



LUNDS UNIVERSITET

Ekonomihögskolan

Institutionen för handelsrätt

HARK10/Kandidatkurs i internationell affärsjuridik

VT09

Handledare: Boel Flodgren

Ett skepp kommer lastat

En studie om konkurrensrätt, konsortier och linjekonferenser

Författare: Sofie Gellin

Sammanfattning

Linjekonferenser har funnits sedan 1875. Dess syfte är att rederier går samman för att gemensamt besluta om fraktrater samt dela upp marknaden mellan sig. Denna typ av samarbete har under lång tid tillåtits då det ansetts bidra till prisstabilitet och regularitet. År 2006 togs gruppundantaget för linjekonferenser bort och europeiska kommissionen valde i stället att utveckla det gruppundantag som finns för konsortier. Syftet med uppsatsen är att undersöka hur tillbakadragandet av gruppundantaget för linjekonferenser kommer att påverka sjöfartsindustrin.

Uppsatsen tar sin början i antikens Grekland där bland de första sjörättsliga reglerna kom till. Sedan redogörs för sjöfartens och sjörättens utveckling fram till idag. Bland annat så belyser jag inverkan som containern haft för transporter och den globala handeln. Vidare presenteras EG:s konkurrensregler samt de undantagsregler som funnits för linjekonferenser samt de som berör konsortier. Efter detta följer analysdelen av uppsatsen där en diskussion kring resultaten förs.

I slutsatsen kommer jag fram till att linjekonferenser kommer att fortsätta vara verksamma på den globala marknaden, att det kan bli svårare att döma konsortier än linjekonferenser för konkurrensbegränsande beteende samt att uppköp och sammanslutningar av rederier kommer bli vanligare.

Nyckelord: Linjekonferenser, konsortier, konkurrensrätt, sjöfart, EU.

Summary

Liner conferences have been around since 1875. Their purpose is to make shipping companies act together and commonly decide on freight rates and to divide the market between them. This type of cooperation has been allowed for a long period of time when it is considered to contribute to a price stability and regularity. In the year of 2006 the group exemption for liner conferences was removed and the European Commission chose to develop the group exemption for consortia instead. The purpose of this thesis is to investigate how the removal of the group exemption for liner conferences will affect the shipping industry.

The thesis begins with a short description of ancient Greece where maritime law was first evolved. Then the development of shipping and maritime law until today is explained. Amongst others, the impact containerisation has had on transport and global trade is presented. Afterwards, I introduce the competition laws of the EU as well as the exemption rules for liner conferences and consortia. Following this is the analysis part of the thesis where I discuss the results.

My conclusions are that liner conferences will continue to operate on the global market, that it might be more difficult to find consortia responsible for restricting trade than liner conferences and that mergers and acquisitions amongst shipping companies will be more common.

Keywords: Liner conferences, consortia, competition law, shipping, EU.

Förkortningar

EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EG	Europeiska gemenskaperna
EU	Europeiska unionen
FN	Förenta nationerna
ICC	International Chamber of Commerce
ISO	International Organization for Standardization
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
WTO	World Trade Organization

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Syfte och frågeställning	2
1.2	Metod och material.....	3
1.3	Avgränsningar och disposition.....	4
2	Sjöfart	6
2.1	Sjörättens historia.....	6
2.1.1	Dagens sjörättsliga regler.....	8
2.1.2	Containerns intåg.....	9
2.2	Linjekonferenser.....	10
2.2.1	Linjekonferensernas uppkomst.....	11
2.2.2	Linjekonferensernas funktion.....	11
2.2.3	Prisavtalen.....	12
2.3	Konsortier	13
3	Konkurrens	15
3.1	Konkurrensrättens grunder	15
3.2	Artikel 81 och 82.....	16
3.3	Undantagsregler	18
3.4	Gruppundantag.....	18
3.4.1	(EEG) 4056/86 – gruppundantaget för linjekonferenser	19
3.4.2	(EG) 823/2000 – gruppundantaget för konsortier	20
3.4.3	(EG) 246/2009 – det nya gruppundantaget för konsortier	21
4	Analys	23
4.1	Bedömning av konkurrensbegränsande förfaranden.....	23
4.2	Hur påverkar upphörandet marknaden?	26
4.2.1	Europa och omvärlden	27
4.2.2	Hur mindre aktörer påverkas.....	28
4.3	I finanskrisens spår.....	29
5	Sammanfattning och slutsats	31
5.1	Sammanfattning av uppsatsinnehåll.....	31
5.2	Slutsatser.....	32

6	Referenser	34
7	Bilaga 1.....	37

1 Inledning

*”Nu kan det bättre gå an, sedan gästerna njutit av maten,
att man dem frågar och spörjer sig för, vad personer de äro.
Vilka äro ni, män, och varifrån komma på havet?
Driver ni handelsfart eller segla ni endast på måfå kring över hav
som en rövarehop? Ty sådana ströva,
sättande livet på spel, för att plundra på främmande kuster.”*

Ur tredje sången i Odysséen av Homeros

Som kan utläsas från citatet ur Homeros klassiska epos Odysséen bedrev man handel till sjöss redan i antikens Grekland. Det antas även att människorna som levde runt Medelhavet navigerade på haven före de började att bedriva jordbruk vilket innebär att sjöfartsindustrin, om den initiala sjöfarten kan kallas för en industri, är en av de äldsta kvarlevande branscherna.¹ De första skeppen som färdades på haven har inte stora likheter med dem som används för varutransporter idag. Storleksmässigt skiljer de sig avsevärt och inte minst containerns intåg har på ett fundamentalt sätt påverkat shippingindustrin och bidragit till att den globala handeln har ökat tack vare denna effektivisering av varutransporter.² På grund av utvecklingen inom industrin har även sjörätten utvecklats och det finns idag en mycket omfattande reglering både på nationell och på internationell nivå. Denna innefattar såväl tvingande som dispositiva regler och inte minst så lever Hugo Grotius idéer om ett fritt hav kvar.³

År 1875 upprättades Calcuttakonferensen som resultat av ett försök att göra sjöfarten mellan Europa och Indien mer regelbunden och detta markerar starten för en idag över 100-årig samarbetsform som kallas linjekonferenser.⁴ I många år har konferensernas verkan

¹ Brodefors, Rinman 1983 s. 9

² Adrion 2006 s. 225

³ Farthing 1987 s. 8

⁴ Frihagen 1963 s. 43

setts såsom något positivt då det har ansetts att deras samarbete effektiviserat shippingindustrin och att detta kommit konsumenterna till godo.⁵ Dock har man i EG-rättsliga sammanhang reviderat denna åsikt, mycket på grund av att det inom linjekonferenserna traditionellt har tillämpats gemensam prissättning vilket anses vara konkurrensbegränsande. Ett resultat av detta är att det gruppundantag från konkurrensreglerna som linjekonferenserna åtnjöt togs bort år 2006.⁶ I stället har det utvecklats ett gruppundantag som berör konsortier inom den maritima sektorn, inom vilka i stort sett verkar som i linjekonferenser undantaget gemensam prissättning.⁷

Det brukar sägas att det finns två typer av sjöfart, trampfart och linjefart. Trampfart är då man hyr skepp vid behov och då kostnaderna för detta sätts från fall till fall. Linjesjöfart, vilket jag kommer att fokusera på i denna uppsats, är något som sker på regelbunden basis och priserna oftast är satta på förhand av linjekonferenserna. Inom linjesjöfarten används dels bulkfartyg, där varorna lastas direkt in i skeppet, dels containerfartyg där man använder standardiserade containrar i vilka man fraktar varorna.⁸ Jag kommer vidare i uppsatsen inte göra någon större åtskillnad mellan dessa fartygstyper. Däremot kommer jag att diskutera containerns inverkan på den globala handelsutvecklingen.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med min uppsats är att dels redogöra för linjekonferenser, hur de ser ut och vilken funktion de fyller, dels redogöra för de konkurrensrättsliga regler som berör just linjekonferenser vilka främst är artikel 81 och 82 i EG-fördraget⁹. Jag kommer att beskriva gruppundantaget som gällt fram till 2006 samt varför man valde att låta det upphöra. Vidare kommer jag att redogöra för konsortier samt diskutera de kvarvarande undantag från konkurrensreglerna som gäller för dessa samt se vilka skillnader som finns mellan de nya och de gamla undantagen.

⁵ Se exempelvis rådets skäl i (EEG) 4056/86

⁶ (EG) 1419/2006

⁷ (EG) 246/2009

⁸ Townley 2004 s. 107

⁹ Fördraget om upprättandet av Europeiska Gemenskapen, i uppsatsen benämnt EG-fördraget

Jag har för avsikt att i uppsatsen kombinera ett mer traditionellt juridiskt tänkande med ett av mer affärsmässig och även politisk natur. Jag kommer att undersöka vilka anledningarna var till att man tog bort gruppundantaget för linjekonferenser samt varför man väljer att fortfarande tillåta konsortiesamarbete inom sjöfartsindustrin. Min ambition är att i slutändan göra en bedömning av de båda undantagen för att se huruvida de fyller samma funktion samt hur sjöfartsindustrin påverkas av de nya direktiven. I enlighet med detta lyder min frågeställning: *Hur påverkas sjöfartsindustrin av att man inom EG-rätten förbjudit linjekonferenser?*

1.2 Metod och material

I uppsatsen använder jag mig av rättsdogmatisk metod, det vill säga att jag utreder och systematiserar gällande rätt. Härtill bör även kvalitativ metod läggas då jag menar att denna ger en mer detaljerad bild av problemområdet. Detta är något jag försöker åstadkomma genom att tänka inte bara i juridiska banor utan även i affärsmässiga och politiska sådana. Jag använder mig av ett brett spektrum av rättskällor innefattande lagtext, praxis och doktrin för att redogöra för de lege lata. Dock så önskar jag även producera avsnitt i uppsatsen som är av normativ karaktär så jag kommer även att beröra de lege ferenda, både ur min och andras synvinkel. I uppsatsen använder jag mig av såväl primär- som sekundärkällor. Detta innefattar de redan nämnda rättskällorna samt en intervju och en magisteruppsats producerad vid Lunds universitet 2001. Den 19/5 2009 genomförde jag intervju med direktör Knud Pontoppidan. Han har tidigare varit vice VD på A.P. Møller Mærsk och sitter nu i styrelsen för Den Danske Maritime Fond men har även arbetat tillsammans med europakommissionen med just de frågor som jag berör i min uppsats. Intervjun var mycket givande och Knud Pontoppidan kunde bistå mig med mycket ny information samt nya infallsvinklar. Den magisteruppsats jag har läst behandlar linjekonferenser och av respekt för författaren har jag valt att referera till honom direkt i stället för att leta upp och använda hans källor.

Bland mina källor finns både de som är mycket aktuella och de som är något äldre men jag anser att samtliga är relevanta och tillförlitliga. Dock måste man alltid vara medveten om

det egna bedömningsurvalet vilket inte alltid är fullt opartisk. Emellertid anser jag mig, tack vare min medvetenhet kring den eventuella partiskhet som finns hos mig och mina källor, på ett korrekt sätt bedöma källornas relevans.

1.3 Avgränsningar och disposition

Då jag har ett begränsat utrymme i uppsatsen har jag valt att fokusera på den europeiska konkurrenslagstiftningen och de undantag för linjekonferenser och konsortier som finns där. Jag kommer inte att gå på djupet i de politiska diskussioner som funnits kring linjekonferensers vara eller icke vara utan min avsikt är att komma med egna reflektioner som kan motsvara det politiska resonemanget. Detsamma gäller för den mer affärsmässiga delen. Jag kommer inte att närmare beskriva de ekonomiska teorier som finns kring hur konkurrens snedvrids och dess effekter på ekonomin utan enbart översiktligt presentera teorierna för att kunna ge läsaren en överblick och djupare förståelse för mitt resonemang. Jag gör antagandet att mottagarna för denna uppsats har grundläggande kunskaper inom ekonomi och juridik och jag kommer därför inte att förklara samtliga fackuttryck som jag använder.

Efter det inledande kapitlet, kommer jag att redogöra för linjekonferenser och konsortier. Detta kommer att ske genom att jag översiktligt dels beskriver sjöfartsindustrins historia och sjörätt, dels beskriver linjekonferensernas uppkomst och hur de verkar. På samma sätt kommer jag att resonera kring konsortier. Ett antagande som jag gjort i uppsatsen är att de linjekonferenser som varit verksamma på rutter till och mellan europeiska hamnar numera är upplösta och att dessa samarbeten, om några, i stället genomförs inom ramen för konsortier. Vidare i kapitel tre kommer jag att gå närmare in på konkurrens. I samma avsnitt kommer jag att redogöra för EG:s konkurrensrättsliga regler, främst artikel 81 och 82 och även de gruppundantag som finns för linjekonferenser samt konsortier. Jag kommer också att presentera några rättsfall från EG-domstolen som berör mitt ämne och som kan ge en förståelse för hur man på europeisk nivå resonerat kring linjekonferenser samt förklara varför man ändrat åsikt om dess nytta.

Sedan följer analysdelen av uppsatsen där jag kommer att diskutera olika företeelser som jag anser vara av vikt för att kunna besvara min frågeställning. Bland dessa kan nämnas

svårigheterna att bedöma huruvida konkurrensbegränsande förfarande föreligger, hur marknaden påverkas av de nya direktiven samt av finanskrisen. Här kommer jag även att diskutera hur mycket återtagandet av gruppundantaget kan komma att påverka linjekonferenser respektive konsortier såväl i Europa som i övriga världen samt även hur stora respektive små rederiers framtid kan komma att se ut nu då man tagit bort gruppundantaget. Avslutningsvis kommer jag att sammanfatta mina resultat samt föra en diskussion kring dem och jag kommer även här att besvara min frågeställning.

2 Sjöfart

Som tidigare nämnt anser historikerna att människor i Medelhavsområdet rörde sig till sjöss innan de började bedriva jordbruk.¹⁰ Inte sällan skedde detta i syfte att idka handel med andra. På grund av bristen av infrastruktur på land var det förr oftare enklare och billigare att färdas till sjöss, något som till viss del kan göras gällande än idag. I och med denna tidiga utveckling av sjöfartshandel har sjörätten, och då även den internationella sjörätten, en lång historia. Nedan kommer jag kort att redogöra för sjörättens historiska utveckling då jag menar att detta kan vara av vikt för att kunna få en djupare förståelse för dagens typ av sjöfartshandel.

2.1 Sjörättens historia¹¹

Regler och normer för sjöfart upprättades redan innan antikens greker och romare härskade över Medelhavet. Dock så var det med dem som en mer tydligt uppställd och definierad sjörätt uppstod. Det var i Medelhavsregionen som den internationella sjörätten utvecklades mest i ett tidigt skede, mycket på grund av att det var där som den internationella sjöfarten var mest utvecklad. I de regler som utvecklats av grekerna kunde man bland annat se bestämmelser om var tvister skulle lösas samt vilken jurisdiktion som skulle användas. Den romerska sjörätten var något mer utförlig och baserades på och fick mycket av sin styrka från pax romana, vilken utvecklades för att främja handel genom att tillse att stabilitet och trygghet för handelsidkare rådde i hela det romerska riket. I dessa regler kunde man även se mer utförliga beskrivningar om klassificering av skepp, riskhantering och risköverföring avseende lasten samt hur man skulle bedöma fall där skador på lasten skett på grund av något utifrån kommande. I och med romarrikets fall fick den internationella sjörätten stå tillbaka för Medelhavets småstaters egna regler och en tid av sjörättslig disharmoni följde.

¹⁰ Brodefors, Rinman 1983 s. 9

¹¹ Detta avsnitt grundas framförallt på Brodefors, Rinman 1983 s. 9 ff., Farthing, 1987 s. 2 ff., Gorton 2003 s. 24, 74

Under medeltiden var det italienska städer med Venedig i spetsen som kontrollerade en stor del av handeln genom sjöfart i området. Dessa småstater hade ofta en protektionistisk och egennyttig syn på kommersen vilket var anledningen till att den internationella sjörätten fick stå tillbaka. Dessa protektionistiska tankar kan göras gällande än idag, speciellt med avseende på den finanskris som idag råder. Detta kommer jag att beröra vidare i uppsatsen.

Det var också under medeltiden som den internationella sjörätten åter fick ett uppsving. Dock hade det skett en förflyttning av utvecklingscentra från östra Medelhavsområdet längre västerut till Spanien och även upp till Östersjön där handeln kommit att öka i betydelse tack vare hansastädernas starka tillväxt. Hansans typiska ägarstruktur skilde sig avsevärt från den italienska då man ofta delade upp ägandet av fartyg och dess varor mellan flera aktörer. Det var även ovanligt att man försäkrade sina skepp utan detta skedde endast då man fraktade väldigt värdefulla varor. Under denna tid utvecklades *lex mercatoria* vilket närmast kan beskrivas som civilrättsliga handelsnormer. Även idén om konossement, vilken är av stor vikt för sjöfartsindustrin idag, kom till vilken innebär att innehavaren till ett dokument av viss typ har rätten till det transporterade godset. Då Spanien och Portugal under samma period påbörjade sin erövring av den amerikanska kontinenten och Västindien försökte man dela upp rättigheterna till havet mellan sig och man fick till och med påvens välsignelse för att göra detta, mycket tack vare dåtidens politiska läge i Europa. Dock ifrågasattes detta starkt när både England och Nederländerna under 1500-talet gjorde anspråk på att bli starka sjöfartsnationer. Som stöd för deras anspråk kan bland annat nämnas idéerna om havets frihet, *Mare Liberum*, som presenterades i Hugo Grotius verk *De jure praedae commentaries*. De innebär att ingen kan äga rätt till de öppna haven och ingen kan heller hindra andra från att bedriva handel sjövägen. Tyvärr var alltid problemet med sjöröveri aktuellt och under en tiodagarsperiod 1625 kapade pirater 27 engelska fraktfartyg i Medelhavet. Detta ledde till oerhörda förluster och en jämförelse med dagens sjöröveri som pågår utanför Somalias kust ligger nära till hands.

Det var först efter andra världskriget som sjöfartsindustrin genomgick någon större förändring. Denna period innebar slutet för mycket av den gamla, koloniala världsbilden och många av de forna kolonierna försökte etablera sina nationer genom att bland annat skapa egna, nationella sjöfartsindustrier. Detta innebar ökad konkurrens för de ledande europeiska shippingföretagen och många länder införde exempelvis skattelättnader och bidrag för det egna landets shippingföretag medan man bland annat införde högre tullar för

andra länder och även regleringar för hur många utländska sjömän som fick finnas ombord på de egna nationella fartygen.¹² Sedan slutet av 1980-talet har flera länder avreglerat de nationella åtgärderna och alltmer börjat förlita sig på exempelvis EU och FN vad gäller skapandet av en internationell sjörätt. Bland annat så finns det ett flertal FN-konventioner som berör bland annat skeppsregistrering, transporträttsliga regleringar samt planer för hur företag från utvecklingsländer i framtiden skall komma att utgöra en större del av sjöfartsindustrin.¹³

2.1.1 Dagens sjörättsliga regler

Jag kommer nu översiktligt beröra några av de sjörättsliga regler och normer som är av stor vikt för sjöfartsindustrin idag. Detta är viktigt då det ger en djupare förståelse för hur man inom sjöfartsindustrin resonerar vid avtalsskrivande, vilket är en mycket viktig del av branschens verkan.

Det första som bör nämnas är The Hague/Visby rules. Detta är en typ av standardavtal för sjöfart som kan inkorporeras i det avtal som upprättas mellan två parter. Man började arbeta med reglerna 1924 och de slutfördes 1968. Man ville med standardavtalet stärka lastägarnas position gentemot rederierna så att relationen skulle bli mer jämlik och avtalen följaktligen mer rättvisa. Bland klausulerna kan nämnas transportörens ansvar före och vid avgång, artikel 3, samt regler om force majeure, artikel 4(2).¹⁴ Samma typ av standardavtal finner man i The York-Antwerp rules som kom till 1924. Dock gäller dessa regler endast då gemensam haveri skett, det vill säga då man varit tvungen att göra sig av med last för att exempelvis undvika att skeppet sjunker. Om reglerna är inkluderade i avtalet kan man med stöd av dem avgöra vem som bär ansvaret och således bör stå kostnaden för det förlorade godset.¹⁵ Andra standardiserade uttryck som används mycket frekvent vid avtalsskrivning av denna typ är de så kallade Incoterms. De är transportklausuler som har tagits fram av ICC.¹⁶

¹² Thanopoulou 1998 s. 366

¹³ Farthing 1987 s. 29 f.

¹⁴ Wilson 2008 s. 173 ff.

¹⁵ Mandaraka-Sheppard 2007 s. 789 f.

¹⁶ Brodie 2006 s. 170 ff.

2.1.2 Containerns intåg

Containerns intåg inom sjöfarten anses av många vara den enskilt viktigaste händelsen som påverkat shipping och den globala handeln. Det är omöjligt att säga exakt när man började frakta varor med hjälp av containrar. Dock vet man med säkerhet att man i slutet av 1700-talet använde en typ av varubox som underlättade för omlastning av varor från spår- till vägtransportmedel.¹⁷ Dessa containrar var i början gjorda av trä och man hade ingen allmänt vedertagen standarstorlek för dem vilket var en av de största anledningarna till att de inte användes så frekvent. Det var i början av förra århundradet som stålcontainern gjorde sitt intåg och man började även då så sakteliga standardisera containerstorlekarna. Dock förhindrades detta från statligt håll, framför allt i USA. Där ansåg staten att samarbetet för standardisering mellan exempelvis rederier och järnvägsbolag ledde till otillåten konkurrensbegränsning.¹⁸ Man kan ställa sig tveksam till en sådan tillämpning av konkurrensrätten. I detta avseende skulle det kunna ha varit positivt att tillåta samarbete då detta kan ha snabbat på utvecklingen av en mer extensiv global handel. Det går dock inte att säga om ett sådant samarbete skulle ha gynnat den globala handeln, det kunde i stället ha lett till högre priser vilket varit sämre för konsumenten. Att besluta om huruvida samarbete är skadligt eller ej är uppenbarligen mycket svårt, vilket kommer att göras tydligare senare i uppsatsen.

Det var under 1960-talet som containrarna fick sitt stora genombrott och det var 1966 som de första containrarna, såsom vi idag definierar dem, kom till Europa.¹⁹ Genombrottet kom mycket tack vare den standardisering av storlekar som ISO infört. Man hade även förfinat containrarnas funktion och det gick exempelvis att stapla dem på varandra och man utvecklade även containrar för olika behov såsom för kylvaror. Detta innebar ett uppsving och i många avseenden en förenkling för den globala handeln.²⁰ Containershipping har sedan 1974 haft en nästan linjär årlig tillväxt på cirka 11-12 procent vilket tyder på att dess betydelse inte är på väg att minska.²¹ Fraktskeppen som man använder fortsätter att växa i såväl storlek som antal och världens idag största containerskepp, Emma Mærsk, kan lasta

¹⁷ Burrell 1994 s. 7

¹⁸ A.a. f.

¹⁹ Adrion 2006 s. 224

²⁰ A.a.

²¹ Sutcliffe 1995 s. 62

11 000 containrar.²² Ett antal som för bara några år sedan skulle ha setts som otänkbart. Att containrar underlättat för sjöfrakt av varor och därmed även den globala handeln är tydligt. Dock är det intressant att fråga huruvida fraktskeppen kan och bör bli större samt om det finns något annat sätt på vilket en effektivisering av varutransporter till sjöss är möjlig. Detta speciellt med tanke på den finanskris som nu råder och som i allra högsta grad påverkar den globala handeln och därmed troligtvis även förmågan hos rederier att stödja utveckling och innovation inom näringen.

Jag menar att många av de historiska och sjörättsliga aspekterna som presenterats ovan är nödvändiga för att få en djupare förståelse för linjekonferensers och konsortiers uppkomst och shippingindustrins samt även nationers och internationella organisationer verkan i stort i frågor rörande sjöfart.

2.2 Linjekonferenser

Linjekonferenser är ett samarbete mellan rederier där man bland annat delar upp marknaden mellan sig och fattar gemensamma beslut om prissättning i horisontella avtal, vilket innebär avtal mellan parter i samma led i distributionskedjan i en industri.²³ Enligt EG-förordningen 4056/86, vilken bestämde linjekonferensernas gruppundantag, definieras linjekonferenser i artikel 1(3b) som *”a group of two or more vesseloperating carriers which provides international liner services for the carriage of cargo on a particular route or routes within specified geographical limits and which has an agreement or arrangement, whatever its nature, within the framework of which they operate under uniform or common freight rates and any other agreed conditions with respect to the provision of liner services”*. Nedan skall jag redogöra för konferensernas uppkomst samt hur de verkar.

²² media.maersk.com/en/PressReleases/2006/Pages/namegiving%20L203.aspx

²³ Merkin, Williams 1984 s. 35

2.2.1 Linjekonferensernas uppkomst

Den första reguljära linjetrafiken uppkom 1816 på rutten mellan Europa och Nordamerika där man fraktade såväl varor som passagerare. När ång- och sedan dieselfartyg blev vanliga började ytterligare en regularitet i handelsrutten att förekomma vilket inte hade varit möjligt i större utsträckning tidigare då man varit tvungen att förlita sig till segelfartyg för att klara leveranser.²⁴ Detta ledde till en mer stabil marknad för handel av varor. Därtill kom dock även en kraftig konkurrens mellan de olika rederierna och det dröjde inte länge förrän konkurrensreglerande avtal mellan marknadsaktörerna slöts. Det som man idag benämner som linjekonferensers etablering brukar man härleda till den så kallade Calcuttakonferensen 1875.²⁵ Där slöt brittiska rederier avtal om fraktkostnader på rutterna mellan Storbritannien och dess kolonier. Detta ledde bland annat till en stabilitet i priset på te vilket kommit att bli en viktig vara för brittiska handelsidkare. Sedan bildades även linjekonferenser på rutterna mellan Europa och Nordamerika, detta rörde sig dock främst om passagerartrafik i stället för godstransporter. Konferenser avseende passagerartrafik har sedan dess inte varit särskilt vanligt.²⁶ Linjekonferenser har oftast ett huvudkontor, en styrelse samt regelbundna träffar. Dock så har dessa sambindande organs betydelse minskat och de konferenser som tidigare hade många anställda har idag endast ett fåtal.²⁷ Bortsett från detta har det egentligen inte skett några omvälvande förändringar i linjekonferenssystemet sedan dess uppkomst utan konferenserna har i stort sett verkat som de alltid gjort. De mer omfattande förändringarna har i stället rört marknadens utseende, något som kommer tas upp senare i uppsatsen. Man kan då fråga sig varför linjekonferenserna inte har förändrats märkbart om marknaden har gjort det.

2.2.2 Linjekonferensernas funktion

Det finns fler än 300 linjekonferenser i världen och alla verkar självfallet inte på exakt samma sätt eller under samma förutsättningar. Exempelvis finns det de som har färre än tio medlemmar medan andra har fler än 50.²⁸ Dock finns det vissa karaktärsdrag som är typiska

²⁴ Bunel, Franck 1991 s. 141

²⁵ Frihagen 1963 s. 43

²⁶ A.a.

²⁷ Intervju med Knud Pontoppidan 19/5 2009

²⁸ Townley 2004 s. 108

för linjekonferenser och man kan därför tala om dem tämligen enhetligt.²⁹ Bland de mest framstående karaktärsdragen kan nämnas gemensam prissättning för frakt av varor, överenskommen frekvens för rutter, gemensamma regler om medlemskap, någon form av bindande lojalitetsavtal med skeppsägare samt gemensamma avgifter för dyra förseningar som inte beror på dem själva. Det finns tre olika typer av linjekonferenser, öppna, stängda samt poolkonferenser. Vilken aktör som helst kan söka sig till den öppna konferensen och där är även prisavtalen offentliga. Dock finns det vissa kriterier som en ansökare nästintill alltid måste uppfylla. Dessa är att man skall äga egna skepp, vara väletablerad i branschen, kunna inbringa nya kunder samt att man kan påvisa en ekonomisk stabilitet.³⁰ Inom den stängda konferensen är det vanligt att man delar upp frakterna mellan medlemmarna och medlemskap är relativt svårt att uppnå. I poolkonferenser är medlemmarna än mer samspelta och man delar på såväl skeppens fraktutrymmen som kostnader och vinster.³¹

Poolkonferensen är som tidigare nämnt den mest djupgående form av linjekonferens. De innebär att de i poolkonferensen som under en tid fraktat mer varor, och som en följd av detta tjänat mer pengar, än vad som avtalats ger ersättning till de andra i poolen.³² Detta kan ses som en typ av försäkring där man som part garanteras en minimivinst. Det finns två typer av pooler, de som drivs av medlemmarna själva samt de som, mer liknande linjekonferenser, styrs av ett administrativt organ. Även om denna typ av samarbete kan vara mycket kostnadseffektiv så är den marginellt förekommande.³³

2.2.3 Prisavtalen

En anledning till att många rederier väljer att gå med i linjekonferenser är den gemensamma prissättningen för frakt av varor. Detta tar sin form i så kallade horisontella prisavtal. Dessa kan vara oerhört komplicerade och omfattande och innehålla prisbestämmelser för många typer av varor för olika rutter. Oftast skall medlemmarna följa dessa priser, dock kan det ibland saknas en direkt uppmaning till detta men då förväntas medlemmarna alltid meddela övriga om en eventuell annorlunda prissättning. Man kan säga

²⁹ Frihagen 1963 s. 37

³⁰ Tunfors 2001 s. 26

³¹ Bunel, Franck 1991 s. 144

³² Farthing 1987 s. 99 ff.

³³ Tunfors 2001 s. 28, Frihagen 1963 s. 121

att det alltid finns ett indirekt krav på att rätta sig efter den gemensamma prissättningen. Detta kan dock leda till så kallad "hit-and-run entry". Det innebär att ett utomstående rederi ansluter sig till en konferens i syfte att åtnjuta den säkerhet som det innebär samtidigt som man sätter sina priser under det gemensamt överenskomna med ambitionen att locka till sig kunder. Detta beteende är inte särskilt vanligt förekommande vilket borde bero på den impopularitet hos andra marknadsaktörer som måste bli en följd av ett dylikt beteende.³⁴

Då prisnivåerna bestäms är det ett flertal faktorer som tas i beaktande. Bland dessa kan nämnas transportlängden, varans art, förhållandet mellan varans volym och vikt, varans kvantitet, på- och avlastningsförhållanden, konkurrenssituationen samt tidigare prissättning.³⁵ Dock är det inte individuella prisavtal som sätts och för att garantera att samtliga har möjlighet att följa avtalet baserar man ofta priset på den minst effektiva medlemmens kapacitet.³⁶

2.3 Konsortier

Konsortier finns i alla branscher och är således inget specifikt för sjöfartsindustrin. Det är vanligt i branscher där det krävs stora kapitalinvesteringar eller där riskerna är stora såsom exempelvis i bygg- och finanssektorn.³⁷ Detta kan även göras gällande för sjöfartsindustrin där de initiala och fixerade kostnaderna är höga.³⁸ Till skillnad från linjekonferenser är konsortier vanligtvis av tillfällig natur, emellertid kan man inte säga detta om sjöfartskonsortier.³⁹ I EG-förordningen 823/2000 definieras konsortier såsom *"ett avtal mellan minst två rederier som tillhandahåller internationell, regelbunden linjesjöfart för transport enbart av varor, huvudsakligen i container och på en eller flera linjer, samt vars syfte är att etablera ett samarbete för att gemensamt driva sjöfart med avsikt att förbättra tjänster, som om inget konsortium fanns skulle erbjudas individuellt av var och en av konsortiedlemmarna, för att rationalisera deras verksamhet medelst tekniska,*

³⁴ Bunel, Franck 1991 s. 151

³⁵ A.a. s. 79 f.

³⁶ Townley 2004 s. 127

³⁷ www.ne.se/lang/konsortium

³⁸ Benacchio m.fl. 2006 s. 6

³⁹ www.ne.se/lang/konsortium

driftsmässiga eller kommersiella åtgärder, undantaget fast prissättning". Ett konsortium verkar alltså i mångt och mycket på samma vis som en linjekonferens. Man samarbetar för att kunna säkerställa en regularitet och för att kunna förbättra de tjänster som man erbjuder vilket anses vara till nytta för konsumenten. I definitionen belyses dock att det som erbjuds av konsortiet även skall kunna erbjuds av var och en av dess individuella medlemmar. Detta kan tyckas vara något märkligt ty då försvinner hela syftet med konsortier. Om samtliga medlemmar på egen hand kan förbättra produktionseffektiviteten bör det väl inte finnas något incitament till samarbete?

Den största skillnaden i jämförelse med linjekonferenser är att i ett konsortium så tillämpas inte gemensam prissättning, vilket är förfarandet som främst ansetts vara konkurrensbegränsande på ett negativt sätt. Konsortier ger även intryck av att verka på ett mer tillbakadraget sätt än linjekonferenser, ofta beroende på att de arbetar under linjekonferenserna, vilket gör det svårare för en utomstående att få en inblick i vilka konsortier som finns samt på vilka rutter.

3 Konkurrens

I nedanstående avsnitt kommer jag att presentera EG:s konkurrensrättsliga regler samt även de fördrag som ger linjekonferenser respektive konsortier dess gruppundantag samt även referera till rättsfall från EG-domstolen för att se hur reglerna tillämpas i praktiken.

3.1 Konkurrensrättens grunder

I EG-fördragets andra och tredje artikel kan man läsa att gemenskapen skall vara baserad på en marknad där en hög grad av konkurrenskraft råder och att man skall säkerställa att konkurrensen på den inre marknaden inte snedvrids. Dock kan man däri även se att ett ytterliggare mål är att verka för ett stärkande av gemenskapsindustrins konkurrenskraft. Detta bör tolkas som att man inom EU inte är främmande för att använda sig av konkurrenshämmande medel för att hjälpa den egna industrin. Detta kan vara relevant för analysdelen av uppsatsen där jag närmare kommer att diskutera nationers protektionism gentemot den egna industrin samt WTO:s arbete mot detta.

Det finns fyra områden inom EU:s konkurrensrätt. Dessa är 1) kontroll av avtal mellan företag som har syftet att snedvrیدا konkurrens, 2) missbruk av dominerande ställning, 3) företagssammanslutningar och 4) statligt stöd och liberaliseringen av statliga monopol.⁴⁰ I denna uppsats kommer jag enbart att fokusera på det förstnämnda, avtal mellan företag. Först följer dock ett kort avsnitt som berör några teorier som till viss del kan förklara varför konkurrens anses vara önskvärt.

Den främsta ekonomiska teorin i detta avseende är den om perfekt konkurrens. Modellen baseras på att det finns ett stort antal oberoende och likvärdiga tillverkare som producerar identiska varor till konsumenter som har perfekt marknadsinformation. Då detta stämmer

⁴⁰ Ottervanger m.fl. 1998 s. 2 f.

finns det ingen tillverkare som ensam kan påverka en varas pris. Vid perfekt konkurrens är det i stället utbud och efterfrågan som bestämmer priset. Dock kommer tillverkarna endast att producera varor till dess att de når modellens vinstmaximerande punkt, det vill säga där marginalkostnaden är lika med marginalintäkterna, ty annars går de med förlust vilket enligt denna modell innebär att de slås ut från marknaden.⁴¹ Den perfekta marknaden är en utopi och finns inte, det verkliga samhället är för komplicerat för att modellen skall kunna appliceras på den. Dock ger den en bra bild över hur varuproducenternas prissättningsbeteende ser ut vid perfekt konkurrens vilket anses vara en god anledning till att motarbeta konkurrensbegränsande förfaranden.

Nedan kommer jag att presentera fyra konsekvenser som kan vara ett resultat av konkurrensbegränsning. Den första konsekvensen är att ekonomiskt kapital överförs från konsument till producent. Detta kan vara en betydande punkt för statliga organ som har för uppgift att skydda konsumenten. Den andra konsekvensen är mer direkt riktad mot konsumenten och innebär att producenten på grund av sin ställning kan bjuda ut varor av sämre kvalitet samt erbjuda ofördelaktiga avtal. Den tredje konsekvensen är produktionsineffektivitet, det vill säga att producenten inte har något incitament till att pressa priserna på varor. Den fjärde och sista konsekvensen är att konkurrensbegränsning kan hämma produktutveckling och forskning.⁴² Samtliga av dessa punkter kan utgöra argument mot konkurrensbegränsning, och då man läser EU:s egna skrifter är det i stor utsträckning dessa tankar som kommer fram. Det är främst konsumenterna man har för avsikt att skydda vilket görs genom att hindra konkurrensbegränsande företagssamarbeten. Detta i sin tur leder till prispress, forskning och utveckling samt ett rikt utbud av differentierade varor.⁴³

3.2 Artikel 81 och 82

I EG-fördragets artikel 81 och 82 finner man de konkurrensregler som berör denna uppsats. Enligt artikel 81 förbjuds *"alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar*

⁴¹ Merkin, Williams 1984 s. 1

⁴² A.a. ff.

⁴³ ec.europa.eu/competition/publications/consumer_en.pdf

och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har som syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen inom den gemensamma marknaden". De rekvisit som måste vara uppfyllda för att detta skall gälla är således att det måste finnas en överenskommelse mellan, oftast, företag som kan ha effekt på handel mellan medlemsstater och som har målet att verka konkurrenshämmande.⁴⁴ För att detta skall kunna göras gällande krävs att de minimis-regeln inte uppfylls. Detta innebär att de ågeranden som kan anses otillbörliga måste påverka en anseilig del av gemenskapens handel.⁴⁵ Då det gäller horisontella avtal är en grundregel att marknadsandelen skall ligga på fem procent eller högre.⁴⁶

Artikel 82 behandlar vidare missbruk av en dominerande ställning och fastslår bland annat att man ej, direkt eller indirekt, får påtvinga någon oskäligen affärsvillkor, begränsa produktion eller marknaden och inte heller tillämpa olika villkor för likvärdiga transporter. En viktig aspekt i tolkningen av denna artikel, men även artikel 81, är definitionen av relevant marknad. Detta uttryck delas in i två, relevant produktmarknad och relevant geografisk marknad. En relevant produktmarknad definieras genom att den *"omfattar alla varor eller tjänster som på grund av sina egenskaper, sitt pris och den tilltänkta användningen av konsumenterna betraktas som utbyrbara"*.⁴⁷ Den kanske viktigaste frasen här är utbyrbarhet. Detta diskuteras bland annat i det så kallade United Brands-fallet där EG-domstolen förde en diskussion kring huruvida bananer kan sägas utgöra en egen produktmarknad eller om de inkluderas i marknaden för frukt, det vill säga om bananer är utbyrbara mot någon annan frukt. Man kom sedan fram till att bananer utgör en egen produktmarknad.⁴⁸

Vad sedan gäller en relevant geografisk marknad definieras det som *"det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilken konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framför allt på grund av väsentliga skillnader i*

⁴⁴ Ottervanger m.fl. 1998 s. 22

⁴⁵ Whish 2001 s. 107

⁴⁶ A.a. s. 24

⁴⁷ Kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning pkt. 7, Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C372, 09/12/1997 s. 0006.

konkurrensvillkoren”.⁴⁹ I praktiken innebär detta att man måste ta i beaktande såväl produktions- och konsumtionsvolymen av produkten som beteendemönstret hos säljare och köpare inom ett geografiskt område.⁵⁰ Inom sjöfarten bedöms ofta relevanta geografiska områden tämligen snävt, vilket visats i fallet British Midland.⁵¹

3.3 Undantagsregler

Det finns en undantagsregel i artikel 81(3) i EG-fördraget som innebär att de ovan nämnda bestämmelserna om konkurrensbegränsande avtal i artikel 81 kan förklaras icke tillämpliga. Detta sker då avtalen främjar produktion och distribution av varan eller främjar teknisk eller ekonomiskt framåtskridande och då detta är till fördel för konsumenten. Således kommer även här idén om konsumentskydd fram och det kan anses vara bra att man i konkurrensreglerna friskriver sig från att samtliga konkurrensbegränsande avtal skall förbjudas då vissa av dem faktiskt kan innebära fördelar för konsumenten. Vidare bör inte heller avtalen innebära onödiga begränsningar för företag att uppnå ovan nämnda mål eller ge dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av varorna i fråga. Huruvida undantagsreglerna är tillämpliga på artikel 82 är komplicerat att avgöra och man måste ta i beaktande såväl om en relevant marknad berörs som om ett gruppundantag föreligger vilket leder till fall till fall-baserade domar.⁵²

3.4 Gruppundantag

I artikel 81(3) antyds att gruppundantag är i enlighet med konkurrensreglerna då man förklarar att undantagen kan gälla på avtal *eller* grupper av avtal mellan företag. De flesta gruppundantag har en liknande struktur och innehåller en så kallad vit och svart lista med tillåtna och otillåtna restriktioner. Det är även vanligast att de innefattar en tydlig

⁴⁸ Whish 2001 s. 26, Mål 27/76 United Brands Company och United Brands Continental BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, 1978 pkt. 22

⁴⁹ Kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning pkt. 8, Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C372, 09/12/1997 s. 0006.

⁵⁰ Ottervanger m.fl. 1998 s. 50

⁵¹ A.a., Kommissionens beslut 96/34 British Midland v. Aer Lingus, 1992

⁵² Whish 2001 s. 134

tidsbegränsning vilket dock inte gäller för gruppundantaget 4056/86 för linjekonferenser vilket presenteras nedan.⁵³ Vidare kommer även det gamla samt reviderade gruppundantaget för konsortier, 823/2000 respektive 246/2009, att redogöras för.

3.4.1 (EEG) 4056/86 – gruppundantaget för linjekonferenser

Den grundläggande tanken bakom denna undantagsregel var att underlätta för linjekonferensernas verksamhet då det ansågs att dessa införde en stabilitet och regularitet på sjötransportmarknaden. Regeln tillkom den 22 december 1986 och trädde i kraft den 1 juli 1987 och i dess första artikel står att den innefattar bestämmelser om internationella sjötransporter till och mellan gemenskapsländernas hamnar.⁵⁴ Således är undantaget inte tillämpligt på transporter inom medlemsstater då dessa inte är av internationell karaktär.⁵⁵ Vidare bestämmer artikel 2 att artikel 81 i EG-fördraget inte skall vara tillämplig på de tekniska avtal som ingås inom linjekonferenser. I artikel 3 och 4 beskrivs närmare förutsättningarna för linjekonferenser och här framkommer även att det är horisontell prissättning som avses vilket bidrar till en definiering av vem som anses vara konsument, det vill säga de som man ingår vertikala avtal med. Artikel 5 belyser vilka kriterier som linjekonferenserna måste uppfylla för att kunna åtnjuta gruppundantaget. Bland dessa finns krav på att fraktraterna skall göras tillgängliga vid begäran, att konsultationer skall äga rum där man diskuterar fraktrater och dylikt samt att eventuella tvistlösningar skall anmälas till kommissionen.

Artikel 8 i undantaget är den kanske viktigaste. Däri framkommer att konferenserna i enlighet med artikel 82 EG-fördraget inte får missbruka en dominerande ställning. Det är denna regel som till stor del bör vara bakgrunden till borttagandet av förordningen då det funnits ett flertal uppmärksammade rättsfall som behandlar just detta och som belyser de konkurrensrättsliga problem som kan uppkomma med linjekonferenser. Bland de mest kända rättsfallen finns de så kallade Maritime Belge och Trans-Atlantic Conference Agreement-fallen.

⁵³ Ottervanger m.fl. 1998 s. 28

⁵⁴ Benacchio m.fl. 2006 s. 4

⁵⁵ Whish 2001 s. 861

I Maritime Belge-fallet var det ett flertal aktörer som samverkade i Far Eastern Freight Conference där man gemensamt satte priser för så kallad kombinerad transport av varor. Kommissionen mottog klagomål angående detta då det ansågs att endast ett av de förfaranden som ingick i den kombinerande transporten kunde anses ligga under gruppundantaget 4056/86. Kommissionen, och sedan domstolen, kom fram till att konferensen brutit mot artikel 82 i EG-fördraget och missbrukat sin dominerande ställning med avseende på de delar som inte omfattade själva sjötransporten. Dessa delar av transportavtalen, som exempel kan nämnas transport till och godshantering i hamnen, skyddades inte av gruppundantaget och konferenserna kunde således inte sätta gemensamma priser på dem.⁵⁶

De största böter som någonsin ålagts aktörer som missbrukat en dominerande ställning tillkom i Trans-Atlantic Conference Agreement-fallet. Där fastställde kommissionen och domstolen att konferensen i fråga agerat mot artikel 82 i EG-fördraget då man begränsat tillgängligheten och innehållen i de avtal som erbjöds kunder. För detta fick konferensmedlemmarna betala 273 miljoner Euro i böter.⁵⁷ Dessa domar är av stor vikt för kommande analys eftersom de visar hur linjekonferenserna i vissa avseenden agerat utanför gruppundantaget och därmed begränsat konkurrensen på ett icke tillåtet sätt.

3.4.2 (EG) 823/2000 – gruppundantaget för konsortier

I denna förordnings fjortonde artikel kan man läsa att den trädde i kraft den 26 april 2000 och skulle upphöra att gälla den 25 april 2005. Den första versionen av undantaget kom till redan 1995, genom förordning 870/95, och innan upphörandet valde man att förlänga dess effekt till 2010 då det efter utredningar ansågs att den fungerade väl.⁵⁸ Förordningen behandlar hur artikel 81(3) i EG-fördraget tillämpas på konsortier. Som i 4056/86 förklaras undantagets existens med att konsortiers arbete bidrar till en regularitet samt produktivitets- och kvalitetsförbättring. För att konsortier skall omfattas av detta undantag krävs enligt artikel 5 att det råder en effektiv priskonkurrens, en tillräcklig konkurrens mellan medlemmarna av konsortiet samt att medlemmarna är utsatta för utifrån kommande

⁵⁶ Mål T-86/95, Compagnie générale maritime m.fl. mot Europeiska kommissionen, 2002

⁵⁷ Mål T-191/98, Atlantic container line m.fl. mot Europeiska kommissionen, 2003

⁵⁸ IP05/477, 25/4 2005

konkurrens. Även denna förordning gäller enbart internationell sjöfrakt till eller mellan medlemsländer. Det finns inga större skillnader mellan detta gruppundantag och det som gällde för linjekonferenserna. Eftersom linjekonferenser fortfarande var tillåtna då denna förordning kom till och sedermera förlängdes kan man i punkt nio läsa att ”tillvägagångssätten vid prissättning behandlas i rådets förordning (EEG) nr 4056/86”. Den största skillnaden finner man i artikel 8 där det framgår att man inom konsortierna som enskild medlem måste ha möjligheten att genom individuella kontrakt erbjuda egna serviceavtal. Detta är en tanke som skiljer sig ifrån linjekonferenserna där mycket går ut på att man som en gemensam grupp skall kunna sätta priser och erbjuda likvärdiga avtalsvillkor.

3.4.3 (EG) 246/2009 – det nya gruppundantaget för konsortier

Då gruppundantaget för linjekonferenser upphört att gälla och det ovan beskrivna undantaget för konsortier även det snart upphör var det nödvändigt att arbeta fram ett nytt gruppundantag för konsortier. Även i denna regel är det undantag från artikel 81 i EG-fördraget som avses och även här understryks hur samarbete mellan rederier kan stödja teknisk och ekonomisk utveckling samt förbättra produktivitet. Dock påpekas även hur stor betydelse denna industri har för EU:s handel och att man därför bör uppmuntra förfaranden som kan stärka och förbättra konkurrenskraften hos sjöfartsbolagen inom unionen. Det finns ingen tydlig definition av konsortier, vilket det gjorts i tidigare undantag. Man skriver istället i punkt nio hur kommissionen på ett fall till fall basis kommer att avgöra vad som utgör konsortier och inte. Detta eftersom man menar att ”*The scope, parties, or terms of consortia are frequently altered*”.⁵⁹ Det kan säkert vara positivt att inte skriva i sten vad som utgör ett konsortium, då det säkerligen är en tämligen ombytbar samarbetsform. Men det kan bli problematiskt om man i förordningen inte har någon mer precis definition eftersom det då blir svårt att förutse vilka faktorer man kommer att bedöma då man skall avgöra huruvida ett konsortium föreligger eller ej. Dock kan denna icke-definition verka som ett bemötande av den kritik, som presenterades i avsnittet om konsortier, mot definitionen som tidigare använts. Det belystes där att det var märkligt att man menade att

⁵⁹ EC 246/2009 pkt 9

konsortiemedlemmarna individuellt skulle kunna erbjuda likvärdiga avtal som konsortiet och ifrågasatte konsortiernas funktion och möjlighet till existens om detta skulle vara fallet.

Det viktigaste i denna text är att det redan i artikel 1 görs tydligt att detta undantag inte gäller för förfaranden som avser gemensam prissättning. Det är dessa gemensamma prissättningar som har orsakat mest problem ur ett konkurrensrättsligt perspektiv och i många avseenden är det även dessa ekonomiska aspekter på samarbetet som är lättast att mäta då det ger en tydlig bild av kostnadseffektiviteten inom en bransch. Frågan man måste ställa sig är huruvida det kommer bli svårare att bevisa att konsortier för ett konkurrensbegränsande beteende i jämförelse med bevisningen gentemot linjekonferenserna eftersom det här inte rör sig om samma typ av ekonomiskt samarbete. Man bör även fråga sig hur detta kan komma att påverka sjöfartsindustrin. Båda dessa frågor kommer att beröras i nästkommande analysavsnitt.

4 Analys

I den här delen av uppsatsen kommer jag att, mot bakgrund av vad som tidigare presenterats, föra en diskussion kring de företeelser som jag anser kan vara av vikt för att besvara min frågeställning. Jag kommer bland annat att ta upp svårigheterna med att bedöma huruvida ett konkurrensbegränsande beteende som ligger utanför gruppundantagen föreligger. Vidare kommer jag att diskutera om bedömningssvårigheterna skiljer sig beroende på om man talar om linjekonferenser eller konsortier. Jag har även intentionen att diskutera hur sjöfartsindustrin kan komma att påverkas av de nya direktiven. Kommer europeisk lagstiftning att influera andra länder till att förbjuda linjekonferenser? Kommer större rederier att påverkas i samma utsträckning som de små? Blir resultatet, som man hoppas, en mer konkurrensutsatt marknad? Jag ska också kort redogöra för finanskrisen och vilka effekter den kan medbringa. Går vi mot mer protektionistiska tider eller finns det aktörer som är tillräckligt starka för att verka för en mer liberaliserad världshandel?

4.1 Bedömning av konkurrensbegränsande förfaranden

Hur motiverades tillbakadragandet av gruppundantaget för linjekonferenser? Vilka faktorer var viktigast i bedömningen? Det var efter år 2000 då Lissabonstrategin antogs som kommissionen fick i uppdrag ”to speed up liberalisation in areas such as gas, electricity, postal services and transport”.⁶⁰ Kommissionen publicerade då en vitbok⁶¹ som behandlade det eventuella borttagandet av förordning 4056/86 om gruppundantag för linjekonferenser. Vidare initierade man en grundlig undersökning om hur marknaden skulle påverkas. Denna gjordes av oberoende aktörer och slutrapporten presenterades i oktober

⁶⁰ IP/05/1408, 10/11 2005

⁶¹ Vitböcker Publicera av kommissionen och innehåller “en uppsättning officiella lagförslag inom ett område”, Tallberg 2004 s. 90

2005.⁶² Det mest väsentliga utredarna kom fram till i undersökningen avseende vad som skulle hända om man tog bort gruppundantaget för linjekonferenser var följande:

- Transportpriserna kommer att falla.
- Pålitligheten för tjänsteutförandet kommer att förbättras.
- Kvalitén på tjänsteutförandet kommer antingen vara oförändrad eller förbättras.
- Konkurrenskraften för rederier baserade inom unionen kommer antingen vara oförändrad eller stärkas.
- Mindre rederier kommer inte att uppleva att några nya problem tillkommer.
- Positiv eller ingen inverkan på EU:s handel, anställningsmöjligheter och hamnars verksamhet inom unionen och/eller utvecklingsländer.
- Ingen försämring av rederiers investeringskapacitet.⁶³

Det är av stort intresse att se hur pass väl dessa resultat stämmer överens med de konsekvenser av konkurrensbegränsande beteende som jag presenterat tidigare.⁶⁴ Är det dessa faktorer de oberoende utredarna ansett vara viktiga eller lyfter man fram andra saker? De ekonomiska aspekterna är utan tvekan viktiga och man kommer i rapporten fram till att priserna kommer att sjunka om man tar bort gruppundantaget. Att man vill uppnå detta innebär att man anammat idén om att ekonomiskt kapital överförs från konsument till producent vid konkurrensbegränsning.⁶⁵ Detta är i linje med artikel 3(1t) EG-fördraget enligt vilken man skall stärka konsumentskyddet vilket sker då man motarbetar att konkurrensen snedvrids.

Även den kvalitetsförsämring som påstås uppkomma vid konkurrensbegränsning bemöts i slutrapporten.⁶⁶ Utredarna menade att kvaliteten för linjesjöfarten skulle förbättras vilket man baserade på antagandet att en utveckling liknande den som följde från avregleringen av flygbranschen skulle ske. Det belyses även i slutrapporten att regulariteten för linjesjöfart,

⁶² Final report, "The application of competition rules to liner shipping" 26/10 2005 s. 220 f., nedan kallat Slutrapporten

⁶³ Slutrapporten s. 220 f.

⁶⁴ Se s. 16

⁶⁵ Merkin, Williams 1984 s. 3

vilket kan ses som produktionseffektivitet, kommer att förbättras.⁶⁷ Sedan följer frågan om huruvida ett borttagande av konkurrensbegränsande förfaranden kan leda till effektivare produktutveckling och forskning.⁶⁸ I rapporten påstår utredarna att investeringskapaciteten hos rederier inte kommer att påverkas. Däremot förs en diskussion kring hur marknadsaktörer kan komma att vara tvungen att förlita sig mer på trampfart, charterbaserad transport, för att kunna få in pengar för vidare investeringar och man påstår även att det är det individuella rederiet som måste göras ansvarig för sina egna val av investeringar.⁶⁹

Det som inte tas upp som en social konsekvens av konkurrensbegränsning och som man likväl väljer att belysa i slutrapporten är konkurrenskraften hos EU-baserade rederier. I utredningen menas att dessa rederier är stabila och torde kunna utvecklas än mer om de blev konkurrensutsatta.⁷⁰ I och med detta går man inte emot artikel 3(1m) i EG-fördraget vilken säger att gemenskapen skall verka för att stärka de egna industriernas konkurrenskraft. Även om man kan ha förståelse för önskan om att stärka den egna konkurrenskraften är det något märkligt att detta skall vara en anledning till att ta bort gruppundantaget för linjekonferenser. Shipping är en i allra högsta grad global företeelse och att man främst ser till den egna industrins behov är lite märkligt. Om man på ett djupare plan vill verka för konsumentens bästa bör man enligt allmän konkurrensteori i stället se till att främja samtliga företags möjligheter till expansion och produktivitetsförbättringar. Detta skulle förbättra villkoren för den globala handeln och därmed även för den europeiska slutkonsumenten. Slutrapporten som jag kort presenterat ovan är mycket omfattande och innehåller en mängd undersökningar samt information och jämförelser med andra jurisdiktioner. Den låg till grund för beslutet att ta bort förordning 4056/86 och då man läser rapporten tycks detta beslut vara välgrundat och motiverat.

Som tidigare nämnt är konkurrensrätten främst till för att skydda konsumenten. I min intervju med Knud Pontoppidan upplyste han mig om att en mycket stor majoritet av Maersks beställningar kommer ifrån stora, multinationella företag såsom Wal-Mart, IKEA

⁶⁶ A.a.

⁶⁷ Slutrapporten s. 221

⁶⁸ Merkin, Williams 1984 s. 3

⁶⁹ Slutrapporten s. 221

⁷⁰ A.a.

och Home Depot.⁷¹ Är det dessa aktörer som EU med sin konkurrenslagstiftning avser att skydda? Detta är en intressant, och för många säkerligen provocerande, tanke. Om resultaten av tillbakadragandet av linjekonferensernas gruppundantag blir som presenterats i slutrapporten kommer till stor del i första hand stora företag att gynnas. Dock kommer ju en eventuell prissänkning att kunna komma den enskilde slutkonsumenten till godo. För att detta skall ske krävs dock att företagen sänker priset på sina varor, och huruvida de gör det kan man bara spekulera i.

Det kan vara intressant att fråga sig om det kommer att bli svårare att bedöma huruvida konsortier verkar på ett icke tillåtet konkurrensbegränsande vis. Även om deras samarbete inte är fullt lika tydligt som det i linjekonferenser, då de inte tillämpar gemensam prissättning, så borde man likväl kunna klargöra vilken inverkan de har på marknaden. Kvalitetsaspekter, produktionseffektivitet och prisnivåer är samtliga fortfarande fullt möjliga att mäta. Den enda svårigheten är att i det nya förslaget, 246/2009 om gruppundantag för konsortier, finns inte någon tydlig definition av vad som utgör ett konsortium. Det skall i stället bedöma huruvida konsortium föreligger från fall till fall. Avsaknaden av en tydlig definition kan komma att leda till svårigheter med att rättfärdiga en potentiell dom om konkurrensbegränsande beteende. Om domstolen inte har tydliga belägg för sina antaganden kan domarna komma att starkt ifrågasättas vilket i slutändan kan leda till en urholkning av EG-rätten vilket sätter rättssäkerheten på spel. Detta är bara spekulationer men det är ändå något som bör tas i beaktande.

4.2 Hur påverkar upphörandet marknaden?

Ovan har jag presenterat vad utredarna i slutrapporten menade skulle hända om man tog bort linjekonferensernas gruppundantag. Upphörandet trädde i kraft för lite drygt två år sedan vilket är anledningen till att jag inte presenterar så mycket fakta om vad som skett efter detta utan mest spekulerar kring hur marknaden kan påverkas mot bakgrund av vad jag presenterat tidigare i uppsatsen. I detta avsnitt kommer jag primärt att framföra det som

⁷¹ Intervju med Knud Pontoppidan 19/5 2009

diskuterades under min intervju med Knud Pontoppidan och lägga in mycket av mina egna tankar och funderingar kring ämnet.

4.2.1 Europa och omvärlden

I ett pressmeddelande från EU år 2006 bemöts vanliga frågor om borttagandet av gruppundantaget för linjekonferenser.⁷² En av frågorna behandlar huruvida andra länder måste ändra sin lagstiftning på grund av de nya EG-reglerna. Detta är inte nödvändigt då upphävandet av gruppundantaget inte innebär en konflikt med andra länders jurisdiktion. Däremot har EU-kommissionen som mål att få andra nationer att förbjuda linjekonferenser och man skriver att *"the Commission will take all appropriate initiatives to advance the removal of price fixing liner conferences that exist elsewhere in the world and thus promote further competitive reform of the liner shipping sector"*.⁷³ Frågan man måste ställa sig är huruvida EU verkligen har möjlighet att påverka andra nationers lagstiftning. Jag tror inte det och jag får medhåll från Knud Pontoppidan som menar att EU:s ambition inte kommer att lyckas. Han påpekar att det inte är särskilt troligt att till exempel USA ändrar sin shipping act, över vilken de är väldigt stolta, på grund av att EU:s gruppundantag för linjekonferenser upphört att gälla.⁷⁴ EU-baserade rederier står för 33% av den totala internationella handelsflottan men borttagandet av gruppundantaget berör samtliga rederier som kör till och emellan hamnar inom unionen.⁷⁵ Den europeiska marknaden är stor, vilket innebär att rederier måste gå ur de linjekonferenser som rör sig inom EU och till viss del måste ändra sitt beteende. Trots detta är det inte troligt att andra länder kommer att följa i EU:s spår och förbjuda linjekonferenser. EU:s globala inflytande i denna fråga måste således anses vara marginellt.

Denna fråga får något av en folkrättslig karaktär men eftersom upphävandet som sagt inte strider mot en annan nations jurisdiktion bör inte konflikter uppstå.⁷⁶ Däremot finns det vissa medlemsländer som måste gå ur internationella konventioner på grund av att dessa

⁷² MEMO/06/344, 25/9 2006

⁷³ A.a.

⁷⁴ Intervju med Knud Pontoppidan, 19/5 2009

⁷⁵ Slutrapporten s. 2

⁷⁶ Frihagen 1963 s. 217 ff.

står i strid med de nya reglerna.⁷⁷ Den konvention som främst berörs av detta är UNCTAD:s ”Convention on a code of conduct for liner conferences”. Denna kod reglerar främst tre saker, marknadsuppdelning, konkurrensbegränsning och tariffbestämmelser.⁷⁸ Dock har den sedan ikraftträdandet 1983 inte haft särskilt stor betydelse för branschen, mycket på grund av svagheter i tvistlösningar vilket beror på att man har problem med exekutionen av desamma.⁷⁹ Därmed bör utträdandet av EU:s medlemsländer varken vara särskilt svår eller ha särskilt stor betydelse för den europeiska eller globala sjöfartsindustrin.

4.2.2 Hur mindre aktörer påverkas

I slutrapporten som jag kort presentat tidigare menas att små rederier inte kommer att få några problem i och med borttagandet av linjekonferensernas gruppundantag. Utredarna påpekar att det finns en stor möjlighet för små aktörer att växa snabbt så länge de har en effektiv affärsplan och skriver att *”The success of small carriers depends on their ability to adapt to a competitive environment and not on their actual size”*.⁸⁰ Som stöd för detta antagande nämns hur Ryan Air lyckats etablera sig på den europeiska marknaden efter avregleringen inom flygindustrin. Även om flygindustrin har många likheter med sjöfartsindustrin, båda kräver exempelvis stora initiala investeringar, så bör antagandet om små rederiers utvecklingsmöjligheter ifrågasättas. Till exempel så finns det en reell risk för sammanslagningar och uppköp av små aktörer. Detta menar Knud Pontoppidan är en trolig utveckling.⁸¹ Detta kan leda till att marknaden blir mer konsoliderad på grund av färre aktörer och det kommer då utvecklas en prissituation som med all sannolikhet liknar den under linjekonferenserna. Det kan till och med bli en generell prisökning då en av linjekonferensernas svagheter har varit att hålla fraktraterna uppe. Man har inom konferenserna varit snabb att anpassa priserna i dåliga ekonomiska tider men sedan inte varit lika effektiv i att få upp dem när världsekonomin svänger tillbaka.⁸² Inom konsortier

⁷⁷ (EEG) 1419/2006 pkt. 16

⁷⁸ Bernitz m.fl. 1976 s. 38

⁷⁹ Tunfors 2001 s. 42

⁸⁰ Slutrapporten s. 221

⁸¹ Intervju med Knud Pontoppidan 19/5 2009

⁸² A.a.

sätter de individuella medlemmarna sina egna priser och detta kommer att leda till större prisfluktuationer och inte osannolikt också högre priser.

Därmed kan man säga att EU genom tillbakadragandet av gruppundantaget för linjekonferenser motarbetar sina egna mål då prissituationen kan komma att bli densamma, om inte sämre ur konsumentens synvinkel, och marknaden bli mer homogen än innan. Ett resultat av detta är att det utvecklas en marknad där ”*survival of the fittest, not the fittest*” gäller.⁸³

4.3 I finanskrisens spår

Under 1930-talets depression minskade den globala handeln drastiskt och det var flera av dåtidens större rederier som gick i konkurs. De starka sjöfartsnationerna fick investera stora summor pengar för att behålla handelsflottorna inom landet. Även om det var ekonomisk kris fanns det alltid penningstarka affärsidkare som var intresserade av att köpa upp skepp då priset på andrahandsmarknaden sjunkit mycket.⁸⁴ Detta var alltså en tid då protektionistiska tankar fick stort fäste och många stater agerade i syfte att stärka det egna landets industri. En jämförelse kan göras med 1990-talets finanskris, för även då fick protektionistiska idéer stor genomslagskraft.⁸⁵ Detta går hand i hand med EU:s målsättning att stärka gemenskapsindustrins konkurrenskraft, men frågan är om protektionistiska metoder verkligen ger det bästa resultatet.⁸⁶ Jag och många med mig anser att så inte är fallet.⁸⁷ Då stater reglerar, och begränsar, sjöfartsindustrin motverkar man den fria marknaden. På en helt fri marknad råder perfekt konkurrens och konsumentnyttan maximeras. Därmed kan det påstås att EU:s mål att stärka gemenskapsindustrin ibland kan gå emot målet att stärka konsumentskyddet och konsumentnyttan. En organisation som arbetar för frihandel och mot protektionistiska metoder är WTO och jag hoppas att de, även under den kristid som nu råder, kommer att uppmuntra EU att verka för frihandel. Om de lyckas eller inte återstår att se. Med tanke på hur EU har agerat tidigare finns det risk för att

⁸³ Bunel, Franck 1991 s. 158

⁸⁴ Brodefors, Rinman s. 84 ff.

⁸⁵ Intervju med Knud Pontoppidan 19/5 2009

⁸⁶ EG-fördraget art. 3(1m)

⁸⁷ Intervju med Knud Pontoppidan 19/5 2009, Bernitz m.fl. 1976 s. 133

vi inom den närmaste framtiden kommer att se tankar om protektionism vad gäller sjöfartsindustrin komma till ytan.⁸⁸

Huruvida finanskrisen kommer att påverka den europeiska sjöfartsindustrin mer nu när gruppundantaget för linjekonferenser har tagits bort är svårt att förutse. Ett troligt resultat är att fler små aktörer kommer att riskera att slås ut från marknaden än tidigare då man samarbetade i linjekonferenser. Detta är inte önskvärt då marknaden homogeniseras ytterligare och en oligopolliknande marknad är mer trolig att uppstå. Som tidigare nämnt kan detta leda till en försämring av konsumentens situation. Trots att en fri marknad på detta vis kan verka konkurrensbegränsande i sig självt ibland anser jag inte att EU bör använda protektionistiska metoder för att skydda de mindre rederierna. I detta avseende kanske jag säger emot mig själv något men jag tror att om man låter marknaden vara fri leder det i slutändan till ett för konsumenten bättre resultat än om man använder protektionistiska metoder för att hålla kvar en icke lönsam aktör på marknaden.

⁸⁸ Bland annat har EU varit svarande i 64 WTO-rättsliga fall, www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/european_communities_e.htm

5 Sammanfattning och slutsats

I detta avsnitt kommer jag att sammanfatta mina resultat samt föra en kort diskussion kring desamma för att sedan besvara min frågeställning.

5.1 Sammanfattning av uppsatsinnehåll

Jag inledde min uppsats med att redogöra för sjörättens och sjöfartsindustrins historia. Denna tog sin början i antikens Grekland och jag berörde såväl hansans inverkan på sjörätten som containrarnas inverkan på sjöfartsindustrin. Just det sistnämnda är det som av många anses vara den enskilt mest viktiga händelse för sjöfartsindustrins utveckling. Även dagens sjörättsliga regler redogjordes översiktligt för. Jag presenterade några av de vanligaste standardklausulerna i syfte att ge en djupare förståelse för hur komplicerat avtalsslutandet kan vara inom branschen.

Vidare presenterade jag linjekonferenser, deras uppkomst och verkan samt hur deras prisavtal ser ut. Samma sak fast mer kortfattat gjordes även för konsortier. Jag anser att detta avsnitt var av stor vikt för att man som läsare skall kunna förstå hur samarbetet mellan rederier ser ut för att sedan kunna ta till sig de rättsliga reglerna.

Efter detta följde det avsnitt som behandlade de konkurrensrättsliga reglerna och jag har haft som ambition att få med såväl ekonomiska som politiska aspekter kring detta. Kapitlet inleddes med en diskussion kring varför man har konkurrensrätt, vilket baseras i EG-fördragets andra och tredje artikel. Genom uppsatsen har jag nämnt såväl konsumentskydd som stärkande av gemenskapsindustrin som anledningar till varför de EG-rättsliga reglerna ser ut som de gör. Jag har även berört ekonomiska teorier kring perfekt konkurrens samt sociala konsekvenser som kan komma av konkurrensbegränsande förfaranden. I detta avsnitt presenterade jag även den lagtext som är av vikt för uppsatsen. Detta innefattar artikel 81 och 82 i EG-fördraget samt gruppundantagen för linjekonferenser och konsortier.

Häri använde jag mig även av praxis för att ge en mer praktisk inblick i hur ett otillåtet konkurrensbegränsande beteende från linjekonferenser kan se ut.

Sedan följde analysdelen av uppsatsen där jag försökt att få fram mer av mina egna åsikter. Jag diskuterade först varför man valt att ta bort gruppundantaget för linjekonferenser. Detta hade sin början i antagandet av Lissabonstrategin och det slutliga beslutet baserades mycket på den slutrapport som kommissionen beställt och som jag kort redogjort för. Enligt denna skulle det inte bli några negativa konsekvenser av tillbakadragandet av gruppundantaget, något som jag inte håller med om. Jag har diskuterat huruvida avsaknaden av en tydlig definition av konsortier kan försvåra för EU att bedöma om konkurrensbegränsande förfaranden föreligger. Jag har även berört om EU:s nya lagstiftning kan få andra länder att ändra sin jurisdiktion samt hur mindre aktörer kan komma att påverkas av tillbakadragandet av gruppundantaget. Jag har även fört ett kort resonemang om finanskrisen och hur den kan komma att påverka såväl små marknadsaktörer samt om den kommer att leda till protektionistiska åtgärder från EU:s sida.

5.2 Slutsatser

Jag har med stöd av de diskussioner som löpt igenom uppsatsen redogjort för ett flertal slutsatser vad gäller upphörandet av gruppundantaget för linjekonferenser, dess inverkan på sjöfartsindustrin samt även hur samarbetet inom konsortier kan komma att påverka shippingbranschen. Dock är de viktigaste slutsatserna de som på ett direkt sätt kan utgöra svar på min i inledningen presenterade frågeställning. Den lyder:

Hur påverkas sjöfartsindustrin av att man inom EG-rätten förbjudit linjekonferenser?

Att samarbete inom linjekonferenser kommer att upphöra, eller har upphört, inom EU är tydligt. Detta påverkar självklart sjöfartsindustrin inom gemenskapen. Dock kommer man inte att kunna påverka andra länder att ändra sin jurisdiktion och förbjuda linjekonferenser och således kommer effekten på den globala sjöfartsindustrin endast att vara marginell i detta avseende.

I och med att man inte har någon tydlig definition av konsortier i förslaget till gruppundantag 246/2009 kommer det bli svårare att rättfärdiga en dom om otillåtet konkurrensbegränsande beteende. Resultatet av detta kan bli att man från sjöfartsindustrins håll får minskat förtroende för EG-rätten och dess instanser.

Sammanslagningar mellan och uppköp av rederier kommer att bli vanligare vilket leder till en mer homogen marknad. På grund av att medlemmarna inom konsortier inte tillämpar gemensam prissättning kommer prisfluktuationerna över tid att bli större.

Mina slutsatser skiljer sig något från de som kommissionen kommit fram till. Vem som har rätt återstår att se då resultaten av borttagandet av gruppundantaget ännu inte är tydliga. En sak som däremot är säker är att shippingindustrins inverkan på och betydelse för handeln inom och utanför EU även fortsättningsvis kommer att vara mycket omfattande.

6 Referenser

Tryckta källor och doktrin

- Adrion, Adolf, 2006. *The container and globalisation* i Owen, Peter (red.) *The box- An anthology celebrating 50 years of containerisation*. London: TT Club.
- Benacchio, Marco, Ferrari, Claudio, Musso, Enrico, 2006. *The liner shipping industry and EC competition rules*. Transport Policy. Nr 1 s. 1-10.
- Bernard, Franck, Bunel, Jean-Claude, 1991. *Contestability, competition and regulation – The case of liner shipping*. International Journal of Industrial Organization. Nr. 9 s. 141-159.
- Bernitz, Ulf, Gorton, Lars, Grönfors, Kurt, 1976. *Sjöfart och konkurrensrätt*. Göteborg: Akademiförlaget.
- Brodefors, Rigmor, Rinman, Thorsten, 1983. *The Commercial History of Shipping*. Göteborg: Rinman & Lindén AB.
- Brodie, Peter, 2006. *Commercial shipping handbook*. Andra upplagan. London: Informa.
- Burell, David, 1994. *In the beginning* i Owen, Peter (red.) *The box- An anthology celebrating 50 years of containerisation*. London: TT Club.
- Farthing, Bruce, 1987. *International shipping*. Essex: Lloyd's of London
- Frihagen, Arvid, 1963. *Linjekonferanser og kartell-lovgivning*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Global Insight i samarbete med Institute of Shipping Economics Logistics, Workgroup for Infrastructure Policy, Berlin University of Technology på begäran av Europeiska Kommissionen, 2005. *The Application of Competition Rules to Liner Shipping – Final report*.
- Gorton, Lars, 2003. *Transporträtt – En översikt*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- Homer. *Odysséen*. Översatt från grekiska av Lagerlöf, Erland, bearbetning av Bendz, Gerhard, 1997. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Mandaraka-Sheppard, Aleka, 2007. *Modern maritime law*. Andra upplagan. Oxon: Routledge-Cavendish.
- Merkin, Robert, Williams, Karen, 1984. *Competition Law: Antitrust Policy in the U.K. and the EEC*. London: Sweet & Maxwell.
- Ottervanger, T.R., Steenbergen, J., van der Voorde, S.J., 1998. *Competition law of the European community, the Netherlands and Belgium*. Haag: Kluwer Law International.
- Sutcliffe, Philip, 1995. *1995 – A record year (in more ways than one!)* i Owen, Peter (red.) *The box - An anthology celebrating 50 years of containerisation*. London: TT Club.
- Tallberg, Jonas, 2004. *EU:s politiska system*. Lund: Studentlitteratur

- Thanopoulou, Helen A, 1998. *What price the flag? The terms of competitiveness in shipping*. Marine Policy. Nr. 4-5 s. 359-374.
- Townley, Chris, 2004. *The Liner Shipping Block Exemption in European Law: Has the Tide Turned?* World Competition. Nr. 1 s. 107-153.
- Tunfors, Henrik, 2001. *Liner Conferences*. Master thesis, Maritime law/EC Competition law. University of Lund: Faculty of law
- Whish, Richard, 2001. *Competition law*. Fjärde upplagan. London: Butterworths.
- Wilson, John F, 2008. *Carriage of goods by sea*. Sjätte upplagan. Essex: Pearson.

Lagtext och fördrag

- Fördraget om upprättande av Europeiska Gemenskapen (EG-fördraget)
- Kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier)
- Rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten
- Rådets förordning (EG) nr 1419/2006 av den 25 september 2006 om upphävning av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och internationell trampfart
- Rådets förordning (EG) nr 246/2009 av den 26 februari 2009 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier)

Rättsfall

- Kommissionens beslut 96/34 British Midland v. Aer Lingus, 1992.
- Mål T-27/76 United Brands Company och United Brands Continental BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, 1978.
- Mål T-86/95, Compagnie générale maritime m.fl. mot Europeiska kommissionen, 2002.
- Mål T-191/98, Atlantic container line m.fl. mot Europeiska kommissionen, 2003.

Internetbaserade källor

- ec.europa.eu
www.maersk.com
www.ne.se
www.wto.org

Pressmeddelanden publicerade av europeiska unionen

- IP05/1408, *Competition: Commission publishes study on impact of repealing exemption for liner shipping conferences*, av den 10 november 2005
- IP05/477, *Antitrust: Commission prolongs and amends block exemption for liner consortia*, av den 25 april 2005

MEMO/06/344, *Competition: Repeal of block exemption for liner shipping conferences – Frequently asked questions*, av den 25 september 2006

Muntliga källor

Intervju med Knud Pontoppidan, 19/5 2009.

7 Bilaga 1

Intervjumall framtagen inför mötet med Knud Pontoppidan 19/5 2009.

- 1) Kan du berätta om ditt arbete inom shippingindustrin?
- 2) Hur fungerar det när Maersk vill ansluta sig till eller gå ur en linjekonferens?
- 3) Vad anser ni är linjekonferensernas styrka respektive svaghet?
- 4) Hur ser Maersks policy ut vad gäller medlemskap i linjekonferenser?
- 5) Tror ni att det skiljer sig från icke-europeiska företags syn i och med den nya lagstiftningen?
- 6) Tror ni att det skiljer sig från andra företags syn i och med Maersks marknadsställning?
- 7) Vad har Maersk gjort för att anpassa sig till det nya regelverket?
- 8) Hur mycket arbetar Maersk inom så kallade konsortier?
- 9) Hur menar ni att konsortier skiljer sig ifrån linjekonferenser?
- 10) Ser ni någon egentlig skillnad i hur ni arbetar inom konsortierna i jämförelse med linjekonferenser?
- 11) I det nya gruppundantaget som finns för konsortier är prisreglering förbjudet, hur ser ni på det?
- 12) European Liner Affairs Association har kommit med ett förslag till EU-kommissionen vilket innebär att man i stället för linjekonferenser skall ha en typ av informationsutbytessystem för shippingföretag. Tror ni att Maersk skulle delta i något sådant och i så fall varför/varför inte?
- 13) Nu är Maersk en väldigt stor marknadsaktör, men hur tror ni att det nya förbudet för linjekonferenser kan komma att påverka mindre aktörer respektive aktörer som tidigare stått utanför linjekonferenser?
- 14) Vissa menar att den typ av konkurrensbegränsande förfaranden som konsortier och linjekonferenser innebär försämrar konsumentens situation, vad anser ni om det?
- 15) Hur arbetar Maersk för att behålla sin starka marknadsposition?
- 16) Hur tror ni att konkurrensen inom shippingindustrin kommer att utvecklas inom de närmaste tio åren?

17) Vilka skulle ni anse vara shippingindustrins största hot respektive möjligheter i framtiden?

18) Har ni något övrigt att tillägga som ni anser kan vara användbart för mitt fortsatta arbete?