

Alphons Studier

Die III. UN-Seerechtskonferenz: Auf dem Weg zu einer gerechten Weltmeeresordnung?

Veröffentlichungen des Instituts für Allgemeine Überseeforschung, Diskussionsbeiträge, Heft 27, Weltforum Verlag, München, Köln, London, 1982, 80 S., DM 20,—

Das vorliegende Buch ist bereits kurz nach seinem Erscheinen nicht mehr vollen Umfangs aktuell gewesen. Denn die Schlußakte der 3. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen wurde am 10. Dezember 1982 von 113 Staaten in Jamaika gezeichnet. Der Verfasser konnte also die Änderungen des letzten Entwurfs nicht berücksichtigen. Da sich aber Wesentliches im endgültigen Konventionstext nicht mehr geändert hat, braucht dies nicht bedauert zu werden. Bedauerlich ist allerdings die Dürftigkeit, die das Buch, gemessen an der vom Verfasser gewählten Fragestellung, auszeichnet. Er referiert zunächst über einzelne Sektionen der Konvention, angefangen von der Regelung über das Küstenmeer bis hin zum Zugangs- und Transitrecht für Binnenstaaten, vermittelt dabei aber kaum mehr an Information als der Text der Konvention selbst. Danach geht der Verfasser zu dem höchst umstrittenen und für die Zukunft der Weltwirtschaftsbeziehungen ebenso wichtigen Tiefseebodenbergbau über. Hier erhält der Leser eine ausführlichere Information über das geplante und noch in vielen Einzelheiten einer Ausgestaltung offene Regime für den internationalen Meeresboden. Was eine »gerechte Weltmeeresordnung« (wieso eigentlich Welt»meeres«ordnung und nicht Welt»wirtschafts«ordnung?) ist, bleibt völlig im Dunkeln. Der Verfasser hätte sich schon die Mühe machen müssen, diesen allgemeinen und unscharfen Begriff zu definieren, wenn er einen derartig anspruchsvollen Titel wählt. So kann der Rezensent nur resümieren: Niedriger hängen!

Hans-Heinrich Nöll

Peter Faust

Kooperation in der Massengutschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsländerflotten

Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 95, Hrsg. H. St. Seidenfus, Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen, 1982, 224 S., DM 44,50

Ein bedeutsames Problem für die Länder der Dritten Welt stellt der Auf- und Ausbau der Schifffahrt für Massengüter (Öl, Eisenerz, Kohle, Phosphaterz, Bauxit, Getreide u. a.) dar. Lag in den meisten der im Seetransport engagierten Entwicklungsländer das Schwergewicht bislang in der Vergrößerung der Linienschifffahrt und im Eintritt in die Linienkonferenzen, so haben insbesondere einige stärker industrialisierte Länder der Dritten Welt (Indien, Südkorea, Brasilien, Hongkong, Philippinen, Argentinien) in den letzten Jahren verstärkt Anstrengungen unternommen, die Abhängigkeiten im Trans-

port von Massenexport- und Importgütern zu verringern. Die Argumentation der Dritten Welt für die Etablierung von Massengutschiffahrt (eigenes Güteraufkommen, Reduzierung des Zahlungsbilanzdefizits, Versorgungssicherheit, Beschäftigung, Belastung durch Frachtraten) wird vom Autor kritisch gewürdigt, wobei er zusammenfassend davon ausgeht, daß

- der Marktzutritt für die Entwicklungsländer erschwert ist,
- die Flotten der 3. Welt gegenüber den traditionellen Schifffahrtsländern künftig nicht konkurrenzfähig sind,
- es an ausgebildetem Bordpersonal mangelt und
- hohe Investitionen bei unzureichenden Finanzierungsmöglichkeiten den Erwerb von Massengutschiffen erschweren.

Weil P. Faust die wesentlichen Begründungen für nationale Schifffahrt in der Dritten Welt (sowie die Ablehnung dieser Bestrebungen durch Theoretiker und Praktiker) analysiert, ist er in der Lage, vor allzu euphorischen Erfolgserwartungen zu warnen und die Argumente der Gegner einer nationalen Schifffahrt in der Dritten Welt kritisch zu hinterfragen.

Der wesentliche Teil der Arbeit befaßt sich indes mit den Fragen der »Kooperation als Mittel zur Schaffung oder zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Massengutreedereien in Entwicklungsländern« (S. 116 ff.), wobei u. u. folgende Kooperationsbereiche hauptsächlich theoretisch untersucht werden:

- Leistungserstellung (Beschaffung der Produktionsfaktoren Arbeit und Betriebsmittel),
- Produktions- und Absatzbereich (Unternehmergröße/Marktbeeinflussung durch Kartellierung/Gewinnverteilung im Pool/vertikale Kooperation) und
- dispositiver Bereich

Eine empirische Untersuchung des Kooperationsverhaltens von Massengutreedereien in der Dritten Welt und in den traditionellen Schifffahrtsländern schließt sich an, wobei Faust die Differenzen herauszuarbeiten versucht. Ein weiteres Kapitel behandelt außerdem die Kooperationsmaßnahmen im Rahmen der bundesdeutschen technischen und finanziellen Zusammenarbeit. Technische und finanzielle Hilfe gewährt das Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit, um den Entwicklungsländern einen ständig wachsenden Anteil an der Beförderung von Seehandelsgütern zu sichern. Wie der Autor herausarbeitet, wird dieser Zielsetzung in der Praxis kaum entsprochen, insbesondere wegen der Verknüpfung der Entwicklungshilfe mit den bundesdeutschen Werfthilfemaßnahmen.

Der Pool von Reedereien innerhalb der Dritten Welt und mit Schifffahrtsgesellschaften aus den OECD-Ländern wird vom Autor als die Kooperationsform angesehen, die die Absatzprobleme der Massengutschiffahrt der Entwicklungsländer partiell lösen kann. Joint-ventures dagegen stellen die wichtigste Kooperationsform im dispositiven Bereich dar. Wie P. Faust herausarbeitet, liegen die Vorteile von Intra-Dritte-Welt-Joint-Ventures »in der Erweiterung der heimischen Absatzmärkte, in der Möglichkeit, bei der Beschaffung der Produktionsfaktoren auf die Arbeits- und Finanzmärkte aller beteilig-

ten Länder zurückgreifen zu können, und in der Fähigkeit, relativ schnell eine Unternehmerrgröße zu erreichen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Reedereien zu sichern hilft« (S. 193).

Das Ziel, größere ökonomische Unabhängigkeit in der Schifffahrt, kann mit Hilfe der Süd-Süd-Kooperation erreicht werden.

Insgesamt stellt das Buch eine solide Aufarbeitung der Motive und Aussichten der ökonomischen Entwicklung in dem für die Dritte Welt äußerst bedeutsamen Seetransport von Massengütern dar.

Robert Kappel

Gunnar Alexandersson

The Baltic Straits

International Straits of the World, Vol. 6, Nijhoff, Den Haag/London, 1982, 132 S., US \$ 32.50

Diese Monographie von Gunnar Alexandersson, Professor für Wirtschaftsgeographie in Stockholm, über die Meerengen der Ostsee ist die 6. Studie der inzwischen gut bekannten Reihe International Straits of the World, die von Gerhard Mangone, Center for the Study of Marine Policy, University of Delaware, herausgegeben wird. Die 5 früheren Studien über die Northeast Arctic Passage (W. E. Butler), Malacca, Singapore and Indonesia (M. Leifer), The Persian Gulf and the Strait of Hormuz (R. Ramazani), The Strait of Gibraltar and the Mediterranean (S. Truver) und The Red Sea and the Gulf of Aden (R. Lapidoth-Eschelbacher) erschienen seit 1978. Ein 7. Band über The Korean Straits (C. H. Park) ist in Vorbereitung.

Die Rechtslage der Meerengen erwies sich im Laufe der 3. UN-Seerechtskonferenz als einer der wichtigsten Schwerpunkte bei der Neuordnung der Meere – vergleichbar vielleicht nur mit den neu geschaffenen Rechtsordnungen der Wirtschaftszone und des Tiefseebergbaues –, denn Seeverkehr und militärische Nutzungen als die wichtigsten traditionellen Meeresnutzungen hängen in erster Linie von den Durchfahrtsrechten in Meerengen ab. Das vorliegende Buch behandelt nicht nur die Ostsee-Zugangsmeerengen, sondern auch alle wichtigen Meerengen in der Ostsee. Es ist zugleich eine Gesamtdarstellung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Randmeeres, die durch Karten, Tabellen und einen Dokumenten-Annex bereichert wird.

Mit Freude und gelegentlicher Überraschung wird er seerechtlich interessierte Leser die Kapitel über die Ostseeregion, ihre Geographie und ihre vielfältige Nutzung lesen. Dieser Überblick über die Ostsee als Ökosystem, das durch die erdgeschichtliche Entstehung viele Besonderheiten aufweist, ist Voraussetzung für die sinnvolle Nutzung als Verkehrsmarkt, als Fischerei- und Forschungsgebiet, als Rohstoffquelle (wenig ergiebig) und für den Fremdenverkehr. Leider werden in diesem breit angelegten Teil