

Lawrence Juda

The UNCTAD Liner Code: United States Maritime Policy at the Crossroads

Westview Press, Boulder, Colorado, 1983, XIV, 234 S., US-\$ 26.00

Im Oktober 1983 wurde der UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ratifiziert. Von den großen Industrieländern haben lediglich die USA dieser internationalen Schifffahrtsvereinbarung ihre Zustimmung verweigert. Der Kodex reguliert das internationale Linienkonferenzsystem und legt fest, daß die am Handel beteiligten Nationen jeweils 40 % des Ladungsaufkommens für sich beanspruchen können und den »cross-tradern« 20 % verbleiben. Dieser Vertrag bezieht sich aber lediglich auf das Konferenzsystem, nicht hingegen auf den – nichtorganisierten – Outsiderverkehr, der derzeit schon 40–50 % des gesamten Stückgutladungsaufkommens auf sich konzentriert. So hat der Kodex nur einen begrenzten Anwendungsbereich. Des weiteren haben die Länder der Europäischen Gemeinschaft (EG) durch die sog. »Brussels Package« festgelegt, daß im Seetransport zwischen der Dritten Welt und der EG dem jeweiligen Handelspartner der Dritten Welt der Anteil von 40 % zugestanden wird, der Rest aber nach Marktbedingungen unter europäischen Reedereien verteilt wird. Im Seetransport zwischen den OECD-Ländern findet der Linienkodex keine Anwendung. Insgesamt ist die Folge, daß das Ladungsaufteilungsschema des Linienkodexes nur noch 25 % der Transporte des Linienverkehrs umfaßt.

Lawrence Juda untersucht, welche Auswirkungen die ablehnende Haltung der USA für die amerikanische Schiffahrt hat und weshalb die USA von dem seit Jahrzehnten praktizierten Konfrontationskurs Abstand nehmen sollten. Dabei gehen die USA von dem Grundsatz aus, daß Ladungsaufteilungen und Regulierungen ökonomisch unvorteilhaft wirken. Das vor allem von europäischen und japanischen Reedereien betriebene geschlossene Linienkonferenzsystem wird dabei ebenso abgelehnt wie der Linienkodex. Paradox sei – so Juda – die durch Antitrust-Gesetze, den Shipping Act von 1916 und den Merchant Marine Act von 1936 begründete Zurückweisung jeder Regulierung im Seetransport und die von den USA zugleich praktizierte Politik des Bilateralismus und der staatlichen Subventionierung von Reedereien. Ausgehend von der abnehmenden Konkurrenzfähigkeit amerikanischer Schiffahrt stellt Juda die Entwicklungslinien amerikanischer Schiffahrtspolitik dar: Es fehle an einer klaren Konzeption und eindeutigen Entscheidungsstrukturen. Statt dessen gebe es äußerst stark divergierende Interessen und politische Fragmentierungen, weshalb die USA nicht in der Lage seien, den berechtigten Vorstellungen der Dritten Welt entgegenzukommen und den veränderten Weltschiffahrtsbedingungen Rechnung zu tragen. Die amerikanische Schiffahrtspolitik müsse deshalb völlig neu geordnet werden. Die USA müßten akzeptieren, daß andere Länder andere Interessen und divergierende Absichten zur Organisierung des Weltseeverkehrs hätten. Die Vereinigten Staaten haben als Gegenstrategie gegen Protektionismus und weltweite Regelungen durch internationale Organisationen das Prinzip des Bilateralismus verfochten; u. a. existieren Ladungsaufteilungsabkommen mit den Philippinen, der Elfenbeinküste, Nigeria, Venezuela, Argentinien, Brasilien und Indonesien.

Juda arbeitet heraus, daß Bilateralismus und das System der geschlossenen Konferenzen nicht – wie von Kritikern behauptet wird – notwendigerweise zu höheren Frachtraten und damit Verteuerung der Importe und Exporte führen müssen. Auch die multinationale Regelung des Linienkodexes könnte zu rationellerem Transport bei Preisen, die den Verladern und den Reedern gerecht werden, führen. Für die USA hätte der Linienkodex höheren Flaggenanteil und somit bessere Auslastung der amerikanischen Schiffe im Verkehr mit der Dritten Welt zur Folge. Juda empfiehlt den USA, dem Kodex in Anlehnung an die »Brussels Package« beizutreten. Dies würde den USA Vorteile bringen und sie aus der derzeitigen Isolierung herausführen.

Juda's Buch stellt eine kritische Bestandsaufnahme amerikanischer Schiffahrtspolitik dar; es reflektiert die Widersprüche der verschiedenen Konzeptionen der Carter- und Reagan-Administration. Juda appelliert an die maritime Industrie und die Regierung, den Veränderungen in der Weltschiffahrt Rechnung zu tragen und Vormachtbestrebungen aufzugeben.

Robert Kappel

Terence Prittie

Wem gehört Jerusalem?

Klett-Cotta, Stuttgart, 1982, 285 S., DM 32,—

(a.d. Englischen, Whose Jerusalem?) Verlag Frederick Muller Ltd., London 1981

Die im Titel dieses Buches gestellte Frage kennzeichnet eines der Kernprobleme des Nahostkonflikts. Eine alle zufriedenstellende Antwort zu finden, erscheint unmöglich; auch Prittie ist dies nicht gelungen.

Schon im 1. Kapitel, in dem der Autor Situation und Probleme Jerusalems beschreibt, wird deutlich, daß seine Sympathien Israel gelten; insbesondere gibt er seine fast vorbehaltlose Bewunderung Teddy Kolleks, des Jerusalemer Bürgermeisters, zu erkennen. Die sehr subjektive Sicht, die in der einseitigen Auswahl und Darstellung der Geschehnisse zum Ausdruck kommt, muß vielfach zum Widerspruch reizen, andererseits nimmt man Prittie aber sein großes Engagement und seine Liebe zu dieser Stadt ab; es ist ohnehin fraglich, ob ein so emotionsbelastetes Thema einer objektiven Darstellung zugänglich ist.

Prittie geht zunächst auf die wechselvolle Geschichte Jerusalems ein, wobei er sein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung des jüdischen Bevölkerungsanteils der Stadt richtet. Er betont die besondere Bindung der Juden an Jerusalem, die aufgrund der einzigartigen Verbindung von Religion, Volk und Geschichte stärker sei als die Beziehung von Christen und Moslems zu ihren heiligen Stätten in der Stadt. Ausführlich stellt der Autor die Teilung der Stadt von 1952 bis 1967 dar sowie Eroberung und Wiedervereinigung Jerusalems durch die Israelis im 6-Tage-Krieg. Die Ursache hierfür sieht