

ANALYSEN UND BERICHTE

Strukturwandel in der internationalen Schifffahrt

Entwicklungsperspektiven der Schifffahrt der Dritten Welt im Rahmen der Neuen Internationalen Seeverkehrsordnung

von *Robert Kappel*

1. Entwicklungen im Weltseeverkehr

Im Rahmen der Forderungen für eine Neue Weltwirtschaftsordnung (NWWO) streben die Länder der Dritten Welt auch eine Neuordnung des internationalen Seeverkehrs an. Die »Neue Internationale Seeverkehrsordnung« (NISO), dessen Grundstein 1964 gelegt wurde, geht auf Bestrebungen der Dritten Welt zurück, Diskriminierungen und die Dominanz der Industrieländer im Weltseeverkehr zu beseitigen. Obwohl ca. 90 % des gesamten Welthandels über See abgewickelt werden, dabei 1980 Frachtkosten von \$ 108,6 Mrd. (6,4 % des Wertes der Weltimporte) anfielen und die internationalen Seetransport-routen auch von strategischer Bedeutung sind,¹ haben die Maßnahmen der Dritten Welt zur Errichtung der NISO, im Gegensatz zur NWWO, in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung keinerlei Rolle gespielt. Der Verfasser geht davon aus, daß die Bestrebungen für die NISO aus folgenden Gründen Beachtung finden sollten:

- Die Dritte Welt hat nach zehn Jahren der scharfen Kontroversen mit den westlichen Industrieländern ein Abkommen über die Regulierung des internationalen Linienverkehrs² (Code of Conduct for Liner Conferences) initiiert; dieser Kodex wird im Oktober 1983 in Kraft treten, womit ein Abkommen geschlossen wurde, das Aussicht auf längerfristige Dauer hat und funktioniert.
- In den weiteren zwei Bausteinen der NISO (Transformation der offenen in normale

1 Vgl. UNCTAD: Review of Maritime Transport 1981 (TD/B/C.4/251), Geneva 1982, S. 44; vgl. Zur »politischen Anfälligkeit von Transportrouten« Junne, G., S. Nour: Internationale Abhängigkeiten, Frankfurt/Main 1974, S. 54; vgl. Yeats, A. J.: Shipping and development policy, New York 1981.

2 Linienschifffahrt ist Schiffsverkehr nach festem Fahrplan auf einer fest bestimmten Route. Gegensatz: Trampschifffahrt.

Register³ und Ladungsaufteilung im Massengutverkehr) steht zu erwarten, daß die Konfrontation zwischen der Dritten Welt und den Industrieländern weiter eskaliert.

- Der internationale Charakter des Seeverkehrs und der hohe Investitionsmittelbedarf beim Erwerb/Bau von Schiffen hat in großem Ausmaß auch zu joint-venture-Abkommen zwischen den entwickelten Marktwirtschaften und der Dritten Welt und zu technologischer Kooperation geführt.

Die Widersprüchlichkeit dieser für die Situation des internationalen Seeverkehrs entscheidenden Bedingungen wird darüberhinaus durch das Phänomen der abschwächenden Weltkonjunktur und Überkapazitäten von Schiffen ⁴ überlagert. Diese seit Mitte der siebziger Jahre die internationale Schifffahrt beherrschende Problematik hat zur Verschärfung der internationalen schifffahrtspolitischen Auseinandersetzungen beigetragen und die Kluft zwischen Dritter Welt und den traditionellen Schifffahrtsnationen noch vertieft, denn den Bemühungen der Dritten Welt, eigene Flotten zu etablieren und diesen auch Beschäftigung zu sichern, wohnt »eine Tendenz zur effektiven Einengung der freien Märkte«⁵ inne. Konjunkturelle Bedingungen und der Strukturwandel in der internationalen Schifffahrt⁶ haben den Prozeß der Verengung der Märkte so dynamisiert, daß kaum Aussichten auf Verringerung der Konfrontation der beteiligten Protagonisten existieren.

Im folgenden werden die Entwicklungen der Schifffahrt der Dritten Welt, Konzepte und Ziele, ihre Realisierungsschwierigkeiten, die Rolle von UNCTAD und Süd-Süd-Kooperationen dargestellt, des weiteren in zwei Falldarstellungen die Elfenbeinküste und Korea, die beide eine ausgeprägte – aber unterschiedliche – Schifffahrtspolitik betreiben.

- 3 Offene Register zeichnen sich durch folgende Bedingungen aus: Möglichkeit der Bereederung und Kontrolle der Handelsschiffe des Registerlandes durch Staatsangehörige fremder Länder; leichte Registrierung und uneingeschränkte Austragung aus dem Register nach Wunsch des Reeders, gar keine oder geringe Besteuerung des aus dem Betrieb erzielten Einkommens, Registergebühr und jährliche Tonnagesteuer; weitgehende wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit der Registerländer; Bemannung der Schiffe nach Belieben mit ausländischen Seeleuten; Registerland ohne Macht, staatliche und internationale Vorschriften gegen den Willen der ausländischen Reeder durchzusetzen oder zu kontrollieren, vgl. Committee of Inquiry into Shipping: Report (Chairman Lord Rochdale), London 1970, S. 51.
- 4 1982 waren 1098 Schiffe mit einer Tonnage von 69,2 Mio tdw (ca. 10 %) aufgelegt, d. h. mehr als zwei Monate nicht im Einsatz, hinzu kamen Schiffe ohne ausreichende Auslastung, Schiffe, die als Lagerraum verwendet wurden und langsamer fuhren.
- 5 Böhme, H.: Entwicklungsländer, weltwirtschaftlicher Strukturwandel und die Zukunft des Seeverkehrs. – In: Internationales Verkehrswesen 27 (1975) 5, S. 217; vgl. im Detail zu den Veränderungen der Weltseeverkehrsordnung und ihre Rückwirkungen auf Westeuropa – Kappel, R., D. Rother: Wandlungsprozesse in der Schifffahrt und im Schiffbau Westeuropas, Bremen 1982, S. 526 ff.
- 6 Dazu zählen vor allem die technologische Revolution (beispielsweise Containerschiffe), weltweite Konzentrationsprozesse, Ausflagungstendenzen, das Vordringen der Staatshandelsländer und der Dritten Welt, weltweiter Subventionswettbewerb und Neoprotektionismus; vgl. Kappel, R., D. Rother: a.a.O.; Dabrowski, K.: Comments on the mechanisms of the world shipping market. – In: Maritime Policy and Management 8 (April–June 1981) 2, S. 85–98 und Böhme, H.: Restraints on competition in world shipping, London 1980.

2. Die Politik des Schifffahrtskomitees der UNCTAD: Forderungen zur Errichtung einer Neuen Internationalen Seeverkehrsordnung

Die entscheidenden Änderungen in der Weltschifffahrt sind nach dem 2. Weltkrieg von den Bestrebungen einiger Länder der Dritten Welt ausgegangen. Das Prinzip »Freiheit der Meere«, das als Leitlinie der westlichen Industrieländer für eine liberale Ordnung der Weltschifffahrt gedacht, aber aufgrund protektionistischer Maßnahmen sowohl seitens der westlichen Industrieländer wie auch der Staatshandelsländer nie vollkommen zur Anwendung gekommen war, wurde von der Dritten Welt gerade als Diskriminierung ihrer eigenen Schifffahrtsentwicklung angesehen. Für den Großteil der Länder der Dritten Welt hatte es bis in die 60iger Jahre fast keine eigenen Flotten gegeben: 1948 besaß die Dritte Welt 4,0 % der Welttonnage, 1970 7,6 %, 1981 ca. 13,2 %.⁷ Hingegen konzentrierte sich die Welttonnage in den Ländern der OECD (Organization for Economic Cooperation and Development). Einschließlich der im wesentlichen unter der Kontrolle der OECD-Länder befindlichen »offenen Register« (Billigflaggen) betrug der Anteil 1981 ca. 77 %; der Ostblock hatte einen Anteil von 9,7 %.⁸

Aufgrund der großen Bedeutung, die der seewärtige Handel für die Dritte Welt spielt – 90 % der Exporte und Importe werden auf dem Seeweg abgewickelt – und der Dominanz ausländischer Flotten im Seeverkehr der Dritten Welt, wurde als Reaktion 1964 das Schifffahrtskomitee (Committee on Shipping) der UNCTAD geschaffen. Das Schifffahrtskomitee ist eines der vier Hauptkomitees des »Trade and Development Board« der UNCTAD. Die Institutionalisierung und die Aufnahme der Arbeit durch das Schifffahrtskomitee, dessen Etablierung von seiten der westlichen Industrieländer zunächst behindert wurde, hatte zur Folge, daß die Probleme der Weltschifffahrt und der speziellen Rolle der Schifffahrt der Dritten Welt stärkere Beachtung fanden, analysiert und publik gemacht wurden.⁹ 1964 wurde als erstes Dokument die »Common Measure of Understanding«¹⁰ verabschiedet. Darin wurde festgestellt, daß

- Linienkonferenzen für einen stabilen und regulären Seeverkehr notwendig seien
- Kooperation zwischen Reedern und Verladern für das Funktionieren des internationalen Seeverkehrs unverzichtbar seien
- regelmäßige Konsultationen zu Problemen der Tarifbildung, der Frachtraten, der Rationalisierung von Schifffahrtsdiensten etc. stattfinden sollten
- die Häfen mit internationaler Hilfe ausgebaut werden sollten
- und die neuen Seefahrtsnationen der Dritten Welt am Weltseeverkehr (einschließlich der Mitgliedschaft in Linienkonferenzen) beteiligt werden sollten.

⁷ Vgl. Malinowski, W. R.: Toward a change in the international distribution of shipping activity. – In: Shipping and developing countries, New York 1971, S. 67; UNCTAD: Review of maritime transport 1977–1981, Geneva versch. Jg.

⁸ Vgl. Lloyd's Register of Shipping: Statistical Tables 1981, London 1981.

⁹ Vgl. Zur Entwicklung des »Committee on Shipping« und UNCTAD: Haji, I.: UNCTAD and Shipping. – In: The Journal of World Trade Law 6 (1972) 1, S. 58–118; Krzyzanowski, M. T., M. Schelzel: Internationale Schifffahrtsorganisation, Berlin 1977, S. 134 ff.

¹⁰ Vgl. Proceedings of the United Nations Conference on Trade and Development 1964, Vol. I, S. 54.

Diese erste Vereinbarung war indes ein Kompromiß zwischen Dritter Welt, den OECD-Ländern und den Staatshandelsnationen, was sich 1967 zeigte, als sich die Dritte Welt zur Vorbereitung der 2. Welthandelskonferenz auf die »Charter of Algiers«¹¹ einigte und darin ladungslenkende Maßnahmen zum Aufbau eigener Flotten, Süd-Süd-Kooperation beschloß und Entwicklungshilfe und niedrige Frachtraten forderte. Insgesamt wurde die Auffassung vertreten, daß die Diskriminierungen der Dritten Welt im internationalen Seeverkehr beseitigt werden mußten. Wie W. R. Malinowski, der damalige Direktor für Schifffahrtsfragen der UNCTAD, darlegte, bestanden die Diskriminierungen vor allem in folgendem:

1. Wegen der Beherrschung des internationalen Transportwesens durch wenige ausländische Reeder mußten die Länder der Dritten Welt sehr unvorteilhafte Entwicklungen für die Zahlungsbilanz hinnehmen.
2. Ein zu starkes Vertrauen auf die Transportkapazitäten ausländischer Schiffseigner hätte zu großen Abhängigkeiten geführt; die Verschiffungsbedingungen würden von den westlichen Industrieländern diktiert (fob/cif Frachtraten).
3. Die Importkapazitäten der Länder der Dritten Welt seien durch sinkende terms of trade gefallen, was den Aufbau der Flotten generell ökonomisch beschränke und nicht zu gleichwertigen Bedingungen wie in den Industrieländern führen könnte.

Ein allgemeines Ungleichgewicht zu ungunsten der Dritten Welt könne nur durch eine Veränderung des derzeitigen Gefüges der Weltseeverkehrsordnung beseitigt werden. Dies sei durch gemeinsame und nationalstaatliche Aktionen insbesondere deshalb nötig, weil die entwickelten Industrieländer durch staatliche Unterstützung (Subventionen, Forschung) der westlichen Schifffahrt den Rücken stärke. Diese nationale Subventionspolitik habe aber internationale Rückwirkungen, die restriktiv für die Dritte Welt seien.¹² Die Konferenz von 1968 bekräftigte die von UNCTAD erhobenen Forderungen, wobei insbesondere die folgenden Positionen vertreten wurden:¹³

- 1) Hinsichtlich des Aufbaus nationaler Flotten betonte die Dritte Welt die Notwendigkeit eines Anteils von 10 % an der Welthandelsflotte bis 1980, was einem Investitionsbedarf von \$ 5,88 Mrd. entsprochen hätte. In diesem Zusammenhang wurde von UNCTAD das erste Mal die Forderung nach Erlangen gleicher Rechte für die Liniereedereien der Entwicklungsländer aufgestellt.¹⁴
- 2) Aufgrund der besonders hohen Kosten in den Häfen und langer Liegezeiten und Organisationsprobleme sollte der Verbesserung der Häfen in allen Investitionsplänen der Dritten Welt hohe Priorität zukommen, wobei die entwickelten Industrieländer durch finanzielle Hilfen am Ausbau beteiligt werden sollten.

11 Vgl. Haji, I.: a.a.O., S. 63.

12 Vgl. Malinowski, W. R.: a.a.O., S. 70 ff.; vgl. Tresselt, D.: The controversy over the division of labour in international seaborne transport, Bergen 1970.

13 Vgl. Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung (BAW): Auswertung der dritten Welthandelskonferenz Santiago de Chile 1972, Stuttgart 1974, Heft 2, S. 462 ff.

14 Vgl. detailliert Sturmeijer, S. G.: The Code – the next five years, Bremen 1980.

- 3) Durch den Aufbau multinationaler Flotten der Dritten Welt (regionale Zusammenschlüsse/Süd-Süd-Kooperation) könnten Finanzprobleme beim Erwerb von Schiffen leichter gelöst werden. Weitere Vorteile bestünden darin, daß die Gefahr eines Überangebots von Tonnage leichter zu verhindern sei; gemeinsame Flotten der Dritten Welt könnten relativ kostengünstiger und effizienter arbeiten, Seeleute leichter rekrutiert und so auch die Abhängigkeit von ausländischen Experten partiell und langfristig beseitigt werden.
- 4) Mit Hilfe der sogenannten »Förderfrachtrate«, die bedeutend niedriger als das allgemeine Ratenniveau liegen sollte, sollten die Exporte der Entwicklungsländer gesteigert werden.

Die Rolle der Frachtraten stand während der ersten Jahre im Mittelpunkt der Tätigkeit des Schifffahrtskomitees. 1966 wurde beschlossen, Frachtratenstudien und Einzeluntersuchungen über die Auswirkungen von Seefrachtraten auf den Außenhandel einzelner Länder und in bezug auf die Transportkostenbelastung einzelner Waren durchzuführen. Den ökonomischen Hintergrund dieser Analysen begründete Raoul Prebisch 1968 auf der 2. Welthandelskonferenz: »Das Kapitel über Handelspolitik würde ohne Erwähnung der Schifffahrt nicht vollständig sein. Die Reduzierung oder die Abschaffung der Zölle würde keinen Zweck haben, wenn gleichzeitig die Frachtraten steigen sollten.«¹⁵ Welche Rolle diese Untersuchungen für die zukünftigen Maßnahmen von UNCTAD hatten, zeigt sich allein daran, daß sie zu wichtigen Bausteinen der Formulierung des Verhaltenskodexes für Linienkonferenzen wurden. Auf der Konferenz der »Gruppe 77« im November 1971 wurden zur Vorbereitung der 3. Welthandelskonferenz (1972) umfangreiche Entscheidungen gefällt. Für die Schifffahrt wurden die nach 1964 formulierten Ziele präzisiert. Dies schlug sich 1972 in Santiago de Chile vor allem in der Verabschiedung – bei Stimmenthaltung der OECD- und RGW-Länder – der »Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences«¹⁶ nieder. Im Dezember 1972 hatte die UNO-Vollversammlung durch die Resolution 3035 (XXVII) den Generalsekretär beauftragt, eine Konferenz von Regierungsbevollmächtigten einzuberufen, um einen Vertrag über den Verhaltenskodex zu verabschieden. Dieser Vertrag wurde am 7. April 1974 gegen sieben Stimmen, fünf Enthaltungen von 72 Ländern, die dafür stimmten, verabschiedet. Die Konvention tritt in Kraft, wenn mindestens 24 Staaten mit einer Weltstückguttonnage von 25 % (Basis 1972) den Vertrag unterzeichnet haben, dies ist im Oktober 1983 der Fall.

Im Mai 1974 beschloß die Vollversammlung der Vereinten Nationen auf ihrer Sondertagung in New York ein Aktionsprogramm für die Errichtung einer Neuen Weltwirt-

15 Nach: Jenssen, B.: 10 Jahre Schifffahrtskomitee der UNCTAD. – In: Seewirtschaft 7 (1975) 6, S. 335; vgl. den Bericht zur Frachtratenstruktur von Sturmeijer, S. G.: Level and structure of freight rates, conference practices and adequacy of shipping services. Ocean freight rates and economic research (UNCTAD TD/B/C.4/11), Geneva 1966.

16 Die deutsche Fassung ist abgedruckt in: Frachtschiffkonferenzen – mit Verhaltenskodex (UNCTAD-Überkommen), Hamburg 1982 (23. Auflage), S. 31 ff.

schaftsordnung. Für den Seeverkehr sollte durch diesen Beschluß sichergestellt werden, daß alle Anstrengungen unternommen werden, um

- eine wachsende und gerechte Beteiligung der Entwicklungsländer an der Weltschiffahrtstonnage zu fördern
- den stetigen Anstieg der Frachtraten mit dem Ziel aufzuhalten, die Kosten der Einfuhren und Ausfuhren für die Entwicklungsländer zu senken
- das rasche Inkrafttreten des Verhaltenskodex für die Linienkonferenzen zu gewährleisten.

Auf der siebenten Tagung des UNCTAD – Schifffahrtskomitees (im November 1975)¹⁷ nahm der Ausschuß Entschlüsse zu Problemen der technischen Hilfe, der Frachtraten und der Finanzierung von Schiffskäufen an.

Die EntschlieÙung über die technische Hilfe befaÙte sich in erster Linie mit den Problemen höherer Finanzmittel für die Entwicklungsländer als Beitrag zum Ausbau ihres Seeverkehrs und ihrer Häfen und insbesondere für die Ausbildung von Verwaltungs- und fahrendem Personal. Die Resolution über die Frachtraten unterstrich die Notwendigkeit funktionsfähiger nationaler und regionaler Reedereiverbände in der Dritten Welt, sowie die enge Zusammenarbeit der Konferenzen mit diesen Institutionen bei der Festsetzung ihrer Raten. Die dritte EntschlieÙung widmete sich der Problematik der vermehrten Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung von Schiffskäufen durch die Entwicklungsländer und der Einräumung günstiger Kreditkonditionen, soweit dies mit den Entwicklungsprioritäten dieser Länder in Einklang stehen würde.

Auf der 8. Tagung (1977) des Schifffahrtskomitees der UNCTAD,¹⁸ das inzwischen zum wichtigsten Organ schifffahrtspolitischer Entscheidungen zugunsten der Dritten Welt geworden war, wurden folgende Resolutionen gefaÙt: Die EntschlieÙung über die Flottenentwicklung sah die Einsetzung einer Expertengruppe vor, die Methoden und Verfahren zur Finanzierung des Erwerbs von Schiffen und der Erweiterung der Handelsflotten durch die Entwicklungsländer prüfen sollte. Eine Resolution über die Entwicklungsländer ohne Zugang zum Meer (wie Paraguay, Tschad, Mali) bezweckte eine Analyse zur Reduzierung der Frachtkosten und Transitzkosten. Außerdem wurden Entschlüsse angenommen, die die Probleme und Fragen der Linienkonferenzen behandelten. Auf dieser Tagung wurde zusätzlich die Einberufung einer zwischenstaatlichen Ad-hoc-Gruppe zur Prüfung der wirtschaftlichen Konsequenzen des Fehlens oder des Vorhandenseins einer »echten Bindung« (genuine link) zwischen Schiff und Registerland beschlossen (Auflösung der offenen Register).

UNCTAD V in Manila (1979) beschloÙ drei Resolutionen über Schifffahrtsfragen.¹⁹ In der ersten (106 (V)) wurde der Generalsekretär aufgefordert, die Regierungen der Entwicklungsländer bei der Annahme des UN – Verhaltenskodex für Linienkonferenzen zu unterstützen, die bei der Durchführung des Kodex gesammelten Erfahrungen zu analy-

17 Vgl. Kappel, R., D. Rother: a.a.O., S. 532 ff.

18 Vgl. ebd.

19 Vgl. ebd.

sieren und dem Schifffahrtsausschuß regelmäßig hierüber Bericht zu erstatten. In der zweiten Resolution (120 (V)) über das »bulk sharing« (Aufteilung des Massengutverkehrs) wurden die Regierungen aufgefordert, Schritte zu ergreifen, um den Entwicklungsländern eine gerechtere Beteiligung an der Beförderung sämtlicher Frachten, vor allem der Massengüter, die im Rahmen ihres eigenen Außenhandels transportiert werden, zu sichern. In dieser Resolution wurde auch das Problem der Billigflaggen behandelt (s. u.).

Seit der Manila-Konferenz 1979 sind eine Reihe weiterer Resolutionen, Untersuchungen und Festlegungen getroffen worden.²⁰ Diese umfassen vor allem folgende wichtige Entscheidungen bzw. Resolutionen über zu treffende Kodizes:

- 1) Verhandlungen über Seeversicherungen
- 2) Richtlinien für die Entwicklungen von Handelsflotten der Dritten Welt. Es wird dort festgestellt, daß transnationale Konzerne im Bereich der Massengutfahrt erheblichen Einfluß besitzen; diesen Einfluß gelte es zu untersuchen, um adäquate Gegenmaßnahmen einzuleiten.²¹ Vorgeschlagen werden – zur Etablierung und zum Ausbau nationaler bzw. regionaler Flotten der Dritten Welt – »joint shipping operations«. Beraten wurde weiterhin die Problematik der Finanzierung von Schiffen.
- 3) Entscheidende Festlegungen traf UNCTAD im Mai/Juni 1981 hinsichtlich der Transformation der offenen Register in normale Register, wonach eine »echte Bindung zwischen dem Schiff und dem Registerland« herzustellen sei. Es sei eine graduelle und progressive Transformation in normale Register herbeizuführen, um der Dritten Welt die Etablierung nationaler Flotten leichter zu ermöglichen.²²

Die hier lediglich knapp skizzierten Vereinbarungen und Resolutionen stellen nur einen Bruchteil der bislang ergriffenen Maßnahmen dar. Neben den bereits genannten wurden Berichte und Analysen zu Versicherungsproblemen, zu Fragen des multimodalen Transportes, des Containerverkehrs, der Einführung neuer Technologien, Sicherheitsmaßnahmen, zur Entwicklung der Häfen, Hafenverstopfungen, hinsichtlich der Ausbildung von Seeleuten, Ausbildungsstätten, zu den Interessen der Verlader, Hinterlandverkehre u. a. erstellt und z. T. Vereinbarungen getroffen.²³

20 Vgl. UNCTAD. Trade and Development Board: Report of the Committee on Shipping on its 9th session (TD/B/C.4/IX, Misc. 3), Geneva 1980, S. 1 ff.; dies.: Report of the Committee on Shipping on its 3rd special session (TD/B/C.4 CS-III) Misc. 2, Geneva 1981, S. 4 ff.

21 Vgl. UNCTAD: Merchant fleet development. Guidelines for developing countries (TD/B/C.4/186), Geneva 1979, S. 4 ff.

22 Vgl. UNCTAD: Report of the Committee on Shipping on its third special session (TD/B/C.4/S-III/ Misc. 2), Geneva 1981, Annex I: Resolution adapted by the committee at its third special session, S. 30 and S. 4 ff.

23 Vgl. UNCTAD. Trade and Development Board: Report of the Committee on Shipping on its tenth session (TD/B/C.4/254) Geneva 1982; vgl. Sturmeijer, S. G.: Main themes of UNCTAD research studies. Maritime Institute Pre-Investment Studies in Maritime Transport (1972), S. 44–57.

3. Die drei Bausteine der NISO

Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, Ladungsaufteilung im Massengutverkehr und die Transformation der offenen in normale Register bilden die drei Bausteine der NISO. Sie werden von der Dritten Welt als Grundlage für die Veränderung des Weltseeverkehrs (Abbau der Vorherrschaft der OECD-Länder) und zum Aufbau nationaler Flotten der Dritten Welt angesehen.²⁴

Den wichtigsten Bestandteil stellt der *Verhaltenskodex für Linienkonferenzen* dar. Linienvverkehr²⁵ zeichnet sich dadurch aus, daß vorwiegend Stückgüter (u. a. Fertigprodukte) in bestimmte Fahrtgebiete transportiert werden, wobei es sich um feste Routen handelt, die nach einem bestimmten Fahrplan zu feststehenden Beförderungsbedingungen und Preisen bedient werden. Die Liniennmärkte weisen eine überwiegend multilaterale Arbeitsteilung auf, in der Reedereien, die nicht in den angelaufenen Ländern und Häfen des Fahrtgebietes der Dritten Welt beheimatet sind, die Vorherrschaft haben. Linienschifffahrt ist weiter durch einen hohen Grad an Konzentration, den Schifffahrtskonferenzen, gekennzeichnet. Diese stellen Vereinbarungen in Gestalt von zwingenden Verträgen selbständig bleibender Reeder zur Einschränkung jeglicher Konkurrenz dar. Schifffahrtskonferenzen entstanden bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, seitdem wurden immer mehr Fahrtgebiete durch diese Kartelle dominiert (heute ca. 350 Konferenzen). Dabei laufen die Konferenzen tendenziell auf eine monopolistische Marktnutzung und monopolistische Preisbildung hinaus. Dies hat zum einen ständige Kritik seitens der Verlader hervorgerufen, die Konkurrenz von sogenannten Outsidern beschleunigt und zu Maßnahmen der Dritten Welt geführt, denn auch noch in den sechziger Jahren haftete den Konferenzen aufgrund der o. g. Praktiken »der Geruch kolonialistischen Machtstrebens«²⁶ an. Insofern stellen alle Maßnahmen, die zur Einschränkung der Konferenzkartelle führen sollten – insbesondere der Linienskodex selbst – den Beginn der Umkehrung der Dominanz des weltweiten Seetransports durch die traditionellen Schifffahrtsländer dar. Einige Zahlen mögen genügen, um zu zeigen, daß die Dritte Welt als Nettoimporteur von Seeverkehrsleistungen (d. h. Abhängigkeit von fremden Handelsflotten) auftritt. Aufgrund der im Verhältnis sehr kleinen Flotte der Dritten Welt beläuft sich der Flaggenanteil der traditionellen Schifffahrtsländer am seewärtigen Außenhandel auf zumeist mehr als 90 %, in Argentinien, Korea und Taiwan 1975 auf ca. 70 bis 80 %. Der daraus resultierende Mittelabfluß hatte sich in den sechziger Jahren auf durchschnittlich 10 % der Exporterlöse aller Länder der Dritten Welt belaufen: »Die Ab-

24 Vgl. Kappel, R., D. Rother: a.a.O., S. 195 ff.

25 Vgl. Ramsey, R. A.: Shipping from the UNCTAD viewpoint. – In: The Courier (November–December 1981) 70, S. 58 f.

26 So der bekannte Schifffahrtsjournalist Robert Federspiel: Der Gegensatz zwischen traditionellen und den jungen Schifffahrtsnationen – Zweifrontenkrieg der europäischen Linienschifffahrt. – In: Seewirtschaft, Hamburg 1966, S. 138; hinsichtlich der Kritik der Verlader, vgl. Steinweg, W.: Die Marktstrukturen im Linienseeverkehr in ihrer Bedeutung für die verladene Wirtschaft. – In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 52 (1981) 4, S. 233–245.

hängigkeit der Entwicklungsländer von fremden Handelsflotten beeinträchtigt ihre Zahlungsbilanz nachhaltig, sie bindet nicht nur Devisen für Dienstleistungsimporte, sondern erhöht auch die Endpreise ihrer Exporte in dem Maße, wie sie die Transportleistungen im Falle der Verfügbarkeit eigener Schiffe selbst billiger erbringen würde. Diese Preisüberhöhung schränkt die Wettbewerbsfähigkeit der Industriegüter ein und hemmt damit die Industrialisierung. Aus dem gleichen Grunde werden auch die Importe teurer, wobei hier noch ein zusätzlicher preiserhöhender Effekt auftritt, der sich aus dem vergleichsweise höheren Transportkostenanteil von Massengütern wie Rohstoffen und Nahrungsmitteln gegenüber hochwertigen Ausrüstungsgütern ergibt.«²⁷

Entscheidend für den Linienkodex ist – auf der Grundlage der Definition von Konferenzen, nationalen Schifffahrtslinien und Drittländerschifffahrtslinien –, daß den nationalen Reedereien der Zugang zu den Konferenzen, sofern sie für den Außenhandel des Landes eine Rolle spielen, rechtlich zugesichert wird. Dabei wird für die Bestimmung des Verkehrsanteils von zwei Grundsätzen ausgegangen:

a) Die Gruppe nationaler Linienreedereien jedes der beiden Länder, deren gegenseitiger Außenhandel von der Konferenz befördert wird, hat gleiche Rechte auf Beteiligung an der Fracht und an der Ladungsmenge, die sich aus dem gegenseitigen Außenhandel, soweit er von der Konferenz befördert wird, ergeben.

b) Drittland – Linienreedereien, sofern vorhanden, haben das Recht, einen erheblichen Teil, z. B. 20 v. H., an der Fracht und der Ladungsmenge zu erwerben, die sich aus diesem Handel ergeben.«²⁸

Dies hat in der Literatur zu der formelhaften Aufteilung der Ladung von 40 : 40 : 20 geführt, wobei aus dem Vertrag hervorgeht, daß keine nationale Reederei gezwungen werden kann, ihre Beteiligung am eigenen Seehandel durch den Erwerb der Mitgliedschaft in der Konferenz voll oder auch teilweise sicher zu stellen. Ausdrücklich wird den Reedern, die Mitglied einer Linienkonferenz sind, das Recht zugestanden, gecharterte Schiffe einzusetzen, um ihren Konferenzverpflichtungen nachzukommen.²⁹

Schon bevor der Vertrag ratifiziert war,³⁰ haben viele Länder der Dritten Welt nach der Verabschiedung der Resolution auf der UN-Vollversammlung vom 7. 4. 1974 begonnen, Maßnahmen zur Ladungssicherung nach dem Schlüssel 40 : 40 : 20 einzuleiten und

27 Vgl. Faust, P., H. Bokermann: Seeschifffahrt und Schiffbau in Entwicklungsländern – Möglichkeiten zur Zusammenarbeit mit der deutschen Schiffbauindustrie (Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit), o. O. o. Jg. (1979), S. 5. Die von Faust/Bokermann getroffene Feststellung bezieht sich auf den Linienverkehr und den Massenguttransport.

28 Artikel 2, Absatz 4 des Übereinkommens (siehe Anm. 16).

29 Vgl. Artikel 2, Absatz 11 des Übereinkommens.

30 Am 1. 8. 1982 hatten 55 Länder die Konvention unterzeichnet, bzw. ratifiziert, womit 20,65 % der notwendigen Tonnage erreicht waren. Vgl. UNCTAD: Signatures and ratification of, or accessions to, the convention on a code of conduct for liner conferences (TD/B/C.4/Inf. 36), Geneva 1982; vgl. Sturmey, S. G.: a.a.O.; Neff, S. C.: The UN Code of conduct for liner conferences. – In: Journal of World Trade Law 14 (September/October 1980) 5, S. 398–423; Shah, M. J.: The »UN Liner Code of Conduct« (1974), Some key issues regarding its implementation. – In: European Transport Law XVI (1981) 5, S. 491–554.

Konferenzmitglied zu werden.³¹ So hat sich Brasilien beispielsweise im Linienverkehr mit den USA 40 % gesichert, andere Länder haben gesetzliche Maßnahmen zur Sicherung höherer Anteile im Linienverkehr getroffen. Als Folge zeichnen sich zwei Tendenzen ab: Zum einen steigt der Anteil der nationalen Flaggen an den Gesamtfrachtkosten, zum anderen steigen die Kosten für Chartertonnage. Beide verursachen einen sinkenden Einfluß ausländischer Flaggen. Chartertonnage heißt für die Dritte Welt, daß das Schiff für einen bestimmten Zeitraum von ausländischen Reedern gemietet wird und somit die Kontrolle über den Schiffseinsatz beim Charterer liegt. Die Politik der Kontrolle des Schiffseinsatzes über Chartertonnage hat in den letzten zehn Jahren vor allem Brasilien betrieben. Die Folgen dieser Politik: Bei insgesamt steigenden Frachtkosten von \$ 680 Mio. (1970) auf \$ 2,2 Mrd. (1979) hat sich der Anteil der ausländischen Flagge am Seetransport Brasilien von 62,5 % auf 50 % verringert, während die Kosten für ausländische Charter von 22,5 % auf 30 % gestiegen sind. Der nationale Anteil erhöhte sich von 15 % auf 20 %.³² Einen anderen Weg hat die Regierung von Sri Lanka eingeschlagen. Aufgrund zu geringer nationaler Tonnage hat sie einer indischen Reederei im Linienverkehr nach Australien den vertraglich vereinbarten Anteil von 40 % übertragen.³³

Feststellen läßt sich, daß eine große Anzahl von Ländern der Dritten Welt große Anstrengungen noch vor Inkrafttreten des Linienkodexes unternommen haben, um die Flotten zu erweitern und die nationalen Voraussetzungen zur Sicherung des 40 % Anteils zu gewährleisten. In diese Richtung zielten auch die Investitionen in den meisten Ländern der Dritten Welt während der siebziger Jahre, was sich an der Erhöhung der Stückguttonnage um 53 % (1975 gegenüber 1981) zeigt. Aber in diesen Zahlen kommt auch zum Ausdruck, in welchem Ausmaß die Dritte Welt der technologischen Entwicklung in der Schifffahrt hinterher hinkt, denn die technologische Revolution im Schiffbau, der Ausbau der Häfen und der Infrastruktur haben zur Spezialisierung und Rationalisierung im Seeverkehr geführt, d. h., die ehemals dominierenden Stückgutschiffe (1965 ca. 52 % der Welttonnage) wurden durch Spezialschiffe ersetzt, beispielsweise durch Container-, Ro/Ro-, Leichter- und Fahrzeugschiffe und moderne Mehrzweckfrachter. Diese ermöglichen den schnelleren, rationelleren und ökonomischeren Transport; aber gerade hier hat die Dritte Welt nur einen Anteil von 5,2 %.

Hand in Hand mit den Bemühungen in der Stückgutfahrt gehen die Vorstellungen zur Veränderung der ökonomischen Machtverhältnisse im *Massengutverkehr*. Als Massengüter werden Güter definiert, die in großen Partien anfallen und die Charterung des Schiffsraumes durch einen Befrachter rechtfertigen. Zu den Massengütern zählen Erdöl, Ölprodukte, Eisenerz, Getreide, Kohle etc., ihr Anteil an den gesamten Weltseetransporten betrug ca. 70 % (Basis Tonnen).³⁴

31 Vgl. Trivedi, H. M.: Shipping policies of developing countries. – In: Indian Shipping 31 (1979)12, S. 11–17 und 32 (1980)1, S. 25–29.

32 Vgl. Portos e Navios 23 (Abril de 1980) 248, S. 29.

33 Vgl. Transportdienst 54 (1981)30, S. 6.

34 Vgl. Kappel, R., D. Rother: a.a.O., S. 29.

Auch in der Entwicklung der Tank- und Massenguttschiffahrt hat die Dritte Welt in den letzten Jahren Fortschritte gemacht, die durchschnittlichen, jährlichen Wachstumsraten liegen oberhalb des Weltdurchschnitts, was sich in steigenden Anteilen der Dritten Welt an der Massengutttonnage niederschlägt (1970 ca. 3,9 %, 1981 ca. 11,6 %). Damit tritt die Dritte Welt, nachdem sie in den siebziger Jahren vor allem bemüht war, die Stückguttonnage zu erweitern, in eine neue Phase der Entwicklung. Allerdings wird die Forderung zum Aufbau nationaler Massengutflotten nur in wenigen Ländern explizit erhoben, wie in den erdölexportierenden Ländern, Brasilien, Argentinien und Korea. Diese hatten während der letzten Dekade im Bereich der Stückgutschiffahrt primär Ersatzinvestitionen vorgenommen, während der Ausbau der Tanker- und Massengutflotte zunehmend Vorrang erhielt.³⁵

Tabelle 1:

Flotten der Dritten Welt nach Schiffstypen in Mio. tdw und Anteile in Prozent 1981

	Gesamt-Tonnage	Tanker	Massenguttschiffe einschließlich kombinierte Schiffe	Stückgutschiffe 1)	Containerschiffe 2)
Welt (Mio. tdw)	688,8	332,0	194,2	114,3	12,4
Dritte Welt (Mio. tdw)	85,9	32,2	22,5	24,8	0,65

– Anteile in Prozent –

Dritte Welt insgesamt	12,5	9,7	11,6	21,7	5,2
– Afrika	1,1	1,0	0,2	2,3	0,0
– Lateinamerika	2,9	2,0	2,8	5,6	0,1
Asien	8,5	6,7	8,5	13,6	5,1

Anm.: 1) umfaßt konventionelle Stückgutschiffe, Mehrzweckschiffe, Fährschiffe.

2) ohne Hong Kong und Singapur.

Quelle: Nach: UNCTAD: Review of maritime transport, 1981, Geneva 1982, S. 17 f.

35 Vgl. Faust, P.: Kooperation in der Massenguttschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsländerflotten, Göttingen 1982, S. 47 ff.

Hinsichtlich des Engagements in der Massengutschifffahrt darf indes nicht der Eindruck entstehen, als seien die Länder der Dritten Welt eine homogene Einheit. Tatsächlich konzentrierten allein vier Länder (Indien, Süd-Korea, Brasilien und Hong Kong) 75 % und neun Länder über 92 % der Massenguttonnage der Dritten Welt auf sich.³⁶ Dieser Tatbestand erklärt auch die Anstrengungen von UNCTAD, für die Dritte Welt insgesamt Maßnahmen zur Veränderung der Marktverhältnisse im Seetransport von Massengütern einzuleiten. 1979 wurde von UNCTAD empfohlen, daß die Handelspartner die Anteile an der Beförderung von Massengütern und Kühlfracht gerecht aufteilen, und daß die Verträge zwischen den Entwicklungsländern und den Industriestaaten über den Kauf bzw. Verkauf von Massengütern Bestimmungen darüber enthalten, daß ein erheblicher und wachsender Teil dieses Frachtaufkommens von Schiffen der Entwicklungsländer befördert wird. Dabei ging UNCTAD davon aus, daß im Massengutverkehr weitgehend oligopolistische Strukturen existieren, d. h. einige große Gesellschaften dominieren die Tank- und Massengutschifffahrt. In detaillierten Untersuchungen wurden folgende für die Dritte Welt – als Exporteur von Rohstoffen – wesentlichen Marktbedingungen festgestellt:

1. Im Eisenerzexport werden Verkaufs- und Kaufkontrakte auf f. o. b.-Basis³⁷ abgeschlossen, was den Käufer (Importeur) befähigt, den Schiffstransport zu kontrollieren. Für 89 % der Importe bestimmt der Käufer den Transport, zu 32 % werden Schiffe der Importländer benutzt und nur 3 % der Exportländer, während 21 % der Eisenerztransporte von offenen Registern abgewickelt werden.³⁸
2. Der Großteil des Seetransports von Bauxit/Tonerde wird von Aluminiumkonzernen bestimmt. In großem Ausmaß werden Verkaufs- und Kaufkontrakte auf der Basis f. o. b. abgewickelt (94 % bei Bauxit, 88 % bei Tonerde). Die Käufer setzen vor allem Schiffe der eigenen Flagge, bzw. Billigflaggenschiffe, ein. Die Exportländer haben im Bauxittransport lediglich 1 % Anteil (6 % Tonerde).³⁹
3. Im Phosphatverkehr werden 80 % des Transports von den Importländern kontrolliert, 2 % des Volumens werden über die Flagge der Exportländer transportiert.⁴⁰

36 Vgl. ebd., S. 84 ff.

37 F. o. b. – free on board. Lieferklausel, bei der der Verkäufer die Kosten und die Gefahr für die Ware bis zum Verschiffungshafen trägt.

38 Vgl. UNCTAD: Report of the group of experts on problems faced by the developing countries in the carriage of bulk cargoes on its second session (TD/B/C.4/234), Geneva 1981, S. 2 ff.; vgl. dazu Georgandopoulos, E. A.: The dry bulk cargo markets, Bremen 1979; UNCTAD: Merchant fleet development: Control by transnational corporations over dry bulk cargo movements (TD/B/C.4/203), Geneva 1980; UNCTAD: The maritime transport of iron ore (TD/B/C.4/105) Geneva 1973.

39 Vgl. UNCTAD: Report of the group of experts, a.a.O., S. 2.

40 Ebd.

4. Allein 18 % der Welttankerflotte waren 1982 in Besitz der »Seven Majors« und 21,5 % unter Kontrolle anderer Ölgesellschaften, während die Dritte Welt nicht einmal 10 % auf sich konzentrierte.⁴¹

Aus diesen Ergebnissen haben die Länder der »Gruppe 77« die Schlußfolgerung gezogen, daß alle erdenklichen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Dritte Welt zu befähigen, eigene Massengutflotten aufzubauen. Als zentrale Mittel wurden u. a. diskutiert: In die Handelskontrakte sollten Klauseln aufgenommen werden, wonach den Exportländern ein wesentlicher Anteil des Seetransports zugestanden wird: Die Dritte Welt »should wherever practicable sell c. i. f. and buy f. o. b. which will give them control over transportation of the cargoes. Wherever it is possible and practicable they should enter into bilateral agreements with their trading partner countries and should obtain an equitable share in the ocean transportation between the two countries by inserting suitable shipping clauses«.⁴²

Notwendig sei die Zusammenarbeit von Reedern der Dritten Welt auf der Ebene regionaler oder subregionaler Basis, um über die engeren Verbindungen eine effektive Kontrolle und rationalen Transport zu gewährleisten. Unabdinglich sei es auch, langfristige Schiffsarrangements mit den Importländern zu schließen, denn nur so sei es möglich, den finanziellen Anforderungen zum Erwerb von Massengutschiffen zu genügen und den optimalen Einsatz der Schiffe zu sichern. Ohne die Errichtung von gemeinsamen Banken und die Gewährung von staatlichen Garantien zum Schiffserwerb könnte aber die Entwicklung der Massengutflotte der Dritten Welt nicht erfolgreich durchgeführt werden.⁴³

Die Analyse der staatlichen Maßnahmen zeigt auf, daß auch im Massengutverkehr einige Länder der Dritten Welt Quoten bis zu 50 % für die nationale Flotte durchzusetzen vermochten. So hat beispielsweise Brasilien in einem Abkommen mit Japan vereinbart, daß 40 % des brasilianischen Eisenerzes auf der Basis c. i. f. veräußert werden, d. h., Brasilien legt für 40 % der Eisenerzexporte die Transportkapazität fest.⁴⁴

Die brisanteste Forderung der NISO stellte die *Transformation der offenen in normale Register* dar.⁴⁵ Die Dritte Welt hat mit der 1980 vorgelegten Resolution verlangt, die Billigflaggen innerhalb einer angemessenen Zeit allmählich einzuholen. Hingegen sind die Industriestaaten der Auffassung, daß die allmähliche Einholung der billigen Flaggen wünschenswert sei, daß aber ungerechtfertigte Vorteile, die den unter billigen (oder anderen) Flaggen fahrenden Einheiten durch Nichtbeachtung internationaler Vereinbarun-

41 Vgl. UNCTAD: The maritime transport of hydrocarbons (UNCTAD/Ship 130), Geneva 1978 and Shipping Statistics and Economics May 1982.

42 Sanklecha, S. N.: Bulk cargo shipping and developing countries. – In: Indian Shipping 32 (1980)1, S. 24.

43 Vgl. UNCTAD: Report of the Committee on Shipping on its tenth session (TD/B/C.4/X/Misc. 4), Geneva 1982, S. 20 ff.

44 Vgl. Asian Shipping (May 1981)29, S. 60; die detaillierte Auflistung aller Maßnahmen zum Aufbau eigener Flotten in: Kappel, R., D. Rother: a.a.O., S. 343–552, ferner Indian Shipping 34 (1982)6, S. 11–24.

45 Vgl. UNCTAD: Action on the question of open registries (TD/3/C.4/220), Geneva 1981.

gen über die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt oder die soziale Lage des seefahrenden Personals entstehen, beseitigt werden sollten. Die Regierungen sollten prüfen, welche Maßnahmen, den Schiffseignern aus westlichen Ländern den Anreiz nehmen, die Einheiten unter der nationalen Flagge zu registrieren. Während die Industrieländer die Probleme der Sicherheit in den Mittelpunkt ihrer Argumentation stellen, geht UNCTAD davon aus, daß die Existenz und das Anwachsen der Flotten unter offenen Registern (1981 ca. 30 % der Welttonnage) den Aufbau und die Expansion der Schifffahrt der Dritten Welt stark beeinträchtigen. Durch die Verbesserung des Sicherheitsstandards, stärkere Kontrollen etc. könnten zwar bestimmte Probleme der Weltschifffahrt beseitigt werden, dies führe aber nicht dazu, daß die Billigflaggenschiffe der effektiven Kontrolle der Registerländer unterworfen seien. Die Eigner der Schiffe seien nicht genau identifizierbar, sie würden kaum Steuern bezahlen, sie würden Seeleute zu Bedingungen beschäftigen, die außerhalb jeglicher nationaler Gesetzeskontrolle liegen.⁴⁶ Es gebe keine »echte Verbindung« zwischen Eigner und Registerland, so daß alle Länder, die keine offenen Register anbieten würden (wie Liberia/Panama) oder nicht unter Billigflaggen registriert hätten, benachteiligt würden. Die Dritte Welt könne deshalb nur unter verzerrten Wettbewerbsbedingungen ihre Schifffahrt entwickeln. Notwendig sei es deshalb, eine »echte Verbindung« herzustellen, d. h. die offenen Register abzuschaffen. Im Gegensatz zum Linienkodex und zum »bulk sharing« erhofft sich die Dritte Welt mit dieser Maßnahme indirekte Auswirkungen, d. h. günstigere Rahmenbedingungen für den Aufbau der nationalen Flotten. Gerade weil die offenen Register von den westlichen Industrieländern als ein wesentlicher Baustein der »Freiheit der Meere« angesehen werden, hat die Transformationsforderung die schon verhärteten Fronten weiter verhärtet.

4. Schifffahrt und Schifffahrtspolitik in der Elfenbeinküste und Süd-Korea

Nur sehr wenige Länder der Dritten Welt haben der Entwicklung der Schifffahrt eine große Rolle zugesprochen. Im wesentlichen ist dies durch die Prioritäten der nationalen Wirtschaftspolitik bedingt; aber auch durch die speziellen Probleme, die sich beim Flottenaufbau stellen: Ohne die notwendigen finanziellen Ressourcen und ohne ausgebildete Nautiker, Ingenieure, Seeleute und Managementpersonal läßt sich keine nationale Schifffahrt betreiben. Der hohe Kapitalbedarf und die unzureichenden Finanzierungsmöglichkeiten stellen faktisch die wichtigste Marktzugangsbeschränkung in der internationalen Schifffahrt dar. Die größten Schwierigkeiten ergeben sich bei der Finanzierung

46 Tatsächlich haben jene Länder, die offene Register anbieten, keine oder kaum Handhabungsmöglichkeiten, die unter ihrer Flagge registrierten Schiffe zu kontrollieren. Dies betrifft Sicherheitsstandards, Besatzungsausbildung, rechtliche Fragen, gewerkschaftliche Probleme, Bezahlung, Kontrolle in Krisenzeiten etc., vgl. Kappel, R.: Die internationale Flotte unter der Flagge Liberias. – In: Afrika Spectrum 17 (1982)1, S. 47 ff.

47 Vgl. Faust, P.: a.a.O., S. 109 ff.; UNCTAD: Report of the United Nations Conference on Trade and Development on its fifth session (TD/268, add. 1), Geneva 1979; Le financement des flottes de commerce dans les pays en voie de développement. – In: La Revue Maritime Africaine (im folgenden als RMA abgekürzt) (Février 1978)6, S. 14–18; Georgandopoulos: Problems of ship finance for developing countries, Piraeus 1980.

eines Schiffes durch den hohen Eigenkapitalanteil, weshalb UNCTAD V eine Erhöhung des Fremdfinanzierungsanteils von 90 % des Gesamtpreises gefordert hat. Wird über die Finanzierungsproblematik schon der Marktzugang erschwert, so zeigen sich beim Betreiben eines Schiffes bzw. bei der Führung einer Reederei die allergrößten Probleme. Der Mangel an Fachleuten und Ausbildungsstätten stellt eine weitere Barriere dar. Wie sich im Falle der »Black Star Line« (Ghana) leicht nachweisen läßt, haben die Dominanz ausländischer Reeder im Verkehr nach Westafrika, die mangelnde Rentabilität, fehlende know-how und staatliche Prestigevorstellungen zu den Dauerproblemen der ghaneischen Reederei beigetragen. In vielen Ländern der Dritten Welt ist es allerdings gerade wegen des hohen Kapitalbedarfs und der o. g. Voraussetzungen nicht einmal zu Planungen einer nationalen Flotte gekommen. Insofern haben die Bemühungen der UNCTAD zur Verbesserung der internationalen Rahmenbedingungen, zur Unterstützung der regionalen Kooperation, durch Ausbildungsseminare, Hilfestellungen beim Aufbau von Fachschulen, Aufbau von Finanzierungsinstitutionen etc. wesentlich günstigere Voraussetzungen zum Betreiben von Reedereien in der Dritten Welt geschaffen. Wie die Analyse der Entwicklung der Schifffahrt in der Dritten Welt jedoch zeigt, spielen schifffahrtspolitische Maßnahmen die entscheidende Rolle. Korea und die Elfenbeinküste können neben einigen OPEC-Staaten, Brasilien, Argentinien und Indien als herausragende Beispiele mit ausgeprägter maritimer Politik angesehen werden.

Die *Elfenbeinküste* gilt als das Land Afrikas, das der Schifffahrt in der nationalen Entwicklung einen bedeutenden Stellenwert einräumt. Aufgrund der Tatsache, daß ca. 97 % des Außenhandels des Landes seewärtig transportiert werden und 1965 ca. 90 % der seewärtigen Im- und Exporte durch europäische Reedereien abgewickelt wurden, wurden schon 1961 mit dem Code de la Marine Marchande⁴⁸ und 1964 mit dem Code des Douanes die Vorbereitungen für eine nationale Schifffahrtspolitik getroffen. Der Aufbau der ivoirischen Flotte⁴⁹ stand unter der von Präsident Houphouët-Boigny erklärten Leitlinie, daß sich die ivoirische Befreiung über das Meer vollziehe (»la voie de notre libération passe par la mer«). Die Errichtung des »Ministère de la Marine« war nur eine der Konsequenzen dieser Leitlinie. Insbesondere seit Mitte der siebziger Jahre hat die Regierung der Elfenbeinküste eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um eine nationale Flotte aufzubauen, Anteile am seewärtigen Außenhandel für die ivoirische Flotte zu sichern, die Ausbildung von Fachleuten und Schiffspersonal zu intensivieren, die wissenschaftliche Schifffahrtforschung und Beratung des Marineministeriums durch die Errichtung von IDREM (1975)⁵⁰ zu ermöglichen und die Süd-Süd-Kooperation im Rahmen der CME-AOC⁵¹ herbeizuführen, um über eine gemeinsame Strategie zum Aufbau nationaler Flotte in West- und Zentralafrika beizutragen.

48 République de Côte d'Ivoire. Ministère de la Marine: Code de la Marine Marchande, Abidjan o. Jg.

49 Vgl. Gohibi, B.: Le pavillon Ivoirien, Abidjan 1980, S. 5 ff.

50 IDREM – Institut de documentation, de recherches et d'études maritimes in Abidjan.

51 Conférence des Ministres des états de l'Afrique de l'ouest et du centre sur les transports maritimes. CME-AOC wurde 1975 von Houphouët-Boigny aus Protest gegen die geplanten Frachtratenerhöhungen im Linien-

Den Beschluß der UNO-Vollversammlung zur Einführung des Linienkodexes 1974 nutzte die Regierung der Elfenbeinküste als Grundlage der Etablierung einer nationalen Flotte. Dabei ging die Regierung davon aus, daß die hohen Frachtkostenbelastungen und damit der Abfluß von Devisen⁵² nur über eine eigene Flotte behoben werden könnte. Als eine der wichtigsten Maßnahmen wurde SITRAM, Société Ivoirienne de Transport Maritime, die 1967 durch den Staat und französische Reeder (mit 65 % Anteil) gegründet wurde, am 19. 3. 1976 in eine staatliche Reederei umgewandelt.⁵³ Seitdem wurde die Schifffahrtspolitik von SITRAM vollkommen umstrukturiert, die Kapazitäten und die Anzahl der Schiffe erweitert und der Beitritt zur COWAC herbeigeführt. Innerhalb der COWAC (Continent West Africa Conference) bedient SITRAM die beiden Häfen der Elfenbeinküste: San Pedro und Abidjan, Dakar und die Häfen Westeuropas. Darüberhinaus hat SITRAM ein Abkommen mit UKWAL (United Kingdom/West Africa Lines) geschlossen, um den Transport der eigenen Dienste zu sichern. Außerdem ist sie Mitglied der AWAFIC (America West Africa Freight Conference). SITRAM beschäftigt 800 Seeleute und Angestellte in der Verwaltung, 80 % sind Staatsbürger der Elfenbeinküste. Mit acht eigenen und fünf gecharterten Schiffen war SITRAM seit 1976 in der Lage, einen immer größeren Anteil am Ladungsaufkommen der Elfenbeinküste zu akquirieren, u. a. auch durch den Einsatz von Stückgutschiffen mit Container- und Kühlfazilitäten.⁵⁴ Seit 1979 hat die Elfenbeinküste im Verkehr mit Europa Anteile von 40 % und mehr erreicht, u. a. auch durch den Einsatz von SISA (Sitram International Shipping Agencies), an der SITRAM mit 75 % beteiligt ist, die auch in den ausländischen Häfen die Ladungsanteile streng überwacht. Die Folge dieser Politik ist, daß der Ladungsanteil in einzelnen Fahrtgebieten ständig gestiegen (auch über die 40 %) ist und SITRAM ihre Expansionspläne in die Tat umsetzen konnte.⁵⁵

Neben der staatlichen SITRAM gibt es noch SIVOMAR (Société Ivoirienne de Navigation Maritime), eine private Reederei, an der die dänische Reedereigruppe DFDS Anteile hält. Sie ist vor allem im Mittelmeer- und Fernostverkehr tätig.

Die Aktivitäten der beiden Reedereien der Elfenbeinküste werden durch eine Reihe von

verkehr nach Westafrika einberufen, vgl. Voss, H.: Zusammenarbeit in West- und Zentralafrika. Gemeinsame Institutionen für Seehäfen und Seeschifffahrt. – In: Afrika Spectrum 14 (1979)1, S. 64 ff.; vgl. Message de Son Excellence M. Felix Houphouët-Boigny, Abidjan, 5.–7. Mai 1975, Abidjan 1975, S. 11 ff.; Böhme, H.: Die Schifffahrtspolitik in Westafrika. Durch Protektionismus zur »wahren« Freiheit der Meere? – In: Hansa 115 (1978)6, S. 467–470; Beth, H. L.: Aufbau und Entwicklungspolitik West- und Zentralafrikanischer Handelsflotten. – In: Afrika Spectrum 14 (1979)1, S. 53–59.

52 Vgl. Soumahoro, M.: Ivory Coast. A shipping policy to promote the national economy. – In: The Courier (November–December 1981)70, S. 70; vgl. Fadika, L.: La Côte d'Ivoire, la stratégie maritime Ivoirienne et le nouvel ordre maritime international, Conférence 26 Avril 1978, Abidjan.

53 Vgl. im folgenden RMA (Décembre 1978)11, S. 126–133; RMA (Février 1979)12, S. 8 ff.; Gohibi, B.: A.a.O., S. 44 ff.

54 Vgl. Gohibi, B.: A.a.O., S. 44 ff.; Bema, K.: The feasibility of a national fleet in a developing country – A reference to the case of the Ivory Coast. Cardiff (UWIST) 1981, S. 76 ff.

55 Insgesamt betrug der nationale Anteil am seewärtigen Verkehr 6,1 % (1979). 1980 wurden im Seeverkehr mit Frankreich 50 % und mit den Häfen der Nordrange (Frankreich bis Dänemark) 46 % der Ladung von SITRAM transportiert, vgl. Bema, K.: A.a.O., S. 184 und Port Autonome d'Abidjan: Rapport d'exploitation 1979, o. O. o. Jg., S. 22 f.

Organisationen, Verladern, Stauereien, die Hafenverwaltungen in Abidjan und San Pedro und IDREM unterstützt. Eine ganz besondere Rolle nimmt OIC (Office Ivoirien des Chargeurs) ein, dessen Aufgaben darin bestehen, die effektive Integration der nationalen Flotte im gesamten Transportsystem zu gewährleisten und zur Stabilisierung der Frachtraten beizutragen. Das Verhandlungskomitee des OIC hat im Detail folgende Tätigkeiten wahrgenommen: Verhandlungen über die Frachtratenhöhe in den Konferenzen; Integration der Aktivitäten des OIC in die Arbeit der CMEAOC, um die Verladerinteressen aller Staaten der west- und zentralafrikanischen Subregion zu wahren; Vereinfachung der Verwaltungsvorschriften. Eng verbunden mit OIC ist SISA, die in den europäischen Häfen einen Teil der Aufgaben von OIC wahrnimmt.⁵⁶

Durch Verträge mit Senegal, Frankreich, BRD, Belgien, Spanien, Kamerun und Italien sind Abkommen über gleichberechtigte Ladungsanteile geschlossen worden.

Obwohl die beiden Reedereien der Elfenbeinküste in den zwei Hauptfahrtgebieten nach Europa mit Hilfe staatlicher Maßnahmen und dem Einsatz von Verladerorganisationen, sowie der Ausbildung von Fachleuten und der Unterstützung wissenschaftlicher Expertisen durch IDREM wesentliche Erfolge erringen konnten (diese schlagen sich auch darin nieder, das SIVOMAR und SITRAM profitabel gewirtschaftet haben), gehen die Verantwortlichen davon aus, daß die Umstrukturierung der Flotte auch zukünftig nötig sein wird. Insbesondere der technologische Fortschritt, vor allem die Containerisierung, erfordere zusätzliche Anstrengungen im Bereich der Ausbildung, in der Beschaffung von Finanzmitteln und in der Anbindung der Hinterlandverkehre an die Häfen und den Seeverkehr. Als wesentliches Mittel sieht die Regierung der Elfenbeinküste in dieser Hinsicht die Süd-Süd-Kooperation im Rahmen der CMEAOC an. Der Generalsekretär der CMEAOC, John S. Walla, stellte im August 1982 fest, daß Kooperation auf gleichberechtigter Basis mit den Industrieländern vonnöten sei, denn »we in the maritime sector are condemned to permanent dialogue, since shipping is the driving force behind the international trade«.⁵⁷ Ziel müsse es in West- und Zentralafrika sein:

- ein neues Niveau der Schifffahrtsentwicklung herbeizuführen;
- Reedereien aufzubauen und weiterzuentwickeln;
- effektive Hafensysteme, die der technologischen Entwicklung und der Ausdehnung des internationalen Handels gewachsen sind, zu etablieren;
- eine kooperative Politik gegenüber den Ländern ohne Meereszugang zu betreiben;
- regionale Ausbildungszeiten für Schifffahrt und Häfen zu schaffen;
- stabile Frachtraten der Linienkonferenzen herbeizuführen;
- und rationellen Schiffsverkehr zu betreiben.

Ohne Zweifel spiegeln diese Ziele das Konzept der NISO wider. Sie zeigen aber auch auf, daß aus der Konkretion auf die Situation der Länder West- und Zentralafrikas nicht ohne weiteres verallgemeinbare Schlüsse für die derzeitigen Entwicklungstendenzen der

⁵⁶ Vgl. Containerisation International 14 (May 1980)5, S. 24 ff.

⁵⁷ Walla, J. S.: Allocution prononcée à l'occasion du séminaire, Abidjan 25 Aout 1982; vgl. Kappel, R.: Auswirkungen der Containerisierung auf Seeverkehr und Seehäfen. – In: Afrika Spectrum 17 (1982)2, S. 219–222.

Schifffahrt der Dritten Welt gezogen werden können. Die Elfenbeinküste gilt neben Korea und Brasilien als ein hervorstechendes Beispiel für Dritte Welt-Schifffahrtspolitik, ebenso CMEAOC als Beispiel regionaler Kooperation. Hingegen stehen die meisten Länder der Dritten Welt in der Entwicklung der Flotten und der dafür notwendigen Infra- und Superstrukturbedingungen gerade erst am Anfang. Das Beispiel der Elfenbeinküste zeigt auch, daß schnelle Erfolge nicht möglich sind. Das Land hat mit seiner speziellen Wirtschaftsideologie des staatlichen Kapitalismus (private Initiative, staatliche Interventionen zur Entwicklung eines nationalen Kapitalismus) im Bereich der Schifffahrt Erfolge aufzuweisen. Diese basieren auf zwei Prinzipien: 1. Protektionismus im internationalen Rahmen unter konsequenter Nutzung internationaler Vereinbarungen. 2. Staatliche Maßnahmen (auch staatliche Beteiligungen) zur Entwicklung der nationalen Rahmenbedingungen. Obwohl die nationale Flotte klein ist und die Ressourcen im Verhältnis zu anderen Ländern nicht sehr groß sind, hat die konsequente Umsetzung der seit 20 Jahren formulierten und stets angepaßten Zielsetzungen zu ersten Erfolgen geführt.⁵⁸

Die Entwicklung der *koreanischen Schifffahrt* weist viele Parallelitäten zur Elfenbeinküste auf, sie unterscheidet sich aber vor allem durch zwei Aspekte: 1. Schifffahrt und Schiffbau (den es in der Elfenbeinküste nicht gibt bilden ein »tie-in«-Konzept, 2. die Entwicklung der Massengutschifffahrt hat Vorrang erhalten.

Noch Anfang der sechziger Jahre war die koreanische Schifffahrt ohne Bedeutung, es gab lediglich einige veraltete Liberty-Schiffe, die während des 2. Weltkrieges in den USA hergestellt waren. Die Übernahme der staatlichen Macht durch das Militär 1961 markiert den Ausgangspunkt für eine rapide Entwicklung. Die Militärregierung vertrat die Auffassung, daß Korea – ein Land mit großer Bevölkerung und kleiner Rohstoffbasis – eine Wirtschaftspolitik betreiben müsse, die sich auf den Export von Fertigprodukten orientiert. Die Schifffahrt sollte in den Dienst der Exportproduktion gestellt werden und dabei verhindern helfen, daß ausländische Devisen zum Transport benötigt würden. Die Gründung der Verbände Korea Shipping Corporation (KSC) und Korean Shipowners Association (KSA) entsprach ebenfalls diesem Zweck. Die Leitlinie dieser Politik war: »Our cargoes on our own ships«.⁵⁹

Ohne im einzelnen auf die Schifffahrtspläne zu rekurrieren, läßt sich für Mai 1982 feststellen, daß die Flotte sich innerhalb von 20 Jahren zu einer der größten Flotte der Dritten Welt entwickelt hatte. Der 5. Fünfjahresplan (1981–1986) sieht gar vor, bis 1986 die zehntgrößte Flotte der Welt zu besitzen. Wie auch im Falle anderer Länder der Dritten Welt, verlief das Wachstum der Gesamttonnage Koreas relativ kontinuierlich. Lediglich in den Jahren 1974/75 und 1976/77 waren mit 32 % bzw. 39 % extrem hohe Wachstumsraten zu verzeichnen, bedingt vor allem durch das Ansteigen der Tankertonnage.

58 Vgl. allgemein zur Elfenbeinküste Fauré, Y.-A., J.-F. Médard (Hrsg.): *Etat et bourgeoisie en Côte d'Ivoire*, Paris 1982; vgl. Fadika, L.: *Systèmes des transports maritimes, développement et industrialisation des pays du tiers-monde*, Abidjan 1977.

59 *Maritime Asia* 3 (August 1982)8, S. 37.

Der Diversifizierungsprozeß von der Stückgutschifffahrt als »first engagement« zur Massengut- und Tankerschifffahrt hat vor allem mit dem 4. Fünfjahresplan (1976–1981) eingesetzt. 1981 betrug die Massenguttonnage bereits 2,1 Mio. BRT (116 Schiffe), also ca. 40 % der Gesamttonnage.⁶⁰

Die Expansion der Flotte Koreas ist im wesentlichen ein Produkt staatlichen Protektionismus (vor allem Ladungslenkung) und staatlicher Maßnahmen, u. a. Subventionierung, Errichtung von Ausbildungseinrichtungen etc. Die staatliche Ladungslenkung hat zur Folge gehabt, daß 1980 ca. 60 % der wichtigsten Massengüter von koreanischen Schiffen transportiert wurden. Dieser Anteil sollte 1981 auf 70 % gesteigert werden. Im einzelnen waren folgende Anteile für die koreanische Flotte geplant: 65 % der Rohölimporte, 66 % des Rohstahlimports, 100 % des Düngemittelimports, 94 % der Getreideimporte und 60 % der Kesselkohleimporte.⁶¹

Importsubstitution von Transportleistungen ist eine der wichtigsten Zielsetzungen der koreanischen Schifffahrtspolitik. Allerdings ist dieser Prozeß ins Stocken geraten, vor allem bedingt durch die weltweite Krise der Schifffahrt und die Extraversion der koreanischen Ökonomie. Aufgrund der Rezession, von der auch koreanische Reeder betroffen waren, hat der Staat Maßnahmen zur Rationalisierung der Flotten vorgenommen. 1978 wurde beschlossen, bei Gewährung staatlicher Hilfen die Mindestanforderungen an die Reedereien bezüglich des Eigenkapitals und des Tonnagebestandes drastisch zu erhöhen. Als förderungswürdig wurden solche Reedereien eingestuft, die über ein Eigenkapital von mindestens 500 Mio. Won (ca. \$ 1 Mio.) und eine Tonnage von über 20 Tsd. BRT besitzen (bis dahin 200 Mio. Won und 10 Tsd. BRT). Unterstützt wurde auch die Kooperation koreanischer mit ausländischen Reedern, wobei der Kapitalanteil der Ausländer 49 % nicht überschreiten darf. Mit Hilfe dieser Konzentrationsmaßnahmen versprach sich der Staat die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. 1981 wurde der »Shipping Promotion Act« erneut revidiert. Demnach sollten einige große der 68 Reeder mehr Hilfe bekommen, vor allem günstigere Finanzierungsbedingungen für den Bau von Schiffen auf nationalen Werften.

Zwei Maßnahmen werden seitens der Regierung und der Reeder als wesentlich für die zukünftige Entwicklung der koreanischen Schifffahrt angesehen: 1. Aufgrund der z. T. nicht mehr so profitablen Lage einiger Großreeder und den Schwierigkeiten vieler kleinerer Schiffseigner⁶² sehen die Schiffseigner zunehmend die Notwendigkeit, im »cross-trade« (im Seeverkehr außerhalb Koreas) tätig zu werden. Allerdings beklagen die Reederverbände und der Staat den zunehmenden weltweiten Protektionismus, der es koreanischen Reedern erschwert, genügend Ladung außerhalb Koreas zu akquirieren.(!) 2. Die Abschaffung der offenen Register wird als ein zentrales Mittel zur Bereinigung der koreanischen Schifffahrtskrise angesehen.⁶³

60 Vgl. Faust, P., H. Bokermann: a.a.O., S. 71 ff. und Faust, P.: a.a.O., S. 90.

61 Vgl. Drewry, H. P. (Shipping Consultants): Governments and dry bulk shipping, London 1981, S. 88.

62 Vgl. Korean Maritime News (March 15th, 1982)23, S. 1 f.

63 Vgl. Maritime Asia 3 (August 1982)8, S. 40.

Die koreanische Militärregierung sieht in der Verbindung von Schiffbau und Schifffahrt die entscheidende Grundlage der maritimen Entwicklung des Landes. Ähnlich wie in der Elfenbeinküste praktiziert Korea Protektionismus, allerdings ohne direkte staatliche Beteiligung an den Reedereien. Anders als in der Elfenbeinküste setzt Korea auf ausländische Beteiligung und hohe Subventionen zur Schaffung von konkurrenzfähigen Großreedern, die zunehmend auch im »cross-trade« tätig sind. Korea muß als ein Modell angesehen werden, in dem in großem Ausmaß auf ausländische Finanzierung und auf ausländisches Kapital vertraut wird.⁶⁴ Gekoppelt ist das Schifffahrtssystem mit Ladungsreservierungen (Präferenzsystem für die nationalen Flotten).

5. Die Neue internationale Seeverkehrsordnung im Rahmen der NWWO

Legt man den Anspruch nach mehr nationaler Souveränität, mehr Gleichberechtigung aller Staaten, Überwindung von Abhängigkeit, Dominanz und Unterentwicklung⁶⁵ als Maßstab zur Beurteilung der Erfolge der Dritten Welt an, so ist zu konstatieren, daß die NISO – als Teil der NWWO – in einem Bereich zu einer tatsächlichen Strukturveränderung beigetragen hat. Die für 1983 zu erwartende Einführung des Kodexes für Linienkonferenzen hat schon vor der formellen Anwendung zur Veränderung der Machtverhältnisse in der Linienfahrt geführt und wird faktisch noch weiter die Dominanz der traditionellen Schifffahrtsländer beschränken. Im Rahmen dieser Strukturveränderung wurden aber auch Kooperationsvorhaben (joint-venture-Abkommen) abgeschlossen. Faktisch kann in dieser Hinsicht von einem Nord-Süd-Dialog gesprochen werden. In fast allen anderen Teilbereichen der internationalen Schifffahrt herrscht indes antagonistischer Widerspruch vor: Auf der einen Seite multinationale Konzerne mit riesigen Konzernflotten (und sehr großer unter ihrer Kontrolle stehende Chartertonnage), die mehr oder weniger den internationalen Massenguttransport beherrschen, auf der anderen Seite die Dritte Welt als Rohstoffexporteur und Nichtbesitzer von Massengutschiffen, die die vollständige Umkrempelung der bisherigen Macht- und Verfügungsstrukturen durch die projektierte Ladungsaufteilung im Massenguttransport fordert. Antagonistisch sind auch die Gegensätze hinsichtlich der Transformation der offenen in normale Register, wobei sich der Großteil der unter offenen Registern befindlichen Schiffe in Besitz multinationaler Konzerne befindet. Aufgrund der besonderen Struktur des Linienverkehrs (kartellmäßige Vereinbarungen von Reedern, regelmäßige Dienste in feststehende Fahrtgebiete, Stückguttransport, keine direkten Produktionsinteressen der Li-

64 Vgl. Senghaas, D.: Von Europa lernen, Frankfurt/Main 1982, S. 260 ff.; Westphal, L. E., K. W. Kim: Industrial policy and investment in Korea, Washington, D. C. 1977, S. 5–11; vgl. Kappel, R., D. Rother: A.a.O., S. 1485 ff.

65 Vgl. Tetzlaff, R.: Perspektiven und Grenzen der Neuen Weltwirtschaftsordnung. – In: Nohlen, D., F. Nuscheler (Hrsg.): Handbuch der Dritten Welt, Bd. I: Unterentwicklung und Entwicklung, Theorien – Strategien – Indikatoren, Hamburg 1982, S. 273 ff.

nienreeder in den Ländern des Fahrtgebietes) war es der Dritten Welt wesentlich leichter möglich, einen Einbruch in diese Markt- und Machtverhältnisse zu erzielen. Im Gegensatz dazu besteht im Massengutverkehr, in dem jene Konzerne, die die Rohstoffe des entsprechenden Landes ausbeuten und zugleich über die Kapazität für den Rohstofftransport verfügen, eine ungleich schwerer veränderbare Machtkonstellation. Diese wird durch die theoretische Diskussion – »freier Wettbewerb und Marktzugang« in der Massengutschifffahrt vs. oligopolistische Marktstruktur – nur schlecht kaschiert. Die kollektive Strategie gegen multinationale Dominanz des Seeverkehrs, vor allem des Massengutverkehrs, wird von der Dritten Welt als notwendig angesehen, zumal alle Versuche auf bilateraler Ebene zu Veränderungen zu gelangen, gescheitert sind. Die Konfrontation wird mit einer bis dahin ungekannten Schärfe geführt und bislang sind keinerlei Hinweise für Kompromißbereitschaft zu erkennen.

Die Strategie einzelner Länder der Dritten Welt ist sehr unterschiedlich, zumeist ist Schifffahrt ohne wesentliche Bedeutung. Einige Schifffahrtsschwellenländer (Korea, Brasilien) haben mit Hilfe staatlichem Interventionismus den Aufbau von Schifffahrt und Schiffbau forciert und ladungslenkende Maßnahmen ergriffen, um so Devisen zu sparen bzw. zu erwirtschaften. Der Staat als Motor der Schifffahrtsentwicklung spielt aber nicht nur in diesen Schwellenländern eine Rolle, sondern beispielsweise auch in der Elfenbeinküste, die durch ein Netzwerk staatlicher Maßnahmen den Aufbau einer kleinen, effektiven, erfolgreich organisierten und bislang lediglich im Linienverkehr eingesetzten Flotte betrieb.

Die von UNCTAD verfochtenen Forderungen bilden für diese und andere Länder der Dritten Welt günstige Rahmenbedingungen für die Etablierung nationaler Schifffahrt. Der Handlungsspielraum wird indes nicht nur durch die o. g. drei Hauptforderungen verbessert, sondern auch durch eine Reihe von begleitenden Maßnahmen (u. a. Ausbildungsseminare, Aufbau von Finanzinstitutionen, Forderungen nach Krediterleichterungen, Untersuchungen über die Auswirkungen von Hafenerweiterungen, Einführung des Containerverkehrs, Verbesserung der Hinterlandverbindungen, multimodaler Transport, Versicherungsregelungen, rechtliche Maßnahmen etc.). Diese haben zu faßbaren und praktikablen Ergebnissen geführt. Die Grenzen der NISO sind durch den außenwirtschaftlichen Rahmen gesetzt, inwieweit die nationale Wohlfahrt durch die NISO (Souveränität über den Seeverkehr für die *Staaten* der Dritten Welt) auch zu gerechteren Entwicklungschancen für die Menschen der Dritten Welt führt, ist eine Frage der innergesellschaftlichen Beziehungen. Über sie wird aber nicht in den Veränderungen des internationalen Seeverkehrs und der Weltwirtschaftsordnung entschieden.⁶⁶

66 Vgl. Matthies, V.: Neue Weltwirtschaftsordnung, Opladen 1980, S. 57.

ABSTRACTS

Structural Change in International Shipping

by *Robert Kappel*

In order to establish a new international economic order the United Nations resolved in 1974 that all efforts should be made to promote an increasing and equitable participation of developing countries in world shipping. Since 1964 UNCTAD and more and more Third World countries increased their efforts to fight against the dominance in international seaborne trade of shipping enterprises of the developed market economies. Especially since the beginning of the seventies as a reaction to the growing flags of convenience (Liberia, Panama), which are mostly property of shipping companies of OECD-countries, the Third World countries' action to participate in international shipping and build up own fleets took place on three main fronts: 1. The liner sector, where the code of conduct for liner conferences will be put in force in October 1983. 2. The bulk shipping market (cargo sharing in bulk trade). 3. The transformation of flags of convenience. These postulates are the basis for the New International Maritime Order. The aim of the Third World was and is more control over the costs and freight rates and the states' desire to help national shipping companies to transport more national cargo. The article describes the development of shipping activities by UNCTAD and Third World countries, the actual controversies in world shipping, and analyses the state of shipping in the Ivory Coast and South Korea.

Public Notaries in the People's Republic of China

by *Harald Richter*

This article discusses recent developments in a less-known field of the legal system of the People's Republic of China, the public notary offices. On April 13, 1982, the State Council of the People's Republic of China issued the first »Provisional Regulations for the Public Notaries of the People's Republic of China« since the founding of the People's Republic, thus providing a legal basis for the work of public notary offices. Since 1979, public notary offices in various parts of China have resumed activities which had been interrupted for two decades. Following the liberalization of domestic economic life and the rapid development of international relations, there has been an increasing de-