

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9453

L 376

37. Jahrgang

31. Dezember 1994

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

.....

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

Kommission

94/980/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 19. Oktober 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement)** 1

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 19. Oktober 1994

in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags

(IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement)

(Nur der dänische, der deutsche, der englische und der niederländische Text sind verbindlich)

(94/980/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des
Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von
Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Stra-
ßen- und Binnenschiffsverkehrs ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch
die Beitrittsakte Griechenlands, insbesondere auf Arti-
kel 11 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des
Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der
Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den
Seeverkehr ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 1,

im Hinblick auf die am 28. August 1992 bei der Kom-
mission eingegangene Anmeldung verschiedener Linien-
reedereien gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung
(EWG) Nr. 4056/86 betreffend eine zwischen ihnen
geschlossene Vereinbarung mit der Bezeichnung „Trans
Atlantic Agreement“ (im folgenden „TAA“ genannt),

nachdem den anmeldenden Parteien mit Schreiben der
Kommission vom 24. September 1992 gemäß Artikel 4
Absatz 8 der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kom-
mission ⁽³⁾, geändert durch die Verordnung (EG)

Nr. 3666/93 ⁽⁴⁾, über die Mitteilungen, Beschwerden,
Anträge sowie über die Anhörung gemäß der Verordnung
(EWG) Nr. 4056/86 mitgeteilt worden war, daß die
Kommission die Vereinbarung auch im Rahmen der
Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 prü-
fen würde,

im Hinblick auf die nach Artikel 10 der Verordnung
(EWG) Nr. 1017/68 und gemäß Artikel 10 der Verord-
nung (EWG) Nr. 4056/86 gestellten Anträge auf Feststel-
lung einer Zuwiderhandlung,

aufgrund des Beschlusses der Kommission vom 14. April
1993, das Verfahren in dieser Sache einzuleiten,

nachdem den beteiligten Unternehmen gemäß Artikel 26
Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68, gemäß
Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86,
gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1630/69 der Kom-
mission vom 8. August 1969 über die Anhörung nach
Artikel 26 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG)
Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 ⁽⁵⁾ und gemäß
der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 Gelegenheit gegeben
wurde, sich zu den von der Kommission in Betracht
gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell-
und Monopolfragen auf dem Gebiet des Land- und
Seeverkehrs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 175 vom 23. 7. 1968, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 378 vom 31. 12. 1986, S. 4.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 376 vom 31. 12. 1988, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 336 vom 31. 12. 1993, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 209 vom 21. 8. 1969, S. 11.

ERSTER TEIL: DIE VEREINBARUNG

I. DIE PARTEIEN

- (1) Der TAA gehören 15 Linienreedereien an. Diese Reedereien sind:
- (2) seit dem 28. August 1992 (Zeitpunkt der Anmeldung):
 - Sea-Land Service (Sea-Land),
 - A. P. Møller-Maersk Line (Maersk),
 - Atlantic Container Line (ACL),
 - Hapag Lloyd,
 - Nedlloyd Lijnen,
 - P&O Containers Limited (P&O),
 - MSC Mediterranean Shipping Company (MSC),
 - Orient Overseas Container Line (OOCL),
 - Polish Ocean Lines (POL),
 - DSR-Senator Lines,
 - Cho Yang Shipping Company;
- (3) seit dem 12. März 1993 ⁽⁶⁾:
 - Nippon Yusen Kaisha (NYK);
- (4) seit dem 31. März 1993 ⁽⁷⁾:
 - Neptune Orient Lines (NOL).
 NYK und NOL nahmen bis dahin am Transatlantikverkehr nicht teil;
- (5) seit dem 7. April 1993 ⁽⁸⁾:
 - Transportación Marítima Mexicana (TMM),
 - Tecomar.
 TMM und Tecomar nahmen bereits vor diesem Zeitpunkt am Transatlantikverkehr teil.
- (6) Hanjin Shipping Co. Ltd ist der TAA am 26. August 1994 beigetreten und beteiligt sich über einen mit DSR/Senator und Cho Yang abgeschlossenen Slot-Charter-Vertrag am Transatlantikverkehr. Die vorliegende Entscheidung richtet sich nicht an Hanjin Shipping Co. Ltd, sie sollte jedoch unter Berücksichtigung der Beteiligung Hanjins am Transatlantikverkehr als Mitglied der TAA gelesen werden (siehe insbesondere die Randnummern 186, 261, 458 und 459 sowie Anhang II).

II. DIE ANGEMELDETE VEREINBARUNG

1. Tragweite der Vereinbarung

- (7) Die TAA ist am 31. August 1992 in Kraft getreten und gilt für den Verkehr in westlicher und in

östlicher Richtung zwischen i) den europäischen Häfen auf einer Breite von Bayonne (Frankreich) bis zum Nordkap (Norwegen) (ausgenommen andere Häfen als Ostseehäfen in Rußland, Mittelmeerhäfen und Häfen in Spanien und Portugal) und allen über die vorstehend definierten, nicht ausgenommenen europäischen Häfen erreichbaren europäischen Binnen- und Küstenorten (mit Ausnahme der Orte in Spanien und Portugal) und ii) den Häfen in den 48 angrenzenden Bundesstaaten der USA und im Distrikt Columbia und allen über die vorstehend definierten Häfen erreichbaren Orten der Vereinigten Staaten.

2. Angebliche Ziele der Vereinbarung

- (8) Hauptziel der TAA ist nach Aussage der Parteien, die Stabilität des Nordatlantikverkehrs zu sichern. Die Reedereien behaupten, dieses Ziel lasse sich wegen des vorhandenen Kapazitätsüberhangs (Einzelheiten siehe Randnummer 102) nur durch eine Regulierung der Nutzung der bestehenden Kapazitäten erreichen, um so das Frachtratenniveau erhöhen zu können.

3. Wichtigste Merkmale der Vereinbarung

a) Allgemeines

- (9) Die Mitglieder der TAA können laut Vereinbarung über eine breite Palette von Fragen des Transatlantik-Liniensverkehrs wie Preise (in den See- und Landtransportsegmenten), Beförderungsbedingungen und Kapazitäten diskutieren und entscheiden (Artikel 5 der TAA).
- (10) Die TAA-Mitglieder können im Rahmen einer eigenen Organisation und eigener Verfahrensregeln gemeinsam Strategien festlegen und anwenden (Artikel 8 der TAA).

b) Tarifliche Frachtraten

- (11) Die TAA-Mitglieder legen Tarife sowohl für die See- als auch für die Landtransportsegmente fest und veröffentlichen gemeinsam diese beiden Tarifarten. Jedes unabhängige Vorgehen eines Mitglieds (Anbieten von Frachtraten unter Tarif, siehe Randnummer 78) muß zehn Tage im voraus dem TAA-Sekretariat mitgeteilt werden, das die übrigen Mitglieder davon in Kenntnis setzt (geänderter Artikel 13 der TAA).
- (12) Ein ständiges „Rate Committee“ (Frachtratenausschuß) wacht über die Frachttarifziele der Vereinbarung (Artikel 13 der TAA). Diesem Ausschuß gehören die früheren Mitglieder der Schifffahrtskonferenzen für die Fahrt zwischen Nordeuropa und der Ostküste der Vereinigten Staaten ⁽⁹⁾ (ACL, Hapag Lloyd, P&O, Nedlloyd, Sea-Land und

⁽⁶⁾ Schreiben der TAA vom 30. März 1993.

⁽⁷⁾ Schreiben der TAA vom 5. April 1993.

⁽⁸⁾ Schreiben der TAA vom 26. April 1993.

⁽⁹⁾ North Europe—USA Rate Agreement (NEUSARA) und USA—North Europe Rate Agreement (USANERA).

Maersk) sowie OOCL und NYK⁽¹⁰⁾ an. Die Anwendung dieser Konferenzvereinbarungen ist seit dem Inkrafttreten der TAA ausgesetzt (siehe Randnummer 117 ff.).

c) Servicekontrakte

(13) Für die von den TAA-Mitgliedern geschlossenen Servicekontrakte (service contracts)⁽¹¹⁾ gelten bestimmte Regeln. Die wichtigsten davon lauten:

- Die Laufzeit der Verträge darf ein Jahr nicht überschreiten; alle Verträge müssen bis 31. Dezember des jeweiligen Jahres befristet sein;
- es durften keine Verträge über ein jährliches Beförderungsvolumen von weniger als 250 TEU (TEU = Twenty Foot Equivalent Unit, Zwanzig-Fuß-Einheit)⁽¹²⁾ geschlossen werden. Am 16. September 1993 teilten die Parteien der Kommission mit, daß sie bei der Federal Maritime Commission eine Änderung der Vereinbarung, wonach diese Mindestmenge ab 1. Januar 1994 auf 200 TEU herabgesetzt wird, hinterlegt hatten.

(14) Ein ständiges „Contract Committee“ (Ausschuß für Servicekontrakte), dem dieselben Mitglieder wie dem Rate Committee — vor allem also die früheren Konferenzmitglieder — angehören, sorgt für die Durchführung der TAA-Politik auf dem Gebiet der Servicekontrakte (Artikel 14 der Vereinbarung).

(15) Die Mitglieder des Contract Committee können kollektive, nicht aber individuelle Servicekontrakte gemeinsam aushandeln und unterzeichnen. Dem Contract Committee nicht angehörende Reedereien können hingegen ohne vorherige Notifizierung individuell und/oder gemeinsam untereinander Kontrakte aushandeln und unterzeichnen; sie können sich nur von Fall zu Fall und vorbehaltlich der gegenseitigen Zustimmung an Servicekontrakten von Mitgliedern des Contract Committee beteiligen.

d) Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm (Capacity Management Program — CMP)

(16) Alle TAA-Mitglieder beteiligen sich an einem in Artikel 18 der TAA definierten Programm zur

⁽¹⁰⁾ Zu erwähnen ist, daß OOCL zur Zeit Schiffe früherer Konferenzmitglieder nutzt und daß NYK vor 1993 die Atlantikroute nicht bediente.

Siehe auch die Erläuterung der Gründe für die Mitwirkung dieser beiden Reedereien in diesem Ausschuß in Randnummer 137.

⁽¹¹⁾ Vertrag zwischen einem Verloader und Reedern, in dem sich der Verloader verpflichtet, als Gegenleistung für einen untertariflichen Beförderungspreis während eines bestimmten Zeitraums eine Mindestmenge befördern zu lassen (siehe Randnummer 78).

⁽¹²⁾ Ein Container mit 20 Fuß entspricht 1 TEU, ein Container von 40 Fuß 2 TEU.

Kapazitätsbewirtschaftung (Capacity Management Program — CMP).

(17) Gegenwärtig wird das CMP nur im westgehenden Verkehr, d. h. in der Richtung Europa—Vereinigte Staaten, angewendet. Die TAA-Mitglieder können, wenn sie es für erforderlich erachten, das Programm nach vorheriger Zustimmung der Behörden der Vereinigten Staaten auf den ostgehenden Verkehr (Vereinigte Staaten—Europa) ausdehnen.

(18) Das CMP hat somit im Augenblick vor allem Auswirkungen auf die europäischen Ausfahrten nach den Vereinigten Staaten.

(19) Ziel des Programms ist es, das Beförderungsangebot auf dem Markt ohne Abbau der tatsächlichen verfügbaren Kapazitäten der Reedereien zu begrenzen. Zu diesem Zweck verständigen sich die Reeder darauf, einen größeren Teil ihrer verfügbaren Kapazitäten (bis zu 25 %) nicht zu nutzen.

(20) Konkret haben die TAA-Mitglieder für zwei Jahre in Tranchen von jeweils drei Monaten die für jedes Mitglied tatsächlich verfügbaren Kapazitäten und die jedem Mitglied zugestandenen Beförderungsmengen festgelegt. So verpflichtet sich beispielsweise der Reeder A, der in drei Monaten 10 000 TEU befördern könnte, in Wirklichkeit nicht mehr als 8 000 TEU zu befördern und für den Fall, daß er diese Quote überschreitet, an das Sekretariat der TAA eine Geldbuße von 500 US-Dollar pro TEU zu zahlen. So muß dieser Reeder selbst dann, wenn sein Schiff noch freie Kapazität hat, weitere Fracht ablehnen, wenn er für den betreffenden Dreimonatszeitraum seine Quote erreicht hat; er kann aber bei anderen TAA-Mitgliedern Schiffsraum („slots“) chartern, wenn diese noch nicht ihre Quoten erreicht haben.

(21) Die im CMP festgelegten Mengen können nachträglich geändert werden.

(22) Das CMP ist eine Absprache über die Nichtnutzung von Kapazitäten oder, anders gesagt, eine Absprache zur Begrenzung der Kapazitätsnutzung; es sieht keinen Mechanismus für einen echten Kapazitätsabbau vor.

e) Finanzielle Garantie

(23) Jedes TAA-Mitglied hat eine Garantiesumme von 600 000 US-Dollar zu hinterlegen. Dieser Betrag kann heraufgesetzt werden. Eine neutrale Instanz und im Fall des CMP das TAA-Sekretariat und ein Wirtschaftsprüfer wachen darüber, daß die Mitglieder die TAA einhalten. Sie können bei Nichteinhaltung der TAA oder des CMP erforderlichenfalls hohe Geldbußen [...] (*) festsetzen.

(*) [...] In der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung wurden gemäß Artikel 28 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 bezüglich der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen nachfolgend einige Angaben ausgelassen.

f) Slot-Charter und Austausch von Ausrüstung

- (24) Neben sechs Absprachen über den Austausch von Schiffen zwischen TAA-Mitgliedern (außerhalb des Rahmens der TAA) sieht die TAA auch Bestimmungen über Slot-Charter und den Austausch von Ausrüstung entsprechend den Bestimmungen über freiwillige Slot-Charter-Tätigkeiten der NEUSARA- und USANERA-Konferenzen vor.

ZWEITER TEIL: DER TRANSATLANTIK-VERKEHR

I. DER MARKT

- (25) Generell kann ein Verladener die Beförderung seiner Fracht zwischen einem Ort Nordeuropas und einem Ort der Vereinigten Staaten auf dreierlei Weise organisieren:
- Entweder er kauft die Land- und die Seeverkehrsleistungen getrennt,
 - oder er wendet sich an einen Spediteur, der für ihn die Land- und die Seebeförderung organisiert,
 - oder er wendet sich an einen Reeder, der ebenfalls für ihn die Land- und die Seebeförderung — meist im Wege der Untervergabe des Landtransportsegments — organisieren kann.
- (26) Die TAA deckt den containerisierten Linien-See-transport zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten sowie den containerisierten Hafenvor- und -nachlauf in Europa und in den Vereinigten Staaten ab.

A. Der Seetransport

1. Der Seetransportmarkt

- (27) Bei dem von der TAA bedienten Seetransportmarkt handelt es sich um den containerisierten Linien-See-transport zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten auf den Schifffahrtsrouten zwischen nordeuropäischen Häfen und Häfen der Vereinigten Staaten und Kanadas.
- (28) Bei der Prüfung der Frage, ob diese Dienste einen gesonderten Markt bilden, sind zum einen die Möglichkeiten einer Substitution zwischen diesen Diensten und anderen Verkehrsdiensten auf den gleichen Routen und zum anderen die Möglichkeiten einer Substitution zwischen diesen Diensten und Verkehrsdiensten mit den gleichen technischen Merkmalen, aber auf anderen Routen, zu bewerten. Für eine Beschreibung des Marktes der Seetransportdienste bedarf er daher zuvor einer technischen und einer geographischen Analyse.

a) Technische Analyse des Seetransports

- (29) Es gibt mehrere Arten von Transportdiensten zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten. Zunächst ist zu unterscheiden zwischen Lufttransport und Seetransport.
- (30) Wegen der wesentlich höheren Transportkosten werden per Flugzeug zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten nur begrenzte Mengen hochwertiger Güter oder solcher Güter befördert, bei denen die Dauer des Transports ein maßgeblicher Faktor ist. Verglichen mit dem containerisierten Seetransport ist die im Luftverkehr beförderte Gütermenge erheblich geringer.
- (31) In ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 führt die TAA aus, daß bei bestimmten Warenkategorien der Lufttransport einen nicht unerheblichen Teil des Verkehrsaufkommens (zwischen 14 und 19 %) ausmacht. Die TAA gibt jedoch keine Anhaltspunkte, die die Schlußfolgerung zulassen, daß beim Transport der unter diese Kategorien fallenden Waren, die normalerweise im Seeverkehr befördert werden, ohne weiteres auf Luftbeförderung ausgewichen werden kann. Im übrigen lassen die von der TAA zur Verfügung gestellten Tabellen⁽¹³⁾ deutlich erkennen, daß bei allen beförderten Warenkategorien (soweit sie für eine Umstellung auf Luftbeförderung in Betracht kommen könnten) der Durchschnittswert der per Flugzeug transportierten Waren ganz erheblich über dem Durchschnittswert der per Schiff transportierten Waren liegt. Es ist folglich nicht erwiesen, daß ein erheblicher Teil der per Container beförderten Waren ohne weiteres auf Luftbeförderung umgestellt werden könnte. Vielmehr scheinen die von der TAA genannten Warenkategorien die vielfältigsten Produkte zu umfassen, von denen einige aufgrund ihrer physischen Merkmale wirtschaftlich per Flugzeug befördert werden könnten und andere nicht (im übrigen ist festzuhalten, daß das System der Luftfrachttarifierung nicht nach Produkten unterscheidet (siehe Randnummer 77), sondern auf dem Gewicht oder dem Volumen der Fracht basiert).
- (32) Nach Auffassung der Kommission bildet der Lufttransport einen vom Markt des containerisierten Linien-See-transportes gesonderten Markt.
- (33) Beim Seetransport ist zwischen mehreren Arten von Verkehrsdiensten zu unterscheiden:
- nichtregelmäßiger Transport (Trampschiffahrt),
 - regelmäßiger Transport (Linien-schiffahrt),
 - Spezialtransport.
- i) Der nichtregelmäßige Seetransport (Trampschiffahrt)
- (34) Auf den nichtregelmäßigen Seetransport — gewöhnlich Transport per Trampschiff oder Tramp-

⁽¹³⁾ Anhang 16 zur Erwiderung vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

schiffahrt genannt — entfällt volumenmäßig der größte Teil des Seetransports. Es handelt sich um unregelmäßige Verkehrsdienste mit Schiffen, die nach Bedarf gechartert werden⁽¹⁴⁾. Diese Transportart⁽¹⁵⁾ betrifft heutzutage vorwiegend den Massentransport besonderer Warengattungen (Erdöl, Erze, Getreide usw.), für den besonders ausgerüstete Schiffe zum Einsatz gelangen. Die transportierte Ware ist homogen und nimmt allein den gesamten oder einen wesentlichen Teil des Frachtraums ein. Die Vertragsbedingungen werden in aller Regel in einem zwischen Reeder und Verkehrsnutzer ausgehandelten Befrachtungsvertrag vereinbart⁽¹⁶⁾.

ii) Der regelmäßige Seetransport

— Allgemeine Merkmale

- (35) Auf den regelmäßigen Seetransport oder Linien-Seetransport entfällt wertmäßig der größte Teil des Seeverkehrs. Er ist durch sehr spezielle Angebots- und Nachfragebedingungen gekennzeichnet, die ihn von den anderen Verkehrsarten unterscheiden.
- (36) Die Nachfrage ist durch die sehr große Vielfalt, was die beförderten Warenarten und die Art und die Zahl der Kunden (Verkehrsnutzer) betrifft, gekennzeichnet. So eignet sich der Linien-Seetransport vor allem für die Beförderung kleiner oder mittlerer Warenmengen, die wirtschaftlich für eine volle Schiffsladung oder einen erhebliche Teil einer Schiffsladung nicht ausreichen. Die beförderten Waren sind von sehr unterschiedlicher Beschaffenheit und sehr unterschiedlichem Wert und werden von einer Vielzahl von Verladern übernommen (siehe Anhang III, Ziffer 5).
- (37) Das besondere Merkmal des Linien-Seetransports ist dessen Eigenschaft als „common carrier“: es handelt sich um ein von einer spezifischen Nachfrage unabhängiges permanentes Angebot von Transportkapazität, das von allen Verkehrsnutzern auf einer im voraus festgelegten nichtdiskriminierenden Basis zu im voraus angekündigten Preisen in Anspruch genommen werden kann (siehe Anhang III, Ziffer 1). Diese Art des Seetransports steht jedermann aufgrund veröffentlichter Tarife offen. Die häufigste ver-

tragliche Beziehung ist das „Anbordkonossement“⁽¹⁷⁾.

- (38) Im Linien-Seetransport wird zwischen zwei Formen unterschieden, nämlich
- dem containerisierten Linien-Seetransport und
 - dem konventionellen Linien-Seetransport („break-bulk“).

Diese beiden Transportarten sind mitunter austauschbar.

— Der containerisierte Linien-Seetransport

- (39) Wie der Name besagt, geht es im containerisierten Linien-Seetransport um die Beförderung von Waren in Containern, d. h. in Kisten mit Standardabmessungen — meist mit einer Länge von 20 oder 40 Fuß — auf speziell für den Containertransport ausgerüsteten Schiffen.
- (40) Diese Container werden entweder in Schiffen, die „lo-lo“ (lift on — lift off, d. h. durch vertikale Verladung mittels Kran auf kompartimentierten Schiffen) beladen werden, oder in Schiffen, die „ro-ro“ (roll on — roll off, d. h. durch horizontale Verladung per Sattelaufleger, die über eine Zufahrtsrampe unmittelbar in den Schiffsladeraum verbracht werden) beladen werden, befördert⁽¹⁸⁾.
- (41) Containerisierte Transportdienste sind ein regelmäßiges und sehr verlässliches Transportangebot mit hoher Frequenz (die meisten containerisierten Dienste im Transatlantikverkehr werden im wöchentlichen Rhythmus angeboten). Durch den Containertransport lassen sich Havarierrisiken beim Be- und Entladen erheblich verringern. Außerdem fallen für den Verkehrsnutzer geringere Verpackungs- und Versicherungskosten an⁽¹⁹⁾. Dank der Containerisierung läßt sich darüber hinaus das Handling im Hafen wirtschaftlich und sehr rasch abwickeln. Außer-

⁽¹⁴⁾ In Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 sind die Trampdienste definiert.

⁽¹⁵⁾ Charter: „A contract by which an entire ship or some principal part of it is let by her owner to a charterer“ (Dictionary of shipping law, Hardy Ivany).

⁽¹⁶⁾ Die TAA spricht von „Charter“ als Wettbewerbsquelle (Ziffer 3.88 ff.). In Wirklichkeit handelt es sich um Trampverkehr. Es gibt mithin nicht zwei Beförderungsformen, sondern nur eine einzige mit zwei Bezeichnungen: „Tramp“ bezeichnet die Betriebsmodalitäten im nichtregelmäßigen Seetransport, „Charter“ bezeichnet die Art der Befrachtung eines Trampschiffes.

⁽¹⁷⁾ Konossement (bill of lading): In diesem Dokument sind die Bedingungen des Vertrags zwischen Verloader und Verkehrsunternehmer einschließlich einer klaren Zuweisung der jeweiligen Haftung festgelegt und die Beförderungskosten aufgestellt.

⁽¹⁸⁾ Auch andere horizontalbeladene Schiffe werden von der TAA mit „ro-ro“ bezeichnet, sind in Wirklichkeit aber Spezialschiffe — im Prinzip für andere Fracht als Container, beispielsweise Kraftfahrzeuge — und für den Containertransport nicht wirtschaftlich einsetzbar.

Bei der Transportart „LASH“ (Barge-Verkehr) handelt es sich um den Transport von Leichtern auf Hochsee-Spezialschiffen. Diese Transportart eignet sich aber vor allem für den Binnenschiffsverkehr oder für Häfen mit Kapazitätsproblemen oder geringer Wassertiefe. Im vorliegenden Fall bezieht sich die TAA in Wirklichkeit auf Spezialtransporter.

⁽¹⁹⁾ Ziffer 3.76 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

dem gestattet die Containerisierung meist auch einen raschen und wirtschaftlichen Hafenvor- und -nachlauf.

- Der konventionelle Linien-See-transport (Stückgutbeförderung oder break-bulk)

(42) Beim konventionellen Linien-See-transport (break-bulk) werden Waren der unterschiedlichsten Art auf konventionelle Weise ohne Containereinsatz befördert. Die hier eingesetzten Schiffe verfügen über offenen Laderaum, in dem die Fracht stückweise gestapelt wird, bis der Laderaum gefüllt ist. Diese Form des Linien-See-transportes war bis zu Beginn der Containerisierung des Verkehrs Ende der sechziger Jahre am weitesten verbreitet. Die Containerisierung brachte derart große Produktivitätsgewinne, insbesondere im Hafen-Handling⁽²⁰⁾, daß diese Beförderungsart die konventionelle Beförderung (break-bulk) auf den großen Ost—West-Routen für alle containerisierbaren Waren nahezu vollständig verdrängt hat.

(43) Hingegen gibt es heute noch verschiedene Waren, die sich aufgrund ihres hohen Gewichts oder ihrer Größe nicht für eine Containerisierung eignen und folglich auf traditionelle Weise befördert werden müssen. Meist handelt es sich dabei um Waren wie bestimmte Eisen- und Stahlerzeugnisse oder um sogenannte „project cargo“ (Fertigbauteile für die Bauwirtschaft).

- Der regelmäßige See-transport auf bestimmten Fahrten

(44) In bestimmten Nord—Süd-Verkehren wie denjenigen, die Gegenstand der Kommissionsentscheidungen 92/262/EWG⁽²¹⁾ über „Reedereiausschüsse“, und 93/82/EWG⁽²²⁾ bezüglich Cewal, Cowac und Ukwal waren, schmälern die fehlende Effizienz der Hafendienste und ein gewisser Mangel an Landtransportinfrastruktur die Wettbewerbsvorteile des Containerverkehrs gegenüber dem konventionellen Verkehr erheblich. Hier besteht deshalb eine gewisse Substituierbarkeit zwischen den beiden Formen des Linien-See-transportes, so daß die Reedereien hier häufig Schiffe einsetzen, die zugleich einen Containertransport und einen Transport des Typs break-bulk erlauben.

(45) Umgekehrt sind diese beiden Transportformen in den sehr hoch entwickelten Verkehren wie dem Transatlantikverkehr heute nicht mehr austauschbar: der Verkehr ist hier weitestgehend containerisiert, die bedeutendsten Dienste werden mit reinen Containerschiffen abgewickelt und der konventionelle Linien-See-transport

(break-bulk) kommt praktisch nur noch für den Transport von nicht containerisierbaren Waren in Betracht (siehe Anhang III, Ziffer 4).

(46) Der Transatlantikverkehr, der zwei hochindustrialisierte Wirtschaftsräume verbindet, umfaßt einen besonders hohen Anteil an gewerblichen Waren, für die der Transport per Container meist die zweckmäßigste Form darstellt. Für die Exporteure dieser Waren sind außerdem bestimmte Besonderheiten des Containerverkehrs wie Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Häufigkeit, Verlässlichkeit, Sicherheit für die Fracht, Einsparungen an Verpackungs- und Versicherungskosten und Eignung für den multimodalen Verkehr interessant. Diese besonderen Merkmale des Containerverkehrs sind im Transatlantikverkehr in besonders hohem Maße entwickelt (siehe Anhang III, Ziffer 6).

iii) Der Spezialtransport

(47) Für bestimmte Arten von containerisierbaren Waren gibt es spezialisierte See-transportunternehmen. Hat ein Verloader regelmäßig größere Mengen einer homogenen containerisierbaren Ware zu befördern und kann er die entsprechenden Mengen konsolidieren, so mag es für ihn wirtschaftlicher sein, statt einer Beförderung per Container Spezialschiffe einzusetzen.

(48) Diese (unter der Bezeichnung „neo-bulk“ bekannte) Transportart betrifft mithin bestimmte Warenkategorien, die in so großen Partien befördert werden, daß ein Containertransport nicht mehr wirtschaftlich ist, und die allein einen erheblichen Teil eines Schiffes oder ein ganzes Schiff füllen können. Hierzu gehören vor allem Eisen- und Stahlprodukte, Metallwaren, Düngemittel, bestimmte chemische Erzeugnisse, Forstprodukte und Holzverarbeitungserzeugnisse sowie Kraftfahrzeuge.

(49) In diesem Fall schließen die Verkehrsunternehmer mit einem Verloader oder einer kleinen Gruppe von Verladern langfristige Verträge und betreiben diese Spezialdienste regelmäßig, wenngleich hauptsächlich im Rahmen von Charter- oder Dienstleistungsverträgen. Diese mit einer isolierten oder konzentrierten Nachfrage nach Beförderungsdiensten verbundene Regelmäßigkeit des Dienstes wird unmittelbar zwischen Verkehrsunternehmer und Kunde ausgehandelt und ist in ihrem Wesen verschieden von der Regelmäßigkeit im Linien-See-transport, bei dem regelmäßige Dienste unabhängig von einer spezifischen Nachfrage betrieben werden und der seine Dienste in nichtdiskriminierender Weise allen Verladern anbietet.

iv) Analyse der Austauschbarkeit

(50) Im Trampverkehr werden Waren, deren Merkmale sich von denen der im Containerverkehr beförder-

⁽²⁰⁾ Die Produktivität im Hafen-Handling konnte bis um das Fünzigfache gesteigert werden.

⁽²¹⁾ ABl. Nr. L 134 vom 18. 5. 1992, S. 1.

⁽²²⁾ ABl. Nr. L 34 vom 10. 2. 1993, S. 20.

ten Waren unterscheiden, in wesentlich größeren Mengen unter Vertragsbedingungen, die von denen des Containerverkehrs verschieden sind, mit einer Nachfragestruktur, die sich mit derjenigen des Linien-Seetransports nicht vergleichen läßt, befördert.

- (51) Der konventionelle Linien-Seetransport (break-bulk) ist im Transatlantikverkehr für nahezu die gesamten containerisierbaren Waren nicht mehr eine sinnvolle Alternative zum Containerverkehr und bildet heute einen vom Markt des containerisierten Linien-Seetransports getrennten Verkehrsmarkt (siehe Randnummern 42 bis 46).
- (52) Der spezialisierte Seetransport (neo-bulk) stellt, obgleich er meist containerisierbare Waren betrifft, ein Beförderungsangebot dar, das sich seinem Wesen nach vom containerisierten Linien-Seetransport unterscheidet und nur für solche Verlader eine interessante Alternative zum Container-Linien-transport darstellt, die über große Mengen einer begrenzten Anzahl von Warenkategorien verfügen, für die die Reeder ihre Schiffe besonders bauen lassen. Diese Verkehrsart ist für die große Mehrheit der Kunden des Containerverkehrs folglich keine Alternative und stellt mithin eine vom Markt des Linien-Seetransports getrennte Beförderungsart dar.
- (53) Für Flüssigfracht, die von der TAA als eigene Warenkategorie bezeichnet wird⁽²³⁾, gilt die gleiche Analyse: die Tank-Container werden auf Containerschiffen wie denen der TAA befördert; es handelt sich um den Markt des Container-Linientransports. Umgekehrt sind Tankschiffe Spezialschiffe, die unter die weiter oben beschriebene Kategorie des Spezialtransports fallen.
- (54) Für bestimmte Fracht, die mitunter per Trampschiff oder „neo-bulk“-Schiff transportiert wird, ist jedoch auch das von den Linien-Reedereien geschaffene spezielle Tarifierungssystem sehr interessant. Mit diesem System der nach der Art der Fracht differenzierten oder diskriminierenden Tarifierung können bestimmte Warenkategorien zu einem Preis befördert werden, der deutlich unter den Tarifen für die meisten Frachtarten im Container-Linienverkehr liegt. So können, wie die TAA in ihrer Erwiderung ausführt, in einigen Ausnahmefällen die von beiden Transportarten angebotenen Preise sehr ähnlich sein.
- (55) Eine solche Ähnlichkeit der Preise ist indessen nur für bestimmte Warenkategorien möglich und insbesondere auf einen sehr kleinen Teil der Kunden des Container-Linienverkehrs begrenzt. Außerdem sind selbst dann die angebotenen Dienste unterschiedlicher Art und wird die Wahl des Kunden, wie die TAA in ihrer Erwiderung ausführt⁽²⁴⁾, weitgehend

von bestimmten besonderen Merkmalen jeder Transportart (Regelmäßigkeit, Geschwindigkeit, Häufigkeit, Zahl der bedienten Häfen, Zeitpunkt der Beförderung, Endbestimmung und multimodaler Verkehr, Verkehrsaufkommen) beeinflusst bleiben.

- (56) Selbst wenn es eine Reihe von Warenkategorien gibt, die gleichermaßen per Container, auf konventionelle Art oder per Spezialschiff befördert werden⁽²⁵⁾, bedeutet dies nicht, daß die Kunden, die diese Art von Waren zu befördern wünschen, ohne weiteres rasch und wirtschaftlich zwischen der einen und anderen Verkehrsart wechseln können. Im übrigen hat die TAA ungeachtet der von ihr eingeführten beträchtlichen Preiserhöhungen im Containerverkehr der Kommission kein Beispiel für Kunden genannt, die tatsächlich vom Containerverkehr zu einer anderen Verkehrsart gewechselt sind.
- (57) Des weiteren wird im Dynamar-Bericht⁽²⁶⁾, der eine Reihe von Verkehrsunternehmen vorstellt, die regelmäßig Transatlantikdienste betreiben⁽²⁷⁾, nachgewiesen, daß die meisten dieser Anbieter von „break-bulk-“, „neo-bulk-“ oder anderen Verkehrsdiensten keinen Dienst anbieten, der dem des vollcontainerisierten Verkehrs (Häufigkeit des Dienstes⁽²⁸⁾, Zahl der bedienten Häfen, kein multimodaler Verkehr usw.) gleichwertig wäre.
- (58) Mithin ist zu folgern, daß für die meisten Frachtkategorien und für die große Mehrzahl der Kunden des Container-Linienverkehrs die anderen Formen des Seetransports einschließlich des konventionellen Linientransports (break-bulk) keine vernünftige Alternative zum Container-Seetransport darstellen und einen eigenständigen Markt bilden.

b) Geographische Analyse des Seetransports

- (59) Im Transport sind in technischer Hinsicht gleichwertige, in geographischer Hinsicht aber unterschiedliche Dienste nicht austauschbar und gehören somit nicht zum gleichen Markt von Verkehrsdiensten (so kann ein Container-Dienst von Rotterdam nach Hongkong nicht durch einen solchen von Rotterdam nach New York ersetzt werden). Die Definition des Seetransportmarktes umfaßt hier deshalb eine geographische Komponente, und dies unabhängig von der Definition des räumlichen

⁽²³⁾ Ziffer 3.72, S. 55, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽²⁴⁾ Ziffer 3.76 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽²⁵⁾ Ziffer 3.73 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽²⁶⁾ Von Dynamar für die Zwecke des Verfahrens erstellter Bericht, vorgelegt von der TAA in den Anhängen 12 und 15 ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽²⁷⁾ Darunter Transportunternehmen im Containerverkehr, die von der Kommission bei ihrer Marktanalyse berücksichtigt wurden.

⁽²⁸⁾ Gerade die TAA hebt die Bedeutung des wöchentlichen Rhythmus des regelmäßigen Dienstes für die Qualität des Dienstes hervor.

Marktes, der das Gebiet der Vermarktung dieser Dienste betrifft.

- (60) Bei dem hier untersuchten Verkehr geht es allein um den containerisierten Linien-Seetransport zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten auf den Seerouten zwischen nordeuropäischen Häfen und Häfen der Vereinigten Staaten und Kanadas.
- (61) Nordeuropa wird in seiner Gesamtheit von den nordeuropäischen Häfen bedient, d. h. im Ost—West-Verkehr von den Häfen Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre und Felixstowe. Die Vereinigten Staaten von Amerika werden von allen Häfen der Ostküste, der Westküste und der Golfküste der Vereinigten Staaten sowie für bestimmte Gebiete von den Häfen der Ostküste Kanadas, also Halifax und Montreal, bedient. Im Seeverkehr zwischen Europa und den Vereinigten Staaten sind daher die Seerouten zwischen den nordeuropäischen Häfen und den Häfen der Vereinigten Staaten und Kanadas zu berücksichtigen.
- (62) Zu beachten ist, daß nicht alle relevanten Dienste paarweise austauschbar sind. So stellen die Dienste, die über die Häfen der Westküste bzw. der Ostküste der Vereinigten Staaten abgewickelt werden, eigenständige Segmente des betreffenden Marktes dar. Desgleichen können auch die über die Häfen des Vereinigten Königreichs bzw. über die Kontinentalhäfen Nordeuropas abgewickelten Dienste als eigenständige Marktsegmente betrachtet werden. Ebenso vermögen die kanadischen Häfen nur für Verkehre, deren Ursprung oder Endbestimmung im Nordosten der Vereinigten Staaten sowie im Gebiet der Großen Seen liegt, einen gewissen Wettbewerbsdruck auszuüben. Im vorliegenden Fall deckt die TAA indessen den gesamten fraglichen Verkehr (mit Ausnahme des über die kanadischen Häfen geführten Verkehrs⁽²⁹⁾) ab und sind die Wettbewerbsbedingungen einigermaßen homogen. Deshalb hat die Gesamtheit der betreffenden Verkehre als ein Markt im Sinne des Artikels 85 EG-Vertrag zu gelten.
- (63) Zwischen Europa und den Vereinigten Staaten existiert noch ein weiterer Seeverkehr: der Verkehr zwischen Mittelmeerhäfen und US-Häfen. Aus den nachstehend dargelegten Gründen ist der Wettbewerbsdruck, den diese Dienste auf den betreffenden Markt ausüben könnten, aber nur marginal:
- (64) Die Kosten des Landtransports und die lange Transportdauer schränken die Austauschbarkeit

⁽²⁹⁾ Hier sind zwei Bemerkungen zu machen:

- Der über die kanadischen Häfen geführte Verkehr zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten macht, wie in Randnummer 147 erläutert wird, einen relativ geringen Teil des betreffenden Marktes aus und übt nur auf einen Teil des über die US-amerikanischen Häfen geführten Verkehrs einen Wettbewerbsdruck aus;
- die amerikanischen und die kanadischen Rechtsvorschriften sind verschieden, so daß die TAA, für die amerikanisches Recht gilt, nur den Verkehr über die US-Häfen abdeckt.

zwischen nordeuropäischen und Mittelmeerhäfen erheblich ein. Für die Verlager in Nordeuropa ist der Verkehr über die Mittelmeerhäfen keine sinnvolle Alternative zum Verkehr über die nordeuropäischen Häfen.

- (65) Hinzu kommt, daß unter den gegenwärtigen Umständen der Wettbewerb des über die Mittelmeerhäfen geführten Verkehrs aufgrund der geringeren Leistungsfähigkeit der Mittelmeerhäfen und der geringeren Häufigkeit der von den Mittelmeerhäfen angebotenen Dienste noch weiter verringert wird. Während die über die nordeuropäischen Häfen angebotenen Dienste für die Verlager in Südeuropa (beispielsweise in Norditalien) mitunter interessant sein können, kommt es umgekehrt nur selten vor, daß ein nordeuropäischer Verlager die Verkehrsdienste über die Mittelmeerhäfen in Anspruch nimmt.
- (66) Die Mittelmeerhäfen sind daher nur für mittelmeernahe Verlager eine echte Alternative zu den nordeuropäischen Häfen⁽³⁰⁾. Diese Erwägungen führen zu der Schlußfolgerung, daß der über die Mittelmeerhäfen geführte Verkehr nur einen marginalen und unbedeutenden Wettbewerbsdruck auf den betreffenden Verkehrsmarkt, d. h. den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Nordeuropa, ausübt.

2. Räumlicher Markt

- (67) Der räumliche Markt ist das Vermarktungsgebiet der oben definierten Transportdienste. So wird in Europa der räumliche Markt der containerisierten Linien-Seetransportdienste zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten über die Seerouten zwischen den nordeuropäischen Häfen und den Häfen der Vereinigten Staaten und Kanadas durch die Einzugsgebiete dieser nordeuropäischen Häfen gebildet.
- (68) Die betreffenden Einzugsgebiete richten sich nach den Entfernungen zu den Häfen und den Kosten des Landtransports. Im vorliegenden Fall kann davon ausgegangen werden, daß die Einzugsgebiete der nordeuropäischen Häfen insbesondere Irland, das Vereinigte Königreich, Dänemark, die Niederlande, Belgien, Luxemburg, den größten Teil Deutschlands sowie Nord- und Mittelfrankreich abdecken.

3. Schlußfolgerung

- (69) Die TAA führt in ihrer Erwiderung⁽³¹⁾ aus, daß zur Beurteilung der Art des betreffenden Marktes die verschiedenen Wettbewerbsquellen zusammen

⁽³⁰⁾ Nach Kenntnis der Kommission konnten nur einige Verlager in Südfrankreich nach dem Inkrafttreten der TAA ihre Verkehre auf die Mittelmeerhäfen umleiten.

⁽³¹⁾ Ziffer 3.1, S. 32, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

und nicht getrennt zu würdigen sind. Dies wäre nämlich der Fall, wenn die Seeverkehrsunternehmer nicht in der Lage wären, zwischen den verschiedenen Nachfragearten zu diskriminieren; und wenn sich eine auf einen Teil der Nachfrage beziehende Wettbewerbsalternative auf die Preise des ganzen Marktes auswirken könnte. Im vorliegenden Fall differenzieren diese Seeverkehrsunternehmer aber insbesondere zwischen den verschiedenen Warenkategorien, indem sie unterschiedliche Frachtraten anwenden (siehe Randnummer 77); sie sind damit in der Lage, die Auswirkungen eines marginalen Wettbewerbs beim Transport spezifischer Warenkategorien zu begrenzen. Folglich müssen als relevanter Markt die weiter oben beschriebenen Verkehre gelten.

- (70) Der so definierte Seetransportmarkt stellt ein eigenständiges Tätigkeitsfeld mit relativ einheitlichen Wettbewerbsbedingungen dar. Die TAA deckt diesen Markt nahezu zur Gänze ab (ausgenommen sind die Verkehre über die kanadischen Häfen, für die nicht US-amerikanisches Recht gilt) und stellt auf diesem Markt für ihre Mitglieder Regeln auf.

B. Der Landtransport

- (71) Bei den von dieser Entscheidung betroffenen Diensten handelt es sich um die Container-Landtransportdienste, die den Verladern — unter anderem von den TAA-Mitgliedern — im Rahmen eines multimodalen Verkehrs zusätzlich zum Seetransport angeboten werden.
- (72) Bei diesen Diensten geht es um den Hafenvor- und -nachlauf der Container zwischen nordeuropäischen Häfen und Binnenorten in Europa im Rahmen eines multimodalen Transatlantikverkehrs.

C. Organisation des Seetransportmarktes

1. Organisation des Seetransports

- (73) Der Linien-Seetransport zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten ist in Form regelmäßiger Dienste organisiert. Jeder regelmäßige Dienst wird mit einer bestimmten Anzahl von Schiffen (in der Regel vier oder fünf) betrieben, die eine konstante Route bedienen und jeden Hafen zu festen Terminen anlaufen. Dabei handelt es sich entweder um Hin- und Rückfahrten zwischen Nordeuropa und einer oder mehreren amerikanischen Küsten (Ostküste, Golfküste oder Westküste) oder um Rundum-die-Welt-Fahrten in beiden Richtungen.
- (74) Um solche regelmäßigen Dienste mit hoher Kapazität zu organisieren, müssen sich die Linienreedereien häufig zusammentun, indem sie ihre Schiffe denselben Dienst teilen oder indem sie ihre eigenen Schiffe zurückziehen, um die Dienste der anderen in Anspruch zu nehmen, oder indem sie gegenseitig Schiffskapazität mieten und vermieten.

- (75) Innerhalb der TAA nehmen alle Mitgliedsreedereien an solchen *Kapazitätsaufteilungsvereinbarungen* in Gruppen von zwei, drei oder vier Reedereien teil. Diese Vereinbarungen, die meist aus der Zeit vor Abschluß der TAA stammen, sind unabhängig von den zwischen allen TAA-Mitgliedern geschlossenen *Preisabsprachen* oder *Absprachen über Begrenzung der Kapazitätsnutzung*.

2. Traditionelle geschäftliche Organisation

- (76) Bis zum Inkrafttreten der TAA basierte die geschäftliche Organisation des Verkehrs traditionell auf dem System der Schifffahrtskonferenzen: eine Reihe von Reedereien war durch eine Konferenzvereinbarung gebunden, und die übrigen Reedereien blieben unabhängig und standen in dem betreffenden Fahrtgebiet als Outsider im Wettbewerb mit den anderen bestehenden Konferenzen. Die Konferenz (je nach Richtung des Verkehrs USANERA oder NEUSARA), die in den letzten Jahren einen Marktanteil von 50 % besaß, veröffentlichte einen für alle Mitglieder verbindlichen Tarif.
- (77) Die Besonderheit der Seefrachttarife besteht darin, daß sie zwischen den verschiedenen Frachtkategorien, im Regelfall nach dem Wert, differenzieren: für teurere Waren gelten höhere Frachtraten als für billigere Waren. Die Transportpreise können so für den gleichen Transportdienst Unterschiede bis zum Fünffachen und mitunter noch mehr aufweisen.
- (78) In diesem Rahmen konnte ein Kunde drei Arten von Geschäftsbeziehungen mit einer Konferenz haben:
- Entweder zahlte er den von der Konferenz vorgeschlagenen Tarif und konnte seine Ware von einem Konferenzmitglied seiner Wahl befördern lassen,
 - oder er erhielt einen Rabatt von einem Konferenzmitglied, das dann den anderen Mitgliedern sein „eigenständiges Vorgehen“ („Independent Rate Action“) melden mußte⁽³²⁾,
 - oder er schloß mit der Konferenz einen Servicekontrakt, in dem er sich verpflichtete, als Gegenleistung für einen um 15 bis 20 % und mitunter mehr unter Tarif liegenden Gesamtpreis während eines bestimmten Zeitraums eine Mindestmenge befördern zu lassen.
- (79) Diese auf der Atlantikroute tätigen Konferenzen haben ihren Mitgliedern zu keinem Zeitpunkt gestattet, individuell Servicekontrakte abzuschließen.
- (80) Die Geschäftsbeziehungen zu den konferenzunabhängigen Reedereien waren ähnlich:

⁽³²⁾ Nach dem US Shipping Act 1984, Section 5 (b) (8), ist das Recht auf eigenständiges Vorgehen im Verkehr von oder nach den Vereinigten Staaten zwingend vorgeschrieben.

- Entweder zahlte der Kunde den Tarif der Reederei,
- oder er schloß mit dieser Reederei einen Servicekontrakt.

- (81) In den letzten Jahren ist im Transatlantikverkehr eigenständiges Vorgehen innerhalb der Konferenzen relativ selten gewesen, während das im Rahmen von Servicekontrakten beförderte Volumen [...] des gesamten Beförderungsaufkommens ausmachte.
- (82) Selbst bei den Verhandlungen über Servicekontrakte blieb der Verweis auf den Tarif für die Festlegung des Preises des Servicekontraktes sehr bedeutend.

II. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

- (83) Der Transatlantikverkehr — obgleich volumemäßig der kleinste unter den großen Ost—West-Verkehren — bildet nach dem Transpazifikverkehr und dem Europa—Fernost-Verkehr den drittgrößten Weltverkehr. Es handelt sich also um einen für die europäische Wirtschaft besonders wichtigen Verkehr von weltweiter Bedeutung.
- (84) Einige Zahlen mögen eine Vorstellung vom Volumen dieses Transatlantikverkehrs vermitteln: der gesamte Handelsverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten belief sich 1992 auf 73,9 Milliarden ECU in der Richtung Europa—USA und auf 86,7 Milliarden ECU in der Richtung USA—Europa. Der Handel mit gewerblichen Erzeugnissen macht schätzungsweise 69 % des Welthandels nach dem Wert aus. Dabei entfallen auf „verschiedene Waren“ dem Wert nach zwei Drittel der auf dem Seeweg ausgetauschten Waren⁽³³⁾. Ein wertmäßig erheblicher Teil des Handels zwischen Europa und den Vereinigten Staaten dürfte somit im Wege des Linien-Seeverkehrs abgewickelt werden. Die Kommission besitzt indessen keine genauen Angaben über den Wert der im Transatlantik-Linienverkehr beförderten Waren.
- (85) Volumenmäßig erreichte der direkte Transatlantikverkehr zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten 1992 annähernd 1 Million TEU in jeder Richtung.

A. Angebot

- (86) Bis 1990 verzeichnete der direkte Transatlantikverkehr eine gewisse Kapazitätzunahme: im Drewry-

Bericht von 1991 ist für den gesamten Nordeuropa—Nordamerika-Verkehr von einer Kapazitätserweiterung um 4 % zwischen 1985 und 1987 und anschließend um 12,8 % zwischen 1987 und 1990 die Rede⁽³⁴⁾.

- (87) Zwischen 1990 und 1992 war die Tendenz eher rückläufig. So ist die Gesamtkapazität im westgehenden (von Europa ausgehenden) Transatlantikverkehr schätzungsweise um 2,4 % und im ostgehenden (von den Vereinigten Staaten ausgehenden) Transatlantikverkehr um 1,1 % zurückgegangen⁽³⁵⁾.

B. Nachfrage

- (88) Auf der Nachfrageseite war die Situation in den Jahren 1987/88 dadurch gekennzeichnet, daß der westgehende Verkehr weit größer war als der ostgehende Verkehr: so lag 1988 das Beförderungsvolumen im westgehenden Verkehr zwischen Nordeuropa und Nordamerika (einschließlich kanadischer Ostküste, aber ohne amerikanische Westküste) um 27 % über dem im ostgehenden Verkehr⁽³⁶⁾.
- (89) Von 1988 bis 1992 herrschte eine gegenläufige Entwicklung: während der westgehende Verkehr stagnierte, nahm der ostgehende Verkehr zu:

(in %)

Jahre	Westgehend	Ostgehend
1988—1989	+ 6,6	+16,3 ⁽³⁷⁾
1989—1990	- 2,6	+10,2 ⁽³⁸⁾
1990—1991	-10,1	+ 7,1 ⁽³⁹⁾
1991—1992	+ 9,1	+ 6,9 ⁽⁴⁰⁾

⁽³⁴⁾ Strategy and Profitability in Global Container Shipping, Drewry, November 1991, S. 122. [...] von der TAA in ihrer Anmeldung vom 28. August 1992, S. 2, übernommene Zahl.

⁽³⁵⁾ Drewry, container market profitability to 1997, Dezember 1992, S. 79.

⁽³⁶⁾ Drewry, November 1991, S. 123, übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 19.

⁽³⁷⁾ Nordamerika ohne Westküste, Drewry, November 1991, S. 123, übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 19.

⁽³⁸⁾ Verkehr Europa—Vereinigte Staaten (drei Küsten) ohne Kanada, JOC/Piers US Liner Trade Review 1991 Annual Issue, übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 17. Siehe auch Verkehr Europa—Nordamerika ohne Westküste, Drewry, November 1991, S. 123, und TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 19: westgehend: -2,5 %; ostgehend: +10,2 %.

⁽³⁹⁾ Verkehr Europa—Vereinigte Staaten (drei Küsten) ohne Kanada, JOC/Piers US Liner Trade Review 1991 Annual Issue, übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 17. Siehe auch Verkehr Europa—Nordamerika (mit Westküste und Kanada), Drewry, Dezember 1992, S. 54: westgehend: -9,1 %; ostgehend: +8,1 %.

⁽⁴⁰⁾ Verkehr Europa—Vereinigte Staaten (drei Küsten), JOC/Piers und TAA-Erwidern vom 15. Juli 1993.

⁽³³⁾ Pierre Bauchet: Le Transport Maritime, Economica 1992, S. 17 und 34.

(90) Während der westgehende Verkehr bei einem Einbruch im Jahr 1991, der im darauffolgenden Jahr wieder wettgemacht wurde, volumenmäßig stagnierte, verzeichnete der ostgehende Verkehr von 1988 bis 1992 ein relativ starkes und ununterbrochenes Wachstum.

(91) 1993 hat sich den Angaben der TAA zufolge der Verkehr wie folgt entwickelt:

(in %)

Jahre	Westgehend	Ostgehend
1992—1993 ⁽⁴¹⁾	+ 11	- 10

(92) Während der westgehende Verkehr 1993 somit deutlich zunahm, wies der ostgehende Verkehr im gleichen Jahr einen spürbaren Rückgang auf.

C. Ungleichgewicht ostgehend—westgehend

(93) Bei einer sehr unausgewogenen Ausgangssituation zugunsten des westgehenden Verkehrs (nach dem Volumen 27 % mehr westgehender als ostgehender Verkehr im Jahr 1988, siehe Randnummer 88) wurde durch die Entwicklung in den Jahren 1988—1992 der westgehende Verkehr volumenmäßig vom ostgehenden Verkehr zunächst 1990 eingeholt und dann 1991 überflügelt, so daß es zu einem geringfügigen Ungleichgewicht zugunsten des ostgehenden Verkehrs kam. Nach Schätzungen hat der ostgehende Verkehr 1991 den westgehenden Verkehr volumenmäßig um 10,2 % überschritten ⁽⁴²⁾. Mit der Wiederbelebung des westgehenden Verkehrs verringerte sich 1992 dieses Ungleichgewicht auf etwa 6,9 % Differenz ⁽⁴³⁾.

(94) Das zwischen 1991 und 1992 festgestellte Ungleichgewicht (10,2 % bzw. 6,9 %) zwischen ostgehendem und westgehendem Transatlantikverkehr erscheint damit im Vergleich zum früheren Ungleichgewicht (27 % 1988) oder im Vergleich zu den beiden anderen großen Ost—West-Weltverkehren, wo 1991 im Transpazifikverkehr eine Differenz von 25 % und im Fernostverkehr eine Differenz von 35 % verzeichnet wurden ⁽⁴⁴⁾, eher gering und von vorübergehender Art.

(95) 1993 hat die entgegengesetzte Nachfrageentwicklung im ost- und westgehenden Verkehr zu einer neuerlichen Tendenzumkehr geführt: so überschritt

1993 der westgehende Verkehr den ostgehenden Verkehr volumenmäßig um 15 % ⁽⁴⁵⁾. Genauer gesagt war das Gleichgewicht bereits im ersten Quartal erreicht; in den drei letzten Quartalen überschritt dann der westgehende Verkehr volumenmäßig den ostgehenden Verkehr ⁽⁴⁶⁾. Die zum Zeitpunkt der Errichtung der TAA bestehende Ungleichgewichtssituation hat sich somit 1993 umgekehrt.

D. Auslastungssatz

(96) Der Schiffsauslastungssatz ist das Verhältnis zwischen Nachfragevolumen und verfügbarer Gesamtkapazität. Diese Zahl ist ein guter Indikator für die Marktlage. Bei regelmäßigen Diensten ist die Kapazität stets größer als die Nachfrage, so daß der Auslastungssatz selten an 100 % heranreicht.

(97) Für 1990 wurde der Auslastungssatz auf 60,5 % im westgehenden und auf 59,4 % im ostgehenden Verkehr geschätzt ⁽⁴⁷⁾. Diese Zahlen hat die TAA in ihre Anmeldung vom 28. August 1992 übernommen.

(98) Im Drewry-Bericht vom Dezember 1992 werden die durchschnittlichen Auslastungssätze im gesamten Verkehr Nordeuropa—USA, Kanada und Mexiko wie folgt geschätzt ⁽⁴⁸⁾:

(in %)

Jahr	Westgehend	Ostgehend
1990	64,7	64,2
1991	60,1	69,1
1992	62,6	72,4

(99) Diese Zahlen lassen eine Stagnation im westgehenden und eine Verbesserung im ostgehenden Verkehr erkennen. Diese Entwicklung deckt sich mit der volumenmäßigen Entwicklung des Verkehrs in beiden Richtungen (siehe Randnummer 90).

⁽⁴¹⁾ „European containerised exports to the US moving via North European ports“, Ziffer 3.57, Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

Siehe auch das auf der Anhörung vom 28. und 29. April 1994 vorgelegte Schaubild 23 und das Schreiben der TAA vom 1. Juni 1994.

⁽⁴²⁾ Verkehr der drei US-amerikanischen Küsten, JOC/Piers 1991, und TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 17.

⁽⁴³⁾ Verkehr der drei US-amerikanischen Küsten, JOC/Piers, und TAA-Erwiderung vom 15. Juli 1993.

⁽⁴⁴⁾ Drewry, Dezember 1992, S. 54.

⁽⁴⁵⁾ Siehe das anlässlich der mündlichen Anhörung der TAA vom 28. und 29. April 1994 vorgelegte Schaubild Nr. 26. Vergleiche hierzu 12,7 % Ungleichgewicht entsprechend den am 25. Mai 1994 von der TAA vorgelegten Zahlen für die Beförderungsvolumen ohne „transshipment“. Siehe auch ein Ungleichgewicht von 26 % im gesamten Verkehr zwischen Europa und den Vereinigten Staaten laut Tabellen 13 und 14 in der Anlage zur Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽⁴⁶⁾ Antwort der TAA vom 19. November 1993 auf ein Auskunftsverlangen. Siehe auch Antwort der TAA vom 25. Mai 1994 auf ein Auskunftsverlangen.

⁽⁴⁷⁾ Drewry, November 1991, S. 1.

⁽⁴⁸⁾ Drewry, Dezember 1992, S. 81. Diese Auslastungssätze stützen sich auf beförderte Mengen unter Ausschluß militärischer Güter und umgeladener Güter („relay traffic“); sie liegen folglich unter den tatsächlichen Auslastungssätzen der Schiffe.

(100) Die TAA hat der Kommission gegenüber erklärt, ihre Schiffe hätten folgende durchschnittliche Auslastung ⁽⁴⁹⁾:

(in %)

Jahr	Westgehend	Ostgehend
1991	[...]	[...]
1992	[...]	[...]

(101) Hinter diesen Durchschnittswerten verbergen sich in Wirklichkeit recht große Unterschiede. So lag 1992 die Auslastung bei den TAA-Mitgliedern zwischen [...] und [...] im ostgehenden und zwischen [...] und [...] im westgehenden Verkehr.

(102) Von den TAA-Mitgliedern wird der Kapazitätsüberhang im Transatlantikverkehr für 1991 mit 30 % im westgehenden und mit 19 % im ostgehenden Verkehr angegeben ⁽⁵⁰⁾, was nach den allgemeinen Quoten im Drewry-Bericht realistisch, gemessen an der tatsächlichen durchschnittlichen Auslastung der TAA-Mitglieder im Jahr 1991 aber vielleicht pessimistisch erscheint.

(103) Im Drewry-Bericht wird die Auslastung in den drei großen Weltverkehren für 1992 wie folgt veranschlagt ⁽⁵¹⁾:

(in %)

	Starkes Segment	Schwaches Segment
Transatlantik	72,4 (OG) ⁽¹⁾	62,6 (WG)
Transpazifik	82,7 (OG)	66,2 (WG)
Europa/Fernost	81,8 (WG) ⁽²⁾	56,8 (OG)

⁽¹⁾ OG = ostgehend.
⁽²⁾ WG = westgehend.

(104) Im Transatlantikverkehr erscheint die Auslastung des starken Segments (ostgehend, 72,4 %) verglichen mit den anderen großen Verkehren 1992 gering, was ein Indiz für einen globalen Kapazitätsüberhang ist. Der Transatlantikverkehr scheint danach von den drei großen Ost—West-Verkehren den größten Kapazitätsüberhang, gemessen am globalen Verkehrsvolumen, zu haben.

(105) Hingegen liegt die Kapazitätsauslastung des schwachen Segments (westgehend, 62,6 %) in der gleichen Größenordnung wie in den anderen Verkehren. Die 1992 erreichte Auslastung im westgehenden Segment erscheint darüber hinaus vergleichsweise normal für ein schwaches Segment, wenn man sie mit den 46 % vergleicht, die 1987 im ostgehenden Segment des Transatlantikverkehrs erreicht wurden ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Für 1991 siehe Anmeldung vom 28. August 1992, S. 25.
 Für 1992 siehe Erwiderung der TAA vom 15. Juli 1993.

⁽⁵⁰⁾ TAA-Anmeldung vom 28. August 1993.

⁽⁵¹⁾ Drewry, Dezember 1992, S. 9 und 10.

⁽⁵²⁾ Drewry, November 1991, S. 1, übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 24.

(106) Für 1993 bestätigen die durchschnittlichen Kapazitätsauslastungssätze der TAA-Mitglieder ⁽⁵³⁾ die weiter oben analysierten Tendenzen: im westgehenden Segment hat sich die Auslastung auf [...] erhöht, während die Auslastung im ostgehenden Segment auf [...] zurückgegangen ist.

E. Frachtraten

(107) Die Analyse der Frachtraten ergibt ein sehr komplexes Bild: je nach Warengattung gelten sehr unterschiedliche Frachtraten und wird der Mittelwert weitgehend von der Art der beförderten Waren bestimmt ⁽⁵⁴⁾ (siehe Randnummer 77). Dessen gleichen liegen die Preise der Servicekontrakte häufig deutlich unter Tarif und sind in ihrer Wirkung schwer quantifizierbar. Schließlich können die Zuschläge (siehe Randnummer 191) und die Kosten des Landtransports den Seetransportanteil überschreiten, ohne daß die Aufschlüsselung der Gesamtkosten eine Analyse des Seetransportsegments erlaubt.

(108) Dessenungeachtet läßt sich generell sagen, daß die Frachtraten von 1980 bis 1992 deutlich zurückgegangen sind und folgende Entwicklung aufweisen ⁽⁵⁵⁾:

(in US-Dollar/TEU)

	1980	1984	1990	1991
Westgehend	1 200	1 500	950	750
Ostgehend	1 200	1 350	750	800

Quelle: Drewry, Dezember 1992, S. 114, teilweise übernommen in die TAA-Anmeldung vom 28. August 1993, S. 26. Ohne Landtransport und THC.

(109) Andererseits sind nach dem Drewry-Bericht von 1992 ⁽⁵⁶⁾ die Frachtraten im ostgehenden Segment zwischen 1988 und 1991 um 10 bis 13 % gestiegen, während sie im westgehenden Segment im gleichen Zeitraum um 23 bis 27 % gefallen sind.

(110) Laut Angaben der TAA ⁽⁵⁷⁾ hätten sich die Erlöse pro TEU ⁽⁵⁸⁾ wie folgt entwickelt:

(in US-Dollar/TEU) ⁽¹⁾

	1989	1990	1991
Westgehend	[...]	[...]	[...]
Ostgehend	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ In diesen Zahlen sind BAF, CAF, THC und der Landtransport enthalten.

⁽⁵³⁾ Antwort der TAA vom 25. Mai 1994.

⁽⁵⁴⁾ Im Verkehr Kontinentaleuropa—US-Atlantikküste betragen 1993 die Frachtraten des Seetransportsegments je nach beförderter Warenkategorie zwischen 500 und 3 500 US-Dollar für einen 40-Fuß-Container.

⁽⁵⁵⁾ In jeweiligen US-Dollar.

⁽⁵⁶⁾ Drewry, Dezember 1992, S. 115.

⁽⁵⁷⁾ TAA-Anmeldung vom 28. August 1992, S. 27.

⁽⁵⁸⁾ In jeweiligen US-Dollar.

- (111) Im westgehenden Verkehr bedeutet dies einen Rückgang um 20 % bei gleichzeitiger Stagnation im ostgehenden Segment.
- (112) Weiterhin führt die TAA aus, daß die Frachtraten im westgehenden Segment zwischen 1985 [...] und 1992 [...] kontinuierlich zurückgegangen sind, wobei 1992 ein besonders niedriges Niveau erreicht wurde⁽⁵⁹⁾.
- (113) In der Zeit vor der Einführung der TAA scheint somit diesen verschiedenen Informationen zufolge auf die Stagnation des Verkehrsvolumens im westgehenden Segment in den Jahren 1988 bis 1992 ein kontinuierlicher Rückgang der Frachtraten gefolgt zu sein, während die deutliche Zunahme des Verkehrsvolumens im ostgehenden Segment allenfalls eine geringfügige Erhöhung der Frachtraten in dieser Verkehrsrichtung erlaubt hat.

F. Finanzielle Verluste

- (114) Laut Aussage der TAA-Mitglieder hat der Kapazitätsüberhang im Verein mit dem ständigen Rückgang der Frachtraten bei allen Reedereien erhebliche Verluste im Transatlantikverkehr gebracht. Die 1991 aufgelaufenen Gesamtverluste der im Transatlantikverkehr tätigen TAA-Mitglieder belaufen sich laut TAA auf [...] US-Dollar, wobei jede einzelne Reederei Verluste zwischen [...] und [...] US-Dollar hatte.
- (115) Für 1992 und 1993 hat jedes TAA-Mitglied der Kommission die kumulierten Gewinne bzw. Verluste auf Ebene der Gruppe, der es angehört, sowie auf Ebene seiner gesamten weltweiten Linien-Schiffahrtstätigkeiten und auf Ebene seiner Atlantik-Linienschiffahrtstätigkeiten angegeben⁽⁶⁰⁾.

Kumulierte Gewinne (Verluste) der TAA-Mitglieder in den Jahren 1992 und 1993

(in Millionen US-Dollar)

	Gruppe	Linien-schiffahrt	Transatlantik-verkehr
1992 insgesamt	[...]	[...]	[...]
1993 insgesamt	[...]	[...]	[...]

Bezogen auf das Beförderungsvolumen in beiden Richtungen entsprechen diese Verluste im Transatlantikverkehr Einbußen in Höhe von [...] US-Dollar pro TEU im Jahr 1992⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁹⁾ Erwiderung der TAA vom 24. Mai 1993 auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 14. April 1993, Teil I, S. 8.

⁽⁶⁰⁾ Antwort der TAA vom 15. Juli 1993 auf das Informationsersuchen der Kommission mit den von der TAA in ihrer Erwiderung vom 24. Mai 1993, Anhang 17, mitgeteilten Wechselkursen.

⁽⁶¹⁾ Verluste der TAA-Mitglieder im Transatlantikverkehr, bezogen auf die von den TAA-Mitgliedern für das entsprechende Jahr im ost- und westgehenden Verkehr beförderten Mengen (siehe Randnummer 146).

- (116) Laut TAA sind diese Verluste die Erklärung dafür, daß die TAA-Mitglieder ein „Programm zum Verlustabbau“ in Form von Frachtraterhöhungen von 1993 bis 1995 eingeführt haben⁽⁶²⁾. Die Ergebnisse des Transatlantikverkehrs werden von den Reedern bei ihren Entscheidungen zur Einsetzung von Kapazitäten im Atlantik indessen nicht als einziges Kriterium herangezogen. Häufig gehören die auf dem Atlantik eingesetzten Schiffe zu Verkehren, die mehrere Ozeane gleichzeitig abdecken: von den zehn im Januar 1994 bestehenden TAA-Verkehrsdiensten⁽⁶³⁾ umfaßten vier gleichzeitig den Transpazifikverkehr bzw. waren Rundum-die-Welt-Verkehre. Aus diesen Gründen sowie aus Gründen der Geschäftspräsenz und der Logistik (beispielsweise der Rückführung leerer Container) kann der Transatlantikverkehr von den Reedern trotz Verlusten in diesem Segment für notwendig erachtet werden.

DRITTER TEIL: DIE ROLLE DER TAA

I. DIE ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DER TAA

A. Konferenz, Konferenzunabhängige und Eurocorde

- (117) Vor Inkrafttreten der TAA unterschied man im Transatlantikverkehr zwischen konferenzgebundenen Reedern und als Outsider operierenden konferenzunabhängigen Reedern.
- (118) Vor 1984 waren in der Fahrt zwischen der Ostküste der Vereinigten Staaten und Europa nicht weniger als neun Schiffahrtskonferenzen tätig. Nach 1984 waren als Linienkonferenzen in der Fahrt zwischen der Ostküste der Vereinigten Staaten und Nordeuropa im westgehenden Verkehr nur noch das NEUSARA und im ostgehenden Verkehr das USANERA übriggeblieben. Diese beiden Konferenzen hatten 1992 die gleichen Mitglieder, nämlich:

- Atlantic Container Line (ACL),
- Compagnie Générale Maritime (CGM),
- Hapag Lloyd,
- Maersk Line,
- Nedlloyd,
- P&OCL,
- Sea-Land.

- (119) 1992 hatten die vorgenannten Reedereien im Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Nord-europa einen Marktanteil von 52,9 % im ostgehenden und von 55,7 % im westgehenden Verkehr⁽⁶⁴⁾.

⁽⁶²⁾ Siehe Ziffer 2.58, S. 31, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽⁶³⁾ Anhang 4 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽⁶⁴⁾ FMC Statistics, 19. Juli 1993.

(120) Die wichtigsten übrigen im Transatlantikverkehr tätigen Reedereien waren 1992:

- OOCL,
- Cho Yang Line,
- DSR/Senator,
- Mediterranean Shipping Company,
- Polish Ocean Line,
- Atlantic Cargo Shipping,
- Evergreen,
- Independent Container,
- Lykes,
- Star Shipping.

(121) Alle übrigen am Transatlantikverkehr teilnehmenden Reedereien hatten 1992 Marktanteile von weniger als 1 % in jeder Richtung ⁽⁶⁵⁾.

(122) Nach 1985 waren die Konferenzen im Rahmen der Eurocorde-Vereinbarungen ⁽⁶⁶⁾ und der Gulfway-Vereinbarungen ⁽⁶⁷⁾ mit verschiedenen unabhängigen Reedereien verbunden. Diese Vereinbarungen („Diskussionsvereinbarungen“) boten ihren Mitgliedern die Möglichkeit, über Preise, Tarife, Verträge und Transportbedingungen zu diskutieren. Sie schränkten indessen die Geschäftsfreiheit der Reeder nicht unmittelbar durch zwingende Entscheidungen ein.

(123) Mitglieder der Eurocorde-Vereinbarungen waren 1992 folgende unabhängige Reedereien:

- Evergreen,
- Polish Ocean Lines,
- Mediterranean Shipping Co.,
- OOCL,
- Lykes.

(124) Die Eurocorde-Vereinbarungen waren Gegenstand detaillierter Ermittlungen seitens der Kommission. Diese teilte den Parteien in einem Schreiben vom 30. Januar 1992 mit, daß eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 nicht in Betracht komme. Die Kommission erließ jedoch keine Verbotsentscheidung, sondern teilte den Parteien lediglich mit, daß sie durch die Anmeldung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 weiterhin gegen die Festsetzung einer Geldbuße seitens der Kommission geschützt sind, ihre Tätigkeiten im Rahmen der Vereinbarung ansonsten aber weiterhin auf eigene Gefahr betreiben.

(125) Im gleichen Schreiben hatte die Kommission den Mitgliedern der Eurocorde-Vereinbarungen außerdem mitgeteilt, daß sie für den Fall, daß zwischen-

zeitlich eine wichtige Änderung in der Marktlage (beispielsweise in der Zugehörigkeit zu den Nordatlantik-Konferenzen oder den Eurocorde-Vereinbarungen oder im Markt insgesamt) eintritt oder weitere wettbewerbseinschränkende Vereinbarungen mit Stabilisierungsabsprachen, die die Kapazität in dem betreffenden Fahrtgebiet einschränken oder verringern, geschlossen werden, ihre Position anhand der dann obwaltenden Umstände überprüfen werde. Mit „Stabilisierungsabsprachen“ meinte die Kommission insbesondere jede Art von Vereinbarung in der Art der TAA.

B. Die Entstehung der TAA

(126) Die Eurocorde-Vereinbarungen reichten jedoch in den Augen der Reeder nicht aus, um in dem betreffenden Fahrtgebiet die notwendige Disziplin herzustellen, um sowohl für die Konferenzmitglieder als auch für die unabhängigen Reedereien zufriedenstellende Frachtratenhöhungen durchsetzen zu können.

(127) Mindestens seit 1990 trafen sich konferenzgebundene und unabhängige Nordatlantik-Reedereien regelmäßig, um über eine Begrenzung der Kapazitäten ihrer Schiffe auf dieser Route zu diskutieren ⁽⁶⁸⁾.

(128) Seit 1990 war von den Repräsentanten der Nordatlantik-Reedereien der Wunsch nach einer neuen Arbeitsplattform, die über die Möglichkeiten der Eurocorde-Vereinbarungen hinausgeht, geäußert worden.

(129) So machte sich der Präsident der Senator-Linie (einer weder den Konferenzen noch den Eurocorde-Vereinbarungen beigetretenen ehemals unabhängigen Reederei, die jetzt aber Mitglied der TAA ist) immer wieder für eine neue Struktur im Linien-Seeverkehr stark, in der die konferenzgebundenen und die unabhängigen Reedereien wie seine Gesellschaft zusammenkommen können ⁽⁶⁹⁾.

(130) Für den Präsidenten der Senator-Linie müßte diese neue Struktur per Definition von den traditionellen Konferenzen verschieden sein.

⁽⁶⁸⁾ Siehe Leitartikel des Journal of Commerce vom 20. März 1990, in dem es (in Übersetzung) hieß, daß „sich die Linie zwischen konferenzgebundenen und unabhängigen Reedereien verwischt hat“, und die Frage gestellt wurde, „wozu es einer bundesweit genehmigten Konferenz bedürfe, wenn konferenzgebundene und unabhängige Reedereien jederzeit gemeinsam über Frachtraten und Kapazitätsprogramme sprechen können“. Siehe auch Journal of Commerce (International Edition Special Report) vom 2. Juli 1990, S. 12.

⁽⁶⁹⁾ Rede von Karl Heinz Sager, Präsident der Senator-Linie, Bremen, auf der Eurofreight-Konferenz, Brüssel, 9. bis 11. April 1990.

Rede von Karl Heinz Sager, Präsident der Senator-Linie, Bremen, auf einer Konferenz der „Financial Times“ in Amsterdam, RAI International Exhibition Centre, 12. November 1991.

⁽⁶⁵⁾ FMC Statistics, 19. Juli 1993.

⁽⁶⁶⁾ Eurocorde I (EC-I) und Eurocorde Discussion Agreement (EDA). Siehe Mitteilung der Kommission vom 3. Juli 1990, ABl. Nr. C 162 vom 3. 7. 1990, S. 13.

⁽⁶⁷⁾ Gulfway, Mitteilung der Kommission vom 29. Mai 1990, ABl. Nr. C 130 vom 29. 5. 1990, S. 3.

- (131) Die (in den Randnummern 114 bis 116 beschriebenen) Wirtschaftsprobleme in den Jahren 1991 und 1992 haben die Reeder veranlaßt, dieses Projekt einer im Atlantikverkehr noch unbekanntem, im Pazifikverkehr aber bereits erprobten Stabilisierungsabsprache zu erörtern und in die Wege zu leiten.
- (132) Die Konferenzmitglieder und einige unabhängige Reedereien haben somit eine neuartige Vereinbarung, eben die TAA, geschlossen, die die bisherige (aus den Eurocorde- und den Gulfway-Vereinbarungen hervorgegangene) flexible Diskussionsstruktur um ein Programm zur Kapazitätsbewirtschaftung erweitert, das ein zusätzliches Instrument zur Erhöhung des Frachtratenniveaus darstellt.

C. Die beiden Kategorien von Mitgliedern

- (133) Eines der Hauptmerkmale der Vereinbarung, das sich aus der Geschichte des Transatlantikverkehrs herleiten läßt und sich sowohl aus der Vereinbarung selbst als auch aus der derzeitigen Praxis der TAA ergibt, ist die Existenz von zwei Kategorien von Mitgliedern der Vereinbarung.
- (134) Einen derart großen Teil des Verkehrs in einer einzigen Vereinbarung zusammenzufassen war im Rahmen einer Konferenz deshalb unmöglich, weil bestimmte in den Konferenzabsprachen traditionell auferlegte Sachzwänge für die ehemaligen unabhängigen Reedereien schwer akzeptierbar waren.
- (135) Deshalb wurde selbst innerhalb der TAA den ehemaligen unabhängigen Reedereien in der Frage der Frachtsätze, der Tarife und der Servicekontrakte größere Freiheit zugestanden als den ehemaligen Konferenzmitgliedern⁽⁷⁰⁾.
- (136) Nach TAA-eigenen Unterlagen⁽⁷¹⁾ bilden alle früheren Konferenzmitglieder die „strukturierten“ Mitglieder (structured members), während nahezu alle früheren unabhängigen Reedereien „nicht-strukturierte“ Mitglieder (unstructured members) blieben. Die „strukturierten“ Mitglieder gehören zugleich dem Rate Committee und dem Service Contract Committee an.
- (137) Zwei weitere Mitglieder (OOCL und NYK), die den Konferenzen USANERA und NEUSARA nicht angehörten, sind diesen beiden Ausschüssen beigetreten, und dies aus folgenden Gründen: die OOCL war bis 1992 eine unabhängige Reederei, die im

Transatlantikverkehr eigene Schiffe einsetzte; kurze Zeit nach der Einführung der TAA hat die OOCL ihre Schiffe aus diesem Verkehr gezogen, um Slots auf Schiffen der „strukturierten“ TAA-Mitglieder Sea-Land, P&O und Nedlloyd zu mieten; damit war das Statut eines „nichtstrukturierten“ Mitglieds für OOCL nicht mehr gerechtfertigt, so daß diese Reederei nunmehr neben den ehemaligen Konferenzmitgliedern den genannten Ausschüssen angehört. NYK wiederum war 1992 im Atlantikverkehr nicht tätig, ist aber in der Regel Mitglied der Konferenzen für die von ihr bedienten Fahrten⁽⁷²⁾.

- (138) Einer der Unterschiede zwischen „strukturierten“ und „nichtstrukturierten“ Mitgliedern betraf ursprünglich die Art und Weise des „unabhängigen Vorgehens“ (IA), d. h. die Anwendung von Frachtraten unter TAA-Tarif. Die „strukturierten“ Mitglieder hatten ein solches Vorgehen zehn Tage im voraus anzumelden, während die „nichtstrukturierten“ Mitglieder dazu nicht verpflichtet waren.
- (139) Nach einem Schreiben der Kommission vom 27. August 1992, in dem erläutert wurde, weshalb die TAA aufgrund ihrer Struktur — unter anderem der unterschiedlichen Modalitäten eigenständigen Vorgehens — nicht für die Gruppenfreistellung für Schifffahrtskonferenzen in Betracht kommt, änderten die TAA-Mitglieder im Dezember 1992 die Vereinbarung hinsichtlich der Pflicht zur vorherigen Notifizierung. So müssen jetzt alle TAA-Mitglieder unabhängiges Vorgehen zehn Tage im voraus anmelden⁽⁷³⁾.
- (140) Es gibt jedoch noch andere Beweise dafür, daß die TAA zwei Kategorien von Mitgliedern und unterschiedliche Preisniveaus vorsieht. Erstens geht aus den TAA-Unterlagen hervor, daß i) die „nichtstrukturierten“ Mitglieder die „strukturierten“ Mitglieder direkt um 100 US-Dollar pro Container unterbieten durften⁽⁷⁴⁾ und ii) alle TAA-Mitglieder sich darauf verständigt haben, daß die „nichtstrukturierten“ Mitglieder zur Wiederherstellung unterschiedlicher Preisniveaus erforderlichenfalls auf unabhängiges Vorgehen zurückgreifen⁽⁷⁵⁾.
- (141) Zweiten können die „strukturierten“ Mitglieder nicht individuelle unabhängige Servicekontrakte

⁽⁷²⁾ Siehe FEFC-Konferenz für den Verkehr Europa—Fernost, der NYK angehört.

⁽⁷³⁾ Siehe Erwidernsschreiben der TAA an die Kommission vom 11. Januar 1993, Anlage 1.

⁽⁷⁴⁾ Siehe Niederschrift über die Sitzung des Tariff Formation Committee vom 1. Oktober 1992.

⁽⁷⁵⁾ Siehe Fernschreiben vom 1. Dezember 1992 über „Highlights of TAA principals meeting — London, 23 november 1992“: „Adressed DG IV complaint to TAA that fixed differentials by non-rate committee lines on class tariff would be violation of E.C. competition laws. Lines then agreed with counsel to file tariff class as uniform and common rates for all members. Non-rate committee lines may establish differentials via independent action, if necessary.“ Siehe rechtliche Analyse in den Randnummern 320 bis 358.

⁽⁷⁰⁾ Siehe Bericht über eine Sitzung aller künftigen Mitglieder der TAA plus [...] („Unabhängige“) am 13. Januar 1992 in Genf, der von [...], einem TAA-Mitglied, an [...] („Unabhängige“) geschickt wurde und in dem verschiedenes auf den Willen der TAA hindeutet, zwischen den Konferenzmitgliedern und den früheren Unabhängigen eine unterschiedliche Behandlung beizubehalten: [...].

⁽⁷¹⁾ Siehe Sitzungsniederschrift „Gulfway meeting“ von 8. Oktober 1992.

abschließen, während die „nichtstrukturierten“ Mitglieder dies tun können, was ihnen einen größeren kommerziellen Handlungsspielraum beläßt.

- (142) Drittens können die „nichtstrukturierten“ Mitglieder unter bestimmten Umständen an vom Service Contract Committee ausgehandelten Servicekontrakten teilnehmen, während umgekehrt die „strukturierten“ Mitglieder an den von den „nichtstrukturierten“ Mitgliedern ausgehandelten Servicekontrakten nicht teilnehmen können.
- (143) Viertens sind die Frachtraten innerhalb ein und desselben Servicekontrakts für „strukturierte“ und für „nichtstrukturierte“ Mitglieder mitunter verschieden ⁽⁷⁶⁾.
- (144) In der TAA haben sich mithin die alten Konferenzmitglieder (die die üblichen Praktiken der Nordatlantik-Konferenzen übernehmen) und die konferenzunabhängigen Reedereien, die sich eine gewisse Preisflexibilität erhalten wollen, in einer Struktur zusammengeschlossen, die eine Erhöhung

der Frachtraten zugunsten beider Mitgliedergruppen zuläßt.

II. DIE MARKTSTÄRKE DER TAA

A. Marktanteile der TAA

- (145) Der in Randnummer 27 definierte Markt umfaßt sowohl den Verkehr über die US-amerikanischen Häfen als auch den für die Vereinigten Staaten bestimmten Verkehr über die kanadischen Häfen. Die meisten Statistiken betreffen indessen den direkte Transatlantikverkehr, d. h. den Verkehr über die US-amerikanischen Häfen. Zuerst werden daher die Marktanteile der TAA im direkten Transatlantikverkehr angegeben und anschließend die Auswirkungen des über die kanadischen Häfen gehenden Verkehrs auf den TAA-Marktanteil am gesamten fraglichen Verkehr geschätzt.
- (146) Die TAA-Mitglieder hatten in dem von der Vereinbarung räumlich abgedeckten direkten Transatlantikverkehr folgende Marktanteile:

Marktanteile der TAA-Reedereien im direkten Transatlantikverkehr in den Jahren 1991—1993 ⁽⁷⁷⁾

Insgesamt (westgehend und ostgehend zusammen)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
Beförderungsvolumen der TAA-Reedereien ⁽⁸⁰⁾	1 410 200	1 516 000	
Beförderungsvolumen aller Reedereien	1 737 600	1 869 000	
Marktanteil der TAA-Reedereien	81,2 %	81,1 %	

Unterteilte Verkehre (westgehend) (nach der gleichen Methode)

(in %)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
TAA-Anteil via US-Atlantikküste	84,0	82,8	73,2
TAA-Anteil via Golf von Mexiko	69,9	72,7	69,2
TAA-Anteil via US-Westküste	79,3	82,5	71,8
TAA-Anteil via US-Küsten insgesamt	81,7	81,5	72,4

⁽⁷⁶⁾ Siehe TAA-Vorschlag an [...] vom 30. November 1992 und TAA-Vorschlag an [...] vom 13. November 1993, die innerhalb des gleichen Servicekontrakts unterschiedliche Frachtraten der „strukturierten“ und der anderen Mitglieder vorsehen.

⁽⁷⁷⁾ Die Zahlenangaben sind auf ein Zehntelprozent auf- bzw. abgerundet.

⁽⁷⁸⁾ *Quelle:* JOC/Piers, übernommen in die TAA-Anmeldung (28. August 1993, S. 17) und in die TAA-Antwort vom 15. Juli 1993 auf ein Informationsersuchen (Anhang 2, Tabelle 4).

⁽⁷⁹⁾ *Quelle:* JOC/Piers Special Data Run, Erwiderung der TAA vom 17. März 1994, Tabelle 12. Die Zahlen sind auf einer

ähnlichen Basis wie die von 1991 und 1992 berechnet, aber ohne das gesamte Verkehrsaufkommen im west- und ostgehenden Verkehr zusammen. Siehe auch die von der TAA am 25. Mai 1994 vorgelegten Zahlen, die aus dem JOC/Piers Global Container Report stammen, aber auf einer anderen Basis als die von 1991 und 1992 vorgelegten Zahlen errechnet wurden. Nach den neuen Zahlen hat die TAA im direkten Verkehr Europa—nördliche USA 1993 einen Anteil von 69,7% im westgehenden und von 71,7% im ostgehenden Verkehr.

⁽⁸⁰⁾ Beförderungsvolumen in TEU, auf- oder abgerundet auf 100 TEU, ohne Massengut, militärisches Material und im staatlichen Auftrag befördertes Gut.

Unterteilte Verkehre (ostgehend) (nach der gleichen Methode)

	(in %)		
	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
TAA-Anteil via US-Atlantikküste	84,5	84,0	77,7
TAA-Anteil via Golf von Mexiko	65,8	67,4	67,3
TAA-Anteil via US-Westküste	82,5	82,2	76,2
TAA-Anteil via US-Küsten insgesamt	80,7	80,7	75,5

(147) Nach den Zahlenangaben der TAA ⁽⁸¹⁾ macht das Verkehrsaufkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Europa über die kanadischen Häfen 1993 7,8 % (7,8 % westgehend und 7,8 % ostgehend) des gesamten Verkehrsaufkommens zwischen den Vereinigten Staaten und Europa aus. Die TAA-Mitglieder schätzen, daß 80 bis 90 % dieser über die kanadischen Häfen gehenden Mengen von Nichtmitgliedern der TAA befördert werden. Folglich lassen sich die Marktanteile der TAA-Mitglieder an dem gesamten fraglichen Markt auf 75 % für 1991 und 1992 und auf 65 bis 70 % für 1993 schätzen (anhand der Zahlen von Randnummer 146 erhält man für 1993 einen Anteil von 67,5 % westgehend und 70,4 % ostgehend).

B. Die unabhängigen Reedereien der TAA

(148) Nach der FMC-Statistik ⁽⁸²⁾ hatten die einzigen außerhalb der TAA verbliebenen Reedereien 1992 im direkten Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Nordeuropa folgende Marktanteile:

	(in %)	
	Westgehend	Ostgehend
Evergreen	7,7	8,1
Lykes Line	6,4	4,0
ICL	2,1	2,5
Atlantic Cargo	3,0	2,2
Star Shipping	0,8	1,1

(149) Diesen Zahlen zufolge ist die größte unabhängige TAA-Outsider Evergreen. Evergreen war 1993 die zweitgrößte Linienreederei der Welt und von allen TAA-Outsidern die einzige Reederei, die neben einer sehr großen Transportkapazität auch die notwendige finanzielle Stärke besitzt, auf dem betreffenden Markt präsent ist und über ein weltweites Netz verfügt, um sich in diesem Verkehrsegment entwickeln zu können. Daraus folgt, daß Evergreens Möglichkeit, einen gewissen Wettbewerbs-

druck auf die TAA auszuüben, sehr viel größer ist als die der anderen, nicht der TAA zugehörigen Reedereien.

(150) Evergreen hatte 1992 im direkten Transatlantikverkehr einen Marktanteil von 7 bis 8 %, womit nach den obigen Zahlen für alle übrigen TAA-unabhängigen Reedereien zwischen 10 und 13 % Marktanteil im Verkehr über die US-amerikanischen Häfen verblieben.

(151) Evergreen ist Mitglied der Eurocorde-Diskussionsvereinbarung. Diese Vereinbarung ermöglicht Diskussionen zwischen Evergreen und den TAA-Mitgliedern, die auch Mitglied der EDA sind, (darunter die NEUSARA- und USANERA-Mitglieder: siehe Randnummern 118 und 123) über eine Vielzahl von Themen, insbesondere über die Frachtraten und die allgemeine Beförderungsbedingungen.

(152) Trotz des in Randnummer 124 erwähnten Schreibens der Kommission beabsichtigen die TAA-Mitglieder, die auch Mitglied der EDA sind, letztere Vereinbarung neben der TAA beizubehalten, um mit Evergreen — und im Bedarfsfall mit anderen TAA-Outsidern — über die Frachtraten und sonstigen Beförderungsbedingungen zu diskutieren, da die EDA allen Schifffahrtsgesellschaften, die dies wünschen, zur Teilnahme offensteht.

(153) Evergreen bietet bestimmte Spezialausrüstungen (wie „open top“ oder „flat top“) im Transatlantikverkehr nur in geringem Umfang an und ist für Verloader, deren Fracht solche Ausrüstungen erfordert, keine Alternative zu TAA-Reedereien.

(154) Evergreen wurde zu zahlreichen Arbeitsgruppen für die Errichtung der TAA hinzugezogen; sie sollte ursprünglich an der Vereinbarung teilnehmen und hat mit den künftigen Mitgliedern der TAA eine Reihe von Informationen über die verfügbare Kapazität ausgetauscht.

(155) Selbst wenn Evergreen außerhalb der TAA geblieben ist, pflegt sie weiterhin regelmäßige Kontakte zu verschiedenen TAA-Mitgliedern und ist sehr umfassend über die Preispolitik der TAA — mit den in Randnummer 215 beschriebenen Folgen für die Evergreen-Tarife — unterrichtet worden.

⁽⁸¹⁾ Ziffer 3.44 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽⁸²⁾ FMC-Statistics, 19. Juli 1993.

- (156) Lykes hingegen ist eine verglichen mit Evergreen deutlich kleinere Reederei, die vor allem die Fahrt zwischen Nordeuropa und der Golfküste der Vereinigten Staaten bedient. Lykes ist ebenfalls Mitglied der Eurocorde- und Gulfway-Vereinbarungen [...] ⁽⁸³⁾.
- (157) Die übrigen am direkten Verkehr teilnehmenden TAA-unabhängigen Reedereien sind wesentlich kleiner, haben im Transatlantikverkehr — von bestimmten Marktsegmenten mitunter abgesehen — relativ kleine Marktanteile und können nicht immer Dienste in ausreichender Häufigkeit anbieten. Sie haben folglich nicht die Kapazität, um einen echten Wettbewerbsdruck auf die TAA auszuüben.
- (158) Am Verkehr über die kanadischen Häfen nehmen folgende Reedereien teil: Cast, Canada Maritime und Balt Canada Line. Laut Angaben der TAA stellen diese drei Reedereien 80 bis 90 % des über die kanadischen Häfen geführten Verkehrs von oder nach den Vereinigten Staaten. 1993 hatten sie am gesamten Transatlantikverkehr einen Anteil von zusammen knapp 8 %.
- (159) Die beiden ersten Reedereien, von denen jede folglich einen Anteil von weniger als 3 bis 4 % an dem betreffenden Markt hat, sind Mitglied der für den Verkehr zwischen Kanada und Nordeuropa geschaffenen Konferenz, an der auch vier TAA-Mitglieder (OOCL, POL, ACL und Hapag Lloyd) teilnehmen. Diese Konferenz ist allein für den Verkehr von oder nach kanadischen Häfen und nicht für den über kanadische Häfen geführten Verkehr von oder nach den Vereinigten Staaten zuständig.
- (160) Bei einer Analyse des Wettbewerbsverhaltens von Cast und Canada Maritime auf dem betreffenden Markt muß indessen die enge tarifliche Zusammenarbeit zwischen ihnen und vier TAA-Mitgliedern in der Konferenz für den Europa—Nordkanada-Verkehr berücksichtigt werden. So ist es wenig wahrscheinlich, daß die beiden genannten Reedereien, die gemeinsam mit den vorgenannten vier TAA-Mitgliedern Konferenztarife für den Containertransport zwischen nordeuropäischen und kanadischen Häfen mit Endbestimmung Kanada anbieten, bei der Tarifierung des gleichen Seetransports für Waren mit Herkunft oder Endbestimmung USA ein grundlegend anderes Verhalten an den Tag legen werden.
- (161) Außerdem wird ein Teil des von Cast und Canada Maritime auf dem betreffenden Markt über die kanadischen Häfen geführten Verkehrs durch „merchant haulage“ abgewickelt: die Reedereien sind nur für das reine Seetransportsegment zuständig, so daß diese Verkehre der Tarifaufsicht der Kanada-Konferenz unterliegen, in denen die TAA-Mitglieder die Mehrheit besitzen.
- (162) Daraus ist zu folgern, daß die Reedereien Canada Maritime und Cast aufgrund ihrer Mitgliedschaft in der für den Europa—Nordkanada-Verkehr zuständigen Konferenz nicht in der Lage sind, auf dem betreffenden Markt einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die TAA auszuüben.
- (163) Diese Analyse wird durch verschiedene in Randnummer 218 erläuterte Faktoren erhärtet, die auf eine gewisse Zusammenarbeit zwischen einem TAA-Mitglied und den beiden der TAA nicht angehörenden Mitgliedern der Kanada-Konferenz bei den Preisen im Verkehr von und nach den Vereinigten Staaten hindeuten.
- (164) Schließlich ist die Kapazität der letzten der drei obengenannten Reedereien, Balt Canada Line, noch deutlich geringer als die von Cast und Canada Maritime, so daß sie auf dem betreffenden Markt einen sehr geringen Marktanteil innehat.

C. Potentieller Wettbewerb

- (165) Die TAA verweist auf die Bedeutung von zwei Quellen potentiellen Wettbewerbs ⁽⁸⁴⁾:
- die am Transatlantikverkehr bereits teilnehmenden Reedereien, die ihr Angebot an containerisierten Diensten zu erhöhen vermögen;
 - die am Transatlantikverkehr nicht teilnehmenden Container-Seeverkehrsunternehmen, die in den Markt eintreten könnten.
- (166) Bezüglich der erstgenannten Quelle potentiellen Wettbewerbs bezieht sich die TAA auf die im Transatlantikverkehr tätigen konventionellen Anbieter (break-bulk) und Anbieter von „Spezialtransporten“ (zu denen sie neo-bulk, ro-ro und Spezialtanker rechnet) und stützt sich auf Schätzungen des Containervolumens, das diese Reedereien für den Fall anbieten könnten, daß sie ihre traditionellen Dienste auf Containerdienste umstellen würden. Die TAA sagt aber nichts darüber aus, zu welchen Kosten und innerhalb welcher Frist diese Reedereien eine solche Umstellung vornehmen könnten. Ebenso wenig läßt sie sich darüber aus, ob die so umgestellten Dienste mit den von den TAA-Mitgliedern im Containertransport eingesetzten Spezialschiffen wirtschaftlich wettbewerbsfähig wären.
- (167) So hat der Transatlantikverkehr — wie die beiden anderen großen Ost—West-Verkehre — ein sehr

⁽⁸³⁾ [...].

⁽⁸⁴⁾ Ziffer 3.97 ff. der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

- hohes Beförderungsaufkommen und wird durch regelmäßige Dienste mit erheblicher Kapazität bedient, so daß die größten Reedereien der Welt meist dazu tendieren, sich zu gemeinsamen Diensten zusammenzuschließen (wie im Fall von P&O, Nedlloyd und Sea-Land oder im Fall von NYK, Hapag Lloyd und NOL).
- (168) In solchen Verkehren bedarf es für einen wettbewerbsfähigen Dienst moderner Schiffe in ausreichender Zahl und mit beträchtlicher Kapazität.
- (169) Mithin ist es sehr wenig wahrscheinlich, daß die konventionellen Reedereien selbst bei einer Erhöhung ihres Container-Transportangebots in Konkurrenz zu den großen Container-Linienreedereien wettbewerbsfähige Dienste anzubieten in der Lage sind.
- (170) Außerdem geht aus den Informationen der TAA hervor, daß die große Mehrheit der betreffenden Reedereien ihre Dienste nur in einem monatlichen oder halbmonatlichen Rhythmus betreiben, während laut TAA ein wöchentlicher Rhythmus ein wesentlicher Qualitätsfaktor eines Dienstes ist. Weiterhin bedienen diese Reedereien nur eine kleine Zahl nordeuropäischer oder US-amerikanischer Häfen. Somit dürften diese Dienste selbst bei einer Umstellung auf den Containertransport nicht imstande sein, einen echten Wettbewerbsdruck auf die Container-Liniendienste auszuüben.
- (171) Diese Schlußfolgerung wird durch folgende Analyse erhärtet: ein potentieller Wettbewerb hat eine wirtschaftliche Wirkung insoweit, als für den Fall, daß die Beförderungspreise über das Wettbewerbsniveau hinaus angehoben werden, zu erwarten wäre, daß rasch neue Wettbewerber in den Markt eintreten. Das im Seeverkehr übliche System der differenzierten Tarifierung führt aber dazu, daß für den Transport bestimmter Waren wesentlich mehr (das Zwei-, Drei- oder selbst Fünffache) zu zahlen ist wie für andere Waren. Der für diese Warenkategorien gezahlte Preis wirft aller Voraussicht nach beträchtlichen Gewinn ab und erlaubt es, die Beförderung anderer, für die Reedereien weniger lukrativer Waren zu subventionieren.
- (172) Würden die von der TAA genannten Unternehmen des nichtcontainerisierten Verkehrs einen echten potentiellen Wettbewerb ausüben, so müßten sie permanent an der Beförderung dieser lukrativen Waren interessiert sein und ihre Schiffe teilweise so umrüsten, daß sie die entsprechenden Kapazitäten anbieten und den Markt von oben abschöpfen können, so daß das System der differenzierten Tarifierung kaum aufrechtzuerhalten wäre. Daß die im Atlantikverkehr tätigen Reedereien, die Dienste im nichtcontainerisierten Verkehr anbieten, nicht nennenswert in dem lukrativsten Segment des betreffenden Marktes in Erscheinung treten, ist ein deutliches Indiz dafür, daß sie keinen wirksamen potentiellen Wettbewerb auf dem Markt des Container-Linientransports ausüben.
- (173) Anders verhält es sich im Fall des potentiellen Wettbewerbs der am Transatlantikverkehr nicht teilnehmenden Container-Linienreedereien. Eine häufig angeführte Besonderheit des Seetransports ist die Mobilität der Flotten und damit der sehr einfache Eintritt von Newcomern in bestehende Verkehrsmärkte. Dieser Gesichtspunkt ist im übrigen im achten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 angesprochen: „Ferner übt die Mobilität der Flotten, welche die Angebotsstruktur im Seeverkehr kennzeichnet, einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Konferenzen aus, die *in der Regel* nicht die Möglichkeit haben, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Seeverkehrsdienste auszuschalten“ (Hervorhebung unsererseits).
- (174) Im vorliegenden Fall sind diesbezüglich zwei Gesichtspunkte zu berücksichtigen: zum einen die besonderen Merkmale des Transatlantikverkehrs und zum anderen die besonderen Merkmale der betreffenden Vereinbarung.
- (175) Wie weiter oben ausgeführt, hat der Transatlantikverkehr ein sehr hohes Beförderungsaufkommen. Die betreffenden Dienste müssen, um wettbewerbsfähig zu sein, eine erhebliche Kapazität anbieten und folglich moderne und große Spezial-Containerschiffe in ausreichender Zahl einsetzen. Die größten Reedereien der Welt schließen sich deshalb zusammen, um diese Dienste gemeinsam anzubieten. So wird von den zehn Liniendiensten der TAA nur der von Maersk angebotene Dienst individuell betrieben, während für die neun anderen Dienste Vereinbarungen über Zusammenfassung von Schiffsraum und Kapazitätsaufteilung geschlossen worden sind.
- (176) Selbst wenn sich in diesem Verkehr mühelos weitere Schiffe einsetzen lassen, vermögen nur wenige Reedereien einen wirksamen potentiellen Wettbewerb auszuüben, da nur einige große Weltreedereien oder eventuell große Reedereizusammenschlüsse heute in der Lage sind, in einen Verkehr bedarfsgerechte und ausreichende Kapazitäten einzubringen, um einen echten Wettbewerb auszuüben.
- (177) Die meisten dieser wenigen am Transatlantikverkehr nicht teilnehmenden großen Weltreedereien arbeiten bei Verkehrsdiensten auf anderen Routen eng mit verschiedenen TAA-Mitgliedern zusammen. Anhang II enthält ein nichtabschließendes Verzeichnis der Vereinbarungen, an denen die der TAA nicht angeschlossenen weltgrößten Reedereien in den beiden anderen großen Ost—West-Verkehren, d. h. dem Transpazifikverkehr und dem Europa—Fernost-Verkehr, teilnehmen.
- (178) Insbesondere zeigt die Teilnahme nahezu aller dieser Reedereien an den EATA- und TSA-Stabilisierungsvereinbarungen, die hinsichtlich des Einfrie-

rens von Kapazitäten den TAA-Vereinbarungen ähneln, daß diese Reedereien dazu tendieren, auf den von ihnen bedienten Routen Vereinbarungen des Typs TAA zu schließen. Ferner zeigt sie, daß es im wechselseitigen Interesse dieser Reedereien liegt, keinen Wettbewerb auszuüben, der geeignet ist, die auf den Rund-um-die-Welt-Verkehren bestehenden Vereinbarungen des Typs TAA zu destabilisieren (siehe auch den in Anhang II genannten Artikel von Lloyd's List).

- (179) Weiterhin unterscheidet sich die TAA ihrem Wesen nach insofern von einer Konferenz, als sie die künstliche Aufrechterhaltung unnötiger Überkapazitäten gestattet und einen flexiblen Rahmen für die Preisfestsetzung liefert.
- (180) Potentieller Wettbewerb ist nur dann wirksam, wenn eine glaubwürdige Drohung besteht, daß ein neuer Wettbewerber in den Markt eintritt, d. h., wenn ein Newcomer ausreichende Chancen hat, auf dem Markt Gewinne zu machen und sich ohne allzu große Kosten wieder aus dem Markt zurückziehen zu können. Indem die TAA im Transatlantikverkehr Überkapazitäten aufrechterhält und gleichzeitig die Preise erhöht, schafft sie Bedingungen, unter denen die Einbringung neuer Kapazitäten, die ausreichen, um einen tatsächlichen Wettbewerb auszuüben, die bestehende Überkapazitätssituation verschärfen und in kurzer Zeit zu einem Absinken der Frachtraten auf ein die Kosten nicht mehr deckendes Niveau zur Folge haben würde, wodurch die Tätigkeiten des Newcomers sofort unrentabel würden.
- (181) Durch Einfrieren von Kapazitäten läßt sich folglich der Anreiz für einen Eintritt in einen auch nur momentan lukrativen Markt verringern, wodurch der potentielle Wettbewerbsdruck begrenzt ist. Dank dem CMP verfügen die TAA-Mitglieder über eine beträchtliche Marktmacht und haben somit die Möglichkeit, einen Druck auszuüben, der geeignet ist, potentielle Wettbewerber von einem Markteintritt abzuhalten.
- (182) Die zweite Bedingung, die erfüllt sein muß, damit potentieller Wettbewerb wirksam ist, besteht darin, daß der an einem Markteintritt interessierte Reeder sich ohne allzu große Verluste auch wieder aus dem Markt zurückziehen kann. Für einen großen Reeder ist aber ein Rückzug aus einem so bedeutenden Verkehr wie dem Transatlantikverkehr dem geschäftlichen Ruf abträglich und beeinträchtigt erheblich die Wettbewerbsposition in anderen Fahrten. Desgleichen verringert ein solcher Rückzug die künftige Möglichkeit einer Rückkehr in den aufgegebenen Markt, wenn sich dort die Nachfrage wieder gefestigt hat. Die mit einem Rückzug aus einem Markt verbundenen Kosten können deshalb den für einen Reeder bestehenden Anreiz, rasch in einen neuen Markt einzutreten, verringern.
- (183) Außerdem ist die TAA im Gegensatz zu den freigestellten Konferenzen eine Vereinbarung mit einem Preisfestsetzungsrahmen, der genügend Flexibilität bietet, damit auch unabhängige Reedereien und Newcomer eingebunden werden können.
- (184) Aus diesen Gründen ist die Gefahr, daß ein unabhängiger Reeder in nennenswertem Umfang neue Kapazitäten in den Transatlantikverkehr außerhalb der TAA einbringt, entsprechend gering. Die Struktur der TAA macht es vielmehr wahrscheinlicher, daß am Transatlantikverkehr interessierte Reeder versuchen werden, im Rahmen der TAA in diesen Markt einzutreten, indem sie sich mit den hier bereits operierenden Reedern in vorhandene Kapazitäten teilen.
- (185) Dies haben im übrigen zwei große asiatische Reedereien, NYK und NOL, getan, die im März 1993 in den Transatlantikverkehr eingetreten sind. Sie haben dies im Rahmen eines gemeinsamen Dienstes mit Hapag Lloyd im Rahmen der TAA getan. Diese Art des Markteintritts ist nicht geeignet, einen neuen und wirksamen Wettbewerbsdruck auf die TAA auszuüben.
- (186) Schließlich sind im April 1993 zwei bereits im Atlantikverkehr tätige mexikanische Reedereien im Rahmen eines weiteren gemeinsamen Dienstes mit Hapag Lloyd der TAA beigetreten.
- (187) Diese verschiedenen Elemente gebieten, den Begriff des potentiellen Wettbewerbs im Transatlantikverkehr mit Vorsicht zu interpretieren, und können teilweise die Erklärung dafür liefern, daß die von der TAA zum 1. Januar 1993 eingeführten Preis erhöhungen und die dadurch bei den Kunden der Seeverkehrsunternehmen ausgelöste Unzufriedenheit bisher keine neuen Reedereien des containerisierten Linienverkehrs, die der TAA eine echte Konkurrenz bieten, auf den Plan gerufen haben.
- (188) Auch wenn die Besonderheiten des Transatlantikverkehrs und der TAA die Wirkung des potentiellen Wettbewerbs spürbar verringern, schalten sie diesen natürlich nicht vollständig aus. Außerdem müssen die Möglichkeiten eines Neueintritts in den Nordeuropa—Kanada-Verkehr berücksichtigt werden, die Folgen für bestimmte Segmente des betreffenden Marktes haben könnten. Ein Neueintritt in den Verkehr zwischen Mittelmeerhäfen und den Vereinigten Staaten könnte hingegen keinen echten Wettbewerbsdruck auf den betreffenden Markt ausüben.

III. DIE AUSWIRKUNGEN DER VEREINBARUNG

- (189) Die TAA-Mitglieder haben im Transatlantikverkehr einschneidende Änderungen in der Preisstruktur des Linien-Seetransports und gleichzeitig spürbare Erhöhungen des allgemeinen Frachtratenniveaus eingeführt.

A. Auswirkungen auf die Preisstruktur

- (190) Bis zur Einführung der TAA waren die Geschäftsbeziehungen in der in den Randnummern 78 und 80 beschriebenen Art organisiert.
- (191) So konnten die Preise der Servicekontrakte die Landtransportsegmente, die „Container Service Charges“ (CSC), den eigentlichen Seetransport, die „Terminal Handling Charges“ (THC), den „Currency Adjustment Factor“ (CAF), den „Bunker Adjustment Factor“ (BAF) und weitere Zuschläge umfassen.
- (192) Da sich die Verlader für den Abschluß eines Servicekontrakts nicht auf eine bestimmte Mindestmenge zu verpflichten hatten, wurden Servicekontrakte selbst für so geringe Jahresvolumen wie 20 TEU (d. h. 20 Zwanzig-Fuß-Container oder zehn Vierzig-Fuß-Container) geschlossen.
- (193) Schließlich variierte der fakturierte Preis je nach Art der transportierten Ware und wurde anhand eines recht komplizierten Tarifschemas festgesetzt.
- (194) Im Zuge der Anwendung der TAA haben die TAA-Mitglieder ihre Tarifstruktur im Transatlantikverkehr von Grund auf geändert⁽⁸⁵⁾.
- (195) Erstens wurden die Warengruppen neu zusammengesetzt und die entsprechenden Tarife auf 26 Klassen reduziert⁽⁸⁶⁾. Die Tarife selbst wurden ebenfalls geändert; wegen ihrer veränderten Struktur wäre aber eine Einzelanalyse notwendig, wenn man den Umfang der Tarifierhöhungen bestimmen wollte.
- (196) Zweitens werden die Servicekontrakte der Mitglieder des Contract Committee, dem die Mehrzahl der TAA-Mitglieder angehört, gemeinsam von den Mitgliedern dieses Ausschusses ausgehandelt und den Kunden meist über das TAA-Sekretariat angegeben. Dieses erarbeitet die Servicekontraktvorschläge und bestimmte je nach Fall die von dem einen oder anderen Mitglied zu befördernden Mengen⁽⁸⁷⁾. Reeder, die dem Contract Committee nicht angehören, können sich fallweise an einem Kontrakt des Contract Committee beteiligen und können getrennt verhandeln⁽⁸⁸⁾.
- (197) Drittens akzeptieren die TAA-Mitglieder künftig nur noch Servicekontrakte für Jahresmengen von mindestens 250 TEU⁽⁸⁹⁾ und veranlassen somit die

Verlader mit geringerer Jahresmenge, in der Regel den vollen Tarif zu zahlen⁽⁹⁰⁾, der ungünstiger ist als ein Servicekontrakt.

- (198) Viertens werden die Servicekontrakte jetzt nach folgender Gliederung angeboten:
- Beförderung von Hafen zu Hafen,
 - CAF,
 - THC,
 - CSC,
 - Landtransport.
- (199) Der Hauptunterschied zum früheren System besteht darin, daß die Reedereien die Höhe der verschiedenen Zuschläge (CAF, THC, CSC, Landtransport) nicht mehr garantieren und im Gegenteil darauf hinweisen, daß diese Kosten auch während der Laufzeit des Servicekontrakts geändert werden können⁽⁹¹⁾.
- (200) Fünftens wurde die Tarifierung nach Maßgabe der Häfen geändert: die Häfen Schottlands, Nordenglands und Dänemarks verlieren ihren Status als „Basishafen“, und für den über sie geführten Verkehr sind Zuschläge (arbitrary oder range additionals) zu entrichten⁽⁹²⁾.

B. Auswirkungen auf das Frachtratenniveau

- (201) Eines der Ziele der TAA im Herbst 1992 lautete, zum 1. Januar 1993 Preiserhöhungen von [...] US-Dollar pro Zwanzig-Fuß-Container und von [...] US-Dollar pro Vierzig-Fuß-Container einzuführen⁽⁹³⁾.
- (202) Wegen der Vielfalt und Verschiedenartigkeit der Änderungen läßt sich der Einfluß der TAA auf die Preise nur von Fall zu Fall analysieren.
- (203) Bei der Einführung der Tarifierhöhungen im Dezember 1992 und im Januar 1993 wurden vielen Verladern sehr beträchtliche Preiserhöhungen — in der Regel zwischen 30 und 100 %, in einem Fall aber bis zu 175 % — angekündigt.
- (204) Außerdem versuchte die TAA, diese sehr erheblichen Erhöhungen in branchenunüblich kurzer Zeit durchzusetzen. So beschwerten sich die Verlader [...] bei der Kommission über die Bedingungen

⁽⁸⁵⁾ Siehe „TAA 1993 Revenue Programme“, TAA-Sitzung vom 4. September 1992.

⁽⁸⁶⁾ Siehe TAA-Tarife vom 4. November 1992.

⁽⁸⁷⁾ Siehe TAA-Vorschlag an [...] vom 6. November 1992 und TAA-Vorschläge an [...] vom 13. November 1992 und 26. Oktober 1992.

⁽⁸⁸⁾ Siehe TAA-Vorschlag an [...] vom 25. November 1992.

⁽⁸⁹⁾ Diese Mindestgrenze wurde 1994 auf 200 TEU herabgesetzt.

⁽⁹⁰⁾ Siehe Vorschlag von Hapag Lloyd an [...] vom 4. Dezember 1992.

⁽⁹¹⁾ Siehe:

- Schreiben von [...] vom 4. Dezember 1992,
- TAA-Vorschlag an [...] vom 6. November 1992,
- TAA-Vorschlag an [...] vom 13. November 1992.

⁽⁹²⁾ Siehe Sitzungsniederschrift „Gulfway meeting“ vom 8. Oktober 1992.

⁽⁹³⁾ Vgl. „TAA Revenue Program 1993“.

und Fristen, mit denen ihnen die Preiserhöhungen der TAA aufgezwungen wurden⁽⁹⁴⁾.

(205) Aufgrund der Beschwerden der Verlader und nach Einleitung des Verfahrens gegen die TAA durch die Kommission wurden verschiedene dieser Ankündigungen nach unten korrigiert, doch sind die tatsächlichen Preiserhöhungen gegenüber 1992 dessenungeachtet sehr beträchtlich.

(206) Die TAA hat für Waren, die nach dem Volumen knapp 40 % des westgehenden Verkehrs ausmachen, eine Übersicht über die Entwicklung der Frachtraten seit 1989 vorgelegt⁽⁹⁵⁾, um zu beweisen, daß die Preiserhöhungen gegenüber 1992 nur eine Rückkehr zum Preisniveau von 1989 bedeuten.

(207) Die 1993 für die vorerwähnten Waren eingeführten Preiserhöhungen gegenüber 1992 betragen jedoch:

Entwicklung 1993/92

Bier [...]	[...]
Chemische Produkte [...]	[...]
Papier	[...]
Spirituosen [...]	[...]
Kraftfahrzeugteile	[...]
Stahlkabel	[...]
Reifen [...]	[...]

(208) Darüber hinaus gibt die TAA in ihrer Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 14. April 1993 bezüglich der bei der Kommission eingereichten Beschwerden an, daß die Preiserhöhungen für bestimmte Verlader und bestimmte Waren bis zu folgenden Werten gehen können:

[...].

(209) Eine Reihe von Verladern, denen sehr beträchtliche Preiserhöhungen angekündigt worden waren, konnten Alternativen über das Mittelmeer oder über die wenigen TAA-Konkurrenten finden, mußten aber auch hier in der Mehrzahl der Fälle Preiserhöhungen hinnehmen (siehe beispielsweise Randnummern 215, 218 und 219).

(210) Aus diesen Zahlen geht hervor, daß es der TAA gelungen ist, eine allgemeine und sehr spürbare Erhöhung der Frachtraten in der Richtung Europa—Vereinigte Staaten durchzusetzen. Selbst wenn diese Preiserhöhungen, wie die TAA-Mitglie-

der es hinstellen, notwendig waren, um Verluste auszugleichen und das frühere Frachtrateniveau wiederherzustellen, hat die TAA eine sehr erhebliche Änderung des Marktes mit beträchtlichen Auswirkungen ausgelöst.

(211) Für 1994 hat die TAA für den westgehenden Verkehr neue Frachttariferhöhungen gegenüber 1993 angekündigt, die zwischen 40 und 160 US-Dollar pro TEU liegen.

C. Auswirkungen auf den Markt

(212) Die von der TAA eingeführten sehr erheblichen Frachttariferhöhungen haben bedeutsame Rückwirkungen auf den direkten Transatlantikverkehr sowie auf die benachbarten Märkte gehabt.

(213) So haben die Verlader als Reaktion auf die 1993 von der TAA angekündigten erheblichen Frachttariferhöhungen bei relativ kurzen Kündigungsfristen versucht, auf die vorhandenen Alternativen auszuweichen.

(214) Die wenigen unabhängigen Reedereien konnten somit den Schock der von der TAA aufgezwungenen Preiserhöhungen dazu nutzen, Marktanteile hinzuzugewinnen und ihrerseits die Tarife spürbar anzuheben. Insbesondere Evergreen (Taiwan) konnte ihren Marktanteil im direkten westgehenden Verkehr von 7 % im ersten Quartal 1992 auf 13,8 % im ersten Quartal 1993 erhöhen⁽⁹⁶⁾.

(215) Gleichzeitig änderte Evergreen ihr Tarifschema in Anlehnung an die von der TAA eingeführten Änderungen und konnte vergleichbare Preiserhöhungen durchsetzen, die aber zwecks Wahrung ihrer Wettbewerbsposition etwas geringer ausfielen.

(216) Die TAA ihrerseits hat im westgehenden Verkehr einige Marktanteil-Prozentpunkte verloren. So hatten die TAA-Mitglieder im ersten Quartal 1993 nur noch einen Marktanteil von 71 % gegenüber 78 % im entsprechenden Zeitraum von 1992⁽⁹⁷⁾.

(217) Was den über Kanada geführten Verkehr betrifft, der in bestimmten Segmenten des Marktes eine gewisse Konkurrenz darstellen kann, so besteht nach den der Kommission vorliegenden Hinweisen eine gewisse Zusammenarbeit zwischen der TAA und der Kanada-Konferenz, durch die die tatsächliche Wettbewerbswirkung des Verkehrs über Kanada noch mehr begrenzt wird.

(218) Eines der TAA-Mitglieder hat den beiden nicht der TAA angehörenden Mitgliedern der Kanada-Kon-

⁽⁹⁴⁾ Siehe:

- Schreiben von [...] an TAA vom 20. November 1992 und an CNUT vom 14. Dezember 1992;
- Schreiben von [...] an FMC vom 7. Dezember 1992;
- Schreiben von [...] an BSC vom 27. Januar 1993;
- Schreiben an [...] vom 13. November 1992;
- Schreiben von TAA an [...] vom 3. Dezember 1992.

⁽⁹⁵⁾ Erwiderung von TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte für einstweilige Maßnahmen vom 24. Mai 1993.

⁽⁹⁶⁾ JOC/Piers, übernommen in die Erwiderung der TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte für einstweilige Maßnahmen, 24. Mai 1993, S. 46.

⁽⁹⁷⁾ JOC/Piers, übernommen in die Erwiderung der TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte für einstweilige Maßnahmen, 24. Mai 1993, S. 46.

ferenz die Einzelheiten der Tarifstrukturänderungen und die von der TAA verwendeten Berechnungsmethoden für die zum 1. Januar 1993 vorgesehenen Tarifierhöhungen mitgeteilt⁽⁹⁸⁾. Diese Informationsübermittlung erfolgte rechtzeitig vor der Einführung der betreffenden Tarifierhöhungen, damit die Kanada-Konferenz Tarifierhöhungen gleichen Umfangs vornehmen konnte. Daraufhin hat auch die Kanada-Konferenz den Verladern ein neues Tarifschema, eine Erhöhung des Systems der Hafengebühren und beträchtliche Preiserhöhungen für die Servicekontrakte zum 1. Februar 1993 angekündigt, die im Endergebnis zu sehr ähnlichen Konditionen führten, wie sie die TAA angekündigt hatte⁽⁹⁹⁾.

- (219) Die Auswirkungen der TAA sind auch im Verkehr über das Mittelmeer zu spüren. So hat die SEUSA-Konferenz für den vom Mittelmeer ausgehenden Verkehr ihre Tarife nach dem Vorbild der TAA umstrukturiert und eine Reihe beträchtlicher Tarifierhöhungen eingeführt. Zu erwähnen ist, daß vier der acht Mitglieder dieser Konferenz nach der TAA angehören (Maersk, Nedlloyd, P&O und Sealand).
- (220) Auch der Verkehr über das Mittelmeer profitierte von den Tarifierhöhungen der TAA, da der Verkehr nach den USA zwischen dem ersten Quartal 1992 und dem ersten Quartal 1993 um 14 % zunahm, während der Verkehr über die nordeuropäischen Häfen in der gleichen Zeit nur einen Zuwachs von 9 % verzeichnete. So hatten verschiedene Verladern, vor allem aus Südfrankreich, angesichts der von der TAA eingeführten Tarifierhöhungen beschlossen, ihre Fracht ganz oder teilweise über die Mittelmeerhäfen gehen zu lassen. Diese Möglichkeit ist der überwiegenden Mehrheit der von den TAA-Beschlüssen betroffenen nordeuropäischen Verladern verwehrt.
- (221) Nach Kenntnis der Kommission enthielt der Transatlantikverkehr für die weitaus meisten Verladern auch keine anderen echten Alternativen zur TAA, da die wenigen auf dieser Route tätigen unabhängigen Reedereien nahezu voll ausgelastet waren und keine neuen Transportaufträge mehr annehmen konnten.

D. Die Auswirkungen des Kapazitätsbewirtschaftungsprogramms

1. Die von der TAA vorgebrachten Rechtfertigungen für das CMP

- (222) Mit dem CPM sollte nach Darstellung der TAA-Mitglieder anlässlich der Anmeldung der Vereinbarung dem Problem des Ungleichgewichts zwischen

ost- und westgehendem Verkehr und damit dem Problem des im westgehenden Segment entstandenen Kapazitätsüberhangs begegnet werden. Das CMP fand deshalb nur im westgehenden Verkehr Anwendung, obgleich sich die TAA-Mitglieder in ihrer Vereinbarung die Möglichkeit vorbehalten hatten, es auch im ostgehenden Verkehr anzuwenden.

- (223) In ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 erläuterten die TAA-Mitglieder, daß
- eines der Ziele der TAA die Rationalisierung des Verkehrs durch Rücknahme von Überkapazitäten ist;
 - das CMP für die Verwirklichung dieses Rationalisierungsprogramms unerlässlich ist;
 - mit dem CMP außerdem den Problemen des Ungleichgewichts zwischen ost- und westgehendem Verkehr, der jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen und der zyklischen Überkapazitäten begegnet werden sollte.
- (224) Jede dieser Rechtfertigungen stößt in der Praxis auf folgende Schwierigkeiten:

2. Rationalisierung des Verkehrs

- (225) Bezüglich der Rationalisierung des Verkehrs durch Rücknahme von Kapazitäten stellt die Kommission ihrerseits fest:

a) Rationalisierung als Ziel der TAA

- (226) Hinsichtlich der Rationalisierung des Verkehrs durch Rücknahme von Kapazitäten bezieht sich die TAA in ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 auf ein Dokument vom 13. Januar 1992, um nachzuweisen, daß diese Rationalisierung zu den Zielen der TAA gehörte.
- (227) Dieses Dokument wurde der Kommission nicht von den TAA-Mitgliedern zur Verfügung gestellt, sondern von der Kommission bei einer Nachprüfung bei einer TAA-unabhängigen Reederei sicher gestellt. Generell wurde die Rationalisierung des Verkehrs von der TAA anfänglich nicht als eines der Ziele der Vereinbarung dargestellt und wurde im August 1992, als die TAA bei der Kommission angemeldet wurde, nicht als ein Ziel der Vereinbarung beschrieben.
- (228) Im übrigen haben die TAA-Mitglieder die Kommission weder anlässlich der Anmeldung noch im Laufe des Verfahrens davon in Kenntnis gesetzt, daß sie ein zukunftsgerichtetes Programm zur Verkehrsrationalisierung hatten. Die Kommission ist erst nachträglich von den von einigen TAA-Mitgliedern durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen unterrichtet worden.

⁽⁹⁸⁾ Siehe Telefax von [...].

⁽⁹⁹⁾ Siehe Artikel „La route du Canada plus chère“, Le Lloyd's Anverso, 16. Januar 1993.

(229) Nicht nur wurde bei der Kommission keine Vereinbarung zwischen allen TAA-Mitgliedern über eine Rücknahme von Kapazitäten angemeldet: von den TAA-Mitgliedern wurde bei ihrer Anmeldung vom 28. August 1992 sogar eigens darauf hingewiesen, daß eines der Ziele der TAA darin bestand, die Rücknahme von Kapazitäten zu vermeiden:

„Under the Agreement, there is no provision relating to the physical withdrawal of capacity, (...)“⁽¹⁰⁰⁾.

„That regulation (of excess capacity, provided by the TAA) nevertheless ensures: (...) that no existing capacity is withdrawn permanently from the market“⁽¹⁰¹⁾.

(230) Außerdem sieht der Wortlaut der CMP-Absprache keinen Zusammenhang zwischen dem Einfrieren von Kapazitäten und der Rücknahme von Kapazitäten vor. Aufgabe der mit der Überwachung des CMP beauftragten Ausschüsse ist es nicht, Empfehlungen im Bereich der Rationalisierung auszusprechen; für den Fall, daß die Überkapazitäten zunehmen, betreffen die in der TAA-Vereinbarung vorgesehenen Anpassungen den Umfang des Einfrierens von Kapazitäten, und es wird nicht erwartet, daß sie zu Rationalisierungsprogrammen führen.

Schließlich erwähnt das bei der Kommission angemeldete Programm zum Einfrieren von Kapazitäten eine permanente Einfrier-Rate von etwa 20 % für zwei Jahre (siehe Randnummer 244), was zeigt, daß die TAA-Mitglieder zum Zeitpunkt der Anmeldung kein Kapazitätsrücknahmeprogramm hatten, das dann bei dem Programm zum Einfrieren von Kapazitäten hätte berücksichtigt werden müssen. Erst nachdem einige TAA-Mitglieder gewisse Kapazitätsrücknahmen durchgeführt hatten, wurde das Programm zum Einfrieren von Kapazitäten geändert (siehe Randnummer 246).

(231) Dies legt die Annahme nahe, daß die TAA-Mitglieder in der Rationalisierung der Kapazitäten kein wichtiges Ziel der Vereinbarung sahen und daß sie ihre Vereinbarung nicht mit dem Ziel schufen, den Verkehr durch beträchtliche Kapazitätsrücknahmen zu rationalisieren.

b) *Das CMP: notwendig für die Rationalisierung*

(232) Die TAA erläutert in ihrer Erwiderung vom 17. März 1994, daß das CMP für die Rationalisierung des Verkehrs durch Kapazitätsrücknahme notwendig ist.

(233) Die Kommission ist nicht überzeugt, daß die Einführung von Verkaufsquoten, wie sie das CMP vorsieht, generell für eine Reduzierung des Kapazi-

tätsüberhangs im Angebot notwendig ist. Im Gegenteil: derartige Quoten erlauben es in der Regel, Überkapazitäten zum Nachteil der Verkehrsnutzer oder der Verbraucher aufrechtzuerhalten⁽¹⁰²⁾.

(234) Sodann geht aus den Erläuterungen der TAA und aus der Geschichte des Verkehrs hervor, daß Kapazitätsrücknahmen durch Vereinbarungen über den Austausch oder die Befrachtung von Schiffsraum zwischen einer kleinen Zahl von Reedern (in der Regel zwei bis vier) möglich waren und möglich sind⁽¹⁰³⁾.

(235) Dies erläutert im übrigen die TAA in ihrer Antwort vom 15. Juli 1993 auf eine Frage der Kommission, die sich speziell auf den Zusammenhang zwischen der TAA und den eingeleiteten Rationalisierungsmaßnahmen bezieht. Die TAA gibt zu diesem Punkt lediglich an, daß ein Kooperationsrahmen, insbesondere im Bereich der Frachtsätze, die Durchführung solcher Programme zum Austausch von Schiffsraum zwischen bestimmten Mitgliedern erleichtert. Auf das CMP wird in dieser Antwort nicht Bezug genommen.

(236) Schließlich hat die TAA in ihrer Erwiderung vom 24. Mai 1993 auf die Beschwerdepunkte betreffend vorläufige Maßnahmen (Anlage 6) die verschiedenen Rationalisierungsmaßnahmen erläutert, die zwischen 1987 und 1993, also sowohl vor als auch nach der Durchführung des TAA, von Reedern durchgeführt wurden. Darin wird auf die individuellen Entscheidungen der Reeder oder auf Kapazitätsaustauschvereinbarungen zwischen einer kleinen Anzahl Reeder, nicht aber auf einen abgestimmten Beschluß aller TAA-Mitglieder verwiesen.

(237) Die TAA erläutert in ihrer Erwiderung vom 17. März 1994, daß das CMP für die Rationalisierung notwendig ist, damit gewährleistet werden kann, daß die Reeder, die Schiffe zurücknehmen, ihre Marktanteile behalten. Die Aufrechterhaltung der Marktanteile aller Reeder und selbst der Reeder, die ihre Dienste rationalisieren mußten, ist aber nicht a priori eine Voraussetzung für die Regulierung des Angebots und der Nachfrage; insbesondere erlauben es die obengenannten Kapazitätsaufteilungsvereinbarungen denjenigen Reedern, die Schiffe zurücknehmen, einen kommerziellen Betrieb und damit ihren Marktanteil unabhängig von jedem CMP aufrechtzuerhalten. Dieses Argument der TAA erscheint nicht stichhaltig.

⁽¹⁰²⁾ Siehe Zwölfter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik, 1982, S. 44.

⁽¹⁰³⁾ Die angemeldete TAA-Vereinbarung sieht die Möglichkeit solcher Vereinbarungen über den Austausch oder die Befrachtung von Schiffsraum vor (siehe Randnummer 24). Hingegen hat die TAA die spezifische Vereinbarung über die Rationalisierung der Kapazitäten mittels eines solchen Austauschs oder einer solchen Befrachtung von Schiffsraum nicht nach den geltenden Verfahrensregeln angemeldet.

⁽¹⁰⁰⁾ Anmeldung der TAA vom 28. August 1992, S. 3.

⁽¹⁰¹⁾ Schreiben der TAA an die Kommission vom 14. August 1992, ebenfalls im Anhang 2 zur Anmeldung der TAA vom 28. August 1992.

- (238) Somit deutet nichts darauf hin, daß die TAA (und insbesondere das CMP) zur Rationalisierung des Verkehrs durch Kapazitätsrücknahme notwendig gewesen ist.
- (239) Zu den anderen von der TAA vorgetragenen Rechtfertigungen des CMP im Zusammenhang mit dem Ungleichgewicht zwischen ostgehendem und westgehendem Verkehr, den jahreszeitlichen Schwankungen und den zyklischen Überkapazitäten ist folgendes zu bedenken:

3. Ungleichgewicht ostgehend/westgehend

- (240) Die TAA rechtfertigt den Umstand, daß das CMP nur für den westgehenden Verkehr gilt, mit einem Ungleichgewicht von 10% im Jahr 1991 (siehe Randnummern 93 und 94). Ein solches Ungleichgewicht war jedoch, wie weiter oben dargelegt, im Linienverkehr nicht ungewöhnlich und im Vergleich mit früheren Zeiten und anderen Verkehren eher als gering einzustufen. Es rechtfertigt an sich nicht ein Instrument zu einer Begrenzung des Angebots, die in einigen Fällen mehr als 20% beträgt.
- (241) Wie ebenfalls weiter oben dargelegt, hat sich dieses Ungleichgewicht 1992 verringert und besteht 1993 gar nicht mehr (siehe Randnummer 95). Im Gegenteil: es hat sich im zweiten und dritten Quartal 1993 bei einem westgehenden Verkehr, der den Verkehr in umgekehrter Richtung volumenmäßig um 14% bzw. 37% überschritt, umgekehrt.
- (242) Unter diesen Umständen ist nicht verständlich, worin das wirtschaftliche Interesse eines auf den westgehenden Verkehr beschränkten CMP liegen könnte. Die Entstehung eines Ungleichgewichts zuungunsten des ostgehenden Verkehrs im Jahr 1993 hat bis heute nicht dazu geführt, daß für dieses Segment ein CMP zur Anwendung gelangt. Die Rechtfertigung des CMP durch ein Ungleichgewicht ostgehend/westgehend scheint damit für 1991 und 1992 auf schwachen Füßen zu stehen und für 1993 gänzlich unbegründet zu sein.

4. Jahreszeitliche Schwankungen

- (243) Wäre das CMP dazu bestimmt, den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen — die sich laut TAA nicht durch entsprechende Veränderungen der eingesetzten Kapazitäten ausgleichen lassen — zu begegnen, so müßte das Einfrieren der Kapazitäten der jahreszeitlichen Nachfrageentwicklung folgen.
- (244) Laut TAA ist die Nachfrage im westgehenden Verkehr traditionell im ersten Quartal am geringsten und im vierten Quartal am höchsten. Die vorübergehende Kapazitätsstilllegung, wie sie von der TAA (gemäß der bei der Anmeldung der TAA vom 28. August 1992 der Kommission übermittelten Aufstellung) ursprünglich praktiziert wurde, sah wie folgt aus (in Perioden von drei Monaten ab Inkrafttreten der Vereinbarung):

- 1. Periode: [. . .]
- 2. Periode: [. . .]
- 3. Periode: [. . .]
- 4. Periode: [. . .]
- 5. Periode: [. . .]
- 6. Periode: [. . .]
- 7. Periode: [. . .]
- 8. Periode: [. . .]

- (245) Das ursprüngliche Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm war somit in keinem Fall so angelegt, daß es den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen folgte.

- (246) In der Folgezeit hat die TAA ihr Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm — vielleicht wegen der günstigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens und des tatsächlichen Kapazitätsabbaus — überarbeitet. Am 16. Juni 1993 hat die TAA folgendes Programm vorgelegt ⁽¹⁰⁴⁾:

- 1. Periode: [. . .]
- 2. Periode: [. . .]
- 3. Periode: [. . .]
- 4. Periode: [. . .]
- 5. Periode: [. . .]
- 6. Periode: [. . .]
- 7. Periode: [. . .]
- 8. Periode: [. . .]

- (247) Auch hier folgt das Programm nicht einer jahreszeitlichen Nachfrageentwicklung. Mithin ist die TAA kein Instrument, das bezweckt, den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen zu begegnen.

5. Zyklischer Kapazitätsüberhang

- (248) In Randnummer 87 war ausgeführt worden, daß das Transportangebot seit 1990 tendenziell zurückgeht (im westgehenden Verkehr um -2,4% zwischen 1990 und 1992). Zwischen 1. September 1992 und 1. Januar 1994 haben einige TAA-Mitglieder außerhalb der eigentlichen Vereinbarung Kapazitäten zurückgenommen oder rationalisiert und damit die Gesamtkapazität der TAA um etwa [. . .] verringert ⁽¹⁰⁵⁾.
- (249) Nach Kenntnis der Kommission ist die Beförderungskapazität im Transatlantikverkehr damit zwischen 1991 und 1993 um mehrere Prozentpunkte zurückgegangen.
- (250) Was die Nachfrage betrifft, so hat sich das Verkehrsaufkommen im westgehenden Segment zwi-

⁽¹⁰⁴⁾ Antwort der TAA vom 16. Juni 1993 auf ein Informationsersuchen, Anlage 3.

⁽¹⁰⁵⁾ Ziffer 2.36 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

schen 1991 und 1992 um 9,1% und zwischen 1992 und 1993 um 11% — für die ganze Zeit 1991 bis 1993 also um 20% — erhöht.

- (251) So kam es im westgehenden Transatlantikverkehr 1991 zu einem Einbruch; 1992 war das Verkehrsaufkommen jedoch wieder weitgehend auf das frühere Niveau angestiegen, und 1993 wurde ein seit mehr als sieben Jahren nicht mehr erreichtes Niveau erzielt⁽¹⁰⁶⁾. Die TAA gibt keine Erklärung dafür, wieso ein solcher Zustand als Situation eines zyklischen Kapazitätsüberhangs bezeichnet werden kann.
- (252) Außerdem betrug laut Aussage der TAA 1991 der Kapazitätsüberhang 30%. Bei einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von 20% zwischen 1991 und 1993 und einer entsprechenden Verringerung der freien Kapazitäten versteht die Kommission nicht, wieso 1993 der Kapazitätsüberhang im Verkehr als zyklisch bezeichnet werden kann.
- (253) Es ist daher nicht erwiesen, daß das CMP ein Instrument ist, das dazu bestimmt ist, einem zyklischen Kapazitätsüberhang zu begegnen.

6. Schlußfolgerung betreffend das CMP

- (254) Unter diesen Umständen kann im CMP in seiner gegenwärtigen Ausgestaltung ebensowenig ein Instrument zum punktuellen Einsatz in einer durch ein Ungleichgewicht zwischen ost- und westgehendem Verkehr und einen Kapazitätsüberhang im westgehenden Verkehr entstandenen Krisensituation wie ein Instrument zur Rationalisierung des Verkehrs gesehen werden, sondern eher ein Instrument zur künstlichen Erhaltung unnötiger Kapazitäten und zur künstlichen Heraufsetzung des Frachtratenniveaus im westgehenden Verkehr.
- (255) Genau dies nahm im übrigen 1992 der Drewry-Bericht vorweg, der anhand der Hypothese, daß das CMP im westgehenden Verkehr beibehalten wird, folgende Entwicklung der durchschnittlichen Frachtraten voraussagt:

(in US-Dollar/TEU)

Jahr	Westgehend	Ostgehend
1992	700	800
1993	850	875
1994	1 100	925

Quelle: Drewry, Dezember 1992, S. 117.

- (256) Ein auf den westgehenden Verkehr beschränktes Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm erscheint somit unter Würdigung der wirtschaftlichen Daten

dieses Verkehrs nicht gerechtfertigt. Es eröffnet die Möglichkeit, die Preise im Seeverkehr von Europa nach den Vereinigten Staaten künstlich zu erhöhen, und bürdet damit der europäischen Exportwirtschaft im Handel mit den Vereinigten Staaten zusätzliche Kosten auf.

- (257) Einige der von der TAA angeführten Rechtfertigungsgründe für das CMP wären 1993 allenfalls auf den Verkehr in der Richtung Vereinigte Staaten—Europa, sicher aber nicht auf den Verkehr in der Richtung Europa—Vereinigte Staaten anwendbar.

E. Die europäische Flotte

- (258) Eines der von den TAA-Mitgliedern zur Rechtfertigung ihrer Vereinbarung vorgetragene Argumente ist der Schutz der europäischen Flotte, da nach ihrer Darstellung die ersten Reedereien, die unter einem Verbot der TAA durch die Kommission zu leiden hätten, die Europäer wären.
- (259) Der Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Weltflotte, die europäischen Reedern gehört, ist seit Jahren stark rückläufig; umgekehrt ist der Anteil der asiatischen Reedereien stark gestiegen. Von den 20 weltgrößten Linienreedereien waren 1992 sechs mit 27,6% der Gesamtkapazität in europäischem Besitz, während der größte Teil mit neun Reedereien rund 48,2% der Gesamtkapazität asiatische Reedereien waren⁽¹⁰⁷⁾.
- (260) Im Transatlantikverkehr vermochten die europäischen Reedereien einen etwas größeren Marktanteil zu halten: 1992 entfielen auf die Gemeinschaftsreedereien rund [...] des TAA-Volumens⁽¹⁰⁸⁾ und damit rund [...] des Gesamtvolumens des Transatlantikverkehrs. Alle europäischen Reedereien zusammen (also EG und Nicht-EG) hatten 1992 einen Anteil von etwa [...] des TAA-Volumens und damit etwa [...] des Gesamtvolumens des Transatlantikverkehrs.

- (261) Die europäischen Reedereien nehmen somit auf dem Nordatlantik eine vergleichsweise bessere Position als in den übrigen Fahrtgebieten der Welt ein. Der Hauptvorteil, den die TAA diesen Reedereien bietet, ist die auferzwungene Frachtratenerrhöhung und, damit zusammenhängend, der teilweise oder vollständige Abbau der 1992 auf diesem Markt erlittenen Verluste. Selbst wenn die Reedereien der Gemeinschaft Nutzen aus den von der TAA eingeführten Preiserhöhungen ziehen können, profitieren sie indessen nicht mehr und nicht weniger als die nicht zur Gemeinschaft gehörenden TAA-Mitgliedsreedereien, die gegenwärtig zehn der insgesamt 15 TAA-Mitglieder stellen und etwa [...] der Gesamtkapazität der TAA repräsentieren.

⁽¹⁰⁷⁾ Containerisation International, August 1992, S. 38.

⁽¹⁰⁸⁾ Siehe Antwort der TAA auf ein Informationersuchen, 15. Juli 1993, Tabellen 9 und 10.

⁽¹⁰⁶⁾ Siehe Tabelle 8, S. 26, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

Hierzu ist zu bemerken, daß der TAA seit ihrem Inkrafttreten vier neue Reedereien beigetreten sind, die sämtlich Nicht-EG-Unternehmen sind.

- (262) Außerdem profitieren von der durch die TAA geschaffenen Situation am meisten die wenigen unabhängigen Reedereien, die ihre Marktanteile und ihre Tarife erhöhen konnten. Diese Reedereien sind in erster Linie Evergreen (Taiwan) und in geringerem Maße Lykes (USA), Atlantic Cargo (Schweden) und ICL (USA) (siehe Randnummer 448).
- (263) Der Effekt der TAA auf die EG-Reedereien ist damit komplex: einerseits hat sie dazu beigetragen, ihre Verluste auf diesem Markt zu begrenzen oder aufzuheben, andererseits aber hat sie den Nicht-EG-Reedereien, die Mitglied der TAA sind, in ähnlicher Weise genutzt; noch positiver waren ihre Auswirkungen für die am Transatlantikverkehr teilnehmenden Nicht-EG-Reedereien (siehe Randnummer 262). Außerdem haben die EG-Reedereien seit dem Inkrafttreten der Vereinbarung Marktanteile verloren. Schließlich bezweckt die TAA keine Restrukturierung, die auf lange Sicht gesehen die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte sichert. Im Gegenteil: die Erhöhung der Frachtraten und das Einfrieren der Kapazitäten bewirken eine vorübergehende Verbesserung der Rentabilität der europäischen Reedereien auf dem Atlantik, ohne insbesondere denjenigen unter ihnen, die unter einem gewissen Mangel an Wettbewerbsfähigkeit leiden könnten, eine Senkung der Kosten und eine nachhaltige Verbesserung ihrer Wettbewerbsstellung zu sichern. In ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung kann die TAA daher wohl kaum als wirksames und dauerhaftes Instrument zum Schutz oder zur Verteidigung der europäischen Flotte angesehen werden.

IV. DIE BESCHWERDEN

- (264) Die Kommission hat Beschwerden von folgenden Parteien erhalten:
- Hafenbehörde [...] (13. Oktober 1992);
 - [...], Union Professionnelle [...] pour l'Importation de denrées alimentaires (13. Oktober 1992);
 - Committee of North Sea Port Forwarding Agents (19. Oktober 1992), unterstützt durch ein Schreiben der Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transport (FFOCT) (19. März 1993);
 - European Shippers' Council (ESC) (4. November 1992), unterstützt durch ein Schreiben des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) vom 26. November 1992;
 - [...] (30. November 1992);

- Ausschuß der französischen Seeverlader (CNUT) (18. Dezember 1992);
 - Ausschuß der britischen Seeverlader (BSC) (21. Dezember 1992), unterstützt durch Schreiben des Verbandes der irischen Exporteure vom 1. und 9. Februar 1993;
 - Ausschuß der spanischen Seeverlader (16. März 1992);
 - Speditionsfirma [...] (19. April 1992);
 - British International Freight Association (BIFA) (28. April 1993);
 - Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport (CLECAT) (25. Mai 1993);
 - The National Industrial Transportation League (19. Juli 1993).
- (265) Die Hafenbehörde [...] führt Beschwerde wegen der Einführung von Zuschlägen („range additions“, vgl. Randnummer 200) für die dänischen Häfen [...] und [...].
- (266) Das Committee of North Sea Port Forwarding Agents, das CLECAT und die FFOCT führen darüber Beschwerde, daß die gemeinsam festgelegten Frachtraten Hafenkosten und Kosten für den Landtransport enthalten, obgleich hierfür keine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags gilt.
- (267) Die Firma [...], ein mittelgroßes Speditionsunternehmen, führt darüber Beschwerde, daß die TAA ihr gegenüber diskriminierende Bedingungen (30 bis 40 % höhere Frachtraten), verglichen mit den den größeren Speditionsfirmen eingeräumten Bedingungen, anwendet.
- (268) Die Vereinigung der britischen Speditionsfirmen (BIFA) führt Beschwerde wegen der diskriminierenden Bedingungen, die die TAA gegenüber den Speditionsfirmen des Vereinigten Königreichs anwendet, und sieht in diesen Praktiken eine mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung.
- (269) Der ESC macht geltend, daß die TAA keine Konferenz ist und nicht die Bedingungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags erfüllt. Der ESC hat die Kommission am 6. Januar 1993 ersucht, einstweilige Maßnahmen gegen die TAA anzuordnen. Das DSVK richtet seine Beschwerde gegen die Festsetzung der Frachtraten für den Landtransport und gegen das CMP, das die Kapazitäten künstlich reduziert, ohne die Kosten zu verringern.
- (270) Die Beschwerde von [...] richtet sich gegen die Weigerung der TAA, über Konditionen zu verhandeln, ferner gegen die Festsetzung wirtschaftlich nicht gerechtfertigter Tarife, gegen die plötzliche und beträchtliche Erhöhung der Tarife, die den Export von [...] nach den USA gefährdet, und

gegen eine freiwillige Nichtnutzung von Kapazitäten, die auf eine Geschäftsverweigerung hinausläuft.

(271) Am 16. März 1993 hat der Ausschuß der spanischen Seeverlader in einem Schreiben an die Kommission gefordert, daß die von den TAA-Reedereien beantragte Freistellung nicht gewährt wird. Eine solche Freistellung würde diesen Reedereien ein Monopol sichern und verhindern, daß die Verlader See- oder Binnentransportdienste unter normalen Marktbedingungen erhalten.

(272) Die National Industrial Transportation League ist eine Vereinigung US-amerikanischer Seeverlader mit mehr als 1 200 Mitgliedern, die die von der TAA im ost- und westgehenden Verkehr unmittelbar betroffenen Seeverlader repräsentiert.

(273) Nach Auffassung dieser Vereinigung stellt die TAA eine wettbewerbsfeindliche und in besonderem Maße diskriminierende Vereinbarung dar, die den Seeverladern beträchtlichen wirtschaftlichen Schaden zugefügt hat und weiter zufügt. Die Vereinbarung habe insbesondere unangemessene und durch nichts zu vertretende Tarifierhöhungen aufgezwungen, ferner die Möglichkeit des Abschlusses von Verträgen zwischen Seeverladern und Reedereien als Voraussetzung für feste Geschäftsbeziehungen ohne Grund eingeschränkt und zu einer unangemessenen Diskriminierung der kleinen Seeverlader geführt.

(274) Die Beschwerde des CNUT betrifft folgende Punkte:

1. Mißbrauch einer beherrschenden Stellung durch plötzliche und umfängliche Tarifierhöhungen (für bestimmte Waren bis zu 175 %) und durch Erzwingung unangemessener Geschäftsbedingungen unter Verletzung der Artikel 85 und 86 des EG-Vertrags;

2. künstliche Beschränkung des Transportangebots unter Verletzung der Artikel 85 und 86 des Vertrags;

3. künstliche Aufteilung des Marktes zwischen den Mitgliedsreedereien der Vereinbarung in Verletzung des Artikels 86 des Vertrags;

4. diskriminierende Behandlung der Verlader unter Verletzung der Artikel 85 und 86 des Vertrags;

5. Festsetzung gemeinsamer Tarife für den Hafenvor- und -nachlauf unter Verletzung der Artikel 85 und 86 des Vertrags und der Verordnungen (EWG) Nr. 1017/68 und Nr. 4056/86;

6. Kartellabsprache mit den Mitgliedern der Konferenz für die Europa—Kanada-Fahrt.

(275) Der CNUT fordert den Erlass einstweiliger Maßnahmen nach den Artikeln 10 und 11 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.

(276) Der BSC macht in seiner Beschwerde geltend, daß die TAA gegen die Artikel 85 und 86 des Vertrags verstößt, da die TAA zur Folge hat, daß

1. das Angebot an See- und Landtransporten, die technische Entwicklung und die Investitionen zum Schaden der Seeverlader begrenzt, kontrolliert oder aufgeteilt werden;

2. die Frachtraten und sonstigen Transportbedingungen oder sonstige Geschäftsbedingungen im Zusammenhang mit solchen Diensten unmittelbar oder mittelbar festgesetzt und in unangemessener Weise erzwungen werden;

3. unterschiedliche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber unterschiedlichen Handelspartnern angewendet werden, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden (betrifft insbesondere die in Randnummer 13 erwähnte Mindestmenge von 250 TEU).

(277) Der BSC fordert die Kommission daher auf, gegen die TAA einstweilige Maßnahmen zu erlassen und gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 den TAA-Mitgliedern aufzugeben, die TAA-Vereinbarung aufzukündigen.

(278) Über den BSC haben folgende Unternehmen der Kommission Informationen zur Untermauerung ihrer Beschwerde übermittelt:

[...].

(279) Über den CNUT haben folgende Unternehmen der Kommission Informationen zur Untermauerung ihrer Beschwerde übermittelt:

[...].

(280) Das DSVK hat seinem Schreiben vom 26. November 1992 die Standpunkte folgender Unternehmen bezüglich der TAA beigefügt:

[...].

(281) Ohne im einzelnen auf die umfänglichen Beschwerden der französischen und britischen Seeverlader einzugehen, gebietet sich eine spezielle Bemerkung zum Stand der Geschäftsbeziehungen zwischen den beschwerdeführenden Verladern und den TAA-Mitgliedsreedereien. Zahlreiche Verlader haben nämlich auf die sehr großen Schwierigkeiten, auf die sie in ihren Verhandlungen über Servicekontrakte für 1993 gestoßen sind, sowie auf die Notwendigkeit hingewiesen, unmittelbar mit den Reedern ihrer Wahl zu verhandeln.

(282) Gerade auf die durch die TAA unterbundene Möglichkeit, individuell und unmittelbar mit den Reedern zu verhandeln und normale Geschäftsbeziehungen zwischen Lieferant und Kunde aufzubauen, scheinen sich zahlreiche Proteste, insbesondere bei den nach den Vereinigten Staaten exportierenden europäischen Unternehmen, zu beziehen.

VIERTER TEIL: RECHTLICHE WÜRDIGUNG

I. ARTIKEL 85 ABSATZ 1 DES VERTRAGS

(283) Die TAA enthält mehrere miteinander verbundene Absprachen:

- a) Absprachen über das Chartern von Schiffsraum (Slot-Charter und Space-Charter) und über den Austausch von Ausrüstung;
- b) Preisabsprachen für den Landtransport;
- c) Preisabsprachen für die Hafentätigkeiten;
- d) Preisabsprachen für den Seetransport;
- e) Absprachen über die Nichtnutzung von Seetransportkapazität (wie in den Randnummern 16 bis 22 definiert).

(284) Die vorliegende Entscheidung bezieht sich auf die Elemente d) und e) sowie bezüglich der Gemeinschaft auf das Element b), d. h. die Preisabsprachen und die Absprachen über die Nichtnutzung von Seetransportkapazität und die Preisabsprachen für den Container-Landtransport in der Gemeinschaft oder durch die Gemeinschaft.

A. Preisfestsetzungsabsprachen für den Seetransport

(285) Die Linienreedereien sind Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags. Die von den TAA-Mitgliedsreedereien getroffenen Preisfestsetzungsabsprachen für den Seetransport sind Vereinbarungen zwischen Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags.

(286) Diese in den Randnummern 11 bis 15 beschriebenen Absprachen bezwecken oder bewirken eine Einschränkung des Wettbewerbs im Gemeinsamen Markt. Insbesondere erlauben sie es den TAA-Mitgliedern, den Wettbewerb untereinander bei den Tarifen, Frachtraten und allgemeinen Beförderungsbedingungen einzuschränken. Solche Absprachen fallen unter das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 Buchstabe a) des Vertrags.

(287) Nach Artikel 85 Absatz 1 fallen wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen oder Verhaltensweisen nur dann unter das Verbot dieses Artikels, wenn sie geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 23. April 1991 in der Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser/Macrotron⁽¹⁰⁹⁾ und dem Urteil des Gerichts erster Instanz vom 1. April 1993 in der Rechtssache T-65/89, BPB Industries und British Gypsum/Kommission⁽¹¹⁰⁾ braucht hierzu nicht die Existenz einer tatsächlichen und realen Auswir-

kung auf den innergemeinschaftlichen Handel festgestellt zu werden. Die Bedingung der Beeinträchtigung des Handels hat als erfüllt zu gelten, wenn der innergemeinschaftliche Handel zumindest potentiell spürbar beeinträchtigt worden ist.

(288) Diese Preisabsprachen sind geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf folgende Weise spürbar zu beeinträchtigen:

(289) Der TAA gehören Linienreedereien an, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind. Die TAA schränkt den Wettbewerb zwischen diesen Reedereien bezüglich der von ihnen angebotenen Dienste und Preise ein und verringert damit die Auswahlmöglichkeiten der Verlager. Aufgrund der bestehenden Absprachen ist es für die europäischen Verlager wegen der künstlichen Festsetzung der Beförderungsbedingungen der TAA wenig vorteilhaft, ihre Fracht über andere Länder als ihr Sitzland — und noch dazu unter Inanspruchnahme von Verkehrsunternehmern, die außerhalb ihres eigenen Herkunftslands ansässig sind — zu transportieren. Außerdem ist die Ausschaltung oder Verringerung des Wettbewerbs bei den Diensten oder Preisen dieser Reedereien geeignet, die Vorteile, die die leistungsfähigsten Reeder hier nutzen könnten, spürbar zu verringern. Dies wiederum kann das normale Spiel von Marktanteilszugewinnen und -verlusten, das es ohne die TAA gäbe, beeinträchtigen. Diese Einschränkung des Wettbewerbs zwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten tätigen Reedereien beeinflusst und beeinträchtigt durch die künstliche Aufrechterhaltung oder den künstlichen Austausch von Anteilen am gemeinschaftlichen Markt für Seeverkehrsleistungen den Handel mit diesen Verkehrsleistungen in der Europäischen Gemeinschaft.

(290) Die Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den Reedereien und die verringerten Wahlmöglichkeiten für die Verlager haben auch Einfluß auf den Wettbewerb zwischen den Häfen verschiedener Mitgliedstaaten, da deren jeweiliges Einzugsgebiet künstlich vergrößert oder verkleinert wird⁽¹¹¹⁾.

(291) Die gemeinsame Definition der verschiedenen von den TAA-Mitgliedern bedienten Häfen als Basis- oder als Hilfhäfen verfälscht den Wettbewerb zwischen den Häfen und verlagert die Dienstleistungsströme insofern, als die Nutzung ferner Häfen wirtschaftlicher wird als die Nutzung näher gelegener Häfen (siehe Randnummer 200).

(292) Insbesondere die durch die TAA bewirkten Änderungen im Status der irischen, schottischen und skandinavischen Häfen ändert deren wirtschaftliche Anziehungskraft und ist geeignet, im Endergebnis die Verkehrsleistungen nach Häfen anderer Mitgliedstaaten zu verlagern.

⁽¹⁰⁹⁾ Slg. 1991, S. I—1979, Entscheidungsgründe 32 und 33.

⁽¹¹⁰⁾ Slg. 1993, S. II—389.

⁽¹¹¹⁾ Siehe sechster Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.

- (293) Sämtliche obenerwähnten Wettbewerbsbeschränkungen im Handel mit Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten ändern die Warenverkehrsströme, die dadurch über andere Häfen und andere Mitgliedstaaten gehen, als dies ohne solche Wettbewerbsbeschränkungen der Fall wäre, und beeinträchtigen damit den Handel mit den mit diesen Warenbeförderungen verbundenen Dienstleistungen.
- (294) Darüber hinaus können diese Wettbewerbsbeschränkungen auch eine indirekte Wirkung auf den Warenhandel haben: obgleich zwischen dem Markt für Verkehrsleistungen und dem Markt der beförderten Waren zu unterscheiden ist, ist eine vollständige Trennung nicht möglich. Die Kosten und Verkehrswege haben einen spürbaren Einfluß auf den Warenhandel. Wettbewerbsbeschränkungen bei der Erbringung von Verkehrsleistungen müssen deshalb nicht nur nach ihren Auswirkungen auf den Markt der betreffenden Dienstleistungen, sondern auch nach ihren indirekten Auswirkungen auf den Handel der beförderten Waren untersucht werden.
- (295) Aus diesen Gründen ergibt sich zumindest aus den Preisabsprachen innerhalb der TAA eine Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten, da die im Rahmen der TAA festgesetzten Beförderungspreise einen erheblichen Teil des Endpreises der von den TAA-Mitgliedern beförderten Waren, die in der ganzen Welt einschließlich der Gemeinschaft vermarktet werden, bilden können. So kann sich durch eine Änderung des Beförderungspreises eines von bestimmten Mitgliedstaaten eingeführten Erzeugnisses dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten verändern. Gleichfalls kann sich dadurch der Warenstrom innerhalb der Gemeinschaft verändern. Ebenso kann sich durch eine Änderung der Beförderungspreise für ein aus einem Mitgliedstaat nach einem anderen Kontinent exportiertes Erzeugnis dessen Wettbewerbsfähigkeit im Export schwächen, was wiederum zur Folge haben kann, daß die Exportunternehmen nach neuen Absatzmärkten in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft suchen werden. Folglich reicht schon die Festsetzung der Preise für die Warenbeförderung im allgemeinen aus, um die Wettbewerbsfähigkeit der für die Ausfuhr oder die Einfuhr bestimmten Waren zu beeinträchtigen.
- (296) Die Kommission ist der Auffassung, daß diese Art von — selbst indirekter — Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten unter das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags fällt. Dies ergibt sich aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 3. Dezember 1987 in der Rechtssache 136/86, *BNIC/Aubert* ⁽¹¹²⁾, betreffend eine Vereinbarung über ein Halberzeugnis, das normalerweise nicht nach außerhalb des (nationalen) Herstellungsgebiets versendet wird, das aber das Grunderzeugnis eines anderen, in der ganzen Gemeinschaft vermarkteten Erzeugnisses darstellt. Dem Gerichtshof zufolge war diese Vereinbarung geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, daß die Beförderungspreise genauso analysiert werden müssen.
- B. Absprachen über die Nichtnutzung von Kapazitäten im Seeverkehr**
- (297) Diese von den TAA-Mitgliedern bezüglich ihrer Seetransporttätigkeiten getroffenen (und in den Randnummern 16 bis 22 beschriebenen) Absprachen über die Nichtnutzung von Seetransportkapazität stellen Vereinbarungen zwischen Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags dar.
- (298) Die Absprachen bezwecken oder bewirken eine Einschränkung des Wettbewerbs, da sie eine Einschränkung oder Kontrolle der Erzeugung im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 Buchstabe b) erlauben. Insbesondere ermöglichen sie es den TAA-Mitgliedern, die Wettbewerbskapazität jedes Mitglieds gegenüber den anderen Mitgliedern durch Begrenzung des von jedem Mitglied auf dem Markt angebotenen Beförderungsvolumens spürbar einzuschränken.
- (299) Diese Absprachen sind geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf verschiedene Weise spürbar einzuschränken.
- (300) Durch Begrenzung der von jedem TAA-Mitglied im westgehenden Verkehr angebotenen Kapazität können die Absprachen das Verkehrsaufkommen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten ändern oder reduzieren. Die Verringerung des Verkaufs von Dienstleistungen einer Reederei in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten als dem ihrer Hauptniederlassung stellt eine Beeinträchtigung des Dienstleistungshandels zwischen Mitgliedstaaten dar.
- (301) Die Absprachen können auch das Leistungsangebot der Häfen verändern und Verkehrsleistungen künstlich von einem Hafen zu einem anderen Hafen der Gemeinschaft verlagern. Sie sind damit geeignet, den Handel mit Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (302) Wie weiter oben (Randnummer 294) erläutert, wirken sich die vorgenannten Beeinträchtigungen des Handels mit Verkehrsleistungen auch auf die Warenverkehrsströme und damit auf den Handel mit den mit der Beförderung dieser Waren verbundenen Dienstleistungen aus.
- (303) Bedenkt man, daß die Wirkung der Absprachen über Nichtnutzung von Seeverkehrskapazität vor allem in einer allgemeinen Erhöhung der Frachtraten besteht, so kommen außerdem die in den Randnummern 294 und 296 dargelegten Gründe

⁽¹¹²⁾ Slg. 1987, S. 4789, Entscheidungsgrund 18.

zum Tragen. Die Absprachen sind folglich geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinträchtigen.

C. Festsetzung der Beförderungspreise für den Landtransport

- (304) Die Absprachen über die europäischen Binnentransportpreise der TAA stellen eine unter Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fallende Vereinbarung dar.
- (305) Die der TAA angehörenden Linienreedereien sind Unternehmen im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68, der inhaltlich Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags übernimmt.
- (306) Die unmittelbare Festsetzung der Preise und Bedingungen für das Landtransportsegment im Rahmen einer multimodalen Beförderung stellt eine Einschränkung des Wettbewerbs im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags und des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 dar.
- (307) Die Absprachen über die von den TAA-Mitgliedern angebotenen Preise für das Landtransportsegment sind geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (308) Mit der Festlegung der Frachtraten, die die TAA-Mitglieder für die Beförderung zwischen den verschiedenen von ihnen bedienten Häfen und jedem Ort innerhalb der Gemeinschaft und umgekehrt berechnen, beeinträchtigt die TAA-Vereinbarung über die Preise für das Landtransportsegment in Europa den Wettbewerb zwischen den Häfen und beeinflusst das Routing zwischen mehreren Mitgliedstaaten.
- (309) Desgleichen verändern die betreffenden Preisabsprachen die Art der Beziehungen zwischen Reedern und Binnenverkehrsunternehmen und können somit das Geschäftsgebaren von in verschiedenen Mitgliedstaaten tätigen Binnenverkehrsunternehmen beeinflussen, was wiederum den Handel zwischen Mitgliedstaaten, soweit es den Landtransport betrifft, beeinträchtigen kann.
- (310) Durch die gemeinsame Festlegung von Landtransportpreisen, die unabhängig von den von den verschiedenen TAA-Mitgliedsreedereien bedienten Häfen sind, werden die natürlichen Einzugsgebiete der unter das Tätigkeitsgebiet der TAA fallenden Häfen geändert, indem der wirtschaftliche Vorteil, den eine kürzere Entfernung gegenüber einem bestimmten Hafen bedeuten kann, aufgehoben wird.
- (311) Folglich werden die Landtransportdienste zwischen Mitgliedstaaten dadurch beeinträchtigt, daß das natürliche Routing, wie es durch die kürzeste Entfernung des von dem Transportunternehmer bedienten Hafens zum Binnenort oder umgekehrt oder durch andere Transportbedingungen bestimmt wird, weniger maßgebend ist als früher.

- (312) Darüber hinaus läßt sich die in den Randnummern 294 und 296 bezüglich der Preisfestsetzungsabsprachen für den Seetransport entwickelte Argumentation auf die Preisfestsetzungsabsprachen für den Landtransport übertragen, wenn es nachzuweisen gilt, daß letztere Absprachen geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

D. Schlußfolgerung betreffend Artikel 85 Absatz 1

- (313) Die Kommission ist der Auffassung, daß die TAA aufgrund ihrer Absprachen über die Festsetzung von Preisen für den See- und für den Landtransport und die Begrenzung der Kapazitätsnutzung im Seetransport eine wettbewerbseinschränkende Vereinbarung darstellt, die unter das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags fällt.

II. ARTIKEL 85 ABSATZ 3 DES VERTRAGS

- (314) Um beurteilen zu können, ob für die TAA gegebenenfalls die Ausnahmebestimmung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags in Anspruch genommen werden kann, muß zweierlei geprüft werden: zunächst muß geprüft werden, ob die Vereinbarung in ihrer derzeitigen Form unter die in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen oder unter eine andere Gruppenfreistellung fällt; wenn nicht, muß anschließend geprüft werden, ob sie für eine Einzelfreistellung in Betracht kommt.

A. Gruppenfreistellungen

- (315) Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 sieht eine Gruppenfreistellung für Vereinbarungen zwischen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen vor, durch die die Beförderungspreise und -bedingungen festgelegt und gegebenenfalls eines oder mehrere der in den Buchstaben a) bis e) dieser Vorschrift genannten Ziele verfolgt werden sollen.
- (316) Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung definiert eine Linienkonferenz als „eine Gruppe von zwei oder mehr Unternehmen der Seeschifffahrt, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladung in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb fester geographischer Grenzen zur Verfügung stellt und die eine Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art getroffen hat, in deren Rahmen sie auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeitet“.
- (317) Für die TAA-Mitglieder galt: „the legislative intent was, through the adoption of Regulation 4056, to allow normal conference practices to continue“.

unregulated where the trade was open and there were no artificial restraints justifying intervention under the safeguard mechanisms of Article 7⁽¹¹³⁾“ (Hervorhebung unsererseits).

(318) Unter diesen Umständen müßte nach der Argumentation der TAA-Mitglieder geprüft werden, ob die Organisation des Verkehrs den politischen Zielen des Rates, wie sie die TAA-Mitglieder verstehen, entspricht, nicht aber, ob die förmliche Vereinbarung dem Wortlaut der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 entspricht⁽¹¹⁴⁾. Die Kommission kann diese Interpretation nicht annehmen. Nach ihrer Auffassung muß geprüft werden, ob die Vereinbarung unter den vom Rat in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 formell definierten Rahmen fällt, da eine Ausnahme von einem allgemeinen Grundsatz wie dem Kartellverbot des Artikels 85 Absatz 1 nicht extensiv ausgelegt werden darf, wie dies die TAA-Mitglieder wünschen⁽¹¹⁵⁾.

(319) Die TAA ist vor allem deshalb keine nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellte Konferenzvereinbarung, weil sie

- mindestens zwei Tarifniveaus vorsieht;
- eine Nichtnutzung von Kapazität vorsieht.

1. Festsetzung der Beförderungspreise für den Seeverkehr

(320) Die Definition der freigestellten Linienkonferenzen findet sich in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86. Danach wenden die Mitglieder dieser Konferenzen „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten“ an.

a) Die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und der UNCTAD-Kodex

(321) Die in der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gewählte Definition der Linienkonferenz ist wörtlich aus dem UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen übernommen⁽¹¹⁶⁾. Der letzte

⁽¹¹³⁾ Erwiderung der TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte für einstweilige Maßnahmen, 24. Mai 1993, S. 72, 2.—32.

⁽¹¹⁴⁾ Erwiderung der TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte für einstweilige Maßnahmen, 24. Mai 1993, S. 68, 2.26.

⁽¹¹⁵⁾ Siehe Schlußanträge des Generalanwalts Van Gerven in der Rechtssache C-234/89, Delimitis, Slg. 1991, I-955, Entscheidungsgrund Nr. 5, und 961, Entscheidungsgrund Nr. 10.

⁽¹¹⁶⁾ Siehe geänderten Vorschlag für die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in ABl. Nr. C 212 vom 23. 8. 1985, S. 2, und Fünfzehnter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik, 1985, Ziffer 34, S. 49, betreffend die Angleichung der im Verordnungsentwurf enthaltenen Definition der Linienkonferenz an die des Kodex, sowie Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Anhang I des Kodex.

Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates (über die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu diesem Übereinkommen) sowie der dritte Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 zeigen deutlich den Zusammenhang zwischen der Verabschiedung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und der für die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bestehenden Möglichkeit, dem UNCTAD-Kodex beizutreten⁽¹¹⁷⁾. Der Kodex ist folglich nach Auffassung der Kommission ein wichtiges Element, das es bei der Auslegung des Begriffs der freigestellten Linienkonferenz im Sinne der Gemeinschaftsregelung zu berücksichtigen gilt.

Der UNCTAD-Kodex nimmt auf die traditionellen Linienkonferenzen und deren gängigste Praktiken Bezug⁽¹¹⁸⁾. Der Kodex bezieht sich indessen nicht auf alle derzeitigen und früheren gelegentlichen Praktiken einer der zahlreichen in der Welt existierenden Schifffahrtskonferenzen⁽¹¹⁹⁾ und deckt somit entgegen der Behauptung der TAA nicht alle von den Mitgliedsreedereien dieser Konferenzen angewendeten Geschäftsgrundsätze ab. Insbesondere sagt er nichts über die Festsetzung von Mindest-, Höchst- oder differenzierten Frachtraten aus, auf die sich die TAA in ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 bezieht. Die am weitesten anerkannte Eigenschaft von Linienkonferenzen, gewissermaßen ihr Wesensmerkmal, ist, daß sich alle Mitglieder darauf verständigen, für den Seetransport des gleichen zu befördernden Gutes den gleichen Frachtsatz anzuwenden.

⁽¹¹⁷⁾ ABl. Nr. L 121 vom 17. 5. 1979, S. 1.

⁽¹¹⁸⁾ JUDA, Lawrence, *The UNCTAD liner Code: United States maritime policy at the crossroads*, Westview Press, Inc. Boulder, Colorado, 1983, S. 15—16.

„The definition of ‚liner conference‘ as finally approved in the wording of the Code clearly *limits the conception of liner conference to its traditional meaning, leaving independent non-conference operators outside of that definition* and thus beyond the purview of the Code which is a Code of Conduct for Liner Conferences. Another indicator of the fact that Code framers envisaged a continued role for independent liner shipping is implicit in the text of article 18 of the Code which treats fighting ships and states:

Members of a conference shall not use fighting ships in the conference trade for the purpose of excluding, preventing or reducing competition by driving a shipping line not a member of the conference out of the said trade.

Further, the diplomatic conference which adopted the UNCTAD Code also adopted a resolution, albeit non-binding in nature, which resolves that shippers should not be deprived by the Liner Code of the option of utilizing non-conference lines so long as those lines adhere to the principle of ‚fair competition on a commercial basis‘.“

⁽¹¹⁹⁾ Nach Croner's World Directory of Freight Conferences bestanden im Mai 1989 mehr als 270 Schifffahrtskonferenzen. Wegen der ständigen Änderungen unterliegt diese Zahl jedoch häufigen Schwankungen.

- (322) Diese Einheitlichkeit der von den Konferenzmitgliedern in Rechnung gestellten Frachtsätze ist eine wesentliche Voraussetzung, damit von einer Konferenz im Sinne des Kodex und folglich im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gesprochen werden kann.

Diese Voraussetzung ist, wie die folgenden Auszüge belegen, in der Literatur über die Schifffahrtskonferenzen weithin anerkannt:

- „The purpose of a shipping Conference is the self-regulation of price competition primarily through the establishment of *uniform freight rates* and terms and conditions of service between the member shipping lines“⁽¹²⁰⁾.
 - „The first and foremost item in the Conference contract is the agreement to charge *uniform freight rates* (...)“⁽¹²¹⁾.
 - „Liner conferences or rings ... consist of groups of liner shipping companies who have combined together since 1875 to exclude competition in the trade in which they operate (...). They charge *uniform freight rates*, they distribute sailings (...)“⁽¹²²⁾.
 - „We have (...) given some account of the agreements and understanding existing between the lines carrying from the United Kingdom and the Continent under which the *same rates are charged* on similar articles“⁽¹²³⁾.
 - „The guarantee of uniform rates lies chiefly in the fact that the Conference system is based on an agreement among the lines to charge the *same rate of freight*“⁽¹²⁴⁾.
- (323) Dieses Erfordernis kommt auch deutlich in Artikel 13 Absatz 2 des UNCTAD-Kodex zum Ausdruck, der folgendes bestimmt:

„Die Konferenztarife sollen einfach und klar abgefaßt sein und je nach den besonderen Erfordernissen eines Handels möglichst wenige Klassen/Kategorien enthalten; sie sollen *eine*

⁽¹²⁰⁾ Fawcett, F. Conger and Nolan, David C. „United States Ocean Shipping: the History, Development and Decline of the Conference Antitrust Exemption“, *Northwestern Journal of International Law and Business*, Band I, 1979, S. 538.

⁽¹²¹⁾ Herman, Amos, „Shipping Conferences“, *Lloyd's of London Press Ltd, London*, 1983, S. 23.

⁽¹²²⁾ Shah M.J. — An overview in „Shipping nationalism and the future of the United States liner industry: the UNCTAD Code and Bilateralism — Proceedings of a workshop, November 1983. Center Ocean Management Studies“. Edited by Lawrence Juda. *Time Press Educational Publishing Wakefield, Rhode Island*, 1984, S. 3.

⁽¹²³⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings, 1909, Majority Report, Ziffer 127, S. 41, und Ziffer 147, S. 45. Siehe auch Ziffern 111, 132, 136 und 142.

⁽¹²⁴⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings, 1909, Majority Report, Ziffer 127, S. 41, und Ziffer 147, S. 45. Siehe auch Ziffern 111, 132, 136 und 142.

Frachtrate für jede Warenart und gegebenenfalls für jede Klasse/Kategorie angeben“⁽¹²⁵⁾ (Hervorhebung unsererseits).

- (324) Für Linienkonferenzen gilt eine umfassende Gruppenfreistellung, da ihnen eine „stabilisierende Rolle“ zugesprochen wird⁽¹²⁶⁾. Diese Stabilisierung wird nach dem UNCTAD-Kodex durch gemeinsame Preise, d. h. durch ein einheitliches Frachtrattenniveau innerhalb der Konferenz für einen Liniendienst⁽¹²⁷⁾ bewirkt. Dieses einheitliche Frachtrattenniveau stellt sodann eine Hilfe für die Verlader dar, die damit rechnen können, für einen Seetransportdienst unabhängig vom Reeder jeweils den gleichen Preis in Rechnung gestellt zu bekommen.
- (325) Um eine Freistellung für bestimmte Tätigkeiten zu erhalten, müssen die Linienkonferenzen für jedes Mitglied ohne Unterschied und Diskriminierung die gleichen Frachtraten (die allerdings je nach zu befördernder Warengattung sehr unterschiedlich sein können) festsetzen. Die Worte „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten“ lassen nicht die Interpretation zu, wonach es für die Erlangung einer Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen genügt, daß eine Gruppe von Reedern Frachtraten (und damit Tarifstrukturen) festlegt, die, obschon in einem gemeinsamen Diskussionsrahmen, je nach Mitglied variieren. Damit die Verlader die beabsichtigten Stabilisierungsvorteile erlangen, muß es sich um *gemeinsame* und nicht nur um *gemeinsam festgelegte* Frachtraten handeln. Diese Bedingung wird von der TAA nicht erfüllt.
- (326) Mit den in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 verwendeten Begriffen „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten“ soll zum Ausdruck gebracht werden, daß die

⁽¹²⁵⁾ Die Satzteile „je nach den besonderen Erfordernissen eines Handels“ und „sie sollen eine Frachtrate angeben“ fehlen irrtümlicherweise in der englischen Fassung (nicht aber in der französischen und in anderen Sprachfassungen).

⁽¹²⁶⁾ Stabilität schützt die Reeder vor übermäßigen und unvorhersehbaren Veränderungen in den Frachtraten (Dokument KOM(81) 423 endg., Vorentwurf der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, S. 6 und 7) und gestattet es ihnen, ihren Kunden gefahrlos cif-Preise zu berechnen. So heißt es in dem UNCTAD-Bericht, Dokument der Vereinten Nationen TD/B/C/4/62 Rev. 1, S. 5, §§ 28 und 29:

„Conferences further argue that they provide fixed rates which are reasonably stable. In the case of most of the conferences under normal circumstances, rates are increased only on ‚current plus two months‘ notice. Stable rates fix the transport element in the c.i.f. price and shippers are able to quote prices and make contracts for future delivery without the fear that fluctuations in freight rates will introduce a speculative element“.

⁽¹²⁷⁾ Siehe hierzu beispielsweise Marx Daniel, *International Shipping Cartels*, 1953, Princeton, New Jersey, S. 117:

„The practice of making rates lower by a fixed percentage from those of other carriers *destroys stability* and is detrimental to the nations' commerce“.

in dem Tarif vorgesehenen Frachtraten für eine gleiche Warengruppe zwischen allen Mitgliedern einer Konferenz identisch sein müssen. Unter dem Begriff „einheitliche Frachtraten“ ist zu verstehen, daß einem Verladener für die Beförderung eines bestimmten Gutes von allen Mitgliedern der Konferenz dieselbe Frachtrate angeboten wird. Mit dem Begriff „gemeinsame Frachtraten“ wird zum Ausdruck gebracht, daß alle Mitglieder der Konferenz für die Beförderung eines bestimmten Gutes die gleiche Frachtrate anzubieten haben, da einem Verladener für die Beförderung eines bestimmten Gutes nur dann von allen Mitgliedern einer Konferenz die gleiche Frachtrate angeboten werden kann, wenn diese Mitglieder identische Frachtraten anwenden.

- (327) Eine Unterstützung für die Interpretation der Kommission findet sich auch in den vorbereitenden Dokumenten für den UNCTAD-Kodex, in denen es klar heißt, daß das Wesensmerkmal einer Linienkonferenz der einvernehmlich gefaßte Beschluß der eine bestimmte Route bedienenden Reeder ist, für gleiche Fracht gleiche Frachtraten zu berechnen. So heißt es in dem „Le système des conférences maritimes“ überschriebenen Bericht des UNCTAD-Sekretariats von 1970 (in Übersetzung der französischen Fassung):

„In jeder Konferenz betrifft die grundlegende Vereinbarung zwischen den Mitgliedern die Anwendung *einheitlicher* Frachtraten... Die von den Mitgliedsreedereien *einvernehmlich* angenommenen Frachtraten und Regeln für die Berechnung der Gebühren werden im Tarif der Konferenz aufgeführt“⁽¹²⁸⁾ (Hervorhebung unsererseits).

- (328) In dem Bericht heißt es (in der englischen Fassung) weiter: „conference tariff consists of specific rates on various commodities“⁽¹²⁹⁾ ... „the conferences charge uniform freight rates over a wide range of loading and unloading ports, which is claimed to be a convenience to traders“⁽¹³⁰⁾. In dem Bericht des UNCTAD-Sekretariats von 1972 „The Regulation of Liner Conferences (A Code of Conduct for the Liner Conference System)“ werden Linienkonferenzen definiert als „groups of shipping lines operating on routes with basic agreements for charging uniform rates...“⁽¹³¹⁾.
- (329) In diesem Zusammenhang ist weiterhin zu erwähnen, daß das Committee on European National Shipowners' Associations (CENSA) bei den vorbereitenden Gesprächen im Hinblick auf die Verab-

schiedung des Kodex den Mitgliedern der CSG (Consultative Shipping Group), einer UNCTAD-Arbeitsgruppe, eine in die gleiche Richtung zielende Definition von Konferenz vorgeschlagen hatte⁽¹³²⁾:

- (330) „Liner Conference means a group of two or more vessel-operating carriers, mainly of general cargo, which provide international ocean scheduled services on an particular route or routes within specified geographical limits, whatever the nature of the agreement or arrangement within the framework of which they operate independently, quoting *uniform freight rates* and any other conditions of carriage *in a common tariff*“ (Hervorhebung unsererseits).
- (331) Die von der TAA gegebene Interpretation des Begriffs „einheitlich“ („uniform“), wonach es sich nur um einheitliche Frachtraten gegenüber den Verladern und nicht um einheitliche Frachtraten zwischen Reedern handelt, stößt darüber hinaus auf folgende Schwierigkeit: das Dokument, auf das sich die TAA für diese Auslegung stützt (Report of the Royal Commission on Shipping Rings, 1909), betrifft die Einheitlichkeit sowohl zwischen Reedern als auch gegenüber den Verladern und präzisiert sogar den erforderlichen Zusammenhang zwischen den beiden Begriffen:

„The guarantee of uniform rates lies chiefly in the fact that the Conference system is based on an agreement among the lines to charge the *same* rates of freight. Without some rule that the rates should be the *same for all* merchants alike such an agreement would be very difficult to work and Conferences would be weak if the individual lines were at liberty to offer preferences at will.“⁽¹³³⁾ (Hervorhebung unsererseits)

- (332) In diesem Dokument ist somit entgegen der Behauptung der TAA nicht vorgesehen, daß die Einheitlichkeit gegenüber den Verladern von jedem Konferenzmitglied individuell und nicht von der Konferenz gemeinsam bewerkstelligt werden kann.
- (333) Mit dem System soll gewährleistet werden, daß dem Verkehrsnutzer identische Frachtraten angeboten werden, gleich um welche Konferenz-Mitgliedsreederei es sich handelt.

b) Die von der TAA angeführten Konferenzpraktiken

- (334) Die von der TAA in ihrer Erwiderung auf die Beschwerdepunkte angeführten Beispiele für Konferenzpraktiken, die sich auf die Geschichte der Konferenzen stützen (Mindest-, Höchst- und differen-

⁽¹²⁸⁾ Dokument der Vereinten Nationen TD/B/C/4/62/Rev. 1, § 156. Die englische Fassung lautet wie folgt:

„In any conference the basic agreement between the members is to charge uniform rates... The agreed rates and rules governing calculation of freight charges of a conference are given in the conference tariff.“

⁽¹²⁹⁾ Ebendort, § 161.

⁽¹³⁰⁾ Ebendort, § 29.

⁽¹³¹⁾ Dokument der Vereinten Nationen TD/104/Rev. 1, § 6.

⁽¹³²⁾ Siehe CENSA-Dokumente vom 19. und 30. Januar und 5. Februar 1974.

⁽¹³³⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings, 1909, Ziffer 147.

zierte Frachtraten; unterschiedliche Mitgliedskategorien in bestimmten Konferenzen) ändern nichts an der obigen Auslegung des Konferenzbegriffs. Bei all diesen Praktiken handelt es sich nämlich nur um gelegentliche Praktiken, die vom Kodex nicht erfaßt sind oder die sich nach der Literatur über die Schifffahrtskonferenzen nur unter bestimmten, genau festgelegten Umständen, die die TAA oder deren Mitglieder im vorliegenden Fall nicht erfüllen, rechtfertigen lassen und die ohnehin nicht Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 entsprechen.

- (335) Zu der Tatsache, daß einige Konferenzen mehr als nur eine Kategorie von Mitgliedern hatten oder heute noch haben, ist zu bemerken, daß nach dem weiter oben genannten Bericht des UNCTAD-Sekretariats aus dem Jahr 1970 die Konferenzen in der Mehrzahl der Fälle zwei Kategorien von Mitgliedern haben, nämlich Vollmitglieder und assoziierte Mitglieder. Nach diesem Bericht⁽¹³⁴⁾ besitzen letztere — im Gegensatz zu ersteren — indessen nicht alle in der Konferenzvereinbarung vorgesehenen Rechte, sondern nur begrenzte Fahrtrechte. Sie bedienen nur einen kleinen Teil der von der Konferenz abgedeckten Routen. Bei der Ausübung ihrer begrenzten Rechte haben sie indessen die gleichen Verpflichtungen wie die Vollmitglieder. Sie haben sich folglich an die Konferenz-Frachtsätze zu halten, die die Vollmitglieder der Konferenz beachten müssen.
- (336) Bezüglich der nichtstrukturierten TAA-Mitglieder (d. h. der Mitglieder, die nicht dem oben erwähnten Frachtraten- oder Servicekontraktaussschuß angehören) ist festzustellen, daß sie nicht den Merkmalen von assoziierten Mitgliedern nach der Beschreibung im UNCTAD-Bericht entsprechen. So besitzen sie die gleichen Fahrtrechte wie die anderen TAA-Mitglieder und sind nicht verpflichtet, die gleichen Frachtraten wie diese zu praktizieren (siehe Randnummern 133 bis 144).
- (337) Bezüglich der von bestimmten Konferenzen angebotenen Mindest- oder Höchstfrachtraten ist darauf hinzuweisen, daß es sich dabei um gelegentliche Praktiken handelt, die nicht vom UNCTAD-Kodex oder den UNCTAD-Vorabberichten von 1970 oder 1972 erfaßt sind (wie aus Artikel 13 Absatz 2 des Kodex klar hervorgeht, der besagt, daß die Konferenztarife für jede Warenart eine Frachtrate angeben sollen).
- (338) Zu den von der TAA angeführten Beispielen differenzierter Frachtraten ist anzumerken, daß ein solches System bisher nur gelegentlich und nur dann eingeführt worden ist, wenn beträchtliche Unterschiede in der Qualität der von einigen Konferenzmitgliedern angebotenen Verkehrsdienstleistungen — sei es was die eingesetzten Schiffe oder die Art der Verkehrsdienstleistung betrifft — bestanden.

Ein solches System gab es beispielsweise in Fällen, in denen einige Konferenzmitglieder einen vollcontainerisierten Dienst anboten, während andere einen konventionellen Break-bulk-Dienst anboten⁽¹³⁵⁾, oder als einige bereits Dampfschiffe einsetzten, während andere noch Segelschiffe, d. h. ältere und langsamere Schiffe mit einem anderen Dienstleistungsangebot, hatten.

- (339) Für die TAA gibt es jedoch keine akzeptierte Rechtfertigung dieser Art. Alle ihre Mitglieder — gleich ob „strukturierte oder nichtstrukturierte“ Mitglieder — bieten einen Containerdienst von weitgehend ähnlicher Qualität und Häufigkeit. Von den insgesamt zehn Diensten der TAA werden neun in wöchentlicher Folge angeboten. Darüber hinaus sind alle Schiffe der TAA-Mitglieder für den Containertransport eingerichtet. Zudem werden verschiedene TAA-Dienste von „strukturierten“ Reedern angeboten, die gemeinsam mit „nichtstrukturierten“ Reedern einen Dienst betreiben, so daß sich eine Differenzierung in den Frachtraten oder Bedingungen zwischen diesen beiden Reedern nicht rechtfertigen läßt.
- (340) Die Situation der TAA ist folglich völlig verschieden von den geschichtlich belegten Beispielen, auf die sich die TAA beruft. So ist die Art der von den nichtstrukturierten Mitgliedern angebotenen Dienste nicht grundlegend verschieden von der Art der Dienste, die die strukturierten Mitglieder anbieten.
- c) *Eine Absprache zwischen konferenzgebundenen und unabhängigen Mitgliedern*
- (341) Der eigentliche Zweck der Einführung differenzierter Frachtraten in einem Fall wie dem der TAA ist es, in die Vereinbarung unabhängige Reedereien einzubinden, die ohne diese ihnen eingeräumte Möglichkeit zur Unterbietung der alten Konferenzmitglieder Outsider bleiben und insbesondere bei den Preisen weiterhin in Wettbewerb zu der Konferenz treten würden. Für die alten Konferenzmitglieder besteht der Vorteil darin, daß die Aktivität und damit der Wettbewerb der Outsider begrenzt wird. Ein derartiges System führt zu einer erheblichen Einschränkung des tatsächlichen Wettbewerbs der Outsider, deren Existenz der wichtigste Garant für die den Schifffahrtskonferenzen gewährte Gruppenfreistellung ist.

⁽¹³⁵⁾ Siehe beispielsweise HERMAN, A., *Shipping Conferences* (1983), a.a.O., S. 89:

„Continental North Atlantic Westbound Freight Conferences and the North Atlantic Continental Freight Conference filed with the FMC proposed amendments to their agreements' providing for the division of membership into two classes, A and AA. Class AA may quote 8.5 to 10 per cent lower rates than those of Class A. The differentiation in rates was requested by the Conferences because of the disparity in the kind of service supplied by the two classes. Class A provides *full container service* and Class AA provides traditional *breakbulk service*“ (Hervorhebung unsererseits).

⁽¹³⁴⁾ Siehe den weiter oben erwähnten Bericht des UNCTAD-Sekretariats aus 1970, Ziffern 76 bis 81, S. 12.

- (342) Dieses Ziel, das die eigentliche Natur der TAA offenbart, geht eindeutig aus verschiedenen, bereits früher in dieser Entscheidung genannten Punkten hervor. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Randnummern 117 ff. der vorliegenden Entscheidung mit einer Beschreibung der jüngsten Geschichte des Verkehrs, ferner auf den zusammenfassenden Bericht über eine Sitzung aller TAA-Mitglieder in Genf am 13. Januar 1992 (siehe Fußnote 70) und schließlich auf die Rede, die der Präsident der der TAA angehörenden Senator-Linie kurz vor Inkrafttreten der Vereinbarung gehalten hat.
- (343) Mit dieser Art von Vereinbarung soll das, was in Wirklichkeit eine Vereinbarung mit konferenzunabhängigen Reedereien, die in der Preisgestaltung flexibel bleiben wollen, ist, für eine Konferenz ausgegeben werden. Es handelt sich nicht um eine echte Schifffahrtskonferenz, sondern um eine Vereinbarung zwischen einer Konferenz (d. h. zwischen den „strukturierten Mitgliedern“, die in dem Frachtraten- und dem Servicekontraktauschuß mitwirken) und konferenzunabhängigen Reedereien (d. h. den „nichtstrukturierten Mitgliedern“) (für Erläuterungen zu diesen beiden Kategorien von Mitgliedern siehe Randnummern 133 bis 144). Für diese Art von Vereinbarungen gilt die den traditionellen Konferenzen gewährte Gruppenfreistellung nicht.
- (344) Die TAA führt zu ihrer Verteidigung an, daß den Konferenzen traditionell zwei Gruppen von Mitgliedern, nämlich Vollmitglieder und assoziierte Mitglieder, angehört haben. Im Gegensatz zu den „nichtstrukturierten“ Mitgliedern der TAA, die eine größere Tarifflexibilität genießen, hatten die assoziierten Mitglieder der Konferenzen aber begrenzte Rechte (beispielsweise hinsichtlich der Häufigkeit der Fahrten und der bedienten Häfen) und mußten sich an die Konferenzregeln, insbesondere was die Frachtraten betrifft, halten⁽¹³⁶⁾.
- (345) Mit der Existenz von zwei Kategorien von Mitgliedern wird hier etwas anderes bezweckt: hier soll eine gewisse Tarifflexibilität für Reeder verbürgt werden, die ohne diese Flexibilität unabhängig bleiben und in einen tatsächlichen und wirksamen Wettbewerb mit den Konferenzmitgliedern eintreten würden⁽¹³⁷⁾. Dank dieser Flexibilität, die im
- Widerspruch zu den Merkmalen der Konferenzen steht, verringert sich der Wettbewerb der Unabhängigen weitgehend und kann sogar gänzlich ausgeschaltet werden.
- (346) Diese Art von Absprache zwischen Konferenzen und unabhängigen Reedereien ist im übrigen nicht neu und war unter der Bezeichnung „rate agreements“ bekannt, die Gegenstand folgender Analyse des US-amerikanischen Justizministeriums waren:
- „Conference membership in these rate agreements allow conferences to meet with all major 'independent' lines to fix rates. Thus conference monopoly power can be extended, through rate agreements, to encompass most non-conference lines. (...) Such an agreement need not specify uniform rates: the parties may agree on rates which are different for different carriers, reflecting service variations or other factors.“⁽¹³⁸⁾
- „Rate agreements typically provide for the right of independent action by agreement members. Where conferences are members of rate agreements, the lines normally agree upon a rate differential between conference and non-conference rates, rather than on uniform rates as is the case with respect to conferences.“⁽¹³⁹⁾
- (347) Eine solche Analyse macht auf dieselbe Weise deutlich, daß das Ziel solcher Preisabsprachen darin besteht, den Wettbewerb, der sonst von den konferenzunabhängigen Reedereien ausgehen würde, zu begrenzen.
- (348) Bei der These der TAA, wonach von Reedern gemeinsam festgelegte unterschiedliche (aber nicht gemeinsame) Frachtraten unter die Gruppenfreistellung fallen, würde nicht ein gemeinsames Preisniveau, sondern ein — unter Umständen sehr breiter — Fächer von Frachtrateniveaus geschaffen werden.
- (349) Die Argumentation der TAA würde praktisch bedeuten, daß jede Preisabsprache zwischen Reedereien freigestellt wäre, sofern die Absprache „gemeinsam“ getroffen wird (was ja ein Wesensmerkmal jeder wie auch immer gearteten Absprache ist), und daß diese Reedereien sie als „Schifffahrtskonferenz“ bezeichnen. Eine solche Auslegung würde darauf hinauslaufen, Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 als eine automatische Ausnahme von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags für jede Art von Absprache zu behandeln, die eine gewisse Konzertierung der Preise im Seetransport vorsieht. Das gleiche Kriterium, das die Anwendung von Artikel 85 Absatz 1 erlaubt, würde automatisch auch die Anwendung von Artikel 3 der Verordnung erlauben. Eine solche Auslegung ist unmöglich, da durch sie Artikel 3 mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags unvereinbar würde, der eine
- ⁽¹³⁶⁾ Siehe The Liner Conference System, UNCTAD, 1970, Kapitel III, S. 12: Ziffer 78:
„Associate members are subject to all the duties and obligations of full members in respect of the cargo handled in the trade covered by the Conference agreements“.
Ziffer 81:
„Membership of the Conference (...) obliges the line to follow the conference tariff rates and the rules and regulations of the conference. Membership of the conference thus eliminates the freedom of each line to operate an individual pricing policy within the sphere of the conference.“
- ⁽¹³⁷⁾ Zur Notwendigkeit dieser Flexibilität für die nichtstrukturierten Mitglieder siehe das Dokument in Fußnote 70.
- ⁽¹³⁸⁾ The regulated ocean shipping industry, a report of the US Department of Justice, Januar 1977, S. 69–70.
- ⁽¹³⁹⁾ Ebendort, S. 142.

Freistellung nur unter genau festgelegten Bedingungen erlaubt, die unter den in Aussicht genommenen Umständen nicht vorliegen würden.

d) „Independent Rate Action“

- (350) Für die Kommission schließt die soeben gegebene Auslegung die sogenannten „offenen“ amerikanischen Konferenzen, die dem US Shipping Act 1984 unterliegen, nicht unbedingt aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und der Gruppenfreistellung für Konferenzen, wie dies die TAA zu behaupten scheint, aus. Nach dem US Shipping Act müssen die die Vereinigten Staaten bedienenden Konferenzen ihren Mitgliedern gestatten, die „independent rate action“ (IRA, auch „independent action“ genannt) in bezug auf den Konferenztarif anzuwenden. Wenn ein Konferenzmitglied die IRA anwendet, darf es unter Einhaltung einer Regelfrist von zehn Tagen für ein bestimmtes Beförderungsgut einen Frachtsatz anbieten, der unter dem des Konferenztarifs liegt.
- (351) Es ist davon auszugehen, daß eine Konferenz ein allgemeines Niveau gemeinsamer Preise anbietet, das eine stabilisierende Funktion hat und für die Verladern als Referenz dient. Bei einem System differenzierter Frachtraten in der Art des TAA-Systems kann nicht mehr von einem Referenzniveau gesprochen werden, sondern es bestehen für jede Ware zwei oder selbst mehrere Preisniveaus. Macht eine Reederei hingegen von der IRA in einer amerikanischen Konferenz Gebrauch, so wendet sie sie in der Praxis punktuell für eine einzige bestimmte Ware an. Die Inanspruchnahme der IRA durch eine solche Reederei bewirkt also nicht grundsätzlich, daß ein zweites allgemeines Preisniveau entsteht, und gefährdet mithin nicht die stabilisierende Funktion der Konferenz. Im vorliegenden Fall gilt dies um so mehr, als die IRA in der Praxis von den Mitgliedern der früheren NEUSARA- und USANERA-Konferenzen, deren Mitglieder heute die strukturierten Mitglieder der TAA sind, nur in relativ begrenztem Umfang und keinesfalls systematisch in Anspruch genommen worden ist⁽¹⁴⁰⁾.
- (352) Die in der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vorgesehene Abweichung von dem gemeinsamen Tarif betrifft die zwischen der Konferenz und den Verla-

dern geschlossenen Treueabmachungen⁽¹⁴¹⁾, die nach den Modalitäten des Artikels 5 Absatz 2 der genannten Verordnung durch den Artikel 6 freigestellt sind. Aufgrund der Treueabmachungen können die Mitglieder einer Konferenz Verladern, die sich vertraglich oder auf sonstige Weise zur Treue gegenüber der Konferenz verpflichten, günstigere Frachtraten als den Verladern bieten, die keine derartige Abmachung mit der Konferenz geschlossen haben. Diese Frachtraten werden außerdem einheitlich auf die treuen Verladern angewendet, die gleiche Waren von den Mitgliedern einer Konferenz versenden⁽¹⁴²⁾.

- (353) Eine solche Tarifabweichung kann wie die IRA folglich in der Praxis in ähnlicher Weise von allen Konferenzmitgliedern in Anspruch genommen werden. Die „Gleichbehandlungsgemeinschaft“ für alle Mitglieder einer Konferenz kommt folglich auf Ebene des Tarifs ebenso wie auf Ebene der Tarifabweichungen zum Tragen. Ein System differenzierter Frachtsätze für zwei Kategorien von Mitgliedern einer Vereinbarung wie der TAA steht hingegen per Definition nicht allen Mitgliedsreedereien dieser Vereinbarung offen und unterscheidet sich folglich dadurch von diesen Tarifabweichungen⁽¹⁴³⁾.
- (354) Aus den soeben dargelegten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß das Erfordernis einheitlicher Frachtraten nicht im Widerspruch zu dem aus den amerikanischen Rechtsvorschriften

⁽¹⁴¹⁾ Die Treueabmachungen sind in Kapitel 4 des in Randnummer 327 erwähnten UNCTAD-Berichts, Ziffern 144 bis 155, S. 17 bis 23, beschrieben.

⁽¹⁴²⁾ Der US Shipping Act 1984 untersagt de facto Treueabmachungen im amerikanischen Verkehr. Sektion 3 (14) dieses Gesetzes, 46 USC app. 1702 (14), definiert eine Treueabmachung („loyalty contract“) wie folgt:

„Loyalty contract means a contract with an ocean common carrier or conference, other than a service contract or contract based upon time-volume rates, by which a shipper obtains lower rates by committing all or a fixed portion of its cargo to that carrier or conference.“

Nach Sektion 10 b (8) und (9), 46 USC app. 1709, 6 (8) und (9) gilt:

„No common carrier, either alone or in conjunction with any other person, directly or indirectly may
(8) offer or pay any deferred rebates;
(9) use a loyalty contract except in conformity with the antitrust laws.“

⁽¹⁴³⁾ In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß selbst für die Ausübung der „independent action“ ursprünglich eine unterschiedliche Regelung für strukturierte und nichtstrukturierte Mitglieder vorgesehen war (was noch deutlicher die Existenz zweier Kategorien von Mitgliedern hinsichtlich der Preise belegte); während die strukturierten Mitglieder eine Kündigungsfrist von zehn Tagen einhalten müssen, brauchten die nichtstrukturierten Mitglieder keine Frist einzuhalten — dies alles zur Aufrechterhaltung einer Preisflexibilität zwischen den alten Konferenzmitgliedern und den Unabhängigen.

Dieses System wurde geändert, nachdem die Kommission in einem Schreiben vom 27. August 1992 erklärt hatte, daß dies einer der Gründe ist, weshalb die TAA nicht als eine Konferenz im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 angesehen werden kann.

⁽¹⁴⁰⁾ Laut Aussage der TAA in ihrer Erwiderung auf die Beschwerdepunkte haben die NEUSARA- und USANERA-Mitglieder 1991 in 772 Fällen eine „independent action“ (IA) ergriffen. 1988 betrug die entsprechende Zahl 801. Diese Zahl ist verschwindend gering, wenn man sie mit der Zahl der Fälle vergleicht, in denen 1988 Mitglieder der sogenannten „Transpazifischen Vereinbarungen“, die auf den Routen zwischen der US-Westküste und Asien und zwischen der US-Ostküste und Asien tätig sind, eine IA ausgeübt haben (69 775 bzw. 28 798 Fälle) (siehe zu dieser gleichen Frage Section 18 Report on the Shipping Act of 1984 der Federal Maritime Commission, September 1989, S. 662).

resultierenden Recht auf eigenständiges Vorgehen („independent action“) steht, wenn dieses Recht auf normale Weise ausgeübt wird⁽¹⁴⁴⁾. Die vorliegende Entscheidung befaßt sich nicht mit der Frage, inwieweit andere Vereinbarungen zwischen Reedern, die die Anwendung unterschiedlicher Preisniveaus vorsehen, durch Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellt sind.

- (355) Grundvoraussetzung für das Vorliegen einer Konferenz ist, daß die angebotenen Frachtraten einheitlich sind, damit die Konferenz den Verladern die Vorteile verschaffen kann, für die die Gruppenfreistellung gewährt wurde, und die Konferenz gleichzeitig einer wirksamen Konkurrenz seitens der konferenzzunabhängigen Reedereien unterstellt bleibt. Enthält hingegen eine Vereinbarung wie im vorliegenden Fall ein System differenzierter Frachtraten, das eingeführt wurde, um konferenzzunabhängige Reeder in die Preisabsprachen der alten Konferenzmitglieder einzubinden, so ist ein solches „rate agreement“ nach Auffassung der Kommission keine Konferenzvereinbarung und fällt nicht unter die Freistellung.

e) *Schlußfolgerung*

- (356) Verschiedene der vorstehend dargelegten Gründe, aus denen die TAA nicht als eine Konferenz angesehen werden kann, sind den TAA-Mitgliedern bereits mit Schreiben vom 27. August 1992 mitgeteilt worden.
- (357) Die Geschichte des Verkehrs und die von der TAA in ihren Anfängen offensichtlich verfolgte Absicht und ihre derzeitigen Praktiken zeigen, daß es sich bei der TAA um eine Vereinbarung zwischen Konferenzen und tatsächlich unabhängigen Reedern handelt.
- (358) Eine solche Preisabsprache ist keine Konferenz im Sinne des Artikels 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und nicht durch Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellt.

2. Nichtnutzung von Kapazität

- (359) Darüber hinaus wäre das von den TAA-Mitgliedern eingeführte Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm selbst dann, wenn die TAA eine Konferenzvereinbarung im Sinne von Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 wäre, aus folgenden Gründen nicht durch Artikel 3 der Verordnung freigestellt:

⁽¹⁴⁴⁾ Nach Auffassung der Kommission würde die Inanspruchnahme der IRA in einer Vereinbarung zur Einführung differenzierter Frachtraten für zwei oder mehrere Gruppen von Mitgliedern dieser Vereinbarung hingegen keine normale Ausübung dieses Rechts darstellen und zur Folge haben, daß diese Vereinbarung nicht als eine freigestellte Konferenz im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gelten könnte.

- (360) Erstens decken die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 nur die traditionellen und normalen Tätigkeiten der Schifffahrtskonferenzen ab; wie sie im UNCTAD-Kodex beschrieben sind; nur diese Tätigkeiten sind durch Artikel 3 freigestellt.

- (361) Als die Kommission erstmals vorschlug, die Schifffahrtskonferenzen in den Genuß einer Gruppenfreistellung kommen zu lassen, war aufgrund des UNCTAD-Kodex und der oben genannten UNCTAD-Berichte deutlich, daß die wichtigste freizustellende wettbewerbsbeschränkende Tätigkeit die Festsetzung der Preise war. Die Verweise auf die Kapazität betrafen untergeordnete Probleme im Zusammenhang mit den jahreszeitlichen Schwankungen und der Bedienung der Häfen und der Routen und nicht horizontale Kapazitätsreduzierungen großen Umfangs oder ein Einfrieren der Nutzung eines Teils der Kapazität (im Sinne einer Nichtnutzung von Kapazitäten).

- (362) Ziel einer Konferenz ist bekanntlich, den Verladern ausreichende und wirksame Linien-Seeverkehrsdienste mit gemeinsamen Tarifen anzubieten. Den Konferenzen wurde eine Gruppenfreistellung gewährt, weil sie eine stabilisierende Rolle bei den Preisen spielen. Diese Preisstabilisierung ist aus der Sicht der Reeder ein Mittel, das geeignet ist, ein solches regelmäßiges, wirksames und verlässliches Angebot zu gewährleisten (siehe Randnummer 389)⁽¹⁴⁵⁾. Dieses Hauptziel ergibt sich eindeutig aus dem „Angemessenheit des Dienstes“ überschriebenen Artikel 19 des UNCTAD-Verhaltenskodex für die Schifffahrtskonferenzen:

„Die Konferenzen sollen die notwendigen und geeigneten Maßnahmen treffen, damit ihre Mitgliedreedereien einen *regelmäßigen, angemessenen und leistungsfähigen Dienst mit der erforderlichen Häufigkeit auf den von ihnen bedienten Strecken zur Verfügung stellen, und diese Dienste so einrichten, daß die Abstände zwischen den Abfahrten nach Möglichkeit weder zu klein noch zu groß sind*. Die Konferenzen sollen ferner *alle erforderlichen Sondermaßnahmen bei der Einrichtung der Dienste treffen, um jahreszeitliche Schwankungen im Ladungsaufkommen zu bewältigen*“ (Hervorhebung unse-rerseits).

Mit der Kapazitätsregulierung soll erreicht werden, daß die von der Konferenz bedienten Häfen zeitlich und räumlich optimal bedient werden; Zweck der Kapazitätsregulierung ist es hingegen nicht, die Frachtraten nach dem Belieben der Konferenzmitglieder zu erhöhen.

- (363) Eine Analyse der verschiedenen Vorschläge, die später in die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86

⁽¹⁴⁵⁾ Siehe achter Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86. Siehe auch den in Randnummer 327 erwähnten UNCTAD-Bericht von 1970, Ziffern 9 bis 11, S. 3.

einmündeten, macht deutlich, daß die (in Artikel 3 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 angesprochene) Regulierung der von den einzelnen Konferenzmitgliedern angebotenen Transportkapazität stets im Rahmen von Absprachen zur Verbesserung des Angebots an Liniendiensten und nicht in Verbindung mit einer Absprache mit dem Hauptziel einer spürbaren Anhebung der Frachtraten gesehen wurde. Dieser Begriff der Regulierung der Transportkapazität ist im Kontext der traditionellen Tätigkeiten der Konferenzen zu verstehen, deren Ziel es ist, ein Angebot regelmäßiger, häufiger und verlässlicher Seeverkehrsdienste sicherzustellen. Folglich ist dieser Begriff einzuordnen in den Kontext der Festlegung, der Koordinierung und der Aufteilung der Häufigkeit der Fahrten und der anzulaufenden Häfen zwischen den Mitgliedern der Konferenzen auf der Grundlage der von ihnen bedienten Häfen und in den Kontext der Wahl der Schiffe, die von den einzelnen Konferenzmitgliedern eingesetzt werden, um ihren Verpflichtungen als Konferenzmitglied zur Erbringung eines regelmäßigen, verlässlichen und angemessenen Seeverkehrsdienstes in einem erweiterten geographischen Markt nachzukommen, wobei alles zusammen die von den einzelnen Konferenzmitgliedern angebotene Transportkapazität bezeichnet. In Verbindung mit einer oder mehreren der anderen in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 genannten Tätigkeiten läßt sich durch die Kapazitätsregulierung bestimmen, welches Konferenzmitglied welche Schiffskategorie von welcher Kapazität zu welchem Zeitpunkt von welchem von der Konferenz bedienten Häfen aus einsetzen wird, wenn dies notwendig ist, um den Verladern einen regelmäßigen, verlässlichen und angemessenen Seeverkehrsdienst zu bieten.

(364) In der Begründung zu dem Kommissionsvorschlag vom 13. Oktober 1981 heißt es zu Artikel 3 bezüglich der freigestellten Tätigkeiten der Konferenzen:

„Bei den Preisen ist zu berücksichtigen, daß der Seeverkehrsmarkt [...] durch erhebliche konjunkturelle und saisonbedingte Schwankungen in der Nachfrage nach Schiffsraum gekennzeichnet ist.“

[...]

„Die Reedereien wie die Benutzer bemühen sich im übrigen, durch Preisabsprachen zu einer gewissen Stabilität der Frachtsätze im Seeverkehr zu gelangen.“

Die sogenannten Rationalisierungsvereinbarungen sind die logische Folge der Preisabsprachen. Um zu vermeiden, daß der Wettbewerb sich auf das Schiffsraumangebot auswirkt, aber auch um eine angemessene Bedienung von ‚schwer zugänglichen‘ Häfen zu gewährleisten, haben die Reedereien Anlauf- und Kapazitätsangebotsvereinbarungen getroffen. Die umfassendsten Vereinbarungen sehen eine Aufteilung der Lade-

menge und sogar der Einnahmen vor, wodurch ein regelmäßiger Abtransport der Waren ab Kai — selbst derjenigen, deren Beförderung am wenigsten einbringt — gewährleistet wird“⁽¹⁴⁶⁾.

Die Kapazitätsregulierung ist erneut in den Kontext des Angebots regelmäßiger Seeverkehrsdienste seitens der Konferenzmitglieder eingeordnet und soll gewährleisten, daß alle Waren, auch die am wenigsten lukrativen, und sämtliche von der Konferenz bedienten Häfen, auch die mit geringem Warenumschlag, von der Konferenz angemessen erfaßt werden, so daß regelmäßige Seeverkehrsdienste angeboten werden können.

(365) Die in Artikel 3 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vorgesehene Kapazitätsregulierung wurde also stets so verstanden, daß sie

— Kapazitätsanpassungen zwecks besserer Organisation der Fahrten und der angelaufenen Häfen der Konferenzmitglieder im Interesse der Regelmäßigkeit, der Verlässlichkeit und der Häufigkeit der Dienste in allen bedienten Häfen erlaubt;

— Kapazitätsanpassungen zur Berücksichtigung jahreszeitlicher (oder konjunkturbedingter) Nachfrageschwankungen erlaubt, wie dies der zweite Satz von Artikel 19 des UNCTAD-Kodex und der obenerwähnte Kommissionsvorschlag vom 13. Oktober 1981 vorsehen.

(366) In keinem Fall zielt dieser Artikel aber auf eine vorübergehende Nichtnutzung eines Teils der Kapazitäten mit dem Hauptziel einer Anhebung der Frachtraten ab. Dieses Einfrieren von Kapazitäten stellt im übrigen in keiner Weise eine traditionelle Tätigkeit der Konferenzen dar. Auch hat die TAA in ihrer Erwiderung auf die Beschwerdepunkte unter den zahlreichen zitierten historischen Beispielen keinen Fall einer detaillierten Regelung für eine vorübergehende Nichtnutzung von Kapazitäten in der Art des CMP belegt, sondern nur Mechanismen zur Kapazitätsanpassung durch Reduzierung der Zahl der Fahrten oder Einrichtung von Pools erwähnt.

Kapazitätsregelungen sind von Artikel 3 Buchstabe d) freigestellt, sofern es sich um vorübergehende Anpassungen der physisch verfügbaren Kapazität handelt, etwa wenn ein Schiff aus dem Verkehr genommen wird oder wenn die Fahrtfrequenz reduziert wird, um einem saisonal bedingten Nachfragerückgang Rechnung zu tragen. Artikel 3 Buchstabe d) erfaßt aber nicht Vereinbarungen zum Nichtgebrauch von Kapazitäten, wie die TAA, da sich deren Wirkung auf eine Anhebung des Preisniveaus beschränkt, sie jedoch keinerlei Verbesserung der angebotenen Dienste nach sich ziehen.

⁽¹⁴⁶⁾ Vorschlag der Kommission vom 13. 10. 1981, KOM(81) 423 endg. (soweit es die Begründung betrifft) und ABl. Nr. C 282 vom 5. 11. 1981, S. 4.

(367) Sodann muß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 so interpretiert werden, daß er mit Artikel 85 Absatz 3 EG-Vertrag vereinbar ist. Eine Verordnung ist, soweit möglich, stets so auszulegen, daß ihre Vereinbarkeit mit dem Vertrag nicht in Frage gestellt wird. Müßte Artikel 3 so ausgelegt werden, daß er auch Linienkonferenzen freistellt, die unbegrenzte Kapazitätsreduzierungen oder Einschränkungen der Kapazitätsnutzung durch Einfrieren eines Teils der Kapazitäten ohne Gegenleistungsgarantie zusammen mit einer Preisfestsetzung vornehmen, so wäre er wohl kaum als mit Artikel 85 Absatz 3 EG-Vertrag vereinbar anzusehen, da in einem solchen Fall die Schifffahrtskonferenzen das Recht hätten, das Angebotsvolumen und das Preisniveau ohne Beziehung zur Nachfrage strukturell zu ändern und das Frachtratenniveau außerhalb jedes Zusammenhangs mit den Angebots- und Nachfrageausgleichsmechanismen zu manipulieren.

(368) Eine solche Interpretation wäre mit Artikel 85 Absatz 3 nicht vereinbar. In keinem Tätigkeitssektor ist jemals zugestanden worden, daß solche Wettbewerbsbeschränkungen die Bedingungen des Artikels 85 Absatz 3 erfüllen, und nach Auffassung der Kommission haben die an der TAA Beteiligten nicht nachgewiesen, daß die Besonderheiten des Seetransports dergestalt sind, daß sie die systematische Gewährung einer Freistellung für solche Wettbewerbsbeschränkungen rechtfertigen könnten, die mit der wettbewerbsrechtlichen Praxis in den anderen Sektoren im Widerspruch stehen würde (siehe den in Fußnote 102 genannten Zwölften Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik).

(369) Außerdem sind die in Artikel 3 Buchstaben a) bis e) genannten Tätigkeiten nur dann freigestellt, wenn sie den Preisfestsetzungstätigkeiten der Konferenzen (deren Ausübung Voraussetzung ist, damit die betreffenden Vereinbarungen in den Genuß der Gruppenfreistellung kommen) untergeordnet sind. Sie sind nicht freigestellt insoweit sie eine erhebliche Änderung der Frachtraten, und nicht lediglich deren Stabilisierung oder Anpassung, bezwecken.

(370) Die Formulierung des Artikels 3 Buchstabe d) („Regulierung der von den einzelnen Mitgliedern angebotenen Transportkapazität“ und der entsprechende Erwägungsgrund sind so auszulegen, daß sie Nebentätigkeiten zur Preisfestsetzung — wie die anderen in den Buchstaben a) bis c) genannten, nach Artikel 3 freigestellten Tätigkeiten, d. h. beispielsweise punktuelle Kapazitätsanpassungen als begleitende Maßnahme zu Fahrplanänderungen, Änderungen der von den Konferenzmitgliedern bedienten Routen und Häfen oder jahreszeitlichen Nachfrageveränderungen⁽¹⁴⁷⁾, die sämtlich Nebentätigkeiten darstellen — freistellen. Artikel 3 Buch-

stabe d) darf nicht als eine Bestimmung völlig anderer Art als die übrigen Buchstaben des gleichen Artikels interpretiert werden.

Im vorliegenden Fall aber ist, wie in den Randnummern 240 bis 257 ausgeführt, das CMP nicht ein Instrument der Kapazitätsregulierung, das solche Ziele verfolgt oder dazu bestimmt ist, einem Ungleichgewicht zwischen ost- und westgehendem Verkehr oder jahreszeitlichen oder zyklischen Schwankungen (wie von der TAA behauptet) abzuwehren, sondern ein Instrument zum Einfrieren von Kapazitäten, das vor allem dazu bestimmt ist, nicht benötigte Kapazitäten künstlich aufrecht zu erhalten und die Preise im Sinne der europäischen Exporte künstlich heraufzusetzen. Ein solches Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm fällt nicht unter den Anwendungsbereich von Artikel 3 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.

3. Preisfestsetzung für den Landtransport

(371) Die TAA-Mitglieder haben sich auf Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 dahingehend berufen, daß dieser Artikel es ihnen gestattet, gemeinsam Preise für den Landtransport festzusetzen.

(372) Da die TAA keine Schifffahrtskonferenz ist, kann sie sich auch nicht auf eine den Schifffahrtskonferenzen gewährte Freistellung berufen. Außerdem sind auch die Schifffahrtskonferenzen selbst durch die ihnen gewährte Gruppenfreistellung nicht befugt, ihren Mitgliedern zu gestatten, gemeinsam Landtransportraten festzusetzen.

(373) So ist die Kommission hinsichtlich der Anwendbarkeit von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 der Auffassung, daß die Gruppenfreistellung nicht über den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 hinausgehen darf. Diese Verordnung betrifft laut Artikel 1 Absatz 2 „*nur* den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren *Häfen* der Gemeinschaft . . .“ (Hervorhebung unsererseits). Hieraus geht eindeutig hervor, daß der Landtransport in Form einer multimodalen Haus-zu-Haus-Beförderung oder in einer sonstigen Form von dieser nur für den Seeverkehr geltenden Verordnung nicht erfaßt wird und folglich nicht unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 fällt.

(374) Die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 bezieht sich ausschließlich auf die Frachtraten für die Beförderung zwischen den Häfen. Die Überschrift von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 ist in dieser Hinsicht eindeutig: „*Freistellung von zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschifffahrt*“.

(375) Diese Schlußfolgerung wird durch den elften Erwägungsgrund der Seeverkehrsverordnung bestätigt,

⁽¹⁴⁷⁾ Siehe weiter oben Wortlaut von Artikel 19 des UNCTAD-Kodex über die Schifffahrtskonferenzen, der sich ausdrücklich auf jahreszeitliche Nachfrageänderungen bezieht.

in der es heißt, daß „die *Seeverkehrsunternehmen* ⁽¹⁴⁸⁾ hinsichtlich ihrer zu Lande vorgenommenen Beförderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 unterliegen“. Dieser Erwägungsgrund macht auch deutlich, daß bei einer multimodalen Haus-zu-Haus-Beförderung nur das Seetransportsegment unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fällt.

(376) Das von der TAA ⁽¹⁴⁹⁾ vorgebrachte Argument, dem Artikel 5 Nummern 3 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 könne entnommen werden, daß die Gruppenfreistellung auch für die von den Linienkonferenzen organisierten multimodalen Beförderungen gilt, ist nicht überzeugend. Dieses Argument stammt aus einer unrichtigen Auslegung der Art der in Artikel 5 Absätze 3 und 4 vorgesehenen Verpflichtungen. Diese beiden Bestimmungen verweisen nicht auf den Tarif der Konferenz, sondern auf die von den einzelnen Reedereien gebotenen Bedingungen. Dies bedeutet keineswegs, daß die Festsetzung der Preise für die im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachte Landtransportleistung nach Artikel 3 freigestellt ist: diese Bestimmungen enthalten lediglich eine Verpflichtung für die individuellen Reedereien, die die Gruppenfreistellung in Anspruch nehmen möchten, das „merchant haulage“ zuzulassen und ihre Bedingungen für das „carrier haulage“ offenzulegen. Artikel 5 enthält damit Auflagen, die, wie der Titel dieses Artikels besagt, Auflagen in Verbindung mit der Gruppenfreistellung sind. Er enthält hingegen keine ausdrückliche oder nichtausdrückliche Ausdehnung der in Artikel 3 vorgesehenen Gruppenfreistellung.

(377) Schließlich finden diese Schlußfolgerungen eine Bestätigung auch darin, daß das Europäische Parlament eine Änderung zu Artikel 3 des Entwurfs der Seeverkehrsverordnung beantragt hatte, wonach die Freistellung auch für den intermodalen Verkehr (d. h. den Seetransport einschließlich des Hafenvor- und -nachlaufs) gelten sollte, dieser Änderungsantrag vom Rat aber verworfen wurde.

(378) Die Zurückweisung dieses Änderungsantrags durch den Rat bestätigt das Argument, wonach Vereinbarungen, die die Festsetzung der Preise für den Landtransport bezwecken, nicht unter die Gruppenfreistellung des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fallen. Die Parteien solcher Vereinbarungen können jedoch, wenn sie die

Bedingungen des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 erfüllen, aufgrund von Artikel 11 Absatz 4 oder Artikel 12 der genannten Verordnung in den Genuß einer Einzelfreistellung kommen.

(379) Die Kommission ist auch der Auffassung, daß keine andere in der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 vorgesehene Ausnahmebestimmung oder Freistellung auf die TAA-Vereinbarung über die Festsetzung von Binnenfrachtsätzen anwendbar ist.

(380) Die TAA ist hinsichtlich der Binnenfrachtsätze keine technische Vereinbarung im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68. Preisfestsetzungsvereinbarungen zwischen Wettbewerbern auf ein und demselben Markt sind kommerzielle Vereinbarungen und bezwecken und bewirken nicht ausschließlich ⁽¹⁵⁰⁾ die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit.

(381) Auch die Ausnahme für Gemeinschaften kleiner und mittlerer Unternehmen in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 ist hier nicht anwendbar. So sind insbesondere die Schwellenwerte des Artikels 4 überschritten. Zum einen verfügen einige TAA-Mitglieder nicht über eigene Beförderungskapazitäten, was gemäß dieser Bestimmung erforderlich ist. Zum anderen würde bei einer Berücksichtigung der angemieteten oder durch Unterfrachtverträge erworbenen Kapazitäten die gemeinsame Kapazität der TAA-Mitglieder die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 vorgesehenen Höchstwerte überschreiten.

4. Schlußfolgerung

(382) Die Kommission ist der Auffassung, daß die TAA weder von der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 noch von einer Ausnahmebestimmung oder einer anderen Gruppenfreistellung erfaßt wird. Außerdem könnte die Kommission selbst dann, wenn die derzeitige Vereinbarung so geändert würde, daß sie dem Anwendungsbereich der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 entsprechen würde, wegen der in den Randnummern 427 bis 461 analysierten Ausschaltung des Wettbewerbs, die durch diese Vereinbarung bewirkt wird, dieser die Gruppenfreistellung nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 versagen.

Es ist deshalb zu prüfen, ob für die TAA eine Einzelfreistellung gewährt werden kann.

⁽¹⁴⁸⁾ Im englischen Originaltext wird der Begriff „shippers“ (Seeverlader) anstelle des Begriffs „carriers“ (Verkehrsunternehmen) verwendet. Dabei handelt es sich offensichtlich um einen Fehler, da

1. der Erwägungsgrund keinen Sinn hätte, wenn „shippers“ der richtige Begriff wäre, und
2. in allen übrigen Sprachfassungen der Verordnung von Verkehrsunternehmen die Rede ist.

⁽¹⁴⁹⁾ Anhang 18, Ziffern 8 und 15, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994, Artikel 85.

⁽¹⁵⁰⁾ In der englischen Fassung von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fehlt das entsprechende Wort für „ausschließlich“ — im Gegensatz zum Urtext dieser Verordnung und zu den Verordnungen (EWG) Nr. 4056/86 (Artikel 2) und (EWG) Nr. 3975/87 des Rates (Artikel 2) (AbI. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 1), wo es enthalten ist.

B. Einzelfreistellung für Seeverkehrsvereinbarungen

- (383) Zunächst ist daran zu erinnern, daß es nach dem Urteil des Gerichts erster Instanz vom 9. Juli 1992 in der Rechtssache T-66/89, Publishers Association gegen Kommission, „im Falle eines Antrags auf Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 EG-Vertrag Sache des antragstellenden Unternehmens ist, zu beweisen, daß es jede der vier in dieser Bestimmung aufgestellten Voraussetzungen erfüllt“⁽¹⁵¹⁾.
- (384) Nach demselben Urteil ist außerdem daran zu erinnern, daß „es im Falle eines Antrags auf Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 in erster Linie Sache der betreffenden Unternehmen ist, der Kommission Beweismaterial für die wirtschaftliche Rechtfertigung einer Freistellung vorzulegen und ihr, wenn sie Einwände erhebt, Alternativen zu unterbreiten. Die Kommission kann ihrerseits zwar den Unternehmen Hinweise für mögliche Alternativlösungen geben, sie ist jedoch von Rechts wegen nicht verpflichtet, dies zu tun oder gar Vorschläge anzunehmen, die sie für unvereinbar mit den Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 hält“⁽¹⁵²⁾.
- 1. Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung, Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts**
- (385) Der Hauptvorteil der betreffenden Vereinbarung ist laut TAA Stabilität, und Stabilität ist in der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 als ein Vorteil im Sinne der ersten Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags anerkannt. Nach Auffassung der Kommission ist die mit der TAA bewirkte Stabilität aber anders geartet als die Stabilität im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, und dies hinsichtlich der Stabilitätsziele wie auch hinsichtlich der eingesetzten Mittel.
- a) *Hinsichtlich der Stabilitätsziele*
- (386) Laut Darstellung der TAA besteht eines der Merkmale der Linien-Transportdienste darin, daß das Angebot auf kurze Sicht konstant ist und sich folglich nicht den kurzfristigen Nachfrageschwankungen anpassen kann. Dieser Umstand kann im Verein mit den kurzfristig geringen Grenzertragskosten beim Fehlen wettbewerbsbeschränkender Absprachen zu besonders stark veränderlichen Transportpreisen führen. Eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern einer Konferenz auf dem Gebiet der Tarife vermag hier die Frachtraten zu stabilisieren⁽¹⁵³⁾ und sie über eine angemessen lange Zeitspanne — in der Regel ein Jahr — konstant zu halten.
- (387) Sodann behauptet die TAA, daß die zeitliche Stabilität der Frachtraten durch das Zustandebringen einer generellen Stabilität im Angebot verlässlicher Beförderungsdienste ermöglicht wird⁽¹⁵⁴⁾. Ziel der Zusammenarbeit zwischen Reedereien muß deshalb nach Auffassung der TAA das Angebot an Verkehrsdiensten als Basiselement sein.
- (388) Die Kommission vermag diese letztere Analyse nicht zu akzeptieren. Ihres Erachtens ist es möglich, zwischen Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit und Preisstabilität zu unterscheiden. Regelmäßigkeit liegt in der Natur der Linienverkehrsdienste und bildet deren Wesensmerkmal in Gegenüberstellung zu den nicht regelmäßigen Trampdiensten. Verlässlichkeit im Verkehrsleistungsangebot bedeutet die zeitliche Aufrechterhaltung eines gegebenen regelmäßigen Dienstes, wodurch den Verladern ein bedarfsgerechtes Angebot garantiert wird. Preisstabilität wiederum bedeutet Aufrechterhaltung der Frachtraten seitens der Konferenzen auf *einem* mehr oder weniger konstanten Niveau nach einer gegebenen Struktur (siehe Randnummer 77) während eines angemessenen Zeitraums. Diese Stabilität ist vor dem Hintergrund der unstabilen Situation zu sehen, die ohne Konferenzpreisabsprachen eine Folge der Marktmerkmale wäre.
- (389) Nach Auffassung der Kommission kann die Preisstabilität aus folgenden Gründen ein Ziel im Sinne des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags darstellen:
- bei stabilen Frachtraten für einen regelmäßigen Dienst können die Verladern im voraus für eine relativ lange Zeit die Kosten der Beförderung ihrer Ware und damit deren Verkaufspreis auf dem Bestimmungsmarkt — und dies unabhängig von dem betreffenden Zeitpunkt, dem betreffenden Schiff und dem betreffenden Konferenzreeder — in Erfahrung bringen;
 - bei stabilen Frachtraten können die Reedereien ihre Einkünfte besser kalkulieren, was die Organisation regelmäßiger, verlässlicher, ausreichender und wirksamer Dienste erleichtern kann.
- (390) Die Kommission erkennt auch an, daß im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 die Organisation regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste unter bestimmten Umständen und als Ergänzung der Preisabsprachen eine zusätzliche Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern einer Konferenz hinsichtlich der Fahrpläne, der Abfahrten, der angelaufenen Häfen, der Fahrhäufigkeit, des Transportkapazitätsangebots oder

⁽¹⁵¹⁾ Slg. 1992, II-1995, Entscheidungsgrund 69 (noch nicht in deutscher Sprache veröffentlicht).

⁽¹⁵²⁾ Ebendort, Entscheidungsgrund 74. Siehe im gleichen Sinne auch die Urteile des Gerichtshofs vom 17. Januar 1984, VBVB und VBBB/Kommission, Rechtssachen 43/83 und 63/82, Slg. 1984, S. 19, und vom 11. Juli 1985, Remia/Kommission, Rechtssache 92/84, Slg. 1985, S. 2545.

⁽¹⁵³⁾ Zum Begriff der Stabilität siehe Fußnote 126.

⁽¹⁵⁴⁾ Ziffer 2.7 der Erwidernng der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

der Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Einnahmen erforderlich machen kann.

- (391) Kapazitätsanpassungen können insbesondere im Zusammenhang mit Änderungen in den Fahrplänen, in den Routen oder in den bedienten Häfen oder mit jahreszeitlichen oder konjunkturbedingten Nachfrageschwankungen erforderlich sein. Diese Zusammenarbeit außerhalb der Festsetzung der Frachtraten dient in diesem Fall in Ergänzung der Preisabsprachen dazu, das Angebot regelmäßiger, verlässlicher, angemessener und wirksamer Seeverkehrsdienste sicherzustellen.
- (392) Die von der TAA bezweckte Stabilität geht weit darüber hinaus. Es geht mehr um die Aufrechterhaltung der bestehenden Dienste in dem Fahrtgebiet, das Überleben der Unternehmen und um eine weitgehende Sicherung ihrer Gewinne, als um die Stabilität der Frachtraten und die Erbringung regelmäßiger, verlässlicher, adäquater und effizienter Verkehrsdienste. Diese Auslegung des Begriffs der Stabilität wird im übrigen von der TAA (obschon durch Verwendung des Wortes „excessive“ in bewertender Weise) wie folgt präzisiert:

„The stability to which the Council of Ministers refers in the recitals of Regulation (EEC) No 4056/86 results from the elimination of the most severe consequences of extreme fluctuations in demand and rate levels, namely excessive exit from, followed by excessive entry to, a particular trade. To put it another way, the cooperation between shipping lines in a liner conference (which cooperation may relate not only to prices but also capacity regulation — Regulation (EEC) No 4056/86 ninth recital) is designed to avoid a) the exit from the trade during times of slack demand of a *significant* number of otherwise committed carriers and b) the entry into the trade of a *significant* number of (other) carriers who do not have a history of long term association with, or commitment to, the trade and the shippers in that trade“⁽¹⁵⁵⁾.

- (393) Das Streben nach Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsdienste wird auch aus der von der TAA vorgeschlagenen Analyse der Verkehrsrationalisierung deutlich:

„The *importance of maintaining market share* is such that no single operator can afford to remove capacity if it would thereby risk losing market share unless that operator is in fact prepared to leave the trade (which happens) or confident that other operators would act in a similar manner“⁽¹⁵⁶⁾ (Hervorhebung unsererseits).

⁽¹⁵⁵⁾ Erwiderung der TAA auf die Beschwerdepunkte betreffend vorläufige Maßnahmen, 24. Mai 1993, S. 32, 1-77.

⁽¹⁵⁶⁾ Ziffer 2.27 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

- (394) Es handelt sich hierbei nicht um eine Stabilität, die zuverlässige, regelmäßige, ausreichende und wirksame Seeverkehrsdienste zu garantieren vermag, sondern um eine Stabilität, die als eine Garantie für den Marktverbleib aller TAA-Mitglieder — selbst des am wenigsten leistungsfähigen Mitglieds — verstanden wird⁽¹⁵⁷⁾ und weit über das hinausgeht, was im achten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 angesprochen ist.

b) Hinsichtlich der eingesetzten Mittel

- (395) Artikel 85 Absatz 3 beinhaltet zwangsläufig, daß sich die mit der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 angestrebte und mit dem System der freigestellten Konferenzen bewirkte Stabilität aus einem Gleichgewicht zwischen wettbewerbsbeschränkenden Preisabsprachen und Erhaltung eines wirksamen und tatsächlichen Wettbewerbs ergibt.
- (396) Die von der TAA angestrebte Stabilität beinhaltet eine sehr starke Einschränkung des wirksamen und tatsächlichen Wettbewerbs als Folge der Einbindung der Mehrzahl der unabhängigen Reedereien in die TAA und der Nichtnutzung eines erheblichen Teils der Kapazitäten.
- (397) Dieser Unterschied zwischen Stabilität im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Stabilität im Sinne der TAA wird außerdem bei einer Analyse der tatsächlichen Ziele des CMP deutlich. Laut TAA⁽¹⁵⁸⁾ ist eine Zusammenarbeit, die sowohl die Frachtsätze als auch die Kapazitäten betrifft, zur Erhaltung der Stabilität insbesondere bei starken Kapazitätsüberhängen notwendig. Ziel des CMP sei es,
- eine Rationalisierung des Verkehrs durch Rücknahme von Kapazitäten zu erlauben;
 - die verbleibenden Überkapazitäten im Zusammenhang mit dem Ungleichgewicht im ost- und westgehenden Verkehr entsprechend den jahreszeitlichen und zyklischen Nachfrageschwankungen zu regulieren.
- (398) Bei einer Analyse der wirtschaftlichen Daten des Verkehrs (siehe Randnummern 222 bis 257) wird aber deutlich, daß das CMP keines dieser Ziele verfolgt. Dies wird durch folgendes belegt:
- (399) — Was die Rationalisierung des Verkehrs betrifft, so verfolgt die TAA nach Auffassung der Kom-

⁽¹⁵⁷⁾ Dieses Ziel des Schutzes der schwächsten Reedereien war bereits von den Schiffahrtsgesellschaften vorgetragen und im UNCTAD-Bericht von 1970 (Ziffer 33) angefochten worden:

„From the point of view of the conference shipping lines, it is claimed that (...) the conference system also prevents elimination of weaker shipping lines, which could happen in the fact of free competition, although it is difficult to see *why this is an advantage to anyone but the weaker lines*“ (Hervorhebung unsererseits).

⁽¹⁵⁸⁾ Ziffer 4.58, S. 85, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

mission, wie in Randnummer 231 ausgeführt, nicht das Ziel einer Rationalisierung des Verkehrs durch Rücknahme von Kapazitäten. Vielmehr ist nach ihrer Auffassung das CMP auf die Aufrechterhaltung nicht benötigter Überkapazitäten abgestellt.

(400) — Was die Regulierung der verbleibenden Überkapazitäten betrifft, so verfolgt das CMP keines der behaupteten Ziele:

— es ist kein Instrument zum Einfrieren von Kapazitäten, das sich nach den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen richtet. Es ist folglich für die Regulierung der Überkapazitäten im Zusammenhang mit den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen nicht unerlässlich (siehe Randnummer 247);

— es zielt nicht auf die Regulierung zyklischer Überkapazitäten ab: wie die mehrjährige Angebots- und Nachfrageentwicklung und die in Randnummern 248 bis 253 angestellte Analyse zeigt, gab es 1993 im westgehenden Transatlantikverkehr keine zyklischen Überkapazitäten mehr. Das CMP ist folglich für die Bewirtschaftung zyklischer Überkapazitäten nicht unerlässlich;

— das Verkehrsaufkommen im westgehenden Verkehr überschritt 1993 das Aufkommen im ostgehenden Verkehr um 10%. Das CMP bezweckte aber nur ein Einfrieren von Kapazitäten im westgehenden Segment. Wenn es ein Problem des Ungleichgewichts zwischen ost- und westgehendem Verkehr gibt, dann im ostgehenden Segment. Daraus ist zu folgern, daß das CMP nichts mit den Problemen des Ungleichgewichts zwischen ost- und westgehendem Verkehr zu tun hatte.

(401) Das CMP ist mithin ein Instrument zur Aufrechterhaltung nicht benötigter Kapazitäten und zur künstlichen Anhebung des Frachtrateniveaus im westgehenden Verkehr (siehe Randnummer 256).

(402) Somit verfolgt die TAA nicht ein Stabilitätsziel im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 oder ein wirtschaftliches Ziel im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags, sondern dient der Aufrechterhaltung der Unternehmen und der Dienste aller Mitglieder der Vereinbarung.

(403) Somit ist die von der TAA auferzwungene Form der Stabilität hinsichtlich der Ziele wie auch der Mittel wesensverschieden von der Stabilität, wie sie mit dem System der freigestellten Konferenzen bewerkstelligt wird.

c) *Schlußfolgerung betreffend die erste Bedingung des Artikels 85 Absatz 3*

(404) Die von der TAA bezweckte Form der Stabilität — nämlich Stabilität der Verkehrsdienste und der Verkehrsunternehmer der TAA — wie sie sich aus der

Einbindung der Mehrzahl der unabhängigen Reeder und der Nichtnutzung eines wesentlichen Teils der Kapazitäten ergibt, stellt aus folgenden Gründen keinen Vorteil im Sinne der ersten Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags dar.

(405) Zunächst gestattet sie den am wenigsten leistungsfähigen Unternehmen der TAA, auf einer künstlichen Basis im Verkehr zu bleiben. Der Verbleib dieser Unternehmen im Verkehr beinhaltet, daß die Preise höher bleiben, als dies sonst der Fall gewesen wäre.

(406) Sodann bringt die TAA, weder was die Wirksamkeit noch was die Angemessenheit der angebotenen Dienste betrifft, irgendeinen zusätzlichen Vorteil gegenüber einer Konferenz. So bringt die TAA nichts, was die Qualität und Verlässlichkeit der Dienste für die Verlagerer sichern helfen würde.

(407) Im Gegenteil: die Einbindung der unabhängigen Reedereien in die TAA hat ein Übermaß an Wettbewerbseinschränkung bewirkt, das in technischer oder wirtschaftlicher Hinsicht keine zusätzlichen Vorteile gegenüber dem traditionellen System der Konferenzen bedeutet.

(408) Die TAA-Absprache über die Nichtnutzung vorhandener Kapazitäten ist keine Lösung, die geeignet ist, die Wirksamkeit der Transportdienste zu verbessern, da sie weder Kostenvorteile insgesamt noch eine echte Rationalisierung des Verkehrsdienstleistungsangebots bewirkt.

(409) Aus all diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, daß die TAA nicht zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts oder zu Verbesserungen in der Erbringung oder Verteilung von Seetransportdienstleistungen im Transatlantikverkehr beiträgt.

(410) Schließlich schränkt die TAA, indem sie direkte und individuelle Geschäftsverhandlungen zwischen „strukturierten“ Mitgliedern der TAA und Verlagerern untersagt und die Kunden veranlaßt, mit dem TAA-Sekretariat über die Beförderungspreise für die ehemaligen Konferenzmitglieder wie auch für die ehemaligen unabhängigen Reedereien zu sprechen, die Möglichkeiten direkter mittel- oder langfristiger Kooperations- oder Partnerschaftsbeziehungen zwischen Dienstleistungserbringern und Kunden ein.

2. Angemessene Beteiligung der Verbraucher am entstehenden Gewinn

(411) Die TAA, die auf die Erhaltung der bestehenden Reedereien abgestellt ist, bezweckt eine andere Form von Stabilität, als sie von den freigestellten Konferenzen bewirkt wird. Die TAA verfolgt kein Ziel im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags. Außerdem hat die Vereinbarung nachteilige Folgen für die Verbraucher.

- (412) Kurz- und mittelfristig hat die TAA zunächst erhebliche Beschränkungen der Kapazitätsnutzung auferlegt, was zu einer spürbaren Anhebung der Preise und Frachtraten geführt hat. Dies ergibt sich an erster Stelle aus den zum 1. Januar 1993 eingeführten Frachterhöhungen, die für eine breite Palette von Frachtgutarten zwischen [...] gegenüber 1992 betragen, und an zweiter Stelle aus den von der TAA in ihrem Geschäftsplan für das Jahr 1994 angekündigten Erhöhungen. Solche Erhöhungen stehen in unmittelbarem Widerspruch zu den Interessen der Verlager, die sich gezwungen sehen, sie auf die Verkaufspreise oder ihre Gewinnspannen abzuwälzen. Somit bedeutet das Hauptziel der TAA für die Verbraucher keinen Nutzen.
- (413) Die zahlreichen Beschwerden, die die Kommission von Verladern und Durchfuhrspediteuren erhalten hat und die in den Randnummern 264 bis 282 beschrieben sind, zeigen zudem deutlich, daß auch diese Marktteilnehmer — entgegen den Behauptungen der TAA — nicht der Auffassung sind, daß die TAA ihnen eine angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn sichert.
- (414) Darüber hinaus sind weder mit der Absprache über die Nichtnutzung von Kapazitäten noch mit den daraus resultierenden Preiserhöhungen irgendwie geartete qualitative Verbesserungen der angebotenen Dienste verbunden. Für die TAA, die eine derart starke und rasche Erhöhung der Frachtraten erlaubt hat, kann nicht behauptet werden, daß sie die Verbraucher angemessen an dem entstehenden Gewinn beteiligt.
- (415) Längerfristig verhindert die TAA (und speziell das CMP) sodann die Nutzung eines Teils der vorhandenen Kapazitäten, ohne sie abzubauen. Dieses Vorgehen führt nicht zu einer Verringerung der Transportkosten und wälzt die Last der ungenutzten Kapazitäten und die Folgen der von den Reedern getroffenen strategischen Entscheidungen über die Zahl der im Transatlantikverkehr eingesetzten Schiffe auf die Kunden ab.
- (416) Dazu ist zu bemerken, daß der dauerhafte Fortbestand einer Vereinbarung betreffend die Nichtnutzung von Kapazitäten in einem Verkehr bestimmte Reeder veranlassen könnte, im Hinblick auf die erwartete Nachfrageentwicklung über das notwendige Maß hinaus zu investieren, ohne daß sie Gefahr laufen, für alle Folgen aufkommen zu müssen, da eine Vereinbarung betreffend die Nichtnutzung von Kapazitäten sie in gewissem Maße vor den Folgen eines Angebotsüberhangs für ihre Rentabilität schützt.
- (417) Von einer Kapazitätsregelung könnten Verlager nur dann profitieren, wenn tatsächlich Kapazität vom Transatlantikverkehr abgezogen würde, und daraus Kosten- und Preissenkungen resultieren würden. Die TAA bezweckt aber nicht einen echten Abbau von Kapazität, sondern im Gegenteil eine künstliche Erhaltung von Überkapazitäten und eine künstliche Erhöhung der Preise.
- (418) Die Kommission ist unter diesen Umständen der Auffassung, daß die TAA ihren Kunden, d. h. den Seeverladern und Spediteuren, die die Beschwerdeführer in dieser Sache sind, keine angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 sichert.

3. Unerläßlichkeit der Beschränkungen

- (419) Wenn das Ziel der TAA-Mitglieder die Herstellung von Stabilität im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 ⁽¹⁵⁹⁾ im Verkehr ist, dann haben die Beteiligten der TAA nicht nachgewiesen, warum Vereinbarungen nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 (Linienkonferenzen) nicht als Mittel dazu ausreichend sind.
- (420) Die Kapazitätsvereinbarungen der TAA, mit denen zusätzlich zu den Preisfestsetzungsvereinbarungen das Angebot von Diensten erheblich eingeschränkt wird, können in keinem Fall als unerläßlich für die Erreichung der Ziele der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gelten.
- (421) Außerdem strebt das CMP, wie in den Randnummern 222 bis 257 ausgeführt, in Wirklichkeit keines der von den TAA-Mitgliedern behaupteten Ziele an. Die Kommission ist daher der Auffassung, daß das CMP und damit die TAA für keines der angegebenen Ziele der Vereinbarung unerläßlich sind.
- (422) Außerdem ist festzustellen, daß im ostgehenden Verkehr, wo das Verkehrsaufkommen geringer ist als im westgehenden Verkehr, keine Regelung zur Kapazitätsbewirtschaftung ähnlich dem CMP zur Anwendung gelangt ist. Wenn den TAA-Mitgliedern im ostgehenden Verkehr keine Kapazitätsbewirtschaftung erforderlich erscheint, dann ist schwer einzusehen, weshalb ein solches Instrument im westgehenden Verkehr, wo das Verkehrsaufkommen heute höher ist, unerläßlich sein sollte.
- (423) Eine Kapazitätsbewirtschaftung in der Art eines CMP ist auch für die zeitliche Stabilität der Frachtraten in Zeiten sehr großen Kapazitätsüberhangs (was hier nicht der Fall ist) nicht erforderlich, da den Informationen der TAA zufolge der ostgehende Transatlantikverkehr zwischen 1985 und 1988 extrem niedrige Auslastungssätze (ca. 40 und 55 %) — Zeichen eines hohen Kapazitätsüberhangs — aufwies, während die Frachtraten im gleichen Zeitraum sehr stabil (ca. 1 000 US-Dollar/TEU) waren ⁽¹⁶⁰⁾. In dieser Zeit war für die Aufrechterhaltung der Stabilität der Frachtsätze keine Absprache über ein Einfrieren von Kapazität erforderlich.

⁽¹⁵⁹⁾ Zum Stabilitätsbegriff siehe Randnummern 388 und 389 und Fußnote 126.

⁽¹⁶⁰⁾ Siehe Tabellen 1 und 2 in der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 auf die Beschwerdepunkte der Kommission.

(424) Die TAA-Mitglieder behaupten in ihrer Anmeldung weiterhin, daß im westgehenden Verkehr ein Kapazitätsüberhang besteht und daß dieser den Rückzug verschiedener Reedereien zur Folge haben könnte und damit unvermeidlich zu einer Qualitätseinbuße im Dienstangebot führen würde. Eine solche Konsequenz läßt sich insofern nicht nachweisen, als im Transatlantikverkehr in weniger als einem Jahr die Schiffe von POL und OOCL aus dem Verkehr genommen worden sind, ohne daß dies eine spürbare Qualitätseinbuße bewirkt hat.

(425) Die TAA hat das Risiko einer Qualitätseinbuße mit dem Beispiel der Einstellung der direkten Bedienung der Häfen Vancouver und Seattle belegt, die laut TAA im Zusammenhang mit dem Rückzug von CGM steht. Die TAA hat jedoch nicht erläutert, wieso die Einstellung der direkten Bedienung der Häfen Seattle und Vancouver eine spürbare Qualitätseinbuße des Dienstes darstellt, die derart wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen wie die TAA im gesamten Transatlantikverkehr zu rechtfertigen vermochte und nicht durch die Tendenz zur Konzentration der großen Container-Liniendienste auf eine kleine Anzahl von Häfen zu erklären war ⁽¹⁶¹⁾. Ebenso wenig hat die TAA erklärt, zu welchen gleichwertigen Qualitätseinbußen im Seeverkehrsdienst das Fehlen der TAA und deren Ersetzung durch eine freigestellte Konferenz hätten führen können. Schließlich gibt die TAA keine Erklärung dafür, weshalb eine solche Gefahr (falls sie bestünde) ein Einfrieren des Kapazitätsangebots in Zeiten wachsender Nachfrage allein in der Verkehrsrichtung des größeren Verkehrsaufkommens rechtfertigen würde.

(426) Aus all diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, daß die Wettbewerbsbeschränkungen der TAA weit über das hinausgehen, was zur Erreichung der von den TAA-Mitgliedern angestrebten Stabilitätsziele notwendig und unerlässlich wäre.

4. Nichtausschaltung des Wettbewerbs für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen

(427) Die Kommission ist der Auffassung, daß mit der TAA deren Mitgliedern Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Transportdienstleistungen den Wettbewerb im direkten Transatlantikverkehr auszuschalten.

a) Möglichkeit der Ausschaltung des Wettbewerbs in der TAA

(428) Zum einen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die TAA ihnen Möglichkeiten eröffnet, den Wettbewerb untereinander auszuschalten. So legen

die Mitglieder der TAA gemeinsam die Kapazitäten, die jedes Mitglied auf dem Markt anbietet, fest; sie setzen gemeinsam die Tarife fest; ein unabhängiges Vorgehen eines Mitglieds muß den anderen Mitgliedern zehn Tage im voraus angezeigt werden, was eine Kontrolle seitens anderer Mitglieder oder die Rücknahme des eigenständigen Vorgehens gestattet; die Servicekontrakte müssen für die Mehrzahl der Mitglieder — und können für alle Mitglieder — gemeinsam ausgehandelt werden.

(429) Dank der den nichtstrukturierten Mitgliedern zugestandenem Tarifflexibilität, durch die es keine einheitlichen oder gemeinsamen Frachtraten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gibt, brauchen sich diese Mitglieder nicht an die Konferenzregeln zu halten. Diese Tarifflexibilität entspricht indessen nicht der Ausübung eines wirksamen Wettbewerbs bei den Frachtraten, da zwischen allen TAA-Mitgliedern eine Flexibilität vereinbart ist, ferner der Grad der Flexibilität einvernehmlich von den Parteien festgelegt wird (siehe Randnummer 140) und das Wettbewerbsverhalten der nichtstrukturierten Mitglieder durch die Vereinbarung weitgehend eingeschränkt wird. Außerdem wird die geschäftliche Eigenständigkeit der nichtstrukturierten Mitglieder bezüglich des Transportkapazitätsangebots aufgehoben.

(430) Die TAA führt in ihrer Erwiderung vom 17. März 1994 aus, daß das TAA-Sekretariat keine Verhandlungs- oder Beschlußfassungsfunktion, sondern lediglich eine Verwaltungs- und Informationsweitergabefunktion hat. Dies ändert nichts daran, daß die Beschlüsse und Verhandlungen im Zusammenhang mit den Preisen und Servicekontrakten der TAA, die häufig über das Sekretariat gehen und von diesem an die Kunden weitergegeben werden, nicht Beschlüsse und Verhandlungen individueller Unternehmen, sondern gemeinsame Beschlüsse und Verhandlungen der TAA-Mitglieder sind.

(431) Wie stark die geschäftliche Integration innerhalb dieser Vereinbarung ist, erhellt aus der Tatsache, daß die Servicekontrakte häufig über das Sekretariat für die TAA-Mitglieder ausgehandelt werden.

(432) Die Rolle des Sekretariats ergibt sich auch eindeutig aus den Antworten der TAA ⁽¹⁶²⁾ auf ein Informationsersuchen:

„Such duties and functions [of the secretariat] expressly include the conduct of service contract negotiations. (...) the TAA parties who are not members of the Contract Committee have (...) directed the Secretariat to administer, negotiate, agree and execute contracts on their behalf for 1994“.

(433) Zum Nachweis eines Preiswettbewerbs zwischen ihren Mitgliedern verweist die TAA auch auf die Möglichkeiten eines unabhängigen Vorgehens. Ab-

⁽¹⁶¹⁾ Siehe beispielsweise die Einstellung der Bedienung bestimmter nordeuropäischer Häfen.

⁽¹⁶²⁾ Antwort der TAA vom 29. Oktober 1993.

gesehen von den in Randnummer 11 beschriebenen Einschränkungen dieser Möglichkeit eigenständigen Vorgehens ist nach Auffassung der Kommission die Wirkung dieser Möglichkeit im Transatlantikverkehr seit jeher eher marginal⁽¹⁶³⁾. Die TAA hat nicht nachgewiesen, daß in ihrem Fall die Wirkung, was das Verkehrsaufkommen im Jahr 1993 betrifft, erheblich war oder sich deutlich von derjenigen in den Vorjahren unterschieden hat. Die Existenz eines dadurch bedingten echten Preiswettbewerbs ist folglich nicht erwiesen.

- (434) Die TAA führt aus, ihre Mitglieder stünden in einem Qualitätswettbewerb in bezug auf Häufigkeit und Verlässlichkeit ihrer Dienste, die bedienten Häfen, die Transportzeiten, den multimodalen Verkehr, die Spezialausrüstungen, die Wartung und den Zustand der Container, die Dokumentation, den Kundendienst usw.
- (435) Im Markt der containerisierten Linien-Transportdienste, wie sie die TAA-Mitglieder anbieten, ist die Qualität des Dienstes indessen ein dem Preiskriterium untergeordneter Aspekt. Außerdem wird die Wettbewerbswirkung einer höheren Qualität des Dienstes durch die Begrenzung des Angebots, die sich die TAA-Mitglieder im Rahmen des CMP auferlegt haben, weitgehend abgeschwächt. Die Wirkung des CMP und der geringe Einfluß der Qualität der Seeverkehrsdienste⁽¹⁶⁴⁾ werden auch aus den Kommentaren der TAA deutlich⁽¹⁶⁵⁾, wonach ein TAA-Mitglied, das seine Quote im Rahmen des CMP erreicht hat, eher einen Transportauftrag an ein anderes TAA-Mitglied untervergeben als seine Quote überschreiten und die entsprechende Geldbuße zahlen wird. Die Qualität eines Dienstes ist somit nach Darstellung der TAA nicht wichtig genug, um einen Transportauftrag nicht auf ein anderes TAA-Mitglied zu übertragen. Es handelt sich also nicht um einen echten Wettbewerb zwischen TAA-Mitgliedern.
- (436) Entgegen den Behauptungen der TAA wird das Fehlen eines Wettbewerbs zwischen den TAA-Mitgliedern auch durch die Entwicklung der Marktanteile belegt: diese zeigen in 15 Monaten

trotz bedeutsamer Preisentwicklungen und Kapazitätsveränderungen, daß sich die jeweiligen Positionen der Reedereien innerhalb der TAA nicht wesentlich verändert haben.

- (437) Diese Elemente bestätigen, daß die TAA ihren Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet, den Wettbewerb untereinander auszuschalten.

b) *Wesentlicher Teil des betreffenden Marktes*

- (438) Sodann decken die TAA-Mitglieder einen wesentlichen Teil des betreffenden Marktes ab. Diesbezüglich genügt ein Verweis auf die Marktanteile der TAA (siehe Randnummer 147). Die TAA-Mitglieder, die die von der Kommission vorgeschlagene Definition des Marktes anfechten, haben indessen nicht bestritten, daß sie einen wesentlichen Teil des Marktes abdecken, da sie ihren Marktanteil auf 50% schätzen⁽¹⁶⁶⁾, und dies selbst nach ihrer eigenen Definition des Marktes⁽¹⁶⁷⁾.
- (439) So hatten die TAA-Mitglieder auf dem betreffenden Markt (siehe Randnummer 27) 1991 und 1992 einen Marktanteil von 75%. 1993 liegt der Marktanteil der TAA zwischen 65 und 70% (nach den Daten in den Randnummern 146 und 147 errechnet sich ein Anteil von 67,5% im westgehenden und von 70,4% im ostgehenden Verkehr).
- (440) Folglich hatte die TAA 1992 und 1993 einen wesentlichen Teil des betreffenden Marktes inne.
- (441) Die Schlußfolgerung muß daher lauten, daß die TAA ihren Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet, den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrags für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten.

c) *Wettbewerb außerhalb der TAA*

- (442) Außerdem wird aus den folgenden Elementen deutlich, daß die Wettbewerbsmöglichkeiten außerhalb der TAA die TAA-Mitglieder nicht daran zu hindern vermögen, den Wettbewerb auf einem wesentlichen Teil des betreffenden Marktes auszuschalten.

— *Im direkten Transatlantikverkehr*

- (443) Bei der Beurteilung der Konkurrenz seitens Evergreen, dem wichtigsten unabhängigen TAA-Outsider, ist dreierlei zu berücksichtigen:

— die Mitgliedschaft von Evergreen bei Eurocorde (siehe Randnummer 151),

⁽¹⁶³⁾ Laut Aussage der TAA in ihrer Erwiderung auf die Beschwerdepunkte haben die NEUSARA- und USANERA-Mitglieder 1991 in 772 Fällen eine „independent action“ (IA) ergriffen. 1988 betrug die entsprechende Zahl 801. Diese Zahl ist verschwindend gering, wenn man sie mit der Zahl der Fälle vergleicht, in denen 1988 Mitglieder der sogenannten „Transpazifischen Vereinbarungen“, die auf den Routen zwischen der US-Westküste und Asien und zwischen der US-Ostküste und Asien tätig sind, eine IA ausgeübt haben (69 775 bzw. 28 798 Fälle) (siehe zu dieser gleichen Frage Section 18 Report on the Shipping Act of 1984 der Federal Maritime Commission, September 1989, S. 662).

⁽¹⁶⁴⁾ Um die es bei dieser Analyse allein geht.

⁽¹⁶⁵⁾ Fußnote 9 auf Seite 37 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽¹⁶⁶⁾ Siehe Ziffer 3.113, S. 66, der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.

⁽¹⁶⁷⁾ Siehe auch Protokoll der mündlichen Anhörung der TAA, 28. und 29. April 1994, S. 98-99.

- die geringe Präsenz von Evergreen in bestimmten Marktsegmenten (siehe Randnummer 153),
- die Marktfolgerstrategie von Evergreen (siehe Randnummern 154, 155 und 215).
- (444) Außerdem hat Evergreen 1993 keine neuen Kapazitäten in den Verkehr eingebracht und scheint ihre vorhandenen Kapazitäten im westgehenden Verkehr voll ausgelastet zu haben⁽¹⁶⁸⁾, da sie nicht in allen Fällen die Nachfrage der Verläder zu befriedigen vermochte.
- (445) Aufgrund dieser Faktoren ist die Kommission zu der Schlußfolgerung gelangt, daß Evergreen — absichtlich oder wegen vorübergehenden Unvermögens — 1993 nur einen sehr begrenzten Wettbewerbsdruck auf die TAA-Mitglieder ausgeübt hat.
- (446) Die übrigen Wettbewerber im direkten Transatlantikverkehr (Lykes, Atlantic Cargo und ICL) hatten 1993 geringere Marktanteile und deutlich weniger Ressourcen als Evergreen und waren nicht in der Lage, Beförderungsleistungen in ausreichendem Umfang und in ausreichender Häufigkeit anzubieten, um einen echten Wettbewerbsdruck auf die TAA auszuüben.
- (447) Der bedeutendste dieser anderen Unabhängigen (Lykes) ist im übrigen wie Evergreen Mitglied der Eurocorde-Vereinbarungen und hat auch an mindestens einem vorbereitenden Treffen für die Errichtung der TAA teilgenommen.
- (448) Durch die zum 1. Januar 1993 eingeführten Frachtratenerhöhungen ging ein Teil des westgehenden Verkehrs sofort zugunsten einiger Unabhängiger verloren. So erhöhten sich im ersten Quartal 1993 deren Marktanteile im direkten westgehenden Transatlantikverkehr spürbar (Evergreen 14,1 %, Lykes 7,1 %, Atlantic Cargo 3,9 % und ICL 2,6 %), während die TAA mit 69,3 % Marktanteil in diesem Segment knapp 10 % verlor⁽¹⁶⁹⁾.
- (449) 1993 blieben diese Marktanteile indessen stabil und ergaben für das ganze Jahr 1993 folgende Werte: Evergreen 13,1 %, Lykes 5,4 %, Atlantic Cargo 3,7 % und ICL 2,5 %⁽¹⁷⁰⁾. Auch der Marktanteil der TAA blieb stabil.
- (168) Um nachzuweisen, daß Evergreen ihre Kapazitäten 1993 nicht ausgelastet hat, verweist die TAA lediglich auf eine (1994 abgegebene) Erklärung eines Vertreters von Evergreen in einer in den Vereinigten Staaten vertriebenen und sich wahrscheinlich auf den ostgehenden und nicht den hier zur Diskussion stehenden westgehenden Verkehr beziehenden Zeitung.
- (169) FMC-Statistik, 19. Juli 1993.
- (170) Ziffer 3.38 der Erwiderung der TAA vom 17. März 1994 betreffend Artikel 85.
- (450) Im Jahre 1993 haben die unabhängigen Reedereien trotz des höheren Verkehrsaufkommens keine bedeutenden neuen Kapazitäten in den Verkehr eingebracht.
- Im Verkehr über die kanadischen Häfen
- (451) Vom Verkehr zwischen Nordeuropa und den kanadischen Häfen ging aus folgenden Gründen nur ein sehr begrenzter Wettbewerbsdruck auf die TAA aus:
- Dieser Verkehr stellt nur für einen kleinen Teil der USA und keinesfalls für das gesamte durch die TAA abgedeckte Gebiet der USA einen Wettbewerb dar (siehe Randnummer 62);
- die beiden größten TAA-unabhängigen Reedereien sind auch Mitglied der Kanada-Konferenz, deren vier übrige Mitglieder auch der TAA angehören (siehe Randnummer 159);
- auch die Kanada-Konferenz ist mit einer vollständigen Umgestaltung des Tarifschemas und Frachtratenerhöhungen der Preispolitik der TAA gefolgt;
- es besteht ein gewisses Maß an geheimem Einverständnis zwischen dieser Konferenz und den TAA-Mitgliedern (siehe Randnummer 218).
- (452) Die Zunahme des Verkehrs über die kanadischen Häfen (+ 19 % von 1992 auf 1993) unterscheidet sich nicht wesentlich von der allgemeinen Zunahme des Verkehrsaufkommens im westgehenden Segment (+ 11 %) und bedeutet, gemessen am Transatlantikverkehr über die US-Häfen, nur ein unbedeutendes Volumen.
- Auch in diesem Verkehrssegment haben die TAA-unabhängigen Reedereien ihre Kapazität 1993 nicht in nennenswertem Umfang ausgedehnt.
- Schlußfolgerung betreffend die Unabhängigen
- (453) Im übrigen ist festzustellen, daß die an diesem Verkehr teilnehmenden Unabhängigen seit Inkrafttreten der neuen TAA-Tarife ihre Tarifschemata umgestellt und ihre Preise parallel zu den Preiserhöhungen der TAA heraufgesetzt haben.
- (454) Nachdem die Unabhängigen die rasch aufeinanderfolgenden Preiserhöhungen der TAA dazu genutzt hatten, ihre Kapazitäten voll auszulasten, waren sie offensichtlich nicht mehr imstande, 1993 neue Nachfrage zu befriedigen. In Abstimmung mit der TAA oder aus Unvermögen aufgrund ihrer schwachen Position

gegenüber dem TAA-Marktanteil suchten sie keinen echten Wettbewerb mit der TAA und begnügten sich mit einem Marktfolgerverhalten.

- (455) Nach Auffassung der Kommission hat der von den Unabhängigen auf die TAA ausgeübte Wettbewerbsdruck somit die von der TAA eröffnete Möglichkeit, den Wettbewerb auf einem wesentlichen Teil des betreffenden Marktes auszuschalten, nicht wettgemacht.

— Die übrigen Wettbewerbsquellen

- (456) Aus den in den Randnummern 64 und 66 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, daß der Verkehr über das Mittelmeer keinen tatsächlichen oder potentiellen wirksamen Wettbewerb auf den betreffenden Markt auszuüben vermag. Hinzu kommt, daß vier der acht Mitglieder der auf der Fahrt zwischen dem Mittelmeer und den Vereinigten Staaten tätigen SEUSA-Konferenz auch Mitglieder der TAA sind und daß diese Konferenz der TAA bei deren Umgestaltung des Tarifschemas und deren Frachtratenerhöhungen gefolgt ist (siehe Randnummer 219).

Auch zeigt die Tatsache, daß es nach den von den TAA-Mitgliedern eingeführten Preiserhöhungen nur in geringem Umfang zu einer Verkehrsverlagerung von den nordeuropäischen Häfen zu den Mittelmeerhäfen kam (siehe Randnummer 220), daß die jeweiligen Dienste nur in geringem Umfang austauschbar sind.

- (457) Auch vermögen nach Auffassung der Kommission im Transatlantikverkehr der Transport per Trampschiff und der konventionelle oder spezialisierte Transport für die große Mehrheit der Warenkategorien und der Kunden des containerisierten Linien-Seetransports keinen wirksamen Wettbewerb auszuüben (siehe Randnummer 58).
- (458) Potentieller Wettbewerb gilt im Seetransport in der Regel als eine wichtige Wettbewerbsquelle und als Sicherheit für die Gewährung einer Gruppenfreistellung für die Schifffahrtskonferenzen (siehe achter Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86). Diese Wettbewerbsquelle ist im vorliegenden Fall Gegenstand einer ausführlichen Analyse in den Randnummern 165 bis 188, von der hier nur die wichtigsten Schlußfolgerungen übernommen werden.
- (459) Nach Auffassung der Kommission besteht ein gewisses Maß an potentielltem Wettbewerb aufgrund des möglichen Markteintritts einiger großer, auf anderen Routen operierender Unternehmen des Container-Liniverkehrs, doch ist dieser potentielle Wettbewerb hier durch die besonderen Merkmale des Transatlantikver-

kehrs und der betreffenden Vereinbarung begrenzt (siehe Randnummer 184). Dieser potentielle Wettbewerb ist auch durch die Tatsache begrenzt, daß die meisten potentiellen Wettbewerber an Vereinbarungen mit TAA-Mitgliedern für andere Verkehre teilnehmen (siehe Randnummern 177 und 178 sowie Anhang II). Schließlich ist die Kommission der Auffassung, daß der vorhandene potentielle Wettbewerb seit Inkrafttreten der TAA keinen echten Druck auf die TAA-Mitglieder auszuüben vermochte.

- (460) Die zahlreichen Aussagen von Verladern, wonach die ihnen von der TAA gemachten Vorschläge nicht verhandlungsfähig gewesen sind („take it or leave it“), sind deutliche Zeichen für das Fehlen eines echten Wettbewerbs in dem gesamten relevanten Markt.
- (461) Aus all diesen Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die TAA eine Vereinbarung ist, die ihren Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten.

C. Einzelfreistellung für die Preisfestsetzung im Binnenverkehr

- (462) Bei der Entscheidung darüber, ob für die gemeinsame Festsetzung der Preise für das Landtransportsegment im Rahmen einer multimodalen Beförderung durch die TAA-Mitglieder eine Einzelfreistellung gewährt werden kann, müssen die vier in Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 aufgeführten Bedingungen des Artikels 85 Absatz 3 geprüft werden.

1. Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts

- (463) Nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 ist die erste Bedingung, die erfüllt sein muß, damit das Verbot des Artikels 2 der Verordnung für nicht anwendbar erklärt werden kann, daß die Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen „beitragen
- zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen oder
 - zur Förderung einer größeren Kontinuität und Stabilität der Befriedigung des Verkehrsbedarfs auf den Märkten, auf denen Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen, oder
 - zur Steigerung der Produktivität der Unternehmen oder
 - zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts.“

Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen

(464) Die TAA-Vereinbarungen über die Festsetzung der Binnenverkehrstarife verbessern offensichtlich weder die Qualität der Verkehrsleistungen noch tragen sie indirekt zu deren Verbesserung bei. Jede die europäischen Binnenverkehrstarife der TAA anwendende Reederei bietet den Verladern ihr eigenes Binnenverkehrsarrangement. Die Qualität der Verkehrsleistung ist je nach Verkehrsunternehmer unterschiedlich, während die Tarife meist einheitlich sind. Dies bedeutet, daß für die TAA-Mitglieder wenig Anreiz besteht, die Binnenverkehrsleistungen, die sie den Verladern anbieten, zu verbessern.

(465) Anreize zu Verbesserungen der Qualität der Verkehrsleistungen, zu denen die Nachfrage der Kunden Anreiz geben kann, kommen nicht von den Preisfestsetzungstätigkeiten im Rahmen der Vereinbarung, sondern von direkten Verhandlungen der einzelnen Reedereien mit ihren Kunden.

Förderung der Kontinuität und Stabilität auf Märkten mit starken zeitlichen Schwankungen — Steigerung der Produktivität der Unternehmen — Verbesserung der Dienstleistungserzeugung oder -verteilung

(466) Die gemeinsamen Preisfestsetzungstätigkeiten der TAA für den Binnenverkehr fördern nicht die Kontinuität und Stabilität auf dem betreffenden Binnenverkehrsmarkt. Gewöhnlich geben die einzelnen TAA-Mitglieder die Binnenverkehrsleistungen im Wege der Auftragsuntervergabe an Straßenverkehrsunternehmen und Eisenbahnen weiter, so daß sie auf dem Markt für Binnenverkehrsleistungen als Vermittler auftreten. Sie kaufen die Binnenverkehrsleistungen zu unterschiedlichen Preisen von Binnenverkehrsunternehmen und verkaufen sie zu einem einheitlichen Preis an die Verloader weiter. Die TAA fördert somit nicht die Kontinuität und Stabilität auf den Binnenverkehrsmärkten.

(467) Ferner deutet nichts darauf hin, daß das spezifische Segment des Binnenverkehrsmarktes, in dem die TAA-Mitglieder zugleich als Käufer und als Verkäufer auftreten, starken zeitlichen Schwankungen unterliegt.

(468) Aus den in den Randnummern 464 und 466 dargelegten Gründen können die TAA-Mitgliedsreedereien keine Steigerung der Produktivität auf dem Binnenverkehrsmarkt erzielen, wenn man berücksichtigt, daß ihre Tätigkeiten auf diesem Markt zum größten Teil in der Vermittlung zwischen den eigentlichen Erbringern der Verkehrsleistungen und den Verkehrsnutzern bestehen (obgleich sie zivilrechtlich durchaus als Auftraggeber handeln können und eigene Frachtbriefe erstellen und die Haftung für die betreffenden Verkehrsleistungen übernehmen). Andererseits deutet auch nichts darauf hin, daß die wenigen TAA-Mitglieder, die über

Tochtergesellschaften unmittelbar Binnenverkehrsleistungen erbringen, durch ihre Teilnahme an dem europäischen Binnenverkehrstarif der TAA zur Steigerung der Produktivität beitragen.

(469) Was die Verbesserung der Erzeugung oder Verteilung der Binnenverkehrsleistungen betrifft, so ist nicht nachgewiesen worden, daß die Preisfestsetzung durch die TAA-Mitglieder die Erbringung der Verkehrsleistungen verbessert, da diese von den einzelnen Reedereien lediglich zu unterschiedlichen Preisen von Straßenverkehrsunternehmen und Eisenbahnen gekauft werden, um zu einem einheitlichen Preis weiterverkauft zu werden. Die Erbringung solcher Verkehrsleistungen wird durch diese Praxis nicht verbessert.

(470) Da jede TAA-Mitgliedsreederei eigene individuelle Binnentransportarrangements anbietet, spricht auch nichts dafür, daß durch eine gemeinsame Preisfestsetzung eine bessere Verteilung der Verkehrsleistungen erreicht wird.

(471) Zur Rechtfertigung dieser Aspekte ihrer Vereinbarungen verweisen die TAA-Mitglieder die Kommission auf die Argumentation der Mitglieder der Far Eastern Freight Conference (FEFC) in einer vor der Kommission anhängigen Sache. Danach soll mit den Preisfestsetzungsvereinbarungen für das Landtransportsegment die Stabilität der multimodalen Beförderung in Verbindung mit den durch die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellten Preisabsprachen der Konferenzen für das Seetransportsegment gesichert werden.

(472) Dieses Argument kann hier nicht als stichhaltig gelten, da die TAA-Absprachen für den Seetransport keine nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellten Vereinbarungen darstellen.

(473) Folglich kann nicht davon ausgegangen werden, daß die Preisabsprachen für das Landtransportsegment, wenn sie die gleichen Ziele wie die TAA-Absprachen für das Seetransportsegment im Rahmen der multimodalen Beförderung bezwecken, die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags oder die erste Voraussetzung des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 erfüllen.

Schlußfolgerung

(474) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß die TAA-Absprachen über einen gemeinsamen europäischen Landtransporttarif nicht zum technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt beitragen.

(475) Im Gegenteil: die Festsetzung der Preise für das Landtransportsegment zwischen den TAA-Mitgliedern ist geeignet, die Vornahme neuer Investitionen, mit denen in einer Situation des Wettbewerbs normalerweise zu rechnen wäre, zu hemmen.

- (476) So kann die Verringerung oder die Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen den TAA-Mitgliedern die einzelnen Reeder daran hindern, neue Ausrüstungen oder neue Technologien für Preissenkungen zugunsten der Kunden und für den Erwerb neuer Marktanteile zu nutzen, was die Reeder folglich veranlassen kann, weniger zu investieren.
- (477) Abschließend ist festzustellen, daß die gemeinsame Festsetzung der Landbeförderungspreise im Rahmen eines multimodalen Verkehrs durch die Mitglieder der TAA nicht die erste Voraussetzung des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 erfüllt.

2. Angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn

- (478) Nach Ansicht der Kommission sind die Verkehrsnutzer an dem aus den TAA-Vereinbarungen über die Festsetzung der Binnenbeförderungspreise entstehenden Gewinn nicht angemessen beteiligt, was indessen die zweite Voraussetzung für die Anwendung von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 darstellt.
- (479) Es sei daran erinnert, daß die in der europäischen (ESC), in der britischen (BSC), in der französischen (CNUT) und in der deutschen (DSVK) berufsständischen Organisation der Seeverlader zusammengesetzten europäischen, britischen, französischen und deutschen Verkehrsnutzer insbesondere gegen diesen Bestandteil der TAA-Vereinbarung Beschwerde geführt haben.
- (480) Die Spediteure haben über ihre berufsständischen Organisationen (Committee of North Sea Port Forwarding Agents, CLECAT und FFOCT) beanstandet, daß der Binnenverkehr in die Preisvereinbarungen einbezogen ist, obgleich für ihn keine Gruppenfreistellung nach Artikel 85 Absatz 3 gewährt werden kann.
- (481) Aus diesen Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß beim gegenwärtigen Stand der Vereinbarung die Verbraucher an den Nutzwirkungen wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen im Landtransport nicht angemessen beteiligt sind.

3. Unerläßlichkeit der Beschränkungen

- (482) Es ist nicht nachgewiesen worden, daß diese Voraussetzung in bezug auf den wirtschaftlichen Vorteil aus der Erbringung oder Verbesserung multimodaler Verkehrsleistungen Anwendung findet.
- (483) In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die TAA-Reedereien zum überwiegenden Teil nicht eigentliche Erbringer, sondern Wiederverkäufer von Binnenverkehrsleistungen sind und daß ihre Binnenverkehrstätigkeiten von individuellen Unter-
- nehmen abgewickelt werden, die sie wiederum ihren Kunden anbieten.
- (484) Die Beschränkungen verschaffen als solche keine wirtschaftlichen Vorteile; sie können deshalb nicht als für solche Vorteile unerläßlich betrachtet werden.
- (485) Es könnte argumentiert werden, daß sich die Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts aus der allgemeinen Bereitstellung multimodaler Verkehrsleistungen ergibt. Dies läßt sich aber genauso gut ohne Gewährung einer Einzelfreistellung für die Binnenverkehrstätigkeiten der TAA bewerkstelligen. Bestätigt wird dies dadurch, daß unabhängige Reedereien (TAA-Outsider) multimodale Verkehrsleistungen guter Qualität auf einer individuellen Basis erbringen können, und auch dadurch, daß die TAA-Mitglieder nicht auf eine TAA-Struktur angewiesen sind, um diese Leistungen — wie heute bereits geschieht — auf einer individuellen Basis zu erbringen.
- (486) Außerdem haben Spediteure zu der gleichen Zeit, als die Reedereien in den Landverkehrsmarkt eintraten, und schon vor dieser Zeit den Verladern Haus-zu-Haus-Dienste anzubieten begonnen; sie tun dies weiter, obgleich ihnen niemals gestattet wurde, Kartelle zu bilden, und sie werden dies auch in Zukunft weiterhin ohne gemeinsame Festsetzung von Binnenfrachtraten tun, wie auch die Reedereien es tun würden.
- (487) Die TAA macht zu ihrer Verteidigung geltend, daß die Preisfestsetzungsvereinbarungen für das Landtransportsegment für die Stabilität des Verkehrs und mithin für das Angebot verlässlicher Linienvverkehrsleistungen unerläßlich sind, da sich mit bloßen Vereinbarungen über das Seetransportsegment die Stabilität im Rahmen multimodaler Beförderungen nicht gewährleisten ließe. Die Vereinbarungen über das Landtransportsegment seien mithin notwendig, um die Wirkung der TAA-Vereinbarungen für das Seetransportsegment zu gewährleisten.
- (488) Dieses Argument kann insofern nicht als stichhaltig gelten, als die Preis- und Kapazitätsabsprachen der TAA für das Seetransportsegment nicht die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags erfüllen. Die Preisabsprachen der TAA für das Landtransportsegment betreffen somit Ziele, die nicht die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 erfüllen, und können nicht als unerläßlich im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 oder von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 gelten.
- (489) Die Frage, ob die Festsetzung von Binnentransportpreisen im Rahmen der TAA in der derzeitigen Praxis für die Erbringung oder Verbesserung multimodaler Verkehrsleistungen erforderlich ist, muß deshalb verneint werden.

4. Nichtausschaltung des Wettbewerbs für einen wesentlichen Teil des Marktes

- (490) Da keine der ersten drei Voraussetzungen, die für die Gewährung einer Einzelfreistellung für Preisabsprachen für das Landtransportsegment notwendig sind, erfüllt ist, braucht nicht geprüft zu werden, ob die vierte Voraussetzung — Nichtausschaltung des Wettbewerbs — von den fraglichen Vereinbarungen erfüllt werden kann.

5. Schlußfolgerungen in bezug auf Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

- (491) Die Vereinbarungen der TAA über die Festsetzung der Preise für das Landtransportsegment im Rahmen einer multimodalen Beförderung kommen nicht für eine Einzelfreistellung nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 in Betracht ⁽¹⁷¹⁾.

D. Schlußfolgerung

- (492) Nach Prüfung der Vereinbarung gelangt die Kommission zu der Schlußfolgerung, daß die TAA (bezüglich ihrer Bestimmungen über die Festsetzung von Preisen für den See- und den Landtransport und die Nichtnutzung von Kapazitäten) die Voraussetzungen für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags nicht erfüllt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Bestimmungen der TAA-Vereinbarung betreffend die Preisfestsetzungs- und Kapazitätsabsprachen stellen Verstöße gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

Artikel 2

Die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags und Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 auf

die in Artikel 1 dieser Entscheidung bezeichneten Bestimmungen der TAA-Vereinbarung wird abgelehnt.

Artikel 3

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, stellen die in Artikel 1 genannten Verstöße unverzüglich ab.

Artikel 4

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, nehmen künftig von jeder Vereinbarung oder abgestimmten Verhaltensweise, die den gleichen oder einen ähnlichen Zweck oder die gleiche oder eine ähnliche Wirkung wie die in Artikel 1 bezeichneten Vereinbarungen und Praktiken haben können, Abstand.

Artikel 5

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, unterrichten innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntmachung dieser Entscheidung Kunden, mit denen sie im Rahmen der TAA Servicekontrakte geschlossen haben oder sonstige vertragliche Beziehungen unterhalten, so daß diese Kunden — sofern sie es wünschen — die Bedingungen dieser Verträge neu aushandeln oder die Verträge beenden können.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die in Anhang I aufgeführten TAA-Mitglieder gerichtet.

Brüssel, den 19. Oktober 1994

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission

⁽¹⁷¹⁾ Zur Problematik der Festsetzung der Landtransportpreise durch die Schiffahrtskonferenzen oder durch Reedervereinigungen siehe generell den Seetransportbericht der Kommission vom 8. Juni 1994, SEK(94) 933 und IP(94) 508.

ANHANG I

Verzeichnis der TAA-Mitglieder

Sea-Land Service, Inc.
Seattleweg 7
NL-3195 ND Pernis-RT

A.P. Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København

Atlantic Container Line AB
50 Cragwood Road
South Plainfield
New Jersey 07080
USA

Hapag Lloyd
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg 1

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

P&O Containers Limited
Beagle House
Braham Street
UK-London E1 8EP

MSC Mediterranean Shipping Company
18, chemin Rieu
CH-1208 Genève

OOCL (UK) Ltd
OOCL House
Levington Park
Bridge Road
Levington
UK-Suffolk IP10 0NE

Polish Ocean Lines
Gdynia 81-364
10 Lutego 24
Poland

DSR-Senator Lines GmbH
Martinistraße 62—66
D-28195 Bremen 1

Cho Yang Shipping Company Ltd
Cheong Ahm Building
85-3 Seosomun-Dong Chung-Ku
Seoul
Korea

NYK Line (Europe) Ltd
Beaufort House
15 St Botolph Street
UK-London EC3A 7NY

NOL (Neptune Orient Lines) Ltd
Tricom Shipping Agencies Inc
15 Exchange Place
Jersey City
New Jersey 07302
USA

Transportación Marítima Mexicana SA de CV (TMM)
Av. de la Cúspide N° 4755
Col. Parques del Pedregal
Tlalpañ 14010 México, DF
México

Tecomar SA de CV
Benjamin Franklin 232
11800 México, DF
México

ANHANG II

Die TAA-Mitglieder verweisen auf sieben große „unabhängige“ Weltreedereien, die im Transatlantikverkehr in Wettbewerb zur TAA treten könnten. Die folgende Tabelle veranschaulicht die Vereinbarungen, an denen jede dieser sieben „unabhängigen“ Reedereien in den beiden anderen großen Ost-West-Weltverkehren teilnimmt. Diesen Vereinbarungen gehört zugleich eine erhebliche Zahl von TAA-Mitgliedern an.

	Vereinbarung über gemeinsame Dienste	Konferenzvereinbarung	Stabilisierungsvereinbarung	Andere
Hanjin		TWRA	TSA EATA	FETTSCA
Yangming			TSA EATA	FETTSCA
Hyundai	mit Sea-Land und Norusia über den Fernostverkehr mit NYK und NOL über den Transpazifikverkehr	TWRA	TSA EATA	
K-Line	mit NOL und OOCL über den Fernostverkehr	FEFC ANERA TWRA	TSA EATA	FETTSCA
NOL	mit Hapag Lloyd und NYK über den Fernostverkehr mit NYK und NOL über den Transpazifikverkehr	FEFC ANERA	TSA EATA	FETTSCA
APL	mit OOCL über den Transpazifikverkehr	ANERA TWRA	TSA	
Cosco ⁽¹⁾				

Erläuterung:

FEFC Far Eastern Freight Conference (Europe/Far East Trade).
 ANERA Asia North America Eastbound Rate Agreement (Transpacific Eastbound).
 TWRA Transpacific Westbound Rate Agreement.
 TSA Transpacific Stabilisation Agreement.
 EATA Europe Asia Trade Agreement.
 FETTSCA Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (Europe/Far East Trade) (am 10. Mai 1994 aufgekündigt).

(¹) Siehe weiter unten Presseartikel.

Die Attraktivität von Stabilisierungsvereinbarungen wie TAA, TSA und EATA für die asiatischen Reedereien wird im übrigen von diesen eindeutig zum Ausdruck gebracht:

„Asian shipowners in stability pacts call“

„A surprise call for all independent operators to join their appropriate liner trade stabilization agreements has been made by representatives of Asian shipowners' organizations.

An unanimous recommendation that all non-participating lines should join the Transpacific, Transatlantic and Europe-Asia stabilization agreements has been issued by the Asian Shipowners' Forum following a meeting in Beijing [. .].

The success of this appeal was ensured when Chinese representatives backed the call.

China's support was something of a surprise as it has previously displayed a less than enthusiastic attitude towards shipping agreements and conferences.

An addendum to a communique agreed at the forum was proposed by the Chinese delegation 'recommending' that all non-participating lines join to explore ways of further strengthening the agreements“ (¹).

Die größte chinesische Reederei ist Cosco.

(¹) Lloyd's List, 19. 5. 1994.

ANHANG III

Marktreferenzen

1. Due to the relatively large carrying capacity of a ship, a basic division of the total market for sea transport is between (a) markets for sea transport and less-than-full shiploads, and (b) markets for sea transport of full shiploads. Shippers of less-than-full shiploads are primarily served by shipping lines maintaining regular services between specified port according to schedules advertized well in advance — in short, by liner shipping (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, Seite 16).

2. . . . the traditional competition between the liner and the all-purpose tramp belongs to the past. In the future, some competition between the liners and tramps will remain, and will take two forms. First, there are bulk ships that are designed to take both bulk and general cargo or containers. These are few in number and do not constitute a severe threat to the liner trade . . . The other form of competition is simply that with the general increase in the volume of international trade, the borderline between general cargo and bulk will gradually shift. Some commodities that were potential liner cargo (such as sugar and rice) will become minor bulk, moving in quantities that are sufficient to fill a ship (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, Seite 19).

3. Another way of distinguishing liner cargo from bulk cargo is by the presence or absence of packages. It is true that 'packaged cargo' is rather close to an exhaustive definition of liner cargo (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, Seite 20).

4. As a result of the container revolution, the nature of competition between ships has fundamentally changed. The tramps which could move quite readily into liner markets have disappeared and *on developed routes the liner market is now dominated by cellular container ships* (Hervorhebung unsererseits). A similar trend is in evidence in developing countries, although with rather more reliance on flexible ships. Part of the old tramp market has been taken over by specialized semi-bulk ships (and this applies particularly to large flows of timber and vehicles, etc.), whilst much of the rest has been incorporated into the liner sector, either being containerized or in some cases carried in flexible ships in association with containers. However, although tramp competition has disappeared there is competition between ship types for the medium-sized parcels of bulk and semi-bulk cargoes, and some bulk and semi-bulk ships also provide fringe competition by carrying containers (S. Gilman, *The Competitive Dynamics of Container Shipping*, Gower 1983, Seite 28).

5. What we do find critical is the provision of a regular, reliable service. It is easy to understand the reasons for this. Shippers of large consignments are in a position to charter ships for their requirement, but *most shippers who use liner services* (Hervorhebung unsererseits) do so because their consignments at any particular time are small relative to the size of ships used in the trade. For producers of consumer goods and many industrial inputs, it is important to maintain a supply of these in all markets used at all times; if shipping services operated irregularly, the costs of stockpiling at either end of the trade would be high, especially at a time of high interest rates. For suppliers of capital goods it is important to be able to give firm delivery times when tendering for a project. Important sources of trade growth are in goods not previously traded, and in the opening of new markets for goods already traded. Since consignments of such goods are usually small initially, they travel largely by liner, so that regular liner services to an area aid its development as an export market (M. G. Graham and D. O. Hughes, *Containerization in the Eighties*, Lloyds of London Press 1985, Seite 45).

6. Ships are to a large extent designed for specific trades and, as a result, cannot easily be moved from one trade to another. Thus, vessels on the north Atlantic are predominantly full container vessels, whereas liners operating between the United Kingdom and India or Africa tend to be break-bulk vessels. The difference in vessel types mirrors not only the nature of the commodities transported (whether they be containerized or not), but also port infrastructure and the capabilities of the inland transport systems in the countries served (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, Seite 47).

7. A full shipload in the tramp market . . . might vary from perhaps 4 000 to some 30 000 tonnes. Although this is not much when compared to the trade volume of major bulk commodities, it is enormous in terms of industrial products. Industrial products are sold in a large number of markets, with the result that the flows to any one market are limited in size. The relatively high value of such products makes them expensive to store, hence producers try to minimize the time spent in transit or storage. Products of this nature, therefore, cannot economically be shipped in the quantities associated with bulk commodities except under special conditions (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, Seite 48).

8. The difference between the nature of the services offered by liners and tramps may not have much significance for shippers on routes with a heavy population of tramps and a correspondingly high likelihood of finding tramp space, at the typically lower rate, whenever wanted (the expected frequency of the need for space being less for some shippers than for others). Given any one level of requirement for regularity or frequency, shippers must always consider the possibility that tramps may, in the future, be drawn elsewhere by the forces of demand, and they must evaluate this possibility in terms of the higher 'basis' liner rates, which are exacted from shippers who are trying to use liners and tramps in combination (E. Bennathan and A. A. Walters, 'Shipping Conferences: an Economic Analysis', in *Journal of Maritime Law and Commerce*, Volume 4, 1972, Seite 109).
