

Artikel 2

(1) Das Kriterium von Schiffen, welche die Flagge eines Mitgliedstaats führen, darf zu den drei Kriterien in Artikel 1 nur dann hinzugefügt werden, wenn der betreffende Mitgliedstaat

- Reedereien anderer Mitgliedstaaten, die das Niederlassungsrecht nutzen, oder, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, den Reedereien anderer OECD-Länder, die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen sind, die Erlaubnis zur Eintragung von Schiffen in sein Register erteilt oder
- Reedereien eines anderen Mitgliedstaates, die das Niederlassungsrecht nutzen, oder, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, den Reedereien anderer OECD-Länder, die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf andere Weise die Gleichbe-

handlung einschließlich der Anerkennung als nationale Reederei gewährleistet.

(2) Die Kommission bestätigt, ob die Gleichbehandlung im Sinne dieses Artikels besteht.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1986 nachzukommen. Sie setzen die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Änderungen des Vorschlags für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr

(85/C 212/06)

Folgende Artikel ersetzen die Artikel 1 bis 8 in der ursprünglichen Fassung vom 16. Oktober 1981.

ABSCHNITT I*Artikel 1***Inhalt und Umfang der Verordnung**

(1) Diese Verordnung legt die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf die Seeschifffahrt fest.

(2) Diese Verordnung betrifft nur die internationale Seeschifffahrt von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste.

(3) Im Sinne dieser Verordnung

- a) sind „Trampdienste“ Massen- oder Stückguttransporte in einem Schiff, das von einem oder mehreren Verladern auf der Grundlage eines Chartervertrags oder einer Frachtbestätigung für nicht regelmäßige und/oder nicht angekündigte Fahrten gechartert wird.
- b) ist „Linienkonferenz“ eine Gruppe von zwei oder mehr Seeschifffahrtsunternehmen, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladungen in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb festgelegter geographischer Grenzen durchführt und die im Rahmen einer Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art gemeinsam einheitliche oder gemeinsame Frachtraten und irgendwelche sonstige Bedingungen für solche Dienste festsetzen.

- c) sind „Verkehrsnutzer“ ein Unternehmen oder eine Vereinigung von Unternehmen (Verlader, Empfänger, Spediteure usw.), das (die) mit einer Konferenz oder Linienreederei eine vertragliche oder sonstige Abmachung für den Versand von Gütern getroffen hat oder die Absicht bekundet, eine solche Abmachung zu treffen.

*Artikel 2***Technische Vereinbarungen**

(1) Das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages gilt nicht für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken und zwar durch

- a) die Einführung und einheitliche Anwendung von Normen und Typen für Schiffe und sonstige Beförderungsmittel, Material, Betriebsmittel für den Verkehr oder feste Einrichtungen;
- b) den Austausch oder die gemeinsame Verwendung von Schiffen, Schiffsraum oder Slots und sonstigen Beförderungsmitteln, Personal, Material oder festen Einrichtungen zur Durchführung von Beförderungen;
- c) die Organisation und Durchführung von Anschluß- oder Zusatzbeförderungen zur See sowie die Festlegung und Anwendung von Gesamtpreisen und -bedingungen für diese Beförderung;
- d) die Abstimmung der Fahrpläne für aufeinanderfolgende Strecken;
- e) die Zusammenfassung von Einzelladungen;

f) die Aufstellung oder Anwendung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und Bedingungen für deren Anwendung.

(2) Die Kommission befaßt im Bedarfsfall den Rat mit Vorschlägen zur Änderung der Liste in Absatz 1.

Artikel 3

Freistellung von zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschifffahrt

Unter der in Artikel 4 vorgesehenen Voraussetzung sind von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgesprochenen Verbot die Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen freigestellt, die eines oder mehrere der folgenden Ziele verfolgen:

- a) Festsetzung der Beförderungspreise und -bedingungen der Dienstleistungen und gegebenenfalls
- b) Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder über deren Abfahrt- oder Anlaufzeiten,
- c) Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens,
- d) Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz,
- e) Einwirkung auf die von den einzelnen Mitgliedern angebotene Transportkapazität,
- f) Aufteilung der Lademenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern.

Artikel 4

Mit der Freistellung verbundene Bedingungen

Die Freistellung aufgrund von Artikel 3 wird nur unter der Bedingung gewährt, daß eine Konferenz nicht innerhalb des Gemeinsamen Marktes bestimmte Häfen, Verkehrsnutzer oder Verkehrsunternehmen benachteiligt, indem sie in dem von der Konferenz bedienten Gebiet für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- oder Bestimmungsland oder dem Be- oder Entladehafen unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen anwendet, die wirtschaftlich nicht gerechtfertigt werden können.

Artikel 5

Auflagen in Verbindung mit der Freistellung

Die Freistellung aufgrund von Artikel 3 ist mit folgenden Auflagen verbunden:

1. Konsultationen

Es finden Konsultationen zwischen Verkehrsnutzern und Konferenzen statt, um für grundsätzliche Fragen allgemeiner Art im Zusammenhang mit den Frachtraten, den Bedingungen und der Qualität der Linienschifffahrt eine Lösung zu finden. Diese Konsultationen finden auf Antrag einer der vorgenannten Parteien statt.

2. Treueabmachungen

Wird den Verkehrsnutzern von einer Konferenz der Abschluß von Treueabmachungen vorgeschlagen, wodurch sie Rabatte oder Frachtsätze oder je nach Fall Provisionen erhalten, so gilt folgendes:

- a) Die Konferenz bietet den Verkehrsnutzern ein Sofortrabattsystem oder die Wahl zwischen einem solchen System und einem Zeitrabattsystem an.
 - Im Falle des Sofortrabattsystems muß für beide Parteien bei Einhaltung einer Kündigungsfrist von höchstens sechs Monaten jederzeit die Möglichkeit der straffreien Vertragskündigung bestehen.
 - Im Falle eines Zeitrabattsystems dürfen weder die Treuezeit, nach der der Rabatt berechnet wird, noch die vor dieser Zahlung des Rabatts geforderte weitere Treuezeit sechs Monate überschreiten.
- b) Die Differenz zwischen Sofortrabatten und Zeitrabatten darf auf keinen Fall 3 % der Frachtrate überschreiten.
- c) Eine Konferenz darf sich nicht auf eine frühere Kündigung einer Treueabmachung durch einen Verkehrsnutzer berufen, um diesem den Abschluß einer neuen Treueabmachung zu verweigern, es sei denn, daß der betreffende Verkehrsnutzer Bußgelder, die aufgrund der Nichtbeachtung einer früheren Abmachung auferlegt wurden, nicht bezahlt hat.
- d) Die Treueabmachung darf sich nur auf die Güter beziehen, die im Tarif der Konferenz ausdrücklich genannt werden und für die der Verkehrsnutzer aufgrund des Vertrages über den Kauf, Verkauf oder die Übereignung des Gutes das Recht oder die Möglichkeit hat, den Verkehrsunternehmer auszuwählen.
- e) Die Konferenz kann dem Verkehrsnutzer die Benutzung anderer Verkehrsträger nicht untersagen. Ebenso wenig kann sie Einwände dagegen geltend machen, daß er unter den Anlaufhäfen der Konferenz und den an ihr beteiligten Unternehmen selbst einen Hafen für das Ver- bzw. Entladen und einen Verkehrsunternehmer auswählt.
- f) Die Konferenz muß nach Anhörung der betreffenden Verkehrsnutzer Verzeichnisse aufstellen über
 - i) die gemeinsam mit den Verkehrsnutzern bestimmten Ladungen und Teile von Ladungen, die ausdrücklich von der Treueabmachung ausgenommen sind,
 - ii) die Umstände, welche die Verkehrsnutzer automatisch von ihrer Treuepflicht entbinden. Dazu gehören die Fälle,
 - in denen die Güter von oder nach einem nicht bekanntgemachten Anlaufhafen der Konferenz versandt werden und in denen ein Antrag auf eine Ausnahme gerechtfertigt werden kann;
 - in denen die Wartezeit in einem Hafen eine Zeitdauer überschreitet, die je nach Hafen und den verschiedenen Gütern oder Güter-

gruppen nach Anhörung der an einer reibungslosen Bedienung des Hafens unmittelbar interessierten Verkehrsnutzern festzulegen ist.

Die Konferenz muß durch den Verkehrsnutzer binnen einer festzusetzenden Frist im voraus davon in Kenntnis gesetzt werden, daß er Güter von einem nicht bekanntgemachten Hafen versenden will oder, nachdem er aufgrund der veröffentlichten Abfahrtstafel feststellen konnte, daß die höchste Wartezeit überschritten werden wird, daß er in einem angelaufenen Hafen kein Konferenzschiff zu benutzen beabsichtigt.

- g) Das Recht der Konferenz, den Mißbrauch der Vorschriften der Buchstaben d) bis f) durch einen Verkehrsnutzer zur Umgehung seiner Treuepflicht zu ahnden, bleibt unberührt. Die Strafe darf jedoch zwei Drittel der Frachtgebühren für die betreffende Sendung nicht überschreiten, wobei der in der Abmachung vorgesehene Satz zugrunde gelegt wird.

3. Von den Frachtraten nicht erfaßte Dienstleistungen

Bei Landbeförderungen, die nicht in der Frachtrate oder den Gebühren inbegriffen sind, auf die sich die Linienreederei und der Verkehrsnutzer geeinigt haben, steht den Verkehrsnutzern die Wahl der Unternehmen frei.

4. Verfügbarkeit von Tarifen

Tarife, damit zusammenhängende Bedingungen, Vorschriften und alle Änderungen dieser Vorschriften werden den Verkehrsnutzern auf Antrag jederzeit zu angemessenen Gebühren zur Verfügung gestellt oder liegen in den Büros der Linienreedereien und bei ihren Agenten zur Einsicht aus. Sie enthalten eine Beschreibung aller Bedingungen für das Ver- und Entladen, den genauen Umfang der Dienstleistungen, die durch die Frachtkosten für den See- und Landverkehr oder durch irgendwelche anderen von der Linienreederei erhobenen Kosten abgedeckt sind, und die in diesem Bereich üblichen Praktiken enthalten.

5. Mitteilung von Schiedssprüchen und Empfehlungen

Von den Parteien angenommene Schiedssprüche und Schlichtungsempfehlungen sind der Kommission unmittelbar mitzuteilen, sofern sie Streitfälle regeln, welche die in Artikel 4 und Artikel 5 Punkte 2 und 3 genannten Verhaltensweisen der Konferenzen betreffen.

Artikel 6

Freistellung der Absprachen zwischen Verkehrsnutzern und Konferenzen über die Linienschifffahrt

Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Verkehrsnutzern einerseits und den Konferenzen andererseits, die sich auf die Preise, die Bedingungen und die Qualität der Linienschifffahrt beziehen, sind von dem Verbot in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages freigestellt.

Artikel 7

Kontrolle der freigestellten Absprachen

1. Nichtbeachtung einer Auflage

Wenn die Beteiligten einer Auflage, die nach Artikel 5 mit der nach Artikel 3 vorgesehenen Freistellung verbunden ist, nicht nachkommen, kann die Kommission zur Beendigung dieser Nichtbeachtung und nach den in Abschnitt II niedergelegten Verfahren

- Empfehlungen an die Beteiligten richten,
- im Fall der Nichtbeachtung dieser Empfehlung und nach Maßgabe der Schwere der betreffenden Verstöße beschließen, daß sie entweder bestimmte Verhaltensweisen zu unterlassen oder zu beachten haben, oder ihnen die gewährte Gruppenfreistellung bei Gewährung einer Einzelfreistellung gemäß Artikel 10 Absatz 4 dieser Verordnung entziehen oder aber die ihnen gewährte Gruppenfreistellung vollständig entziehen.

2. Mit Artikel 85 Absatz 3 unvereinbare Wirkungen

- a) Wenn aufgrund besonderer Umstände, wie sie nachstehend beschrieben sind, Absprachen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, für die eine gemäß Artikel 3 oder 6 gewährte Freistellung gilt, gleichwohl mit den in Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages festgelegten Bedingungen unvereinbare Wirkungen haben, trifft die Kommission nach Maßgabe der Schwere der Lage auf Beschwerde oder von sich aus die nachstehend unter Buchstabe c) beschriebenen Maßnahmen, nach Maßgabe von Abschnitt II.
- b) Besondere Umstände entstehen durch
- i) Verhaltensweisen dritter Staaten, die
 - die Tätigkeit von Außenseitern in einem Verkehr verhindern,
 - Konferenzmitgliedern übermäßige Tarife vorschreiben,
 - Modalitäten auferlegen, die auf andere Weise den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt beeinträchtigen (Aufteilung der Lademenge, Beschränkung auf bestimmte Schiffstypen).
 - ii) Verhaltensweisen von Konferenzen oder eine Änderung der Marktbedingungen in einem Verkehr, die dazu führen, daß faktisch oder potentiell kein Wettbewerb mehr besteht.
 - iii) Verhaltensweisen von Konferenzen, die den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt oder die Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen verhindern.
- c) i) Haben die unter Buchstabe b) genannten besonderen Umstände andere Wirkungen als sie nachstehend unter Ziffer ii aufgeführt sind, so kann die Kommission Maßnahmen nach Absatz 1 ergreifen.
- ii) Falls jedoch die besonderen Umstände dazu führen, daß unter Verletzung von Artikel 85

Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrages der Wettbewerb ausgeschaltet wird, so zieht die Kommission nach entsprechender Mitteilung die Vergünstigung der Gruppenfreistellung zurück; gleichzeitig entscheidet die Kommission, ob und gegebenenfalls unter welchen zusätzlichen Bedingungen und Auflagen eine Einzel freistellung für die betreffende Konferenzabmachung gewährt werden soll.

Wird der Wettbewerb durch eine Verhaltensweise eines dritten Staates effektiv oder möglicherweise ausgeschaltet, so nimmt die Kommission mit den zuständigen Stellen des betreffenden dritten Staates Konsultationen auf, an die sich erforderlichenfalls Verhandlungen nach Richtlinien des Rates anschließen, um Abhilfe für diese Lage zu schaffen.

Artikel 8

Internationale Rechtskollision

(1) In Fällen, in denen die Anwendung dieser Verordnung auf bestimmte Absprachen oder Verhaltensweisen dazu beschaffen ist, mit den Rechts- oder Verwaltungsvorschriften bestimmter Drittländer zu kollidieren, so

daß bedeutsame handels- und seeschiffahrtsbezogene Belange der Gemeinschaft in Frage gestellt würden, konsultiert die Kommission rechtzeitig die zuständigen Behörden der betroffenen Drittländer, um die vorgenannten Interessen im Rahmen des Möglichen mit der Beachtung des Gemeinschaftsrechts in Einklang zu bringen.

(2) In Fällen, in denen sich die Kommission aufgrund der Zahl oder der Art der Konsultationen veranlaßt sieht, mit den zuständigen Behörden des betroffenen Drittlandes eine Vereinbarung betreffend die Ausübung der Befugnisse dieser Behörden auszuhandeln, ergreift sie die geeigneten Maßnahmen.

(3) In Fällen, in denen eine Änderung der Befugnisse der zuständigen Behörden des Drittlandes oder eine Änderung der Verordnung wünschenswert erscheint, bittet die Kommission den Rat um die Ermächtigung, im Einklang mit den ihr vom Rat zu erteilenden Richtlinien Verhandlungen einzuleiten. Die Änderungen der Verordnung betreffen nur die Bedingungen und Auflagen, aufgrund derer Linienkonferenzen eine Freistellung gewährt wird, und stellen sicher, daß zwischen den Interessen der Schifffahrt und der Schiffseigner der Gemeinschaft ein ausgewogenes Gleichgewicht aufrechterhalten wird.“

Entwurf einer Verordnung (EWG) des Rates über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschifffahrt

(85/C 212/07)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

nach Kenntnisnahme von dem Verordnungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Unter anderem aufgrund des Informationssystems nach der Entscheidung 78/774/EWG des Rates ⁽¹⁾ besteht Grund zur Annahme, daß die wettbewerbliche Teilnahme der Flotten der Mitgliedstaaten an der internationalen Linienschifffahrt durch bestimmte unlautere Verhaltensweisen von Drittlandreedereien beeinträchtigt wird.

Solche Verhaltensweisen bestehen in der ständigen Berechnung von Frachtraten für die Beförderung ausgewählter Güter unter der niedrigsten Frachtrate, die von einer niedergelassenen und repräsentativen Nichtkonferenzreederei für die gleichen Güter berechnet wird.

Solche Preisbildungspraktiken werden durch nichtmarktwirtschaftliche Vorteile ermöglicht, die den betreffenden Reedereien zugute kommen, weil sie dem Staat gehören oder von ihm beherrscht werden, weil sie infolge von innerstaatlichen Rechtsvorschriften einen bevorzugten Zugang zur Ladung haben oder Schiffe unter der Flagge von Ländern betreiben, die bestimmte internationale Übereinkommen über die Sicherheit nicht ratifiziert bzw. nicht durchgeführt haben.

Die Gemeinschaft sollte zu Ausgleichsmaßnahmen gegen solche Preisbildungspraktiken in der Lage sein.

Was unlautere Preise in der Seeschifffahrt sind, ist international nicht geregelt.

Für die Bestimmung einer Schädigung sind geeignete Faktoren festzulegen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 258 vom 21. 9. 1978, S. 35.