

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/210 Nr. 170 —

Mitteilung der Kommission: Bericht über die Möglichkeit einer Gruppen-
freistellung für Konsortialverträge in der Linienschiffahrt

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Anwendung des
Artikels 85 Abs. 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen,
Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen
Seeschiffahrtsunternehmen
— KOM(90) 260 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 7547/90 29. 6. 90 (4. 7.) 18. 6. 90«

A. Problem

Die EG-Kommission strebt eine Ermächtigung an, durch Verordnung Konsortien in der Linienschiffahrt von dem Kartellverbot des Artikels 85 des EWG-Vertrages unter noch näher zu bestimmenden Bedingungen und Auflagen freizustellen.

B. Lösung

Die Freistellung soll durch eine Ergänzung der EG-Verordnung 4056/86 auf dem Wege über eine Ratsentscheidung erfolgen.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag sieht zur Klärung der Frage der wettbewerbsrechtlichen Behandlung kommerziell notwendiger Kooperationen der Seeschifffahrt (Konsortien/Multimodale Verkehre) einen erheblichen Handlungsbedarf und begrüßt daher den Bericht der Kommission und den Verordnungsvorschlag.

In der vorliegenden Fassung stellt der Verordnungsvorschlag jedoch eine „Blanko-Ermächtigung“ für die Kommission dar, mit der die bestehende Rechtsunsicherheit fortgeschrieben würde.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Freistellung der Konsortien und multimodalen Verkehre vom Kartellverbot des EWG-Vertrages durch eine Ergänzung bzw. Änderung der Verordnung 4056/86 in den weiteren Verhandlungen in der EG durchzusetzen. Von der Kommission ist eine Darstellung anzufordern, welche konkreten Bedingungen und Auflagen sie mit einer Freistellung zu verknüpfen beabsichtigt (vgl. Artikel 1 Abs. 2 des Vorschlags) und welche Mindestdauer für die Freistellung dieser Kooperation vorgesehen werden soll (vgl. Artikel 2).

Der Deutsche Bundestag behält sich eine abschließende Stellungnahme in der Sache vor, bis die Absichten der Kommission konkretisiert sind.

Bonn, den 25. September 1991

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Dr. Rolf Niese

Berichterstatler

Mitteilung der Kommission**Bericht über die Möglichkeit einer Gruppenfreistellung für Konsortialverträge in der Linienschifffahrt**

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Anwendung des Artikels 85 Abs. 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Seeschifffahrtsunternehmen

(von der Kommission vorgelegt)

Mitteilung der Kommission**Bericht über die Möglichkeit einer Gruppenfreistellung für Konsortialverträge in der Linienschifffahrt****1 Einleitung****1.1**

Anlässlich der Verabschiedung der Verordnung Nr. 4056/86 im Dezember 1986 verpflichtete die Kommission sich, dem Rat in Jahresfrist einen Bericht darüber vorzulegen, ob Gruppenfreistellungen für Konsortien gewährt werden sollen, und erforderlichenfalls dahin gehende Vorschläge zu machen¹⁾.

1.2

Wie in den Zwischenberichten an die Arbeitsgruppe Verkehrsfragen vom 7. Januar²⁾ und vom 29. November 1988³⁾ dargelegt, konnte die Kommission trotz ihrer wiederholten Bemühungen ihre Arbeiten nicht in Jahresfrist beenden, weil die von der Industrie zur Verfügung gestellten Konsortialverträge keine ausreichende Untersuchungsgrundlage bildeten. Die Untersuchung wurde schließlich abschnittsweise bis September 1989 durchgeführt.

¹⁾ Siehe Ratsdokument Nr. 11584/86 MAR 84 vom 19. Dezember 1986 Anhang III

²⁾ Siehe Dok. Nr. 4130/88 MAR 3 vom 11. Januar 1988

³⁾ Siehe Dok. Nr. 10048/88 MAR 38 vom 13. Dezember 1988

2 Vorgeschichte**2.1**

Die Kommission ist sich darüber im klaren, welche Auswirkungen die gegenwärtigen und voraussichtlichen Entwicklungen und organisatorischen Veränderungen im weltweiten Schiffsverkehr für die Schifffahrts- und Wettbewerbspolitik der Gemeinschaft haben können.

Der Wettbewerb in der Linienschifffahrtsindustrie erfordert von den Unternehmen Leistungsfähigkeit, um am Wettbewerb auf dem Weltmarkt teilzunehmen. Die Schifffahrtsindustrie ist eine kapitalintensive Industrie mit einem hohen Anteil von festen bis variablen Kosten. Schiffe müssen daher möglichst vollständig genutzt werden, wenn die Kapitalkosten gedeckt werden sollen. Für sich allein handelnde einzelne Unternehmen ohne große finanzielle Mittel haben einen schweren Stand, wenn es auf ihren besonderen Schifffahrtsverkehren zu starken Überkapazitäten kommt.

2.2

Die Entwicklung der Containerdienste hat den Zwang zur Zusammenarbeit und Rationalisierung insbesondere auf den längeren Überseeschifffahrtsverkehren erhöht. Da von einem Containerschiff täglich große Frachtmengen umgeschlagen werden können, konnten die Unternehmen größere Schiffe einsetzen, ohne die Ladezeiten zu verlängern, sondern im Gegenteil sogar zu verkürzen. Da aber die verfügbare Fracht-

menge fast die gleiche bleibt, brauchen nicht so viele große Schiffe für einen bestimmten Verkehr eingesetzt zu werden. Die Reeder der Gemeinschaft haben Schwierigkeiten mit dem Einsatz von Containerschiffen, die die erforderliche Größe besitzen, um die möglichen Rationalisierungen zu erzielen und somit die Kosten auf ein Mindestmaß zu senken, zugleich aber eine zufriedenstellende Frequenz der Dienste aufrechtzuerhalten.

2.3

Andere Zwänge zu engerer Zusammenarbeit zwischen Unternehmen in containerisierten Schiffsverkehrsverkehren ergaben sich daraus, daß

- die Einrichtung eines Containerdienstes eine größere Erstkapitalinvestition erforderte als die Ersetzung der Tonnagen bei den herkömmlichen Diensten. Individuelle Reeder zögerten daher, diese Investition für sich allein durchzuführen;
- Containerschiffe hatten weniger Spielraum, um von einem Schiffsverkehrsverkehr in einen anderen überzugehen, da viele von ihnen für einen besonderen Schiffsverkehrsverkehr konstruiert waren; zudem hatten viele Häfen keine Ausrüstung und Infrastruktur für die Abfertigung von Containerschiffen (ein Problem, das sich in einigen Entwicklungsländern noch immer stellt).

2.4

Diese Zwänge zur Zusammenarbeit veranlaßten individuelle Linienreedereien zum gemeinsamen Betrieb ihrer Schiffsoperationen, die gewöhnlich als Konsortien beschrieben werden.

3 Analyse der Konsortialverträge

3.1

Der Ausschuß der Reedervereinigungen der Europäischen Gemeinschaften (CAACE) hat der Kommission ein Verzeichnis der für Europa tätigen Konsortien mit Angabe der Konferenz, des Konsortiums und seiner Mitglieder und des Geltungsbereichs der enthaltenen Klauseln mitgeteilt. Eine Kopie des Verzeichnisses ist als Anlage I zu dieser Mitteilung beigefügt.

Die Kommission hat ferner Kopien der in Anhang II angeführten 23 Konsortialverträge erhalten. Die Kommission wurde gebeten, die Einzelheiten dieser Vereinbarungen als vertraulich zu behandeln.

3.2

Die Prüfung der der Kommission vorliegenden Vereinbarungen und der von CAACE sowie anderen gemachten Angaben hat zu folgenden Feststellungen geführt:

(i) Etwa 57 Konsortien sind weltweit tätig, davon mindestens 40 in Linienschiffsverkehrsverkehren der Gemeinschaft. Die Anzahl der Konsortien in bestimmten Verkehren, ihre Organisation und Mitgliedschaft sowie der Anwendungsbereich und die Bedingungen der Konsortialvereinbarungen sind alle unterschiedlich.

(ii) Die Vielfalt und Kompliziertheit der verschiedenen Vereinbarungen ist beträchtlich. Beinahe der einzige gemeinsame Faktor ist, daß sie Koalitionen verschiedener selbständiger Schiffsverkehrslinien sind, die eine Zusammenarbeit in irgendeiner Form anstreben, um durch Rationalisierung im weitesten Sinne die Rentabilität zu erhalten und die Ausgaben für Investitionen in Containerdiensten zu verteilen. Grundsätzlich sollte jede Vereinbarung sui generis betrachtet werden. Jedoch dürften die meisten Konsortien eine Anzahl spezifischer Vereinbarungen gemein haben.

(iii) *Gemeinsamer Flottenbetrieb*

- a) Gemeinsamer Fahrplan: 37 Konsortien
- b) Frachtraum-/Stellplatz-Austausch: 37
- c) Ausrüstungspool: 20 (in manchen Fällen wahlweise oder nur unter einigen Mitgliedern des Konsortiums)
- d) Gemeinsames Betriebsbüro: 30.

(iv) *Terminals*

- a) Gemeinsamer Terminal-Betrieb: 37 (in manchen Fällen nur wahlweise)
- b) Gemeinsame Terminal-Vereinbarungen: 37 (in manchen Fällen wahlweise oder gemeinsam ausgehandelt, aber getrennt abgeschlossen)

(v) *Pooling*

- a) Frachtpool: 28
- b) Einnahmenpool: 28
- c) Nettoergebnis-Pool: 27

(vi) *Konferenzrechte*

5 Konsortien besitzen Einzelstimmrechte in den Konferenzen, an denen sie teilnehmen.

4 Konsortien haben zwar keine formellen Stimmrechte in den Konferenzen, handeln indes so, als hätten sie solche.

(vii) *Vermarktung*

- a) Gemeinsame Vermarktung: 18 (einige regional begrenzt)
- b) Gemeinsames Konnossement: 22

(viii) *Gemeinsame Preisfestsetzung*

7 Konsortien haben Preisfestsetzungsbefugnis.

Der Ausschuß der EWG-Reederverbände (CAACE) hat mitgeteilt, daß in einigen Fällen das Konsortium zur Preisfestsetzung befugt wäre, doch das „Nein“ in dem Verzeichnis be-

deute, daß es diese Befugnis in der Praxis nicht ausübe. In einigen anderen Branchen wäre das Konsortium entweder außerhalb der Konferenz oder in Verkehren, in denen es keine Konferenz gäbe, tätig.

(ix) *Inlandsgeschäfte*

- a) Gemeinsame Konsolidation: 18 (einige wahlweise oder regional begrenzt)
- b) Gemeinsamer Inland-Transport: 16 (einige wahlweise oder regional begrenzt)

(x) *Laufzeit/Beendigung*

In der Liste der Reederverbände sind keine Klauseln über Laufzeit und Beendigung von Konsortialvereinbarungen enthalten. Von den 23 Vereinbarungen, die von der Kommission geprüft wurden,

- a) sehen 11 eine unbestimmte Laufzeit bis zur Aufhebung/Beendigung vor
- b) sehen 10 eine begrenzte Laufzeit oder eine Laufzeit ohne Verlängerungsklausel vor (2 Vereinbarungen enthalten keine klaren Bestimmungen)
- c) Aufhebung/Beendigung

36 Monate	
Kündigungsfrist:	1 Vereinbarung
24 Monate	
Kündigungsfrist:	2 Vereinbarungen
12 Monate	
Kündigungsfrist:	6 Vereinbarungen
6 Monate	
Kündigungsfrist:	8 Vereinbarungen
Spezifische Regeln:	4 Vereinbarungen

- d) Ohne Aufhebungs-/Beendigungsklausel: 1

(xi) *Ziele/Zwecke der Konsortialvereinbarungen*

In dem CAACE-Verzeichnis wurde dieser Aspekt nicht behandelt. In den 23 Vereinbarungen sind die nachstehenden Klauseln typisch:

„Die Vereinbarung hat den Zweck, einen/ein gemeinsamen Beförderungsdienst/Konsortium einzurichten, der/das die Einsparungen und Vorteile der modernen Schifffahrtstechnologie durch koordiniertes Management von Ro-Ro, Container- oder gleichartigen modernen Schiffen und aller damit verbundenen Tätigkeiten sicherzustellen vermag.“

„... die Beteiligten in die Lage zu versetzen, einen Dienst, so wie er in der Vereinbarung bestimmt wird, auf die wirtschaftlichste und wirksamste Weise zu betreiben; den Handel und den Frachtverkehr zwischen den bezeichneten Orten und Häfen zu fördern und im Höchstmaß zu steigern.“

„Diese Vereinbarung hat den Zweck, die Beteiligten zu ermächtigen, ihren gemeinsamen Dienst in den durch die Vereinbarung erfaßten Verkehren fortzuführen.“

„Diese Vereinbarung hat den Zweck, die Beteiligten in die Lage zu versetzen, kollektiv einen höherwertigen Gesamtschiffsfrachtdienst einzurichten und aufrechtzuerhalten und dadurch den Seehandel in dem Verkehr zwischen ... und ... zu fördern.“

„Die Vereinbarung hat den Zweck, es den Beteiligten zu ermöglichen, als Seefrachtunternehmen unmittelbar auf Abruf oder mit mehreren Transportmitteln durch Erbringung der Leistung unter dem Namen ... , wie in der Vereinbarung vorgesehen, tätig zu sein.“

„Die Vereinbarung hat den Zweck, es den Beteiligten zu ermöglichen, in ihrem Leistungsangebot in den durch die Vereinbarung erfaßten Verkehren wirksame Leistungen und Einsparungen zu erzielen.“

„Im Betrieb eines gemeinsamen Container-Dienstes zwischen ... und ... — einschließlich des Container-Inlandtransports — zusammenzuarbeiten, um durch den Einsatz von Container-Schiffen optimale wirtschaftliche Ergebnisse zu erzielen und den Erlös durch Einnahmenpool unter den in der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen zu teilen.“

3.3 Mehrfach-Mitgliedschaft

- a) Nach den vorliegenden Angaben sind 47 europäische Linienreedereien an 35 Konsortien beteiligt, die Verkehrsleistungen für europäische Routen erbringen. (An den übrigen fünf Konsortien, die Verkehrsleistungen für europäische Routen erbringen, sind anscheinend keine europäischen Schifffahrtslinien beteiligt.)

Einige dieser Linienreedereien sind Mitglieder von mehr als einem Konsortium:

CGM	an 13 Konsortien beteiligt
Nedlloyd	an 12 Konsortien beteiligt
Hapag Lloyd	an 11 Konsortien beteiligt
P & OCL	an 7 Konsortien beteiligt
CMB	an 6 Konsortien beteiligt
Swedish Transocean	an 5 Konsortien beteiligt
Incotrans	an 4 Konsortien beteiligt

Cunard	5 Linien, von denen jede an drei Konsortien beteiligt ist
EAC	
Charente Harrison	

Ellerman
Lloyd Triestino

Wilh. Wilhelmsen	7 Linien, von denen jede an zwei Konsortien beteiligt ist
Finnccarries	
Hoegh	
Johnson	

Wallenius
DAL
Delmas-Vieljeux

- b) Linienreedereien, die Mitglieder eines Konsortiums sind, sind in vielen Fällen auch Mitglied einer Konferenz. Einige Konferenzen zählen zu ihren Mitgliedern auch die Teilnehmer mehr als eines Konsortiums, wie beispielsweise aus Anhang III hervorgeht,

- die Mitglieder der Konsortien CAROL, EURO-Caribe, S.A.C. und Streamline sind sämtlich Mitglieder der Vereinigung West India Transatlantic Steamship Lines, der WITASS-Konferenz;
- die Mitglieder der Konsortien OMEX, Scan Dutch, TRIO, ACE und Med Club sind Mitglieder der Far Eastern Freight Conference.

Dazu ist festzustellen, daß es auch noch andere Situationen in der europäischen Linienschifffahrt gibt. Hierzu zwei Beispiele:

Die Europa/Australien & Neuseeland-Konferenz zählte gewöhnlich Teilnehmer an vier Konsortien zu ihren Mitgliedern (ANZECS, ACT(A)ANL, Scancarriers und Scanbarber). Scancarriers wurde von einem seiner Mitglieder übernommen, und Scanbarber sowie ACT(A)ANL wurden aufgelöst, so daß diese Konferenz jetzt beinahe (Baltic Shipping Company ausgenommen) identisch mit dem ANZECS-Konsortium ist. Ein weiteres Beispiel ist die britische West Africa Lines Joint Service (UK-WAL), Konsortium und Konferenz zugleich.

4 Standpunkte der Reeder und Verlader

4.1

Der Ausschuß der EWG-Reederverbände (CAACE) und der Ausschuß der europäischen nationalen Reeder (CENSA) haben in verschiedenen Vorlagen an die Kommission geltend gemacht, daß die gemeinschaftlichen Schifffahrtslinien an Konsortien teilnehmen müßten, um „not to be put at a disadvantage compared with their competitors, the single entity, multi-trade giants“. Nach ihrer Auffassung sind Konsortien entweder als technische Vereinbarungen nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 4056/86 freigestellt oder fallen unter die Gruppenfreistellung des Artikels 3 dieser Verordnung. Für nicht so erfaßte Fälle sollte eine Gruppenfreistellung gewährt werden. Diese Ansicht wird von dem griechischen Reederverband nicht geteilt, dem zufolge die Kommission nur Einzelfreistellungen gewähren sollte, sofern es angemessen ist.

4.2

Der British Shippers' Council hat der Kommission mitgeteilt, daß nach seiner Ansicht Konsortien weder durch den Artikel 2 noch durch den Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfaßt werden; eine neue Gruppenfreistellung sei unangemessen. Einzelfreistellungen sollten nur mit Sonderauflagen und Verpflichtungen erteilt werden. Die European Shippers' Councils vertraten ähnliche Ansichten, wonach Konsortien Einzelfreistellungen beantragen müßten, die Auflagen

und Verpflichtungen einschließlich einer Verpflichtung zu sinnvollen Konsultationen enthalten.

5 Der Rechtsstatus von Konsortien

Die Prüfung des Wortlauts der vorgelegten Konsortialvereinbarungen und anderer den Dienststellen der Kommission vorliegenden Informationen führte zu den nachstehenden Hauptschlußfolgerungen:

5.1 Konsortien sind keine Zusammenschlüsse

Die vorliegenden Informationen lassen darauf schließen, daß Konsortien nicht als Zusammenschlüsse der Beteiligten betrachtet werden könnten, und zwar aus mehreren Gründen:

- a) Sämtliche vorliegenden Vereinbarungen enthalten Bestimmungen über die Beendigung der Vereinbarung mit verschiedenen Kündigungsfristen.
- b) Es liegen keine Beweise dafür vor, daß einer der Beteiligten dieser Vereinbarungen oder anderer von CAACE beschriebenen Vereinbarungen entweder alle Vermögenswerte oder Tätigkeiten auf das Konsortium übertrug und somit zu einer reinen Holding-Gesellschaft wurde oder die Geschäftstätigkeit in dem durch das Konsortium erfaßten Bereich vollständig und unwiderruflich aufgab.

Im Gegenteil, die Beteiligten der Konsortialvereinbarungen bleiben frei, weiter unabhängig auf anderen Strecken tätig zu sein, Konsortien beizutreten, denen andere Partner in anderen Schifffahrtsverkehren angehören, oder Konsortien für andere Schifffahrtsverkehre beizutreten, denen dieselben oder beinahe dieselben Partner, aber unter anderen Bedingungen, angehören.

Die Feststellungen über die mehrfache Mitgliedschaft ergaben, daß dies für viele Schifffahrtslinien zutrifft.

5.2 Konsortien sind nicht rein technische Vereinbarungen

Die vorliegenden Informationen lassen darauf schließen, daß es nur wenige, wenn überhaupt irgendwelche Konsortialvereinbarungen gibt, die ausschließlich technische Verbesserungen oder Zusammenarbeit im Sinne des Artikels 2 der Verordnung Nr. 4056/86 bezwecken oder bewirken.

Alle außer zwei von den geprüften 23 Vereinbarungen enthalten Abmachungen nicht nur über gemeinsamen Flotten- und Terminalbetrieb, sondern auch über Pool- und/oder Konferenzrechte, Preisfestsetzung, Vermarktung oder Binnenverkehr. Nur eine der zwei Ausnahmen betrifft eine Stellplatz-Chartervereinbarung mit Abmachungen über einen gemeinsamen Fahrplan und Frachtraum/Slot-Austausch und Abmachungen über Kapazitätsbeschränkungen für einen der Beteiligten hinsichtlich bestimmter europäischer Häfen. Der andere Fall betrifft eine Vereinba-

nung mit Abmachungen über den gemeinsamen Betrieb der Flotten und Terminals. Jedoch sieht sie auch Kostenaufteilungsabmachungen für Schiffe, Verwaltung und Ausrüstung vor. Zudem dürfen danach Konferenzverkehrsrechte nur mit Zustimmung des Ausschusses für die Konsortialpolitik ausgeübt werden und können die Partner, ohne gemeinsame Vermarktung, „ihre Interessen kombinieren“ (may combine their interests).

In allen diesen Fällen sind Zweck und Wirkung des Konsortiums nicht ausschließlich technischer Art.

Gemäß der deskriptiven Liste des CAACE gibt es noch einige andere Konsortialverträge, die auf Vereinbarungen über den gemeinsamen Betrieb ihrer Flotten und Terminals begrenzt sind. Jedoch können diese Vereinbarungen nicht als nur technische angesehen werden, da beispielsweise eine Vereinbarung unter anderem auch das Einvernehmen der Parteien enthält, durch eine gemeinsame Frachtpolitik einen sinnlosen oder unlauteren Verkaufs- und Vermarktungswettbewerb untereinander zu vermeiden. Derartige Vereinbarungen schränken den Wettbewerb ein und können nicht so betrachtet werden, als hätten sie ausschließlich technische Ziele und Wirkungen. Schließlich regeln die Partner der Konsortialvereinbarungen den Einsatz ihrer Schiffskapazitäten auf gegebenen Handelsrouten und sind tatsächliche oder potentielle Wettbewerber.

Aus allen diesen Gründen kann nicht davon ausgegangen werden, daß Konsortien in anderen als vielleicht ganz außergewöhnlichen Fällen in den Anwendungsbereich von Artikel 2 der Verordnung des Rates Nr. 4056/86 fallen.

5.3 Konsortien fallen nicht unter die Konferenz-Gruppenfreistellung

a) Konferenzen sind Abmachungen, die im wesentlichen dazu dienen, daß ihre Mitglieder dieselben Frachtraten berechnen. Manche Konferenzen vereinbaren auch die Beteiligung der Mitglieder an einem besonderen Schiffsverkehrsverkehr (die entweder als Fahrtrechte definiert werden, d. h. das Recht, jährlich eine Reihe von Beförderungen von einem Gebiet nach einem anderen durchzuführen oder als Prozentanteile am Verkehr) oder legen sogar entweder ihre Gewinne oder ihre Beförderungen (Frachtkonten) oder beide zusammen, im allgemeinen mit der Absicht, den Anteil „mit Gewinnen und Beförderungen gleichzusetzen“.

Die Konsortien verfolgen verschiedene Ziele und sind unterschiedlich organisiert. Die Größe der Containerschiffe (etwa drei bis sechs herkömmliche Schiffe — ein Containerschiff) bedeutet, daß die meisten Einzelunternehmen allein keinen zufriedenstellenden Liniendienst für die Verloader mehr bieten können. Um existenzfähig zu sein, muß ein Schiffsverkehrsdienst eine häufige, etwa wöchentliche Beförderungsleistung für seine Kunden erbringen. Die Rationalisierung der Terminplanung mit der Zuteilung von Stellplätzen für jede Fahrt der beteiligten Linienreederei ist daher eine

unabdingbare Voraussetzung. Dies ist nicht Aufgabe der Konferenzen.

Die Reeder stimmen darin überein, daß Konsortien sich von Konferenzen unterscheiden.

b) Konsortialvereinbarungen beschränken oder beseitigen den Wettbewerb zwischen den Beteiligten in einigen oder allen nachstehenden Bereichen:

- Bereitstellung und Einsatz von Kapazität und Beförderungsmöglichkeiten,
- Zeitplanung und Fahrten,
- Marketing,
- Inlandtransport,
- ihre Politik als Konferenzmitglieder und
- Preiswettbewerb (der entweder durch die Konferenzmitgliedschaft oder Abmachungen in den Konsortialvereinbarungen, die insoweit einer Konferenzvereinbarung vergleichbar sind, oder durch eine beliebige Kombination von beiden ausgeschaltet wird).

Eine beträchtliche Anzahl von Konsortialvereinbarungen enthalten also restriktive Abmachungen, die über den Anwendungsbereich von Artikel 3 der Verordnung des Rates Nr. 4056/86 hinausgehen und daher nicht durch die Gruppenfreistellung für Konferenzen erfaßt würden, auch wenn sie als Konferenz-Vereinbarungen angesehen werden könnten. Dies gilt für die meisten der der Kommission vorliegenden Vereinbarungen; ebenso wäre es der Fall bei den meisten anderen Vereinbarungen der CAACE-Liste.

c) Die Konsortien befassen sich zunehmend mit Beförderungen im kombinierten See-, Land-/Hauszu-Haus-Verkehr. Multilaterale Vereinbarungen über einen kombinierten See- und Landverkehr werden durch die Konferenz-Gruppenfreistellung, die nur für den Seebereich gilt, nicht erfaßt.

5.4

Daraus folgt, daß Konsortialvereinbarungen, die den Wettbewerb einschränken und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, entweder durch eine Einzel- oder durch eine Gruppenfreistellung erfaßt werden müssen, wenn sie nicht gemäß Artikel 85 Abs. 2 des Vertrages als null und nichtig gelten sollen. Angesichts der Anzahl von Konsortialvereinbarungen und des Erfordernisses, daß die Reeder die nötige Elastizität bewahren, um auf wechselnde Wettbewerbsverhältnisse mit wechselnden Vereinbarungen zu reagieren, ist es aus Verwaltungsgründen wünschenswert, möglichst eine Gruppenfreistellung zu erteilen. Demgemäß hat die Kommission den Rahmen für die Erteilung einer derartigen Gruppenfreistellung geprüft.

6 Vorschlag für eine Gruppenfreistellung

6.1 Begründung

Die gemeinschaftliche Schifffahrtsindustrie muß die für den Wettbewerb auf dem Welt-Linienschifffahrtsmarkt nötigen Größenvorteile erzielen. Die Konsortien können dazu beitragen, die nötigen Mittel zur Verbesserung der Produktivität der Linienschifffahrtsdienste zu liefern und durch die Erleichterung und Förderung des Containereinsatzes den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt zu fördern.

Die Benutzer der von den Konsortien angebotenen Beförderungsleistungen im Seeverkehr erhalten mehrere wichtige Vorteile. Erstens werden für sie regelmäßige Fahrten zu Preisen sichergestellt, die nicht davon abhängig sind, welche Schiffe für ihre Container eingesetzt werden. Zweitens werden Größenvorteile im Einsatz der Schiffe und der On-shore-Einrichtungen erzielt. Drittens werden die Kosten auch aus dem Grunde gesenkt, weil die Konsortien höhere Kapazitätsauslastungsgrade erzielen. Viertens steigern die Konsortien die Qualität der Beförderungsleistungen durch den Einsatz moderner Schiffe und Ausrüstungen wie auch Hafeneinrichtungen. Nicht zuletzt kommen sie durch das Angebot gemeinsamer Beförderungsleistungen im Inlandsverkehr auch dem Verlangen vieler Verlader nach einem wirksamen Haus-zu-Haus-Transport entgegen.

So können die Verkehrsnutzer einen Anteil an den aus der Verbesserung in Produktivität und Leistung resultierenden Gewinnen erhalten. Jedoch muß jegliche Gruppenfreistellung eine hinreichende Garantie dafür bieten, daß die Konsortien ihre Vorteile im ganzen Umfang wahrzunehmen vermögen und daß die Verkehrsnutzer einen angemessenen Anteil an der sich daraus ergebenden Rationalisierung und Kostensenkung erhalten.

Um daher sicherzustellen, daß alle Voraussetzungen des Artikels 85 Abs. 3 erfüllt werden, müßte unter anderem die Gruppenfreistellung an bestimmte Auflagen oder Verpflichtungen geknüpft werden, um sicherzustellen, daß ein angemessener Gewinnanteil an die Verlader abgeführt und der Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der in Rede stehenden Schifffahrtsverkehre nicht ausgeschaltet wird.

6.2 Form

Eine Gruppenfreistellung für Konsortien müßte nicht eine Änderung oder Ergänzung einer bestehenden Verordnung sein, sondern vielmehr eine unabhängige eigenständige Verordnung, und zwar aus folgenden Gründen:

- Es gibt eine große Vielfalt verschiedener Konsortialabmachungen, die unter verschiedenen Umständen angewandt werden;
- Konsortien sind eine Spezialform von Gemeinschaftsunternehmen. Trotz aller Bemühungen der Dienststellen der Kommission und der beteiligten Industrien hat es sich als unmöglich erwiesen, eine

Gruppenfreistellung für Gemeinschaftsunternehmen generell vorzusehen;

- viele Konsortien führen Beförderungen im kombinierten Verkehr durch, die teilweise in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 und teilweise unter die Verordnung Nr. 1017/68 und — soweit es sich um Container handelt — teilweise unter die Verordnung Nr. 17/62 fallen.

Konsortien in der Linienschifffahrt sind eine spezielle und komplizierte Art von Gemeinschaftsunternehmen. Anders als bei den meisten Gemeinschaftsunternehmen des Handels und der Industrie werden Anwendungsbereich, Partner, Tätigkeiten und Bedingungen der Konsortialvereinbarungen häufig geändert. Deshalb wäre es wie auch aus den anderen erwähnten Gründen äußerst schwierig zu entscheiden, welche Spezialklauseln und -abmachungen von Konsortialvereinbarungen zulässig sein sollten und unter welchen Umständen. Ein derartiges Vorgehen wäre auch deshalb nicht erstrebenswert, weil es oft eine Rechtsberatung erfordern würde und vielleicht auch die Erteilung einer Einzelfreistellung durch die Kommission, so oft die Bedingungen einer Konsortialvereinbarung geändert werden. Eine Gruppenfreistellung für Konsortien sollte sich daher darauf konzentrieren zu klären, unter welchen Bedingungen Konsortien von dem Kartellverbot nach Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages freigestellt werden können, anstatt zwischen Konsortien zu differenzieren.

6.3 Anwendungsbereich und Inhalt der Gruppenfreistellung

Die Gruppenfreistellung würde Konsortien für den kombinierten Verkehr sowie reine Seeverkehrskonsortien erfassen und würde daher auf der Grundlage der Verordnungen Nr. 4056/86, Nr. 1017/68 und Nr. 17/62 verabschiedet.

Die Gruppenfreistellung sollte eine möglichst große Vielfalt der Arten von Klauseln, die in Konsortialvereinbarungen vorkommen, erfassen.

Da die Zusammenarbeit durch Konsortien eine Spezialform von Rationalisierungskartellen ist, die über Konferenzen hinausgeht, hätte die Kommission die Gruppenfreistellung mit einigen zusätzlichen Anforderungen zu verbinden. Bei der Festlegung dieser Anforderungen, etwa bestimmter Bedingungen und/oder Verpflichtungen muß die Kommission nicht nur die Belange der Linienreedereien, sondern auch diejenigen der Verlader und anderer Verkehrsträger, die mit den Beförderungsleistungen von Mitgliedern des Konsortiums im Landverkehr konkurrieren können (z. B. Straßenverkehrsunternehmen bei Konsortien für den kombinierten Verkehr), berücksichtigen.

Diese Anforderungen können in Einzelheiten erst festgelegt werden, nachdem weitere Konsultationen mit den Beteiligten und mit den Mitgliedstaaten in dem Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen stattgefunden haben. Die Kommission ist in einer vorläufigen Erklärung aber dennoch der Ansicht, daß insbesondere zur Erfüllung der Vorausset-

zungen des Artikels 85 Abs. 3 insbesondere folgendes sicherzustellen wäre:

1. Es müßte sichergestellt werden, daß ein angemessener Anteil der Leistungsfähigkeit und anderer Gewinne von Konsortien den Verladern zugute kommt;
2. es müßte sichergestellt werden, daß der Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der Schiffsverkehrsverkehre nicht beispielsweise durch Vereinbarungen zwischen den in demselben Schiffsverkehr tätigen Konsortien ausgeschaltet oder unangemessen eingeschränkt wird;
3. für den sanctionsfreien Austritt einer beteiligten Linienreederei müßte eine maximale Kündigungsfrist vorgesehen werden;
4. im Fall der von Konsortien angebotenen kombinierten Verkehrsleistungen müßten multilaterale Vereinbarungen mit Inlandverkehrsträgern behandelt werden;
5. es müßte sichergestellt werden, daß keine unterschiedliche Behandlung von Verladern oder Häfen vorgenommen wird.

Zudem müßten Verpflichtungen unter anderem zu sinnvollen Konsultationen mit den Verladern und Rechte für die Verlager, gegebenenfalls ihren eigenen Inlandstransport zu vereinbaren, falls sie dies wünschen, vorgesehen werden.

Bei der Gruppenfreistellung für Konsortien wird unter anderem auch berücksichtigt, daß beinahe sämtliche Mitglieder der Konsortien auch Mitglieder der unter die Verordnung 4056 fallenden Konferenzen sind; bei den Anforderungen der Gruppenfreistellung wird es sich um die durch Konsortien bewirkten zusätzlichen Wettbewerbsbeschränkungen handeln.

6.4

Nach Auffassung der Kommission wäre es erstrebenswert, eine Gruppenfreistellung für Konsortialvereinbarungen zu erteilen. Die Kommission hat deshalb den beigefügten Vorschlag (Anlage IV) für eine Verordnung des Rats vorbereitet, die die Kommission ermächtigen würde, eine Gruppenfreistellung für Konsortien nach Maßgabe der vorangehenden Erwägungen zu erteilen. Diese Ermächtigungsverordnung entspricht den normalen Richtlinien derartiger Verordnungen und bedarf daher keiner besonderen Erläuterungen.

Die Kommission beabsichtigt, die wettbewerbsrechtliche Beurteilung von Beförderungsleistungen im kombinierten Verkehr unter Einschluß einer Seeverkehrsstrecke zugleich mit der Gruppenfreistellung für Konsortien zu klären.

ANNEX 1

CAACE

Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes

April 1990			Fleet operations				Ter-minals		Pooling			Conf. rights	Marke-ting		Pri-cing	Inland opera-tions	
Conference	Consortia	CONSORTIA SERVING EUROPE Members	joint schedule	space/slot exchange	equipment pool	joint opera-tional office	joint terminal operation	joint terminal contracte	cargo pool	revenue pool	net result pool	consortia holds conference voting rights	joint marketing	joint bills of lading	(A) joint price fixing	joint consolidation	joint haulage
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Non Confe-rence	Johnson Scanstar	Blue Star Line (UK), East Asiatic C° (DK)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes
US-conferen-ces (for North Atlantic and Gulf)	Sagu-mex	Hapag Lloyd (D), CGM (F), GCL (Cunard, UK, In-cotrans, NL, Swe-dish Transocean, Wallenius, (S)	yes	yes	no	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no	no	no
Canadian N. Altantic E&W Bound Freight Confe-rences	St. Law-rence Co-ordi-nated Services	Canada Maritime – comprising CMB (B) & CP Ships (Can) and ML Containerline (UK)	yes	yes	no	yes	yes	yes (B)	no	no	no	no	no	no	no	no	no
Association of W. India Transatlantic Steam Ship Lines	Carib-bean Over-seas Lines (CAROL)	Charente Steam-ship C° Ltd (T&J Harrison Managers) (UK), Hapag Lloyd (D), Nedlloyd (NL), CGM (F)	yes	yes	no yes for Ree-fer	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	yes	no	no	no
Association of W. India Transatlantic Steam Ship Lines (WITASS)	SAC	Hapag-Lloyd (D), Nicaragua National Line	yes	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	yes
European/ South Pacific & Magellan Conference	Euran-des	CNP (Peru) Euoremar (Chile)	no	no	no	yes	yes	yes	yes	no	yes	no	yes	yes	no	no	no
European/ South Pacific & Magellan Conference	Eurosal	CMB (B), CSAV (Chile), Hapag Lloyd (D) Nedlloyd (NL), PSNC (UK), Transnave (Ecuador), Linabol (Bolivia), CGM (F), Laser (S)	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no
Association of W. India Transatlantic Steam Ship Lines (WITASS)	Euro/ Caribe	CGM (F), Hapag Lloyd (D), Nedlloyd (NL)	yes	yes	no	yes	yes	yes	no	yes	no	no	no	yes	no	no	no

(A) In some cases, the consortium would have the authority to price-fix but the "no" reflects that it does not do so.

(B) Negotiated and agreed jointly, and indential, but not in fact "joint contracts".

April 1990			Fleet operations				Ter-minals		Pooling			Conf. rights	Marke-ting		Pri-cing	Inland opera-tions	
Conference	Consortia	CONSORTIA SERVING EUROPE Members	joint schedule	space/slot exchange	equipment pool	joint opera-tional office	joint terminal operation	joint terminal contracte	cargo pool	revenue pool	net result pool	consortia holds conference voting rights	joint marketing	joint bills of lading	(A) joint price fixing	joint consolidation	joint haulage
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Eur./Argentina & Brazil Con-ferences	Joint Contai-ner Ser-vices	CMB (B), RZAL (NL), Havenlijn (NL), Nedlloyd (NL), Alanciã (Bzl), HSDG (D), SEAS (F), Brisa (UK) — compr. Blue Star, Lam-port & Holt, Houl-der & Royal mail	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no	no
Association of W. India Transatlantic Steam Ship Lines (WITASS)	Laser Stream	Johnson Line (S), Effoa-Finland Steamship, (Fin) Royal Mail Lines (UK) & Flomerca (Guatemala)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	yes
Europe/ E. Africa Conference	Beacon	CGM (F), DOAL (D), Ellerman (UK), T & J Harri-son (UK), P&OCL (UK)	yes	yes	no	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no	no	no
Continent/ West Africa Conference COWAC	Vessel Sharing Agree-ment	Soc. Navale Del-mas, Nedlloyd	yes	yes	no	no	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no	no	no
Continent/ W. Africa Conference	EWAS	MRSL (Nig.), ED (UK), Palm (UK)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	yes	yes	no	no	no
Continent/ W. Africa Conference	Scadoa	Hoegh (N), SWAL (S), SNO (F)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	yes
Europe/South & S.E. African Conference	South Africa Europe Cont. Service Ltd	CMB (B), CGM (F), CD (F), DAL (D), Ellerman Har-ri-son Container Line (UK), Lloyd Triestino (I), Nedl-loyd (NL), P&OCL (UK), Safmarine (S.A.)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes (C)	yes	no	yes	yes

(A) In some cases, the consortium would have the authority to price-fix but the "no" reflects that it does not do so.

(C) Limited by regions.

April 1990			Fleet operations				Ter-minals		Pooling			Conf. rights	Marke-ting		Pri-cing	Inland operations	
Conference	Consortia	CONSORTIA SERVING EUROPE Members	joint schedule	space/slot exchange	equipment pool	joint opera-tional office	joint terminal operation	joint terminal contracts	cargo pool	revenue pool	net result pool	consortia holds conference voting rights	joint marketing	joint bills of lading	(A) joint price fixing	joint consolidation	joint haulage
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
UK W. Africa Lines Joint Services	UKMAL	ED (UK), Palm Line (UK), Guinea Gulf Line (UK), Black Star Line (Ghana), MNSL (Nig), Nigerian Green Line (Nig), CMZ (Zaire), Sitram (Ivory Coast), Camship (Camerouns), Cobenam (Benin) Providence Liner Shipping (Lib)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	— (D)	yes	yes	yes (D)	yes	yes
Europe Middle East Conf.	Red Sea Express Service	Cunard (UK), Marzario (I) CMA (F), VEB Deutfracht Seerederei (DSR)	yes	yes	no	yes	no	yes	no	yes	yes	no	no	no	no (E)	no	no
Israel/UK Conference	Combined Container Services	Ellerman (UK), Furness Withy (UK), Zim (Is)	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no
Lavast Conference — Turkey Conference — N. Europe Egypt Conference	Near East Container Line	DROL (D), KNSM (NL)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	no
Israel-Scandinavian Association	Swedish Orient Lines (F)	Swedish Transocean (S) & Finn-carrier (Fin)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	EA	no	yes	yes	yes	yes
Indian Ocean Island Conference (Cimacorea)	Capricorne	CGM (F), Hapag Lloyd (D), NCHP (F), Seal (D), SMTM (Madagascar), SNC (F)	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no
Far East Freight Conference	ACE	NOL (Sing), OOCL (HK), Korea Shipping Corp. (S.K.o.), Cho Yang Shipping (S.K.o.)	yes	yes	no	no	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no	no	no

(A) In some cases, the consortium would have the authority to price-fix but the "no" reflects that it does not do so.

(C) Limited by regions.

(D) UKWAL is both the consortium and the conference. An latter, it engages in joint price-fixing.

(E) In some trades, the consortium operates either outside the conference or on routes where there is no conference. In such cases the consortium is engaged in joint price-fixing.

(F) No EEC members but operate to/from EEC ports.

April 1990			Fleet operations				Ter-minals		Pooling			Conf. rights	Marke-ting		Pri-cing	Inland opera-tions	
Conference	Consortia	CONSORTIA SERVING EUROPE Members	joint schedule	space/slot exchange	equipment pool	joint opera-tional office	joint terminal operation	joint terminal contract	cargo pool	revenue pool	net result pool	consortia holds conference voting rights	joint marketing	joint bills of lading	(A) joint price fixing	joint consolidation	joint haulage
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Entente de Frat des Lignes de Navigation Servent Papeete et Noumea	Bank & Colum-bus	Bank Line (UK), Columbus Line (D)	yes	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes (C)	yes	no (E)	yes	yes (C)
Indonesian Conference	Indone-sia (F) Nat. Li-nes Dja-sagetri	Djakarta Lloyd Gesuri Lloyd Trikore Lloyd Samudera Indonesia } (INDO)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Far Eastern Freight Conference (Italy — FE)	MFECS (Mcd-club)	NCHP (F), Lloyd Triestino (I), MOL (J), NYK (J), OMEX (Taiwan, Hong Kong, Singapore, South Korea)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	yes	no	no	no
Indonesia Europe Freight Conference	Wad-cans In-donesia Service	Nedlloyd (NL), EAC (DK), Swedish Trans-ocean (S), Wilh. Wilhelmsen (N)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	yes
Far Eastern Freight Conference	Omex (F)	Cho Yang Shipping (S. Kor) NOL (Sing), OOCL (HK)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Far Eastern Freight Conference	Scan-Dutch	CGM (F), East Asiatic Co. (DK), Nedlloyd (NL), Swedish Trans-ocean (S), Wilh. Wilhelmsen (N)	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	yes	yes	no	yes	yes
Far Eastern Freight Conference	Trio	P&OCL (UK), Ben Line (UK), Hapag-Lloyd (D), NYK (J), Mitsui OSK (J)	yes	yes	no	yes	yes	yes	yes	yes	yes	no	no	no	no	no	no
Europe/Australia & N.Z. Confe-rence	AN-ZECS	CGM (F), Hapag-Lloyd (D),. Lloyd Triestino (I), Nedlloyd, P&OCL (UK), SCNZ (NZ)	yes	yes	yes (G)	yes	yes	yes	yes	yes	yes only for sea-leg	no	yes (C)	yes	no	yes (C)	yes (C)

(A) In some cases, the consortium would have the authority to price-fix but the "no" reflects that it does not do so.

(C) Limited by regions.

(E) In some trades, the consortium operates either outside the conference or on routes where there is no conference. In such cases the consortium is engaged in joint price-fixing.

(F) No EEC members but operate to/from EEC ports.

(G) Among some members.

[illegible]

(A) In some cases, the consortium would have the authority to price-fix but the "no" reflects that it does not do so.

(B) Negotiated and agreed jointly, and indentical, but not in fact "joint contracts".

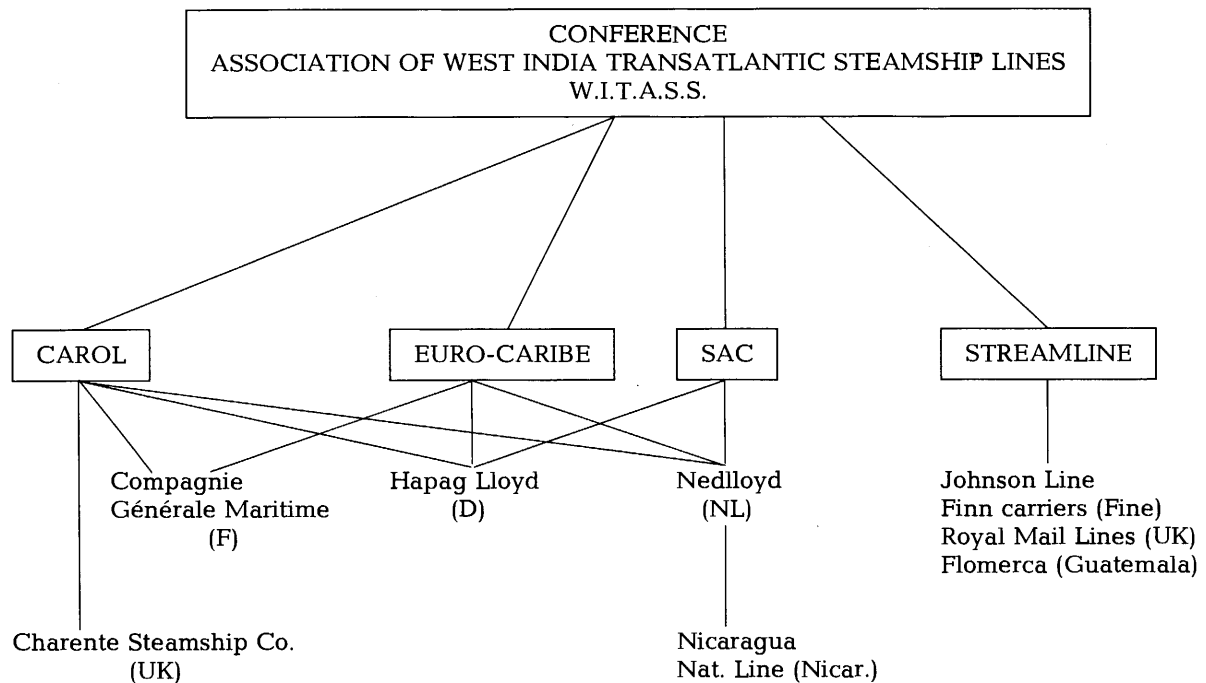
ANNEX II**List of consortia agreements received by the Commission**

ANZECS
BEACON
CAROL Operating Agreement
(these three agreements submitted by CAACE in 1987)
ACL
Scan Carriers
Scan Dutch
(these three agreements submitted by their representatives in 1988)
TRIO
Nedscans Letter of Intent
Johnson ScanStar
EUROSAL
Swedish Orient Line Agreement
West Coast UK Arab Service Operating Agreement
Streamline Joint Liner Service Agreement
Canada Maritime Slot Charter Agreement
COSEWA Common Services
S.C.A.D.O.A. — Service Commun d'Armements Desservant l'Ouest African
Joint Container Service Europe — East Coast South America
COBRA Operating Agreement (covering Phase I)
Ped Sea Express Service (former CAMEL Merzario)
(all these agreements submitted by CAACE in 1989)
CAROL Lines Joint Service Agreement
Trans Freight Lines Joint Venture Agreement
Pacific Europe Express Joint Service Agreement
Italia — d'Amico Joint Service Agreement
(these four agreements received from the Federal Maritime Commission Washington D. C.)

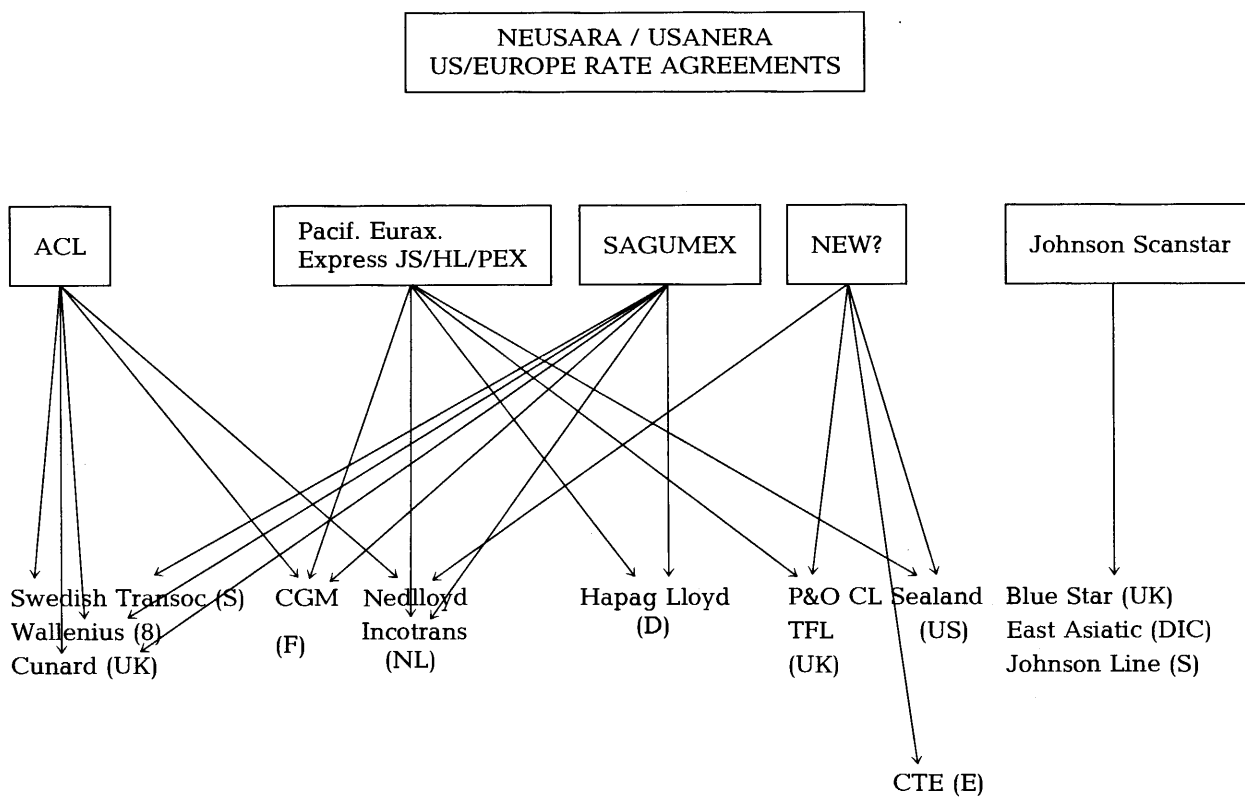
MULTIPLE MEMBERSHIPS OF LINES/CONSORTIA/CONFERENCES

FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE

OMEX	SCANDUTCH	TRIO	ACE	MED CLUB
Cho Yang Shipping (SKO)	CGM (F)	P & OCL (UK)	NOL (Sing)	? (F)
NOL (Sing)	Nedlloyd (NL)	Ben Line (UK)	OOCL (UK)	Lloyd Triestino (I)
OOCL (H. K.)	East Asiatic (DK)	Hapag Lloyd (D)	Korea Shipp. Corp. (SKO)	NOL (Sing.)
	Wilhelmsen (N)	NYK (J)	Cho Yang Shipp. (SKO)	NYK (J)
	Swedish Transocean (S)	Mitsui OSK (J)	Kawasaki Kisen Kaisha (J)	OMEX (Taiwan, Hong Kong, Singapore, South Korea)



MULTIPLE MEMBERSHIP LINES/CONSORTIA/CONFERENCES



ANNEX IV

Vorschlag für eine Verordnung des Rates (EWG) Nr. ... vom ...

Über die Anwendung des Artikels 85 Abs. 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Seeschiffsverkehrsunternehmen.

**DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87,

auf Vorschlag der Kommission¹⁾

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 85 Abs. 1 des Vertrags kann gemäß Artikel 85 Abs. 3 für nicht anwendbar erklärt werden auf Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die die Voraussetzungen des Artikels 85 Abs. 1 erfüllen.

Die Bestimmungen zur Anwendung des Artikels 85 Abs. 3 sollten auf dem Verordnungswege nach Maßgabe des Artikels 87 beschlossen werden. Gemäß Artikel 87 Abs. 2 Buchstabe b muß eine solche Verordnung die Einzelheiten der Anwendung des Artikels 85 Abs. 3 festlegen, wobei dem Erfordernis einer wirksamen Überwachung bei möglichst einfacher Verwaltungskontrolle Rechnung zu tragen ist. Gemäß Artikel 87 Abs. 2 Buchstabe d sind gemäß einer solchen Verordnung die Aufgaben der Kommission und des Gerichtshofes gegeneinander abzugrenzen.

Die Linienschifffahrt ist eine kapitalintensive Industrie. Die Containerisierung hat den Druck zur Zusammenarbeit und Rationalisierung verstärkt. Die gemeinschaftliche Schifffahrtsindustrie muß die Größenvorteile erreichen, die nötig sind, um auf dem Weltlinienschifffahrtsmarkt erfolgreich am Wettbewerb teilzunehmen.

Gemeinsame Dienstleistungsvereinbarungen zwischen Linienreedereien mit dem Ziel, ihre Dienste durch technische, betriebliche und/oder kommerzielle Abmachungen (in Schifffahrtskreisen als Konsortien bezeichnet) zu rationalisieren, können dazu beitragen, die nötigen Mittel zur Verbesserung der Produktivität von Linienschifffahrtsdiensten bereitzustellen und den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt zu fördern. Die Nutzer der von Konsortien angebotenen Schifffahrtsleistungen können einen Anteil der Gewinne erhalten, die sich aus den Verbesserungen in Produktivität und Leistung u. a. mittels Re-

gelmäßigkeit, Kostensenkungen infolge höherer Kapazitätsauslastung, besserer Leistungsqualität infolge besserer Schiffe und Schiffsausrüstung und eines leistungsfähigen Haus-Haus-Verkehrs ergeben.

Die meisten Konsortien führen Beförderungen im kombinierten Verkehr durch, die teilweise in den Anwendungsbereich der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 4056/86⁴⁾, teilweise unter die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 1017/68⁵⁾ und, soweit Container betroffen sind, unter die Verordnung Nr. 17/62 des Rates⁶⁾ fallen.

Die Kommission sollte ermächtigt werden, im Verordnungswege die Bestimmungen des Absatzes 1 von Artikel 85 für nicht anwendbar zu erklären auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen von Konsortien, damit Unternehmen leichter auf eine Art und Weise zusammenarbeiten können, die wirtschaftlich erstrebenswert und wettbewerbspolitisch ohne abträgliche Wirkung ist.

Die Kommission sollte ermächtigt werden, in enger und andauernder Verbindung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten den Anwendungsbereich dieser Freistellungen und die damit verbundenen Auflagen genau festzulegen.

Konsortien in der Linienschifffahrt sind eine spezielle und komplizierte Art von Gemeinschaftsunternehmen. Eine Vielzahl verschiedener Konsortialvereinbarungen werden unter verschiedenen Umständen angewandt. Der Anwendungsbereich, die Partner, die Tätigkeiten und Modalitäten der Konsortien werden häufig geändert. Die Kommission sollte daher die Zuständigkeit erhalten, von Zeit zu Zeit zu bestimmen, auf welche Konsortien die Gruppenfreistellung Anwendung finden sollte.

Um sicherzustellen, daß alle Voraussetzungen des Artikels 85 Abs. 3 erfüllt sind, müßte die Gruppenfreistellung mit Bedingungen verbunden werden, um insbesondere sicherzustellen, daß ein angemessener Anteil der Gewinne an die Verlagerer abgeführt und daß der Wettbewerb nicht ausgeschaltet wird.

Gemäß Artikel 11 Abs. 4 der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 4056/86; Artikel 11 Abs. 4 der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 1017/68 und Artikel 6 der Verordnung Nr. 17 des Rates kann die Kommission vorsehen, daß eine Entscheidung gemäß Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages mit rückwirkender Kraft zur Anwendung gelangt. Es ist wünschenswert, daß die Kommission die Zuständigkeit erhält, um im Verordnungs-

1) ABl. ...

2) ABl. ...

3) ABl. ...

4) ABl. Nr. L 378 vom 31. Dezember 1986, S. 4.

5) ABl. Nr. L 175 vom 23. Juli 1968, S. 1; (Sonderausgabe 1968 I, S. 302).

6) ABl. Nr. 13 vom 21. Februar 1962, S. 204/62 (Sonderausgabe 1959–1962, S. 87)

wege Bestimmungen mit gleicher Wirkung zu beschließen.

Die Anmeldung von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Anwendungsbereich dieser Verordnung soll nicht zwingend vorgeschrieben werden, wobei es vorrangig den Unternehmen obliegt, darauf zu achten, daß sie mit den Wettbewerbsregeln und insbesondere mit den durch die Verordnung über Linienschiffahrtskonsortien festgelegten Bedingungen im Einklang stehen.

Es kann keine Freistellung erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des Artikels 85 Abs. 3 nicht erfüllt sind. Die Kommission sollte daher befugt sein, angemessene Maßnahmen zu treffen, sofern es sich erweist, daß eine Vereinbarung mit Artikel 85 Abs. 3 unvereinbare Wirkungen hat. Die Kommission sollte daher ermächtigt werden, zuerst Empfehlungen an die Beteiligten richten und sodann Entscheidungen treffen zu können —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Vorbehaltlich der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und der Verordnung Nr. 17 kann die Kommission im Wege der Verordnung und im Einklang mit Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages die Bestimmungen des Artikels 85 Abs. 1 für nicht anwendbar erklären auf Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen, von Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen und von aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, die die Förderung oder Einführung einer Zusammenarbeit in der gemeinsamen Erbringung von Seetransportleistungen oder Beförderungen im kombinierten See- und Landverkehr bezwecken.
2. Eine derartige Verordnung bestimmt die Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, auf die sie Anwendung findet, und legt die Bedingungen und Auflagen fest, unter denen diese gemäß Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages als von der Anwendung des Artikels 85 Abs. 1 des Vertrages freigestellt betrachtet werden.

Artikel 2

1. Eine Verordnung gemäß Artikel 1 wird für einen bestimmten Zeitraum erlassen.
2. Die Verordnung kann widerrufen oder geändert werden, sofern sich die Umstände in bezug auf eine für ihren Erlaß ausschlaggebende Tatsache geändert haben.

Artikel 3

Die gemäß Artikel 1 erlassene Verordnung kann eine Bestimmung dahin gehend enthalten, daß sie mit rückwirkender Kraft auf Vereinbarungen und Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestanden, Anwendung findet, sofern sie mit den darin festgelegten Voraussetzungen im Einklang stehen.

Artikel 4

Vor Erlaß der Verordnung veröffentlicht die Kommission einen Verordnungsentwurf, damit alle betroffenen Personen und Organisationen innerhalb einer von der Kommission festgesetzten angemessenen Frist von mindestens einem Monat ihre Äußerungen übermitteln können.

Artikel 5

1. Vor Veröffentlichung des Verordnungsentwurfs und vor der Verabschiedung der Verordnung konsultiert die Kommission
 - a) den durch Artikel 15 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 eingesetzten Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Seeverkehrs;
 - b) den durch Artikel 16 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 eingesetzten Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Verkehrs;
 - c) den durch Artikel 10 Abs. 3 der Verordnung 17 eingesetzten Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen.
2. Die Absätze 5 und 6 der genannten Bestimmungen über die Anhörung der Beratenden Ausschüsse gelangen zur Anwendung, vorausgesetzt, daß die gemeinsame Sitzung, zu der die Kommission einlädt, frühestens einen Monat nach Absendung der Einladungen stattfindet.

Artikel 6

1. Wenn die Beteiligten gegen eine Bedingung oder Auflage verstoßen, die mit einer durch die beschlossene Verordnung gemäß Artikel 1 erteilten Freistellung verbunden ist, kann die Kommission, um diese Zuwiderhandlung abzustellen,
 - Empfehlungen an die Beteiligten richten und
 - im Fall der Nichtbeachtung dieser Empfehlungen seitens der Beteiligten und nach Maßgabe der Schwere der betreffenden Verstöße beschließen, daß sie entweder bestimmte Verhaltensweisen zu unterlassen oder vorzunehmen haben, oder ihnen die gewährte Gruppenfreistellung unter gleichzeitiger Gewährung einer Einzelfreistellung gemäß Artikel 11 Abs. 4 der

Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, Artikel 11 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und Artikel 6 der Verordnung 17 entziehen oder aber ihnen die gewährte Gruppenfreistellung vollständig entziehen.

2. Gelangt die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaates oder einer natürlichen oder juristischen Person, die ein berechtigtes Interesse geltend macht, zu der Feststellung, daß in einem Einzelfall eine Vereinbarung, ein Beschluß oder eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise, für die gemäß Artikel 1 dieser Verordnung eine Gruppenfreistellung gewährt wurde, dennoch Wirkungen hat, die mit Artikel 85 Abs. 3 unvereinbar oder gemäß Artikel 86 untersagt sind, so kann sie die Gruppenfreistellung zurückziehen und gemäß Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und

Artikel 18 der Verordnung Nr. 17 alle geeigneten Maßnahmen treffen, um diese Zuwiderhandlungen abzustellen.

3. Vor dem Erlass einer Entscheidung gemäß Absatz 2 kann die Kommission Empfehlungen zur Abstellung der Zuwiderhandlung an die Beteiligten richten.

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

Bericht des Abgeordneten Dr. Rolf Niese

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 12/210 Nr. 170 vom 7. März 1991 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 25. September 1991 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Nach Artikel 85 des EWG-Vertrages sind wettbewerbshindernde Vereinbarungen und Beschlüsse von Unternehmen grundsätzlich unzulässig, sie können jedoch unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen werden.

In der internationalen Linienschifffahrt sind bestimmte Kooperationsformen jedoch sinnvoll, weil dann die Dienste in kostensparender und leistungssteigernder Weise koordiniert werden können. Durch Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 sind daher bereits Schifffahrtskonferenzen unter gewissen Auflagen und Bedingungen vom Kartellverbot des EWG-Vertrages freigestellt worden. Ziel der jetzt zur Beratung anstehenden Vorlage ist es, auch Konsortialverträge zur gemeinsamen Erbringung von Seetransportleistungen oder Beförde-

rungen im kombinierten See- und Landverkehr zuzulassen.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß sieht in Konsortien eine notwendige Kooperationsform zur Rationalisierung in der Linienschifffahrt. Gegenüber herkömmlichen Diensten sind verbesserte Qualität, Frequenz und Vielfalt für Verkehrsnutzer von beträchtlichem Wert. Der Ausschuß begrüßt es, daß die EG-rechtliche Zulässigkeit von Konsortien in der Linienschifffahrt nunmehr ausdrücklich festgeschrieben werden soll.

Der Ausschuß hält es allerdings für erforderlich, daß die Freistellung der Konsortien vom Kartellverbot des Artikels 85 des EWG-Vertrages durch Ratsentscheidung und durch Ergänzung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfolgt, damit die Freistellung mit angemessenen und ausgewogenen Bedingungen und Auflagen verknüpft wird. Eine „Blanko-Ermächtigung“ für die Kommission zum Erlass einer Verordnung in eigener Zuständigkeit ohne eindeutige Klärung der Rahmenbedingungen hält der Ausschuß nicht für angemessen. Der Ausschuß befindet sich insoweit in Übereinstimmung mit dem entsprechenden Beschluß des Bundesrates zu der Vorlage.

Bonn, den 25. September 1991

Dr. Rolf Niese

Berichterstatte

