



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

Postfach
Telefon (061) 23 53 33
Telex 62073
Elisabethenstrasse 31
Neue Telex-Nr.
965514 ssa ch

ad 799.1.3.4.4-Mt/rf

501.111 - KJ/ol

4002 Basel, den 8. April 1986

Bundesamt für
Aussenwirtschaft
Bundeshaus Ost

3003 B e r n

Frankreich: Keller Shipping

Sehr geehrte Herren,

Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 01.04.1986 geben wir Ihnen die folgenden Ergänzungen:

1. Aus unserer kürzlich übermittelten Aufstellung ergibt sich eindeutig, dass die KS wesentlich weniger Fracht transportieren könnte, wenn die Ladung der MEWAC genau nach dem UNCTAD-Schlüssel 40 : 40 : 20 aufgeteilt würde. Wir sind bei der Ausarbeitung dieser Zahlen davon ausgegangen, dass die schweizerischen Ausfahrten nach Westafrika zu je 50 % über die südlichen bzw. nördlichen Häfen Europas abgewickelt würden. In Wirklichkeit dürfte das Verhältnis eher bei zwei Dritteln/einem Drittel zugunsten der nördlichen Häfen, vor allem Antwerpen und Rotterdam liegen, wo die Umschlagskosten wesentlich günstiger sind als z. B. in Genua und Marseille. Ebenfalls wird die Zuverlässigkeit (keine oder wenig Streiks, weniger Diebstähle, grössere Effizienz etc.) in den Nordhäfen geschätzt.
2. Nach unseren Informationen sind die beiden Schiffe "ANZERE" und "VILLARS" im Verkehr von Europa nach Westafrika zufriedenstellend ausgelastet (Die "VILLARS" ist erst seit anfangs Juni 1985 in diesem Verkehr eingesetzt). Allerdings scheinen beim Betrieb von nur 2 Schiffen die Infrastrukturkosten am Hauptsitz sowie in den Häfen verhältnismässig gross zu sein. KS strebt unseres Wissens den Erwerb eines dritten Ro/Ro Schiffes an, wobei sie sich den vorgängig freien Ladungszugang sichern möchten (daher auch der Wunsch nach Zuteilung von festen Quotas, wodurch KS gegen kommerzielle Risiken weitgehend abgesichert wäre).



Zur Aktennotiz vom 02.04.1986 haben wir folgende Bemerkungen:

1. Tatbestand

Der UN-Linerkodex erlaubt nur ausnahmsweise einen Anteil bis zur Hälfte der Reederei(en) eines Landes in der Beförderung des gegenseitigen Aussenhandels. Art 2 Abs. 4 sieht die ausdrückliche Beteiligung von Drittlandlinien-Reedereien (sofern vorhanden) vor. Die B-Gruppe vertritt im UNCTAD-Schiffahrtsausschuss den Standpunkt, dass der für die Drittland-Reedereien reservierte Anteil nicht wesentlich unter 20 % liegen darf. Eine Aufteilung z. B. von 45 : 45 : 10 würde wahrscheinlich von der B-Gruppe mehrheitlich als ungenügend betrachtet.

2. Verhandlungsziel

Verhandlungsziel muss nach Auffassung des Unterzeichneten sein, von den Franzosen die Zusicherung zu erhalten, dass keine von KS nach kommerziellen Gesichtspunkten erworbene Ladung in Frankreich zugunsten einer andern OECD-Reederei umverteilt werden darf. Ein Problem bilden allerdings die Exporte, welche unter der französischen Exportrisikogarantie COFACE an die Beförderung durch französische Schiffe gebunden sind. Wie KS im Oktober 1983 vom Secretama vorgeschlagen wurde, könnten für solche Ladungen Ausnahmesuche gestellt werden, die wahrscheinlich positiv entschieden würden. Allerdings scheint das bürokratische Vorgehen kompliziert zu sein.

3. Verhandlungsargumentarium

3.1. Rolle des OECD-Liberalisierungskodex

- ./.
- Gemäss beiliegender Notiz bezieht sich der für uns wichtige 2. Satz in der Note 1 zu C/1 nach mehrheitlicher Auffassung auf den weltweiten Seeverkehr. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den
- ./.
- beiliegenden, vom zuständigen Mitarbeiter des deutschen Bundesverkehrsministeriums verfassten Artikel.

3.2. EG-pachtliche Aspekte

Dem Unterzeichneten scheint die in der EG-Verordnung Nr. 954/79, Art. 4 Abs. 1, verlangte Gegenseitigkeit dadurch gegeben zu sein, dass ausländische Reedereien in der Schweiz frei Fracht akquirieren

und auf Ihren Schiffen transportieren können. Im Falle von Frankreich ist festzuhalten, dass der französische Konkurrent von KS, die Société Navale Chargeur Delmas-Vieljeux, im Verkehr mit Westafrika sowohl die nord- als auch die südeuropäischen Häfen bedient und somit einen Anteil der schweizerischen Ladungen transportiert, für welche schweizerischerseits kein 40 %-Anspruch besteht.

4. Beurteilung der Verhandlungsposition

Mit Ausnahme der Forderung zur Anwendung des OECD-Liberalisierungskodex hat die Schweiz keine rechtliche Grundlage, um KS mehr Anteil am Verkehrsaufkommen zu verschaffen. KS müsste noch konkrete Fälle beibringen können, wo ihm Ladung zugunsten von Delmas-Vieljeux weggenommen wurde. Anlässlich der Vorsprache im Oktober 1983 einer Delegation bei dieser Reederei wurde KS vorgeschlagen ein Konsortium der europäischen Reedereien innerhalb der MEWAC zu bilden, da sie alle gleichermassen dem afrikanischen Druck ausgesetzt sind. Nach unseren persönlichen Informationen steht KS, insbesondere Keller senior, einer solchen Vereinbarung skeptisch gegenüber, da sie glaubt, von den beiden grossen italienisch und französischen Partnern ausgebootet zu werden. Eine solche Lösung würde m. E. das Fortbestehen von KS längerfristig wohl am ehesten schützen, sofern ein ausgewogenes Abkommen erzielt werden kann. Unseres Wissens besteht seit ca. 1 Jahr ein Konsortium zwischen den französischen und italienischen MEWAC-Reedereien.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHES SEESCHIFFFAHRTSAMT
i.A.



(Koch)

Beilagen erwähnt

264.10
501.110 - KJ/01

Basel, 8. April 1986

Akten - Notiz

Interpretation der Note 1 zu C/1
OECD-Liberalisierungskodex
Invisible Operations

Gemäss Mr. R.A. Humphrey, Chef des Sekretariats der OECD Maritime Transport and Tourism Division, bezieht sich der zweite Satz der Note 1 zu Kapitel C/1 nach mehrheitlicher Auffassung der OECD-Delegationen auf den weltweiten Seeverkehr. Die USA hätten diesen Satz u. a. deshalb nicht akzeptiert, weil sie dessen Grundsätze auf den Intra-OECD-Verkehr beschränken wollten. (Die USA haben mit mehreren südamerikanischen Staaten Abkommen, welche dem OECD-Prinzip widersprechen). Frankreich anerkennt Abschnitt C/1 unter Ausschluss von Algerien und Marokko, mit welchen Staaten es bilaterale Abkommen auf der Aufteilungsbasis 50 : 50 abgeschlossen hat (Siehe Annex B, Liste der Reserven). Würde der zweite Satz der Note 1 nicht den weltweiten Seeverkehr umfassen, so hätte m. E. die französische Reserve keinen Sinn.

Art. 4 Abs. 1 der EG-Verordnung Nr. 954/79 sieht die Umverteilung innerhalb der OECD-Reedereien nach kaufmännischen Grundsätzen im Verkehr zwischen OECD-Staaten und Nicht-OECD-Staaten vor. Dies ist m. E. ein Hinweis mehr auf die Tatsache, dass der Liberalisierungskodex - was den Seeverkehr betrifft - die OECD-Staaten im weltweiten Seeverkehr verpflichtet.

Möglicherweise ist der Grundsatz des freien Seeverkehrs und der damit verbundenen Gegenseitigkeit im Falle von Italien, Frankreich und ev. Spanien in bilateralen Regierungsabkommen und/oder privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen den betroffenen Reedereien - in Frankreich wahrscheinlich zwischen Secretama und Keller Shipping - festzuhalten, damit auch auf bilateraler Ebene eine klare Rechtsgrundlage besteht.

- 2 -

M. E. ergibt sich aus diesem Sachverhalt die bereits früher vertretene Ansicht, dass Ladungen, die Keller Shipping nach kaufmännischen Grundsätzen erworben hat, nicht von Amtes wegen zugunsten einer andern OECD-Reederei umverteilt werden kann. Vorbehalten bleiben Umverteilungen zugunsten von Reedereien aus Entwicklungsländern im Rahmen des UN-Linerkodexes.


J. Koch

Ladungs- lenkung im Gespräch

Wie immer in Depressionsphasen des Seeverkehrs sind schiffahrtspolitische Probleme auch während der letzten Jahre stärker ins öffentliche Blickfeld gerückt. Der verschärfte Wettbewerbskampf um die Ladung hat im Zuge eines sich ständig verstärkenden Überangebots an Schiffsraum dafür gesorgt, daß der Flaggenprotektionismus mit seinen ladungslenkenden Maßnahmen zum Thema eins der fachlichen Diskussion wurde. Daran wird sich auch bei einer weiteren konjunkturellen Nachfragebelebung auf den Linienschiffahrtsmärkten wenig ändern, zumal der fortschreitende Strukturwandel im internationalen Linienverkehr das Ringen um Ladungsanteile noch zusätzlich anheizen dürfte.

„Nach einer Auflistung des Bundesverkehrsministeriums kann davon ausgegangen werden, daß derzeit 74 Staaten Ladungslenkung betreiben. Mit einem weiteren Anstieg dieser Zahl ist zu rechnen.“ So steht es in einem Ende 1984 vorgelegten Memorandum des Bundesverbandes der Deutschen Industrie zur Wettbewerbssituation der Seeschifffahrt auf den Weltmärkten. Angesichts dieses Tatbestandes und eingedenk der Auswirkungen ladungslenkender Maßnahmen auf die deutsche Seeschifffahrt kann es eigentlich nicht überraschen, daß „Ladungslenkung“ an der Küste kein Fremdwort mehr ist. Vor allem dort, wo der ausländische Flaggenprotektionismus zur Gefährdung des eigenen Arbeitsplatzes an Bord führt, plädieren insbesondere die Interessenvertreter der deutschen Seeleute für eine schiffahrtspolitische Kursänderung in Richtung auf Ladungslenkung. Aber nicht nur im Gewerkschaftslager, auch auf Reederseite gibt es Meinungsäußerungen, die in festen Ladungsquoten den wirksamsten Schutz vor ausländischem Protektionismus sehen.

Es verdient Anerkennung, daß ein beamteter Schiffahrtspolitiker dieses heiße Eisen angefaßt und offen zur Sprache gebracht hat. Regierungsdirektor Dr. Ipsen, in der Abteilung Seeverkehr für ausländische Schiffahrtspolitik zuständig, hat kürzlich in Hamburg im Rahmen eines Vortrages dargelegt, warum Ladungslenkung oder staatlich garantierte Mindestbeteiligungen für die Bundesrepublik Deutschland keinen Ausweg aus dem Dilemma darstellen (S. 302). Er hat sich dabei nicht damit begnügt, auf den Widerspruch derartiger Maßnahmen zur bundesdeutschen Wirtschaftspolitik hinzuweisen, sondern hat im Detail nachgewiesen, daß Ladungslenkung, Ladungsreservierung über Regierungsladung oder garantierte Mindestanteile an Beförderungen des deutschen Außenhandels mit internationalen Verpflichtungen unvereinbar sind (OECD). Eine deutsche Ladungsreservierung kann nach dieser Darstellung auch deshalb nicht funktionieren, weil etwa 50 % des seewärtigen deutschen Außenhandels über ausländische Seehäfen abgewickelt werden.

Während das Verlangen nach Ladungslenkung „made in Germany“ hier klar ad absurdum geführt wird, ist weniger überzeugend dargestellt, wie man deutscherseits der Lenkungspraxis anderer Staaten begegnen will. Schließlich ist die Bundesregierung an den einmütigen Beschluß des Bundestages vom 15. Dezember 1982 gehalten, durch geeignete Maßnahmen „eine angemessene Beteiligung deutscher Reedereien bzw. deutscher Tonnage am Linienverkehr anzustreben.“ Die Bundesregierung sei entschlossen, so heißt es dazu, die Beteiligungschancen der deutschen Schiffahrtsunternehmen durch eine möglichst weitgehende Aufrechterhaltung der Marktmechanismen zu stärken, auf die Beachtung des Unctad-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen hinzuwirken (wo er gilt), die bevorzugte Beteiligung der deutschen Handelsflotte an Transporten im Bereich der finanziellen Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern zu gewährleisten und im Bedarfsfall mit außenwirtschaftlichen Abwehrmaßnahmen zu operieren. Ob mit diesem Instrumentarium die anstehende Beteiligungsproblematik in allen Fahrtgebieten befriedigend bewältigt werden kann, bleibt abzuwarten, zumal in den meisten Fällen auch die Interessen der verladenden Wirtschaft tangiert werden. Der BMV-Referent geht sicher recht in der Annahme, daß die Diskussion hierüber noch eine Weile andauern wird. ma.

Auch Schifffahrtspolitik ist die Kunst des Machbaren

Dr. Winrich Ipsen, Hamburg

Schifffahrtspolitik wird heute auf verschiedenen Ebenen, in vielen internationalen Gremien und unter wechselnden Aspekten betrieben, daß selbst Fachleute gelegentlich Mühe haben, die Übersicht zu behalten. In einem Vortrag vor dem Nautischen Verein zu Hamburg hat RDir. Dr. Ipsen (Bundesverkehrsministerium, Abteilung Seeverkehr) am 15. Januar 1985 versucht, einen Überblick über die heutige schifffahrtspolitische Szene zu geben und die Zusammenhänge zwischen den mannigfaltigen schifffahrtspolitischen Aktivitäten auszuzeigen. Aus seinem Referat, das finanzielle, steuerliche, schiffstechnische Fragen ebenso ausklammerte wie Fragen der Besatzungsregelungen und der Seerechtskonferenz, bringt die „Hansa“ nachstehend jenen Teil, der die nationale schifffahrtspolitische Szene anleuchtet.

Der internationale Ordnungsrahmen

Die internationale Seeschifffahrt ist im wesentlichen immer noch geprägt von der Freiheit der Meere und der Freiheit des internationalen Wettbewerbs. Es ist das wichtigste deutsche schifffahrtspolitische Ziel, diese Freiheit des Wettbewerbs zu erhalten und darauf hinzuwirken, daß der Wettbewerb auch nach kaufmännischen Grundsätzen und lauter — oder in Kurzform — kommerziell und fair durchgeführt wird.

Die Bundesregierung verfolgt damit in der Seeschifffahrt nur das Prinzip, das auch Maxime ihrer Wirtschaftspolitik und insbesondere ihre Außenhandelspolitik ist. Wir sind angesichts unserer starken Außenhandelsabhängigkeit (der deutsche Außenhandel entspricht mehr als einem Drittel des Bruttosozialprodukts) auf offene internationale Märkte angewiesen. Die Wettbewerbsfreiheit in der Seeschifffahrt, die den deutschen

Außenhandel bedient, ist nur die logische Konsequenz dieser Tatsache.

Erkennt man die Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft an, so muß man ebenso den internationalen Wettbewerb für die deutsche Seeschifffahrt, auch in den Verkehren des deutschen Außenhandels bejahen. Das ist der Grundsatz. Man sollte deshalb über den lautstarken Forderungen der Interessenten nach staatlicher Hilfe und Mindestanteilen an den Seeverkehren des deutschen Außenhandels nicht vergessen, daß die Wirklichkeit in der internationalen Seeschifffahrt immer noch entscheidend durch die Freiheit des internationalen Wettbewerbs gekennzeichnet ist. Diese Wirklichkeit wird jedoch zunehmend differenzierter. Eine Schifffahrtspolitik des „laissez faire, laissez aller“ ist deshalb nicht mehr möglich, aber Politik ist die Kunst des Machbaren.

Beschränkungen und Veränderungen des Wettbewerbs

Das spektakulärste und älteste Phänomen ist der Protektionismus. Viele Verkehre, auch von OECD-Ländern sind seit langem durch die Reservierung bestimmter Ladungskategorien, sog. *Regierungsladung* für Schiffe der eigenen Flagge gekennzeichnet. Die Bundesrepublik Deutschland kennt derartige Regelungen nicht und hat sie stets grundsätzlich abgelehnt, auch gegenüber OECD-Staaten.

Seit mehreren Jahren tendieren vor allem viele Entwicklungsländer in diese Richtung. Der hier aufkommende Protektionismus existiert in mannigfaltigen Spielarten. Hingewiesen sei nur auf die extensive Definition der *Regierungsladung* durch Indonesien, das hierunter alle Lieferungen und Bezüge der Regierung und staatseigener Wirtschaftsbetriebe versteht. Bei starkem Staatseinfluß in der Wirtschaft könnte das den größten Teil des nationalen Außenhandels umfassen.

Daneben gibt es nur an Prozentanteilen orientierte *Flaggenvor-*

schriften oder ein System indirekter Anreize in Zoll-, Devisen- oder entsprechenden Vorschriften zugunsten der nationalen Schifffahrt wie etwa in Indien. Eine weitere Variante zeigen Sri Lanka und eine Reihe afrikanischer Staaten mit Instrumenten der Ladungslenkung, die Ex- und Importe gleichermaßen erfassen sollen, sog. *central freight bureaux* oder *Verladerräte*.

Neben diesen Wettbewerbsbeschränkungen spürt die deutsche Seeschifffahrt, an erster Stelle die Linienschifffahrt, eine Reihe von wettbewerbsverfälschenden Praktiken. Sie betreffen hauptsächlich die Kostenseite und wirken sich gewöhnlich in nachhaltigen Ratenkämpfen aus. Als Stichworte seien nur hohe direkte und indirekte *Subventionen* für Schiffbau und Schiffsbetrieb und der im Zusammenhang mit dem COMECON-Flotten erhobene *Dumping-Vorwurf* genannt.

Einen weiteren Problembereich stellt zweifellos das starke Aufkommen der *Außenseiter* in den

vergangenen Jahren dar. Sie haben die Marktpositionen der Konferenzen stark erschüttert und besitzen in vielen Fahrtgebieten heute bis zu 30 % und höhere Verkehrsanteile. Da die deutsche Linienschifffahrt traditionell im wesentlichen Konferenzschifffahrt ist, wird sie durch diese Entwicklung stark betroffen.

Diese Entwicklungen treffen die deutsche Linienschifffahrt ebenso wie Schifffahrtsunternehmen aus anderen OECD-Staaten umso stärker, weil sie mit einer starken *Zunahme der Kapazitäten* einhergehen. Dies gilt besonders für die *Containertonnage*, bei der man bis 1986 eine Überkapazität von bis zu 40 % erwartet. Die Dinge werden möglicherweise durch den technologischen Sprung verschärft, den die neuen 24 Containerschiffe von Evergreen mit je 2700 TEU und die 12 Schiffe von USL mit je 4200 TEU darstellen. Ihr Einsatz in Diensten rund um die Welt bringt zusätzlich ein im wesentlichen neues Verkehrskonzept.

Diskussionsthema Ladungslenkung

Der Bundestag hat am 15. Dezember 1982 in einem schifffahrtspolitischen Beschluß, der von allen Fraktionen getragen wurde, ein Bekenntnis zur Erhaltung und Förderung der deutschen Seeschifffahrt abgegeben. U. a. hat er die Bundesregierung aufgefordert,

- „eine angemessene Beteiligung deutscher Reedereien bzw. deutscher Tonnage am Linienvkehr durch geeignete Maßnahmen anzustreben. Dies ist insbesondere dort erforderlich, wo Ladungslenkung anderer Staaten oder Marktstörungen aufgrund nichtkommerzieller Konkurrenz die deutsche Linienschifffahrt benachteiligen,
- durch möglichst im europäischen bzw. OECD-Rahmen abgestimmte wirksame Maßnahmen nichtmarktwirtschaftliche Praktiken der Staatshandelsflotten zu unterbinden.“

Für die *Beteiligungsproblematik* werden heute in der Öffentlichkeit zwei Wege diskutiert: *Ladungslenkung* und *garantierte Mindestanteile* des deutschen Außenhandels für deutsche Reedereien — so die Forderungen der Gewerkschaften und einiger Reeder. Dagegen steht die Auffassung, die deutsche Schifffahrt habe sich ihren Anteil am deutschen Außenhandel aus eigenem Vermögen zu sichern, zu helfen sei ihr lediglich bei der Offenhaltung der Verkehre, also wirksame Bekämpfung von Protektionismus — so die Verladenseite, aber auch viele Reedereivertreter. Es ging aus meinen einleitenden Bemerkungen über die Ziele unserer Schifffahrtspolitik hervor, daß die Bundesregierung der zweiten Auffassung zuneigt.

Es ist sicherlich verlockend, über Ladungslenkung und staatlich garantierte Mindestbeteiligungen nachzudenken. In manchen Situationen starker Wettbewerbsbehinderungen mag sich dieser Weg als erster aufdrängen. Ein Blick in die Einzelheiten zeigt jedoch, daß er generell für uns nicht gangbar ist.

Dabei will ich nicht erneut auf den prinzipiellen Widerspruch hinweisen, der zu unserer Wirtschaftspolitik besteht. Es gibt ebenso wichtige rechtliche und praktische Hindernisse. Die Bundesrepublik Deutschland ist durch den OECD-Liberalisierungskodex rechtlich gehindert, für ihre Verladerräte die freie Auswahl unter den Dienstleistungsangeboten im Seeverkehr einzuschränken. Das heißt im Klartext: Deutsche Ladungslenkung, deutsche Ladungsreservierung über Regierungsladung oder garantierte Mindestanteile an Beförderungen des deutschen Außenhandels wären mit internationalen Verpflichtungen unvereinbar.

Hinzuweisen ist aber auch auf praktische Schwierigkeiten: Etwa 50 % des seewärtigen deutschen Außenhandels wird über ausländische Seehäfen abgewickelt. Die davon betroffene Range geht von den Ostseehäfen der DDR über die besonders wichtigen Rheinmündungshäfen, französische Kanal- und Mittelmeerhäfen und italienische Häfen bis zu rumänischen oder sowjetischen Schwarzmeer- bzw. Donaumündungshäfen. Eine deutsche Ladungsreservierung müßte auch die Verkehre über alle diese Häfen einbeziehen. Wie soll das wohl funktionieren oder rechtlich erreicht werden?

Hinzu kommt, daß in vielen Verkehren zwischen Land- und Seeverkehren nicht mehr unterschieden werden kann, wenn man etwa an die Trailer-Verkehre nach Skandinavien oder nach Nordafrika über das Mittelmeer oder an die Trassib-Routen denkt.

Es wäre vielleicht theoretisch möglich, um Ladungsreservierung durchzusetzen, alle deutschen Seeverkehre über die deutschen Nord- und Ostseehäfen zu lenken. Die Häfen mögen das nicht ungerne hören. Aber die Voraussetzung wäre eine entscheidende Änderung auch des Ordnungsrahmens für den Binnenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland. Insbesondere müßten die Grenzen zu den europäischen Nachbarstaaten, d.h. Staaten der Europäischen Gemeinschaft z.T. geschlossen werden. Ist das rechtlich möglich, ist das politisch durchsetzbar, ist das überhaupt zweckmäßig? Ich glaube jedem ist klar, daß das nicht geht.

Mir scheint, daß das Verlangen nach Ladungslenkung oder garantierten Anteilen an den Beförderun-

gen des deutschen Außenhandels ein zwar spektakuläres, organisationsintern ebenso wie für das außenstehende Publikum wirksames, aber letztlich nicht genügend durchdachtes Konzept ist. So offensichtlich dies für viele auch sein mag, die Diskussion hierüber wird sicherlich noch eine Weile andauern.

UNCTAD-Verhaltenskodex

Die Bundesregierung ist demgegenüber entschlossen, die Beteiligungschancen der deutschen Schifffahrtsunternehmen durch eine möglichst weitgehende Aufrechterhaltung der Marktmechanismen zu stärken. Dies ist generell unproblematisch in den Verkehren zwischen den OECD-Staaten. Sie machen ca. 70 % der Aktivitäten deutscher Schifffahrtsunternehmen aus. Dies sind hier sowohl Hometrader als auch Crosstrader. Beispielhaft sei nur auf die Verkehre der Columbus-Line von Hamburg-Süd zwischen den USA und Australien/Neuseeland oder den Transpazifik-Dienst von Hapag-Lloyd zwischen Fernost und den USA hingewiesen. Weitaus problematischer sind die Verkehre mit Entwicklungsländern und den Staatshandelsländern des Ostblocks, deren Bedeutung mengenmäßig etwa vergleichbar ist.

Um dem Protektionismus der Entwicklungsländer besser begegnen zu können, hat die Bundesrepublik Deutschland den UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ratifiziert. Er ist im Oktober 1983 in Kraft getreten. In unserem Zusammenhang ist er unter vier Aspekten wichtig:

1. Er gilt nur für Linienkonferenzen, d.h. also nicht für Außenseiter oder Massengutverkehre;
2. Zugleich überträgt er den Konferenzen ausdrücklich die Verantwortung für die Regelungen der Beteiligung der betroffenen Linien;
3. den nationalen Linien der Außenhandelspartnerländer garantiert er jeweils gleiche Verkehrsanteile und für Drittlandsreedereien einen ebenfalls nicht unwesentlichen Anteil von etwa 20 %, also die berühmte Formel 40:40:20;
4. im übrigen verbietet er jede Ladungsreservierung durch sog. Regierungsladungen und definiert diese sehr eng nur als Militärgüter für die eigene Verteidigung.

Für deutsche Linien kommt hinzu, daß der Kodex im Rahmen der Verordnung der Europäischen Gemeinschaft Nr. 954/79, d.h. des Brussels Package anzuwenden ist. Dieses sieht u. a. vor, daß die auf die nationalen Linien eines EG-Landes entfallenden Ladungsanteile unter allen EG-Reedereien und im Rahmen der Gegenseitigkeit auch OECD-Reedereien in der Konferenz umzuverteilen sind. Umverteilung in diesem Sinne heißt nur, daß diese Ladungsanteile nicht exklusiv in Anspruch genommen werden können,

sondern dem Wettbewerb auch der anderen Linien wie bisher offenstehen.

Die Bundesregierung ist entschlossen, auf die Beachtung der Kodexregelungen dort hinzuwirken, wo er gilt, und die Interessen der deutschen Seeschifffahrt nachhaltig zu schützen.

Insbesondere in Hamburg und Bremen hat man in den letzten Jahren Erfahrungen mit den Praktiken vieler Entwicklungsländer zum Unterlaufen des Kodex gemacht. Am spektakulärsten ist zweifellos der Aufbau von Ladungslenkungssystemen durch die Mitgliedstaaten der Zentral- und Westafrikanischen Verkehrsministerkonferenz. Nachdem in den afrikanischen Ländern sog. Verladerräte etabliert worden sind, deren klare Aufgabe in der Ladungskontrolle und Ladungslenkung zugunsten der nationalen Flagge besteht, griffen diese Bemühungen auch auf die europäischen Häfen über. Insbesondere in der Hamburg—Antwerpen—Range werden dort ansässige Makler mit entsprechenden Kontroll- und Zuleitungsfunktionen betraut. Das Jahr 1984 brachte den vorläufigen Höhepunkt dieser Entwicklung. Nach den mir vorliegenden Informationen sind bis heute 11 west- und zentralafrikanische Küstenstaaten in unseren Häfen aktiv.

Die Bundesregierung ist — ebensowenig wie die Regierungen der europäischen Nachbarstaaten — gewillt, diese Entwicklung einfach hinzunehmen. Die Tätigkeit dieser Agenturen auf deutschem Boden ist die Ausübung fremder Hoheitsmacht, weil hinter den Agenten hoheitsrechtliche Regelungen in den afrikanischen Staaten und massive Straf- bzw. Bußgeldandrohungen der dortigen Staatsgewalt stehen. Sie stellen einen eindeutigen Verstoß gegen unsere Territorialhoheit dar. Teilweise verstoßen sie außerdem gegen GATT-Bestimmungen und sind insbesondere mit dem Verhaltenskodex für Linienkonferenzen unvereinbar.

Das BMV hat in Abstimmung mit den anderen Bundesressorts bisher regelmäßig nur in einzelnen Fällen interveniert, in denen deutsche Schifffahrtsinteressen besonders krass mißachtet wurde. Anzustreben ist jedoch eine generelle Regelung, die sämtliche Länder in der West-, Zentral- und Ostafrika-Range einbezieht. Die Vorbereitungen hierfür sind inzwischen angelaufen.

Parallel zu diesen Problemen in deutschen Häfen stoßen deutsche Schifffahrtsunternehmen auf Schwierigkeiten in benachbarten europäischen Häfen, sich uneingeschränkt an Beförderungen des deutschen Außenhandels zu beteiligen. Die afrikanischen Verladerräte

und ebenso ihre Agenten vor allem in Rotterdam und Antwerpen versuchen teilweise, über diese Häfen laufende deutsche Außenhandelsgüter als nationale belgische oder niederländische Waren zu deklarieren und den deutschen Linien vorzuenthalten.

Dies ist ein klarer Verstoß gegen den UNCTAD-Verhaltenskodex. Dieser definiert die Verkehrsanteile der Linien auf der Grundlage des Außenhandels der Staaten, nicht aber auf der Basis des zwischen nationalen Häfen abgewickelten Verkehrsvolumens. Anderenfalls wären u.a. die afrikanischen aber auch europäischen Binnenstaaten von allen Beförderungen ihres eigenen Außenhandels völlig ausgeschlossen.

Die Bundesregierung hat gegenüber den Regierungen Belgiens und der Niederlande ebenso wie in der EG und in der OECD wiederholt darauf hingewiesen, daß deutsche Linien bei den Beförderungen deutscher Außenhandelsgüter, die im Transit über ausländische Häfen abgewickelt werden, nicht behindert werden dürften und die Freiheit des internationalen Seeverkehrs aufrechterhalten bleiben müsse. Mit den Regierungen Belgiens und der Niederlande ist erst kürzlich Übereinstimmung darüber erzielt worden, daß die geschilderten Praktiken nicht gehen. Beide Regierungen haben außerdem klargestellt, daß deutsche Transitgüter von bilateralen Schifffahrtsverträgen zwischen diesen Staaten und Drittstaaten nicht erfaßt werden dürfen.

Als ein aussichtsreiches Mittel, unsere Schifffahrtsinteressen gegenüber protektionistischen Bestrebungen zu schützen, können bilaterale Schifffahrtsgespräche angesehen werden. Das Bundeskabinett hatte deshalb im Mai 1984 beschlossen, mit Problemländern derartige Gespräche aufzunehmen. Es ist bekannt, daß in der 2. Jahreshälfte 1984 mit Algerien, Marokko, Tunesien und Zaire derartige Gespräche geführt worden sind. Sie sollen fortgesetzt werden. Vorgesehen sind für 1985 außerdem Gespräche mit Kamerun und anderen westafrikanischen Staaten. Im einzelnen orientieren wir uns an den vom VDR genannten Prioritäten.

Die deutsche Seite hat bei allen diesen Gesprächen darauf gedrungen, den bilateralen Linienverkehr auf der Grundlage des UNCTAD-Verhaltenskodex abzuwickeln, deutsches Transitgut über europäische Nachbarhäfen als Teil des bilateralen Seeverkehrs mit der Bundesrepublik Deutschland anzusehen und für Massengutverkehre keine Ladungsbeteiligungsregelungen zu treffen. Insbesondere der letzte Punkt war regelmäßig sehr kontrovers.

Das Ziel der deutschen Seite ist bei diesen Gesprächen nicht unbedingt der Abschluß von bilateralen Schifffahrtsverträgen. Unseres Erachtens müßten Implementierungsabsprachen zum UNCTAD-Verhaltenskodex genügen. Diese dürften insbesondere auch die Freiheit der Außenseiter zu fairem und kommerziellem Wettbewerb nicht einschränken. In erster Linie müßten sie den Rahmen für spätere Absprachen zwischen den betroffenen Schifffahrtslinien der beteiligten Länder bilden. Der Abschluß eines Schifffahrtsvertrages mit selbständigen Regelungen über die Verkehrsrechte kommt eigentlich nur als ultima ratio und auch nur bei Nichtkodexstaaten in Frage. Der deutsche Schifffahrtsvertrag mit der Elfenbeinküste von 1976 ist nur möglich gewesen im Vorfeld des Kodex. Der Vertrag mit Brasilien von 1979 betrifft ein sehr wichtiges Nichtkodex-Land. — Gewisse Mög-

lichkeiten zum Schutz deutscher Schifffahrtsinteressen bieten daneben die Abkommen im Bereich der finanziellen Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern.

Schifffahrtsgespräche sollen im Frühjahr 1985 wieder mit der UdSSR aufgenommen werden. Zuletzt fanden sie im Sommer 1981 in Hamburg statt. Es gibt mittlerweile eine Reihe von Fragen, die von der Unpaarigkeit im bilateralen Linienverkehr über die Möglichkeiten des bestehenden deutsch-sowjetischen Gemeinschaftsdienstes bis zur Crossstrade-Problematik reichen und für die Lösungen erforderlich sind. Die UdSSR ist außerdem an der Aufnahme von Vertragsverhandlungen und dem Abschluß eines bilateralen Schifffahrtsvertrages interessiert, der die Regelungen im Handels- und Schifffahrtsvertrag von 1958 und in einem Verlängerungsprotokoll von 1960 ersetzen soll.

Schifffahrtspolitik ist keine isolierte Aufgabe

Der Bundesregierung ist sehr daran gelegen, zum Schutz der deutschen Schifffahrtsinteressen einvernehmliche Regelungen mit anderen Staaten treffen zu können. Sollten die darauf gerichteten Bemühungen scheitern, besteht die Bereitschaft zu außenwirtschaftsrechtlichen Abwehrmaßnahmen. Bekanntlich sieht der Kabinettsbeschluß vom Mai 1984 entsprechende Schritte vor.

Da es sich um den Bereich des Außenwirtschaftsrechts handelt, ist klar, daß bei Maßnahmen zugunsten der Schifffahrt auch andere als Schifffahrtsinteressen berücksichtigt werden müssen. Mancher Schifffahrtsinteressierte mag deshalb Zweifel am Wert dieses Instrumentariums haben. Persönlich bin ich nicht so skeptisch. Die Verlagerung wissen inzwischen, daß sowohl protektionistische Regelungen als auch unfairer und nichtkommerzieller Wettbewerb im Schifffahrtsbereich in den meisten Fällen auch für sie langfristig von Nachteil ist und die Abwicklung des Außenhandels stört. Das Verständnis für den Schutz deutscher Schifffahrtsinteressen dürfte auch in der verladenden Wirtschaft gewachsen sein und weiter zunehmen.

Senegal

Hoheitsgewässer begrenzt

Im Einklang mit der UN-Seerechtskonvention, die Senegal kürzlich unterzeichnet hat, werden die senegalischen Gesetze neu geregelt. Entsprechende Gesetzesvorlagen sind bereits im Ministerkabinett verabschiedet worden. Danach werden die senegalischen Hoheitsgewässer

Allerdings ist es sicherlich berechtigt, wenn das BDI-Memorandum zur Schifffahrtspolitik eine detaillierte Analyse und Interessenabwägung bei jedem Einzelfall fordert. Hierzu ist die Bundesregierung ohnehin verpflichtet. Immerhin wird hier sehr deutlich, daß Schifffahrtspolitik keine isolierte Aufgabe nur der Schifffahrt oder des Bundesverkehrsministeriums ist, sondern die vom Außenhandel betroffene Wirtschaft insgesamt betrifft und die ganze Bundesregierung angeht. Um so zweckmäßiger scheint mir eine rechtzeitige und gründliche Information aller Betroffenen zu sein, um frühzeitig einen möglichst breiten Konsens im Vorfeld einzelner Aktionen herbeiführen zu können.

Genauso wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, daß außenwirtschaftsrechtliche Abwehrmaßnahmen für die deutsche Schifffahrt stets auch mit den Nachbarländern Belgien und Niederlande abgestimmt sein müssen, um alle Wettbewerbsverzerrungen zwischen den deutschen Nordseehäfen und den Rhein-Mündungshäfen auszuschalten und derartige Maßnahmen wirklich effizient durchführen zu können.

(mer territoriale) auf 12 Seemeilen und die nationale Fischereizone (zone halieutique) auf 24 Seemeilen begrenzt und eine exklusive Wirtschaftszone (zone économique exclusive) von bis zu 200 Seemeilen geschaffen, die die bisherige exklusive Fischereizone (zone exclusive de pêche) von 50 Seemeilen Breite umschließt.