

kurz kommt. Laursen folgt dabei der in der angelsächsischen Welt (im Gegensatz zu Festland-Europa) gängigen Betrachtungsweise, die Seerechtsneuordnung in erster Linie als politischen Prozeß zu begreifen.

Um es gleich vorweg zu sagen: Über eine spezifisch skandinavische Seerechtspolitik ist wenig zu berichten. Die Interessen der drei Staaten wurden - abgesehen von gemeinsamen freiheitlichen und demokratischen Traditionen - wie überall auf der Welt von der Geographie, von massiven innenpolitischen Themen (Fischerei und Öl), von Sicherheitsbedürfnissen (sowjetische U-Boote, Meerengen und Arktis) und durch überragende Einzelpersönlichkeiten (Jens Evensen für Norwegen) geprägt.

Der pragmatische Ansatz der Studie zeigt sich schon an der Gliederung, die gleichsam die "Korsettstangen" der seerechtlichen Meinungsbildung bietet. Es beginnt im ersten Kapitel mit den politischen Trends im Seerecht nach 1945 (Nationalisierung versus Internationalisierung), gefolgt von Analysemethoden zum Verständnis der internationalen Politik, den überragenden Sicherheitsinteressen, dem Festlandssockelproblem, der Fischerei, der Schifffahrt und dem Meeresbergbau. Einziger Kritikpunkt an dieser Darstellung mag sein, daß der Meeresumweltschutz, den der Verfasser allzu bescheiden nur bei der Schifffahrt abhandelt, einen sehr viel höheren Stellenwert auch aus skandinavischer Sicht verdient hätte.

Am Schluß steht eine kritische Analyse der Effizienz der drei Verhandlungsdelegationen mit Schwergewicht auf der dänischen Verhandlungsführung. Das Beziehungsgeflecht in verschiedenen Ebenen der Staaten untereinander sowie im Verhältnis nationaler zu internationalen, auch europäischen Interessen und Rücksichtnahmen werden erklärt und bewertet. Die Verhandlungsführer bekommen dabei in der Regel bessere Noten als die Politiker und Parlamentarier.

Der originelle konzeptionelle Ansatz des Buches, das nicht nur die 3. VN-Seerechtskonferenz von 1973-82, sondern auch die 1. und 2. VN-Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960 einbezieht, ist zur Auflockerung und zur Horizonterweiterung allen völkerrechtlich und seerechtlich Interessierten sehr zu empfehlen.

Uwe Jenisch

George C. Kasoulides

Port State Control and Jurisdiction – Evolution of the Port State Regime

Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London, 1993, 275 pp., £ 78.00

Die Ölnfälle der letzten Zeit erinnern an die Notwendigkeit, die Schiffssicherheit international wirksam zu verbessern. Das Buch von Kasoulides stellt hierzu die immer wichtiger werdenden Kontrollrechte der Hafenstaaten dar, also der Staaten, in deren Häfen sich ein fremdes Schiff befindet. Während im traditionellen Seerecht ein Schiff praktisch nur

der Kontrolle des eigenen Flaggenstaates unterliegt, kam in den letzten Jahren das deutliche Bedürfnis nach Kontrolle auch durch den Hafenstaat hinzu.

Kasoulides zeichnet die sehr dynamische jüngste Entwicklung nach, indem er zunächst die Rechte der Staaten in ihren Binnen- und Hafengewässern analysiert, die gewohnheitsrechtlich auch das Recht zur Verwehrung des Zugangs, z.B. aus Gründen des Umweltschutzes, enthalten. Er gibt dann eine Übersicht über bestehende internationale Konventionen zur Schiffssicherheit (IMO) und zum Arbeitsrecht (ILO), die zusammengefasst die "anerkannten internationalen Regeln und Normen" nach neuem Seerecht enthalten, deren Einhaltung als Mindeststandard von allen Staaten erwartet wird.

Das Besondere der Hafenstaatkontrolle liegt darin, daß die vom Flaggenstaat häufig vernachlässigten Kontrollen (man denke an die "billigen Flaggen") auf den Hafenstaat verlagert werden. Das im November 1994 in Kraft getretene VN-Seerechtsübereinkommen von 1982 kodifiziert erstmalig die Kontrollrechte der Hafenstaaten in Form von Inspektions- und Arrestrechten, Haftungsregeln, Geldstrafen sowie den Anspruch des Schiffes auf sofortige Freilassung gegen Sicherheitsleistung.

Die Staatenpraxis in Europa hat mit dem Pariser Memorandum zur Hafenstaatkontrolle von 1982 ein eigenes regionales Kontrollsystem für jetzt 16 Staaten geschaffen, das Kasoulides im letzten Drittel seines Buches erläutert. Danach werden inzwischen 25 % aller ihre Häfen anlaufenden fremdflaggigen Schiffe auf Einhaltung der Sicherheits-, Umwelt- und Arbeitsschutzvorschriften kontrolliert. Die überwiegend positiven Erfahrungen sind in einem umfangreichen Anhang dokumentiert, der einen Zeitraum von 10 Jahren abdeckt und der erste Erfolge in der Anhebung der Standards, in der Praxis der Überwachungsbehörden und im Verhalten der Schifffahrt zeigt.

Obwohl noch viel zu tun bleibt, zeigt Kasoulides am Beispiel der Schifffahrt, daß der Umweltschutz nicht so sehr an fehlenden internationalen Vorschriften als vielmehr an deren unvollkommener Anwendung, Überwachung und Durchsetzung leidet. So ist das Buch ein wichtiger Beitrag zum Verständnis, wie Umweltschutz international und höchst pragmatisch verbessert werden kann.

Uwe Jenisch

Robert H. Jackson

Quasi-states: Sovereignty, International Relations and the Third World

Cambridge University Press, Cambridge, 1990 (Reprint 1994), 225 pp., £ 40.00 / £ 13.95

Der amerikanische Politikwissenschaftler beschäftigt sich im vorliegenden Band mit sog. "quasi-states", schwachen Staaten, die sich durch kaum mehr als ihre völkerrechtliche Unabhängigkeit definieren. In der letzten großen Welle der Dekolonisation wurden in den 60er Jahren besonders in Afrika, der Karibik und Ozeanien zahlreiche abhängige Gebiete in die völkerrechtliche Eigenständigkeit entlassen, oft ohne Rücksicht auf die bis dahin