikel bestimmt, daß Mitgliedstaaten und die Kommission im Rahmen des Beratungsverfahrens regelmäßig das Verhalten der Staatshandelsländer in der Linienschifffahrt überprüfen. Die Informationen aus dem Überwachungssystem sollten Teil der Grundlage für diese Überprüfung sein.

Artikel 4

Auf Grund dieses Artikels kann der Rat auf Vorschlag der Kommission beschließen, daß alle Mitgliedstaaten oder die in einem bestimmten Einzelfall betroffenen Mitgliedstaaten gegenüber der Linienschifffahrt von Staatshandelsländern gemeinsam geeignete Gegenmaßnahmen, die auf Grund ihrer einzelstaatlichen Rechtsvorschriften möglich sind, ergreifen. Bei diesen Maßnahmen kann es sich insbesondere darum handeln, für die Verkehrsleistungen von Reedereien aus Staatshandelsländern allgemeine oder für ein bestimmtes Fahrtgebiet geltende mengenmäßige Beschränkungen festzulegen.

Artikel 5 und 6

Keine Bemerkungen.