

Arnold, Bruno

**Article — Digitized Version**

## Zur Problematik von ladungslenkenden Massnahmen in der Seeschifffahrt

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Arnold, Bruno (1971) : Zur Problematik von ladungslenkenden Massnahmen in der Seeschifffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 51, Iss. 8, pp. 412-416

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134296>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Zur Problematik von ladungslenkenden Maßnahmen in der Seeschifffahrt

Bruno Arnold, Bonn

Die Situation in der internationalen Seeschifffahrt der letzten Jahre – wenn nicht gar Jahrzehnte – ist durch eine deutliche Tendenz zum Bilateralismus gekennzeichnet. Sowohl die alten als auch die neuen Schiffahrtsnationen streben zweiseitige Ladungsaufteilungen als Handlungsmaxime an, wengleich ihre Ausgangslagen und Motive auch grundverschieden sind.

### Haves und Havenots

Die einen fühlen sich als Havenots – die Habenichtse –, die durch die Ladungsaufteilung einen Platz im maritimen Verkehr erreichen wollen, der ihrer Ein- und Ausfuhr entspricht. Und die anderen – die Besitzenden, d. h. in der Regel die traditionellen Schiffahrtsnationen – sprechen aus einer Abwehrlage heraus zunehmend dem Bilateralismus das Wort. Allerdings steht der geschlossenen Phalanx der Schiffahrtsnationen mit eindeutiger Zielsetzung die große Gruppe der traditionellen Schiffahrtsländer im Grunde ohne eine klare Konzeption gegenüber, die ihre gesamten Interessen umfaßt. Einvernehmen zwischen ihnen wird höchstens darüber erzielt, daß den Diskriminierungen – hier Flaggendiskriminierungen – Einhalt geboten werden soll.

Dieser Kampf gegen Diskriminierungen wird jedoch nicht erst seit gestern geführt. Er ist so alt wie der auf kommerzieller Basis betriebene Seeverkehr. Er wird auch weiterhin die Schiffahrtsunternehmen und die Regierungen beschäftigen, einfach

und allein deshalb, weil es menschlich ist, Verhaltensweisen an den Tag zu legen, die dem eigenen Nutzen dienen und damit zwangsläufig zum Nachteil anderer gereichen, wenn man vom vorhandenen absoluten oder auch relativen Besitzstand ausgeht.

### Folgen der Ladungsmanipulationen

Dieses Grundproblem des internationalen Seeverkehrs entsteht aus der unterschiedlichen Struktur der Seeverkehrsmärkte. Während auf der einen Seite für alle am Markt Beteiligten grundsätzlich nur *ein* Preis herrscht – sozusagen ein Restposten der liberalen Marktverfassung –, kommen auf der anderen Seite die Anbieter von Seeverkehrsleistungen aus den verschiedensten politischen und damit wirtschaftspolitischen Lagern. Sie legen unterschiedliche Marktstrategien und Verhaltensweisen an den Tag und gehen von unterschiedlichen Rentabilitätsüberlegungen aus. Während die betriebswirtschaftliche Rentabilität und damit die Gewinnerzielung über Sein oder Nichtsein des privaten Reeders entscheidet, stellt sich diese existenzbedrohende Frage für die Schiffahrtsunternehmen der Staatshandelsländer nicht. Das ist eine sehr wesentliche Feststellung, die nicht oft und nicht deutlich genug herausgestellt werden kann.

Wenn auf den Märkten Vollbeschäftigung herrscht, verwischen sich die Konturen nur zu leicht. In Depressionsphasen stehen jedoch die privaten Schiffahrtsunternehmen an der „Klagemauer“ – und das, wenn man vom Grundsätzlichen ausgeht, durchaus zu Recht. Sie sind es, die die staatlichen oder quasi-staatlichen Ladungsmanipulationen zu spüren bekommen. Im Liniendienst geht der Auslastungsgrad ihrer Schiffe zurück, und in der Trampfahrt fallen ganze Ladungen weg. Ein gewinnbringender Einsatz ihrer Schiffe wird in Frage gestellt. Diese Situation läßt nur die Alternative zu, nach Staatshilfe zu rufen oder – in letzter Konsequenz –

*Ministerialdirigent Dr. sc. pol. Bruno Arnold, 54, leitet die Unterabteilung „Planung und Forschung“ im Bundesministerium für Verkehr. Daneben hält er als Honorarprofessor seeverkehrswirtschaftliche Vorlesungen und Übungen an der Universität Hamburg.*

aus dem Markt auszuschneiden, d. h. das Unternehmen zu liquidieren. Gewiß gibt es Zwischenstufen, aber diese können nicht von Dauer sein. Denn Kapital kann ein Unternehmen nur so lange verzehren, wie es Kapital besitzt.

Hierin wird die ganze Misere der „kapitalistischen“ Seeschifffahrt pointiert deutlich. Natürlich herrscht diese Situation nicht auf allen Märkten, aber die Tendenz ist gegeben. Wenn die private Schifffahrt nicht kapitulieren will, darf sie diese Entwicklung nicht als unabwendbar akzeptieren. Der Ruf nach dem Staat erscheint vielen Unternehmen als die Ultima ratio, doch wer die Geister ruft, wird sie so schnell nicht wieder los — das gilt zumindest dann, wenn der Staat Finanzhilfen gibt.

### **Rolle des Staates**

So sehen wir den Staat auf der einen Seite — bei den jungen Schifffahrtsnationen — als Promoter einer aktiven Entwicklung, der häufig die Seeschifffahrt in staatlichen Unternehmen betreibt. Auf der anderen Seite dagegen tritt der Staat in Aktion, um seinen Unternehmen die Teilnahme am Seeverkehr weiterhin zu ermöglichen. Dabei hat er die Möglichkeit:

- unilaterale Rechtsnormen* zu setzen, insbesondere die Beteiligung fremder Flaggen am eigenen Seeverkehr zu beeinflussen;
- bilaterale Vereinbarungen* zu treffen, die die Interessen der eigenen Flagge so weitgehend wie möglich berücksichtigen; oder
- multilateral* an der Gestaltung der Rahmenbedingungen für den internationalen Seeverkehr so wirkungsvoll wie möglich mitzuwirken.

Im unilateralen Raum kann der Staat außerdem fürsorgende und vorsorgende Aktivitäten für seine eigene Flagge ergreifen, deren markanteste Merkmale die verschiedenartigsten Finanzhilfen sind. Seine Aktionsparameter haben somit einen zweifachen Wirkungsbereich. Als Verbote gegenüber fremden Flaggen greifen sie unmittelbar in den Markt ein, als Finanzhilfe wirken sie nur mittelbar auf den Markt. Hier haben sie in erster Linie einen betriebswirtschaftlichen Effekt, indem sie die Kostenseite der Unternehmen beeinflussen und damit deren Wettbewerbsposition festigen.

### **Freiheit der Meere als ...**

Die Schifffahrtspolitik ist aber nur als Produkt der „hohen“ Politik zu erfassen und zu verstehen. Ihre Spannweite reicht vom extremen Liberalismus bis zum extremen Interventionismus, wobei in der Regel mehr oder minder differenzierte Mischformen zum Tragen kommen. Der faktische Standort der schifffahrtspolitischen Situation bewegt sich wie ein Pendel zwischen diesen beiden Extremen.

Dabei steht seit Jahren die Diskussion um die Freiheit der Meere im Mittelpunkt der maritimen Betrachtungen. So manche Kritiker meinen, daß aufgrund zahlreicher staatlicher Aktionen zugunsten der eigenen Schifffahrt die Freiheit der Meere nicht mehr gegeben sei. Hier wird jedoch sehr salopp argumentiert. Was unter Freiheit der Meere zu verstehen ist, hat die UNO eindeutig festgelegt.

In der Konvention über die Hohe See vom 29. April 1958 heißt es, daß zum Grundsatz der Meeresfreiheit gehören:

- die Freiheit der Schifffahrt,
- die Freiheit des Fischfangs,
- die Freiheit, Unterseekabel und Rohrleitungen zu legen,
- die Freiheit, die Hohe See zu überfliegen.

Somit ist die Freiheit der Schifffahrt nur *eine* Freiheit auf der Hohen See, sie ist jedoch *die* Freiheit, die gemeinhin angesprochen wird, wenn die Freiheit der Meere zur Diskussion steht. Diese Freiheit ist aber nicht in Gefahr, denn nach wie vor gilt der völkerrechtliche Grundsatz, daß die Hohe See keiner Herrschaft unterworfen ist.

Wenn jedoch die Freiheit der Schifffahrt, die Hohe See zu befahren, nicht bedroht ist, so erhebt sich aber die Frage, was denn eigentlich gemeint sei, wenn von den Gefahren gesprochen wird, die an dem Lebensnerv der traditionellen Seeschifffahrt nagen. Zunächst muß hierzu festgehalten werden, daß Schifffahrt im wirtschaftlichen Sinne nur betrieben werden kann, wenn das Schiff in der Lage ist, seine Verkehrsaufgabe zu erfüllen. Damit ist die Freiheit der Schifffahrt nur wirksam gegeben, wenn das Schiff ohne Behinderung Passagiere oder Ladung aufnehmen oder anlanden kann. Das setzt wiederum voraus, daß jedes Schiff jeden Hafen anlaufen darf.

Während der Grundsatz der Meeresfreiheit bis zur erwähnten UNO-Konvention als völkerrechtliches Gewohnheitsrecht galt, hat der Grundsatz des freien Zugangs zu den Häfen bereits 1923 im Seehafenstatut seine Normierung gefunden. In diesem Statut ist im wesentlichen der freie Zugang zu den Häfen, die dem zivilen Verkehr dienen, und die Gleichbehandlung der Schiffe in den Häfen (Inländerbehandlung) festgelegt. Damit erhält die maritime Freiheit eine weitere Variante: Sowohl das Meer — die Schifffahrt auf der Hohen See — als auch das Anlaufen der Häfen sind grundsätzlich frei!

### **... Freiheit des Zugangs zur Ladung in Gefahr**

Dieser Sachstand wirft nun zwangsläufig die Frage auf, ob und in welchem Fall überhaupt von einer Gefahr für die Freiheit der Meere gesprochen werden kann. Das Problem wird erst deutlich, wenn an

die Stelle der Begriffe „Freiheit der Meere“ und „Freiheit der Schifffahrt“ der Begriff „Freiheit des Seeverkehrs“ gesetzt und als Aufgabe dieses Verkehrs die Ortsveränderung von Personen und Gütern angesehen wird. Dabei ist festzustellen, daß die Freiheit der Schifffahrt ihr Komplement in der freien Ortsveränderung der Seeverkehrsobjekte hat und damit der eigentliche Seetransport ebenfalls frei ist.

Nicht die Freiheit des Weges, nicht die Freiheit des Zugangs zum Hafen und auch nicht die Freiheit der Beförderung sind bedroht, sondern allein *eine* Funktion des Seeverkehrs – allerdings die wichtigste – ist in Gefahr: der freie Zugang zur Ladung! Ihm gelten die Sorgen der privaten Schifffahrtsunternehmen wie auch die Bemühungen der Regierungen der liberalen Schifffahrtsländer, die ihren sinnfälligen Ausdruck in deren multi- und bilateralen Absprachen finden. Der freie Zugang zur Ladung ist eine *conditio sine qua non* für das Funktionieren des Seeverkehrsmarktes in seiner hergebrachten Marktverfassung. Nur so kann die internationale Seeschifffahrt ihre Transportaufgabe mit dem größten Nutzen für die Allgemeinheit betreiben.

Doch an dieser Grundfeste wird mehr und mehr genagt. Die politischen Umwälzungen nach dem letzten Kriege haben bei einigen Staaten schiffahrtspolitische Zielsetzungen hervorgerufen, die sich keineswegs nach den Spielregeln eines freien Marktes richten. Der Markt – mit seinen Teilmärkten – wird besonders von den Staatshandelsländern nicht mehr als Einheit, als System angesehen, auf dem primär Angebot und Nachfrage regulative Funktionen ausüben. Es wird vielmehr zunehmend nach nationalen Gegebenheiten geplant und dabei von isoliert nationalen oder binationalen Märkten ausgegangen. Um diese Pläne zu erfüllen, müssen diese Märkte zwangsläufig isoliert werden. Da dabei jedoch – wegen der internationalen Bindungen (UNO-Seerechtskonferenzen, Seehafen-Statut) – nicht gegen das Prinzip der Freiheit der Meere und des freien Zugangs zu den Handelshäfen verstoßen werden soll, wird mehr oder minder offen der Hebel dort angesetzt, wo er am wirksamsten ist: am Zugang zur Ladung. Denn ein Schifffahrtsunternehmen lebt gemeinhin nicht davon, daß es seine Schiffe zwischen den Häfen X, Y und Z verkehren läßt, sondern davon, daß die Schiffe zwischen diesen Häfen Ladung befördern und damit Erträge erzielt werden – Erträge, die zumindest die Kosten der Reise decken.

#### **Die 50: 50-rule**

Hier setzt das Problem der westlichen Schifffahrtsnationen ein. Sie sehen sich zusehends ladungslenkenden Maßnahmen einiger Länder gegenübergestellt, die vielfach in die Forderung nach einer

50:50-Aufteilung der Ladung einmünden. D. h. diese Staaten verlangen in den von ihnen abgeschlossenen Handelsverträgen bzw. deren Zusatzprotokollen, daß die Hälfte der zwischen beiden Ländern zum Austausch kommenden Güter für den Transport unter der eigenen Flagge reserviert wird. Das ist gleichbedeutend mit der Tatsache, daß die Abwicklung des vertraglich festgelegten Güteraustausches den Schiffen anderer Flagge vorenthalten wird. Diese Forderung hat in der Regel mehrere Aspekte:

- Es wird ein isolierter Markt geschaffen, der nur den beiden Vertragspartnern offensteht.
- Der die Ladungsaufteilung fordernde Partner wird seinen Ladungsanteil erhöhen, der andere wird Einbußen erleiden.
- Die Ladungs- und Ertragsbilanz wird entsprechend beeinflusst.

Die Motive für solche bilateralen Vereinbarungen sind je nach Ausgangslage unterschiedlich. Im Hintergrund geht es um die Frage, ob die Schifffahrt als „national carrier“ eingesetzt oder unter privatwirtschaftlichen Rentabilitätsüberlegungen betrieben werden soll. Wenn wir berücksichtigen, daß in einer arbeitsteiligen Welt, in der wir ja trotz aller Beschränkungen leben, gewisse Länder darauf angewiesen sind, Verkehrsmittler im internationalen Seeverkehr zu spielen, so gibt die hier aufgeworfene Frage Probleme auf, die für einige Nationen von lebenswichtiger Bedeutung sind. Zwei Punkte sollte man besonders beachten:

#### **Komparative Kostenvorteile berücksichtigen**

Die heutige weltwirtschaftliche Atmosphäre wird – zumindest in den westlichen Ländern – beherrscht von den Bemühungen, die dem freien internationalen Güteraustausch im Wege stehenden Schranken sukzessive soweit wie irgend möglich abzubauen. Nun ist es auffallend, daß gerade auf einem speziellen Gebiet der Weltwirtschaft – nämlich in der Seeschifffahrt – Worte und Taten weit auseinanderfallen, ja mitunter sich konträr gegenüberstehen. Die Tatsache allein, daß wohl die meisten Schifffahrt treibenden Nationen den Aufbau bzw. den Betrieb ihrer Schifffahrt in der vielfältigsten Art unterstützen, sei es durch direkte Maßnahmen – Subventionen der verschiedensten Art –, sei es durch indirekte – hier vor allem spezielle Gesetzgebung –, rührt nicht erst aus der jüngsten Vergangenheit.

In einer von politischen Schwierigkeiten unbelasteten Welt herrscht dann der größte Wohlstand, wenn der Güteraustausch zwischen den einzelnen Nationen nach dem Prinzip der komparativen Kosten vorgenommen wird. Dieses Prinzip besagt, daß im Güteraustausch zwischen zwei Ländern

jedes Land die Güter exportieren sollte, die es mit den vergleichsweise niedrigeren Kosten produzieren kann. In einer vielleicht etwas saloppen Art können wir dieses Theorem auch auf die Seeschifffahrt übertragen. Wir können dann sagen, daß die Seeschifffahrt in dem Kostengefüge einer Nation einen verhältnismäßig günstigeren Platz einnimmt als in dem einer anderen. Bei einem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte würde dann auf den international befahrenen Seeverkehrswegen ein Land mit seiner Schifffahrt nicht etwa nach seinem Anteil am Gütertausch beteiligt sein, sondern nach dem Verhältnis seiner komparativen Kosten beim Seetransport dieser Güter.

### **Exogener Faktor Sicherheit**

Nun vollzog sich die Entwicklung der Schifffahrt nicht in einem Glaskasten, der alle mit Ausnahme der ökonomischen Einflüsse fernhielt. Und dennoch zeigte die Zusammensetzung der Welthandelsflotte zwischen den beiden Weltkriegen, und hier gerade in der relativ freiesten Epoche gegen Ende der zwanziger Jahre, ein Bild, das meines Erachtens – natürlich neben anderen Einflüssen – weitestgehend liberalökonomisch begründet war. Die USA, die bereits während des ersten Weltkrieges Schifffahrt und Schiffbau mit aller Macht forcierten, spielten zu dieser Zeit in der internationalen Schifffahrt eine unbedeutende Rolle. Im zweiten Weltkrieg wiederholte sich das gleiche Bild. Sprunghaft stieg der Anteil der USA an der Welthandelsflotte an, doch nach Beendigung des Krieges folgte etwas Neues: Die Masse der amerikanischen Schiffe wurde weder verkauft noch verschrottet, sondern diese Schiffe fuhren – soweit sie nicht Bestandteile der Reserveflotte wurden – unter amerikanischer Flagge weiter, die vom Kostenstandpunkt her auf den internationalen Märkten kaum wettbewerbsfähig ist.

Aus den Erfahrungen zweier Weltkriege besteht in der internationalen Schifffahrtspolitik vielfach das Bestreben, für den Notfall gewappnet, d. h. von den Dienstleistungen anderer Staaten unabhängig zu sein. Nun ist das letzten Endes auch eine teilweise berechnete Zielsetzung. Denn was nützt alle wirtschaftliche Vernunft, wenn exogene Kräfte sie nicht zum Zuge kommen lassen. Doch wir sollten uns in diesem Dilemma daran erinnern, daß es noch etwas anderes gibt als reine Politik. Langfristig gesehen wird und muß die wirtschaftliche Vernunft zum Zuge kommen, zum mindesten aber ihren Einfluß geltend machen.

### **Problematisches Devisenargument**

Heute setzen es sich aber immer mehr Staaten zum Ziel, 50 % ihres Außenhandels auf eigenen Schiffen zu transportieren. Hier unterscheiden sich nun zwei Gruppen. Die eine, zu der eigentlich nur die USA (bei Hilfslieferungen) gehören, muß eine 50:50-

Aufteilung fordern, weil ihre Tonnage im großen und ganzen sonst nur noch im gelenkten Einsatz Beschäftigung finden würde. Die andere Gruppe, zu der eine ganze Reihe von in erster Linie industriellen Neuländern gehört, fordert die 50:50-Aufteilung, um sich damit ein Ziel für den Ausbau ihrer eigenen Handelsflotte zu stellen. Es liegt nahe, bei dieser Strategie einen Vergleich mit der Schutzzollpolitik zu ziehen. Hier wie dort sollen unterentwickelte Wirtschaftszweige erzogen, d. h. wettbewerbsfähig gemacht werden.

Nach einem weiteren oft ins Feld geführten Argument wird die 50:50-Aufteilung verlangt, um Devisen zu sparen. Nun, zum mindesten trifft es auf die zweite Gruppe der 50:50-Verfechter zu. Für die USA dürfte die Devisenfrage kein Problem darstellen, doch die Weltwährungssituation läßt das Verlangen der zweiten Gruppe als berechtigt erscheinen. Sind Devisen knapp, so sollen sie in erster Linie für Güter und Dienstleistungen verwendet werden, die dringend benötigt und im eigenen Lande nicht bzw. nur unter ungünstigen Verhältnissen produziert werden können. Es ist somit verständlich, wenn devisenarme Länder einen Ausweg suchen und hier mittels ihrer Schifffahrt Devisen ersparen oder verdienen wollen.

Dietrich Kobschull

## **Entwicklungspolitik – Eine Einführung**

Unter Mitarbeit von Karl Fasbender und  
Ahmad Naini.

192 S.

Folieneinband 19,80 DM

Nach der Darstellung der Probleme der Entwicklungsländer, die in allgemein verständlicher und übersichtlicher Form gehalten ist, erhält der Leser einen Überblick über die Entwicklungspolitik der Industrieländer, vor allem der BRD. Das Buch geht auch auf die in der Fachliteratur sonst wenig beachteten Fragen wie z. B. Bildungshilfe ein. Die Studie stellt die erste vollständige und kurzgefaßte Einführung, mit einer ausführlichen Bibliographie versehen, zu diesem Themenkomplex in deutscher Sprache dar.

**BERTELSMANN  
UNIVERSITÄTS-  
VERLAG**

Wenn ein Gläubigerland wie die USA aber für sich die 50:50-Aufteilung in Anspruch nimmt, so wird damit die Lage der Schuldnerländer nur erschwert, die ja darauf angewiesen sind, möglichst viele Güter zu exportieren bzw. Dienstleistungen anzubieten. Soll das Bestreben, vorerst wenigstens in bestimmten Regionen zu einer freien Konvertierbarkeit der Währungen zu kommen, von Erfolg gekrönt sein, so ist es in erster Linie erforderlich, die den internationalen Güteraustausch behindernden diskriminierenden Maßnahmen abzubauen bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken. Und auch in der 50:50-rule liegt Diskriminierung!

### **Rückfall in den Merkantilismus**

Wir sehen also, daß sich die 50:50-rule vom ökonomischen Standpunkt international gesehen niemals als erstrebenswerte Ideallösung darstellt. Zumindest aber ergeben sich aus dieser Zielsetzung Konflikte zwischen der nationalen Wirtschaftspolitik eines Landes und der weltwirtschaftlichen Entwicklung, vor allem zu der nach dem letzten Kriege so laut proklamierten Liberalisierung. Wir sehen, daß diese Spannung gerade bei den USA zutage tritt. Man kann nicht auf der einen Seite als Vorkämpfer für die wirtschaftliche Freiheit auftreten und auf der anderen Seite durch das Verlangen nach der 50:50-Ladungsaufteilung zu protektionistischen Maßnahmen greifen, die einem Rückfall in die Epoche des Merkantilismus gleichkommen.

Darüber hinaus sollte man sich aber auch überlegen, daß mit dem gleichen Recht, mit dem das Land A eine 50:50-Aufteilung verlangt, auch die Länder X, Y, Z diese Regel zur Maxime ihrer maritimen Betätigung erheben können – und sie tun es auch. Was bleibt aber dann den Nationen, die gegenwärtig große Teile ihres Volkseinkommens aus der Schifffahrt beziehen? Betrachten wir ein Land wie Norwegen. Es müßte sich für die zwangsläufig zurückgehenden Schifffahrtseinnahmen einen Ausgleich schaffen bzw. Güter, die bislang aus den Einkünften der Schifffahrt bezahlt wurden, wenn irgend möglich im eigenen Lande produzieren. Denken wir hier beispielsweise an Stahl. Das an der europäischen Peripherie liegende Norwegen kann aufgrund seiner raumökonomischen Lage diesen Stahl nur zu absolut wie relativ höheren Kosten produzieren als die in den industriellen Kerngebieten liegenden Industriestaaten. Das bedeutet aber auch, daß Norwegens Anteil am Weltmarkt zwangsläufig sinken und daß dieser Entwicklung eine ebenso zwangsläufige Senkung des Lebensstandards folgen muß.

Die internationalen Auswirkungen dieser Entwicklung dürften noch viel weitgreifender sein, denn diese, gewissermaßen aus Notwehr einsetzenden Autarkiebestrebungen führen dazu, daß die bis-

herigen Lieferländer auch nicht mehr an das Land N verkaufen können. Und so greift eins ins andere, und der Wohlstand der Nationen, über Jahrhunderte das Ziel weitschauender und idealdenkender Männer, wird – kaum, daß von der Erreichung dieses Ziels gesprochen werden kann – wieder Fernziel, wenn nicht gar Utopie!

### **Aktionsprogramme gegen Ladungslenkungen**

Auf verschiedenen internationalen Ebenen ist man nun bemüht, einen multilateralen Rahmen für die Betätigung der internationalen Seeschifffahrt abzustücken. Die OECD versucht, mit ihrem Liberalisierungs-Kodex Normen zu setzen. Sie tritt für „free and fair competition“ ein und verpflichtet ihre Mitgliedstaaten, einen Katalog von Diskriminierungsmaßnahmen dergestalt zu berücksichtigen, daß diese Maßnahmen nicht ergriffen werden. Für einige Länder sind Ausnahmen zugelassen. Besonders problematisch ist jedoch, daß die USA – obwohl Mitglied der OECD – den Liberalisierungskodex nicht anerkannt haben.

Auf weltweiter Ebene bemüht sich die UNCTAD, den Wünschen der Schifffahrtsneuländer Geltung zu verschaffen. In den Sitzungen ihres Seeverkehrsausschusses ist man jedoch trotz Produktion umfangreicher Papiere zur Lösung der grundsätzlichen Fragen noch nicht vorgestoßen. Immerhin wird hier – wie auch in der OECD – manches geleistet, was zum besseren Verständnis der maritimen Probleme beitragen könnte. Schließlich ist auch auf die Bemühungen der Consultative Shipping Group (CSG) zu verweisen, die sich besonders mit den Problemen der Linienkonferenzen befaßt und sich um die Aufstellung eines Verhaltens-Kodex (code of practice) bemüht. Multilaterale Aktionsprogramme sind somit in Vorbereitung, um der Ladungslenkung Einhalt zu gebieten bzw. um sie in Bahnen zu lenken, die dem gegenwärtigen Seeverkehrssystem grundsätzlich nicht abträglich sind.

Wer jedoch den Erfolg der langjährigen Bemühungen der OECD betrachtet, wird Verständnis dafür haben, daß besonders die deutschen Reeder verstärkt in die EWG drängen. Sie lassen sich dabei von dem Grundsatz leiten, daß Handel und Schifffahrt eine Einheit darstellen – ein Prinzip, das in den klassischen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen seine Krönung gefunden hatte. Diese Rückwendung zur Einheit entspricht nun nicht etwa einer konservativen Grundeinstellung. Sie spricht vielmehr eindeutig dafür, daß die realen Zusammenhänge eine normative Kraft besitzen. Nur wenn das gegenseitige Geben und Nehmen zur Diskussion steht, lassen sich auch die Fragen der Seeschifffahrt gebührend vertreten.