

Kai-Uwe Bandtel

Dumping in der Seeschifffahrt – Gegenmaßnahmen im Recht der EU und der USA

Europäisches Wirtschaftsrecht, Band 14

C.H. Beck Verlag, München, 1999, 236 S., DM 82,--

Die als Dissertation von J. Basedow in Augsburg betreute Arbeit füllt, wie das Geleitwort zutreffend vermerkt, eine Lücke: Anders als das "klassische", auf Waren bezogene Antidumpingrecht geraten ähnlich konzipierte staatliche Marktzutrittsbeschränkungen im Dienstleistungssektor erst allmählich ins (juristische) Rampenlicht und zeigt sich auch hier das Phänomen von Wettbewerbsverzerrungen durch hoheitliche Einflußnahmen verschiedener Art. Bandtel richtet sein Augenmerk auf die – vom G(eneral) A(greement on) T(rade in) S(ervices) weithin noch ausgesparte (S. 10, 134 f.) – Seeschifffahrt; seine Darstellung gilt den normativierten Politiken von zwei Handelsgrößmächten, der EG zum einen, sodann (sehr viel kürzer) den USA, und mündet in einen (Rechts-)Vergleich der "völlig unterschiedlichen" (S. 3, 194) Konzeptionen. Die wesentlichen Rechtsvorschriften, nämlich die Rats-Verordnung (EWG) Nr. 4057/86 vom 22.12.1986 sowie der (U.S.) Ocean Shipping Act of 1978, sind im Anhang abgedruckt, letzterer auch in einer deutschen Übersetzung. Die Arbeit "begriff das Schiffahrtsdumpingrecht als Schnittstelle zwischen dem Außenwirtschaftsrecht und dem Seeverkehrsrecht" (S. 3); der jeweiligen, zuweilen fast kommentarmäßig gestalteten Analyse des Frachtendumpingrechts wird daher eine Skizze jener beiden (allgemeineren) Rechtsgebiete vorangestellt. Dadurch wird deutlich, daß insbesondere im EG-Recht die Antidumpingregeln auf dem Gebiet der Seeschifffahrt weitgehend dem (alten wie nach Abschluß der Uruguay-Runde novellierten) Handelsdumpingrecht nachempfunden sind, so daß auch bei ihrer Auslegung dieser Zusammenhang bedeutsam sein muß.

An den Anfang der Arbeit stellt Bandtel eine Diskussion der verschiedenen Dumping-Begriffe; auch im Titel wird dieses Konzept im weiten, wirtschaftswissenschaftlichen Sinne als jede "nicht marktgerechte Preisspaltung" (S. 5) zwischen In- und Auslandsmärkten verstanden, wobei freilich Sozial- und Währungs- (ebenso wie Öko-)Dumping regelmäßig nicht erfaßt werden. Andererseits wird so (WTO- bzw. GATT-)rechtlich nicht nur das "privatwirtschaftliche" Dumping i.e.S. (Art. VI GATT), sondern auch das "wirtschaftspolitische", insbesondere das "planwirtschaftliche" Dumping, d.h. jede – von Art. XVI GATT verpönte – staatliche (Ausfuhr-)Subvention (zunächst) einbezogen, wobei sich Bandtel dann jedoch auf das "GATT-Antidumpingkonzept" konzentriert (S. 11 ff.). Mißverständlich ist dabei allerdings die Überschrift "Behandlung von Dienstleistungen im GATT-Regime" (S. 10), da es in der Sache um das WTO-Recht geht; überhaupt wird diese neue Internationale Organisation nur ein einziges Mal (an anderer Stelle) erwähnt!

Teil 2 und 3 der Arbeit sind ähnlich aufgebaut, nicht nur in der vom Allgemeinen zum Besonderen hinführenden Vorgehensweise, sondern auch in den Details der Behandlung des Frachtendumping, wobei einem Überblick über die zentrale(n) Regelung(en) jeweils eingehendere Darstellungen wichtiger materieller Probleme, des (Verwaltungs-)Verfahrens

und schließlich des gerichtlichen Rechtsschutzes folgen. Nur die EG-Verordnung wird am Ende des einschlägigen Teils – überaus kritisch – bewertet (S. 134 ff.); das allein im US-Recht eingesetzte (präventive) Mittel der Tarifregulierung würdigt Bandtel hingegen erst im abschließenden Teil (S. 192). Insgesamt äußert er grundsätzliche Bedenken daran, ob die Erhaltung der kartellierten Strukturen – Schifffahrtskonferenzen im internationalen Linienverkehr – "in Zeichen fortschreitender Liberalisierung noch wirtschaftspolitisch erstrebenswert ist" (S. 195); auch die "verteilungspolitische Konsequenz" von (Anti-) Dumpingregelungen solle einer Diskussion nicht entzogen werden.

Während die US-Regelungen sich ausschließlich gegen (definitionsgemäß staatliche oder staatsnahe, S. 169 f.) *controlled carrier* richten, bezweckt die EG auch den durchaus legitimen (S. 137 ff.) Schutz der "Gemeinschaftsflotte" gegenüber Billigflaggenstaaten. Im einen wie im anderen Fall erweisen sich die Gegenmaßnahmen – bei der EG Ausgleichsabgaben (S. 96 ff.) – jedoch als wenig geeignet, da die (über)mächtige Konkurrenz weithin komparativen Kostenvorteilen geschuldet ist, die sich mit dem herkömmlichen Antidumpinginstrumentarium gerade nicht bekämpfen lassen (S. 141, 187); vielleicht wurde auch deshalb kaum von den Möglichkeiten Gebrauch gemacht! Bandtel konstatiert zutreffend weiteren Handlungsbedarf (S. 141 ff.) und tritt für eine verstärkte Durchsetzung des Hafens statt des Flaggenstaatsprinzips für Sicherheits- und Umweltstandards ein; insbesondere aber sei eine Verringerung der Lohnnebenkosten in den Industriestaaten nötig (und möglich).

Gegen (angebliche) Wettbewerbsverzerrungen gerichtete Antidumping- (bzw. Antisubventions-) Bestimmungen entfalten ähnliche Wirkungen wie das reguläre, auf (Lieferungs-/Leistungs-)Verbote und Beschränkungen setzende und auf diese Weise auch den Wettbewerb behindernde Einfuhrschutzrecht. Gerade weil die Gemeinsame Handelspolitik (Art. 133 EGV n.F.) Dienstleistungen nur zum Teil einschließt (S. 17 f.), wäre hier auch der Blick auf mitgliedstaatliche Regelungen wie z.B. §§ 6 und 18 AWG bzw. §§ 44 ff. AWV und deren (verbleibenden) Anwendungsbereich aufschlußreich (gewesen), die sich als dritte Art von Gegenmaßnahmen neben *ex post*- und *ex ante*-Preis-Kontrolle (S. 188) darstellen.

Ludwig Gramlich

Susanne Baier-Allen (ed.)

Synergy in Conflict Management

What can be learnt from recent experiences?

Schriften des Zentrums für Europäische Integrationsforschung – Center for European Integration Studies – der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, Band 9
Nomos Verlag, Baden-Baden, 1998, 245 S., DM 84,-

This volume brings together practitioners in conflict management to share lessons they have learnt by evaluating their own work in this field. "The common thread that runs