

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974
über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen
— Drucksache 9/1713 —**

A. Problem

Für die sogenannten Linienkonferenzen in der Seeschifffahrt fehlt bislang noch ein internationaler rechtlicher Rahmen. Es handelt sich hierbei um kartellähnliche Zusammenschlüsse von Reedereien, die Liniendienste in festen geographisch bestimmten Fahrtgebieten unterhalten und die insbesondere die Frachtraten, die Beförderungsbedingungen und die Verteilung des Ladungsaufkommens einheitlich regeln.

B. Lösung

Das Übereinkommen regelt die Tätigkeit der Linienkonferenzen.

Einmütige Billigung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Dem Gesetzentwurf — Drucksache 9/1713 — wird zugestimmt.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, bei der Durchführung des Übereinkommens die nachfolgenden Grundsätze zu beachten:
 - Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als verweigere es Verladern die Wahl zwischen Linienreedereien, die einer Konferenz angehören, und solchen, die keiner Konferenz angehören, vorbehaltlich der etwa bestehenden Treueabmachungen;
 - die mit einer Konferenz in Wettbewerb stehenden Linienreedereien, die keiner Konferenz angehören, sollen den Grundsatz des lauterer Wettbewerbs auf kaufmännischer Grundlage beachten;
 - im Interesse einer gesunden Entwicklung der Linienschiffahrtssdienste soll die Betätigung von Linienreedereien, die keiner Konferenz angehören, nicht behindert werden, solange sie den oben angegebenen Erfordernissen genügen.

Bonn, den 24. November 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Sick
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Slick

Die oben angegebene Vorlage wurde in der 106. Sitzung des Deutschen Bundestages am 16. Juni 1982 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Wirtschaftsausschuß und dem Ausschuß für wirtschaftliche Zusammenarbeit zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat den Gesetzentwurf in der Sitzung am 24. November 1982 behandelt.

Durch das Übereinkommen soll ein weltweiter einheitlicher rechtlicher Rahmen für die Tätigkeit der sogenannten Linienkongressen in der Seeschifffahrt geschaffen werden. Bei den Linienkongressen handelt es sich um kartellähnliche Zusammenschlüsse von Reedereien verschiedener Nationen, die in festen geographisch bestimmten Fahrtgebieten Liniendienste unterhalten und die dafür einheitliche Frachtraten und Beförderungsbedingungen festlegen und das Ladungsaufkommen unter sich aufteilen. Mit diesen Liniendiensten wird der überwiegende Teil des weltweiten Stückgutverkehrs befördert. Ein kleinerer Teil des Ladungsaufkommens im Stückgutverkehr entfällt auf nichtkongressgebundene Reedereien.

Ziel des Übereinkommens ist es, den Handelsflotten aller Staaten die Teilnahme an der Beförderung der Güter des eigenen Außenhandels über See im Rahmen der Linienkongressen zu ermöglichen und einen Interessenausgleich zwischen Anbietern und Nutzern von Schifffahrtslinien für Stückgüter sicherzustellen. Zu diesem Zweck enthält das Übereinkommen folgende Einzelregelungen:

1. Jede nationale Liniereederei hat grundsätzlich das Recht, Voll-Mitglied einer Konferenz zu werden, die den Außenhandel des Herkunftslandes bedient.
2. Bei der Aufteilung des Ladungsaufkommens innerhalb einer Konferenz haben die Gruppen nationaler Liniereedereien jedes der beiden Länder, deren gegenseitiger Außenhandel von der Konferenz befördert wird, das gleiche Recht auf Beteiligung an der Fracht und an der Ladungsmenge. Drittland-Reedereien haben das Recht, einen erheblichen Teil, z. B. 20 v. H. an Fracht und Ladungsmenge zu befördern. Es bleibt jedoch den Mitglieds-Reedereien überlassen, sich unter Beachtung dieser Grundsätze auf bestimmte Anteile zu einigen oder auch abweichende Vereinbarungen zu treffen.
3. Die einer Konferenz angehörenden Liniereedereien sind berechtigt, Treueabmachungen mit Verladern zu schließen und zu unterhalten.
4. Die Konferenzen behalten allgemein das Recht, über die Erhöhung der Frachtraten zu entscheiden. Das Übereinkommen enthält jedoch Vorschriften über Kündigungsfristen, Konsultationen mit den Verladern-Organisationen, Mindest-

geltungsdauer der neuen Tarife und über ein Schlichtungsverfahren. Die Verladern können außerdem Ausschließlichkeitsverträge kündigen, wenn Frachtraterhöhungen entgegen den Empfehlungen des Schlichters vorgenommen werden.

Die EG-Mitgliedstaaten werden aufgrund einer EG-Verordnung bestimmte Vorbehalte einlegen, die im wesentlichen die Teilnahme der Liniereedereien der EG- und OECD-Länder am Konferenzlinienverkehr dieser Länder auf kaufmännischer Grundlage sicherstellen sollen.

Der Verkehrsausschuß begrüßt nach übereinstimmender Auffassung das Übereinkommen, weil es geeignet ist, einen weltweiten annehmbaren Ordnungsrahmen an die Stelle einer Entwicklung zu setzen, in der immer mehr Staaten — vor allem die Entwicklungsländer zum Schutze ihrer eigenen im Aufbau befindlichen Handelsflotte — durch Ladungsvorbehalte und andere protektionistische Eingriffe in den Linienverkehr die Interessen der Schifffahrtsunternehmen und der Verladern anderer Nationen verletzen. Es handelt sich hier um einen Kompromiß zwischen den Vorstellungen der Entwicklungsländer, die staatliche Ladungslenkung und staatliche Kontrolle der Konferenzen einschließlich der Tarifbeschlüsse wünschen, und den Wünschen der Industrieländer nach möglichst großer Freiheit des Seeverkehrs und nach weitgehender Selbstkontrolle der Konferenzen.

Nach Auffassung des Verkehrsausschusses ist es jedoch erforderlich, an dem Grundsatz der freien Wahl der Verladern zwischen Liniereedereien, die einer Konferenz angehören, und Schifffahrtsunternehmen, die keiner Konferenz angehören (Außenseiter), festzuhalten. Das Übereinkommen berührt nicht die Rechtsstellung von Reedereien, die zwar Stückgut-Linienverkehr in einem bestimmten Fahrtgebiet betreiben, die jedoch einer internationalen Linienkongress nicht angehören. Die deutsche Export-Wirtschaft, insbesondere die deutsche Stahlindustrie, ist zur Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit darauf angewiesen, daß auch künftig die Verladern die freie Wahl haben zwischen kongressgebundenen Liniereedereien und Außenseiter-Reedereien, damit auf diese Weise der Wettbewerb gesichert bleibt. Der Verkehrsausschuß schlägt daher eine Entschließung vor, durch die die Bundesregierung dazu aufgefordert wird, diesem Gesichtspunkt bei Anwendung des Übereinkommens Rechnung zu tragen. Der Wortlaut entspricht einer früheren Entschließung, die bereits von der Bevollmächtigten-Kongress auf Initiative der Bundesrepublik Deutschland angenommen worden ist. Es ist beabsichtigt, bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eine entsprechende Erklärung abzugeben.

Der Wirtschaftsausschuß und der Ausschuß für wirtschaftliche Zusammenarbeit haben im Wege der Mitberatung übereinstimmend die Annahme des Übereinkommens empfohlen.

Bonn, den 24. November 1982

Sick

Berichterstatler