

821.O. - HW/oh

Basel, den 30. November 1981

OECD; SchifffahrtsfragenBericht über die Sitzung des OECD-Seetransportausschusses (MTC)  
und seiner Arbeitsgruppen vom 26. - 30. Oktober 1981, Paris

### 1. Institutionelles

Der MTC wählte als Nachfolger von Herrn R. Stettler (Schweiz) im Büro den Australier E. Turner zum Vize-Vorsitzenden. Im Hinblick auf die für 1982 versuchsweise beschlossene Reduktion der Sitzungen des MTC wurde die Arbeitsgruppe ermächtigt, bei Dringlichkeit im Einvernehmen mit dem Büro eigene Beschlüsse zu fassen.

### 2. Schifffahrtsprobleme mit Westafrika

Die Arbeitsgruppe äusserte ernste Besorgnis hinsichtlich der wachsenden schifffahrtspolitischen Schwierigkeiten mit verschiedenen westafrikanischen Staaten. Im Zuge der Implementierung des UN-Verteilungsschlüssels 40:40:20 stehen die OECD-Staaten unter dem Druck Westafrikas, auf ihrem Territorium ausländische Kontrollmassnahmen zur Ladungsaufteilung zuzulassen (darunter fallen teilweise auch als Massengut zu betrachtende Ladungen). Kürzlich wurde anlässlich eines Treffens von zentral- und westafrikanischen Schifffahrtsministern in einigen Resolutionen sogar eine 50%ige Ladungsreservierung bei in- und ausgehenden Gütern - inklusive Bulk - gefordert. Der MTC beschloss die Ausarbeitung einer "case study" über schifffahrtspolitische Probleme in Westafrika, die als Grundlage für eine gemeinsame Haltung der OECD-Staaten dienen soll, unter denen einige bereits mittels bilateraler Abkommen z.B. mit der Elfenbeinküste und Senegal Lösungsversuche unternommen haben. Aus Sicht der Schweiz, deren Linienreederei Keller Shipping sich im Westafrika-

verkehr andauernder Diskriminierung ausgesetzt sieht, ist diese Initiative nur zu begrüßen.

### 3. Schiffahrtspolitik

#### 3.1. Phase III

Wegen unverändert ausstehender Zustimmung der USA - die ihre allgemeine Ueberprüfung der Schiffahrtspolitik noch nicht abgeschlossen haben - konnte der Empfehlungsentwurf des OECD-Rates betreffend Schlussfolgerungen hinsichtlich Beziehungen zu den Nicht-OECD-Mitgliedstaaten (Phase III) noch nicht verabschiedet werden.

#### 3.2. Phase IV

Hinsichtlich der Ziele und Arbeitsmethoden von Phase IV (schiffahrtspolitische Beziehungen der OECD-Mitgliedstaaten untereinander) beschloss der MTC, mit der Identifikation der durch Behinderungen und Wettbewerbsverzerrungen unter den Mitgliedstaaten entstehenden praktischen Probleme fortzufahren, Lösungsprinzipien zu entwickeln und hierauf die Notwendigkeit einer Revision der Note 1 zum Anhang A des OECD-Liberalisierungskodex zu prüfen.

Der MTC prüfte Fälle von Ladungsreservation in verschiedenen OECD-Staaten (Vorbehalt der nationalen Flagge für Transporte bestimmter Güter bzw. von Regierungsladungen). Fortgesetzt wurde die wettbewerbspolitische Frage-und-Antwortprozedur (Haltung gegenüber Linienkonferenzen). Auch die Schweiz skizzierte ihre vom Missbrauchsprinzip beherrschte Kartellgesetzgebung, für die Wettbewerbsverzerrungen durch Konferenzpraktiken eher von theoretischer Bedeutung sein dürften. Vertreter der EG-Kommission erläuterten den zuhanden des Ministerrats verabschiedeten Verordnungsvorschlag über die Anwendung der EWG-Wettbewerbsartikel 85 und 86 auf die Seeschiffahrt. Diese Richtlinie, die in Brüssel erst noch substantiell diskutiert werden muss, anerkennt die stabilisierende Rolle der Linienkonferenzen, ermöglicht jedoch der Kommission die Untersuchung von Fällen, in denen wettbewerbsbe-

schränkende Verhaltensweisen vermutet werden. In internationaler Hinsicht soll die Regelung - von der im Sinne einer politischen Entscheidung Massenguttransporte ausgenommen sind - den EG-Mitgliedstaaten die Ratifizierung des UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ermöglichen, ohne EG-intern den Wettbewerbsprinzipien des Römer Vertrages untreu zu werden. Mit Interesse nahmen die Vertreter der Nicht-EG-Staaten davon Kenntnis, dass im Falle internationaler Rechtskollisionen bei der Anwendung der geplanten Verordnung bilaterale Konsultationen mit Drittstaaten vorgesehen sind (Art. 8).

Im Zuge dieser wettbewerbspolitischen Debatte, die wenig greifbare Resultate zeitigte, stellte sich die Frage, inwieweit die Note 1 in diesem Zusammenhang überhaupt relevant sei. In der Tat bezieht sich die 1957 niedergelegte und erst später dem Kodex angefügte Note 1 nur auf den freien Dienstleistungsverkehr und nicht auf Linienkonferenzen. Andererseits wurde festgestellt, die im Lichte der Ergebnisse von Phase IV eventuell später zu ergänzende Note 1 könne für den MTC nicht allein wegleitend sein, bilde doch die Wettbewerbspolitik einen wichtigen Punkt der OECD-Diskussion insgesamt. Insbesondere Australien zeigte sich besorgt über den EG-Verordnungsvorschlag und befürwortete OECD-Prinzipien betreffend internationale Rechtskollisionen.

#### 4. UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen

Mit Blick auf das baldige Inkrafttreten des UN-Kodex diskutierte der MTC das Problem der "Outsider", das 1974 in Genf zu den umstrittensten Fragen gehörte und schliesslich wegen der Gruppe der 77 im Kodex - abgesehen von Art. 18 - keine Erwähnung fand. Dänemark forderte eine OECD-Deklaration, die die Wichtigkeit der "Outsider" hinsichtlich preisgünstiger Seetransportdienste betont. Der Stand der Ratifikationsverfahren in den einzelnen OECD-Staaten kam nicht zur Sprache; inoffiziell war zu erfahren, dass z.B. die BRD auf Mitte 1982 mit der Ratifikation des Kodex rechnet, Frankreich sich jedoch vorerst eher abwartend verhalten dürfte.

## 5. Expertengruppe betreffend Bulktransporte

Die Sondergruppe für internationale Organisationen erhielt einen Bericht über das Treffen in Oslo, das die vier B-Gruppe-Experten zur Vorbereitung der bevorstehenden zweiten UNCTAD-Tagung der "Group of Experts on Bulk Transport" abgehalten hatten. Bekanntlich war auch die Schweiz Adressat der UNCTAD-Fragebogen an die wichtigsten Importeure/Exporteure von Eisenerz, Phosphat, Bauxit und Tonerde betreffend Praxis bei der Seetransportvergabe; die von der Schweizerischen Aluminium AG, Zürich als für diese Untersuchung einzig in Frage kommendes Unternehmen (Bauxit/Tonerde) ausgefüllten Fragebogen wurden Ende Juli 1981 an das UNCTAD-Sekretariat weitergeleitet. Nach Absicht der OECD-Länder sollte diese Umfrage nachweisen, dass die Transportvergabe nach rein kommerziellen Kriterien erfolgt und keinerlei Diskriminierung der Handelsflotten von Entwicklungsländern vorliegt, die die von der UNCTAD angestrebte Ladungsaufteilung auch in der Massengutschifffahrt rechtfertigen würde.

Es wurde festgestellt, dass die Kooperation der angesprochenen B-Gruppe-Unternehmen durchaus zufriedenstellend war (demgegenüber antworteten der UNCTAD aus dem Ostblock einzig Ungarn und unter den Entwicklungsländern nur vereinzelte Staaten) und keinerlei Transportpraktiken eruiert wurden, die auf ein Fernhalten der Entwicklungsländerflotten vom Bulktransport zielten. Ob sich die UNCTAD von diesen Ergebnissen überzeugen lässt und statt der Ladungsaufteilung die Entwicklung der Handelsflotten in den Ländern der 77 postuliert, bleibt abzuwarten. Jedenfalls ist damit zu rechnen, dass diese Frage ein wichtiges Traktandum der 10. Session des UNCTAD-Schiffahrtsausschusses vom 14. - 25. Juni 1982 in Genf bilden wird.

## 6. Intergovernmental Preparatory Group on Ship Registration (IPG)

Einen wertvollen Meinungsaustausch pflog die Sondergruppe für internationale Organisationen im Hinblick auf die vom 13. - 30 April 1982 in Genf im Rahmen der UNCTAD stattfindende IPG, die eine internationale Konvention über die Schiffsregistrierung ausarbeiten soll

(vgl. Berichte des Schweizerischen Seeschiffahrtsamts vom 10. und 31. Juli 1981). Ausgehend von der Annahme, dass eine Mehrheit der B-Gruppe-Länder an der IPG teilnehmen würde (die USA hatten bereits anlässlich des UNCTAD-Rats von Ende September 1981 ihr Fernbleiben signalisiert), ergab die Diskussion über eine mögliche Verhandlungstaktik folgendes Ergebnis : Der Vertreter der BRD, der sich für die B-Gruppe in Genf bestenfalls eine "damage limiting operation" erhofft, meinte, sein Land könnte - obwohl grundsätzlich gegen die geplante Konvention - zur Not mit den meisten der in Resolution 43 (S - III) der Sondertagung des UNCTAD-Schiffahrtsausschusses vom 6. Juni 1981 enthaltenen Bedingungen für die Schiffsregistrierung leben (akzeptabel wären die Bestimmungen in Ziff. 3 b) Rolle des Flaggenstaates hinsichtlich des Managements der Reedereien, 3 c) Angemessene Kapitalbeteiligung des Flaggenstaates sowie 3 d) Identifizierung und Verantwortlichkeit des Schiffseigners und Operators; Schwierigkeiten jedoch hätte Bonn bezüglich Ziff. 3 a) Mindestbedingungen hinsichtlich Bemannung der Schiffe, die eine 50%-Nationalitätsklausel beinhalten könnten). In taktischer Hinsicht schlug die BRD vor, vorgängig der IPG keine schriftlichen Gegenvorschläge auszuarbeiten und dort eher eine "wait and see-Haltung" einzunehmen.

Diese reaktive Haltung wurde jedoch von den übrigen Delegierten nicht geteilt. Frankreich meinte, eine Teilnahme an der IPG habe wenig mit Schifffahrt zu tun und sei letztlich ein politischer Entscheid, dem Nord-Süd-Dialog nicht zu schaden. Wichtig sei, in Genf die Einheit der B-Gruppe zu wahren und in offensivem Vorgehen den 77 konkrete Vorschläge zu unterbreiten (Ueberraschungseffekt, Appell an gemässigtere Staaten unter den 77). Australien verwies auf die wachsende, von der ITF orchestrierte Gewerkschaftsopposition in Australien, Japan und auch Grossbritannien gegen die Gefälligkeitsflaggen und meinte, eine Weigerung der B-Gruppe, auf die Ausarbeitung einer Schiffsregistrierungskonvention einzutreten, könnte Gewerkschaftsaktionen herausfordern und damit zu ernstesten, für Australien besonders bedrohlichen Störungen der internationalen Schifffahrtsdienste führen. Nach australischer Auffassung sollten der in Resolu-

tion 43 vorhandene Spielraum sowie die neuen Registrierungsbedingungen Sri Lankas vom Juni 1981 ausgenützt und auf seiten der B-Gruppe vor der IPG ein eigener Resolutionsentwurf mit "Principles for registration" ausgearbeitet werden. Auch die Niederlande meinten, die abwartende Taktik der B-Gruppe an der letzten UNCTAD-Sondertagung habe sich nicht gelohnt. Grossbritannien würde ein Fernbleiben von der IPG vorziehen, könnte sich aber aus politischen Ueberlegungen zur Teilnahme gezwungen sehen. Eindringlich legte der britische Vertreter dar, dass im Gegensatz zum lediglich auf die Vertragsparteien anwendbaren UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen eine Schiffsregistrierungskonvention nur dann wirksam werden könnte, wenn diese als internationales Zwangsinstrument ausgestaltet würde, das die Unterzeichner auch Drittstaaten auferlegen müssten (Durchsetzung vorab durch port state control).

Da zu vermuten ist, dass mit Ausnahme der USA aus politischen Ueberlegungen letztlich die meisten B-Gruppe-Staaten an der IPG teilnehmen werden, einigte man sich in Paris - ohne sich formell festzulegen - auf ein offensives Vorgehen und beschloss, eine umfassende gemeinsame Verhandlungsstrategie auszuarbeiten.

Was die Schweiz betrifft, so wird sie bei einer Teilnahme der Mehrheit der B-Gruppe kaum der IPG fernbleiben können. Obwohl die geplante UN-Schiffsregistrierungskonvention wegen ihres wahrscheinlichen Zwangscharakters bzw. ihres Vorstosses gegen unsere Auffassung von einzelstaatlicher Souveränität und Prinzipien der freien Marktwirtschaft grundsätzlich abzulehnen ist, könnte sich eine schweizerische Beteiligung an der IPG möglicherweise allein aus folgender Ueberlegung rechtfertigen : Wie im Verlaufe der OECD-Diskussion zu Recht festgestellt wurde, sind die in Resolution 43 (S-111), Ziff. 3 a) genannten Mindestbedingungen bezüglich Schiffsbesatzung eigentlicher Kern der UNCTAD-Bemühungen, den Offenregisterstaaten Liberia und Panama die Existenzgrundlage zu entziehen. Während etwa bezüglich der angemessenen Kapitalbeteiligung des Flaggenstaates ein modus vivendi denkbar ist, dürfte es diesen Ländern praktisch unmöglich sein, der in den neuen Registrierungsbedingungen Sri Lankas enthaltenen Klausel einer 50%-Besatzung durch eigene Staatsbürger zu ent-

sprechen.

Für das Binnenland Schweiz - dem mit seinem extrem strengen Schiffsregister aus den übrigen Registrierungsbedingungen kaum Probleme erwachsen dürften - wäre eine solche Nationalitätsvorschrift (z.B. 50%-Klausel für Gesamtbesatzung sowie Vorschrift über Besetzung der Kapitänsstellen etc. durch eigene Staatsangehörige) absolut unannehmbar. Wegen mangelnder Seefahrtstradition und insbesondere schwindender wirtschaftlicher Attraktivität stösst die Rekrutierung schweizerischer Seeleute vor allem in den Offiziersrängen zunehmend auf Schwierigkeiten (1980 : 43 % der Besatzung auf Schweizerschiffen schweizerischer Nationalität; von 30 Schiffen nur deren 10 unter schweizerischem Kapitän). Wenn vermutlich die meisten OECD-Staaten als traditionelle Seefahrtsnationen mit solchen Nationalitätsbedingungen leben könnten, so würde eine solche Vorschrift in extremis dem Binnenstaat Schweiz - entgegen der Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechts der Staaten ohne Meeresküste von Barcelona von 1921 - die Hochseeschifffahrt unter Schweizerflagge verunmöglichen. Je nach Lageentwicklung wird die Schweiz - eventuell gemeinsam mit andern Binnenstaaten wie z.B. Oesterreich - auf die besondere Situation der Binnenländer hinweisen und ihre vitalen Interessen verteidigen müssen.

SCHWEIZERISCHES SEESCHIFFFAHRTSAMT  
Der Direktor :



(P. Hollenweger)



Office suisse de la navigation maritime  
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt  
Ufficio svizzero della navigazione marittima

Postfach  
Telefon (061) 23 53 33  
Telex 82073  
Elisabethenstrasse 31

821.0. - HW/oh

Datum		BAR	MAR	RN	a/a
Visa		7/2	6		
EDA		07.12.81		-9	
Ref.		e. 123.30			

4002 Basel, den 30. November 1981

- Direktion für Völkerrecht / EDA
- Politische Abteilung I, II und III / EDA
- Finanz- und Wirtschaftsdienst / EDA
- Bundesamt für Aussenwirtschaft / EVD
- Integrationsbüro EDA/EVD
- Bundesamt für wirtschaftliche Kriegsvorsorge / EVD
- Schweizerische Delegation bei der OECD, Paris
- Schweizerische Delegation bei der Europäischen Freihandels-Assoziation und dem GATT, Genf
- Schweizerische Mission bei den EG, Brüssel
- Mitglieder der Schweizerischen Seeschiffahrtskommission

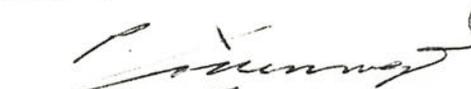
OECD; Schiffahrtsfragen

Sehr geehrte Herren,

In der Beilage erhalten Sie einen Bericht über die Sitzung des OECD-Seetransportausschusses und seiner Arbeitsgruppen vom 26. - 30. Oktober 1981, an der der Unterzeichnete teilgenommen hat. Von besonderem Interesse sind im Hinblick auf die Haltung der Schweiz bezüglich der vom 13. - 30. April 1982 in Genf im Rahmen der UNCTAD stattfindenden "Intergovernmental Preparatory Group on Ship Registration" die Ausführungen auf S. 4 ff.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

SCHWEIZERISCHES SEESCHIFFAHRTSAMT  
Der Direktor :

  
(P. Hollenweger)

Beilage erwähnt