ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Nittscher, Werner

Article — Digitized Version

Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Nittscher, Werner (1960) : Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 2, pp. 75-90

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132923

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

ABHANDLUNGEN

Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft

Dr. Werner Nittscher, Hamburg

Es ist verhältnismäßig wenig umstritten, daß die Linienfahrt im Weltseeverkehr unter besonderen Marktverhältnissen steht, die einen kartellartigen Zusammenschluß in der Form von Schiffahrtskonferenzen rechtfertigen. Es taucht nun die Frage auf, ob die Abladerschaft, die ja in einer engen Zusammenarbeit mit den Schiffahrtsgesellschaften steht, in ihrer unorganisierten Zersplitterung gegenüber den organisierten Konferenzen eine zu schwache Position einnimmt, die durch eine Art Gegenmonopol ausgeglichen werden müßte. Auf Grund seiner Untersuchungen kommt der Autor zu dem Ergebnis, daß der verhältnismäßig labile Charakter der Schiffahrtskonferenzen keinen Grund für einen monopolartigen Zusammenschluß der Abladerschaft darstellen könne. Der Abladerschaft, die durchaus an einer langfristig gesicherten Zusammenarbeit mit den Schiffahrtsgesellschaften interessiert ist, stehen durch die Wahrnehmung besserer Kontakte, den Umbau des Tarifsystems, Verbesserung der Verschiffungsmöglichkeiten und der Konossemente andere Wege zur Verfügung, um ihre Position zu stärken.

Marbach: *„Kartelle sind an sich weder gut noch böse, sondern nüchterne Entwicklungsobjekte".*
(Das Konditionenkartell in: Schweizerische Wirtschaftsfragen, Festgabe für Fritz Mangold, Basel 1941, S. 164)

DIE ANREGUNG DER INTERNATIONALEN HANDELSKAMMER ZUR BILDUNG VON ABLADERVERBÄNDEN

Bei einem Round-Table-Gespräch der Verkehrsnutzer, das im Frühjahr 1957 in Neapel stattfand, erklärte ein belgischer Delegierter, zwischen Abladern und Linienreedern herrsche hinsichtlich der Transportbedürfnisse und -fazilitäten ein völliger Kontaktmangel. Diese Behauptung blieb in jenem internationalen Abladerkreise unwidersprochen.

Seither befaßt sich auf ausdrücklichen Wunsch des belgischen Transportausschusses die Internationale Handelskammer (IHK) mit der aufgeworfenen Frage, die in die Forderung nach einer besseren Koordinierung von Seeschiffahrt und Abladerschaft mündet. Die Lösung dieses Problems erscheint um so dringender, als — wie es in der Mitteilung der IHK vom 24. 6. 1957 (Document No. 335/142) heißt — die gegenüber der Vorkriegszeit völlig veränderten Bedingungen des Ein- und Ausfuhrgeschäftes erhöhte Anforderungen an die Frachtführer stellen:

Früher vollzog sich der überseeische Warenverkehr noch stärker nach traditionellen Regeln und in verhältnismäßig kontinuierlichem Fluß. In der Nachkriegszeit dagegen haben wir immer wieder ein ständiges Auf und Ab des Warenflusses erleben müssen. Die Gründe hierfür sind in der labilen Wirtschaftspolitik der überseeischen Länder zu suchen, die in hohem Maße auf die Verhältnisse des Augenblicks ausgerichtet ist. Haben diese Länder zeitweilig genügend Devisen zur Verfügung — sei es durch hohe Ausfuhrerlöse, sei es durch Geldmittel im Rahmen der Entwicklungshilfe —, so eröffnen sich den Importeuren befristete Einfuhrmöglichkeiten auf Grund von Lizenzen, Devisenzuteilungen, Kreditbewilligungen u. ä. m. Große Aufträge sollen dann innerhalb einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne abgewickelt werden. Nicht selten aber entstehen dabei Verzögerungen, die nicht so sehr auf seiten der Hersteller als auf seiten der Frachtführer verursacht werden; denn letztere vermögen ihre Dienste oft nicht auf den zeitweilig außergewöhnlich schwankenden Transportbedarf einzustellen. Werden die Liefertermine nicht innegehalten, so müssen die überseeischen Importeure ihre Aufträge annullieren, da die Gültigkeitsdauer für ihre Devisen oder Kreditbewilligungen abgelaufen ist. Beispiele eines stark fluktuierenden Seetransports finden sich im Verkehr mit Südafrika, Indien, Pakistan, Ceylon, dem Fernen Osten, Indonesien, Westafrika und dem Persischen Golf. Manchmal sind die Relationen mit Ladung überhäuft, ein anderes Mal leiden sie unter einem ausgesprochenen Ladungsmangel.

Die IHK gibt zwar zu, daß es für die Schiffahrtslinien und ihre Konferenzen nicht leicht ist, sich diesen stark schwankenden Verhältnissen jeweils so anzupassen, daß den Verkehrsnutzern stets ausreichende Fazilitäten zur Verfügung stehen. Jedoch sieht sie die Hauptursache dieses geringen Anpassungsvermögens in der Schwerfälligkeit des bürokratischen Konferenzapparates der Schiffahrtslinien. Keineswegs wird die Abschaffung der Konferenzen gefordert. Vielmehr vertritt die IHK die Auffassung, daß durch die Schaffung eines engen Kontaktes zwischen Konferenz und Abladerschaft eine bessere Koordinierung der Transportbedürfnisse und -fazilitäten ermöglicht werden könnte. Unter Hinweis auf die bereits in Großbritannien bestehenden Abladerverbände regt die IHK zunächst unter ihrem Schutz die Bildung ähnlicher länderweiser Zusammenschlüsse auf dem europäischen Kontinent an.

Die Suche nach einer zweckmäßigen Form der Kooperation von Linienschiffahrt und Abladerschaft ist keineswegs neueren Datums. Sie ist auch kein Zeitproblem, wenngleich die oben geschilderten Verhältnisse des Außenhandelsverkehrs die Lösung dieser Frage besonders dringlich erscheinen lassen. Vielmehr handelt es sich um ein ganz spezifisches Problem der Linienschiffahrt, das sich aus dem Wesen der Abladerbindung (Kontrakt- und Ratensystem) an die Konferenzen zwangsläufig ergibt. Werden die Ablader durch Vertrag für eine bestimmte Zeit an die Schiffahrtskartelle gebunden, so sind sie verständlicherweise in besonderem Maße darauf bedacht, daß ihre vertragsmäßigen Frachtführer den Wünschen und Transportbedürfnissen ihrer Kunden in jeder Weise Rechnung tragen. Stets liegt daher der Gedanke nahe, den Schiffahrtskonferenzen eine entsprechend geschlossene Einheit von Verkehrsnutzern gegenüberzustellen.

So gehen alle bisherigen Bemühungen zur Bildung von Abladerzusammenschlüssen von dem Gedanken aus, daß den internationalen Schiffahrtskonferenzen ein gleichwertiger Gegenspieler gegenübertreten müsse, und zwar in der Weise, daß die Vielzahl der Ablader eine Art Nachfragemonopol bilden. Schulz-Kiesow hat für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen dieses Problem untersucht und festgestellt, daß, wenn auch die Diskussion über die Abladerbünde in Deutschland teilweise konferenzfeindlich war, schließlich doch in Deutschland wie in England die Erkenntnis überwog, daß Abladerbünde kein Macht- und Kampfmittel gegen die Konferenzen sein sollen, sondern daß ihr Ziel letztlich die Mitarbeit in den Konferenzen ist. [1])

Auch bei den derzeitigen Erörterungen dieses Problems scheint der Gedanke der Kooperation vorherrschend zu sein. Dabei wird auf seiten der Ablader die Auffassung vertreten, daß die Schiffahrtskonferenzen an sich zu bejahen sind, aber — so heißt es in den von dem belgischen Transportausschuß aufgestellten Grundsätzen (IHK, Transport and Communication, Various Forms of Co-operation, Document No. 355/169) — die Verkehrsnutzer grundsätzlich gegen die Überbetonung des Konferenzgedankens sind, soweit dieser „nicht, nicht ganz oder nicht mehr" mit den gegenwärtigen Bedürfnissen von Handel und Gewerbe vereinbar ist.

Es besteht kein Zweifel, daß alle Disharmonien zwischen Abladern und Linienreedern dem Konferenzsystem zur Last gelegt werden. Bezeichnenderweise richtet sich die Kritik im wesentlichen gegen traditionelle Praktiken der Schiffahrtskartelle, wie z. B. gegen das Rabattsystem und gegen gewisse Grundsätze der Tarifbildung, die aber wiederum wesentliche Bestandteile des Systems der Schiffahrtskonferenzen bilden und von der Linienschiffahrt zur Sicherung und Aufrechterhaltung ihrer Dienste im Interesse des Außenhandels als notwendig angesehen werden. Außerdem wird die Geheimhaltung der Tarife beanstandet.

[1]) Paul Schulz-Kiesow: „Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen?", Jena 1937, S. 135.

Wenngleich die Verkehrsnutzer eine engere Zusammenarbeit mit den Schiffahrtskonferenzen anstreben, so sind sie doch nicht frei von dem Gedanken, daß letztere in ihrer Geschlossenheit ein starkes Monopol bilden, das die Vielzahl der Ablader mit ihren divergierenden Interessen in die ungünstigere Marktposition drängt. Wäre dies aber wirklich der Fall, so müßte bezweifelt werden, ob eine echte Kooperation von Abladern und Linienreedern auf der Ebene der Schiffahrtskonferenzen wirklich zustande käme.

Angesichts einer solchen Marktkonstellation müßten die Ablader mangels wirksamer Mittel zwischenstaatlicher Beaufsichtigung und Lenkung von internationalen Verkehrsmonopolen zur Selbsthilfe schreiten und ihrerseits ein Gegenmonopol bilden, damit ein Interessenausgleich zwischen den beiden Marktparteien erzielt werden könnte. Nur wenn festgestellt wird, daß im Regelfall die Monopolstellung der Schiffahrtskonferenzen schwach und die Marktposition der Verkehrsnutzer nicht so ungünstig ist, wie sie angesichts der scheinbar zersplitterten Nachfrage nach Verkehrsleistung erscheint, darf auf einen marktstrategischen Zusammenschluß der Ablader verzichtet werden. Erst dann stellt sich die Frage der Institutionalisierung einer engeren und echten Zusammenarbeit.

Das Problem der Beziehungen zwischen den beiden Marktparteien führt daher zunächst einmal zur Klärung folgender Frage: Ist die Bildung von Gegenmonopolen der Ablader zwecks Herstellung eines Interessenausgleichs notwendig?

DAS PROBLEM DES INTERESSENAUSGLEICHS DURCH GEGENMONOPOLE

Die Fragwürdigkeit der Monopolstellung der Linienkonferenzen

Das Schlagwort vom kartellierten Meer, die Tatsache, daß heute etwa 300 Schiffahrtskonferenzen den gesamten Linienverkehr auf den Weltmeeren kontrollieren, erweckt bei den Transportbenutzern allzu leicht die Vorstellung, daß die Schiffahrtslinien kraft ihrer marktregelnden Zusammenschlüsse über Transportfazilitäten und Frachttarife ohne die gebührende Rücksicht auf die Abladerinteressen zu bestimmen in der Lage sind. Tatsächlich bewegen sich die Klagen der Abladerschaft zumeist auf dieser Ebene. Ob sie im einzelnen berechtigt oder unberechtigt sind, sei zunächst dahingestellt. In diesem Zusammenhang ist vielmehr die Frage entscheidend, ob die Kartellbildung in der Schiffahrt zum Monopolmißbrauch führt und ein harmonisches Einspielen von Transportpreisen und -fazilitäten auf die Transportbedürfnisse verhindert bzw. erschwert. Diese Frage kann generell nur beantwortet werden, wenn wir uns über den Monopolcharakter der Linienkonferenzen Klarheit verschaffen. Schiffahrtskartelle pflegen, ähnlich wie die Industriekartelle, mit dem Modell der „freien" Konkurrenz kontrastiert zu werden. Dies ist eine Einstellung, die u. E. aus einer Wettbewerbsideologie erwächst, die keinerlei reale Grundlage hat. Die „freie" Konkurrenz ist gewiß ein erstrebenswertes Idealbild unserer freiheitlichen Wirtschaftsauffassung. Läßt sie sich jedoch

unter allen Marktbedingungen verwirklichen? Ist sie für jeden Gewerbezweig unter allen technischen und ökonomischen Verhältnissen die adäquate Marktform?

Zur Erklärung der Preisbildung hat die moderne Marktformenlehre eine Reihe von Denkmodellen — von der vollkommenen Konkurrenz über das Oligopol bis zum vollkommenen Monopol — entwickelt. Dabei handelt es sich aber um Abstraktionen, die zur Erfüllung ordnungspolitischer Aufgaben ungeeignet sind. Die „vollkommene" Konkurrenz, bei der eine Vielzahl von Anbietern einer Vielzahl von Nachfragern auf einem transparenten Markt mit homogenen Gütern gegenüber steht und bei der der einzelne keinerlei Einfluß auf die Preisbildung hat, ist gewissermaßen zu einem rationalen Leitbild der liberalen Wirtschaftspolitik geworden, obgleich diese Marktform nur ein theoretischer Grenzfall ist, der kaum jemals in der Wirtschaftspraxis vorkommt. Die wirklichen Formen sind äußerst mannigfaltig und liegen irgendwo zwischen den beiden Polen der vollkommenen Konkurrenz und des vollkommenen Monopols. Treffend sagt Samuelson: „Jede Unternehmung hat etwas Monopolmacht, ist aber auch etwas dem Wettbewerb unterworfen".[2]) Keineswegs soll hier dem Verkehrsmonopol das Wort geredet werden. Im Interesse einer pragmatischen Ordnungspolitik müssen wir uns aber von dem Dogmatismus der „freien" Konkurrenz lösen. Wir folgen hier der Auffassung Predöhls, daß Marktwirtschaft keineswegs der Wettbewerbswirtschaft gleichgesetzt werden darf.[3])

Die Marktwirtschaft erhält ihren Sinn durch das Postulat, den immanenten Kräften der Wirtschaft möglichst freien Lauf zu lassen, um sie bestmöglich nutzen zu können. Ob die Wirtschaft jedoch dem Grundsatz des laissez-faire folgt, ob sie eine Kartellbildung zuläßt, oder ob sie im Wettbewerb Normen setzt, hängt von den besonderen Bedingungen der einzelnen Märkte ab.[4])

Für die Seeschiffahrt gilt allemal der Grundsatz der Freiheit, wobei wir von der Frage des staatlichen Protektionismus bei den in der Entwicklung befindlichen jungen Schiffahrtsnationen einmal absehen wollen. Dies gilt nicht nur für die Trampfahrt, sondern auch für die Linienfahrt. Auf dieser Grundlage haben sich die Linienreeder schon in den Anfängen der linienmäßig betriebenen Schiffahrt bemüht, ein den besonderen Bedingungen ihres Gewerbes entsprechendes Ordnungssystem zu schaffen. Es liegt im Wesen der Linienschiffahrt begründet, daß nur eine beschränkte Anzahl von Reedern sich in einem bestimmten Fahrtgebiet betätigen kann. Diese relativ wenigen Anbieter von Schiffsräumen bilden ein Oligopol, das seiner Natur nach labil ist, da jeder einzelne einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Größe des Gesamtangebots und damit auf die Höhe des Preises auszuüben vermag. Die Labilität des Oligopols wird noch verstärkt einmal durch die Kapitalintensität der Linienreedereien[5]), deren hohe feste Kosten — die im rohen Durchschnitt auf 70—80 % der Selbstkosten geschätzt werden dürften — nach bestmöglicher Ausnutzung der Schiffsräume drängen, und zum anderen durch die relative Starrheit des Schiffsraumangebots.[6]) Die bei einer solchen Marktkonstellation gegebene Labilität ist aber nicht vereinbar mit der verkehrswirtschaftlichen Aufgabe der Linienfahrt, eine oder mehrere Routen nach einem bestimmten Fahrplan unter genauer Angabe der Anlaufhäfen und der Abfahrts- sowie der Ankunftsdaten regelmäßig zu befahren. Denn diese Aufgabe erfordert die Zurverfügungstellung eines auf lange Sicht festgelegten stetigen Transportdienstes ohne Rücksicht auf das jeweilige Ladungsangebot und demnach auch auf die jeweilige Auslastung der Schiffe. Zwar entspricht der Linienverkehr dem Transportbedürfnis der über See zur Verladung kommenden höherwertigen Außenhandelsgüter. Jedoch läßt gerade das Erfordernis der Fahrplanmäßigkeit und Regelmäßigkeit eine exakte Anpassung des Schiffsraumangebots an die innerhalb gewisser Grenzen aus mannigfachen Gründen (Konjunkturen, Ernteausfälle u. a. m.) schwankende Nachfrage nicht zu. Das Korrelat der Fahrplanmäßigkeit und Regelmäßigkeit der Liniendienste bilden die Seefrachttarife, an die wiederum die Forderung der Verkehrsnutzer nach höchstmöglicher Stabilität ohne Rücksicht auf kurzfristige Marktschwankungen und nach Einheitlichkeit für alle gleichartigen Verschiffungen ohne Rücksicht auf die jeweils zur Verschiffung gelangenden Mengen geknüpft ist.

Unter diesen Grundbedingungen führt eine zügellose, freie Konkurrenz, wie die Erfahrung immer wieder lehrt, zu destruktiven Auswüchsen mit hohen Kapitalverlusten und einem Ratenchaos zum Schaden der Reeder und Ablader gleichermaßen. Da auf den freien internationalen Meeren unilaterale vom Staat geschaffene Wettbewerbsordnungen nicht in Betracht gezogen werden können, bleibt den Linienreedern nur das Mittel der Selbstkontrolle in der Form marktregelnder Zusammenschlüsse.

Monopolistische Fusionen wie bei den Eisenbahnen hat es jedoch in der internationalen Seeschiffahrt nicht gegeben. Konzentrationsformen, wie z. B. die Hapag/Lloyd-Union in den dreißiger Jahren, bleiben in der Regel auf die nationale Flotte beschränkt und sind daher ohne monopolistischen Einfluß auf die internationalen Linienmärkte. Dagegen bietet die verhältnismäßige Gleichartigkeit in der Kostenstruktur und in den Transportleistungen der auf bestimmten Routen fahrenden Linienreedereien günstige Voraussetzungen

[2]) P. Samuelson: „Volkswirtschaftslehre", Köln 1952, S. 568.

[3]) A. Predöhl: „Verkehrspolitik", Göttingen 1958, S. 272.

[4]) Vgl. Predöhl, a. a. O., S. 198.

[5]) Beispielsweise erfordert allein der 14tägige Hapag/Lloyd-Gemeinschaftdienst nach Australien eine Investition von 150 Mill. DM für 10 Schiffseinheiten, während die gesamten Baukosten des Volkswagenwerks in Hannover „nur" 100 Mill. DM betragen haben sollen. Die Regenerationsperiode des Anlagevermögens beträgt in der Linienschiffahrt etwa 15 Jahre.

[6]) Verkehrsleistungen können nicht gespeichert werden; außerdem folgt das Schiffsraumangebot nicht dem Aufwärtstrend bei absinkender Konjunktur. Zwar kann es zu einem Ausscheiden schwacher Wettbewerber kommen, jedoch bleibt die Tonnage noch am Markt. Eine Verringerung der in Fahrt befindlichen Schiffe tritt normalerweise erst dann ein, wenn die Betriebsverluste die Aufliegekosten übersteigen.

für die Kartellbildung. Die Seeschiffahrt vermeidet die Bezeichnung „Kartell". Schließen die Linienreeder sich marktmäßig zusammen, so pflegen sie diese Institution als „Konferenz" zu bezeichnen. Treffend hat das Imperial Shipping Committee Großbritanniens die Marktzusammenschlüsse der Linienfahrt wie folgt gekennzeichnet:

> „A shipping conference is a meeting in which competitors face one another with the object of achieving that minimum of co-operation which will suffice to prevent such chaotic competition as might render impracticable the liner system of working ships. Each member of a conference is seeking the minimum surrender of his competitive freedom which is compatible with this object; his attitude in debate is determined by the sources of strength which lie behind his diplomacy." [7])

In aller Regel sind die Schiffahrtskonferenzen Zusammenschlüsse mit mehr oder minder starkem internen Wettbewerb. Dies gilt im Prinzip auch für die straffere Organisationsform des Pools (Gewinnabrechnungsgemeinschaften), worüber die formalen vertraglichen Bestimmungen nicht hinwegtäuschen dürfen. Keinesfalls hat die Quotenzuteilung die Aufhebung der inneren Rivalität zur Folge. Vielmehr ist jede einzelne Linie bemüht, ihre Quote zu überschreiten, um bei einer Neufestsetzung des Verteilungsschlüssels in eine günstigere Ausgangsposition zu gelangen. Wir müssen Daniel Marx jr. widersprechen, wenn er behauptet, daß trotz interner Rivalität die Pools ein ausgezeichnetes Mittel zur Unterbindung des Wettbewerbs und demzufolge einer retardierenden Entwicklung und Beibehaltung des status quo Vorschub leisten. [8]) Vielmehr stimmen wir Hirsch [9]) zu, daß diese Ansicht — ohne Prüfung der wirklichen Verhältnisse — der Theorie entlehnt ist.

Ein Linienpool kommt in der Regel nur unter äußerst schwierigen Marktbedingungen zustande, bei denen sich die straffere Bindung als notwendig aufdrängt. Aber gerade diese Konstellation veranlaßt die Reeder, ihre Wettbewerbsfähigkeit ohne Rücksicht auf den vertragsmäßigen Schutz zu steigern; denn stets müssen sie mit der Möglichkeit rechnen, daß der Pool entweder durch einen Druck von innen oder von außen auffliegt und sie sich in einem offenen Kampf zu bewähren haben. Der nordatlantische Fahrgastpool ist kein typisches Beispiel für die Abrechnungsgemeinschaft der Frachtschiffahrt. Jener ist trotz der heterogenen Konkurrenz des Luftverkehrs immer noch stabil und straff organisiert, während die Frachtpools erfahrungsgemäß durch einen inneren Wettbewerb gekennzeichnet sind, der kaum schwächer ist als bei den loseren Konferenzformen.

Es trifft ohne Zweifel zu, sagt Svendson, daß Schiffahrtskartelle loser sind als diejenigen der Industrie. So ist auch die Untreue gegenüber den Konferenzen nicht ungewöhnlich. Während auf der einen Seite die Anzahl der Konferenzen ständig steigt, sind sie andererseits immer von der Gefahr des Auseinanderbrechens bedroht. [10])

Noch wichtiger als die interne Rivalität ist der Außenseiterwettbewerb, der in der Linienschiffahrt in allen Wechsellagen der Wirtschaft eine mehr oder minder große Rolle spielt. Daniel Marx jr. unterscheidet vier Typen von Außenseitern: einmal diejenigen, die einen ständigen Dienst außerhalb der Konferenz eingerichtet haben, jedoch die gleichen Raten berechnen; zweitens diejenigen, die auf Grund geringerer Abfahrtshäufigkeit oder schlechteren Schiffsmaterials ihre Raten in einem bestimmten Spannungsverhältnis unter den Konferenzsätzen quotieren. Diese beiden Typen sind in der Regel legitime Außenseiter im Gegensatz zu den „wilden" Außenseitern. Letztere sind entweder Linienunternehmungen von Schiffsmaklern und Spediteuren, die in Zeiten guter Konjunktur in bestimmten Relationen einen Liniendienst durchführen, oder Trampreeder, die mit ihren Schiffen nur gelegentliche Expeditionen auf den Linienrouten ausführen. In den beiden letztgenannten Fällen handelt es sich um improvisierte Dienste, die mittels einer mehr oder minder kräftigen Unterbietung der Konferenzraten durchgeführt werden.

So verschiedenartig die Außenseiterkonkurrenz ist, so unterschiedlich sind auch die Wirkungen auf die kartellierte Linienfahrt. Unter dem marktwirtschaftlichen Aspekt sollen die Außenseiter den Wettbewerb in der Weise gewährleisten, daß ein Monopolmißbrauch der Schiffahrtskonferenzen verhindert wird und sie darüber hinaus in positivem Sinne einen ständigen Anreiz zu einem gesunden Leistungswettbewerb ausüben. Das erstere gilt ganz allgemein, zumal in nahezu allen Linienrelationen Außenseiter tätig sind. Das letztere trifft dagegen nicht für alle vier Außenseitergruppen und auch nicht in allen Wechsellagen der Wirtschaft zu. Nicht selten werden durch das Auftauchen solcher Außenseiter empfindliche marktwirtschaftliche Störungen zum Schaden der Linienschiffahrt und der Ablader verursacht.

Die Freiheit der internationalen Meere, die allerdings in zunehmendem Maße durch den Schiffahrtsprotektionismus einzelner Länder eingeengt wird, und die Beweglichkeit im Einsatz von Tonnage bieten unternehmerischen Reedern, Schiffsmaklern, Spediteuren und Großverladern vorzügliche Voraussetzungen, eigene oder auch Chartertonnage auf den ihnen lukrativ erscheinenden Routen in Fahrt zu setzen. So ist nicht allein die effektive, sondern zumindest in gleichem Maße die potentielle Außenseiterkonkurrenz jedenfalls ein wirksames Regulativ zur Verhinderung monopolistischer Auswüchse der Konferenzen, wenn auch die Nachteile des freizügigen Tonnageeinsatzes in den Linienrelationen nicht verkannt werden dürfen.

Während im heimkehrenden Massengutverkehr die europäischen Linien von jeher der Konkurrenz der Trampschiffahrt begegnen, erwächst ihnen im über-

[7]) Daniel Marx jr.: „International Shipping Cartells", Princeton N.J. 1953, S. 251.

[8]) Daniel Marx jr., a. a. O., S. 162.

[9]) Klaus Eberhard Hirsch: „Der interne Wettbewerb in der Frachtlinienfahrt", Diplomarbeit, Köln 1959/60, S. 158 f.

[10]) A. S. Svendson: „Liner Conferences and the determination of freigh rates", Papers from the Institut of Economics, Nr. 5, 1957, S. 6.

seeischen Transport hochwertiger Erzeugnisse langsam, aber stetig ein neuer Wettbewerber durch die Frachtluftfahrt. Wenngleich große Mengen für die Beförderung in der Luft nicht in Betracht kommen und außerdem zu bedenken ist, daß die Luftfahrt einen neuen Transportbedarf erst geweckt hat, so ist bei manchen Artikeln (wie z. B. Pharmazeutika, chirurgischen und optischen Instrumenten, Ersatzteilen für Motoren und Maschinen und dergl.) eine gewisse, wenn auch heterogene Konkurrenz gegenüber der Schiffahrt fühlbar. Schon jetzt muß daher bei der Ratenbildung der Wettbewerb des anderen Verkehrsträgers in Rechnung gestellt werden.

Ist die Monopolstellung der Linienkonferenzen allein durch die Wettbewerbsverhältnisse auf der Angebotsseite in der Regel als schwach anzusprechen, so erfährt sie vielfach auch von der Nachfrageseite her eine gewisse Begrenzung. Keineswegs steht den Schiffahrtskartellen bei den seewärts zur Verschiffung kommenden Außenhandelsgütern eine völlig zersplitterte Nachfrage gegenüber. Angesichts der Mannigfaltigkeit und Verschiedenartigkeit der Transportgüter kann von einem einheitlichen Verkehrsmarkt und von einer atomistischen Nachfragekonkurrenz nicht die Rede sein. Der Linienfrachtenmarkt zerfällt in viele Teilmärkte mit unterschiedlicher Nachfragestruktur. Auf manchen solcher Teilmärkte sehen sich die Linienreeder der Nachfrage weniger Großverfrachter gegenüber, die bei der inneren und äußeren Schwäche der Konferenzen einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Tarifbildung nehmen können. Beispielsweise liegt die Kapitalgüterausfuhr, die im überseeischen Verkehr mit den Entwicklungsländern nach dem letzten Kriege eine ständig zunehmende Bedeutung erlangt hat, durchweg in den Händen der Großverlader. Das gleiche gilt im wesentlichen für den Transport von Einfuhrgütern, wie z. B. für Zucker, Kaffee, Tee, Wolle und Baumwolle. Selbst bei anderen Güterarten, wie bei Chemikalien, Pharmazeutika, Personenkraftwagen, haben die konferenzgebundenen Linienreeder zumeist mit Großverladern zu kontrahieren. Darüber hinaus suchen häufig auch die fachzweiglichen Verbände der Verkehrsnutzer Einfluß auf die Ratenbildung für ihre Exporterzeugnisse auszuüben.

Von seiten der Großverfrachter droht schließlich die Gefahr einer werkseigenen Schiffahrt, die besonders nach dem letzten Kriege zunehmende Bedeutung erlangt hat. Diese sogenannten Bulk-Verfrachter — zumeist die großen Öl- und Stahlgesellschaften, aber auch Getreide- und Fruchtimporteure — sind vielfach aus ihrer ursprünglichen Stellung als Charterer durch den Aufbau einer eigenen Flotte zu Reedern geworden. Sie stehen in erster Linie mit den freien Trampreedern im Wettbewerb; durch gelegentliche Verwendung ihrer Tonnage im regelmäßigen Frachtendienst zu Frachtsätzen unter den Konferenzraten bereiten sie aber auch den Linienreedern Konkurrenz.

Ist es einerseits die Machtstellung der Großverfrachter, so ist es andererseits die Intensität des Wettbewerbs anderer Provenienzen auf den Absatzmärkten des exportierenden Verkehrsnutzers, die eine monopolistische Tarifpolitik der Konferenzen nicht zuläßt. Das bekannteste Beispiel ist wohl die japanische Konkurrenz in Südostasien, Indien, an der USA-Westküste und neuerdings auch in Süd- und Ostafrika. Wenngleich die Seefracht bei Stückgütern nur 5 % bis 10 % des cif-Preises ausmacht, so pflegen die Ablader angesichts scharfer Substitutionskonkurrenz immer wieder auf Ratenermäßigung zu drängen, die ihnen von den Konferenzen bei ungünstiger Wettbewerbslage ihrer Ausfuhrerzeugnisse meist auch gewährt wird.

Problematische Abladerbindung

Jedes Kartell strebt nach einem geschlossenen Markt, um funktionsfähig zu bleiben. Wie die Schiffahrtspraxis lehrt, ist dies jedoch auf den freien Meeren in der Regel ein erfolgloses Unterfangen. Tatsächliche und mögliche Außenseiter auf der einen Seite und in gewissem Ausmaß auch die Machtstellung oder ungünstige Wettbewerbslage der Verfrachter auf der anderen Seite schwächen bzw. begrenzen die Monopolstellung der Schiffahrtskonferenzen je nach den Marktbedingungen mehr oder minder. Nicht selten schlägt die positive Wirkung einer Einengung des monopolistischen Spielraums der kartellierten Linienfahrt in eine negative um, wenn nämlich durch den Druck von außen die Konferenz auffliegt und die Stabilität der Dienste und Raten nicht mehr gewährleistet werden kann. Es ist gerade die Schwäche ihrer Monopolstellung, die die Konferenzen dazu bewogen hat, die Ablader durch ein Treurabatt- bzw. Kontraktsystem auf der Grundlage der Freiwilligkeit jeweils für eine befristete Zeit an sich zu binden, um auf diese Weise die Grundbedingungen ihrer Funktionsfähigkeit abzusichern.

Die Schiffahrtskonferenzen sehen die Gegenleistung für die Bindung ihrer Ablader durch Rabatte oder Kontrakte nicht allein in der Gewährung von Vorzugsraten. Darüber hinaus sind sie der Auffassung, daß nur durch ein solches Sicherungssystem die Stabilität der Liniendienste und Raten aufrechterhalten und angesichts der wachsenden Anforderungen der Außenwirtschaft die Transportleistung verbessert werden könne. [11])

Die Gegner dieses Sicherungssystems finden sich verständlicherweise in den Reihen der Außenseiter-Reedereien. In den USA hat die Klage der Außenseiter-Reederei Isbrandtsen gegen das Doppelratensystem der Nordatlantik-Frachtkonferenzen weite Kreise gezogen. Aber nicht allein bei den Außenseitern, sondern auch auf der Abladerseite, und zwar vorwiegend in der Spedition, wird vielfach gegen die Sicherungspraktiken der Schiffahrtskonferenzen opponiert. Auf dem europäischen Festland haben vor allem die Antwerpener Spediteure immer wieder die Abschaffung der Treurabatte und Kontrakte gefordert. Die Gegnerschaft der Spediteure gegenüber den konventionellen Konferenzpraktiken ist von ihrer spezifischen Funktion als Vermittler zwischen Frachtführer und Ver-

[11]) Vgl. auch: „The British Liner Committee, Liners Services and the Conference System", London 1958, S. 12 ff.

frachter her zu verstehen, die sie durch das Mittel der direkten Abladerbindung an die Konferenzen gefährdet sieht. Werden die Spediteure einerseits von der Schiffahrt nicht als Kontrahenten anerkannt, so können sie andererseits mit Rücksicht auf diese Vermittlertätigkeit grundsätzlich keine Ausschließlichkeitsverträge mit den Konferenzen eingehen.

Die Gegner des Sicherungssystems behaupten, daß die Schiffahrtskonferenzen durch die Methoden der Marktabschließung in eine Monopolstellung gelangen, die ihnen die Bildung unverhältnismäßig hoher Raten gestattet. Soweit die Monopolgesetzgebung wie in den USA die rechtliche Handhabe dazu bietet, wird auf seiten der Kläger gegen die Praktiken der Schiffahrtskonferenzen die Gewährung von Vorzugsraten auf Grund von Abladerbindungen als eine unrechtmäßige Diskriminierung darzustellen versucht. Die Antwerpener Spediteure haben in ihren Jahresberichten vielfach auf Konferenzen hingewiesen, die angeblich ohne ein Sicherungssystem auskommen, und sie glauben, daraus folgern zu dürfen, daß eigentlich alle Konferenzen ohne die Abladerbindung bestehen könnten. Als Beispiel wird die Nordatlantik-Konferenz und die Südafrika-Konferenz angeführt. Tatsache ist aber, daß die Nordatlantik-Konferenz nach dem Verbot des Doppelratensystems durch die amerikanischen Gerichte in ihrer inneren Stabilität wesentlich geschwächt ist und daß die allgemeine Unsicherheit einer gefährlichen Demoralisierung von Frachtführern und Abladern Vorschub leistet, wodurch die ehernen Grundsätze der Tarifgleichheit und der Tariftreue letztlich auf Kosten der kleinen Ablader unterminiert werden. Tatsache ist ferner, daß im Südafrikaverkehr die Regierung der Südafrikanischen Union die Verschiffung mit konferenzgebundenen Linien ausdrücklich vorschreibt, so daß die Konferenz in dieser Relation auf die Abladerbindung verzichten kann.

Das diffizile Problem der Abladerbindung ist in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach Gegenstand regierungsseitiger Untersuchungen vor allem in den USA und Großbritannien gewesen. Während das Alexander Committee des amerikanischen Repräsentantenhauses das Treurabattsystem — als die gegenüber dem Kontraktsystem erfahrungsgemäß wirkungsvollere Bindung — ablehnte, hielt die British Royal Commission on Shipping Rings dieses Sicherungssystem für die Wettbewerbsregelung in der Linienfahrt für notwendig, wenn auch zugegeben wurde, daß hierdurch die Monopolstellung der Schiffahrtskonferenzen in gewissem Umfang gestärkt wird. In der Folgezeit wurde in den USA die Gewährung von Treurabatten verboten, so daß die Schiffahrtskonferenzen im Nordatlantikverkehr auf das Kontraktsystem ausweichen mußten. Die Gewährung von Vorzugsraten auf Grund von Kontrakten ist nach der amerikanischen Rechtsprechung nicht grundsätzlich verboten. Im Isbrandtsen-Fall hat das Bezirksgericht in New Jersey ausdrücklich darauf verwiesen, daß in jedem Einzelfall die besonderen Umstände zu prüfen sind.

Die letzte Entscheidung des amerikanischen Obersten Gerichtshofes gegen das Doppelratensystem in der Nordatlantikfahrt ist zweifelsohne in erster Linie von formaljuristischen Erwägungen her bestimmt worden. Das ökonomische Problem der Abladerbindung bleibt jedoch nach wie vor bestehen. Dies ist auch der Grund, warum sich der amerikanische Senat mit dem gegen die Nordatlantik-Konferenz ergangenen Urteil nicht zufriedengegeben und einen Ausschuß von Verkehrssachverständigen mit der Untersuchung des Problems beauftragt hat. Entgegen der Auffassung des Department of Justice and Agriculture hat die United States Maritime Commission von jeher die Auffassung vertreten, daß die Abladerbindung ein integrierender Bestandteil des Konferenzsystems ist.

Bezeichnenderweise sind die Argumente für oder gegen das Kontraktsystem häufig und im wesentlichen die gleichen wie die Argumente für oder gegen die Konferenzen. Selbst der amerikanische Verkehrswissenschaftler Daniel Marx jr., der in seiner bereits erwähnten Schrift das Konferenzproblem sehr kritisch behandelt, kommt zu dem Ergebnis, daß die Abladerbindung für das Konferenzsystem unter bestimmten Voraussetzungen unerläßlich ist, wenngleich er nicht in Abrede stellen möchte, daß andererseits Konferenzen durch ihre Sicherungspraktiken in ihrer Machtposition gestärkt werden und die Gefahr von Mißbräuchen nicht von der Hand zu weisen ist. Schulz-Kiesow [12]), der sich in seinen Untersuchungen während der dreißiger Jahre weniger auf theoretische Erwägungen als auf empirische Tatbestände stützt, gelangt zu dem Schluß, daß die Sicherungssysteme nicht ausreichen, um die Außenseitergefahr abzuwenden. Nach seiner Ansicht ist kein Kraut gegen die Konkurrenz der Außenseiter gewachsen, und in der Tat hat die Nachkriegsentwicklung gezeigt, daß Konferenzen ständig von neuem um ihren Besitzstand kämpfen müssen. [13]) Die Erfahrung der Schiffahrtspraxis lehrt immer wieder, daß die Dynamik des ökonomischen Geschehens stärker ist als künstliche Sicherungssysteme oder papierene Kontrakte. Es ist ein offenes Geheimnis, daß bei starker Außenseiterkonkurrenz oder auch in Zeiten überreichen Schiffsraumangebots oder schließlich aus mannigfaltigen anderen Beweggründen manche Ablader die gegenüber den Konferenzen eingegangenen Verpflichtungen nicht strikte innehalten, indem sie fallweise ihre Waren über Dritte mit Außenseiterlinien oder Trampreedern verladen, sofern ihnen diese Verschiffungsgelegenheiten — wenn auch nur kurzfristig — als vorteilhaft erscheinen.

Dabei ist der einzelne Ablader sich über die Konsequenz seines nicht-marktgerechten Verhaltens bei schwacher Marktposition der Schiffahrtskonferenzen häufig nicht im klaren. Ratenunterbietungen bis zum ruinösen Ratenkampf und Auflösung der Konferenzen sind Folgeerscheinungen einer solchen Verhaltensweise der Verkehrsnutzer, die nicht nur zu Lasten der

[12]) Paul Schulz-Kiesow, a. a. O., S. 193.

[13]) W. Nittscher: „Das Konferenzsystem der Linienschiffahrt", in: „Wirtschaftdienst", Nr. 6/1956, S. 326 f.

Linienreeder, sondern auch der Ablader gehen. Gewiß können die Konferenzreedereien an Hand der in den Zollmanifesten angegebenen Markierungen und Deklarationen die Identität ihrer untreuen Ablader unschwer feststellen. In nur seltenen Fällen läßt die einzelne Konferenzreederei es jedoch auf einen Rechtsstreit ankommen. Vielmehr tritt in der Regel der Rechtsstandpunkt gegenüber der kaufmännischen Überlegung zurück, daß die Einbehaltung der Rabatte oder die Verhängung der vertraglich vereinbarten Geldstrafe den unter Umständen völligen Verlust eines guten Kunden nicht rechtfertigen würde.

Im Fachschrifttum wird bei der Behandlung des Problems die oppositionelle Haltung der Ablader gegenüber dem Sicherungssystem der Schiffahrtskonferenzen fälschlicherweise als eine nicht näher zu untersuchende Tatsache vorausgesetzt. Die ist verständlich, weil nur die Klagen der Verkehrsnutzer ans Licht der Öffentlichkeit dringen, nicht dagegen die auf dieser Marktseite auch anzutreffende positive Einstellung zum Kontrakt- oder Rabattsystem. Die Schiffahrtspraxis weiß von Fällen zu berichten, in denen von seiten der Ablader den Linienreedern gegenüber der Wunsch nach Beibehaltung der konventionellen Sicherungspraktiken, sogar der „deferred rebates", geäußert worden ist. Der Vorzug stabiler Verhältnisse in der Linienfahrt wird dann höher gewertet als der Nachteil der häufig nicht unerheblichen Zinsverluste als Folge der Zeitrabatte. Dies gilt vor allem bei scharfer Konkurrenz auf den Märkten überseeischer Außenhandelsgüter. Unter gewissen Umständen legen die Exporteure bzw. Importeure bei hoher Wettbewerbsintensität besonderen Wert auf Stabilität und Parität der Frachtsätze, und zwar nicht allein, um eine sichere Kalkulationsbasis zu haben, sondern auch, um sich frachtmäßig nicht schlechter gestellt zu wissen als ihre Wettbewerber.

Nicht selten kommen in der Praxis des Schiffahrtsgeschäfts bei gleicher Marktform, bei gleichen sonstigen Marktbedingungen und auch bei gleicher Intensität des Wettbewerbs — sei es im Güter- oder auch im Transportsektor — zwei einander diametral entgegengesetzte Verhaltensweisen der Verkehrsnutzer vor, d. h. das Bestreben, die Bindungen an die Schiffahrtskonferenzen entweder zu lockern oder fester zu gestalten.

Die Beweggründe hierfür sind mannigfaltig, und wir möchten uns darauf beschränken, auf einige wichtige Momente hinzuweisen. Der Kampf gegen unbeliebte Abladerkonkurrenten, Machtstreben, persönlicher Ehrgeiz von Versandleitern bei Abladerfirmen, schließlich auch mangelnder Kontakt oder gar Animosität gegenüber den konferenzgebundenen Schiffahrtslinien — was nicht selten die Folge einer Wechselwirkung im Verhalten der Verkehrsträger und der Verkehrsnutzer zueinander ist —, sind Momente, die zu einem negativen Verhalten gegenüber den Schiffahrtskonferenzen führen. Dagegen beeinflussen Fairneß gegenüber den Konkurrenten, schlechte Erfahrungen aus ruinösen Ratenkämpfen der Linienreeder, die zu der Einsicht führen, daß Stabilität und Parität der Frachtsätze auch den einzelnen Abladern zum Vorteil gereichen, und schließlich ein harmonisches Verhältnis zu den Konferenzreedern das Verhalten gegenüber den Konferenzen in positiver Richtung.

Die Konkurrenzangst kann sowohl zu der einen, als auch zu der anderen Verhaltensweise führen. Zumeist ist dieses Moment nicht allein entscheidend, wie überhaupt in der Regel mehrere Beweggründe die Verhaltensweise der Ablader beeinflussen. Ab und zu sind entsprechend der Eigenart der sogenannten price-leadership Einstellung und Entscheidung einzelner maßgebender Persönlichkeiten in den Fachverbänden richtungweisend für alle anderen Ablader. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Verhaltensweise der Verkehrsnutzer gegenüber den Konferenzen und ihren Praktiken ist der zwischen Abladerschaft und den Konferenzlinien herrschende persönliche Kontakt. Kurzum, das Sicherungssystem der Schiffahrtskonferenzen in der Form der Abladerbindungen darf nicht grundsätzlich als das notwendige oder auch nicht notwendige Übel eines Verkehrsmonopols angesehen werden. Sicherlich festigen Treurabatte und Kontrakte die Grundlagen der Konferenzabreden, jedoch geschieht dies im Regelfall im wohlverstandenen Eigeninteresse beider Marktparteien. Etwaigen monopolistischen Auswüchsen wissen die Ablader erfahrungsgemäß durch ein Ausweichen auf die Möglichkeiten der Verschiffung über Dritte zu begegnen. Sind aber die Voraussetzungen für eine gegenseitige Loyalität gegeben, werden die Ablader im allgemeinen eher dazu neigen, die Konferenzen und ihre Praktiken zu unterstützen als zu untergraben.

Gewinnsicherung statt Gewinnmaximierung

Theoretisch ist es das Ziel jeder erwerbswirtschaftlichen Unternehmung, den maximalen Gewinn zu erreichen. In den meisten preistheoretischen Untersuchungen gilt daher die Gewinnmaximierung als eine nicht näher zu erörternde Prämisse. Bei vollständigem Monopol führt diese Annahme neben anderen, hier nicht näher zu behandelnden Voraussetzungen, mathematisch zum sogenannten Cournotschen Punkt, in dem Preis und Absatzmenge so aufeinander abgestimmt sind, daß der höchstmögliche Gewinn erzielt wird. Marktwirtschaftlich bedeutet dies eine Verteuerung der Bedarfsgüter bei verringertem Angebot, so daß die Verbraucher benachteiligt werden. In der Tat weiß die Wirtschaftsgeschichte von solchen Fällen aus allen Epochen unseres Wirtschaftslebens zu berichten. Im allgemeinen darf man aber sagen, daß das vollständige Monopol in der Wirklichkeit nur einen Grenzfall darstellt. In der Regel sind Wettbewerbskräfte — effektiv oder potentiell — wirksam, die die Tendenz zur Gewinnmaximierung im Sinne der Monopoltheorien abschwächen. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Substitutionskonkurrenz in unserem modernen Wirtschaftsgeschehen.

So haben sich neuere Untersuchungen mit dem Problem der Ungewißheit und der Unsicherheit befaßt und in die theoretische Erörterung den der Wirklichkeit näher kommenden Begriff des sicheren Gewinns eingeführt. [14]) Ist das Ziel der Gewinnmaximierung vom Markt her bedroht oder ungewiß, muß auch der Unternehmer mit monopolistischem Spielraum in seiner Preispolitik eine gewisse Vorsicht walten lassen und eine maßvolle Gewinnpolitik treiben, die von der theoretischen Überlegung einer langfristigen Gewinnmaximierung abweicht. In erster Linie trifft dies für Unternehmungen zu, bei denen es entscheidend auf die langfristige Planung ankommt.

Diese allgemeinen Überlegungen gelten natürlich auch für das Verkehrsgewerbe, insbesondere aber für die linienmäßig betriebenen Unternehmungen einschließlich der Linienschiffahrt. Wie wir festgestellt haben, spielt auf den internationalen Seefrachtmärkten das Moment der Bedrohung bzw. der Ungewißheit, und zwar sowohl in bezug auf das Verhalten der Abladerschaft als auch auf die Entwicklung der äußeren und inneren Konkurrenz eine besondere Rolle. Hinzu kommt noch ein verkehrsökonomisches Moment. Der Linienbetrieb mit seinen hohen festen Kosten, der langen Regenerationsperiode seines großen Anlagekapitals und schließlich der verhältnismäßig großen Starrheit seines Schiffsraumangebots muß in allererster Linie auf eine langfristig stetige und optimale Beschäftigung bedacht sein. Aber gerade diese für die Linienschiffahrt wichtigen Gesichtspunkte implizieren das Problem der Bedrohung und Ungewißheit, mit denen die Linienreeder nicht allein auf ihren eigenen Märkten, sondern auch auf den Warenmärkten ihrer Kunden rechnen müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Nachfrage nach Seetransportleistungen entscheidend von der Gestaltung der überseeischen Einfuhr- und Ausfuhrmärkte bestimmt wird, während die Mittlerdienste der Linienfahrt nur einen sekundären Einflußfaktor darstellen. [15]) Diese Konstellation bestimmt maßgeblich Höhe und Verlauf des Ratenniveaus. Sie zwingt zu einer auf lange Sicht festgelegten maßvollen und äußerst vorsichtigen Tarifpolitik, die eine monopolistische Ausbeutung der Verkehrsnutzer im ureigensten Interesse der Reeder nicht zuläßt. Hier liegt ein wesentlicher Unterschied zur Trampschiffahrt, die unter den Bedingungen der freien Konkurrenz von Tag zu Tag neue Entscheidungen treffen und auf eine kurzfristige Gewinnmaximierung bedacht sein muß, um angesichts der kurzfristigen Schwankungen des Ladungsaufkommens und der Frachtraten das bestmögliche aus ihrer Situation herauszuholen. Bezeichnend hierfür ist die starke Reagibilität der Trampraten auf kurzfristige Marktschwankungen, wohingegen die Linienraten einen gleichmäßigen langwelligen Verlauf mit verhältnismäßig geringen Ausschlägen nach oben und unten nehmen.

[14]) Vgl. K. W. Rothschild: „Price theory and oligopoly", in: E. J. Bd. 57, 1947, S. 307 f.

[15]) Vgl. René G. Dubois: „Die Kartellierung im Verkehrswesen", Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 49, 1946, S. 57.

Interessenvertreter der Linienschiffahrt behaupten nun vielfach, das Selbstinteresse der Verkehrsträger gebiete eine Tarifpolitik, die die höchstmögliche Steigerung des Verkehrsvolumens bezwecke, so daß die Interessen beider Marktparteien identisch seien. Dies ist allerdings nur die halbe Wahrheit; denn das Ladungsaufkommen ist nur die Mengenkomponente des kaufmännischen Kalküls. Die andere ist die Relation von Aufwand und Ertrag der Beförderungsleistung. Wie leicht einzusehen sein wird, stimmen maximale Beförderungsmenge, maximale Frachteinnahme, maximale Gewinne und sichere Gewinne keineswegs miteinander überein. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß in der Praxis der Linienfahrt der monopolistische Ratenspielraum angesichts der Labilität und Schwäche der Schiffahrtskartelle im allgemeinen geringer ist, als die Theorie vielfach annimmt. Ohne Zweifel wird daher auch das Ratenniveau der Schiffahrtskonferenzen stärker von der Kostenlage der Reedereien bestimmt als von ihrer jeweiligen Marktposition. Die Verkehrsnutzer schreiben allzu leicht jede Tariferhöhung der monopolistischen Kartellpolitik der Linienschiffahrt zu. In der Mehrzahl der Fälle sind hierfür aber die steigenden Betriebskosten, insbesondere die Schiffsbesatzungskosten und Hafengebühren, verantwortlich, auf die der Reedereibetrieb keinen nennenswerten Einfluß hat. Darüber hinaus ist es nicht selten der Fall, daß ein ruinöser Konkurrenzkampf infolge Auflösung der Konferenz oder durch ein Ratenwerfen wilder Außenseiter das Ratenniveau unter die Selbstkosten drückt, das aber nach Stabilisierung der Marktverhältnisse auf einen wirtschaftlich gesunden Stand zurückgeführt werden muß. Aus der Sicht der Verkehrsnutzer erscheint dann das Ansteigen der Raten in einem für die Konferenz ungünstigen Licht, obwohl dies verkehrsökonomisch und volkswirtschaftlich durchaus gerechtfertigt sein mag.

Umstrittene staatliche und zwischenstaatliche Kontrollen

Es besteht kein Zweifel, daß nach anfänglichen Anfeindungen das Konferenzsystem von allen schiffahrttreibenden Ländern in rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht grundsätzlich bejaht wird. Dagegen sind die Auffassungen darüber, ob die Schiffahrtskonferenzen einer Beaufsichtigung der Regierungen bedürfen, unterschiedlich. Im Rahmen unserer Ausführungen wollen wir uns auf die Auffassungen der beiden großen Schiffahrtsländer, der USA und Großbritanniens, beschränken, die den Schiffahrtskartellen als „amerikanische" und „englische" Konferenzen das Gepräge gegeben haben.

Während in den USA die Registrierung der Konferenzen, die Einreichung ihrer Tarife bei der amerikanischen Schiffahrtsbehörde, außerdem das Verbot jeglicher Diskriminierung sowie die Offenhaltung des Linienverkehrs für Außenseiter gesetzlich vorgeschrieben sind, verzichtet Großbritannien von jeher auf staatliche Eingriffe. Die Einstellung dieser beiden großen schiffahrttreibenden Länder in der Frage der

Monopolkontrolle der Konferenzen geht auf frühere amtliche Untersuchungen zurück. Sowohl das Alexander Committee in den USA als auch die Royal Commission in Großbritannien waren vor dem ersten Weltkrieg zu dem Ergebnis gelangt, daß die zügellose Konkurrenz mit den Bedingungen des Liniengeschäfts in der Seeschiffahrt nicht vereinbar und die Selbstregulierung in der Form der Konferenzen notwendig sei. Die Möglichkeit eines Monopolmißbrauchs wurde jedoch unterschiedlich beurteilt. Der amerikanische Untersuchungsausschuß war kritischer eingestellt als der englische und empfahl das Verbot der Treurabatte sowie die Überwachung durch die Interstate Commerce Commission. Der britische Ausschuß hielt dagegen die Gefahr monopolistischer Auswüchse bei den meisten Konferenzen für unbedeutend und vertrat die Meinung, daß ein Aushandeln der Raten und Bedingungen zwischen den Konferenzen und den neu zu bildenden Abladerverbänden auf kollektiver Grundlage ein geeignetes prophylaktisches Mittel zur Verhinderung monopolistischer Auswüchse sei. Andererseits erkannte der britische Ausschuß das Treurabattsystem ausdrücklich als notwendig an, um dem Außenseiterwettbewerb zu steuern. Im Falle von Streitigkeiten zwischen den Marktparteien sollte der Board of Trade ermächtigt werden, einen Schlichtungsausschuß zu bestellen und in den Fällen, in denen das öffentliche Interesse ernstlich gefährdet erscheint, Untersuchungen durchzuführen. Die Royal Commission wies in diesem Zusammenhang jedoch ausdrücklich darauf hin, daß Beschwerden der Ablader über zu „hohe" oder „unfaire" Raten noch keine ausreichenden Gründe seien, um amtliche Untersuchungen einzuleiten. Dabei vertrat der britische Ausschuß die Auffassung, daß amtliche Untersuchungen kaum notwendig sein würden, wenn die Ablader sich die Empfehlung zur Bildung funktionsfähiger Verbände als Gegenspieler der Konferenzen zunutze machen würden.

Während die Ergebnisse und Empfehlungen des Alexander Committee der amerikanischen Schiffahrtsgesetzgebung als Grundlage dienten, behielt Großbritannien die Konzeption des Marktausgleichs durch ein „collective bargaining" ohne staatliche Intervention bei. Zwischen den beiden Weltkriegen führte das Imperial Shipping Committee verschiedene Untersuchungen durch, deren Ergebnisse in seinem Bericht aus dem Jahre 1939 über British Shipping im Orient wie folgt zusammengefaßt sind:

> „It speaks much for the prevalence, on the whole, of fair dealing all around, that a system of such slight internal structure, and so liable to abuse, should have lasted so long, and despite frequent criticism, should produce so few serious disputes".[16])

Es fragt sich, ob in den USA die bürokratische Beaufsichtigung von mehr als 100 Konferenzen, die Durchsicht und Registrierung ihrer Verträge und Tarife sowie deren Änderungen letztlich nicht zu aufwendig sind, um nur gelegentlich — wenn überhaupt — vorkommende Übergriffe kontrollieren zu können. Haben doch die amtlicherseits durchgeführten Untersuchungen immer wieder ergeben, daß die Schiffahrtskonferenzen sehr subtile Monopolgebilde sind, die nur in seltenen Fällen einen Machtmißbrauch zu treiben in der Lage sind. Sicherlich trägt das Vorhandensein eines staatlichen Aufsichtsorgans psychologisch zu einer maßvollen Kartellpolitik bei. Jedoch hat dieses Moment nur sekundäre Bedeutung. Entscheidend sind die Gesichtspunkte des Wettbewerbs und der Betriebsökonomie, die die „Absatzpolitik" der Linienfahrt bestimmen und in der Regel den Konferenzen gerade den monopolistischen Spielraum lassen, der für die Planung und Durchführung der Liniendienste sowie für die Tarifbildung unbedingt notwendig ist.

Schließlich sind unilaterale Kontrollmaßnahmen in einem internationalen Gewerbe wie der Seeschiffahrt nur sehr bedingt wirksam, da sie keinen entscheidenden Einfluß auf das Marktgeschehen auf den freien Meeren nehmen können. Reedereien fremder Flaggen kann der Zutritt zu den überseeischen Relationen ebensowenig verwehrt werden, wie die Aufgabe ihrer bestehenden Dienste. Das gleiche gilt für die freie Transportwahl durch den Verkehrsnutzer. So besteht in der Tat keine Möglichkeit, auf Grund unilateraler Regierungsmaßnahmen den Ursachen der spezifischen Probleme in der Linienfahrt beizukommen, es sei denn, man greift zu den sattsam bekannten Mitteln der Flaggendiskriminierung, wodurch die Probleme jedoch nur auf eine andere Ebene verlagert werden.

Es ist keineswegs so, daß dies in den USA nicht klar erkannt wird. Cordell Hull äußerte sich in seiner Eigenschaft als Staatssekretär in einem Brief an den Vorsitzenden des Ausschusses des Repräsentantenhauses zu der Frage der Regulierung der Seefrachten im US-amerikanischen Außenhandel wie folgt:

> „In my opinion, a most serious objection to any unilateral attempt by this Government to fix rates in foreign commerce lies in the fact that this procedure would add one more form of restriction to the entangled and conflicting mass of nationalistic restrictions from which our foreign trade is suffering today. The impracticability of such unilateral regulation can readily be appreciated if one considers the impasse that would result if another government should adopt the same practice, but should prescribe rates covering its trade with us differing from those our authorities prescribed for the very same trade." [17])

Ebenso wie unilaterale sind aus dem gleichen Grunde bilaterale Maßnahmen geeignete Mittel zur Kontrolle der Linienfrachten. Selbst ein System multilateraler Vereinbarungen über die Ratenbildung der internationalen Schiffahrtskonferenzen auf Regierungsebene würde mancherlei schwerwiegende wirtschaftliche und rechtliche Probleme aufwerfen. Wie Daniel Marx jr. bemerkt, würde zunächst einmal eine Änderung des internationalen Seerechts erforderlich werden, wobei die Gefahr diskriminatorischer Tendenzen infolge der unterschiedlichen Interessenlage der schiffahrttreiben-

[16]) „Report on the Work of the Imperial Shipping Committee", nach Daniel Marx jr.: „International Shipping Cartels", a. a. O., S. 83.

[17]) Inter-American Maritime Conference, nach Daniel Marx jr., a. a. O., S. 296.

den und schiffahrtnutzenden Staaten stets vorhanden wäre. Ebensowenig würde eine Einmütigkeit in den wirtschaftlichen Fragen des monopolistischen Spielraums der Konferenzen bei der Tarifbildung zu erzielen sein. So nimmt es nicht wunder, daß allein der Gedanke, die Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) mit Vollmachten zur Untersuchung der wirtschaftlichen Probleme des internationalen Seeverkehrs auszustatten, sowohl bei den schiffahrttreibenden als auch bei den schiffahrtnutzenden Ländern eine überwiegend negative Resonanz gefunden hat. Nach Lage der Dinge wird in absehbarer Zeit mit der Errichtung einer zwischenstaatlichen Schiffahrtsbehörde nicht gerechnet werden können. Treffend sagt Predöhl, daß dies der erfolgreichen Tradition der Konferenzen durchaus entspräche. „Sie sind nicht nur mit ihren eigenen Spannungen und ihrer ökonomischen Umwelt, sondern auch mit ihren politischen Einflüssen fertig geworden und haben ihre Stabilität über alle exogenen Strömungen hinweg behauptet. Sie sind nicht nur nach dem ersten Weltkrieg, sondern auch nach dem zweiten schnellstens wieder aufgelebt und haben nach dem Fall der letzten Preiskontrolle eher eine Erweiterung und Verstärkung erlebt als eine Abnahme. Sie sind heute mehr denn je ein Vorbild monopolistischer Selbstkontrolle in einem vielgestaltigen und zersplitterten Gewerbe, das ständig der Gefahr der ruinösen Konkurrenz ausgesetzt ist." [18])

Ergebnis: Marktstrategische Abladerzusammenschlüsse nicht erforderlich

Wir haben darzulegen versucht, daß die Schiffahrtskonferenzen mit ihrem internationalen Gepräge im allgemeinen schwache und äußerst subtile Verkehrsmonopole bilden. Die Freiheit der Meere — soweit sie nicht durch den nationalistischen Schiffahrtsprotektionismus mancher schiffahrttreibender Länder eingeengt wird — und die Beweglichkeit des Tonnageeinsatzes lassen eine Abschließung der Linienmärkte nicht in einem solchen Maße zu, daß bei den Schiffahrtskartellen von einer starken monopolistischen Marktbeherrschung die Rede sein kann.

Die Außenseiterkonkurrenz ist allgegenwärtig. Sie führt zwar häufig zu unerwünschten marktwirtschaftlichen Störungen und bedeutet keineswegs in allen Fällen einen Anreiz zu einem gesunden Leistungswettbewerb in der Linienfahrt. Jedoch verhindert sie monopolistische Auswüchse der Konferenzen, indem sie angesichts der ständigen Bedrohung und Unsicherheit die langfristig planenden, konferenzgebundenen Linienreeder zu einer vorsichtigen und maßvollen Tarifpolitik zwingt. In gleicher Richtung wirkt die Machtstellung der Großverfrachter und nicht zuletzt der starke Wettbewerb, dem manche Ausfuhrerzeugnisse auf den überseeischen Absatzmärkten begegnen. Während die Konkurrenz der Trampfahrt sich auf Massengüter erstreckt, bereitet bei den hochwertigen Gütern der Luftfrachtverkehr der Linienfahrt in zunehmendem Maße Konkurrenz.

[18]) A. Predöhl, a. a. O., S. 215.

Die umstrittene Abladerbindung in der Form des Rabatt- und Kontraktsystems ist aus der Not der Schiffahrtskartelle und letztlich aus der Existenzsorge der ständig in bestimmten Fahrtgebieten tätigen Linienreeder entstanden. Sie sollen die Grundbedingungen für die Funktionsfähigkeit der Konferenzen und damit auch der linienmäßig und fahrplanmäßig betriebenen Reedereien gegen die Gefahren von außen absichern. Ob die Sicherungspraktiken wirklich die Monopolstellung der Konferenzen wesentlich stärken und die Ablader benachteiligen, möchten wir nach den bisherigen Erfahrungen und den offiziellen in den USA und Großbritannien durchgeführten Untersuchungen verneinen. Dabei ist auch zu bedenken, daß die Ablader ihrerseits in nicht seltenen Fällen Wert auf die Beibehaltung der konventionellen Bindungen legen. Andererseits gewährt das Rabatt- und Kontraktsystem den Reedern in der Dynamik des Wirtschaftsgeschehens keinen zuverlässigen und sicheren Schutz. Werden die Fesseln der Bindungen als zu hart empfunden, suchen die Ablader nach Ausweichmöglichkeiten, die sich auf den freien Meeren stets anbieten.

Von nicht gleicher Bedeutung wie die Außenseiterkonkurrenz, aber trotzdem nicht zu unterschätzen ist die interne Konkurrenz unter den konferenzgebundenen Linienreedern verschiedener Flaggen und Nationalitäten, die selbst bei den straffer organisierten Pools in der Regel bestehen bleibt. Tatsächlich geben die Linienreeder von ihrer unternehmerischen Freiheit nur so viel preis, wie für die Selbstregulierung ihres Marktangebots unbedingt erforderlich ist. Monopolistische Fusionen wie bei den Eisenbahnen sind in der internationalen Seeschiffahrt unbekannt.

So nimmt es nicht wunder, daß die Notwendigkeit staatlicher Kontrollen zumindest umstritten ist. Auf Grund umfassender empirischer Untersuchungen haben sich die USA für die Beaufsichtigung und für ein Diskriminierungsverbot entschieden, während Großbritannien auf eine staatliche Intervention grundsätzlich verzichtet. Uber die Problematik staatlicher Kontrollen für die internationalen Schiffahrtskonferenzen sind sich aber auch die amerikanischen Verkehrspolitiker und Sachverständigen im klaren. Der Versuch, auf supranationaler Ebene eine Kontrolle der Linienfrachten zu institutionalisieren, ist schon bei der Erörterung des Gedankens, die IMCO mit einer Untersuchung ökonomischer Probleme der Linienschiffahrt und ihrer Konferenzen zu beauftragen, gescheitert. Dabei hat sich gezeigt, daß die Interessen und Auffassungen der schiffahrttreibenden Länder untereinander einerseits sowie der schiffahrttreibenden Länder und der schiffahrtnutzenden Länder andererseits so stark divergieren, daß es unrealistisch wäre, solche Pläne weiter zu verfolgen.

Einmütigkeit herrscht aber in den USA und in Großbritannien wie auch in den meisten anderen schiffahrttreibenden Ländern darüber, daß die Kartellbildung in der Linienschiffahrt als Mittel der Selbstregulierung zur Erhaltung ihrer verkehrswirtschaft-

lichen Funktion unerläßlich und daher lebensnotwendig ist. Auch die konventionellen Sicherungspraktiken der Schiffahrtskonferenzen werden überwiegend anerkannt. Das Treurabattsystem ist in den USA zwar gesetzlich verboten, jedoch ist das Doppelratensystem nicht grundsätzlich untersagt. Ein Monopolmißbrauch konnte den Schiffahrtskonferenzen bei allen Untersuchungen nur in seltenen Fällen nachgewiesen werden.

So kommen wir zu dem Ergebnis, daß die Schiffahrtskartelle in der Regel nur schwache und sehr subtile Verkehrsmonopole sind, die die Bildung von Gegenmonopolen auf seiten der Ablader nicht erforderlich machen. Außerdem würden marktstrategische Zusammenschlüsse der Verkehrsnutzer schon wegen der Unterschiedlichkeit ihrer Interessenlage äußerst problematisch sein und daher die für eine gemeinsame Marktpolitik erforderliche Geschlossenheit nicht erreichen. Aus der Sicht der Ablader mag manche Tariferhöhung der Konferenzen als Ausfluß einer Monopolpolitik erscheinen. Tatsächlich aber dürfte eine solche Maßnahme zumeist auf eine Erhöhung solcher Betriebskosten zurückzuführen sein, auf die die Linienreeder in der Regel keinen Einfluß haben.

Wenn in den letzten Jahren vielfach von einer Konferenzkrise gesprochen worden ist, so ist die Ursache keineswegs in der Gefahr eines Monopolmißbrauchs der internationalen Schiffahrtskonferenzen zu suchen. Vielmehr dürfte das Problem darin bestehen, auf welche Weise ihre Existenz und Funktionsfähigkeit am zweckmäßigsten gesichert werden kann. Dies gilt besonders angesichts der lang anhaltenden Konjunkturkrise — und u. E. auch Strukturkrise — der Weltschiffahrt, in der die Beseitigung des bestehenden Tonnageüberhanges ein besonders ernstes Problem darstellt. Wenn auch in erster Linie die freie Trampfahrt hiervon betroffen ist, so drohen der Linienfahrt von jener Seite in der Krise erhöhte Gefahren. Hinzu kommt, daß Schiffahrtsprotektionismus und Flaggendiskriminierung manchen Linienrelationen der Schiffahrtskonferenzen schwer zu schaffen machen und sie vor ernste Schwierigkeiten stellen, die auf privatwirtschaftlicher Ebene nicht zu beseitigen sind.

ZUR FRAGE DER KONTAKTPFLEGE ZWISCHEN LINIENREEDERN UND ABLADERN

Wünsche und Forderungen der Ablader

Nachdem wir festgestellt haben, daß es angesichts der allgemein schwachen Monopolstellung der Linienfrachtkonferenzen marktstrategischer Zusammenschlüsse der Verkehrsnutzer zur Wahrung ihrer Interessen nicht bedarf, erhebt sich die eingangs zur Erörterung gestellte zweite Hauptfrage, in welcher Form eine echte Kooperation zwischen Linienreedern und Abladern sinnvoll wäre. Dabei dürfte die Tatsache, daß Fehlkontakte zwischen beiden Marktparteien bestehen, kaum bezweifelt werden. Gewiß erfolgt der Vorstoß der Abladerseite zu einem Zeitpunkt, in dem die Schiffahrt konjunkturell die schwächere Marktposition einnimmt. Entscheidend ist aber, daß die Wünsche und Forderungen der Verkehrsnutzer keineswegs aus der gegenwärtigen Konjunkturlage erwachsen, sondern grundsätzliche Fragen der Beziehungen zwischen Abladerschaft und Linienschiffahrt bzw. ihren Konferenzen berühren. Wenn wir im nachfolgenden hierzu die Auffassungen beider Marktparteien dartun, so geschieht dies, um zu zeigen, welch hohes Maß an Fairneß und Verständnisbereitschaft auf beiden Seiten erforderlich ist, um zu einem dauerhaften und gerechten Interessenausgleich zu gelangen, der dem überseeischen Außenhandel förderlich ist.

Die eingangs erwähnte Initiative des belgischen und niederländischen Transportausschusses zur Herausarbeitung von Grundsätzen der Verkehrsnutzer hat den Deutschen Industrie- und Handelstag dazu bewogen, seinerseits eine Umfrage unter den deutschen Abladern zu halten, um zu einer klaren Stellungnahme zu gelangen. Sowohl von belgischer und niederländischer als auch von deutscher Seite ist die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit eindeutig bejaht worden. Einmütigkeit besteht unter den Verkehrsnutzern darüber, daß

1. eine Verbesserung des Tarifsystems und der -struktur der Schiffahrtskonferenzen,
2. ein ausgewogener Interessenausgleich bezüglich der Sicherungspraktiken,
3. die Verbesserung von Schiffahrtsdiensten in bezug auf die Verschiffungsmöglichkeiten,
4. die Vereinfachung der Versanddokumente (Konnossemente)

durch Aussprachen mit den Linienreedern anzustreben sind. Wie die Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelstages ergeben hat, entstehen im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung viele Fragen, wovon im Rahmen unserer Ausführungen nur die wichtigen und problematischen näher erörtert werden sollen.

Publizität der Tarife

Zur Verbesserung des Tarifsystems und der -struktur wird von den Abladern zunächst Tarifklarheit und damit eine größere Publizität der Tarife gefordert. Es heißt, daß dem Ablader durch eine größere Öffentlichkeit der Tarife in vielen Fällen eine wesentlich schnellere Bearbeitung von Exportaufträgen möglich sein würde und er außerdem die richtige tarifarische Einstufung seiner Güter besser überprüfen könnte. Dabei wird insbesondere von der binnenländischen Verladerschaft darauf hingewiesen, daß die Ratenbücher von den Reedereien zum Verkauf gestellt werden sollten. Das Argument der Reedereien, die Drucklegung sei zu teuer, scheine aus mehreren Gründen nicht stichhaltig. Die Verlader sparen durch den Kauf eines Ratenbuches derart hohe Beträge an Telefongesprächen, Fernschreiben und Telegrammen, daß sie die vollen Kosten der Drucklegung gern übernehmen würden. Auch das zweite Argument der Reeder, daß durch eine Veröffentlichung größere Betrugsmöglichkeiten durch falsche Deklarationen beständen, könne nicht anerkannt werden, da

nach Ansicht der Ablader die weitaus größere Gefahr bestände, daß der nicht-branchenkundige Expedient der Reederei die Güter des Verladers aus Unwissenheit falsch einstufe.

Das Problem der Veröffentlichung von Tarifen wird seit Jahrzehnten immer wieder diskutiert. Es ist aber nicht so einfach zu lösen, wie es aus der Sicht der Ablader scheinen mag. Aus den amerikanischen Fahrtgebieten sind uns zwar einige Konferenzen bekannt, die gegen eine geringe Gebühr, zumeist 5 $, ihre Tarifverzeichnisse zum Verkauf stellen. Die Mehrheit der Konferenzen lehnt jedoch eine Veröffentlichung der Tarife aus verschiedenen Gründen ab. Zunächst einmal wird — insbesondere in den USA — die Auffassung vertreten, daß die laufende Veröffentlichung von Tarifsätzen und -änderungen den Preis- bzw. Ratenunterbietungen von seiten der Exporteure und der Reedereien konkurrierender Herkunftsländer und Fahrtgebiete Vorschub leiste. Das mag nicht für alle Relationen und Absatzmärkte zutreffen, ist aber ein Aspekt, der an sich schon eine generelle Lösung kaum zulassen wird. Interessanterweise ist dieser Gesichtspunkt einer der Gründe gewesen, weshalb das Handelsministerium in den USA darauf verzichtet hat, die amtliche Registrierung der Tarife jeweils vor ihrem Inkrafttreten von den Konferenzen zu fordern.

Die Linienreeder und ihre Konferenzen weisen außerdem nicht zu Unrecht darauf hin, daß die Interpretation der Tarife für den Ungeübten, insbesondere für den mit Schiffahrtsfragen wenig vertrauten binnenländischen Ablader, keine leichte Aufgabe darstellt. Die Werttarifierung, mit anderen Worten die tarifarische Berücksichtigung der Belastbarkeit der mannigfaltigen Transportgüter, erfordert nun einmal eine Tarifnomenklatur, in der der Laie sich nicht zurechtfinden kann. In der Regel wird daher bei den Linienreedereien nur dem langjährigen und erfahrenen Tarifeur und Expedienten die verantwortliche Festsetzung der für die Frachtberechnungen zugrunde zu legenden Raten anvertraut. Keineswegs verstünde der Ablader den Seefrachttarif besser zu lesen als der Tarifeur der Linienfahrt. Aber selbst, wenn ein sorgfältiges und fachgerechtes Tarifstudium der Ablader unterstellt wird, bleibt immer noch die diffizile Frage der zeitlichen Übereinstimmung des Inkrafttretens und der Kenntnisnahme von Tarifänderungen. Nicht selten sind die Konferenzen infolge von Bedingungen, die außerhalb ihres Einflußbereiches liegen, zu sofortigen Tarifänderungen gezwungen, während Druck und Versand von Tarifen und Tarifänderungen an die vielen und im Hinterland der Anlaufhäfen weit gestreuten Ablader einen unverhältnismäßig hohen Zeitaufwand erfordern. So würden die Ablader nicht auf telefonische oder schriftliche Rückfragen bei den Reedereien verzichten können, um sich Gewißheit über die jeweils gültigen Tarifsätze zu verschaffen.

Das Für und Wider der Tarifveröffentlichung bedarf einer sorgfältigen Prüfung unter allen relevanten Aspekten. Wie schwierig die Entscheidung über diese Frage sein dürfte, mag schon die Tatsache andeuten, daß selbst in den kartellfeindlichen USA eine gesetzliche Veröffentlichungspflicht nicht besteht, obwohl der Federal Maritime Board dazu neigt, eine Veröffentlichung der Konferenztarife zu befürworten.[19])

Reform der Tarifstruktur

Weiter wird von den Abladern die Tarifstruktur der Schiffahrtskonferenzen als allgemein veraltet angesehen. Die Ablader haben den Eindruck, daß manche Tarife vor 20 bis 30 Jahren bereits aufgestellt und seither nur ungenügend durch Änderungen an die Entwicklung der Wirtschaft angepaßt worden seien. Dabei wird zugegeben, daß den Reedern verständlicherweise der nötige Einblick in die Eigenart der Waren sowohl hinsichtlich ihrer technischen Eigenschaften als auch ihrer Handelswerte und Absatzmöglichkeiten fehlt. Mit Recht wird deshalb von seiten der Ablader eine engere Zusammenarbeit gerade auf tariflichem Gebiet angeregt und vorgeschlagen, zunächst einmal mit der Erstellung einer einheitlichen Nomenklatur zu beginnen. Nach Ansicht der Verkehrsnutzer wird vor allem auf dem Sektor der chemischen und Kunststoffindustrie eine Überprüfung verlangt, da nach ihren Erfahrungen gerade in diesen Zweigen immer wieder Fehleinstufungen vorkommen. Zum Beispiel erhalten billige Schwerchemikalien nicht die nötige tarifliche Differenzierung gegenüber hochwertigen Gütern. Außerdem wird immer wieder festgestellt, daß bei voluminösen Transportgütern die Seefracht einen zu großen Anteil am Warenwert ausmacht, angeblich in einigen Fällen 30—40 %, so daß die Wettbewerbsfähigkeit dieser Waren bedroht sei.

Die Notwendigkeit der Reform der Tarifstruktur wird selbst von den Linienreedern eingesehen. Darüber hinaus sind diese der Meinung, daß gleichzeitig die Nomenklatur nahezu aller Tarife einer Vereinfachung dringend bedürfen. Allerdings stehen die Linienreeder und ihre Konferenzen dabei vor zwei nicht leicht zu lösenden Problemen: Mit Unterstützung der Abladerschaft ist nämlich der Grundsatz der Verkehrsnutzer „what the traffic will bear" mit dem Grundsatz der Verkehrsträger „what the traffic can bear" in Einklang zu bringen und zum anderen der von den Verkehrsnutzern selbst häufig gesuchten Ausnahmeregelung mit der Tendenz zu Tarifdifferenzierungen entgegenzuwirken.

Was die Tarifänderungen im besonderen betrifft, erscheint den Abladern das Änderungsverfahren für einzelne Raten zu umständlich und zu langsam. Demgegenüber machen die Reeder geltend, daß sie in dringenden Fällen auf Grund telefonischer Verständigung mit den anderen Konferenzmitgliedern einen Konferenzbeschluß binnen 24 Stunden herbeizuführen pflegen. Außerdem werden auf seiten der Verkehrsnutzer Tarifänderungen mit sofortiger Wirkung abgelehnt. Solche sind aber in der Tarifierungspraxis

[19]) Vgl. W. L. Grossmann: „Ocean Freight Rates", Cambridge/Maryland 1956, S. 145.

nicht die Regel. Im allgemeinen scheuen sich die Konferenzen davor, Tariferhöhungen mit sofortiger Wirkung in Kraft zu setzen. Häufig sind diese das Ergebnis langwieriger Verhandlungen von den beteiligten Mitgliedsreedereien. Kommen sie vor, so lassen sie sich zumeist nicht vermeiden, da — wie bereits erwähnt — die Ursache in plötzlichen Änderungen von Bedingungen liegt, auf die die Reedereien keinen Einfluß haben.

Die Frage der Tarifänderungen ist seit Jahrzehnten ein strittiger Punkt im Linienfrachtgeschäft. Hier bedarf es u. E. einer noch besseren und gezielteren Aufklärungsarbeit der Reeder über das Seefracht-Tarifwesen und seine Probleme, andererseits aber auch einer größeren Verständnisbereitschaft bei den Abladern, die die Grundsätze der Warenpreisbildung nicht ohne weiteres auf die Tarife der Verkehrsträger übertragen dürfen. Hier wird sich eine generelle Lösung kaum finden lassen. Vielmehr wird man auf beiden Seiten kompromißfreudig sein müssen, um bei der fallweisen Lösung solcher Fragen den beiderseitigen Interessen und den Erfordernissen des überseeischen Verkehrs möglichst gerecht zu werden.

Nach Ansicht der Ablader sollten außerdem schematische lineare Ratenerhöhungen vermieden werden, da dies ein allzu rohes Mittel sei, um den individuellen Schwierigkeiten des Exportgeschäfts zu begegnen. Vielmehr sollten die Konferenzen versuchen, in Zusammenarbeit mit den Abladern die besonderen Absatzbedingungen des einzelnen Frachtgutes stärker zu berücksichtigen. Ob sich das aber in der Praxis durchführen läßt, muß bezweifelt werden. Begänne die Konferenz erst einmal mit einer Umfrage, so käme sie bei den tausenden von Transportgütern und allen ihren besonderen Marktbedingungen und nicht zuletzt bei der verständlicherweise zunächst einmal ablehnenden Haltung ihrer Verkehrskundschaft kaum jemals dazu, die einmal als notwendig erachtete allgemeine Tariferhöhung durchzuführen. Uns erscheint hier die bisherige Übung der individuellen Antragstellung auf Tarifermäßigung oder Beibehaltung der bisherigen Tarifsätze pragmatischer zu sein. Grundsätzlich richtig ist es aber, daß die Reeder — soweit wie möglich — eine bessere Kenntnis der Absatzmärkte ihrer Kundschaft im Interesse einer Verbesserung der Werttarifierung erwerben sollten.

Ausgleich der Sicherungspraktiken

Ebenfalls eine alte Klage der Verkehrsnutzer ist das Treurabattsystem der Schiffahrtskonferenzen, deren grundsätzliche Abschaffung nach den Feststellungen des Deutschen Industrie- und Handelstages gefordert wird. Die Vorzüge und Nachteile der Treurabatte sind zur Genüge bekannt, so daß wir hier nicht darauf einzugehen brauchen. Tatsächlich sind auch die meisten Konferenzen nach dem letzten Kriege dazu übergegangen, anstelle eines Zeitrabattes den Sofortrabatt einzuführen. Gewöhnlich wird dem Ablader die Wahl zwischen einem Sofortrabatt von 9,5 % oder einem Zeitrabatt von 10 % überlassen.

Ob eine allgemeine Abschaffung der Treurabatte empfohlen werden kann, möchten wir jedoch bezweifeln. Wie im vorigen Kapitel ausgeführt, gibt es Relationen, in denen gerade die Ablader Wert auf Beibehaltung der Treurabatte legen, da ihnen dieses konventionelle Sicherungssystem als ein zuverlässiger Schutz gegen die Gefahren der ruinösen Konkurrenz erscheint. Von einem „unwürdigen Zwangsmittel" kann man daher selbst bei dieser an sich sichersten Form der Abladerbindung allgemein nicht sprechen.

Nach den Feststellungen des DIHT stößt die Abladerbindung bei fob- und ab Werk-Verkäufen bei den Verkehrsnutzern auf häufigen Unwillen. Wie verlautet, lehnen die Ablader schärfstens solche Sicherungspraktiken ab, die aus ihrer Sicht nichts anderes bedeuten, als den Versuch, die Abladerschaft in den Akquisitionsdienst der konferenzgebundenen Linienreeder einzuspannen. Gegen diese Auffassung wenden die Reeder ein, daß eine zusätzliche Sicherung sich erfahrungsgemäß als notwendig erwiesen habe, da bei den Bindungen für cif-Verkäufe die Treueverpflichtung auf dem Umweg über fob-Verträge nicht selten umgangen wird.

Gewiß ist die Einbeziehung der fob-Verkäufe in das Sicherungssystem aus der Sorge um die Konferenztreue der Verkehrsnutzer angesichts der allgegenwärtigen Außenseitergefahr zu erklären. Mit den geltenden Bestimmungen des Vertragsrechts im Außenhandelsgeschäft dürfte diese Übung aber kaum in Übereinstimmung zu bringen sein, denn bei fob-Verschiffungen ist der Empfänger und nicht der Absender der Ware der Kontrahent des Frachtführers ab Versandhafen. Schließlich wird der Exporteur mit Rücksicht auf sein Verkaufsinteresse dem Empfänger keine Versandvorschriften machen wollen, wenn dieser sich ausdrücklich die freie Transportwahl vorbehält. Die Reeder sind sich daher darüber im klaren, daß bei fob-Verschiffungen eine strenge Treuebindung des Versenders nicht verlangt werden kann.

Eine „diplomatische" Lösung dieses Problems haben die Trans-Atlantic Associated Freight Conferences im ostwärtigen Verkehr gefunden, indem sie in ihren Kontrakten ihren Verschiffungspartner nicht als „shipper" oder „receiver", sondern als „merchant" bezeichnen, um mit dieser allgemeinen Bezeichnung jeweils denjenigen kontraktlich zu binden, der die Verschiffungsinstruktionen erteilt.

Tatsächlich kontrahieren die amerikanischen Konferenzen in einigen Relationen ausdrücklich auch mit den Empfängern, wie beispielsweise im Nordamerika/Kuba- und Nordamerika/Kolumbien-Verkehr. Wie Grossman ausführt, nehmen aber die meisten Konferenzen von einer Empfängerkontrahierung Abstand. In einigen Ländern bestehen gesetzliche Schwierigkeiten, während in anderen administrative oder ökonomische Gründe die Konferenzen davon abhalten, die Empfänger vertraglich zu binden. Oft stehen die Kosten und die Schwierigkeiten der Schaffung und

Aufrechterhaltung eines Systems von Empfängerbindungen in keinem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu seinem tatsächlichen Nutzen.[20]) Dabei dürfte sich für die konferenzgebundene Linienfahrt die Frage stellen, welcher Anteil des Verkehrsaufkommens durch die ungebundene Transportwahl auf seiten der Empfänger den Konferenzlinien wirklich verlorengehen würde.

Das sind Fragen, die zwischen Konferenzreedern und Abladern eingehend erörtert werden sollten. Ob sich die Konferenzen zu einem grundsätzlichen und allgemeinen Verzicht auf die Versenderbindungen bei fob-Verschiffungen werden durchringen können, erscheint uns angesichts der in den einzelnen Linienrelationen unterschiedlichen Verhältnisse zweifelhaft. Zumindest sollten aber im engeren Kontakt zwischen beiden Marktparteien die Möglichkeiten der Empfängerkontrahierung in bestimmten Relationen näher untersucht werden, und zwar in dem Bestreben, soweit wie irgend vertretbar von dieser zweifellos zweckmäßigeren Alternative Gebrauch zu machen. Dieses Problem ist natürlich im heimkommenden Verkehr leichter als im ausgehenden Verkehr zu lösen. Schließlich sollten sich die Konferenzen grundsätzlich dazu verstehen, bei fob-Verladungen keine Maßnahmen gegen kontraktlich gebundene Verschiffer zu unternehmen, wenn formell ein Treueverstoß vorliegt.

Ein weiterer strittiger Punkt sind die Kündigungsfristen in den Abladerkontrakten, die in der Regel 12 Monate betragen. Diese Zeitspanne erscheint den Verschiffern angesichts der weitaus kürzerfristigen Tarifänderungen zu lang. Hierbei ist aber zu beachten, daß die Treueverträge bei Ratenerhöhungen im allgemeinen eine Änderungsfrist von 90 Tagen vorsehen. Außerdem räumen die Konferenzen den Abladern das Recht ein, Ratenermäßigungen zu beantragen, wenn das Transportgut aus Wettbewerbsgründen die höhere Fracht nicht tragen kann.

Das Problem besteht darin, einen Ausgleich zu finden zwischen der langfristigen Planung in der Linienfahrt einerseits und dem Erfordernis höchstmöglicher Dispositionsfreiheit der Verschiffer andererseits. In dieser Frage scheinen aber die Reeder geneigt zu sein, der Forderung der Verkehrsnutzer nach kürzeren Kündigungsfristen entgegenzukommen.

Verbesserung der Verschiffungsmöglichkeiten und der Versanddokumente

Der Abladerwunsch nach einer Verbesserung der Verschiffungsmöglichkeiten bezieht sich nicht nur auf die Regelmäßigkeit, sondern auch auf die Gleichmäßigkeit der Abfahrten, d. h. nach der Darstellung der belgisch-niederländischen Verkehrsnutzer, „nicht drei Abfahrtstermine in einer Woche und dann in drei oder vier Wochen keine mehr".[21])

Dieser Wunsch oder, negativ ausgedrückt, der Vorwurf mangelnder Verschiffungsgelegenheiten erscheint zumindest den großen deutschen Linienreedereien nicht ganz verständlich; denn in allen wichtigen Fahrtgebieten besteht von deutschen, niederländischen und belgischen Seehäfen eine Abfahrtsfrequenz, wie sie wohl dichter kaum sein könnte. Grundsätzlich ist es das Bestreben der Linienfahrer, von ihren Anlaufhäfen regelmäßige und gleichmäßige Abfahrten durchzuführen. Auch innerhalb der Konferenzen wird auf eine möglichst dichte Folge von Schiffsabfahrten und eine sorgfältige Abstimmung der Fahrpläne der beteiligten Reedereien mit den Transportbedürfnissen großer Wert gelegt; denn entsteht einmal eine von den Abladern empfundene Lücke in der Abfahrtsfrequenz, so bietet sich Außenseitern sofort eine Chance, einen neuen Liniendienst zu improvisieren.

Vermutlich beziehen sich die Klagen über mangelnde Fazilitäten von belgisch-niederländischer Seite nur auf weniger bedeutende Relationen mit geringem Verkehrsaufkommen oder auf Fahrpläne kleinerer Linienreedereien. Trotzdem erscheint uns der Gesichtspunkt einer engeren Koordinierung von Verschiffungsmöglichkeiten mit den Transportbedürfnissen wichtig, zumal — wie eingangs ausgeführt — nach dem letzten Kriege im Verkehr mit den Entwicklungsländern stoßweise größere Verschiffungen häufiger vorgekommen sind, denen der Liniendienst zeitlich nicht gerecht zu werden vermochte. Häufige Aussprachen mit Vertretern der Abladerinteressen führen zu einer besseren und schnelleren Koordinierung der Schiffsabfahrten mit den zeitlichen Schwankungen des Ladungsaufkommens.

Hierher gehören auch alle Fragen eines schnellen und rationellen Güterumschlags. Den belgischen und niederländischen Verkehrsnutzern ist darin zuzustimmen, daß insbesondere im Hinblick auf die stetig fortschreitende Lade- und Palettisierungstechnik eine engere Zusammenarbeit vonnöten sei.

Die Vereinheitlichung der Konnossemente wird von den Verkehrsnutzern als ein bedeutendes, vorwiegend rechtliches Problem angesehen, das einer dringenden Lösung harrt. Nach Auffassung der Ablader sind die auf der Rückseite der Konnossemente abgedruckten Bedingungen überholt. Die Internationale Handelskammer sollte sich, ähnlich wie bei den „Inco-terms" und den „Einheitlichen Richtlinien und Gebräuchen" für Dokumentenakkreditive, um eine Vereinheitlichung bemühen.

Demgegenüber machen die Reeder geltend, daß eine einheitliche Regelung über den materiellen Inhalt der Konnossementsbedingungen großen Schwierigkeiten begegnet, da die besonderen Verhältnisse in den einzelnen Relationen und darüber hinaus in der einkommenden und ausgehenden Fahrt zu berücksichtigen seien. Auch die formale Frage nach einer einheitlichen Anzahl von Konnossementsexemplaren sei nicht einfach zu lösen, da die Vorschriften hierüber von Land zu Land beachtliche Unterschiede aufweisen. Trotzdem sind die Reeder grundsätzlich bereit, sich soweit wie irgend möglich um eine materielle und formale Vereinheitlichung der Konnossemente zu be-

[20]) W. L. Grossmann, a. a. O., S. 76.

[21]) Internationale Handelskammer Paris, Document No. 355/169.

mühen. Entscheidend ist in diesem Punkt allerdings nicht so sehr der enge Kontakt zwischen Reeder und Ablader wie die Bereitwilligkeit aller am Linienverkehr beteiligten Staaten, Änderungen über gesetzliche Konnossementsvorschriften im Sinne einer Vereinheitlichung durchzuführen. Nicht zuletzt werden hierbei Fragen des internationalen Seerechts berührt, die nur mit Hilfe der internationalen Seerechtsorganisation geklärt werden können.

FEHLKONTAKTE ZWISCHEN LINIENREEDERN UND ABLADERN

Nach unserer Auffassung wäre es allzu vordergründig, die Unzufriedenheit der Verkehrsnutzer mit den Diensten der Linienschiffahrt den Konferenzen zur Last zu legen. Gewiß erscheint das Konferenzsystem aus der Sicht der Ablader im Drange der Geschäfte häufig als schwerfällig. Dies ist aber ein Nachteil, der jedem Großbetrieb mehr oder minder eigen ist und nicht unmittelbar der Marktgestaltung zugeschrieben werden darf. Mit anderen Worten handelt es sich in erster Linie um ein Betriebs- und nicht um ein Marktproblem.

In der Linienschiffahrt liegt die Hauptursache der — berechtigten und unberechtigten — Klagen nicht im Wesen der Konferenzen begründet, sondern ist in gewissen Fehlkontakten zwischen Linienreedern und ihrer Verkehrskundschaft zu suchen. Dubois hat in seiner Schrift über die Kartellierung im Verkehrswesen ein Problem angeschnitten, dem u. E. von manchen Verkehrsträgern nicht genügend Bedeutung beigemessen wird:

> „Einem Fabrikanten kommt es bestimmt nicht in den Sinn, auf lange Sicht irgend etwas zu produzieren. Er wird vielmehr versuchen, den Wünschen der Käufer Rechnung zu tragen, weshalb er nur die Produkte herstellt, in denen Nachfrage besteht. Diese Wahrnehmung mag als selbstverständlich erscheinen, und doch wird ihr — vielleicht gerade wegen ihrer Offensichtlichkeit — in der Verkehrswirtschaft nicht die Beachtung geschenkt, die ihr gebührt. Es führt dies dazu, daß der Verkehrskunde mit seinen persönlichen und materiellen Verkehrsbedürfnissen allzu sehr zum Einheitsobjekt gemacht wird, das in Personenkilometern und Tonnenkilometern zum Ausdruck kommt. Dabei stehen wir doch vor einem der bedeutendsten Probleme des neuzeitlichen Verkehrswesens: nämlich der Schaffung von Steuerungsorganen, dem Inverbindungbringen und Vertiefen der Kenntnisse um die Kosten mit der Markterkundung." [22])

Weiter sagt Dubois:

> „Der Verkehrsbedarf ist aber nicht nur vielfältiger, sondern auch spezialisierter geworden. Der Nachfrager scheint immer mehr Wert darauf zu legen, in der einen oder anderen Eigenschaft des Verkehrsmittels eine Spitzenleistung angeboten zu erhalten, statt sich bei allen Errungenschaften mit einer Durchschnittsleistung zu begnügen." [23])

Dubois bezieht seine Ausführungen zwar vorwiegend auf die Träger des Binnenverkehrs. Angesichts der fraglos bestehenden Fehlkontakte sollten sich aber auch die Linienreeder Rechenschaft darüber geben, ob von ihrer Seite aus wirklich alle Möglichkeiten erwogen und alle Mittel angewandt werden, um der Dynamik der Außenwirtschaft und den Veränderungen der Nachfrage auf den überseeischen Absatzmärkten mit ihren Transportleistungen gerecht zu werden. Dies um so mehr, als es im Linienverkehr bei der Vielzahl höherwertiger Beförderungsgüter nicht allein auf die quantitative, sondern in gleichem Maße auf die qualitative Verkehrsleistung ankommt.

Die Industrie pflegt heute die modernsten und feinsten Mittel der betrieblichen Marktforschung anzuwenden, in dem ständigen Bestreben, die Nachfrage nach ihren Erzeugnissen mit allen ihren Differenzierungen bestmöglich zu befriedigen. Als Verkehrsnutzer erwartet sie mit Recht das gleiche von den Verkehrsträgern. Die Methoden der wissenschaftlichen Marktforschung werden in der viel traditionalistischer eingestellten Schiffahrt kaum oder gar nicht angewandt. Vielleicht glaubt man, darauf verzichten zu können, weil die Überseereedereien an allen wichtigen Plätzen des In- und Auslands Niederlassungen und Agenturen unterhalten, die fortlaufend über die Lage der Frachtenmärkte berichten. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß diese Außenstellen die Aufgabe der Ladungswerbung haben und sich daher zur Hauptsache dem Tagesgeschäft widmen müssen. Wenngleich Wünsche und Klagen der Ablader fallweise an die Reedereileitung über die Außenorganisation herangetragen werden, so wird damit noch kein vollständiges und immer objektives Bild von den Marktverhältnissen und ihren Veränderungen vermittelt, was keineswegs eine Schmälerung der Leistung und Bedeutung der Werbeorganisation der Linienreedereien bedeutet.

Gewiß haben es die Linienreeder mit einer Vielzahl von Teilmärkten zu tun, die unmöglich alle mit wissenschaftlicher Gründlichkeit untersucht werden können. Doch wäre schon mit einer Selektion repräsentativer Transportgüter bestimmter Relationen, deren Absatzverhältnisse unter dem Blickwinkel des Transportbedürfnisses von Zeit zu Zeit analysiert würden, viel gewonnen. Zwar haben die Frachtraten der typischen Liniengüter im allgemeinen keinen entscheidenden Einfluß auf die Ladungsmengen. Andererseits können die Reedereien aber nicht auf eine möglichst gründliche Kenntnis der Nachfragekomponente sowohl hinsichtlich der Tarifierung als auch hinsichtlich der Transportfazilitäten verzichten, wenn sie den mannigfaltigen Bedürfnissen linienmäßiger Seetransporte Rechnung tragen wollen. Das aus den Anfängen der Kolonialzeit stammende Schlagwort, daß der Handel der Flagge folgt, trifft heute sicherlich nicht mehr zu. Eine Wechselwirkung zwischen Handel und Flagge ist aber zweifellos gegeben. Aus dieser Sicht könnte eine fundiertere Kenntnis der überseeischen Märkte von den Linienreedern in dem Sinne genutzt werden, nicht nur Verkehrsleistungen, sondern auch ihrerseits Anregungen und Ideen zu ver-

[22]) René G. Dubois: „Die Kartellierung im Verkehrswesen", Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 49, 1956, S. 52. Unter Markterkundung versteht Dubois die Individualisierung der Nachfrage, d. h. etwa die Beobachtung der Konkurrenzfähigkeit, die Untersuchung der Werbemittel, die Analyse der Nebendienste (Pachtbetriebe in z. B. Lagerhäusern), die Erforschung des Beschaffungsmarktes.

[23]) R. G. Dubois, a. a. O., S. 54.

kaufen, die einer Förderung des internationalen Warenaustausches zugute kämen.[24]) Ein solches konstruktives und initiatives Bemühen um den Markt würde das allgemeine Verhältnis zwischen Linienschiffahrt und Abladerschaft verbessern und eine echte Zusammenarbeit wesentlich erleichtern. Wie diese Zusammenarbeit am zweckmäßigsten institutionalisiert werden kann, soll in einem zweiten Aufsatz dargestellt werden, in dem außerdem auch auf das diffizile Problem des kostenorientierten Tarifs eingegangen werden soll.

[24]) Vgl. R. G. Dubois, a. a. O., S. 55.

Summary: Shipping Conferences and Shippers. — The at present much fluctuating oversea goods traffic demands a better cooperation between shipping and shippers. The International Chamber of Commerce dealt with the insufficient adaptability of liner shipping to the changed conditions of oversea transport and regards the clumsily working bureaucracy of shipping conferences as the main cause of these difficulties. In the opinion of the International Chamber of Commerce a close contact between shipping conferences and shippers would provide a better coordination of transport demand and transport facilities. It suggests the formation of shippers' associations in order to confront the conferences with a corresponding organisation of transport users. Starting with this problem the author studies the monopoly-like position of the shipping conferences. In most countries with shipping industries the formation of cartels in liner shipping is held to be indispensable as a means of self-adjustment in order to maintain its economic function in the field of transport. The shipping conferences are only weak monopolies, as the liner companies bound by the shipping conferences—by competition within their own ranks as well as by the competition of outsiders—are forced to pursue a moderate and careful rates policy. On the other hand, the market position of transport users is not as unfavourable as the split-up demand for transport and the great number of shippers seem to indicate. The author, therefore, draws the conclusion that a countermonopoly of shippers is unnecessary. In addition the question of an expedient form of a real cooperation between liner companies and shippers is raised. The shippers demand more publicity of rates, a changed structure of rates, a cooperation with regard to the assessment and grading of transport goods, an equalisation of interests as regards ties on shippers, e. g. rebate- and contract-systems, with which the shipping conferences protect themselves, and an improvement of shipping facilities.

Résumé: Les Rapports entre les Conférences Maritimes et les Déchargeurs. — Le commerce de mer étant exposé à de fortes fluctuations, une meilleure coopération entre la navigation maritime et les déchargeurs s'avère nécessaire. Ayant constaté l'insuffisance de l'ajustement des compagnies maritimes aux conditions changées du commerce de mer, la Chambre de Commerce Internationale regarde comme cause principale une certaine rigidité de l'appareil administratif des Conférences maritimes; ceci d'ailleurs en pleine reconnaissance des données et des difficultés des Conférences. La Chambre de Commerce recommande une collaboration étroite entre les Conférences maritimes et les déchargeurs, dans le but de réaliser une coopération meilleure entre la demande et l'offre de facilités. Selon la Chambre de Commerce des associations de déchargeurs devraient être créées, afin de confronter les Conférences maritimise avec une organisation professionelle compacte des utilisateurs du commerce de mer. C'est dans ce cadre que l'auteur examine la position de monopol des Conférences maritimes. Dans la plupart des pays intéressés la cartellisation des compagnies maritimes est regardée comme moyen d'auto-régularisation pour garantir ses fonctions dans le secteur de l'économie des transports. Pourtant les Conférences ne constituent que des cartels assez faibles, vu que les compagnies-membres, exposés à la compétition interne et externe, poursuivent forcément une politique tarifaire prudente et modérée. D'autre part, la position de marché des utilisateurs est moins dévavorable qu'on ne devrait le croire en vue de l'émiettement de la demande et, simultanément, du grand nombre de déchargeurs aux intéréts divergeants. L'auteur arrive ainsi à la conclusion qu'un monopol défensif des déchargeurs n'est pas nécessaire. Il discute plutôt les formes d'une coopération efficace entre les compagnies maritimes et les déchargeurs. Ceux-ci revendiquent: meilleure publicité et changement de structure des tarifs, coopération quant à l'évaluation et la classification des frets, compensations en faveur des déchargeurs liés par des contrats sur les prix et des systèmes de rabais ainsi que de meilleures facilités d'embarquement.

Resùmen: Conferencias Marítimas y Embarcadores. — El movimiento de mercaderías a ultramar que, en el tempo actual muestra fuertes fluctuaciones, precisa de una mejor cooperación entre la navegación marítima y los embarcadores. La Cámara de Comercio Internacional se ocupó de la deficiente capacidad de ajuste de las compañías marítimas a las modificadas condiciones en el transporte marítimo y vé el motivo principal de estas dificultades en la lentitud del aparato burocrático en las conferencias marítimas. En un estrecho contacto entre conferencias marítimas y embarcadores, ve ella la posibilidad de una mejor coordinación de las necesidades y facilidades de transporte. La Cámara de Comercio sugiere la formación de uniones de embarcadores para enfrentar las conferencias a una cerrada unidad de utilizadores del transporte. Partiendo de esta base analiza el autor la posición de monopolio de las citadas conferencias. En la mayoría de los países que se dedican al comercio marítimo se considera como indispensable la formación de carteles en las líneas regulares de transporte como medio de regulación propia para el mantenimiento de sus funciones económicas. Las conferencias marítimas son, no obstante, débiles monopolios de transporte, puesto que los armadores asociados en las conferencias están obligados por la competencia interna como también por la de los no asociados a una mesurada y prudente política de tarifas. Por otro lado la posición de los usuarios del transporte marítimo no es tan desfavorable como podría parecer por la dispersión en la demanda de los transportes y la multitud de embarcadores con sus divergentes intereses. Por ello, el autor, llega a la conclusión de que un contramonopolio de los embarcadores no es necesario. Además, se formula la pregunta de una forma racional de una verdadera cooperación entre los armadores de las líneas marítimas regulares y embarcadores. Las exigencias de éstos se orientan aquí hacia una mayor publicidad de las tarifas, hacia un cambio en su estructura, a una cooperación en la valoración y escalonamiento de las mercancias transportables, a una compensación de intereses en las uniones de los embarcadores como sistemas de rebajas y contratos con los cuales las conferencias marítimas se protegen y, por último, a una mejora de las posibilidades de embarque.