

Nittscher, Werner

Article — Digitized Version

## Das Konferenz-System der Linienschiffahrt

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Nittscher, Werner (1956) : Das Konferenz-System der Linienschiffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 6, pp. 322-328

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132295>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Das Konferenz-System der Linienschifffahrt

Dr. Werner Nittscher, Hamburg

*In den Auseinandersetzungen mit dem Problem des Wettbewerbs in der Marktwirtschaft hat auch die Frage der Linienschifffahrt immer wieder eine Rolle gespielt. Als stabilisierender Faktor des Weltverkehrs hat das Konferenz-System auch in den kartellfeindlichen Gesetzgebungen als Gegenstand sui generis Anerkennung gefunden. Damit ist aber noch nicht die Frage gelöst, ob das Konferenz-System in seiner heutigen Ausgestaltung nicht im eigenen Interesse des gesamten Wirtschaftszweiges reformbedürftig ist. In einer ausgewogenen Würdigung der Tatbestände und in einer Untersuchung der Außenseiter-Konkurrenz trägt der Autor die Unterlagen zusammen, die bei der Beantwortung dieser Frage berücksichtigt werden müssen.*

Die Schifffahrtskonferenzen sind fast so alt wie die Linienschifffahrt selbst. Mit der Ausbreitung des Liniennetzes über die Weltmeere sind sie organisch gewachsen von anfangs lokalen, häufig national begrenzten, zu internationalen Verbänden. Ihr Einflußbereich umspannt seit dem Bestehen des modernen Weltverkehrs alle im Welthandel wichtigen Seewege. Das „kartellierte Meer“ ist ein Faktum geworden, aber auch ein Problem von internationaler Bedeutung. So hat es zu keiner Zeit an kritischen Stimmen gegen die Schifffahrtskonferenzen gefehlt. Klagen über angebliche Monopolmißbräuche von seiten der Verladerschaft und Außenseiterlinien gaben den Anlaß zu umfassenden amtlichen Untersuchungen in wichtigen schifffahrttreibenden Ländern wie den USA, Großbritannien, den britischen Dominions und in Japan. Bedenkt man, daß die ursprüngliche Einstellung der Regierungen mancher dieser Staaten den Konferenzen gegenüber nicht zu allen Zeiten und nicht einheitlich positiv war, so verdient die Tatsache besondere Beachtung, daß die Gutachter ohne Ausnahme zu dem Ergebnis gelangten, daß das Konferenz-System der Linienschifffahrt zu bejahen ist.<sup>1)</sup> Es gelten heute in Staaten mit Kartellverbot in der Regel Ausnahmebestimmungen für die Schifffahrtskonferenzen. Selbst die kartellfeindlichen USA lassen Bildung und Praktiken der Schifffahrtskartelle grundsätzlich zu, schreiben allerdings die Registrierung der Konferenzen im nordamerikanischen Bereich vor. Der neue Gesetzentwurf zur Anmeldung und Registrierung von Kartellen in Großbritannien nimmt die Schifffahrtskonferenzen ausdrücklich aus; eine ähnliche Regelung dürfte auch für die Bundesrepublik zu erwarten sein. Wenn gleich mit einiger Sicherheit behauptet werden darf, daß die Schifffahrtskonferenzen seit den vergangenen Jahrzehnten mehr Anhänger als Gegner gefunden haben, so ist das Konferenz-System gerade in der Nachkriegszeit wieder schweren Angriffen ausgesetzt gewesen. Bemerkenswert dabei ist, daß die Klagen zwar nach wie vor gegen die traditionellen Praktiken der Marktabschließung gerichtet sind, jedoch nicht darauf abzielen, die Kartellierung der Linienschifffahrt an sich in Frage zu stellen.

<sup>1)</sup> Vgl. Paul Schulz-Kiesow: „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ Jena, Januar 1937, eine ausführliche Darstellung der amerikanischen Schifffahrts-Gesetzgebung und der Einstellung der englischen Dominions zum Konferenz-Problem vor dem letzten Kriege.

Dabei ist die Position der Schifffahrtskonferenzen nach dem letzten Kriege keineswegs gefestigt gewesen. Vielmehr hatten die Konferenzen eine harte Belastungsprobe zu bestehen, als die erste Nachkriegskonjunktur und der Korea-Boom zu Ende gegangen waren und gleichzeitig das Schiffsraumangebot durch die Wiederaufbautonnage Deutschlands, Italiens und Japans vergrößert wurde. Teils bemühten sich die Reedereien dieser Länder vergeblich um die Wiederaufnahme in die Konferenzen, teils fuhren sie zunächst freiwillig als Außenseiter, in der Absicht, ihren Liniendienst erst einmal wieder aufzubauen, um eine bessere Ausgangsposition innerhalb der Konferenzen zu erreichen. Da andererseits die Linien der Siegerstaaten das angetretene Erbe der bisherigen schifffahrttreibenden Länder nicht wieder herausgeben wollten, ergaben sich gefährliche Spannungen, die das Gefüge der Konferenzen stark erschütterten. Ratenkämpfe, Kündigungen von Tarifabsprachen und schließlich Auflösungen bedeutender Konferenzen waren an der Tagesordnung. Schließlich hatte es den Anschein, daß es mehr Außenseiter als Konferenz-Reedereien gab. Die Entwicklung der Konferenzen in der bisherigen Nachkriegsperiode stimmt nachdenklich: Einerseits zeigen sich häufig Angriffe gegen die Praktiken der Marktabschließung seitens der Schifffahrtskartelle, andererseits werden mahnende Stimmen zugunsten eines strafferen Zusammenschlusses der Linienreedereien im Interesse einer für den Welthandel unerläßlichen Stabilität laut.

Können die Schifffahrtskonferenzen auf die traditionellen Systeme der Doppel- bzw. Kontrakt-Raten und der Treue-Rabatte, auf ihre Politik der Abschließung ihrer Fahrgebiete gegen illegitime Außenseiter wirklich verzichten, ohne in ihrer Existenz gefährdet zu werden? Ist andererseits eine Zwangskartellierung der Meere unumgänglich notwendig, oder ist gar den in Reederei-Kreisen z. Z. allgemein bestehenden Ansichten Recht zu geben, daß unter den gegebenen Verhältnissen keine Veranlassung bestehe, das Konferenz-System zu reformieren? Im Streit der Meinungen wird allgemein vergessen, daß die Markt- und Wettbewerbsbedingungen der mehr als 200 die Weltmeere umfassenden Konferenzen außerordentlich unterschiedlich und ihre Verkehrsrelationen verschiedenartig strukturiert sind. So läßt sich ohne eine umfassende

Enquête der Gegenwartsverhältnisse die grundsätzliche Forderung nach Abschaffung der Sicherungssysteme der Konferenzen ebensowenig erheben wie die Forderung nach Zwangskartellierung. Die Gegenwartslage der Konferenzen erscheint insofern ungeklärt, als für den Bereich weder der amerikanischen noch der englischen Konferenzen nach dem letzten Kriege amtliche Untersuchungen durchgeführt worden sind, aus deren Ergebnissen sich schiffahrtspolitische Forderungen ableiten ließen.

#### DER MONOPOL-CHARAKTER DER LINIENSCHIFFFAHRT

Es ist die Eigenart der Linienschifffahrt, einen oder mehrere bestimmte Verkehrsrelationen nach einem festen Fahrplan unter genauer Angabe der Anlaufhäfen, der Abfahrts- und Ankunftsdaten und der Schiffe innerhalb einer bestimmten Verkehrsintensitätsstufe regelmäßig zu befahren. Sicher bedingen der gegenüber den typischen Trampgütern verhältnismäßig kontinuierlich breite Fluß der höherwertigen Außenhandels-güter und die Notwendigkeit der Einhaltung von Lieferfristen die Existenz regelmäßiger und fahrplanmäßiger Liniendienste im modernen Welthandel. Andererseits läßt aber diese spezifische Form des Seetransports eine exakte Anpassung des Schiffsraumangebots an die innerhalb gewisser Grenzen aus mannigfachen Gründen (Konjunktur, Ernteaussfällen u. a. m.) schwankende Nachfrage nicht zu. Der Grundsatz der Fahrplanmäßigkeit gebietet schon der technischen Abfertigung, ein Linienschiff an dem festgesetzten Tage und teils sogar zur festgesetzten Stunde auf die Reise zu schicken, und zwar ohne Rücksicht auf seine Auslastung mit zahlender Fracht. Hinzu kommt, daß die Linienschifffahrt — wie allgemein das Dienstleistungsgewerbe — ihre Dienstleistung, d. h. ihren Schiffspark, nicht wie eine Ware auf Lager nehmen kann, um sie in Zeiten einer besseren Konjunktur abzusetzen. Die natürliche Folge ist, daß der Liniendienst häufig mit unausgenutzter Kapazität durchgeführt werden muß, während andererseits die hohen fixen Kosten in dieser Sparte — die im rohen Durchschnitt auf 70—75 % der gesamten Selbstkosten geschätzt werden dürften — geradezu nach optimaler Ausnutzung der Schiffsräume drängen.

Erfordert bereits diese spezifische Lage der Linienschifffahrt eine Regulierung, die ohne ernste Störungen niemals über den Automatismus der vollständigen Konkurrenz erfolgen könnte, so ist die Form des Tarifs, in der die Linienschifffahrt ihre Beförderungspreise anbietet, eine andere Eigenart, die dem Preismechanismus der Idealform der liberalen Wirtschaft entgegensteht.

Der Tarif ist die der Linienschifffahrt wesensgemäße Form der Preisbildung. Er ermöglicht dem exportierenden Kaufmann eine sichere Kalkulation seiner Transportkosten, setzt aber eine gewisse Ordnung voraus, die nur im Wege autoritativer Festsetzung und Überwachung durchgeführt und aufrechterhalten werden kann;<sup>2)</sup> denn er erfüllt nur dann seinen Zweck, wenn er für die Verkehrsleistung im voraus und für

<sup>2)</sup> s. Kurt Giese: „Das Seefrachtentarifwesen“, Berlin 1919, S. 196.

eine gewisse Dauer ohne Rücksicht auf kurzfristige Schwankungen der Marktverhältnisse gebildet wird. Ferner bedingt die Eigenart der Linienschifffahrt, daß jeweils nur eine übersehbare, beschränkte Anzahl von Unternehmern in einem bestimmten Fahrtgebiet einen Liniendienst aufnehmen und durchführen kann. Auf diese Weise entsteht marktformenmäßig ein Angebotsoligopol, das seiner Natur nach labil ist und häufig zu Preiskämpfen führt, die meist erst dann beendet werden, wenn die Konkurrenten sich zu einer Marktabsprache, d. h. zu einem Kollektiv-Monopol, zusammenschließen. Da die Linienschifffahrt ihrem Wesen nach schon zu einer monopolistischen Marktposition drängt, ist es erklärlich, daß die Labilität des Angebotsoligopols im Linienverkehr stets zu ruinösen Machtkämpfen führt, wenn sich die Rivalen nicht zusammenfinden, um den Wettbewerb auf den freien Meeren untereinander zu regeln. Die Geschichte der Weltmeere weiß von zahllosen Beispielen destruktiver Wettbewerbskämpfe zu berichten, aber auch von der immer wieder Platz greifenden Einsicht der Linienschifffahrer, daß die Aufrechterhaltung ihrer Liniendienste und die Bildung von Tarifen nur durch gegenseitige Marktabsprachen gewährleistet werden können. Die Schiffahrts-Kartelle oder -Konferenzen, wie sie die Fachwelt bezeichnet, sind also marktmorphologisch Kollektiv-Monopole, die aber schon ihrer inneren Gegensätze wegen nicht die Schlagkraft des absoluten Monopols besitzen. Die Wettbewerbsstrategie der Mitglieder eines Kartells scheint, wie Daniel Marx jr.<sup>3)</sup> feststellt, einer militärischen oder diplomatischen Kampagne eher zu ähneln als dem Gebahren der Gewinnmaximierung, das ihnen die traditionellen nationalökonomischen Lehrbücher zuschreiben.<sup>4)</sup> Das Imperial Shipping Committee Großbritanniens hat die Kartelle der Linienschifffahrt wie folgt gekennzeichnet:<sup>5)</sup> „Eine Schiffahrtskonferenz ist eine Versammlung, in der die Konkurrenten einander gegenüberstehen in dem Bestreben, jenes Minimum an Zusammenarbeit zu erreichen, das genügt, um eine chaotische Konkurrenz zu verhindern, welche die Durchführung der Liniendienste unmöglich macht. Jedes Mitglied einer Konferenz sucht das Minimum an Preisgabe seiner Wettbewerbsfreiheit, das mit diesem Ziel vereinbar ist; seine Haltung in den Verhandlungen wird von jenen Kraftquellen bestimmt, die hinter seiner Diplomatie liegen.“

Die Mitglieder einer Konferenz führen oft erbitterte Kämpfe um einen größeren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen, eine Tatsache, die nicht minder für die straffere Form der Poolvereinigung gilt. Die Konferenzmitglieder sind bestrebt, ständig mehr Tonnage in Fahrt zu setzen, solange das Ratenniveau einen ausreichenden Gewinn sichert. Setzt eine Reederei neue und schnellere Schiffe in Fahrt, so werden bald andere Mitglieder der Konferenz folgen, um so mehr,

<sup>3)</sup> „International Shipping Cartels“, Princeton, N. J. 1953, S. 251.

<sup>4)</sup> Das letztere trifft allerdings nur bedingt zu. Manche Theoretiker, wie Eucken und Miksch, weisen auch auf die inneren Gegensätze des Kollektiv-Monopols als Unterscheidungsmerkmal zum absoluten Monopol ausdrücklich hin.

<sup>5)</sup> In Übersetzung zitiert nach Daniel Marx, a. a. O., S. 251.

als der einheitlich gültige Tarif den Wettbewerb von der Preisebene auf die Qualitätsebene, d. h. den „Service“, verlagert. Dieser wiederum tendiert zu einem größeren Schiffsraumangebot, das zumindest eine starke Überhöhung des Rateniveaus nicht zuläßt oder zurückbildet.

#### DIE AUSSENSEITER-KONKURRENZ

Aber nicht nur die inneren Gegensätze, sondern auch die vorhandene und mögliche Konkurrenz von Außenseitern sorgt im allgemeinen für eine Beschränkung der monopolistischen Machtstellung. Die Freiheit, die Weite und Internationalität der Meere gestatten es jedem Frachtführer außerhalb einer Konferenz, Schiffsraum jeweils in den Fahrtgebieten anzubieten, in denen das Ladungsvolumen oder die Höhe des Rateniveaus ihm ein aussichtsreiches Geschäft versprechen. Im allgemeinen wird die Außenseiter-Konkurrenz in der kartellierten Schifffahrt begrüßt. In Zeiten knappen Schiffsraumangebots hat sie gewissermaßen die Funktion eines Marktventils, das eine Anpassung des Angebots an die Nachfrage wiederherstellt. Andererseits wirkt sich dieses Ventil in den Zeiten eines Schiffsraumüberhangs störend auf die Linienschifffahrt aus. In der Depression funktioniert der Marktmechanismus im Seeverkehr nicht, wie die Weltschiffahrtskrise der 30er Jahre in erschreckendem Ausmaß gezeigt hat. Die Trampschifffahrt, die naturgemäß mit verhältnismäßig viel stärkeren konjunkturellen Schwankungen zu rechnen hat als die Linienschifffahrt, sucht in Zeiten flauen Geschäftsganges Beschäftigung in der stetigeren Linienschifffahrt. Der einzelne Linienreeder kann aber nicht kurzfristig seine Abfahrten reduzieren, da seine Mitbewerber dann durch eine Verschlechterung seines Dienstes in eine überlegene Wettbewerbsposition gelangen würden. Zudem scheuen alle Reeder, gleichgültig, ob Tramp- oder Linienschifffahrer, die hohen Kosten der Auflegung ihrer Schiffe. In der Regel wird der Reeder erst Tonnage auflegen, wenn der Maximal-Verlustpunkt erreicht ist, d. h. wenn die effektiven Betriebskosten nicht mehr durch die Frachteinnahmen gedeckt werden.<sup>6)</sup> Die Intensität des Wettbewerbs besonders in der Phase des Abschwungs und der Krise wird schließlich dadurch verstärkt, daß der Fixkostencharakter des Reederei-Geschäfts, insbesondere der Linienschifffahrt, die Reedereien zu einer Beschäftigung ihrer Schiffe nahezu um jeden Preis drängt. Die Problematik wird in ihrem ganzen Ausmaß erst offenbar, wenn man den Wettbewerb von Außenseitern näher analysiert. Daniel Marx jr. unterscheidet 4 Typen von Außenseitern:<sup>7)</sup>

1. Einen Typ bilden die Außenseiter-Reedereien, die in einem bestimmten Fahrtgebiet einen regelmäßigen Dienst aufgenommen haben und im allgemeinen die gleichen Raten berechnen wie die Konferenz. Einige erwerben im Laufe der Zeit die Mitgliedschaft in den Konferenzen ihrer Verkehrsrelation; andere wiederum ziehen es vor, sich nicht zu binden, um eine größere Freizügigkeit im Hinblick auf die Gestaltung ihres Service zu behalten. Hierfür gibt es zahlreiche Beispiele aus der Praxis der Linienschifffahrt.

<sup>6)</sup> s. Werner Nittscher: „Die Frachtenbildung in der Seeschifffahrt“ in: Wegweiser durch die Verkehrswirtschaft, 1954, S. 289.

<sup>7)</sup> s. Daniel Marx jr., a. a. O., S. 186 ff.

Manchmal handelt es sich um neue Linien, die keine Chance auf einen angemessenen Ladungsanteil innerhalb der Konferenzen zu haben glauben, aber nicht durch Ratenunterbietung einen offenen Kampf seitens der Konferenzen heraufbeschwören wollen, wie z. B. der Hanseatische Westafrika-Dienst, der vor einigen Jahren von einer Gruppe deutscher Reedereien in der Relation Europäische Häfen — Westafrikanische Häfen aufgenommen wurde.

Es gibt auch Linienreedereien, die in einer Verkehrsrelation der Konferenz angehören, in einer anderen jedoch als Außenseiter fahren; so z. B. die Ellerman & Bucknall S. S. Co., die u. a. der Continental South East Africa Conference angehört, aber außerhalb der Continent-Mauritius Conference die Häfen von Mauritius bedient.

2. Der zweite Typ ähnelt dem erstgenannten, unterscheidet sich von diesem jedoch dadurch, daß er meist auf Grund geringerer Abfahrtsfrequenz oder schlechteren Schiffsmaterials seine Raten um einen bestimmten Prozentsatz unter dem Konferenztarif festsetzt. Ein Beispiel hierfür ist die Rickmers-Linie, die den deutschen Ostasiendienst im vorigen Jahrhundert mit begründet hat. Im Nordatlantik-Verkehr sind wohl die bedeutendsten Außenseiter die Isbrandtsen-Linie und die Meyer-Linie. Das Geschäftsprinzip all dieser Reedereien ist die Erhaltung der Unabhängigkeit.

3. Einen dritten Typ bilden diejenigen Linien, die einen regelmäßigen Dienst nur in Zeiten der Hochkonjunktur aufnehmen und durchführen, während sie bei Ladungsrückgang ihre Schiffe in der Regel aus der Fahrt zurückziehen und gegebenenfalls in anderweitigen, höhere Gewinne versprechenden Routen beschäftigen. In der Regel befolgen sie nicht die Konferenztarife und bieten ihre Schiffsräume je nach Marktlage zu Frachtsätzen unter dem Konferenz-Niveau an. Das Charakteristikum dieser Linien ist die Improvisation und nicht die Organisation. So gehören in diese Gruppe auch die improvisierten Liniendienste von Spediteuren und Schiffsmaklern, die keinen eigenen Schiffspark besitzen, jedoch in Zeiten reichen Ladungsanfalls Trampschiffe chartern.

Dieser Typ läßt sich nicht immer klar gegenüber dem zweiten abgrenzen, da neu gegründete Reedereien manchmal mit improvisierten Diensten anfangen, die dann im weiteren Verlauf einige Änderungen erfahren, bis sie die Stetigkeit der eigentlichen Linienschifffahrt erreicht haben.

4. Der vierte Typ besteht aus Trampreedern, die mit ihren Schiffen gelegentliche Expeditionen auf den Linienschifffahrtsrouten ausführen. Dies geschieht einmal in Zeiten guten Geschäftsganges, wenn konjunkturell bedingte hohe Raten für Stückgüter den nötigen Anreiz dazu bieten; zum anderen aber auch in der Depression, wenn die Tramp-Tonnage wegen eines starken Ladungsausfalls bei den Trampgütern des Welt-handels Beschäftigung in der Linienschifffahrt sucht. Sie halten sich ebenso wenig wie die dritte Gruppe an die Konferenz-Tarife, sondern unterbieten diese, um die zur Komplettierung ihrer Schiffsräume erforderlichen Stückgüter zu erhalten.

So verschiedenartig die Außenseiter-Konkurrenz ist, so unterschiedlich sind auch die Wirkungen auf die kartellierte Linienschifffahrt zu beurteilen. Dabei möge uns als Beobachtungsmaßstab die Vorstellung dienen, daß auf den freien Meeren, auf denen die Majorität der Linienreedereien ihren gegenseitigen Wettbewerb durch Marktgespräche selbsttätig regelt, die verkehrswirtschaftliche Funktion der Außenseiter darin zu bestehen hat, einen ständigen Stimulus zugunsten eines gesunden Leistungswettbewerbs in der Weise auszuüben, wie er automatisch bei vollständiger Konkurrenz erzielt wird. Andererseits wird die Außenseiter-Konkurrenz zu einem unerwünschten Störfaktor, sobald sie Aufnahme und Durchführung regelmäßiger Liniendienste gefährdet und die Grundlagen der Tarifbildung erschüttert.

Die erstgenannte Gruppe der Außenseiter unterscheidet sich nur der äußeren Form nach, marktökonomisch jedoch kaum von den Mitgliedern einer Konferenz, da sie sich grundsätzlich nach den Konferenz-Tarifen richtet. Allerdings besitzt sie die Freizügigkeit der Fahrplangestaltung je nach dem Ladungsangebot und kann auf diese Weise ein willkommenes Regulativ im obengenannten Sinne sein. Ob sie es im konkreten Einzelfall wirklich ist, hängt wiederum nicht zuletzt von der Anzahl, der kapitalmäßigen und marktmäßigen Stärke der Konferenz-Reedereien und schließlich von der inneren Festigkeit der Konferenz ab.

Das gleiche gilt annähernd auch für die zweite Gruppe von Außenseitern. Ihre niedrigeren Tarifsätze haben vielfach nur den Sinn, die qualitätsmäßige Unterlegenheit gegenüber den Konferenz-Reedereien auszugleichen, um auf diese Weise gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Nicht selten werden diese Außenseiter durch ein Gentleman's Agreement in die konferenzielle Regelung einbezogen. Dennoch können sie auf Grund ihres Good Will und ihrer Größe eine marktregelnde Wirkung im Sinne der vollständigen Konkurrenz ausüben. So sind z. B. in der Nordatlantikkfahrt die Isbrandtsen und die Meyer-Line Marktfaktoren, mit denen die Konferenz zu rechnen hat. Der erste und der zweite Typus gelten in der Regel als geduldete oder legitime Außenseiter und werden im allgemeinen im Hinblick auf ihre Wirkungsweise positiv beurteilt.

Anders dagegen liegen die Verhältnisse bei der dritten und vierten Gruppe. Die Geschichte der Linienschifffahrt lehrt, daß improvisierte Dienste von Trampreedern und Spediteuren eine Unruhe und Unsicherheit in den auf Stabilität und Kontinuität bedachten Stückgutverkehr hineintragen, die sich hemmend auf Kalkulation und Abwicklung im seewärtigen Außenhandel auswirken. Schon seiner Natur nach widerspricht der improvisierte Dienst der ganz anders gearteten Trampschifffahrt den Ordnungsprinzipien der Linienschifffahrt und ihrer Tarife. Einen festen Fahrplan mit relativ häufigen Abfahrten ohne Rücksicht auf volle Ausnutzung der Schiffsräume wollen und können die in der Linienschifffahrt vorübergehend tätigen Tramp- und Spediteur-Reeder ebensowenig aufrechterhalten, wie sie die Gleichheit der Tarife für alle Verlager und die Gleichheit der Tarife für eine möglichst große Gruppe von Seehäfen zu gewährleisten vermögen. Vielmehr sind sie nur darauf bedacht, in einem bestimmten Hafen von der wertmäßig außerordentlich differenzierten Stückgutladung des Liniensverkehrs den Rahm abzuschöpfen und die minder gut zahlende Fracht den eigentlichen Liniensreedern zu überlassen. Zwar vermögen die wilden Außenseiter ihre zusätzliche Stückgutfracht, mit der sie die Basisladung ihrer Schiffe zu komplettieren suchen, zu niedrigeren Kosten zu befördern als die Linienschifffahrer, da sie einmal ihre Schiffsräume naturgemäß besser auszunutzen vermögen und zum anderen nicht den kostspieligen, für die Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Dienstes erforderlichen Verwaltungsapparat be-

nötigen. Die improvisierten Dienste der Trampreeder könnten jedoch niemals diesen Kostenvorteil gewähren, wenn sie in echte Liniendienste umgewandelt und damit den Anforderungen des Stückgutverkehrs gerecht werden würden. Es trifft sicher zu, daß die beiden letztgenannten Außenseiter-Gruppen durch ihre Freizügigkeit in Zeiten knappen Schiffsraumangebots einen verhältnismäßig raschen Ausgleich wiederherstellen können. Die gleiche Funktion üben aber auch die legitimen Außenseiter aus, und schließlich besteht bei den einzelnen Konferenz-Reedereien infolge des inneren Wettbewerbs die starke Tendenz nach Vergrößerung ihres individuellen Schiffsraumangebots. Zu berücksichtigen ist ferner, daß in der Krise das Eindringen der Trampfahrer in die Liniengruppen nicht nur den Ausgleich von Angebot und Nachfrage verhindert, sondern den bestehenden Tonnage-Überhang noch verschärft.

#### DIE MITTEL DER MARKTABSCHLIESSUNG

Akuten Gefahren von außen pflügen die Konferenzen mit dem Mittel der *Kampfraten* zu begegnen. In diesem Falle werden die Tarifsätze für umstrittene Güter für offen erklärt, und jede Mitgliedsreederei ist gehalten, die Raten des rivalisierenden Außenseiters solange zu unterbieten, bis dieser sich zur Aufgabe seines Dienstes entschließt. Nach Beendigung des Ratenkrieges wird das alte Rateniveau meist nach Ablauf einer angemessenen Übergangsfrist wiederhergestellt. In manchen Fällen ist es gelungen, unerwünschte Außenseiter auf diese Weise aus dem Felde zu schlagen; in anderen wiederum endete der Kampf mit der Aufnahme des Außenseiters in die Konferenz. In der Regel aber kann die Konferenz mit diesem ad hoc eingesetzten Kampfmittel nicht verhindern, daß immer wieder neue Außenseiter auftauchen mit der Folge, daß stets von neuem erhebliche Kapitalverluste durch Ratenkriege entstehen.

Die Konferenzen müssen daher andere Wege beschreiten, um der ständigen Außenseiter-Gefahr Herr zu werden. Die traditionellen, aber heiß umstrittenen Mittel sind die *Kontrakt- und Rabatt-Systeme*, mit deren Hilfe die Konferenzen ihre Verladerschaft an die Liniendienste ihrer Mitglieder zu binden suchen.

Das klassische und älteste Mittel einer solchen Ablader-Bindung ist der *Treuerabatt*, der dem Verlager gegen die Zusicherung gewährt wird, daß er seine Güter innerhalb eines bestimmten Zeitraums ausschließlich mit Schiffen der Konferenz verlädt. Dieser Rabatt ist aber nicht jeweils nach erfolgter Verladung fällig, sondern wird erst nach Ablauf zweier kontraktlicher Fristen gezahlt, nämlich der vereinbarten Verschiffsungsperiode und einer bestimmten Wartezeit, innerhalb deren der Verlager der Konferenz die Treue halten muß. Gegen diese aufgeschobenen Rabatte (*deferred rebates*) ist von seiten der Verlager häufig und mit Recht Klage geführt worden, da sich bei den Reedereien die Rabatt-Beträge für die Zuweisungen regelmäßiger Verschiffungen zu erheblichen finanziellen Mitteln akkumulieren, über die der Verlager erst nach Ablauf eines längeren Zeitraums ver-

fügen kann, und die darüber hinaus für ihn einen Zinsverlust bedeuten. Um diesen Klagen zu begegnen, haben sich in neuerer Zeit die Konferenzen zur Zahlung von Sofort-Rabatten bereitgefunden, die zumeist alternativ neben den zurückgestellten Rabatten gewährt werden. Diese Rabatte sind grundsätzlich Preisnachlässe. Dagegen werden Mengennachlässe, wie manchmal irrtümlich behauptet wird, von den meisten Konferenzen nicht gezahlt.

Im Verkehr mit einigen Ländern wie den USA und der Südafrikanischen Union, die das Rabatt-System als diskriminierend und daher gesetzwidrig ansahen, wurde das Kontrakt-System eingeführt. Durch Zeichnung eines Kontraktes übernimmt der Verloader die Verpflichtung, für die Dauer eines bestimmten Zeitraums — meist für ein Kalenderjahr — seine gesamten Transporte mit Schiffen der Konferenz-Linien zu verladen. Dafür werden ihm die in den Tarifen bezeichneten Kontraktraten gewährt, die zumeist um 25 % unter den Nichtkontraktraten liegen. Die Bindung durch Kontrakte übt auf den Verloader jedoch nicht den gleichen Zwang aus wie das Treurabatt-System. Während der Kontrakt den Verloader nach Vertragsabschluß ohne finanziellen Schaden freigibt, ist die Lösung im Falle der Treurabatte nur unter Verlust der für einen längeren Zeitraum aufgelaufenen Rabattbeträge möglich.

Die Schifffahrtskonferenzen sehen die Gegenleistung für die Bindung ihrer Ablader durch Rabatte oder Kontrakte nicht allein in der Gewährung von Vorzugsraten. Sie sind darüber hinaus der Auffassung, daß nur durch ein solches Sicherungssystem die Aufrechterhaltung der regelmäßigen Liniendienste den Anforderungen des seewärtigen Außenhandels entsprechend ermöglicht wird.

Die Gegner dieses Systems, die außer bei den Außen-seiter-Reedereien vorwiegend in Kreisen der Spediteure zu finden sind, behaupten dagegen, daß die Schifffahrtskonferenzen durch die Methoden der Marktabschließung in eine Monopolstellung gelangen, die ihnen die Bildung unverhältnismäßig hoher Raten gestattet. Schon in der Existenz von Rabatten und Kontrakten sieht insbesondere die Spedition bereits einen Monopolmißbrauch. Diese Auffassung haben auf europäischer Seite vor allem die Antwerpener Spediteure von jeher vertreten, und in Resolutionen haben sie immer wieder ihre Abschaffung gefordert. Die Gegnerschaft der Spedition gegenüber den konventionellen Konferenzpraktiken ist aus ihrer spezifischen Funktion des Vermittlers zwischen Frachtführer und Verfrachter heraus zu verstehen, die sie durch die Mittel der direkten Abladerbindungen an die Konferenz gefährdet sieht. Die Frage, ob eine Beeinträchtigung der speditionellen Aufgaben durch Kontrakte und Rabatte besteht, kann in diesem Zusammenhang nicht untersucht werden. In Kreisen der Verkehrswissenschaft wird diese Frage jedoch verneint, zumal auch bedeutende Seehafenspediteure eine Beeinträchtigung ihres Geschäfts durch die Konferenzpraktiken bisher nicht empfunden haben. Allerdings ist nicht zu leugnen,

daß durch die Sicherungspraktiken der Konferenzen vielfach unerwünschte Spannungen zwischen Spedition und Linienschifffahrt eingetreten sind, eine Crux, die unter den gegebenen Verhältnissen kaum zu beseitigen ist. Die Antwerpener Spediteure verweisen in ihren Publikationen vielfach auf Konferenzen, die angeblich ohne ein Sicherungssystem auszukommen in der Lage sind, und folgern daraus, daß ohne die Abladerbindungen grundsätzlich alle Konferenzen bestehen könnten. In einem der letzten Berichte wird z. B. auf die Nordatlantik-Konferenz verwiesen, wozu aber bemerkt werden muß, daß das Doppelraten-System nur vorübergehend vom amerikanischen Bundesgericht suspendiert war und inzwischen wieder eingeführt worden ist. Ein weiteres Beispiel ist die Südafrika-Konferenz, die aber nur deshalb auf die Mittel der Abladerbindung zu verzichten vermag, weil die Regierung der Südafrikanischen Union für die Ausfuhren aus ihrem Land die Verschiffung mit Konferenz-Linien ausdrücklich vorschreibt.

Schließlich dürfte die Machtstellung der einzelnen Konferenzen, worauf wir oben bereits hingewiesen haben, so außerordentlich unterschiedlich sein, daß der Verzicht auf Abladerbindung bei der einen geboten erscheinen mag, bei der anderen Konferenz wiederum zu einer ersten Gefährdung ihrer Existenz führen würde. C. W. Robinson, Mitglied des Prüfungsausschusses der United States Maritime Commission, kam in seinem Gutachten zu dem Prozeß Isbrandtsen gegen die Nordatlantik-Konferenz im Jahre 1950 zu folgendem Ergebnis:

„Das Konferenz-System wird in seiner Lebenskraft geschwächt, wenn es keine Mittel zur Bindung der Majorität der Verloader gibt. Ohne das Kontrakt-System oder ein anderes wirksames Mittel wird die Lebensdauer der Konferenzen durch die Ratenmanipulation unabhängiger Linien oder das Eindringen der Trampschifffahrt nur kurz sein. Von den Beklagten (Anm. d. Verf.: den Konferenz-Linien) kann der Verzicht auf ein solches System, bis etwa Schwierigkeiten in ihren Relationen auftreten, nicht erwartet werden; denn Ratenkriege demoralisieren den Außenhandelsverkehr völlig nutzlos.“

Daniel Marx jr., der in seiner bereits genannten Schrift diese Problematik im einzelnen sehr kritisch behandelt, bezweifelt die Allgemeingültigkeit dieses Ergebnisses, gibt jedoch zu, daß die Erfahrungen der Vergangenheit die Richtigkeit dieser Auffassung für eine große Anzahl von Linienrouten bestätigen. Marx kommt zu dem Schluß, daß für das Konferenz-System die Abladerbindung unter bestimmten Voraussetzungen häufig unerlässlich ist, daß andererseits aber gerade hierdurch die Konferenzen in ihrer Machtposition gestärkt werden und somit stets die Gefahr monopolistischer Mißbräuche besteht. In dem Maße, wie es durch Abladerbindung nicht gelingt, den Ratenwettbewerb auszuschalten, verlieren die Sicherungssysteme ihren Sinn und Zweck. Im umgekehrten Falle aber wird unbestreitbar eine Monopolstellung erreicht.<sup>8)</sup> Schulz-Kiesow, der sich in seinen Untersuchungen kurz vor Ausbruch des letzten Weltkrieges mehr auf die empirischen Erfahrungen als auf theo-

<sup>8)</sup> Daniel Marx jr., a. a. O., S. 221.

retische Erörterungen stützt, kommt dagegen zu dem Ergebnis, daß die Sicherungssysteme nicht ausreichen, um die Außenseiter-Gefahr abzuwenden. Nach seiner Ansicht ist kein Kraut gegen die Konkurrenz der Außenseiter gewachsen,<sup>9)</sup> und in der Tat zeigen besonders die Nachkriegsverhältnisse, daß die Konferenzen ständig von neuem um ihren Besitzstand kämpfen müssen.

## REFORMVORSCHLAGE

Die Frage der Reformbedürftigkeit der Schifffahrtskartelle ist nicht neu. Sie ist in den letzten Jahrzehnten immer wieder gestellt worden, und an Vorschlägen zur Neuordnung des Wettbewerbs in der Linienschifffahrt hat es nicht gefehlt.

Der Plan eines weltumspannenden Schifffahrts-Pools bezweckt eine Reduzierung der Schiffstonnage und geht von folgendem richtigen Gedanken aus: In Zeiten des Konjunkturabschwungs und der Krise paßt sich das Schiffsraumangebot nicht dem Nachfragerückgang an. Vielmehr zeigt in dieser Phase die beschäftigungssuchende Tonnage ein Beharrungsvermögen, das die Disproportionalität zwischen Angebot und Nachfrage noch vergrößert. Hinzu kommt das Bestreben aller schifffahrttreibenden Nationen, ihre Schiffstonnage aus außerökonomischen Gründen (wie z. B. des nationalen Prestiges, verteidigungspolitischen bzw. strategischen Erwägungen) vielfach mit Hilfe von Subventionen zu vergrößern, ein Faktor, der zu einem Welt-Tonnageüberhang und damit zu einer Strukturkrise der ganzen Weltschifffahrt tendiert. Hieraus ergibt sich das Abwrack-Problem, das schon die Vorläufer dieses Planes, zu denen Albert Ballin gehört, durch die Schaffung eines gemeinsamen Fonds lösen wollten, aus dem ältere Schiffe, die durch ihr bloßes Dasein auf die Frachtraten drücken, zum Abbruch aufgekauft werden sollten. Solche und ähnliche Maßnahmen führen jedoch zu weitgehenden Eingriffen nicht nur in die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, sondern auch in die Außen- und Verteidigungspolitik der Länder. Unter den gegebenen Verhältnissen haben sie daher kaum eine positive Resonanz gefunden und sind stets als unrealistisch abgelehnt worden.

Das britische Imperial Shipping Committee wollte nach dem ersten Weltkrieg das Problem der Schifffahrtskartelle von der Verladeseite her lösen. So wurde vorgeschlagen, es sollten sich Verladerverbände als Gegengewicht gegen die Schifffahrtskartelle konstituieren, um auf diese Weise die Gefahr eines Monopolmißbrauchs seitens der Konferenzen zu bannen.

Auf diesen Gedanken geht die Gründung des Exporters' Overseas Transport Committee (EOTC) in Australien zurück, das sich unter dem Druck einer ständigen strukturbedingten Krise in der Australienfahrt im Jahre 1929 nach einer Übereinkunft mit dem Shipowners' Overseas Transport Committee (SOTC) zu einer Verlager und Reeder gleichermaßen umfassenden Dachorganisation, der Australian Overseas Transport Association (AOTA) zusammengeschlossen hat. Während diese Organisation eine bedeutende Rolle

im Seeverkehr zwischen Europa und Australien spielt, haben die in Großbritannien gegründeten Abladerkonferenzen in Verladereisen keine große Resonanz gefunden. Australien exportiert eine übersehbare Anzahl von Rohstoffen und Genußmitteln. Dagegen ist die europäische Ausfuhr ganz anders strukturiert und so differenziert, daß eine gemeinsame Basis für die Verlagerinteressen schwerlich gefunden werden kann. Angesichts der Tatsache, daß einer internationalen Kontrolle der Schifffahrtskonferenzen — sei sie zum Schutze der Konferenzen gegen die Außenseiter oder zur Verhinderung monopolistischer Auswüchse gedacht — die Grundvoraussetzung einer einheitlichen staats- und wirtschaftspolitischen Konzeption aller schifffahrttreibenden und Schiffsdienste empfangenden Länder fehlt, sind vielfach einseitige staatliche Maßnahmen vorgeschlagen und in einigen Staaten wie den USA und der Südafrikanischen Union auch gesetzlich verankert worden. Während die USA Bestimmungen vorsehen wie die Registrierung der Konferenzen, Einreichung der Tarife, Verbot jeglicher Diskriminierung und Offenhaltung des Linienverkehrs für Außenseiter, überwacht das südafrikanische Schifffahrtsamt die Tarifgestaltung gegen die Konzession an die Konferenzen, daß Ausfuhr Güter nur mit Konferenzlinien zu verladen sind.

Solche Maßnahmen sind in ihrer Wirkung naturgemäß begrenzt und im internationalen Seeverkehr nicht unproblematisch. Die einseitige nationalstaatliche Autorität findet dort ihre Grenze, wo die Jurisdiktion anderer Staaten beginnt. Dieses Problem stellt sich besonders für das Seeschifffahrtsgewerbe, das an sich schon durch nationalistische Diskriminierung und Subventionierung gekennzeichnet ist.

Man könnte daran denken, daß die nach dem letzten Kriege ins Leben gerufene Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) die Grundlage für eine multilaterale gemeinsame Kontrolle der Schifffahrtskartelle bilden könnte. Jedoch hat selbst der bescheidene Vorschlag, diese Körperschaft mit Vollmachten zur Untersuchung der Probleme des internationalen Seeverkehrs auszustatten, scharfe Gegner sowohl in Kreisen der schifffahrttreibenden als auch der Schiffsdienste empfangenden Länder gefunden. So scheint auch der weltumspannende Gedanke des Engländer Sir Osborne Mance, die Schifffahrtskonferenzen sollten sich zu einer internationalen Dachorganisation zusammenschließen und mit einer ähnlichen Vereinigung der Trampreedere Maßnahmen zur Durchführung einer gesunden Marktordnung im Linien- und Trampverkehr treffen, unrealisierbar zu sein.<sup>10)</sup>

## AUSBLICK

Blickt man auf die Entwicklung der Nachkriegsverhältnisse im Seeverkehr zurück, so verstärkt sich der Eindruck, daß in der Theorie die Machtstellung der Konferenzen überschätzt wird. Durch Schiffbausubventionen vieler schifffahrttreibender Länder ist ein ständiger Anreiz zum Bau neuer Schiffe gegeben. Zudem bemühen sich junge, aufstrebende Nationen wie

<sup>9)</sup> P. Schulz-Kiesow, a. a. O., S. 193.

<sup>10)</sup> Sir Osborne Mance: „International Sea Transport“, London, Oxford University Press 1941, S. 165 ff.

Indien, Pakistan, Indonesien, neben den mittel- und südamerikanischen Staaten, nationale Liniendienste wenn nötig mit erheblichen Subventionen auszubauen, während die traditionellen Flaggen bestrebt sind, ihre Dienste im bisherigen Umfang nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern ebenfalls noch zu erweitern. Die Entwicklung tendiert daher unbestreitbar zu einem allgemeinen Tonnage-Überhang und in der Linienschifffahrt im besonderen zu einer Schwächung der Machtstellung der Schifffahrtskonferenzen. Je mehr Liniendienste entstehen, je mehr Außenseiter sich auf den Routen der Konferenzen tummeln, um so stärker werden die Schwerfälligkeit der Konferenzbürokratie, der Druck auf das Rateniveau und die inneren Gegensätze der Schifffahrtskartelle. Andererseits sind die Regiekosten, insbesondere jene Kostenfaktoren, auf die der Reeder keinen Einfluß hat, wie die Hafenkosten, durch die Kalamität des Güterumschlages in vielen Häfen in einem Ausmaß gestiegen, daß das Spannungsverhältnis zwischen Verkehrswert als oberem Pol und den Durchschnittskosten als dem unteren in der Tarifgestaltung geringer sein dürfte als vor dem Kriege und die Raten mithin eher nach dem Kostenniveau tendieren. Macht die Trampfahrt den Linienreedereien im Schwergutgeschäft und in der Konjunktur außerdem bei hochwertigen Stückgütern Konkurrenz, so wird in nicht allzu ferner Zukunft auch der Luftfrachtverkehr — der sich nach dem Kriege in einem gewaltigen Ausmaß entwickelt hat — ein ernst zu nehmender Wettbewerbsfaktor für bestimmte Ladungskategorien darstellen.

So glauben wir, daß das Schwergewicht unseres Problemkomplexes sich eher auf die Frage geeigneter Schutzmaßnahmen zur Erhaltung der Konferenzen als auf die Möglichkeiten zur Eindämmung ihrer Machtstellung verlagern wird. Wenn in diesem Zusammenhang die Zwangskartellierung gefordert wird, so sollte dieser Gedanke nicht ohne weiteres etwa angesichts gegenwärtig relativ stabiler Verhältnisse in der Linienschifffahrt verworfen werden. Das Problem der Wettbewerbsordnung in der Linienschifffahrt wird sich immer dringender stellen, und unseres Erachtens sollten sich auf regionaler Basis die außen- und wirtschaftspolitisch einigermaßen einheitlich ausgerichteten Länder — wie sie in der NATO zusammengefaßt sind — bald zu einem einheitlichen Vorgehen zum Zwecke der Behandlung und Lösung der Probleme des internationalen Seeverkehrs entschließen, ehe die latente Krise zu einem Chaos führt. Den Bemühungen der NATO-Staaten dürfte ein gewisser Erfolg in Aussicht gestellt werden können, da ihr Anteil an der Welttonnage immerhin rd 70 % beträgt. Gegenwärtig vermag mangels einer umfassenden Zeitraumanalyse niemand zu sagen, wo die Linienschifffahrt in dieser Entwicklung z. Z. steht. Daher erscheint es erforderlich, daß eine supra-nationale Behörde, die sich in der Institution der NATO geradezu anbietet, mit der nötigen Vollmacht zu einer Untersuchung des internationalen Problems des Linienverkehrs ausgestattet wird, deren Ergebnisse Richtschnur für die Zweckmäßigkeit oder gar Notwendigkeit überstaatlicher schifffahrtspolitischer Maßnahmen werden könnten.

**Summary:** The System of Liner Shipping Conferences. The "cartelized seas" have come to be a problem of international significance today: In all countries the shipping conferences are exposed to frequent reproaches of monopolistic practices, while on the other hand demands are voiced that the liner companies ought to cooperate even more closely to thus provide that stability of freight rates and available tonnage on which international trade depends. In his contribution to the settlement of this dispute, the author analyses the monopolistic character of liner shipping, the problem of competition by outsiders, the conferences' monopolistic practices, and finally discusses the proposals of reform which have been submitted by various quarters to solve the problem of the shipping cartels.

**Résumé:** Le système des conférences maritimes des lignes régulières. „La mer cartelisée" est devenu un problème d'importance internationale. Dans tous les pays les conférences maritimes se trouvent exposées à des attaques provoquées par leurs pratiques tendant à réglementer les marchés. Mais en même temps on exige une association plus étroite des sociétés d'armateurs de lignes maritimes afin d'assurer, dans l'intérêt du commerce international, la stabilité de l'offre de tonnage et des tarifs de fret. A titre de contribution aux efforts de résoudre ces divergences, l'auteur examine les questions suivantes: caractère de monopole des lignes maritimes, concurrence des indépendants, moyens et possibilités de réglementation des marchés par des conférences, projets de réforme proposés de plusieurs milieux en vue de résoudre le problème des cartels maritimes.

**Resumen:** El sistema de conferencia de la navegación de línea. El „mar cartelizado" hoy es un problema de importancia internacional. En todos los países las conferencias de navegación muy a menudo han sido atacadas con motivo de sus maquinaciones del cierre de mercado, mientras que, por otra parte, se pide una unión más enérgica de las líneas de navegación para garantizar así la estabilidad del tonelaje ofrecido y de los tipos de flete. Como contribución a la aclaración de esta controversia, el autor investiga el carácter monopolizador de la navegación de línea, el problema de la competencia por parte de los „outsiders", los medios del cierre de mercado por medio de conferencias, y al fin discute sobre las proposiciones de reforma, que se han hecho de diferentes lados para solucionar los problemas de los carteles de navegación.