

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 50

**Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen
und die deutschen Wirtschaftsinteressen**

Symposium in Hamburg
am 3. September 1984

HAMBURG 1984

**DAS SEERECHTSÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN
UND DIE DEUTSCHEN WIRTSCHAFTSINTERESSEN**

Symposium
veranstaltet von
Institut für Seerecht und Seehandelsrecht
der Universität Hamburg und dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht, Hamburg
am 3. September 1984
in Hamburg

Hamburg 1984

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Rolf Herber Begrüßung	5
Rainer Lagoni Die Zeichnung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen	9
Bernd Kröger Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die deutschen Wirtschafts- interessen aus der Sicht der Seeschifffahrt	22
Claus F. Mayer Überlegungen zur Frage der Zeichnung des Seerechtsübereinkommens durch die Bundes- republik Deutschland aus der Sicht der Schiffbauindustrie	41
Karl-Heinz Feilhauer Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die deutschen Wirtschafts- interessen aus der Sicht der Fischerei	50
Hans Günther Stalp Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die deutschen Wirtschafts- interessen aus der Sicht der deutschen Meerestechnik und des deutschen Meeres- bergbaus	58

	Seite
Ingo von Münch Zusammenfassung	69
Rolf Herber Schlußwort	86
Teilnehmerliste	90

BEGRÜSSUNG

Rolf Herber

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

im Namen des neuen Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg sowie des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht begrüße ich Sie zu dem Symposium über das VN-Seerechtsübereinkommen und danke Ihnen für Ihre Teilnahme. Ich freue mich besonders darüber, daß so zahlreiche und maßgebende Vertreter aus Politik, Behörden, Wirtschaft und Wissenschaft unserer Einladung gefolgt sind.

Bei dem straffen Zeitplan, den wir uns auferlegt haben, um vielen von Ihnen die Teilnahme erst zu ermöglichen, werden Sie Verständnis dafür haben, daß ich davon absehen möchte, einzelne Teilnehmer persönlich zu begrüßen; eine Liste der Teilnehmer, die Sie in Händen haben, wird Ihnen den Überblick über den Teilnehmerkreis erleichtern.

Gestatten Sie mir ganz wenige Worte zu dem neuen Institut, das zu der Veranstaltung eingeladen hat: das Institut für Seerecht und Seehandelsrecht ist auf Wunsch des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg im Fachbereich Rechtswissenschaft I eingerichtet worden, um die Forschung auf diesen Gebieten zu verstärken. Nicht zuletzt auch mit dem Ziel, die Beratung von Behörden und politischen Instanzen zu verbessern und die öffentliche Diskussion rechtspolitisch bedeutsamer Fragen zu intensivieren. Es liegt deshalb auf der Hand, daß dieses Institut an einem Problem von der Bedeutung der Entscheidung über die Zeichnung des VN-Seerechtsübereinkommens nicht vorbeigehen kann, auch wenn es sich selbst noch in statu nascendi befindet. Wir sind

dankbar dafür, daß der Deutsche Verein für Internationales Seerecht diese Auffassung teilt und uns mit seiner großen Erfahrung bei der Vorbereitung unterstützt hat. Was im übrigen die Aufgaben und Pläne des Instituts anbetrifft, haben Herr Lagoni und ich, seine beiden Direktoren, diese in einer ersten bescheidenen Notiz niedergelegt, die zu Ihrer Unterrichtung ausliegt. Wir werden das Institut der Öffentlichkeit vorstellen, sobald sich seine Organisation und seine technischen Möglichkeiten etwas mehr verbessert haben - ich denke, gegen Ende dieses Jahres.

Was wollen wir mit dieser Veranstaltung? - Sie alle wissen, daß die Frist zur Zeichnung des Übereinkommens am 9. Dezember dieses Jahres abläuft, daß sich also die politischen Instanzen in der Bundesrepublik Deutschland - namentlich die Bundesregierung, die für diese Entscheidung zuständig ist - jetzt eine abschließende Meinung darüber bilden müssen, ob gezeichnet werden soll oder nicht. Die für und wider einen solchen Schritt sprechenden Gesichtspunkte sind natürlich auch in der Bundesrepublik Deutschland bereits lebhaft erörtert worden. Doch scheint uns, daß bisher eine klare Bilanz dieser Argumente nicht gezogen worden ist oder zumindest nicht deutlich genug zu erkennen ist. Die Diskussion ist bisher - wenn Sie mir diese persönliche Bemerkung hier gestatten - vielleicht noch zu sehr beherrscht von Überlegungen darüber, wie das Übereinkommen eigentlich aussehen sollte - gewiß reizvolle, doch recht theoretische Gedanken, die jetzt nicht mehr weiterhelfen, ebensowenig wie völkerrechtliche Systemfragen. Was nun ansteht, ist eine politische Entscheidung auf der Basis der tatsächlichen Lage und unter Berücksichtigung unserer Interessen. Bei einem Industriestaat wie der Bundesrepublik Deutschland erfordert dies zuallererst eine nüchterne Bestandsaufnahme unserer wirtschaftlichen Interessen - selbstverständlich neben den außenpolitischen. Was bringt uns das Übereinkommen - oder besser: seine Unterzeichnung, um die es ja zur Zeit allein

Jahrtausend beginnen wird. Dementsprechend liegt ein Schwerpunkt der Kritik am Meeresbodenregime nicht so sehr auf aktuellen Problemen seiner Anwendung, sondern auf seinen grundsätzlichen ökonomischen und ordnungspolitischen Mängeln.

Als drittes großes Gebiet des neuen Seerechts habe ich das in Teil XV der Konvention - und für den Tiefseebergbau ausserdem in Teil XI - geregelte Streitschlichtungssystem genannt. Hier ist es erstmalig gelungen, eine umfassende obligatorische Streitschlichtung für das gesamte Meeresvölkerrecht zu schaffen. Dieses System stellt sich unvermeidlich als ein - allerdings recht beachtlicher - Kompromiß zwischen Befürwortern und Gegnern einer Streitschlichtung durch neutrale Gerichte oder Schiedsgerichte dar. Im Rahmen dieses Streitschlichtungssystems ist es vorgesehen, hier in Hamburg den Internationalen Seegerichtshof zu errichten.

Wir wollen uns nun im Rahmen unserer heutigen Veranstaltung mit der Frage befassen, welche wirtschaftlichen Gründe dafür oder dagegen sprechen, ob die Bundesrepublik die Seerechtskonvention zeichnen soll oder nicht. Dies ist eine dringliche Frage, denn die Zeichnungsfrist läuft am 9. Dezember dieses Jahres, also bereits in etwa 3 Monaten, ab. Und es ist eine eminent politische Frage, denn mit der Zeichnung oder Nichtzeichnung werden Weichen für die zukünftige Haltung der Bundesrepublik zum neuen Seerecht gestellt.

Zweifellos gibt es Argumente für oder gegen eine Zeichnung, die gegeneinander abgewogen werden müssen. Ich möchte an dieser Stelle keine persönliche Wertung der Zeichnungsfrage vornehmen. Vielmehr möchte ich mich darauf beschränken, aus der Sicht des Völkerrechtlers drei Aspekte der Zeichnungsproblematik anzusprechen, indem ich frage:

1. Welches ist der Stand der Zeichnungen und Ratifikationen der Seerechtskonvention?

2. Welche rechtliche Bedeutung hat die Zeichnung?

3. Welche Optionen bieten sich der Bundesrepublik in der Zeichnungsfrage?

1. Zum Stand der Unterzeichnungen und Ratifikationen

Nach den mir vorliegenden Zahlen haben bis zum 12. Juni 1984 von den 168 zeichnungsberechtigten Staaten (einschließlich der Ukraine und Weißrußlands, ohne Taiwan) 134 Staaten die Seerechtskonvention gezeichnet. Es ist zu vermuten, daß die Zahl der Unterzeichnerstaaten in den kommenden Wochen zum Ende der Zeichnungsfrist noch weiter ansteigen wird.

Diese verhältnismäßig große Zahl kann kaum überraschen, da vor allem die große Gruppe der Befürworter des neuen Seerechts unter den Entwicklungsländern sowie sämtliche osteuropäischen Staaten mit ihren Verbündeten die Konvention gezeichnet haben. Eine ausgewogene Beurteilung des Zeichnungsstandes muß aber mehr berücksichtigen als die absolute Zahl der Zeichnungen. Interessant ist insbesondere die Haltung der westlichen Industriestaaten zu dieser Frage. Während Japan, Australien, Kanada, die skandinavischen Staaten einschließlich Dänemarks und von den anderen EG-Staaten außerdem Frankreich, die Niederlande, Irland und Griechenland die Seerechtskonvention gezeichnet haben, erklärte Präsident Reagan wiederholt, daß sein Land wegen des Tiefseebodenregimes zu einer Zeichnung nicht bereit wäre. Die Bundesrepublik, Großbritannien, Italien, Belgien und Luxemburg haben bisher ebenfalls noch nicht gezeichnet. Allerdings haben sie im Gegensatz zu den USA auch noch keine endgültige Stellungnahme gegen die Zeichnung abgegeben. Man kann also in der Gruppe der westlichen Industriestaaten die Zeichner, den Zeichnungsgegner USA und die Zögerer unterscheiden.

Bei den Ratifikationen sieht die Lage etwas anders aus.

geht und die für das Inkrafttreten des Übereinkommens noch wenig bedeutet -, und inwiefern könnte es unseren Interessen schaden?

Wir freuen uns sehr darüber, daß sich maßgebende - ich darf sagen: die maßgebenden - Repräsentanten der betroffenen deutschen Wirtschaftsverbände bereitgefunden haben, ihren Standpunkt noch einmal und nach dem aktuellen Stand - d.h. am Ende eines jahrelangen Meinungsbildungsprozesses - präzise vorzutragen. Diese Darlegungen sollen die Grundlage für eine Diskussion bilden, zu der Sie alle Ihre grossen Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Rechtsgebiet beibringen und die - wie wir hoffen - den politischen Instanzen eine weitere Hilfe für ihre schwierige und bedeutsame Entscheidung geben kann.

Den Ablauf der Veranstaltung im einzelnen ersehen Sie aus dem Ihnen vorliegenden Programm. Herr Lagoni wird danach zunächst ein allgemeines einführendes Referat halten. Ich darf hierzu schon einleitend sagen, daß das Seerechtsinstitut selbst sich, soweit dies Wissenschaftlern zuzumuten ist, in seinen Meinungsäußerungen zumindest zunächst zurückhalten wird. Unsere Absicht ist es vor allem, Anregung und Gelegenheit zu diesem Gespräch zu geben, in das wir möglichst unvoreingenommen eintreten sollten. Dies freilich schließt nicht aus, daß wir eine persönliche Meinung haben, die niemanden überraschen wird, der die deutschen internationalen Interessen insbesondere im internationalen Seerecht und Handelsrecht in besonderem Maße im Blick hat. Aber wir verkennen nicht, daß es gegen die Übereinkommensregelung, die auch wir sicher nicht für ideal halten, Bedenken gibt, über die gesprochen werden muß und die man gegen die offensichtlichen Vorzüge einer internationalen Regelung sehr sorgfältig wird abwägen müssen.

Und noch eine Bemerkung zum technischen Ablauf: Damit mög-

lichst alle Auffassungen in der kurzen, uns zur Verfügung stehenden Zeit zur Geltung kommen können, werde ich darauf achten müssen, daß sich Ihr Engagement nicht in allzu langer Redezeit ausdrückt. Ich bitte hierfür schon jetzt um Ihr Verständnis.

Und nun darf ich, um mich selbst zuallererst an dieses Gebot zu halten, ohne weitere Bemerkungen Herrn Lagoni das Wort zu seinem einführenden Referat erteilen.

DIE ZEICHNUNG DES SEERECHTSÜBEREINKOMMENS
DER VEREINTEN NATIONEN

Rainer Lagoni

Nach fast 9jährigen Verhandlungen der 3. Seerechtskonferenz ist die neue Seerechtskonvention der Vereinten Nationen am 10. Dezember 1982 für zwei Jahre zur Zeichnung aufgelegt worden.

Mit der Schlußakte der Konferenz ist gemäß der zugehörigen Resolution I eine Vorbereitungskommission für die zukünftige Meeresbodenbehörde und den Internationalen Seegerichtshof errichtet worden. Diese Kommission hat inzwischen ihre Arbeit aufgenommen.

Nach der Vorstellung ihrer Väter soll die Seerechtskonvention das vorhandene, auf Gewohnheitsrecht und verschiedenen Verträgen beruhende Meeresvölkerrecht insgesamt auf eine neue, den veränderten Bedingungen der internationalen Staatengemeinschaft angepaßte Grundlage stellen. Die Konvention enthält in 320 Artikeln, die in XVII Teile gegliedert sind und durch IX Anhänge ergänzt werden, überkommenes Völkerrecht neben ganz neuen vertraglichen Regelungen.

Für eine einführende Übersicht über die neue Seerechtskonvention kann man drei große Gebiete unterscheiden:

1. das allgemeine Meeresvölkerrecht, das in Teil I - X und in Teil XII - XIV und mehreren Anhängen geregelt ist;
2. das Meeresbodenregime in Teil XI mit den zugehörigen Anhängen 3 und 4 sowie
3. das Streitschlichtungssystem, das wir in Teil XI und in Teil XV mit den Anhängen 5 - 8 finden.

Das allgemeine Meeresvölkerrecht regelt vor allem die Verzonung des küstennahen Meeresraumes. Die Breite des Küstenmeeres ist festgelegt worden, ein neuartiges Regime der Meerengen sieht eine Transitpassage vor, es wurden Sonderregelungen für Archipelstaaten geschaffen. Die besonders wichtige ausschließliche Wirtschaftszone wurde in Inhalt und Grenzen geregelt, und man hat Vereinbarungen über die Außengrenze des Festlandssockels getroffen. Das klassische Prinzip der Freiheit der Hohen See ist erhalten geblieben. Es wurde aber in seinem geographischen Anwendungsbereich und seiner tatsächlichen Bedeutung erheblich eingeschränkt. Außerdem enthält die Seerechtskonvention im Bereich des allgemeinen Meeresvölkerrechts neuartige Bestimmungen für den marinen Umweltschutz, die Meeresforschung, für Randmeere und weiteres.

Während im Bereich des allgemeinen Meeresvölkerrechts altes und neues Recht miteinander verschränkt sind, bildet das Tiefseebodenregime insgesamt vertraglich geschaffenes neues Recht. Die in Teil XI und den zugehörigen Anhängen enthaltenen, teilweise sehr detaillierten Regelungen bieten den Hauptansatzpunkt für eine Kritik der neuen Seerechtskonvention aus der Sicht der westlichen Industriestaaten. Genannt werden vor allem die unwirtschaftliche Bürokratisierung des Tiefseebergbaus, die Regelung des Technologietransfers, der Schutz der Landproduzenten und die 15 Jahre nach Aufnahme der Produktion vorgesehene Revisionskonferenz.

Da ich annehmen darf, daß in den folgenden Referaten und in unserer Diskussion auf die einzelnen Kritikpunkte näher eingegangen werden wird, möchte ich es bei diesem generellen Überblick belassen. Es sei nur angemerkt, daß bei realistischer Betrachtung der Tiefseebergbau in Gebieten jenseits der Grenze küstenstaatlicher Hoheitsgewalt, also der internationale Tiefseebergbau, frühestens um die Mitte der neunziger Jahre, wahrscheinlich aber erst im nächsten

Von den für das Inkrafttreten erforderlichen 60 Ratifikationen oder Beitritten liegen bisher 12 Ratifikationen vor *). Diese stammen ausnahmslos von Entwicklungsländern. Ungeachtet der Bemühungen dieser Länder um das neue Seerecht dürften bis zum Inkrafttreten der Seerechtskonvention noch einige Jahre verstreichen. Zum Vergleich: Das Genfer Übereinkommen von 1958 über die Hohe See trat viereinhalb Jahre später mit 22 Ratifikationen oder Beitritten in Kraft; die Wiener Vertragsrechtskonvention von 1969 trat mit 35 Ratifikationen oder Beitritten erst 11 Jahre später im Jahre 1980 in Kraft.

2. Damit wende ich mich zweitens der völkerrechtlichen Bedeutung einer Zeichnung der Seerechtskonvention zu. Man muß hierbei zwischen der allgemeinen Bedeutung der Zeichnung im Vertragsvölkerrecht und ihrer besonderen Bedeutung unterscheiden, welche sie bei der Seerechtskonvention vor allem durch die Resolutionen I und II erhält.

Bei einem ratifikationsbedürftigen Übereinkommen, wie es die Seerechtskonvention darstellt, kennt das allgemeine Völkerrecht zwei unterschiedliche Wege, um die rechtliche Bindungswirkung für die einzelnen Staaten zu bewirken: entweder die Zeichnung zusammen mit einer später erfolgenden Ratifikation oder den Beitritt zu der nicht unterzeichneten Konvention nach Ablauf der Zeichnungsfrist. Zeichnung und Ratifikation bilden also zwei aufeinanderfolgende Stufen eines zusammengehörigen Verfahrens. Ist die Zeichnungsfrist für einen Staat abgelaufen, ohne daß er gezeichnet hat, kann er der Konvention nur noch beitreten. Um einen Vergleich aus dem Alltag zu verwenden, könnte man sagen, daß Zeichnung und Ratifikation Verlobung und nachfolgender Hochzeit entsprächen, während der Beitritt allein nur eine isolierte Hochzeit wäre und damit den Freier vor eine Alles-oder Nichts-Entscheidung stellte.

*) Stand September 1984

Im Falle der Seerechtskonvention bildet die Zeichnung also nach allgemeinem Vertragsrecht zunächst einmal nur eine notwendige Voraussetzung für eine später eventuell einmal erfolgende Ratifikation. Die Zeichnung bindet den Unterzeichnerstaat noch nicht an die Seerechtskonvention. Allerdings darf dieser nach der Unterzeichnung Ziel und Zweck der Konvention nicht mehr vereiteln. Was diese recht unbestimmte, vorvertragliche Verpflichtung vor allem im Hinblick auf das Tiefseebodenregime des Teils XI beinhaltet, ist eine schwierige und insgesamt noch klärungsbedürftige Frage, die ich an dieser Stelle nicht weiter vertiefen kann.

Die Zeichnung der Seerechtskonvention soll zwar regelmäßig zu einer späteren Ratifikation führen. Aber es besteht für den Unterzeichnerstaat keine rechtliche Verpflichtung zur Ratifikation und zwar auch dann nicht, wenn die Konvention nach Erreichung der erforderlichen Zahl von Ratifikationen in Kraft getreten ist.

Die Staatenpraxis kennt eine ganze Reihe von Völkerrechtsverträgen, die ungeachtet einer beachtlichen Zahl von Unterzeichnungen niemals in Kraft traten. Auch die Praxis der Bundesrepublik weist genügend Beispiele auf, in denen Übereinkommen unterzeichnet, aber nicht ratifiziert worden sind. Erinnerung sei an die vier Genfer Seerechtsübereinkommen von 1958, von denen die Bundesrepublik nur das Übereinkommen über die Hohe See ratifiziert hat, oder an die seit 1980 in Kraft befindliche Wiener Vertragsrechtskonvention, die von der Bundesrepublik bisher noch nicht ratifiziert worden ist.

Obwohl also keine Rechtspflicht zur Ratifikation besteht, versteht die Völkerrechtslehre die Zeichnung allerdings nicht als eine beliebige, sondern als zweckgerichtete Handlung. Die Staatenpraxis folgt dieser Auffassung, indem ein Staat, der ein Übereinkommen aus verfassungsrechtlichen

oder politischen Gründen tatsächlich nicht ratifizieren kann, es im Regelfall erst gar nicht unterzeichnet. Auch hier gilt im übertragenen Sinne der Grundsatz, daß man sich mit einem Mädels nicht verlobt, wenn von Anfang an feststeht, daß man es später nicht auch heiraten kann. Ein Beispiel bietet die Haltung der USA zur Seerechtskonvention. Nach Art. 2 Abschn. 1 § 2 der amerikanischen Verfassung benötigt der amerikanische Präsident für die Ratifikation eines Vertrages eine 2/3 Mehrheit des amerikanischen Senates. Da er diese für die Seerechtskonvention wegen des Tiefseeregimes nach Auffassung aller politischen Beobachter nicht erreichen kann, ist es eine konsequente Haltung von Präsident Reagan, die Konvention nicht zu unterzeichnen.

Als letzter allgemein völkerrechtlicher Aspekt ist die Möglichkeit eines Rücktritts von einer erfolgten Zeichnung zu erwähnen. Der Unterzeichnerstaat kann sich jederzeit von den aus der Zeichnung fließenden Rechten und Pflichten befreien, indem er seine Absicht klar zu erkennen gibt, daß er nicht Vertragspartei werden will.

Diese einfache Rücktrittsmöglichkeit besteht auch für die besonderen Rechte und Pflichten der Unterzeichnerstaaten, die sich aus den im Anhang der Schlußakte veröffentlichten vier Resolutionen ergeben. Diese Resolutionen betreffen die Vorbereitungskommission, den vorläufigen Investitionsschutz, unselbständige Territorien und die nationalen Befreiungsorganisationen. Sie stehen mit der Seerechtskonvention in einem rechtlichen Zusammenhang.

Hier interessieren uns vor allem die Resolutionen I und II. Der gemäß Resolution I errichteten Vorbereitungskommission für die Meeresbodenbehörde und dem Internationalen Seegerichtshof gehören alle Signatäre der Seerechtskonvention als Mitglieder an. Die Vorbereitungskommission ist eine internationale Organisation mit eigener Rechtspersönlich-

keit. Sie wendet auf ihre Verhandlungen die Verfahrensregeln der Seerechtskonferenz entsprechend an, und ihre Ausgaben werden aus dem regulären Haushalt der Vereinten Nationen bestritten. Nach Inkrafttreten der Seerechtskonvention wird die Vorbereitungskommission in die Meeresbodenbehörde umgewandelt. Deren Haushalt wird erst dann aus den Beiträgen ihrer Mitglieder finanziert, so daß aus der Zeichnung vorerst keine finanziellen Verpflichtungen für die Unterzeichnerstaaten erwachsen. Zu den wichtigsten Aufgaben aus dem umfangreichen Aufgabenkatalog der Vorbereitungskommission gehören u.a. die Erarbeitung von Verfahrensregeln für den Rat und für die Versammlung der Meeresbodenbehörde und vor allem die Erarbeitung von "rules, regulations and procedures" für den Tiefseebergbau einschließlich der Bestimmungen für die finanzielle und interne Verwaltung der Behörde. Auch der vorläufige Investitionsschutz wird von der Vorbereitungskommission betreut.

Indem die Vorbereitungskommission also die Ausführungsbestimmungen für den Tiefseebergbau schafft, bereitet sie denselben im Rahmen des Teils XI der Seerechtskonvention vor. Eine Mitarbeit der Industriestaaten in der Vorbereitungskommission bietet ihnen die Möglichkeit, auf die Rules und Regulations Einfluß zu nehmen. Sie führt aber zugleich auch zu einer Verfestigung der Strukturen des Tiefseebodenregimes. Eine Beteiligung an der Vorbereitungskommission kann hingegen nicht zu einer Neuverhandlung und Verbesserung der Seerechtskonvention führen, denn dafür hat dieses Organ kein Mandat. Eine Veränderung des Konventionstextes müßte auf den von der Konvention dafür vorgesehenen Wegen der Vertragsänderung vorgenommen werden.

Da die Bundesrepublik zwar die Schlußakte der Seerechtskonferenz, aber nicht die Seerechtskonvention selbst unterzeichnet hat, gehört sie der Vorbereitungskommission nicht als Mitglied, sondern nur als Beobachter an. Als ein solcher kann sie auch in den Ausschüssen der Vorbe-

reitungskommission das Wort ergreifen. Sie kann aber nicht an Beschlüssen der Kommission oder ihrer Ausschüsse teilnehmen und hat dementsprechend auch im Konsensverfahren nicht das Recht, eine Abstimmung zu verlangen. Ferner berechtigt der Beobachterstatus nicht dazu, Funktionsträger der Vorbereitungskommission zu werden. Damit war auch die Möglichkeit ausgeschlossen, Vorsitzender einer der inzwischen errichteten Ausschüsse der Vorbereitungskommission zu werden.

Für den in Resolution II geregelten vorläufigen Investitionsschutz ist die Zeichnung der Konvention zwar auch, aber nicht von so weitreichender Bedeutung wie im Falle der Vorbereitungskommission. Die vier in Resolution II als Pionierinvestoren ausdrücklich anerkannten Staaten Frankreich, Indien, Japan und Sowjetunion haben die Seerechtskonvention bereits unterzeichnet. Im Falle der vier anerkannten internationalen Tiefseebergbau-Konsortien muß zwar der Staat, welcher das einzelne Konsortium befürwortet und dessen Investitionen bestätigt, die Seerechtskonvention gezeichnet haben. Wenn ich richtig sehe, muß dies im Fall des Ocean Mining Incorporated (OMI)-Konsortiums, an dem Unternehmen aus Kanada, der Bundesrepublik, Japan und den USA beteiligt sind, nicht unbedingt durch die Bundesrepublik erfolgen, denn theoretisch können auch die Unterzeichnerstaaten Kanada oder Japan für dieses Konsortium als bestätigender Staat auftreten.

Die Aufzählung der besonderen Rechtsfolgen einer Unterzeichnung der Seerechtskonvention möchte ich mit einem Hinweis auf den Anhang IX der Konvention abschließen. Danach können die Europäischen Gemeinschaften selbst die Seerechtskonvention unterzeichnen, wenn mehr als die Hälfte ihrer Mitglieder Unterzeichnerstaaten geworden sind. Bisher haben nur 5 der 10 EG-Staaten die Seerechtskonvention unterzeichnet. Die Zeichnung der Seerechtskonvention durch die Bundesrepublik würde also die Europäischen Ge-

meinschaften in den Stand versetzen, selbst durch Zeichnung der Konvention in der Vorbereitungscommission, in der sie zur Zeit Beobachter sind, zum Vollmitglied zu avancieren.

Dieser Überblick hat gezeigt, daß die Zeichnung der Seerechtskonvention hauptsächlich für die Verfestigung und Weiterentwicklung des Meeresbodenregimes, für die Errichtung der neuen Vorbereitungscommission und für den vorläufigen Rechtsschutz von Bedeutung ist.

Heißt das aber, daß eine Zeichnung für die anderen Gebiete - nämlich das allgemeine Seevölkerrecht und das System der Streitschlichtung - ohne jede Relevanz wäre?

Die neuen Entwicklungen des allgemeinen Seevölkerrechts - ich nenne hier insbesondere die ausschließliche Wirtschaftszone, die Transitpassage durch internationale Meerengen und die Archipel-Staaten-Regelungen - können auf vertraglicher Grundlage selbstverständlich erst nach der Ratifikation bzw. dem Beitritt und nach dem Inkrafttreten der Seerechtskonvention angewendet werden. Dessen ungeachtet richten die Staaten ihre Praxis in den Zonen küstentaatlicher Hoheitsgewalt aber schon seit geraumer Zeit nach der neuen Seerechtskonvention aus. Als Beispiel sei die amerikanische Wirtschaftszonen-Erklärung vom 10. März 1983 genannt, die sich weitgehend an den entsprechenden Bestimmungen der Seerechtskonvention orientiert. Aufgrund dieser Praxis kann man annehmen, daß sich in einer nicht allzu fernen Zeit neues, mit der Seerechtskonvention übereinstimmendes Gewohnheitsrecht bilden wird, welches auch solche Staaten rechtlich bindet, die die Konvention nicht ratifiziert haben oder ihr nicht beigetreten sind. Dies bedeutet aber nicht, daß die Zeichnung für die Entwicklung des allgemeinen Seevölkerrechts der küstennahen Räume gänzlich ohne Belang wäre. Denn in der gegenwärtigen Übergangsphase bis zur Bildung des neuen Gewohnheitsrechts sind die Küstenstaaten nicht verpflichtet, in ihrer Praxis

alle Staaten formell gleich zu behandeln. Völkerrechtlich wird man schwerlich eine willkürliche Ungleichbehandlung darin sehen können, wenn ein Signatarstaat etwa bei der Erteilung von Fischerei- oder Forschungsgenehmigungen in seinen Zonen Bewerber aus solchen Staaten bevorzugt, die durch ihre Zeichnung der Seerechtskonvention deutlich gemacht haben, daß sie ihrerseits das neue Seerecht anwenden wollen. Anders ist die Lage aber wohl im Hinblick auf Durchfahrtsrechte in internationalen Meerengen und Archipelgewässern. Ein Meerengen- oder Archipel-Staat, der die neuen Regelungen anwendet, muß die unter dem neuen Recht bestehenden Durchfahrtsrechte allen Schiffen gleichmäßig gewähren. Anderenfalls läge ein Verstoß gegen das völkerrechtliche Diskriminierungsverbot vor.

Für das vor allem von den westlichen Industriestaaten begrüßte umfassende Streitschlichtungssystem der Seerechtskonvention ist die Zeichnung lediglich als eine Vorstufe zur späteren Ratifikation von Bedeutung. Denn die Streitschlichtungsvorschriften erwachsen nicht in Gewohnheitsrecht, sondern werden erst mit dem Inkrafttreten der Seerechtskonvention wirksam. Soll das Streitschlichtungssystem also die gewünschte Wirkung entfalten, müssen möglichst viele Staaten die Seerechtskonvention ratifizieren oder ihr beitreten.

Im Rahmen des Streitschlichtungssystems soll hier in Hamburg bekanntlich der Seegerichtshof errichtet werden. Er kann seine Arbeit erst mit dem Inkrafttreten der Konvention aufnehmen. Gewisse Vorbereitungen werden aber schon getroffen. Der Vorbereitungskommission liegt bereits ein Entwurf seiner Verfahrensordnung vor. Da der Sitz des Seegerichtshofs in Anhang VI festgelegt ist und demnach nur im Wege der Vertragsrevision verändert werden könnte, spielt die Frage der Zeichnung oder Nicht-Zeichnung durch die Bundesrepublik rechtlich dafür keine

unmittelbare Rolle^{*)}). Es ist aber eine Frage des politischen Stils, ob die Bundesrepublik einer Konvention fernbleiben will, die ihr erstmalig ein internationales Organ aus der UN-Familie beschert.

3. Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen und fasse die sich der Bundesrepublik stellenden Handlungsalternativen vor dem Hintergrund meiner Ausführungen über die Bedeutung der Zeichnung zusammen:

Die Zeichnungsfrage ist eine politische Frage, die von der Bundesregierung unter Abwägung aller einschlägigen Interessen entschieden werden muß.

Sie ist wegen des Fristablaufs ferner eine dringliche Frage.

Die Zeichnungsfrage spaltet das Lager der westlichen Industriestaaten in zwei Gruppen, die unterschiedliche Strategien verfolgen, aber gemeinsam als langfristiges Ziel eine Verbesserung des verunglückten Tiefseeregimes in Teil XI der Seerechtskonvention anstreben. Auf der einen Seite stehen Staaten wie Frankreich, Japan, Kanada, die Niederlande und die skandinavischen Länder, die die

*) Allerdings enthält die Schlußakte der Seerechtskonferenz (V. Abschnitt, Ziff. 38) den Hinweis, daß die anlässlich des Konferenzbeschlusses über den Sitz des Seegerichtshofs vereinbarten Bedingungen in die Einleitung des revidierten Vertragsentwurfs aufzunehmen waren. Der Vertragsentwurf (UN-Doc. A/CONF. 62/L. 78) führt in seiner Einleitung dazu aus, der Beschluß sei unter der Bedingung gefaßt worden, daß der vorgesehene Sitzstaat die Konvention zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens ratifiziert haben solle und auch später Vertragspartei bleibe.

Konvention bereits gezeichnet haben. Diese Staaten wollen bei der Entwicklung des neuen Seerechts einzelne nationale Vorteile wahren und durch ihre Mitwirkung in der Vorbereitungskommission im Tiefseebodenbereich Schlimmeres verhüten. Sie können darauf verweisen, daß sie durch die Zeichnung nicht gebunden sind und daß sie ihre Ratifikation von der weiteren Entwicklung abhängig machen werden.

Auf der anderen Seite stehen die Vereinigten Staaten. Eine Ratifikation oder ein Beitritt zur vorliegenden Seerechtskonvention wird nach ihrem Verfassungssystem kaum möglich sein. Sie haben den Vorteil, daß sie aus einer Situation der relativen Stärke handeln können. Die Vereinigten Staaten sind ein Langküstenstaat, in dessen Wirtschaftszone eigene Tiefseebergbaugebiete liegen. Gestützt auf ihre ökonomische und technologische Überlegenheit können sie den Tiefseebergbau auch in eigener Regie betreiben. Diese Position gibt ihnen selbst als Beobachtern in der Vorbereitungskommission ein erhebliches politisches Gewicht.

Wie immer die Bundesregierung in der Zeichnungsfrage entscheiden wird, mit Sicherheit darf man annehmen, daß ihre Entscheidung für oder wider die Zeichnung bei den verbündeten westlichen Staaten - und darüber hinaus natürlich auch bei den Entwicklungsländern - auf beträchtliches Interesse stoßen wird.

DAS SEERECHTSÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN UND
DIE DEUTSCHEN WIRTSCHAFTSINTERESSEN AUS DER SICHT DER
SEESCHIFFFAHRT

Bernd Kröger

I. *)

Die Frage, ob die Seerechtskonvention durch die Bundesrepublik Deutschland gezeichnet werden soll, steht an. Da die Konvention ratifikationsbedürftig ist, hat die Zeichnung noch keine rechtliche Bindung des unterzeichnenden Staates an den Konventionsinhalt zur Folge. Sie präjudiziert weder rechtlich noch politisch die spätere Entscheidung über die Ratifikation. Entsprechend hat sich die Bundesregierung auch bislang verhalten: es gibt eine Reihe von multilateralen Abkommen, die von der Bundesrepublik gezeichnet, aber nicht ratifiziert wurden und die offenbar auch nicht ratifiziert werden sollen.

Dennoch läßt die Zeichnung erkennen, daß ein Staat entschlossen ist, die Frage der Ratifizierung ernsthaft zu erwägen, daß er also mit den wesentlichen Grundlagen des Übereinkommens übereinstimmt, soweit nicht ausdrückliche Vorbehalte erkennbar gemacht wurden.

Die Entscheidung über die Zeichnung verlangt daher trotz der rechtlichen Vorläufigkeit dennoch eine Auseinandersetzung auch mit den Inhalten des zu zeichnenden Vertrages. Sie verlangt in diesem Fall konkret eine Auseinanderset-

*) Der Vortrag ist als Manuskript gedruckt. Auf die Beifügung von Quellennachweisen und eines wissenschaftlichen Apparates ist daher verzichtet worden.
Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Konvention auf die Seeverkehrswirtschaft sei insbesondere hingewiesen auf Böhme in W.Prewa et al. Die Neuordnung der Meere, Kieler Studien 173, Tübingen 1982 und Stöcker in Festschrift für Stödter 1979, S. 315 ff.

zung mit den Auswirkungen der Konvention auf die Seeschifffahrt und auf die Entwicklung des internationalen Seerechts.

Dies ist bei der vorliegenden Konvention um so notwendiger, als wesentliche Teile, die auf der Grundlage eines Konsenses der beteiligten Staaten in den Konventionstext eingegangen sind, schon sehr bald Berufsgrundlage für ein entsprechendes völkerrechtliches Handeln dieser Staaten sein werden. In unserer innerstaatlichen Diskussion ist bereits die Rede davon, die Regeln des allgemeinen Seevölkerrechts der Konvention seien schon geltendes Gewohnheitsrecht oder bewegten sich doch auf den Geltungsrang des Gewohnheitsrechts zu, so daß eine Zeichnung oder gar Ratifikation zu ihrer Durchsetzung gar nicht erforderlich sei. Die notwendige Differenzierung zwischen Gewohnheitsrecht, also geltendem Recht, und einem Recht, von dem erst erwartet oder erhofft wird, daß es zu Gewohnheitsrecht erstarken könnte, also nicht geltendem Recht, wird dabei nicht immer mit der notwendigen Präzision vorgenommen.

Die bloße Existenz der Konvention beginnt jedenfalls bereits die Meinung über Rechtsentwicklungen zu bestimmen und beeinflußt damit die Entwicklung selbst.

Wie ist die Konvention vor diesem Hintergrund aus der Sicht der Schifffahrt zu bewerten?

Diese Frage kann in der Kürze der vorgegebenen Zeit nur thesenartig beantwortet werden.

Eine Bemerkung zum Tatsächlichen vorweg:

Die Seeschifffahrt betätigt sich weltweit auf allen Meeren. Die deutschen Reedereien setzen Seeschiffe zum Transport von Ladungsgütern in der Linienfahrt, in der Trampfahrt,

in der Massengutfahrt, in vielen Spezialverkehren, in der Passagierfahrt ein. Die Schiffe fahren unter deutscher, auch unter fremder Flagge, aber deutscher Disposition. Neben den internationalen Transportaufgaben hat sich der Markt der Versorger entwickelt, die mit Röhrentransportern, Ankerziehschleppern, Taucherbasisschiffen und anderen Spezialschiffen bei der Gewinnung von Bodenschätzen vor den Küsten vieler Staaten eingesetzt werden. Eine deutsche Reederei gehört hier zu den Spitzenanbietern in der Welt. Auch Forschungsschiffahrt wird von Deutschland aus betrieben. Neue Märkte lassen sich gegebenenfalls bei künftigen Bergbauoperationen Offshore erschließen, auch diese sind ohne Exploration, Versorgung und Transporte mit Seeschiffen nicht durchführbar.

Für diese unterschiedlichen Bereiche der Seeschiffahrt enthält die Konvention zunächst verkehrsorientierte Bestimmungen. Regeln, die die "technische" Nutzungsfähigkeit der Meeresflächen für den Seetransport betreffen. Sie regelt darüber hinaus Bereiche der Meeresnutzung, die auf die Seeschiffahrt ausstrahlen und ökonomisch nachteilige Wirkungen für die Schiffahrt und deren Marktzugang haben können, wenn nicht bestimmte Schutzvorschriften eingreifen und praktiziert werden.

Und schließlich regelt die Konvention Konflikte, die zwischen der Nutzungsart Seeschiffahrt und den Interessen anderer Meeresnutzer und Meeresanrainer auftreten. Dies wird am deutlichsten im Bereich der Zuständigkeit für Umweltschutzaufgaben, die die Schiffahrt treffen können.

Generalisierend läßt sich schließlich sagen, daß die Seeschiffahrt sich seit Jahren einer Völkerrechtsentwicklung gegenüber sieht, die geprägt ist von dem Zugriff der Küstenstaaten auf immer weitere Meeresflächen vor ihren Küsten, von der Ausweitung küstenstaatlicher Jurisdiktion auf die Meeresflächen des jeweiligen Küstenvorfeldes, auf solche

Meeresflächen also, die die Seeschifffahrt nutzt. Mangels technischer oder finanzieller Beherrschbarkeit dieser Seegebiete folgte der Ausdehnung der Jurisdiktionssphären in der Praxis nicht notwendig sofort eine Einengung der Schifffahrtswege. Dies ändert sich jedoch tendenziell. Der Inhalt der einzelnen Landnahmen zur See steht jedenfalls nach dem Verständnis etlicher Küstenstaaten zur Disposition der Küstenstaaten. Die inhaltlichen Kategorien werden sich verfestigen. Die andere Nutzer ausschließende Ausgestaltung der einseitig okkupierten Fischereizonen zeigt, wohin extreme Interpretationen von Ausbeutungsrechten eines Küstenstaates führen können. Die Inanspruchnahme von 200 Seemeilen-Zonen nicht als Wirtschaftszonen, sondern als Eigengewässer durch südamerikanische Staaten ist ein zusätzliches extremes Beispiel.

Küstenstaaten beginnen, ihre Rechte in den einseitig okkupierten Meeresflächen auszugestalten. Am Beginn dieser Phase der Völkerrechtsentwicklung stehen wir. In diese Phase trifft die Konvention. Sie wird sich daher von der Seeschifffahrt an Kriterien messen lassen müssen, die sich an dem ordnungspolitischen Maßstab der Erhaltung der Schifffahrtsfreiheit in verzonten Meeresflächen orientieren.

II.

Vor diesem Hintergrund erfüllt die Konvention den Küstenstaaten zahlreiche Forderungen. Wirtschaftszonen, Festlandsockelzonen, Anschlußzonen, Küstengewässer, Archipelgewässer mit jeweils entsprechenden Ausschließlichkeitsansprüchen werden sanktioniert und durch einen multilateralen Vertrag festgeschrieben. Dies widerspricht im Prinzip dem Anspruch der Seeschifffahrt, weltweit ungestörte freie Seeverkehrsverbindungen politisch wie rechtlich garantiert zu erhalten. Gleichzeitig wird der Zugewinn der Küstenstaaten durch die Konvention aber auch begrenzt.

Die Frage ist, ob damit den Interessen der Schifffahrt in ausreichendem Maße Rechnung getragen werden kann.

Dies läßt sich nur bei einer Betrachtung der einzelnen Zonen bewerten.

1. Hohe See

Auf der Hohen See bleibt das bisherige freiheitliche Konzept für den Seeverkehr und andere Meeresnutzungen mit Ausnahme des Tiefseebergbaus unberührt. Räumlich wird der rechtliche Geltungsbereich der Hohen See allerdings wesentlich durch die Zonenkonzepte eingeengt.

2. Wirtschaftszonen

Zu diesen räumlichen Einengungen gehört, ausgehend von der Hohen See in Richtung Küste geblickt, das Konzept der ausschließlichen Wirtschaftszonen. Für einen Kurzküstenstaat, wie die Bundesrepublik Deutschland, bringt dieses Konzept keinen geographischen Gewinn, es schränkt darüber hinaus bisherige Nutzungsmöglichkeiten in den neuen Wirtschaftszonen der anderen Staaten ein.

Für die Seeschifffahrt hat die Errichtung exklusiver Wirtschaftszonen besondere Bedeutung, zumal wenn man sie zusammen sieht mit der gleichzeitigen Ausdehnung der Küstengewässer auf 12 Seemeilen.

Der Seeverkehr findet normalerweise in Küstennähe statt. Hierfür sprechen navigatorische und ökonomische Gründe. Dies bedeutet, daß Seeschifffahrt künftig überwiegend in fremden Wirtschaftszonen und fremden Hoheitsgewässern betrieben wird und potentielle Kollisionen zwischen Schifffahrtsfreiheit und dem weitgespannten Fächer küstenstaatlicher Interessen programmiert sind. So schrumpft der Anteil der Reisezeit, den deutsche Schiffe auf Hoher See und in deutschen Gewässern verbringen (die also außerhalb

der potentiellen Eingriffsmöglichkeit fremder Staaten liegt), beispielsweise in der Nordatlantik-Containerfahrt auf 30 %, in der Ostasien-Containerfahrt auf 12 %, in der Containerfahrt Westindische Inseln auf 30 %, in der konventionellen Südamerika/Westküstenfahrt auf 34 %, in der konventionellen Westafrikafahrt auf 8 %, in der konventionellen Ostafrikafahrt auf 7 % und in der für die Versorgung Nordeuropas wichtigen Tankschiffahrt von und zum Persisch/Arabischen Golf auf 10 %.

Für die Seeschiffahrt ist es daher von entscheidender Bedeutung, daß im Text der Konvention (Art. 58) der Grundsatz der "Freedom of Navigation" ausdrücklich auch in den Wirtschaftszonen als Rechtsgrundsatz garantiert ist. Der Rechtscharakter der Wirtschaftszone ist allerdings - entgegen den Wünschen der Seeschiffahrt - nicht ausdrücklich dem der Hohen See gleichgestellt worden, es ist vielmehr eine Rechtszone sui generis geschaffen worden. Damit wird der Inhalt des Begriffes Freedom of Navigation interpretationsfähig und interpretationsbedürftig. Aus der Sicht der Seeschiffahrt wird es daher darauf ankommen, diesen Rechtsbegriff nicht auf ein bloßes Durchfahrtsrecht für die Schiffahrt zu beschränken, sondern unter ihm möglichst viele wirtschaftliche Schiffahrtsaktivitäten dritter Flotten in den neuen Wirtschaftszonen zu erfassen. Dazu muß eine "ständige Übung", eine Staatenpraxis, herausgebildet werden, die dem Begriff "Freedom of Navigation" diesen Inhalt gibt. Die Herausbildung einer solchen Staatenpraxis für die Erhaltung der Schiffahrtsfreiheit in den Wirtschaftszonen durch extensive Nutzung der gegebenen Rechtsbegriffe wird allerdings wohl eine Zugehörigkeit zur Konvention und damit eine gegenseitige Bindung von Küsten- und Flaggenstaat an den vorgegebenen Rechtsrahmen voraussetzen. Wer der Konvention nicht angehört, wird sich auf ihre Rechte kaum berufen können.

Und an dieser Stelle schon die Frage: Bietet ein Verzicht

auf die Konvention auch einen Verzicht auf das Konzept der Wirtschaftszone? Ein Blick in die völkerrechtliche Praxis zeigt, daß dies nicht der Fall ist.

Schon zu Beginn des Jahres 1982 hatten 60 Staaten 200 Seemeilen breite Wirtschaftszonen eingerichtet, 15 Staaten hatten schon vor der Konferenz ihr Küstenmeer, also ihre Hoheitszone, bis auf 200 Seemeilen ausgedehnt. Dies geschah weitgehend unter Bruch des geltenden Völkerrechts. Die Gründe für diese Entwicklung aufzuzeigen, würde an dieser Stelle zu weit führen. Die bisherige Staatenpraxis zeigt nur, daß mit einer gewohnheitsrechtlichen Herausbildung von 200 Seemeilen Wirtschaftszonen auch neben der Konvention gerechnet werden muß. Manche Interessierte behaupten, dies sei bereits geltendes Völkergewohnheitsrecht.

So gesehen, anerkennt die Konvention nicht nur das Prinzip exklusiver Wirtschaftszonen, sondern begrenzt zugleich eine küstenstaatliche Anspruchsinflation und grenzt den Inhalt der Wirtschaftszonen ein. Ob eine gewohnheitsrechtliche Herausbildung von Wirtschaftszonen diese Begrenzung ihres Inhaltes leisten kann, muß bezweifelt werden. Die Schifffahrt wäre in ihrem Anspruch auf "Freedom of Navigation" in diesen neuen Zonen auf die unsichere Entwicklung des Völkergewohnheitsrechts verwiesen. Letztlich bliebe es der Bereitschaft der Großmächte überlassen, für die Erhaltung von Schifffahrtswfreiheiten in einseitig okkupierten Wirtschaftszonen außerhalb der Konvention durch ausdrückliche ökonomische, politische oder gar militärische Demonstration zur Rechtswahrung einzutreten. Da die Vereinigten Staaten eher dazu neigen, die eigene küstenstaatliche Jurisdiktion in den Gewässern vor der eigenen Küste weit zu interpretieren, muß bezweifelt werden, ob die Interessenlage der Großmächte hier mit der Interessenlage der Bundesrepublik übereinstimmt. Unsere Interessen gehen nicht auf Ausweitung der eigenen Gewässer, sondern auf Begrenzung

der Rechte Dritter. Dies kann außerhalb der Interessenlage und politischen Durchsetzungsfähigkeit von Großmächten nur auf der Basis einer multilateralen Konvention gelingen.

Die Nutzung des Rechtsschutzes der Konvention zur Rechtsverteidigung wäre im übrigen außerhalb einer Konvention nicht möglich.

Trotz zahlreicher Vorbehalte gegen das Zonenkonzept erscheint der Seeschifffahrt daher die Konventionsregelung als die für die Erhaltung von Verkehrsfreiheiten in den künftigen Wirtschaftszonen wirksamere Alternative.

3. Festlandssockel

Die Festlegung der seewärtigen Grenze des Festlandssockels folgt dem Interesse der Breitshelfstaaten und engt den Freiheitsraum der Nutzungsrechte Dritter wesentlich ein. Die Seeverkehrsfreiheit über dem Festlandssockel und in der Wassersäule ist nicht beeinträchtigt (Art. 78); nur wirtschaftliche Installationen und Bauwerke stehen unter der Jurisdiktion des Küstenstaates. Deren Errichtung kann Verkehrswege beeinträchtigen. Dagegen sieht die Konvention gewisse, im allgemeinen befriedigende Sicherungen vor.

In dieser Zone können sich allerdings, ähnlich wie in der ausschließlichen Wirtschaftszone, als Ausfluß der Ressourcenhoheit des Küstenstaates protektionistische Tendenzen zu Lasten insbesondere der Versorgungsschifffahrt unter Drittlandflaggen entwickeln. Dies ist leider heute bereits gängige Praxis vieler Shelfstaaten auch und gerade soweit sie Industrieländern zuzurechnen sind. Die deutsche Versorgungsschifffahrt sah sich z.B. vor der kanadischen Küste gezwungen, Versorgungsschiffe in der dortigen Wirtschaftszone nur unter kanadischer Flagge einzusetzen oder den Markt aufzugeben. Hier sind bereits unilaterale Entwicklungen

im Gange, die nicht erst die Konvention schafft, sondern für deren Zurückdrängung die Konvention vielleicht Ansätze bieten kann. Da zu den begünstigten Breitschiffstaaten wesentliche Industrienationen, wie die USA, Kanada, Großbritannien, Norwegen, Neuseeland, Australien, Südafrika und Frankreich (über den Kolonialbesitz) gehören, wäre die Sicherung der Versorgungsschifffahrt gegebenenfalls auch im Rahmen bilateraler Absprachen anzustreben. Eine dem tendenziellen Protektionismus - hergeleitet aus der neuen Ressourcenhöhe des Küstenstaates - gegenläufige Staatenpraxis der Schifffahrtsnationen allerdings setzt wohl eine Teilnahme an der Konvention voraus, weil nur über sie entsprechende Berufungs- und Rechtsgrundlagen über die Interpretation der Konvention geschaffen werden könnten.

4. Küstenmeer

Die Konvention sanktioniert die Ausdehnung des Küstenmeeres auf 12 Seemeilen; diese Ausdehnung entspricht der herrschenden Praxis vieler Staaten, die von der Bundesrepublik bisher geduldet worden ist. Auch hiervon ist die Seeschifffahrt besonders betroffen. Der Seeverkehr findet in vielen Bereichen in Küstennähe statt, um Reisedistanzen möglichst zu begrenzen.

Für die Seeschifffahrt ist daher die Erhaltung der Durchfahrtsfreiheit durch die neuen oder nunmehr rechtlich sanktionierten Hoheitsgewässer fremder Staaten von besonderer Bedeutung. Das aus dem bisherigen Völkervertragsrecht übernommene Institut der friedlichen Durchfahrt gewinnt angesichts der rechtlich und politisch garantierten Ausdehnung der Hoheitsgewässer auf 12 Seemeilen ein für die Seeschifffahrt wesentlich größeres wirtschaftliches Gewicht.

Die Definitionen und Abgrenzungen, die die Konvention für

den Begriff der friedlichen Durchfahrt gefunden hat, sind teilweise wesentlich präziser als in der Konvention von 1958. Sie können insgesamt als befriedigend betrachtet werden. Eingriffsrechte der Küstenstaaten auf den fließenden Verkehr innerhalb ihrer Hoheitsgewässer werden danach auf Fälle begrenzt, in denen die Sicherheit und Ordnung des Küstenstaates durch Seeschiffe gefährdet erscheinen. Daß der präzisere Katalog durch eine Generalklausel als Auffangtatbestand ergänzt worden ist, ist unbefriedigend. Hier wiederum liegt es in der Hand der Vertragsstaaten, insbesondere soweit sie Küstenstaaten und Schiffahrtsnationen zugleich sind, durch eine entsprechende Staatenpraxis eine Generalklausel so zu interpretieren, daß die Verkehrsfreiheiten im Zweifel überwiegen. Dies wiederum setzt eine Zugehörigkeit zur Konvention voraus, da andernfalls eine wechselseitige Bindung an eine solche Interpretation kaum herbeigeführt werden kann.

Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung für die Erhaltung der Seeverkehrsfreiheit in den neuen Küstenmeeren ist die in der Konvention nach langem Ringen schließlich gefundene Regelung, wonach dem Küstenstaat ausdrücklich die Kompetenz abgesprochen wird, seine eigenen nationalen Vorschriften über den Bau, die Ausrüstung, Bemannung und den Betrieb von Seeschiffen auf fremde Seeschiffe in seinen eigenen Küstengewässern auszudehnen (Art. 21 Abs. 2). Auch Umweltschutzvorschriften dürfen mit diesem Inhalt gegenüber fremden Schiffen nicht erlassen werden. Wer die Auseinandersetzungen auf der Konferenz zwischen Küstenstaaten, und nicht nur solchen der Dritten Welt, und Schiffahrtsnationen um eine extensive oder eingegrenzte Umweltschutzkompetenz auf den Meeresflächen erlebt hat, wer die heutige Praxis auch von Industrieländern bei der Ausdehnung nationaler Bestimmungen auf fremde Schiffe vor den eigenen Küsten kennt, und wer um die politische Sensibilität weiß, die heute allen Überlegungen anhängt, die mit dem Umweltschutz zu tun haben, der kann ermessen, welcher Durchbruch hier für das Prinzip

der Schifffahrtswelt gelungen ist. Um Mißverständnissen vorzubeugen: hier geht es aus der Sicht der Schifffahrt nicht um die Eingrenzung oder Vermeidung von Umweltschutzauflagen, sondern darum, zu verhindern, daß über nationale Standards in bestimmten Seegebieten durch die Hintertür ein Protektionismus eingeführt wird, der durch das Einfallstor des Umweltschutzes den Marktzugang regelt, die jeweils heimische Ausrüstungsindustrie protektioniert und so bestimmte Meeresflächen aus dem internationalen ökonomischen Wettbewerb herausnimmt.

Das Recht auf friedliche Durchfahrt ist schließlich durch die Konvention als ein nicht suspendierbares Recht ausgestaltet worden, seine Ausnutzung darf auch nicht von Gebührenerhebungen abhängig gemacht werden, das Recht ist vorbehaltlos fest. Insgesamt erscheint die Regelung im Interesse der Erhaltung der Schifffahrtswelt befriedigend, jedenfalls akzeptabel.

5. Meerengen

Von großer Relevanz für den internationalen Seeverkehr, wie im übrigen auch für den deutschen Außenhandel über See, ist die Tatsache, daß bei der Ausdehnung der Küstengewässer auf 12 Seemeilen gleichzeitig über 100 Meerengen künftig in die Territorialgewässer einzelner Küstenstaaten einbezogen werden. Hierunter fallen z.B. die Straße von Dover, die Straße von Gibraltar, die Straße von Hormuz, die Straße von Malakka, die Karibischen Passagen und die Ostseezugänge. Betroffen hiervon ist der Öltransport, insbesondere vom Persisch-Arabischen Golf, und die Linienfahrt, die in den meisten Fahrtgebieten mehrere Meerengen, Passagen und Durchfahrten durch nationalisierte Seegebiete bewältigen muß. Die Bedingungen der einzelnen Fahrtgebiete sind in sich unterschiedlich und kompliziert, betroffen ist jedoch der gesamte Verkehr vom und zum Nordkontinent, in das Mittelmeer, das Rote Meer, den

Indischen Ozean, den Fernen Osten, Südostasien, zum Teil auch Australien, Ozeanien sowie der Verkehr mit den Häfen des Golfs von Mexiko, der Karibischen See und der Westküste Nord-, Zentral- und Südamerikas. Die Bedeutung für den Außenhandel der Bundesrepublik wird deutlich, wenn man weiß, daß von ihrem Überseehandel in der Größenordnung von etwa 175 Mrd. DM auf die Straße von Gibraltar etwa 80 Mrd. entfallen, auf die Straße von Hormuz etwa 20 Mrd., auf die Straße von Malakka etwa 32 Mrd., auf die Karibischen Passagen etwa 12 Mrd.

Vor diesem Hintergrund gewinnt das durch die Konvention geschaffene Rechtsinstitut der Transitpassage besondere Bedeutung. Mit der Transitpassage wird die ungehinderte freie Durchfahrt durch solche Meerengen garantiert, die der internationalen Schifffahrt dienen und die einen Teil der Hohen See oder einer ausschließlichen Wirtschaftszone mit einem anderen Teil der Hohen See oder einer ausschließlichen Wirtschaftszone verbinden. Ohne solche Durchfahrtsgarantien könnte nicht ausgeschlossen werden, daß künftig Handelsschiffe mit Ladungsgütern, die ein Meerengenstaat als sicherheitsgefährdend betrachtet, Meerengen nicht oder nur unter Einhaltung besonderer, jeweils national bestimmter Vorkehrungen passieren dürfen. Die Reaktionen auf die jüngste Kollision der "Olau Britannia" mit dem französischen Schiff "Mont Louis" und dessen als gefährlich eingestufte Ladung, die sofort zu Anfragen der Opposition im Deutschen Bundestag nach den Sicherheitsmaßnahmen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gegenüber solchen Schiffen geführt hat, zeigt, auf welchem sensitiven Bereich wir uns auch hier bewegen.

Das Rechtsinstitut der Transitpassage ist erstmals durch die Konvention geschaffen worden, es ist Teil eines Kompromisses, eines "Package Deals" zwischen verschiedenen Gruppen und Interessen auf der Konferenz, es dürfte sich nur auf ihrer Basis zu einem bindenden Völkerrechtssatz

entwickeln lassen, korrespondierendes Gewohnheitsrecht besteht nicht.

Paralleles gilt für die durch die Konvention erfolgte Anerkennung von Archipelgewässern als Eigengewässer und die sogenannte Seewegpassage (Art. 53), die das Interesse der Seeschifffahrt an ungehinderter Bewegungsfreiheit im Rahmen der neugeschaffenen Archipelgewässer weitgehend sichern würde. Auch hierfür gibt es keine gewohnheitsrechtlich entwickelten Vorbilder.

6. Umweltschutzbestimmungen (Teil XII)

Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung für die Seeschifffahrt ist ferner das Netzwerk von Vorschriften, das die Rechtsetzungs- und Durchsetzungsbefugnis für Vorschriften des Umweltschutzes gegenüber der Seeschifffahrt in den neuen Meereszonen zwischen Küstenstaat, Hafenstaat und Flaggenstaat aufteilt.

Die Beförderung von Ladungsgütern, die potentielle Gefährdungen für die Umwelt setzen können, gehört zum Normalbild des modernen Seeverkehrs. Rohöltanker, Produktentanker, Gastanker, Chemikalientanker und die Ladungszusammensetzung jedes Linienschiffes geben hierfür Beispiele. Die Erfahrungen zeigen, daß jede spektakuläre Havarie, verbunden mit der Gefahr von Umweltschäden, sehr schnell den Ruf nach strengen staatlichen Vorschriften für diejenigen Gewässer auslöst, die der eigenen Jurisdiktion des vom Unglück betroffenen Staates unterliegen. Hier schafft die Konvention neues Recht.

Die neuen Bestimmungen räumen den Küstenstaaten wesentlich weitergehende Rechtsetzungs- und Durchsetzungsbefugnisse gegenüber fremden Schiffen in ihren neuen Meereszonen ein. Sie binden den Küstenstaat aber gleichzeitig in ein Regel-

werk ein, das von dem Grundsatz beherrscht wird, für Schiffe aller Flaggen die allgemein anerkannten internationalen Vorschriften der IMO, und nur diese, national verbindlich vorschreiben zu können. In das Rechtsprinzip der friedlichen Durchfahrt und der Transitpassage durch Meerengen darf durch die Umweltschutzjurisdiktion nicht eingegriffen werden.

Auch in den Wirtschaftszonen ist die Rechtsetzungsbefugnis des Küstenstaates auf die Umsetzung allgemein anerkannter internationaler Sicherheitsvorschriften begrenzt.

Diese Eingrenzungen ergeben sich weder aus bisherigen Völker-gewohnheitsrechten noch aus der Konvention von 1958. Die Internationalität von Sicherheitsstandards und Umweltschutzstandards, wie hoch sie auch immer sein mögen, ist für die Seeschifffahrt ein entscheidender Faktor, nur sie verhindert, daß Sicherheitsprobleme zum Ansatzpunkt für diskriminierende oder protektionistische nationale Politiken wird. Eine weltweite Einheitlichkeit von Sicherheits- und Umweltschutzstandards ist eine entscheidende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz von Handelsschiffen auf allen Meeren. Miteinander nicht vereinbare Bau-, Ausrüstungs- oder Bemannungsstandards bei der Durchfahrt durch Meereszonen verschiedener Staaten befolgen zu müssen, würde ganze Teilbereiche von Handelsflotten aus bestimmten Verkehren und damit aus dem Wettbewerb ausschließen.

Der Küstenstaat hat ferner die Befugnis, bestimmte besonders gefährdete Teile seiner Wirtschaftszonen zu "special areas" erklären zu können. Für solche Gebiete soll er zusätzliche nationale Bestimmungen im Umweltschutzbereich erlassen können. Hier kann er Bau-, Ausrüstungs- und Bemannungsvorschriften national regeln, jedoch müssen diese nationalen Gesetze allgemein anerkannten internationalen Vorschriften inhaltlich entsprechen. Zudem muß der Küstenstaat vor Festlegung der Sondergebiete und vor dem Erlass zusätzlicher Vorschriften die Zustimmung der IMO einholen.

Auch diese Regelung ist aus den bereits genannten Gründen für die Seeschifffahrt von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung. Sie verhindert, daß durch administrative Maßnahmen ökonomisch Sondermärkte in "special areas" geschaffen werden.

Auch Durchsetzungsbefugnisse werden dem Küstenstaat im Umweltschutzbereich gegenüber fremden Schiffen vor seinen Küsten zugestanden. Dies entspricht neuen Tendenzen im Seevölkerrecht. Verwaltungsabkommen über Hafenstaatenkontrollen in den Häfen der nordeuropäischen Industrieländer lassen dies erkennen. Die Durchsetzungsbefugnisse der Konvention gegenüber der internationalen Seeschifffahrt gehen jedoch weiter als die bisherigen Verwaltungsabkommen. Die Konvention erlaubt unter bestimmten Voraussetzungen ein Anhalten von Schiffen, eine Überprüfung von Schiffen, eine Arrestierung oder gar Bestrafung unter besonderen Voraussetzungen im Einzelfall. Dies sind, gemessen am geltenden Völkerrecht, extreme Eingriffsmöglichkeiten in die Schifffahrtsfreiheit. Hier sind politische Kompromisse in rechtliche Formen gegossen worden, die zwischen der Schifffahrtsfreiheit einerseits, dem berechtigten Umweltschutzinteresse der Staatengemeinschaft andererseits geschlossen werden. Der Paketcharakter dieses in sich ausgeklügelten Vorschriftenwerks schließt Mißbräuche nicht vollkommen aus, wird aber durch die klarere Zuständigkeitsverteilung dem Gedanken des Umweltschutzes zugute kommen und zugleich die Gefahr ungerechtfertigter Behinderungen und Verzögerungen des Seeverkehrs vermutlich auf ein Maß reduzieren, das bei aller Unsicherheit der Beurteilung einer neuen Rechtslage, die in die Zukunft wirkt, insgesamt als tragbar bezeichnet werden kann.

Zu diesem Umweltschutzteil der Konvention mit seiner komplexen und komplizierten Verteilung der Jurisdiktionsgewalt ist eine Alternative derzeit nicht erkennbar. Hier ist neues Völkerrecht geschaffen worden, für das es eine gewohnheits-

rechtliche Entsprechung bislang nicht gibt. Hier bedarf es geschriebener Normen, rechtliche Sicherungen der Schifffahrt gegenüber willkürlicher nationaler Rechtsetzung und Durchsetzung hält das Völkergewohnheitsrecht sonst nicht bereit.

7. Streitbelegungen

Die Konvention sieht schließlich erstmals ein umfassendes Streitbeilegungssystem vor, das zur Konfliktlösung und damit zur Friedenssicherung beitragen soll. Streitigkeiten über den Umfang und die Grenzen der Schifffahrtsfreiheit sind voll vom obligatorischen Streitbeilegungssystem erfaßt.

Hier ist ein Instrument geschaffen, um der schleichenden Erosion von Schifffahrtsfreiheiten gegenüber wachsenden Ansprüchen Dritter an die Nutzung der Meere in einem vorgeformten Verfahren begegnen zu können.

Wir überschätzen die Möglichkeiten völkerrechtlicher Streitbeilegung nicht, aber es verdient hohe Beachtung, daß es erstmals gelungen ist, für einen so wichtigen und politisch umstrittenen Bereich wie die künftige Neuordnung der Meere ein obligatorisches System internationaler Streitbeilegung vorzusehen. Außerhalb der Konvention gibt es hierzu auf der Basis einer Gewohnheitsrechtsentwicklung keine Alternative.

In Hamburg soll der neue Internationale Seegerichtshof entstehen. In dieser Tatsache liegt meines Erachtens für die Bundesrepublik wie für die Welt- und Schifffahrtsstadt Hamburg eine bedeutende politische Perspektive. Wenn die Vereinten Nationen mit überwältigender Mehrheit das Entscheidungszentrum der Streitschlichtung für Nutzungskonflikte auf den Weltmeeren nach Hamburg vergeben, dann stärkt dies politisch die deutsche UNO-Mitgliedschaft. Der internatio-

nale Stellenwert einer deutschen Meerespolitik kann auf der Basis einer solchen Entscheidung langfristig nur gewinnen. Der Sitz des Gerichtshofes ist mehr als bloße Form. Für das notwendige Vertrauen in die Funktionsweise einer solchen internationalen Institution ist die Frage des Sitzes vielmehr ein wesentliches Element. Für die Heranbildung eines solchen Vertrauens ist es von besonderer Bedeutung, wenn der Sitz in einem westlichen Industrieland liegt. Wer die Bedeutung der Frage des Sitzes des Seegerichtshofes daran messen will, wieviel Arbeitsplätze damit geschaffen werden, trägt einen zu kleinen Maßstab in der Hand.

8. Tiefseebergbau

Es bleibt der Bereich des Tiefseebergbaus, er beherrscht die öffentliche und die rechtspolitische Diskussion. Dieses Kapitel der Konvention zieht die meiste Kritik auf sich, die vorgetragene Kritik ist meines Erachtens berechtigt.

Die Einwendungen kommen, wenn ich es recht sehe, weniger aus praktisch-technischer Sicht - der Tiefseebergbau dürfte wohl auf absehbare Zeit wirtschaftlich nicht praktikierbar sein -, sondern mehr aus dem befürchteten Präjudiz für internationale Rohstoffregimes, für die Weltinformationsordnung, für das Weltraumrecht.

Solche Bedenken sind ernst zu nehmen, das Präjudiz ist jedoch durch das bloße Vorhandensein der Konvention bereits geschaffen. Hieran läßt sich nichts mehr ändern. Zu verhindern gilt es, daß der politische Handlungsspielraum der Bundesrepublik auf den genannten Feldern eingeengt wird. Dieses ließe sich erreichen, wenn bei der Unterzeichnung des Vertrages entsprechende Ratifizierungsvorbehalte gegenüber dem Meeresbergbaukapitel erklärt werden. Auch wenn dies keine Vorbehalte im rechtstechnischen Sinne sind, haben die am Meeresbergbau interessierten Staaten Japan und Frank-

reich diesen Weg beschritten. Ist er für uns weniger gangbar?

Es wird ferner befürchtet, daß wir bei einer Zeichnung unser außenpolitisches Verhältnis zu den USA belasten könnten. Aber ist das deutsch-amerikanische Verhältnis weniger belastbar als das Verhältnis Frankreichs und Japans zu den USA? Liegt hier nicht aus der Sicht der Bundesrepublik, die an einer Begrenzung fremder Ressourcenhoheit und an einer Sicherung von Schiffahrtsfreiheiten interessiert sein muß, eine deutliche Interessendivergenz gegenüber einer Großmacht vor, deren Interesse auf die Errichtung von Jurisdiktionssphären vor den eigenen Küsten und auf exklusive Ausbeutungsrechte in eigenen Wirtschaftszonen gerichtet sein muß und die eine ganz anders geartete nachdrückliche Rechtswahrungspolitik in fremden Meereszonen betreiben kann als es der Bundesrepublik politisch jemals möglich wäre?

Wenn unser Ziel darauf gerichtet ist, anstelle des kritisch bewerteten Meeresbergbausystems der Konvention ein selbständiges, mehr marktwirtschaftlich orientiertes Rechtssystem neben der Konvention aufzubauen auf der Basis nationaler Tiefseebergbaugesetze und eines inzwischen abgeschlossenen Gegenseitigkeitsabkommens bei entsprechender Staatenpraxis, so darf doch der allgemeine Teil des Seevölkerrechts nicht aus dem Auge verloren werden. Eine solche Politik müßte begleitet werden durch den Aufbau eines völkerrechtlichen Systems zur Sicherung der Schiffahrtsfreiheiten in verzonten Meeresflächen. Auch eine solche Politik würde für die Zeichnung der Konvention (unter "Vorbehalt" der Regelung des Meeresbergbaus) sprechen. Sie würde nämlich dazu führen können, daß mehrere Staaten in wechselseitiger Weise durch die Unterzeichnung zu erkennen geben, daß sie die allgemeinen seevölkerrechtlichen Teile der Konvention als akzeptabel, jedenfalls nicht als inakzeptabel, betrachten. Es würde die Möglichkeit eröffnet, mit

solchen Staaten, die die Konvention unterzeichnet haben, die vorläufige Anwendung von Konventionsteilen zu vereinbaren oder sich wechselseitig an Teile der Konvention zu binden oder ähnliche Formen der Verfestigung von Rechtspositionen, die Positionen der Schifffahrtsfreiheiten einschließen, zu entwickeln.

Zu einer solchen Politik gehört unseres Erachtens eine aktive gestaltende Seerechtspolitik der Bundesrepublik, die auch in dem Gremium stimmberechtigt mitwirken muß, das derzeit die Völkerrechtsentwicklung vorantreibt, nämlich in der Vorbereitungscommission, in der nur die Zeichnung Sitz und Stimme garantiert.

Die bisherige Beratungsweise dieser Kommission läßt den Schluß zu, daß sich hier eine vierte Seerechtskonferenz entwickeln kann, die in extensiver Interpretation ihres Auftrages als Konferenz selbständiger Staaten neue Weichen für die Seerechtsentwicklung stellen kann. Die USA haben sich dazu entschlossen, der Kommission fernzubleiben. Schon dadurch nimmt das politische Gewicht der östlichen Großmacht für die weitere Entwicklung des Seevölkerrechts zu. Die Bundesregierung wird zu prüfen haben, ob ein Fernbleiben auch der Bundesrepublik den deutschen Interessen dient.

Die Bundesrepublik Deutschland ist seinerzeit in einer sehr späten Phase durch eine späte UNO-Mitgliedschaft in die Seerechtskonferenz gekommen; die Strukturen der Konferenz, die Themen, die Trendlisten, das persönliche Beziehungsgeflecht der Konferenzteilnehmer standen bereits fest. Dies hat sich nicht zum deutschen Vorteil ausgewirkt. Wir sollten diesen Fehler nicht wiederholen. Die Empfehlung der Schifffahrt ist daher aus einer Vielzahl von Gründen: die Konvention mit klaren "Vorbehalten" zum Tiefseebergbau zu zeichnen.

ÜBERLEGUNGEN ZUR FRAGE DER ZEICHNUNG DES SEERECHTSÜBER-
EINKOMMENS DURCH DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND AUS DER
SICHT DER SCHIFFBAUINDUSTRIE

Claus F. Mayer

Es sind dies meine eigenen Überlegungen, wie ich sie in dieser oder ähnlicher Form von Herren unserer Branche jedoch häufig gehört habe.

Die Frage, ob die Bundesregierung das Seerechtsübereinkommen zeichnen sollte oder nicht, ist sehr umstritten. Die Zeichnung steht dabei als pars pro toto für die Richtung der in dieser Sache von der Bundesrepublik Deutschland insgesamt verfolgten Haltung und Politik.

Wie ist die Interessenlage der Schiffbauindustrie in dieser Angelegenheit? Im Interesse der Schiffbauindustrie liegt es in erster Linie, daß Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen bzw. erhalten werden, die es der Branche ermöglichen, möglichst viele ihrer Produkte ungehindert in alle Welt zu liefern.

Wie sich die Politik der Bundesrepublik hierauf auswirken könnte, ist nicht leicht zu beantworten, weil hypothetische Entwicklungsverläufe in der Zukunft hierfür zu beurteilen sind und weil

- die Inanspruchnahme der küstennahen Ressourcen durch die Küstenstaaten ein Prozeß ist, der bereits vor der Seerechtskonferenz sehr weit vorangeschritten war. Das Seerechtsübereinkommen zeichnet diesen Prozeß zum Teil nur nach und ordnet ihn.

- es sicherlich nur zu einem kleinen Anteil von der Bundesrepublik Deutschland abhängt, in welchem Maße das

Seerechtsübereinkommen rechtliche oder faktische Geltung erlangt.

Trotzdem soll der Versuch gemacht werden, die Auswirkungen für die Schiffbauindustrie zu analysieren. Die verschiedenen Produkte sind dabei gesondert zu betrachten.

Für die einzelnen Produktgruppen sind jeweils zwei Fragen gesondert zu beantworten, nämlich:

1. Führt die Zeichnung des Seerechtsübereinkommens global zu einer ungünstigeren oder günstigeren Mengenprognose?
2. Führt die Zeichnung zu einer ungünstigeren Prognose hinsichtlich des Marktzuganges der deutschen Schiffbauindustrie, wird die Beteiligung der deutschen Schiffbauindustrie an der Deckung des weltweiten Bedarfs erleichtert oder erschwert?

Wenn im folgenden Wasserfahrzeuge und Geräte genannt werden, muß man sich Zulieferungen, Instandsetzungen, Umbauten und Bereitstellung von know how komplementär jeweils dazudenken.

1. Schiffe für die Handelsschifffahrt, d.h. für den weltweiten Transport von Gütern und Personen

Was den Seeverkehr betrifft, hat das Seerechtsübereinkommen Regelungen gebracht, die von der Schifffahrt im großen und ganzen als zufriedenstellend angesehen werden. Herr Dr. Krüger hat sich hierzu ausführlich geäußert. Die Durchfahrtsrechte durch Küstenmeere, Wirtschaftszonen und Meerengen sind in abgestufter Form jeweils nur durch die berechtigten Interessen der Küstenstaaten an dem Schutz ihrer Meeresressourcen und Küsten vor Umweltgefahren usw. eingeschränkt. Für

Konfliktfälle ist ein obligatorisches Schlichtungsverfahren vorgesehen. Insgesamt bringt das Seerechtsübereinkommen ein Mehr an Rechtssicherheit. Von der Zeichnung bzw. Nichtzeichnung durch die Bundesrepublik Deutschland hängt es wahrscheinlich nicht ab, ob diese Regelung der Durchfahrtsrechte allgemeines Völkerrecht wird oder nicht. Die Zeichnung würde jedoch diesen Prozeß verstärken und den deutschen Reedern die Wahrung ihrer diesbezüglichen Rechte erleichtern.

Die erste Frage, ob Zeichnung oder Nichtzeichnung des Seerechtsübereinkommens einen Einfluß auf die weltweite Nachfrage nach Schiffen für den Seetransport haben würden, ist dahin zu beantworten, daß ein solcher Einfluß wahrscheinlich nicht begründet werden kann. Die globale Nachfrage hängt von der Entwicklung der Weltwirtschaft insgesamt ab und würde durch den Zeichnungsakt nicht beeinflusst.

Die zweite Frage hinsichtlich der Möglichkeiten der deutschen Schiffbauindustrie, sich an der Deckung dieser Nachfrage zu beteiligen, hängt zunächst von anderen Faktoren ab. Ein Einfluß der Zeichnung/Nichtzeichnung auf die Entwicklung der deutschen Handelsflotte würde mittelbar Folgewirkungen auch für die deutsche Schiffbauindustrie besitzen, da sie bei Lieferungen an deutsche Reeder sog. "Führungsvorteile" besitzt und demgemäß die deutschen Reeder auch den größten Teil der deutschen Schiffbauproduktion abnehmen. Unter Führungsvorteilen kann man die Gesamtheit derjenigen Vorteile verstehen, die sich aus Vertrauen, kurzen Informationswegen, gleicher Sprache und einer gemeinsamen wirtschaftspolitischen und technologischen Tradition ergeben. Die deutschen Reeder befürchten jedoch keine Beeinträchtigung ihrer Tätigkeit durch die Zeichnung des Seerechtsübereinkommens, sondern befürworten es sogar.

Einen negativen Einfluß durch eine Nichtzeichnung könnte man sich allenfalls dadurch vorstellen, daß Lieferungen in Entwicklungsländer unter Entwicklungshilfekonditionen, die zur Zeit einen erheblichen Anteil der deutschen Schiffsexporte ausmachen, erschwert werden, falls die politischen Beziehungen der Bundesrepublik zu den Entwicklungsländern darunter leiden sollten. Fazit: Für die Möglichkeiten des deutschen Schiffbaus zur Lieferung von Handelsschiffen ist die Zeichnung eher vorteilhaft.

2. Es folgt jetzt die große Gruppe derjenigen Wasserfahrzeuge und Geräte, die für den Einsatz in einer der Zonen vorgesehen sind, in denen die Küstenstaaten besondere Rechte besitzen, d.h. im Küstenmeer, in der Wirtschaftszone und auf dem Festlandssockel.

a) Hier sind zunächst die Fischereifahrzeuge zu betrachten. Im Bereich der Fischerei ist eine Aneignung der Fischressourcen durch die Küstenstaaten durch die Ausrufung von Fischereizonen in großem Maße bereits vor dem Seerechtsübereinkommen erfolgt. Dies hatte einen beklagenswerten Rückgang der deutschen Fischereiflotte zur Folge, da diese ihre Fischgründe in der Ostsee fast vollständig verloren hat, im EG-Meer nur eine verhältnismäßig kleine Quote erhalten hat und weltweit große Schwierigkeiten besitzt, ausreichende Fangrechte in fremden Fischereizonen zu erhalten. Der Bedarf der deutschen Fischereiflotte ist deshalb sehr niedrig geworden.

Exportlieferungen von Fischereifahrzeugen sind ebenfalls fast vollständig fortgefallen, da kleine Fischereifahrzeuge technologisch meist relativ einfach sind und weitgehend von örtlichen Bootsbaubetrieben hergestellt werden, während die Bedarfsträger der

Fernfischerei (Fischereimotorschiffe und Fischfabrik-schiffe) entweder zu den sozialistischen Ländern gehören (Rußland, Polen, DDR), die sich innerhalb des Comecon selbst versorgen oder selbst eine eigene starke Schiffbauindustrie besitzen (Japan). Unter diesen Umständen muß die erste Frage nach einem Einfluß der Zeichnung des Seerechtsübereinkommens auf den weltweiten Bedarf an Fischereifahrzeugen ebenso wie die zweite Frage nach einem Einfluß auf den Marktzugang negativ bewertet werden. Die Würfel sind hier bereits gefallen; Zeichnung oder Nichtzeichnung können daran nichts ändern.

- b) Zu dieser Produktgruppe gehören ferner Forschungsschiffe für die Fischerei und die Meeresforschung. Die deutsche Meeresforschung einschließlich der Polarforschung hat in den letzten Jahren steigende Aktivität gezeigt. Meeresforschung erfolgt vor allem in den Shelfgebieten, die zum größten Teil in die 200 Seemeilen-Wirtschaftszone fallen, in denen die Forschungstätigkeit einer Zulassung durch den Küstenstaat bedarf. Offensichtlich ist die deutsche traditionelle wissenschaftliche Meeresforschung in ihrem Umfang bisher noch nicht ernsthaft behindert worden. Die für die deutsche Meeresforschung benötigten Forschungsschiffe konnten von deutschen Werften geliefert werden. Auch bei Exportlieferungen, insbesondere in Entwicklungsländer, stellten Forschungsschiffe einen mengenmäßig zwar kleinen, aber doch beständigen und unverzichtbaren Anteil dar. In diesem Bereich ist die deutsche Schiffbauindustrie besonders leistungsfähig, weil sie die dafür benötigten Meßsysteme usw. aus einer Hand liefern kann.

Die Frage, ob die Zeichnung der Seerechtskonvention global zu einer Veränderung des Bedarfs führen wird,

ist negativ zu beantworten. Die Einrichtung der Wirtschaftszonen wird sich mit oder ohne Zeichnung durch die Bundesrepublik nicht rückgängig machen lassen. Die Seerechtskonferenz hat den Prozeß der Zonierung der Meere vorangetrieben und schon jetzt die Position der Küstenländer gefestigt. Dies hat zu einem erhöhten Bedarf der Küstenländer an der Erforschung ihrer Wirtschaftszonen geführt. Dies betrifft vor allem die ressourcenbezogene Forschung. Zur Frage der Beteiligung der deutschen Industrie an der Deckung dieses Bedarfs vgl. weiter unten.

- c) Eine weitere Produktgruppe sind die Wasserfahrzeuge, Geräte und Zulieferungen für die Offshore-Industrie. Hierunter sind alle Geräte zu verstehen, die der Prospektion oder Förderung von Bodenschätzen, aber auch der Durchführung von Bauarbeiten in der Wirtschaftszone und auf dem Festlandsockel dienen. Wegen der handelspolitisch vergleichbaren Situation sind hier aber auch Fahrzeuge und Geräte für den Umweltschutz und die Überwachung der Küsten und Wirtschaftszonen sowie schwimmende Anlagen zu nennen. Dies ist ein für die deutschen Werften und Zulieferer insgesamt sehr interessanter Bereich. Zusammen mit Forschungsschiffen wurde hier ein Jahresumsatz von beispielsweise ca. 700 Mio. DM in 1982 und ca. 400 Mio. DM in 1983 erzielt.

Man kann sich hier wohl der allgemeinen Beurteilung anschließen, daß die Schaffung nationaler Wirtschaftszonen global die Offshore-Aktivitäten insgesamt nicht behindert. Die Küstenstaaten haben ein vitales eigenes Interesse, die entsprechenden Ressourcen zu nutzen. Die Nutzung der Meeresressourcen und die damit zusammenhängende Technologie, denen man generell ein erhebliches Wachstum zubilligt,

wird durch die bestätigte Rechtsposition der Küstenstaaten eher zusätzliche Antriebe erfahren. (Die häufig geäußerte Vermutung, daß durch die Seerechtsentwicklung der Bedarf an speziellen Überwachungsfahrzeugen stark steigen würde, hat sich bisher allerdings nicht bestätigt. Die Küstenstaaten ziehen es offenbar vor, statt dessen Marinefahrzeuge anzuschaffen.) Es zeigt sich also, daß der globale Bedarf an Fahrzeugen und Geräten für küstennahe Aktivitäten (Forschung, Fischerei und off-shore) durch die seerechtlichen Entwicklungen eher positiv als negativ beeinflußt wird.

Die Frage, ob durch die Zeichnung des Übereinkommens die Liefermöglichkeiten deutscher Werften in die Küstenstaaten beeinflußt werden, konzentriert sich auf die Kernfrage, ob eine der Auswirkungen des Seerechtsübereinkommens die ist, daß hierdurch der nationale Protektionismus gestärkt wird. Falls nämlich die Grundsätze des Freihandels weltweit gelten würden, wären die Auswirkungen der Zonierung der Meere für die deutsche Schiffbauindustrie relativ unerheblich. Da mit einer Zonierung jedoch meist auch die Neigung zum Protektionismus verbunden ist, ergibt sich die Frage nach einer sinnvollen Strategie, um die neuen Handelsgrenzen zu überwinden. Es ist zu vermuten, daß es zweckmäßiger ist, sich hier flexibel auf die Gegebenheiten dieser Welt einzustellen und die Kooperation zu suchen, als aus einem falsch verstandenen Grundsatzdenken heraus diese Entwicklungen in toto abzulehnen. Für das Geschäftsklima ist es sicherlich vorteilhafter, wenn die Bundesrepublik als ein Staat gilt, der die Ergebnisse des Seerechtsübereinkommens bejaht und die Interessen der jeweiligen Küstenstaaten anerkennt, als wenn er beiseitesteht. Die Frage des Marktzuganges bei Lieferungen in die

Küstenstaaten ist für uns ein ganz entscheidender Punkt. Wir meinen, daß hier ein verstärktes Zusammenwirken von Meeresforschungs-, Fischereiforschungs- und Entwicklungshilfepolitik im gemeinsamen wirtschaftlichen und politischen Interesse der Bundesrepublik Deutschland erforderlich wird.

3. Schließlich bleibt als letzte Produktgruppe das Gerät für Tiefseebergbau. Hier ist im Grunde nur der Abbau von Manganknollen angesprochen, denn die Gewinnung von Erzschlamm (Rotes Meer) und Mangankrusten (von "Seamounts" des Pazifiks) würde innerhalb von Wirtschaftszonen stattfinden.

Es sind bisher nur Pilotprojekte durchgeführt worden, zu denen auch die deutsche Industrie einen bemerkenswerten Teil beigetragen hat. Geräte für den Tiefseebergbau stellen ein interessantes Betätigungsgebiet für die deutsche Schiffbauindustrie dar. Der Umfang dieses Marktes läßt sich jedoch nur schwer abschätzen, ebenso die Möglichkeit einer Beteiligung durch die deutsche Schiffbauindustrie hieran. Sicherlich wird das, was in den Wirtschaftszonen insgesamt an wirtschaftlichen Aktivitäten stattfindet, stets ein Vielfaches des eigentlichen Tiefseebergbaus bleiben.

In der gegenwärtigen Situation werden die Konditionen des Seerechtsübereinkommens für den deutschen Tiefseebergbau als prohibitiv angesehen. Die von uns geteilten erheblichen ordnungspolitischen und finanziellen Bedenken gegen das Tiefseebergbauregime des Übereinkommens will ich nicht wiederholen. Unter welchen Voraussetzungen Tiefseebergbau in Angriff genommen werden kann, werden wir von Herrn Dr. Stalp gleich hören. Hieraus ergibt sich die weitere Frage, ob die Meeresbergbauindustrie erwartet, in absehbarer Zeit derartige Projekte in Angriff nehmen zu können, wenn sie durch

die Regierungen der Industriestaaten den erforderlichen politischen Schutz erhält. Man hört, daß in näherer Zukunft solche Aktivitäten nicht zu erwarten sind. Dies heißt, daß die mit der Nichtzeichnung angestrebte Offenhaltung der Option für den Meeresbergbau möglicherweise deshalb wirtschaftlich weniger gewichtig ist, weil die Realisierung zeitlich weit entfernt ist. Die weitere Frage, ob die deutsche Industrie gegebenenfalls beteiligt wird, ist offen. Es gibt in der Bundesrepublik zwar ein erhebliches know-how auf diesem Gebiet, wirtschaftlich interessant wäre es für die Schiffbauindustrie jedoch vor allem, wenn auch "hardware" für den Meeresbergbau in der Bundesrepublik gebaut wird, weil eine größere Zahl von Arbeitsplätzen nur hiermit gesichert werden könnte.

In der Gesamtbewertung muß man sagen, daß die Argumente für eine Zeichnung (Verbesserung des Marktzugangs zu den Entwicklungsländern und zu den Küstenstaaten) im Vergleich zu den Argumenten gegen eine Zeichnung für die deutsche Schiffbauindustrie an Gewicht gewonnen haben, wobei auch im Falle einer Zeichnung selbstverständlich die Bemühungen fortgesetzt werden müssen, die Regelungen des Tiefseebergbaus erträglicher zu gestalten.

DAS SEERECHTS-ÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN UND
DIE DEUTSCHEN WIRTSCHAFTSINTERESSEN AUS DER SICHT DER
FISCHEREI

Karl-Heinz Feilhauer

In bezug auf das neue Seerecht gelten für die Fischerei zwei Besonderheiten, die nicht oder jedenfalls nicht in demselben Ausmaß für die anderen Wirtschaftszweige zutreffen, die von ihm betroffen sind.

Die eine besteht darin, daß die Normen, die in den 13 Artikeln 61 ff. der Konvention niedergeschrieben sind, tatsächlich bereits überall gelten, wo die deutsche Hochseefischerei außerhalb der 200 sm-Zonen der Europäischen Gemeinschaft Fischfang betreibt oder betrieben hat: Kanada, Norwegen, Island, UdSSR usw. Die Entwicklung außerhalb der Konferenz hat das Konferenzergebnis überholt. Die Küstenstaaten wenden entsprechendes Recht bereits an.

Die andere Besonderheit besteht darin, daß das neue Seerecht in eingerichtete und ausgeübte Unternehmen einschneidet. Es verändert bereits bestehende Strukturen. Die Folgen für die deutsche Hochseefischerei: Ihre Fänge sind zwischen 1976 bis 1983 von 300.000 t auf die Hälfte zurückgegangen. Die Flotte mußte den neuen Verhältnissen angepaßt werden; sie bestand 1976 aus 67 Schiffen und besteht jetzt aus 20 Schiffen. Tausende von Arbeitsplätzen sind bereits verlorengegangen. Anlagegüter sind entwertet.

Lassen Sie mich Ihnen die Grundzüge des neuen Seerechts kurz beschreiben:

Vorweg muß ich Artikel 56 erwähnen. Danach werden dem Küstenstaat für seine Wirtschaftszone zugestanden: sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or

non-living ... usw. Die Fischereizone ist hiernach die Wirtschaftszone für die lebenden Ressourcen.

Zum Umfang der Wirtschaftszone bestimmt Artikel 57: Sie solle nicht über 200 Seemeilen hinausgehen.

Nun zu den speziellen Fischereiregeln.

In seiner Fischereizone ist der Küstenstaat autorisiert, den zulässigen Fang zu bestimmen, den total allowable catch, abgekürzt TAC. Dabei soll er die verfügbaren wissenschaftlichen Kriterien für die Beurteilung der Bestandssituation berücksichtigen. Er ist gehalten, Maßnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Bestände zu treffen und eine optimale Nutzung anzustreben.

Der nächste - ebenfalls unter die Souveränität des Küstenstaates fallende - Schritt besteht darin, daß der Küstenstaat seine eigene Fangkapazität bestimmt. Ist diese geringer als der zulässige Fang, ergibt sich also ein Überschuß - surplus -, so soll er auch diesen anderen Staaten Zugang zu seiner Fischereizone gewähren.

Bis hierher klingt alles sehr schön. Aber dann folgt das "Kleingedruckte" der Art. 61 und 62.

Der Küstenstaat kann den Zugang von Bedingungen abhängig machen.

Art. 62 Abs. 4 gibt einen langen Katalog von möglichen Bedingungen. Einige sind richtige und notwendige Maßnahmen zur Erhaltung der Bestände, wie etwa die Möglichkeit zur Bestimmung der Fangzeit, der Einrichtung von Schongebieten, des Erlasses von Bestimmungen über Netzarten, Maschenweiten, über das Alter und die Größe der Fische. Auch eine Informationspflicht über die getätigten Fänge, über eine

Pflicht zur Mitwirkung bei der Forschung kann man dazu-rechnen.

Wieder andere Bestimmungen indessen dienen eindeutig dem Zweck, dem Küstenstaat den wirtschaftlichen Nutzen aus seiner Fischereizone zuzuführen. So heißt es, daß der Küstenstaat für die Erlaubnis zum Fang ein Entgelt fordern darf oder daß er soll verlangen dürfen, daß der Fang in seinen Häfen angelandet wird. Es ist ihm schließlich laut ausdrücklicher Bestimmung unbenommen, sein allgemeines nationales Interesse zur Richtschnur zu machen bei der Entscheidung über das Ob und das Ausmaß der Fangrechte und über die Bedingungen, unter denen sie sollen ausgeübt werden können.

Bei der Liste in Artikel 62 Absatz 4 a - k handelt es sich um eine beispielhafte Aufzählung. Unsere praktischen Erfahrungen in diesem Zusammenhang zeigen uns, daß der Phantasie der Administration in den Küstenstaaten keine Grenzen gesetzt sind und daß die rechtlichen Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden.

Der Küstenstaat ist also in jeder Beziehung frei bei seiner Entscheidung darüber, wem er zu welchen Bedingungen Zugang zu seinen Ressourcen gestatten will. Ich frage: Gibt es eine Willkürgrenze? Läßt sie sich praktisch ziehen? Ist sie justitiabel? Bei der Weite des Ermessens in der Beurteilung wie im Handeln?

Da nützt es auch nichts, wenn es an anderer Stelle heißt, der Küstenstaat solle bei der Gewährung von Fangrechten die traditionelle Fischerei des Antragstellers in diesem Gebiet oder dessen Beitrag zur Fischereiforschung berücksichtigen. Dies sind Kriterien, die die Bundesrepublik in den Verhandlungen der 3. UN-Seerechtskonferenz durchzusetzen versucht hat mit dem Ziel, hieraus für die deutsche Hochseefischerei Ansprüche herleiten zu können. Aber,

man muß es klar und nüchtern sehen: So wie der Text jetzt lautet, sind daraus Ansprüche nicht herzuleiten.

Insgesamt ist zum Fischereirecht der Konvention zu sagen:

Wenn es das Ziel war, einen fairen Kompromiß zu finden zwischen den Interessen der Staaten, die eine reiche Küste haben und den Staaten, die vor dieser Küste fischen wollen - vielleicht weil sie das seit Jahrzehnten oder Jahrhunderten tun -, dann muß man feststellen: dieses Ziel ist verfehlt worden.

Hehre Worte, wie die von "gemeinsamen Erbe der Menschheit", um das es gehe, sind nur dazu geeignet, diesen Tatbestand zu verschleiern. Die Konvention führt gewiß nicht zu einer Verteilung von Ressourcen nach Kriterien, die man gerecht nennen könnte, sondern es handelt sich schlicht um die Nationalisierung, die Aneignung von Ressourcen, die früher, nämlich unter der Herrschaft des Prinzips der Freiheit der Meere, tatsächlich **a l l e n** gehörten ... die dann allerdings - das muß man einräumen - nicht durchweg sorgsam damit umgegangen sind.

Für die Fischerei jedenfalls gilt die Freiheit der Meere allenfalls noch im Sinne eines rechtlichen Grundsatzes ohne praktische Relevanz; denn mit Einführung von 200 sm-Zonen sind fast alle wirtschaftlich nutzbaren Fischbestände nationalisiert.

Es sind ja auch nicht etwa die armen Länder, die von dem neuen Recht profitieren, sondern oft sind es die großen und reichen. Die USA und Kanada sind ein markantes Beispiel. Was allein über Gewinn oder Verlust entscheidet, ist der Zufall der Geographie.

Die Bundesrepublik kommt besonders schlecht weg. Nicht nur,

daß sie wegen ihrer kurzen und ungünstig geschnittenen Küste nichts gewinnt. Sie verliert das Recht, auf ihren traditionellen Fangplätzen vor Kanada, Island, im Eismeer usw. frei von Lasten Fischfang zu betreiben.

Dies alles ist - ich erwähnte es schon - bereits angewendetes Recht. Die Küstenstaaten setzen es durch. Die Staaten, die für ihre Fischereien Fangrechte anstreben, müssen diesen Zustand nolens volens akzeptieren. Das Seerechts-Übereinkommen bestätigt also insoweit nur einen bereits gegebenen Rechtszustand.

Und so ist es schon seit Jahren Praxis, auf der Basis des neuen Rechts - wenn auch unter dem Vorbehalt, damit das neue Recht nicht anzuerkennen - Fischereiabkommen abzuschließen, die in allen Einzelheiten regeln, in welchem Ausmaß und unter welchen Bedingungen Angehörige des einen Staates in der 200 sm-Fischereizone des anderen Staates sollen Fischfang ausüben dürfen. Für diese Abkommen gilt der Grundsatz *do ut des*: Leistung gegen im Prinzip gleichwertige Gegenleistung.

Die Gegenleistung kann bestehen in der Gewährung von Fangrechten im Austausch. Solche Abkommen hat die Europäische Gemeinschaft u.a. mit Norwegen, Schweden und den Färöern abgeschlossen, deren Fanggewässer an die der Europäischen Gemeinschaft angrenzen.

Die Gegenleistung kann auch in besonderen Zollvorteilen bestehen. So hat die EG die Einfuhrzölle von Kabeljaufilet für ein bestimmtes Kontingent von 13,1 % auf 3,7 % herabgesetzt. Kanada hat hierfür der Gemeinschaft die Möglichkeit eröffnet, vor seiner Atlantikküste Kabeljau und Tintenfisch zu fangen.

Die dritte Möglichkeit ist, die Fangrechte in bar zu bezahlen. So die EG gegenüber Grönland ab 1.1.1985, wenn es

aus der Europäischen Gemeinschaft ausscheidet.

Aber die Reedereien, die von diesen Rechten Gebrauch machen, werden durch Lizenzgebühren und Auflagen, deren Erfüllung Geld kostet, zusätzlich zur Kasse gebeten. Das führt dann dazu, daß etwa der Fisch, den die deutsche Hochseefischerei vor Kanada fängt, mit Kosten belastet ist, die die kanadischen Fischer nicht zu tragen haben. Hierdurch entsteht eine Wettbewerbsungleichheit auf dritten Märkten, aber auch im EG-Markt dann, wenn die Zollbelastung beim Eintritt in die Gemeinschaft niedriger ist als das, was die Fischerei vor der fremden Küste das hiesige Unternehmen zusätzlich kostet.

Die wirtschaftlichen Konsequenzen der Verdrängung von alten Fangplätzen oder der Belastung mit Kosten gehen weiter, als man auf den ersten Blick sieht. Denn der Küstenstaat kann durch die Bevorzugung seiner eigenen Fischerei und durch geeignete Auflagen für die fremde Fischerei auch durch die Begründung einer Anlandungspflicht bewirken, daß der Fisch in seinem Land auch verarbeitet wird. Es geht also auch um die Fischverarbeitungsindustrie, deren Wertschöpfung weitaus höher ist als die der Fischerei. Für die Bundesrepublik bedeutet dies eine Tendenz zum Schrumpfen unserer Fischverarbeitungsindustrie. Das Ergebnis: Betriebe und Arbeitsplätze wandern dorthin, wo die Fischressourcen sind.

Nun zu der Frage, um die es hier und heute geht: Soll die Bundesrepublik die Seerechtskonvention zeichnen (und sie danach ratifizieren) oder nicht? Und da ergibt sich die Antwort leicht aus dem, was ich schon gesagt habe: Da es so ist, daß das Recht, das die Konvention setzen will, bereits gilt, hätte ein Beitritt für die Hochseefischerei keine Auswirkungen.

Für das Fischereirecht ist also festzuhalten: Es bleibt

gleich, ob die Bundesrepublik dem Seerechts-Übereinkommen beitrifft oder nicht.

Dabei ist es ganz klar, daß dies nicht bedeutet, daß die Fischerei mit dem Abkommen zufrieden sein könnte. Das kann die Bundesrepublik ebensowenig sein wie die übrigen Länder, die auf der Konferenz mit uns in der Gruppe der geographisch benachteiligten Länder zusammengearbeitet haben. Sie haben sich gegen die Küstenstaaten nicht durchsetzen können.

Allerdings ist in den Artikeln 69 und 70 immerhin von Rechten der land-locked und der geographically disadvantaged states auf den surplus der Küstenstaaten in derselben Region die Rede.

Aber es bleibt auch dort bei den Bedingungen und Auflagen der Art. 60/61. Ob sich hieraus - etwa durch moralischen Druck - für den einen oder anderen Staat etwas gewinnen läßt, bleibt abzuwarten. Für die Bundesrepublik ergeben sich hieraus keine Vorteile. Sie hat ohnehin Zugang zum EG-Meer, wenn auch durch Quoten beschränkt.

Die EG insgesamt ist nicht geographisch benachteiligt. Aus der Konvention läßt sich also unter dem Gesichtspunkt der Benachteiligung - von anderen Voraussetzungen des Art. 70 ganz abgesehen - kein Anspruch etwa gegenüber Island herleiten.

Ob aus einer Einbeziehung in das Streitschlichtungssystem der Konvention oder aus dem Gesichtspunkt, daß ein Küstenstaat das Recht hätte, einen Nichtzeichnerstaat schlechter als einen Staat zu behandeln, der die Konvention billigt, ob also hieraus ein Argument für Zeichnung und Ratifikation zu gewinnen ist, vermag ich hier jetzt nicht zu sagen.

Nicht versäumen darf ich den Hinweis, daß die Kompetenz

für alle Fragen, die mit der Fischerei zusammenhängen, bei der Europäischen Gemeinschaft liegt. Auch die Kompetenz zum Abschluß von Fischereiabkommen mit Drittländern haben die Mitglieder der Gemeinschaft auf die Gemeinschaftsorgane übertragen. Die Frage der Zeichnung der Konvention betrifft also, soweit es um das Fischereirecht geht, die Europäische Gemeinschaft, ist also durch die Bundesrepublik im EG-Ministerrat nur mitzuentcheiden.

DAS SEERECHTS-ÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN UND
DIE DEUTSCHEN WIRTSCHAFTSINTERESSEN AUS DER SICHT DER
DEUTSCHEN MEERESTECHNIK UND DES DEUTSCHEN MEERESBERGBAUS

Hans Günther Stalp

Meerestechnik ist ein sehr komplexes Gebilde nahezu aller technischen Disziplinen, deren Ziel es ist, unter zum Teil extremen Umweltbedingungen Rohstoffreserven, die sich auf dem Meeresboden und unter dem Meeresboden befinden, wirtschaftlich nutzbar zu machen. Massivbau, Stahlbau, Schiffsbau, Maschinenbau, physikalische und chemische Verfahrenstechnik, Elektrotechnik und Elektronik wirken hier zusammen. Sie ist wie in der chemischen Verfahrenstechnik, im Automobilbau, im Flugzeugbau oder auch in der Raumfahrt ein Tätigkeitsgebiet, das nur von der hochentwickeltesten Infrastruktur der Industriestaaten beherrscht wird, aber umgekehrt für diese Staaten und ihre wirtschaftliche Entwicklung von großer Bedeutung ist.

Der Meeresbergbau als Teilgebiet der angewandten Meerestechnik hat die Gewinnung von Rohstoffen zum Ziel, vor allem Dingen von Kohlenwasserstoffen und mineralischen Rohstoffen. Während die Meerestechnik in bezug auf Kohlenwasserstoffe als sogenannte Offshore-Technik zu den wirtschaftlich bedeutendsten und zum Teil schon ausgereiften Betätigungen zählt (geschätzter Umsatz der Welt 50 Mrd. DM/Jahr, davon entfallen auf Firmen der Bundesrepublik 1,5 Mrd. DM/Jahr), steht der Meeresbergbau zur Gewinnung von mineralischen Rohstoffen noch am Anfang einer Entwicklung, die aber mit Bestimmtheit mittel- und längerfristig zur Erschließung wichtiger Rohstoffquellen für die gesamte Weltwirtschaft führen wird.

Etwa seit Ende des zweiten Weltkrieges hat die Meerestechnik auf dem Gebiet der Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwas-

serstoffen unter Meeresbedeckung eine stürmische Aufwärtsentwicklung erlebt und sich vor allen Dingen im letzten Jahrzehnt in den großtechnischen Maßstab hinein entwickelt. Heute wird bereits ein Viertel allen Erdöls aus Offshorebohrungen gefördert, und der Handelswert des Rohproduktes macht ca. 400 Mrd. DM jährlich aus. Die Bewältigung grösserer Meerestiefen und schwieriger Arbeitsgebiete, wie der polaren, ist keineswegs abgeschlossen, und mannigfaltige Innovationen sind noch zu erwarten. Andererseits sind gewisse Grenzen bereits erkennbar: So etwa in der Aufschlußbohrtechnik, wo Bohrungen mit Riser, anders als die Sondierungen mit GLOMAR CHALLENGER ohne Spülungsumlauf, bereits in 2000 m Wassertiefe abgeteuft wurden. Recht viel tiefer am Kontinentalrand wird man kaum Erdöllagerstätten vermuten können - abgesehen davon, daß es sich dann schon um die sogenannten "Giants" handeln müßte, soll ihre Erschließung wirtschaftlich zu rechtfertigen sein.

In der Produktionstechnik für Offshore-Erdöl und -Erdgas wird man noch mit mancher Neuheit im Konzept rechnen dürfen, ebenso in der Fülle der begleitenden Tätigkeiten, von der Versorgung der Installationen bis zum Abtransport der Förderung per Pipeline. Die bundesdeutsche Industrie steht zum Teil gut in Belieferung des großen Offshore-Marktes, allerdings mehr in Komponenten als in ganzen Systemen. Der Grund dafür ist evident: In der schmalen Zuteilung von höffigen Offshoregebieten in der Nordsee sind keine nennenswerten Funde gemacht worden, die der einheimischen Industrie den Bau und Betrieb von Referenzanlagen gestattet hätten, die wiederum dann anderen Interessenten als Funktionsnachweis hätten dienen können. Der Schweden-eckfund in der Ostsee kam zu spät und vermochte nicht, eine längerwährende Belebung der potentiellen deutschen Herstellerindustrie zu bewirken. Protektionistische Maßnahmen anderer Nordsee-Anrainer haben unserer Industrie in den letzten 15 Jahren den Marktzutritt verwehrt, zumindest erheblich erschwert.

Bei unserer heutigen Betrachtung der Tätigkeiten im Meer vor dem Hintergrund des internationalen Seerechts braucht diese Meerestechnik nicht weiter vertieft zu werden. Sie spielt sich fast ausschließlich in den exklusiven Anspruchsgebieten von Küstenstaaten ab. Meist sind diese Ansprüche bereits geregelt, oder sie kommen unter die 200 Seemeilen messende, ausschließliche Wirtschaftszone, etwa nach der UNO-Konvention. Wenn man noch die mögliche Erweiterung unter der Konvention darüber hinaus und bis 350 Seemeilen bedenkt, kann man praktisch davon ausgehen, daß so gut wie alle Vorkommen von Kohlenwasserstoffen in den Zuständigkeitsbereich von Küstenstaaten fallen.

Der Zankapfel in der internationalen Seerechtsdiskussion ist denn auch ein anderer: der Meeresbergbau im "internationalen" Gebiet, also jenseits der Zuständigkeit von Küstenstaaten, nach Abzug der großzügig bemessenen Wirtschaftszonen immerhin noch über die Hälfte unseres Globus bedeckend. Zur Frage nach der Bedeutung des Meeresbergbaus für die Bundesrepublik zitiere ich eine grundlegende Aussage des jüngsten Jahresberichts des Bundesministeriums für Forschung und Technologie:

"Roh-, Grund- und Werkstoffe spielen in zweifacher Weise eine zentrale Rolle im Wirtschaftsleben einer Industrienation: über die Roh-, Grund- und Werkstofftechnologie und über die physische (tatsächliche) Verfügbarkeit von Rohstoffen. Die Technologie spielt dabei die wesentlichere Rolle für die Bundesrepublik."

Ein Meeresbergbau einschließlich der vorlaufenden Erkundung der Mineralpotentiale und der Lagerstätten sowie die anschließende Erzverarbeitung ist ausgesprochen interdisziplinär. Entsprechend vielseitig sind die dabei wirkenden Technologieentwicklungen.

Deutlicher Ausdruck für ein System, hier die Exploration, sind die von der bundesdeutschen Wirtschaft mit Förderung durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie gebauten, ausgerüsteten und bemannten Rohstofforschungsschiffe "Valdivia", 1971 in Dienst gestellt, und "Sonne", ab 1976. Namentlich das jetzige Flaggschiff "Sonne" darf heute als die effizienteste Einheit der marinen Rohstoffsuche weltweit gelten. Namhafte ausländische Forschungs- und Entwicklungsinstitutionen wie die staatliche französische CNEOX oder der US Geological Survey beteiligen sich deshalb an Ausfahrten mit "Sonne". Die Erfahrungen mit diesem Forschungsschiff haben auch dazu beigetragen, für die indische Regierung ein solches zu konzipieren und zu bauen. Mit einer deutschen Lehrmannschaft wurde die "Sagar Kanya" schließlich eingefahren.

Ein Projekt noch höherer Ordnung ist ein als französisch-deutsches Gemeinschaftsprojekt konzipiertes Mehrzweckschiff - Multi-Purpose-Vessel -, welches sowohl zum Bohren im tiefen Wasser des Kontinentalrandes auf Kohlenwasserstoffe wie auch, nach schnellem Umbau, für die Förderversuche im Meeresbergbau eingesetzt werden kann. Es soll einen Kostenumfang von 200 Millionen DM ausmachen und etwa 1 Million Arbeitsstunden benötigen. Der Bau auf einer deutschen Werft ist wahrscheinlich. Dieses Projekt ist der notwendige Zwischenschritt vor der großindustriellen Daueranwendung.

Die Technologieentwicklungen um den Meeresbergbau sind mannigfaltig. Sie beginnen im Navigations- und Remote Sensing-Sektor, wo noch stark auf ausländische Produkte, Komponenten und zum Teil Systeme zurückgegriffen werden muß. Dies ist verständlich, etwa bei dem Vorsprung der USA in der Technik der Positionierungssatelliten. Die deutsche Tätigkeit besteht vornehmlich in der Adaption auf die hier gestellten Aufgaben und eine Fortentwicklung. Hierzu zählen besonders die zu formulierenden Programme.

Die Notwendigkeit einer schnellen Probennahme zur optimalen Nutzung der teuren Schiffszeit führte zur Entwicklung eines Freifallgreifers, der vor Auftreffen auf dem Tiefseeboden eine Aufnahme schießt und nach Greifvorgang und Wiederauftauchen seine Position zum Schiff sendet. Das Gerät wird weltweit, u.a. auch nach Japan verkauft. Die Probennahme für ein anderes Rohstoffpotential verlangte die Entwicklung eines Großbackengreifers, dessen neueste Version elektrohydraulisch arbeitet und durch TV gezielt eingesetzt werden kann. Die nächste Ausbaustufe wird in der Steuerbarkeit des Gerätes bestehen. Die Technologieentwicklung hat u.a. auch zum Bau neuartiger Driftbojen geführt. Hier ließen sich viele Einzelbeispiele anführen. Es liegt in der besonderen Herausforderung von Arbeiten am Boden der Tiefsee, daß grundlegende Neuerungen verlangt werden. Ich nenne hier nur den extremen Druck am Meeresboden bei 5.000 m Wassertiefe oder die korrosive Umgebung der heißen Salzlauge über den Erzschlamm im Roten Meer.

Zukünftige Entwicklungen gehen in die Richtung sogenannter "Unterwasser-Beobachtungs-Satelliten", mit denen z.B. lückenlos die Erzvorräte und Abbauhindernisse erfaßt werden können oder die zur Beobachtung des Meeresbodens ganz allgemein und der Meeresumwelt eingesetzt werden. Prototypen derartiger Erkundungssysteme stehen erst wenigen Ländern bzw. Institutionen, darunter auch der Bundesrepublik, zur Verfügung.

In der Summe von schwimmender Plattform, Geräten, Mannschaft und Methodik konnten Dienstleistungen hoher Anforderungen angeboten und zur Zufriedenheit durchgeführt werden, z.B. für die Saudi-Sudanesische Rotmeer-Kommission, das saudische Bergbauministerium oder das Deutsche Hydrographische Institut. Derzeit liegt eine Angebotsaufforderung für ein Großprojekt von der Arabischen Liga vor. Eine Ausweitung solcher Dienstleistungen auf hohem technischen Niveau ist abzusehen.

Vorbereitungen und Durchführung eines Meeresbergbaus betreffen im Hardwaresektor neben dem Spezialschiffbau u.a. die Hersteller von Pumpen und Rohren. Neue Werkstoffe sind gefragt, und eine Fülle von Aufgaben der Regel- und Meßtechnik muß gelöst werden. Eine frühe Qualifikation mit einem entsprechenden Ruf dürfte Aufträge von Dritten über den bundesdeutschen Eigenbedarf hinaus sichern. Dabei wird das Auftragsvolumen nicht vorzugsweise von Großfirmen abgearbeitet. Eine Untersuchung an einem eigenen Projekt der marinen Rohstoffsuche hat ergeben, daß daran ca. 130 Zulieferer, meist aus dem norddeutschen Umland, beteiligt waren, vornehmlich mittlere und kleinere Unternehmen.

Zur Technologieentwicklung für den Meeresbergbau ist zusammenfassend festzuhalten, daß hier ein weites Feld von Aktivitäten und aussichtsreichen Neuerungen vorliegt und eine hochindustrialisierte Wirtschaft sich nicht die bereits erarbeitete Spitzenstellung nehmen lassen sollte. Für die dabei geschaffene Kapazität trifft sicher auch die Bezeichnung zu, die der Bundesforschungsminister für einen anderen Sektor der Technologieentwicklung gebrauchte und die er als einen "Rohstoff der Zukunft" bezeichnete. Daraus folgt aber, daß man sich diesen Vorsprung an Kenntnissen nicht entwinden lassen darf, etwa durch die Regelung der UNO-Seerechtskonvention zum Technologietransfer. Nach diesen Vorstellungen würde nämlich der Käufer den Preis bestimmen - und was man davon zu halten hat, konnte man über die Jahre hinweg bei den Seerechtsverhandlungen erleben.

Die zweite Bedeutung der Betätigung in einem künftigen Meeresbergbau liegt in der physischen Verfügbarkeit der Rohstoffe, hier also der Erze der Metalle Nickel, Kupfer, Kobalt, Mangan, Zink, Silber und Gold. Sie werden (mit Ausnahme von Zink und Recycling-Anteilen) zumeist zu 100 % eingeführt. Bei einigen haben krisenbedingte Verknappungen bereits ernste Schwierigkeiten für das Funktionieren der industriellen Fertigung gezeigt (z.B. Kobalt während der

Zaire-Krise). Die schon fast modischen Ausschläge in der Bewertung einer künftigen Verfügbarkeit sollten nicht den Blick verstellen für einen gesunden Mittelweg. Während in den frühen Siebzigerjahren die Club-of-Rome-These von der bevorstehenden Erschöpfung der Ressourcen breite Akzeptanz fand, kamen in den letzten Jahren Vorstellungen von einem Überfluß an Rohstoffen auf. Aber auch diese Euphorie beginnt zu schwinden angesichts der neuesten beunruhigenden Erkenntnisse der Weltbevölkerungskonferenz über die noch ungebremste Zunahme. Eine hochentwickelte Volkswirtschaft wie die der Bundesrepublik kann es sich nicht erlauben, Möglichkeiten einer langfristigen Rohstoff-sicherung nicht nachzugehen. Im Falle des Meeresbergbaus kommt außerdem noch hinzu, daß begründete Hoffnung besteht, Metalle aus marinen Erzen kostengünstiger zu produzieren.

Neben den beiden essentiellen Voraussetzungen für einen Meeresbergbau, nämlich seine technische Durchführbarkeit und eine resultierende Wirtschaftlichkeit, ist die dritte unabdingbare Voraussetzung eine gesicherte Rechtsordnung. Der Teil XI der UNO-Seerechtskonvention ist - in unserer Sicht - der untaugliche Versuch einer Regelung. Die Gründe sind mehrfach erwähnt und ausführlich erläutert worden. Hier nur eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ablehnungsgründe:

- Produktionsbeschränkungen

Sie erlauben keine Entfaltung eines Bergbaus, allein orientiert an der Wirtschaftlichkeit der Betriebe; auch Eingriffe sind möglich.

- Abgabenregelung

Sie ist überzogen und erfordert z.B. schon für die Explorationsphase die Zahlung von 1 Mio. \$ pro Jahr und dies über viele Jahre. Rechnungen mit anderen als

günstigen Ausgangsdaten führen sogar zu einem negativen Gesamtergebnis.

- Revisionskonferenz

Bereits nach einer Generation des Meeresbergbaus können die Bedingungen geändert und eine private Beteiligung dann ganz unterbunden werden.

- Technologietransfer

Die Konzeption basiert nicht auf marktwirtschaftlichen Vorstellungen, sondern gibt der internationalen Behörde die Möglichkeit, die Unternehmen gegen ihren Willen zu zwingen, unter Marktpreis an konkurrierende Unternehmen etwa der Schwellenländer oder der Ostblockstaaten ihre Technologie abzutreten. Mit anderen Worten, wir müßten uns den Zugang zu den Ressourcen in diesem internationalen Bereich durch die Preisgabe unserer Technologie "erkaufen". Hierbei würde etwa der Preis im Einklang mit unserem bestehenden Wirtschaftssystem ausgehandelt, sondern einseitig festgelegt.

Diese Vorschriften sind, zumal in ihrer Gesamtheit, prohibitiv für einen Meeresbergbau auf wirtschaftlicher Basis. Dabei sind die ordnungspolitischen Bedenken dieses dirigistischen und bürokratischen Regelwerks besonders gravierend. Die Einführung einer "Neuen Weltwirtschaftsordnung", die einige der Hardliner der 77er-Gruppe offen fordern, soll nach deren Willen künftig alle Verträge bestimmen. Als Beispiele sind schon angeführt eine Regelung für die Antarktis und ein Weltraumvertrag. Auch bei der jüngst in Wien tagenden UNIDO-Konferenz fehlte nicht der Hinweis auf die "vorzüglichen" Regelungen der Seerechtskonvention. Den gleichen Forderungen begegnen wir in den UNCTAD-Verhandlungen, aber auch in den Verhandlungen zur Neugestaltung des internationalen Patentrechts.

Bei dieser Situation wird klar, daß es bei der Konvention nicht vornehmlich um den Meeresbergbau geht. Die Bundesrepublik könnte schlimmstenfalls auf ihn verzichten, wenn gleich wieder einmal eine der letzten Chancen für eine Hochtechnologienation vertan wäre. Verhängnisvoller sind die ordnungspolitischen Auswirkungen. Bei dieser Ausgangslage ergibt sich folgende Haltung der deutschen Industrie, die sich auf den Meeresbergbau bislang vorbereitete und die vom Stand der Zwischenergebnisse den technisch-wirtschaftlichen Teil hoffnungsvoll ansehen konnte:

Teil XI der Konvention erlaubt keinen wirtschaftlichen Meeresbergbau. Davon abgesehen erscheint der Rest des Vertragswerkes annehmbar. Sollte aus übergeordneten Gründen eine Zeichnung der Konvention durch die Bundesrepublik nicht zu umgehen sein, so müßte daran die Bedingung geknüpft werden, daß die entwicklungshemmenden Artikel des Teils XI entsprechend nachgebessert werden, und daß der deutsche Tiefseebergbau mit den konkurrierenden Ländern unter der sogenannten "Provisional Investment Protection" (PIP)-Klausel gleichgestellt wird.

Angeichts des sich seit Jahren abzeichnenden ungünstigen Verlaufs der UNO-Seerechtsverhandlungen hatten die westlichen Industrienationen über eine Vereinbarung verhandelt, welche die Lizenzvergabe an ihre Unternehmen gegenseitig respektieren soll. Die Abmachung darüber zwischen den acht Industriestaaten USA, Frankreich, Japan, Großbritannien, Belgien, Niederlande, Italien und der Bundesrepublik wurde im Vormonat in Genf unterzeichnet. Damit ist ein wichtiger Schritt in Richtung auf eine realistische Aufnahme des Meeresbergbaus getan. In der Abmachung ist ausdrücklich festgestellt, daß sie vereinbar mit der Konvention sein soll, so daß auch dorthin der Weg zum Kompromiß nicht versperrt ist.

Weil diese Veranstaltung hier im traditionsreichen Hamburg

stattfindet, einem Zentrum des internationalen Handels und namentlich der Seeschifffahrt und aller maritimer Belange, möchte ich abschließend feststellen:

Es besteht begründete Hoffnung, daß der aufkommende Meeresbergbau neue Beschäftigungen gerade auch hier schafft, vorausgesetzt, wir behaupten unsere Spitzenstellung und verstehen sie auszubauen. Die zusätzliche Beschäftigung sehen wir im breiten Feld von der Technologieentwicklung über Hersteller bis zu mannigfaltigen Dienstleistungen.

Es stellt sich nun die Kernfrage: zeichnen oder nicht zeichnen. Wenn ich zunächst die Folgeerscheinung der Ratifizierung zurückstelle:

Nicht zeichnen bringt die Bundesrepublik ohne Zweifel in eine gewisse Außenseiterrolle, die uns sicher schwerer fällt als den Vereinigten Staaten. Gemeinsam mit weiteren Staaten der westlichen Welt wäre diese Position sehr wohl zu halten.

Zeichnen wir die Konvention in ihrer jetzigen Fassung, akzeptieren wir die wesentlichen Elemente einer neuen dirigistischen Weltwirtschaftsordnung, die wir aus guten Gründen und bösen Erfahrungen für ineffizient in bezug auf die Entwicklung der gesamten Weltwirtschaft halten - siehe die wirtschaftliche Entwicklung des Ostblocks und siehe die Folgen der Wirtschaftsordnung des EG-Agrarmarktes. Wir geben außerdem gegen unsere Überzeugung zu einem Augenblick diesen Forderungen nach, in dem viele Länder der Dritten Welt selbst erhebliche Zweifel bekommen, ob dieser Weg wirklich in eine bessere Zukunft führt. Die Bedingungen der neuen Weltwirtschaftsordnung würden uns aber nach Zeichnung der Konvention als grundsätzlich von uns akzeptiert auf allen wirtschaftspolitischen Verhandlungsgebieten der Vereinten Nationen zu Recht entgegengehalten, und nicht nur dort, sondern auch in den bilateralen Verhandlungen mit Ländern der Dritten Welt, auf welchem Gebiet auch immer.

Beide Alternativen sind also wenig attraktiv, so daß nach einem Ausweg gesucht werden muß, den ich nur darin sehe, daß wir gemeinsam mit anderen Ländern der westlichen Welt die Konvention zwar zeichnen, für den Teil XI der UN-Seerechtskonvention gleichzeitig aber einen Nachbesserungsvorschlag einbringen, der die Einführung jener neuen Weltwirtschaftsordnung über den Nebenschauplatz Meeresbergbau verhindert.

Zu lange wurde in den Seerechtsverhandlungen nur versucht, die Symptome dieses Grundübels zu korrigieren, um heute mit einem solchen Vorschlag zu einem schnellen Erfolg kommen zu können. Trotzdem halte ich diesen Versuch nicht nur für sinnvoll, sondern bei allem, was auf dem Spiel steht, für dringend notwendig. Sollte es nicht gelingen, eine Neuverhandlung dieses Teiles zu erreichen, bliebe als Ausweg nur die Nichtratifizierung der Konvention unter Beschränkung auf den strittigen Teil XI.

ZUSAMMENFASSUNG

Ingo von Münch

Herr Lagoni hat die Zeichnung der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen mit einer Verlobung verglichen. Ob die Bundesrepublik Deutschland die Konvention zeichnen wird, ist z.Zt. noch ungewiß. Feststeht aber dies: Wenn die Bundesrepublik die Konvention zeichnet, so ist dies keine Liebesverlobung, sondern allenfalls eine Vernunftverlobung. Die Bundesrepublik gehört nicht zu den Gewinnern der Neuverteilung der Meere - übrigens auch nicht die Länder der Dritten Welt. Schon mehr als einmal ist im seerechtlichen Schrifttum darauf hingewiesen worden (z.B. von Rudolf Dolzer, Rüdiger Wolfrum, Wolfgang Graf Vitzthum), daß durch die Regelungen in der Konvention die armen Länder ärmer werden und die reichen Länder, vor allem die Langküstenstaaten USA, Kanada, Australien, Japan und Sowjetunion, reicher werden. Wenn die Bundesrepublik zeichnet, dann kann man diesen Vorgang in Abwandlung eines Dichterwortes mit den Worten umschreiben: "Halb zog es sie, halb sank sie hin."

Ich will im folgenden versuchen, die Vorträge und die Diskussion kurz zusammenzufassen.

Herr Lagoni hat sich nicht - das möchte ich noch einmal unterstreichen - für die Zeichnung ausgesprochen, sondern er hat gesagt: "Es gibt Argumente dafür und dagegen." Herr Lagoni hat zunächst die Zeichnungslage dargestellt, die mit 134 Zeichnern sehr eindrucksvoll für die Zeichnung spricht; er hat dann den Unterschied zwischen Zeichnung und Ratifikation einerseits und Beitritt andererseits klargestellt, und er hat uns hier dargestellt, daß die Zeichnung nicht bindet, aber eine Verpflichtung enthält, Ziel und Zweck der Konvention nicht zu vereiteln.

Nach geltendem Völkerrecht bestehe keine Verpflichtung zur Ratifikation. Allerdings sollten wir hier einblenden, daß, wenn die Bundesrepublik unterzeichnet mit der Vorstellung, die Entscheidung über die Ratifikation damit noch offen zu lassen, später bei der Frage der Ratifikation eine ähnliche Debatte wie heute ausbrechen würde; das Problem wäre also nicht aufgehoben, aber immerhin aufgeschoben, und man kann vielleicht meinen, daß Zeitgewinn - jedenfalls in der Politik - nützlich sein kann.

Herr Kröger hat sich aus der Sicht der Schifffahrt letztlich trotz aller Bedenken im einzelnen positiv geäußert. Nach seiner Ansicht bedeutet ein Verzicht auf die Konvention nicht einen Verzicht auf das ungeliebte Konzept der Wirtschaftszone; der Pluspunkt der Konvention liegt aber darin, daß mit der Konvention einer küstenstaatlichen Anspruchsinflation gewehrt würde. Herr Kröger hat ferner ausgeführt, daß die Regelung der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer akzeptabel sei. Akzeptabel ist nach seiner Meinung auch die Regelung der Transitpassage durch die Meerengen, zumal es auch hier zur Zeit kein korrespondierendes Völkergewohnheitsrecht gebe, das an die Stelle dieser Regelung treten könnte. Zum Umweltschutz hat Herr Kröger ausgeführt, daß positiv zu bewerten sei, daß diese Umweltschutzregelungen eingebunden würden in die Regeln der Internationalen Maritimen Organisation, und daß es vor allem in bezug auf die Jurisdiktionsgewalt geschriebener Normen bedürfe (so wie sie in der Seerechtskonvention vorhanden sind), und zwar deshalb, weil kein entsprechendes Völkergewohnheitsrecht vorhanden sei. Schließlich hat Herr Kröger unterstrichen, daß auch aus seiner Sicht in bezug auf die Tiefseebergbauregelung Vorbehalte bestünden, daß man dies aber insgesamt einbinden müsse in die Sicht des gesamten allgemeinen Seevölkerrechts. Für die Zeichnung spreche, daß man als Vertragspartner dieses allgemeine Seevölkerrecht mitgestalten könne. Letztlich lassen sich die Ausführungen von Herrn Kröger als ein Plädoyer für die Zeichnung zusammenfassen.

Herr Rechtsanwalt Mayer hat für den deutschen Schiffbau die Frage gestellt: "Kommt es durch die Konvention zu Änderungen in der weltweiten Nachfrage?" Herr Mayer hat diese Frage verneint. Herr Mayer hat sodann die Frage gestellt: "Wie sieht es aus mit der Beteiligung des Deutschen Schiffbaus an der Deckung der Nachfrage?" Hier geht es also sozusagen um das Kuchenstück, das der deutsche Schiffbau bekommen wird. In diesem Zusammenhang wurde das Wort "Führungsvorteil" gebraucht. Abschließend wurde zu diesem Punkt gesagt, daß die Nichtzeichnung die Beziehungen zu den Entwicklungsländern erschweren könnte; unter dem Aspekt des deutschen Anteils an der Deckung der Nachfrage sprächen also eher Argumente für die Zeichnung als dagegen. Als dritter Punkt wurde der Fischereifahrzeugbau erwähnt; Herr Mayer bedauerte, sagen zu müssen, daß hier im Grunde genommen die Würfel schon gefallen seien - negativ für die Bundesrepublik Deutschland, denn der Fischereifahrzeugbau für den Exportbedarf sei inzwischen weggefallen. Ich möchte dazu anmerken, daß man diese Entwicklung bedauern muß; denn Deutschland hatte gerade in diesem Bereich eine lange Tradition. Auch zu diesem Punkt - also dem Fischereifahrzeugbau für den Export - hat Herr Mayer das Fazit gezogen, die Zeichnung werde nichts ändern. Gleiches gelte für den Bau von Fahrzeugen für die Meeresforschung; auch hier führe die Zeichnung zu keiner Änderung. In bezug auf offshore-Fahrzeuge könne vielleicht durch die Zeichnung der globale Bedarf an diesen Fahrzeugen eher größer werden. Was schließlich das Gerät für den eigentlichen Tiefseebergbau betreffe, so sei dieser wirtschaftlich zur Zeit wohl noch weniger in die Waagschale zu werfen, weil er noch nicht realisierbar und zeitlich im einzelnen auch noch nicht absehbar sei. In der Gesamtbewertung habe letztlich das Argument der Verbesserung des Zugangs zu den Küstenstaaten und zu den Entwicklungsländern an Gewicht gewonnen. Herr Mayer hat sich zwar nicht ausdrücklich für

die Zeichnung ausgesprochen, aber vielleicht doch gewissermaßen in Klammern.

Sodann hat Herr Dr. Feilhauer aus der Sicht der Fischerei einige Punkte angesprochen. Vorab hat Herr Feilhauer festgestellt, daß die Regelungen, so wie sie in der Konvention enthalten sind, im Grunde genommen in diesem Bereich heute schon gelten; die Entwicklung außerhalb der Konferenz habe die Ergebnisse der Konferenz längst überholt. Im folgenden hat Herr Feilhauer darauf hingewiesen, daß heute die Bedingungen des Zuganges entscheidend seien. Für die Phantasie der Küstenstaaten gebe es keine Grenzen, was zu der Frage führe: Wie sieht es aus mit der Willkürgrenze - was ist bei den Zuteilungen durch die Küstenstaaten justitiabel? Das Ziel der Konferenz, nämlich einen fairen Kompromiß zu erreichen, sei verfehlt worden (dies ist auch zu Beginn der vorliegenden Zusammenfassung angemerkt worden). Herr Feilhauer hat sodann ausgeführt, daß es hier sich um eine verschleierte Nationalisierung der Meeresschätze gehandelt habe, die verzuckert worden und verhüllt worden sei mit dem Stichwort "Gemeinsames Erbe der Menschheit". Herr Feilhauer hat aus der Sicht der Fischerei - und das ist sicherlich ganz besonders wichtig und richtig - bemerkt, daß gerade die Situation der deutschen Fischerei insgesamt nur als die Situation eines Verlierers angesehen werden könne; allerdings sei dieser Zustand nicht erst durch die Regelungen der Konvention eingetreten, sondern alles dies sei ein bereits gegebener Zustand. Letztlich habe die Entscheidung, zeichnen ja oder nein, keine Auswirkung auf die Fischerei. Ein schwaches Argument für die Zeichnung sei allenfalls, daß mit der Zeichnung vielleicht die Möglichkeit der Ungleichbehandlung geringer werde. Auch die Möglichkeit der Bundesrepublik, selbst gestaltend tätig zu werden (ein Gedanke, der in der Diskussion der Referate mehrfach geäußert wurde), fand Erwähnung.

Herr Stalp hat für den Meeresbergbau gesprochen und dabei

auf die in Zukunft ungeheuer große wirtschaftliche Bedeutung des Meeresbergbaues hingewiesen. Erwähnt wurde das Stichwort "Rohstoff der Zukunft". In der Tat: Wenn wir an die Zukunft denken, an die folgenden Generationen, so müssen wir sehen, daß hier eine neue technische Entwicklung vorhanden ist, die für ein so rohstoffarmes Land, wie es die Bundesrepublik Deutschland ist, nicht zu gering eingeschätzt werden darf. Wie immer man zu der Meinung von Herrn Stalp hinsichtlich der Frage der Zeichnung der Konvention im Ergebnis stehen mag, so meine ich, daß wir alle, vor allem aber die verantwortlichen Politiker, dieses neue Gebiet, das geographisch so fern liegt und das deshalb nicht so vertraut ist wie Fördertürme im Ruhrgebiet, nicht aus den Augen verlieren sollten. Hier liegt eine Entwicklung für die Zukunft vor, und deshalb meine ich, daß es richtig war, daß Herr Stalp auf die große Bedeutung des Meeresbergbaues hingewiesen hat. Herr Stalp hat sodann die Einwände gegen die Regelungen in der See-rechtskonvention vorgetragen; diese Einwände betreffen 1. die Produktionsbeschränkungen; 2. die überzogene Abgabenregelung; 3. die drohende Revisionskonferenz; 4. den Technologietransfer. Herr Stalp hat hingewiesen auf Ausstrahlungen der Präzedenzwirkungen der Regelung des Meeresbergbaues in der Konvention auf andere internationale Bereiche, z.B. die Antarktis; in der Tat gibt es ganz wichtige Entwicklungen, die den status quo der Antarktis zu verändern suchen; Herr Lagoni hat diese Entwicklungen kürzlich in einer gründlichen Abhandlung im Europa-Archiv dargestellt. Herr Stalp hat ferner auf den Weltraum hingewiesen, auf die UNIDO, die UNCTAD, auf Entwicklungen in Richtung auf Patentzwanglizenzen. Ich selbst möchte hier noch hinweisen, weil mir das sehr wichtig erscheint, auf Bestrebungen zur Schaffung einer Weltinformationsordnung, die man meines Erachtens nicht kritisch genug ansehen kann, wenn man das Recht der freien Meinungsäußerung und der Pressefreiheit als ein wichtiges Recht ansieht.

Herr Stalp hat am Schluß seines Referates die folgende Position vertreten: Sofern aus übergeordneten Gesichtspunkten eine Zeichnung stattfinden sollte, dann solle die Bundesrepublik sich um eine Nachbesserung bemühen. In der Diskussion hat Herr Stalp erläutert, was er sich unter einer Nachbesserung vorstellt, nämlich ein gemeinsames Bemühen mit anderen, den Teil XI der Konvention zu verbessern.

Diese Zusammenfassung enthält sicherlich nur eine Darstellung des Gerippes der Vorträge; aber ich glaube, es waren die wesentlichen Knochen dieser Vorträge, die jetzt zum Knabbern vorgelegt sind.

Die Reihe der Diskussionsbeiträge ist eröffnet worden von Herrn Krüger, einem Rechtslehrer, der sich schon vor vielen Jahren mit dem Seerecht beschäftigt hat, und zwar mit einem Thema, das ihm besonders am Herzen liegt und über das er schon auch in seinem Buch "Allgemeine Staatslehre" einiges geschrieben hat, nämlich die Frage einer Ordnungspolitik. Herr Krüger hat sich gegen den Gebrauch des Wortes Ordnungspolitik gewandt, weil jede Politik Ordnung beabsichtige. Daran hat sich eine lebhafte Diskussion entzündet; dabei war klar, daß das Thema Ordnungspolitik, das ja ein weltweites und umfassendes Thema ist (man denke nur an die vielen Bände ORDO aus Freiburg), im einzelnen hier nicht ausdiskutiert werden konnte.

Vergleicht man die Entwicklung hin zur UN-Seerechtskonvention mit der Entwicklung in vielen Staaten selbst, so sehen wir - wie ich meine - ein interessantes Bild. In den Staaten selbst - auch gerade in sozialistischen Staaten und in afrikanischen Staaten - geht der Trend je eher weg von der Zentralisierung und der Bürokratisierung, so wie sie im Meeresbergbauregime der Konvention enthalten ist. Im Grunde genommen läuft, so glaube ich, in bezug auf den Meeresbergbau die Seerechtsordnung antizyklisch

bzw. sie hinkt hinterher zu der Entwicklung, wie sie in einigen Staaten - natürlich nicht in allen - stattfindet. Vielleicht wird man die Ausgestaltung des Meeresbergbauregimes in der Konvention schon jetzt mit dem alten Journalistenspruch umreißen können: Die Sahne von heute ist der Quark von morgen.

Nach der Diskussion der Ordnungspolitik wurde von Herrn v. Brevern die wichtige Frage nach der Zulässigkeit von Vorbehalten bei der Zeichnung der Konvention gestellt; dieses Problem wurde mehrfach in der Diskussion angesprochen. Herr Lagoni hat die Frage zutreffend dahin beantwortet, daß es juristische Vorbehalte im eigentlichen Sinne zu dieser Konvention nicht gibt, daß aber natürlich politische Erklärungen abgegeben werden können, die nicht die rechtliche Bedeutung zulässiger Vorbehaltserklärungen haben. Ich darf daran erinnern, daß auch in der Debatte um die Ostverträge Erklärungen abgegeben worden sind; in der Presse hat man das dann genannt: Persilscheine für die Geschichte.

Ein wichtiges Problem in der Diskussion war die Frage nach dem Völkergewohnheitsrecht: Wie kann es sich entwickeln neben der Konvention, gegen die Konvention, schnell oder langsam? Herr Lampe hat z.B. die Frage gestellt, wieviele Generationen erforderlich seien, damit Völkergewohnheitsrecht sich bilden kann. Die Antwort darauf lautet, daß das Völkergewohnheitsrecht sich heute nicht mehr so langsam entwickelt, wie wir das früher gelernt haben. Ich habe noch, als ich in Frankfurt in den 50er Jahren studiert habe, gelernt, Völkergewohnheitsrecht bilde sich in einem Zeitraum etwa zwischen 100 und 300 Jahren. Heute bringen wir in jeder Völkerrechtsvorlesung den Studenten bei, daß Völkergewohnheitsrecht sehr schnell entstehen kann; es gibt sog. "instant international law" (ein anderer Ausdruck ist: "hot pressure cooked international law").

Eine Fragediskussion, so kann ich es vielleicht ausdrücken, entwickelte sich zwischen Frau Platzöder und Herrn Lagoni darüber, wie Äußerungen der sozialistischen Staaten zu bewerten sind, denen zufolge Völkergewohnheitsrecht sich neben der Konvention nicht bilden könne. Mit Herrn Lagoni bin ich der Meinung, daß nicht eine Gruppe von Staaten anderen Staaten die Bildung von Völkergewohnheitsrecht verwehren kann. Allerdings stellt sich dann die Frage, wie weit jenes Völkergewohnheitsrecht gilt (regional? partikular?).

Im Anschluß daran wurde die für die Praxis wichtige Frage gestellt: Sind die Durchfahrtsgarantien der Konvention geltendes Recht auch für die Nichtzeichner? Herr Lagoni hat darauf die Antwort gegeben: Durchfahrtsrechte ja, aber nicht, soweit es um Leistungen geht, etwa im Bereich der Fischerei und der Forschung.

Herr Abg. Grunenberg hat sich dann beim Anblick der Diskussion über die Konvention in der Bundesrepublik mehrfach "gekringelt", so habe ich es mir aufgeschrieben. Ich habe das als eine gewisse Kritik an der Wissenschaft angesehen, aber natürlich ist es legitim und notwendig, daß wir kritisiert werden. Die Kritik von Herrn Grunenberg ging dahin, daß Einzelprobleme betrachtet würden, aber man den Wald vor Bäumen nicht sehe. Zur Ehrenrettung der Wissenschaft muß ich dazu sagen, daß es eine ganze Reihe von wichtigen Publikationen gibt, die gerade die Frage pro und contra Zeichnen der Seerechtskonvention behandelt haben; ich erinnere an die Abhandlung von Graf Vitzthum aus Tübingen zum Thema "Pro und Contra - Zeichnung der Seerechtskonvention?" in der Zeitschrift Europa-Archiv; auch in Ebenhausen wird das Seerecht durch Frau Platzöder gerade in diesen umfassenden Aspekten intensiv gepflegt, also nicht nur im Sinne von Einzelheiten, sondern auch im Sinne des breiten Bildes. Herr Grunenberg erwähnte den Verlust des Beobachterstatus; in der Tat muß man dies einbringen in

die Abwägung. Herr Grunenberg hat hingewiesen auf den Seegerichtshof, der in Hamburg errichtet werden wird, wenn die Bundesrepublik Vertragspartner der Konvention wird (hier entzündete sich eine Diskussion darüber, ob Hamburg Sitz des Seegerichtshofes auch im Fall der Nichtzeichnung bleiben könne, was durch Erklärungen auf der Konferenz wohl ausgeschlossen ist). Herr Wolfrum hielt dem Seegerichtshofsitz-Argument entgegen, daß dieses Argument in seiner Bedeutung nicht der Meeresbergbauregelung vergleichbar sei ("Richter statt Manganknollen"). Auch ich würde es für eine ausgesprochen kurzsichtige Betrachtung ansehen, das Prestige Hamburgs als Sitz des Weltgerichtshofes oder etwa die Frage, ob 300 Arbeitsplätze hier damit geschaffen werden könnten, als entscheidendes Argument einzubringen. Gewiß, man kann sich freuen, wenn der Seegerichtshof kommt; die Entscheidung dafür war ein politischer Achtungserfolg der Bundesrepublik - immerhin wurden Lissabon und Split aus dem Rennen geworfen. Aber das kann, meine ich, nicht ein echtes Argument sein in einer so wichtigen Frage. Eine Entscheidung zugunsten des Seegerichtshofes und gegen den Meeresbergbau (wenn sie sich wirklich so stellte), würde ich für penny wise, pounds foolish halten. Zu begrüßen ist, daß Herr Grunenberg in seinem engagierten Beitrag für die Zeichnung die politischen Dimensionen aufgezeichnet hat, ohne dies zu einer parteipolitischen Polemik werden zu lassen. Ich würde es für absolut unangemessen halten, wenn diese ganz wichtige Frage eine parteipolitische Frage in dem Sinne würde, daß eine Partei meint, sich auf Kosten einer anderen Partei profilieren zu können. Die Folgen der Seerechtskonferenz im positiven oder im negativen Sinne werden vermutlich noch viele verschiedene Regierungen in Deutschland überdauern.

An die Adresse Hamburgs gerichtet, und um noch einmal auf den Seegerichtshof zurückzukommen: Es ist völlig legitim und richtig und verständlich, daß Hamburg sich für

sich selbst als Sitz des Seegerichtshofes einsetzt; aber ich glaube, daß auch Hamburg dabei berücksichtigen sollte, was daneben und darüber hinaus für die Zeichnung und was dagegen spricht. Als Verfassungsrechtler wie als Völkerrechtler wie als politisch interessierter Bürger muß ich sagen, daß ich mit wachsendem Mißfallen sehe, wie Art. 32 des Grundgesetzes, in dem ja festgelegt ist, daß die auswärtige Politik - von der hier nicht interessierenden Ausnahme des Art. 32 Abs. 3 GG abgesehen - Sache des Bundes ist, durch Reisen von Politikern nach Albanien wie auch durch in die Tagespresse gebrachte Stellungnahmen Bremens und Hamburgs in der ungeheuer delikaten Frage der Archive in Reval und Hamburg unterlaufen wird.

Besondere Aufmerksamkeit fand ein ausführlicher Diskussionsbeitrag von Botschafter Jung. In diesem Beitrag wurde ausgeführt: Die Zeichnung bedeute keine Präjudizierung, sie sei ein reversibler Schritt, während der Beitritt später keine Vorbehalte zulasse. Der Tiefseebergbau sei vermutlich nicht vor dem Jahre 2000 möglich; eine vorherige Neuverhandlung der Konvention sei nicht denkbar. In der Tat: Ein solches Jahrhundertwerk (Herr Lagoni hat es in einer Abhandlung mit dem Abschluß des Westfälischen Friedens verglichen) kann man nicht von heute auf morgen wieder umstoßen, man kann nicht morgen wieder bei Null anfangen und eine neue Konvention schaffen. Herr Botschafter Jung hat sich für die Zeichnung ausgesprochen (es sei dies seine Meinung als Privatmann, wobei nicht auszuschließen sei, daß dies auch die Meinung des Auswärtigen Amtes sei). Zur Begründung wurde auf die Möglichkeit der Mitgestaltung hingewiesen und auf die Möglichkeit, die eigene Position durch einen "Vorbehalt" (allerdings nicht im völkerrechtstechnischen Sinne) klarzustellen; hingewiesen wurde dabei auf das entsprechende Verhalten Japans, Frankreichs und der Niederlande. Noch einmal wurde das ganze Kaleidoskop der Argumente gegen die Zeichnung erwähnt, zugleich jeweils mit einem Gegenargument. In Stich-

worten wiederholt:

Gegen die Zeichnung spreche der politische Ratifizierungszwang, der jedoch mit einer Vorbehaltserklärung (nicht im technischen Sinne) ausgeräumt werden könne.

Gegen die Zeichnung spreche die Signalisierung der Akzeptanz; dagegen sei eine förmliche Verwahrung möglich.

Gegen die Zeichnung werde vorgebracht, man könnte doch neu verhandeln; die 134 Staaten, die schon unterzeichnet haben, wollen dies aber mit Sicherheit nicht.

Gegen die Zeichnung könnte sprechen die Vermeidung von Spannungen mit den USA (die meines Erachtens in der augenblicklichen Situation besonders wichtig ist, weil das Verhältnis zwischen den USA und der Bundesrepublik derzeit wohl nicht ganz so harmonisch ist, wie es früher war); dagegen wurde vorgetragen, daß die Interessen der Bundesrepublik und der USA in puncto Seerechtskonvention nicht identisch seien.

Nichtzeichnung bedeute die Absage eines Ausgleiches mit der Dritten Welt. In der Tat scheint mir die Reaktion der Dritten Welt sehr wichtig zu sein; wir haben immer wieder im Institut für Internationale Angelegenheiten Gäste aus der Dritten Welt, und jede dritte Frage ist: Wie haltet Ihr (gemeint: die Bundesrepublik) es mit der Seerechtskonvention? Hier liegt ein ganz eminentes Politikum.

Als weitere Argumente gegen ein Abseitsstehen wurden genannt: Ausschaltung als selbständiger Gesprächspartner, Verzicht auf Hamburg als Sitz des Seegerichtshofes, Verzicht auf eine einheitliche Haltung in der EG, Verzicht darauf, Schwierigkeiten mit Schifffahrt und Fischerei im Sinne der drohenden Gefahr der Diskriminierung zu begegnen, Verzicht schließlich darauf, der Gefahr der Ab-

wanderung der Technologie des Tiefseebergbaues in die USA zu begegnen.

Résumé des Diskussionsbeitrages von Herrn Botschafter Jung war, wenn ich dieses Résumé richtig ziehe: Die Nachteile der Zeichnung sind geringer als die Nachteile der Nichtzeichnung. Die Bundesrepublik behält mit der Zeichnung den Fuß in der Tür. Nichtzeichnung wäre ein Verzicht auf politischen Handlungsspielraum. Die Verantwortung der Nichtzeichnung sei größer, weil irreversibel, als die der Zeichnung, die reversibel sei.

Herr Lampe hat sodann die positiven Aspekte der Konvention in bezug auf den Umweltschutz hervorgehoben; insbesondere die in der Konvention geregelte Streitschlichtung könne nicht ersetzt werden durch das Völkergewohnheitsrecht. Das ist richtig; allerdings darf nicht übersehen werden, daß das Streitschlichtungssystem der Konvention und das des IGH-Statuts zu einem Parallelsystem in dem Sinne führt, daß sowohl der Internationale Gerichtshof in Den Haag zuständig sein wird als auch der Seegerichtshof und daß aus dieser Parallelität möglicherweise Schwierigkeiten entstehen können.

Herr Bockslaff hat uns dankenswerterweise auf verfassungsrechtliche Probleme hingewiesen, die sich aus dem Art.155 der Konvention ergeben können. Darüber ist kontrovers diskutiert worden, nämlich von den Herren Herber, Lagoni, Lampe und Kühn. Wir waren uns am Ende dieser Diskussion einig, daß dies primär ein verfassungsrechtliches Problem der Bundesrepublik Deutschland ist (das Problem hat auch schon praktische Bedeutung erlangt, alldieweilen in dem Übereinkommen vom September 1982 über die vorläufigen Regelungen für polymetallische Knollen Regelungen enthalten sind, die offen sind; wer daran interessiert ist, dieses Thema zu verfolgen, der kann mehr darüber nachlesen in

der Abhandlung von Lauff in der Neuen Juristischen Wochenschrift 1982, S. 2700; dort wird die Frage erörtert: Kann das Parlament präjudiziert werden, indem es einer Regelung zustimmt, die später durch Neuverhandlung der Bundesregierung geändert werden kann?).

Herr Jenisch machte zwei "destruktive" Bemerkungen (Ausdruck von ihm selbst) und eine "konstruktive". Die erste destruktive Bemerkung bezog sich auf die Kosten: Mitgliedschaft in der Konvention bedeutet, wenn die USA mitmachen, daß auf die Bundesrepublik 450 bis 500 Mio. DM Kosten pro anno zukommen, wenn die USA nicht mitmachen, 750 Mio. DM Kosten pro anno.

Die zweite destruktive Bemerkung war: Wie stehen die USA zu der Tatsache, daß die Bundesrepublik Deutschland aus dem Geleitzug ausschert? Die konstruktive Bemerkung bezog sich auf die Meereswirtschaftskommission, über deren Arbeit Herr Jenisch berichtete. Bedrückende Informationen betrafen dabei die geringe Repräsentanz der Bundesrepublik Deutschland in dem zukunftssträchtigen Bereich der Aquakultur wie auch in anderen zukunftsorientierten Bereichen. Immer wieder drängt sich die Sorge auf, daß die Bundesrepublik den Anschluß an Zukunftsentwicklungen verliert. Schließlich nannte Herr Jenisch noch das wichtige Stichwort Zusammenarbeit mit der EG und Blick auf die USA. In bezug auf die Zeichnung: Es müsse ein Kabinettsbeschluß der Bundesregierung erfolgen. In der Tat: Auch nach meiner Ansicht wird man das Problem wohl nicht aussitzen können - die Zeit läuft.

Herr Wolfrum hat dann in diesem relativ starken Chor der Anhänger der Zeichnung eine Gegenstimme erhoben. Herr Wolfrum hat zunächst darauf aufmerksam gemacht, daß man nicht einfach trennen könne: "Wir können ja zeichnen, aber die Ratifikation interessiert uns überhaupt nicht." Als weitere Stichworte, die zu beachten seien, nannte

Herr Wolfrum Hafenanlaufen und Versorgungsschiffahrt. Vor allem sei es kein Trost, daß man eventuell wieder aus dem Vertragswerk austreten könne; denn an gewisse Rudimente der Konvention sei man auch dann gebunden.

Sehr wichtig war der Hinweis von Herrn Wolfrum (den auch Herr Lagoni aufgenommen hat), daß die Frage der Zeichnung letztlich eine politische Entscheidung sein müsse. Natürlich hat die Frage starke ökonomische und starke juristische Aspekte, aber ich glaube, daß letztlich dieses Problem nach politischen Kategorien entschieden werden muß. Das Verhältnis zu den USA, das Verhältnis zur Dritten Welt, die - von Herrn Wolfrum erwähnte - Möglichkeit bilateraler Verträge anstelle einer multilateralen Konvention - alles das muß dabei in die Erwägung einbezogen werden.

Herr Kühn hat im Anschluß an Herrn Wolfrum eine Zusammenfassung im Wege des Vorstellens der vier denkbaren Modelle gegeben. Diese vier Modelle seien:

1. Zeichnen und ratifizieren. Damit werde für die Bundesrepublik die Regelung des Meeresbergbaues verbindlich - eine internationale Ordnung ohne Beispiel.
2. Zeichnen und später abwägen, ob ratifizieren oder nicht. Eine Zeichnung werde aber von den anderen Staaten als Entscheidung auch für die Ratifizierung angesehen werden.
3. Zeichnen und in der Zwischenzeit bis zur Ratifizierung Verbesserungen zu erreichen suchen. Die Aussicht auf Verbesserungen sei wishful thinking.
4. Nicht zeichnen. Dies sei eine Weichenstellung, die in ihrer grundsätzlichen Wichtigkeit ähnlich derjenigen sei wie der für die Struktur der europäischen Marktordnung.

Herr Herber hat schließlich die für die Praxis wichtige Frage nach einer Strategie der Nachbesserung gestellt: Was könne man hier tun? Herr Jung hat in diesem Zusammenhang vor Illusionen gewarnt, nämlich als ob die Bundesrepublik irgendwelche Druckmittel im Moment in der Hand hätte. Frau Platzöder hat zu Geduld geraten und auf die Erfahrungen aus dem Konferenzverlauf hingewiesen; man müsse versuchen, in kleinen Schritten Nachbesserungen zu erreichen; eine große Konfrontation könne man sicher nicht mehr schaffen und solle das auch nicht tun.

Herr Breuer hat dann den Text einer Erklärung vorgeschlagen und sozusagen zu den Konferenzakten getan; die Erklärung sollte nach der Vorstellung von Herrn Breuer noch etwas hinausgehen über die japanische Erklärung.

Ich bin damit mit der Zusammenfassung am Ende, möchte aber noch zwei Institutionen zum Abschluß nennen: Einmal hat sich der Deutsche Verein für Internationales Seerecht durch seinen Arbeitskreis "Dritte UN-Seerechtskonferenz" und durch mehrere Vortragsveranstaltungen jahrelang um diese Dinge gekümmert. Einiges, was wir in dem Arbeitskreis erarbeitet und vorgeschlagen haben, z.B. daß die Wirtschaftszonen ausdrücklich Teil der Hohen See bleiben sollten, ist, wie Sie wissen, in die Konvention nicht aufgenommen worden; aber wir haben uns in den siebziger Jahren bemüht, hier rechtzeitig noch Einfluß zu nehmen.

Last not least möchte ich noch das Institut für Seerecht und Seehandelsrecht erwähnen. Herr Kollege Herber wird möglicherweise zu bescheiden sein, etwas Lobendes in seinem Schlußwort über dieses Institut zu sagen. Deshalb möchte ich als Gast und "Mitpodiumsdiskutant" sagen, daß ich es für besonders wichtig und richtig gehalten habe, daß dieses neue Institut in Hamburg sich gleich am Anfang eine so wichtige und brisante Frage vorgenommen hat und in einem von Fachwissen geprägten Rahmen zur

Diskussion gestellt hat. Ich weiß nicht, ob die mir zugeteilte Aufgabe, eine Zusammenfassung der Tagung zu machen, es auch deckt, daß ich mich zum Sprecher der hier Versammelten mache; aber ich möchte gleichwohl den Dank an Herrn Herber und Herrn Lagoni und an alle Mitarbeiter des neuen Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht aussprechen für diese ebenso wichtige wie gelungene Tagung.

SCHLUSSWORT

Rolf Herber

Meine Damen und Herren,

die Zeit ist fortgeschritten und Sie haben ein anstrengendes und gestrafftes Arbeitsprogramm hinter sich. Herr von Münch hat eine brillante Zusammenfassung unserer Diskussion gegeben, der in einem Schlußwort kaum noch etwas hinzuzufügen ist.

Unsere Diskussion hat keine Übereinstimmung der Auffassungen erbracht. Das konnten wir bei der Schwierigkeit und Komplexität der Probleme, bei der Verschiedenheit der wirtschaftlichen Interessen und bei den unterschiedlichen sachlichen Auffassungen auch nicht erwarten.

Das Ergebnis der Veranstaltung entspricht jedoch in vollem Umfang den Erwartungen, welche die Einladenden hegten, als sie mit der Bitte um Teilnahme an Sie herangetreten sind: Das Symposium hat, jedenfalls nach meiner Einschätzung, Meinungsstand und Problematik noch einmal sehr deutlich werden lassen. Es hat erneut bestätigt, daß das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen keineswegs allen unseren Wünschen Rechnung trägt, daß es aber viele Regeln enthält, die teils schon heute Völkergewohnheitsrecht sind und deren Absicherung durch geschriebenes Recht ein Vorteil für die Rechtssicherheit wäre, und die teils darüber hinaus Grundsätze aufstellen, die namentlich unserer Schifffahrt - auf deren freie, ungehinderte Dienste ein Außenhandelsland wie die Bundesrepublik Deutschland vital angewiesen ist - zugute kommen. Daß das Übereinkommen aber schließlich auch Vorschriften über den Meeresbergbau enthält, die nicht unseren Wunschvorstellungen von einer freien Weltwirtschaft entsprechen - Vorstellungen, die sich in unserer

Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg außerordentlich bewährt haben, die aber auch bei uns kaum in theoretischer Reinheit durchgeführt werden können und die vor allem auch nur von wenigen Industriestaaten in der Welt voll geteilt werden. Von Staaten zudem, die - wie namentlich die USA - in einer ganz anderen politischen und geographischen Situation sind, die sich vieles von dem, was wir nur durch mühsames Aushandeln von Übereinkünften mit anderen Staaten erreichen können, aufgrund ihrer reichen eigenen Rohstoffvorkommen und ihrer größeren Macht einfach nehmen können, und bei denen zudem ja auch die Einstellung gegenüber der Konvention innerstaatlich sehr umstritten ist.

Bei dieser Lage fällt es schwer, die ordnungspolitischen Bedenken des Wirtschaftsministeriums, so sehr man sie theoretisch teilen muß, als ein entscheidendes Hindernis schon für die Unterzeichnung des Übereinkommens anzusehen. Vielleicht bin ich als Handelsrechtler hier zu großzügig. Doch erscheint es mir aus meiner langen Erfahrung mit handelsrechtlichen rechtsvereinheitlichenden Übereinkommen keineswegs ungewöhnlich, daß ein Staat ein Übereinkommen auch dann zeichnet, wenn er noch nicht ganz davon überzeugt ist, daß er es nach reiflicher Prüfung letztlich wird ratifizieren können. Dies muß umso mehr gelten, wenn im Verlaufe weiterer Arbeiten in der Vorbereitungskommission noch gewisse Nachbesserungen möglich sind. Was die Unterzeichnung verspricht, ist ernsthafte Prüfung der Annahme - und eine solche Prüfung sollte bei unserem Gegenstand schon durch seine große politische und wirtschaftliche Bedeutung geboten sein.

Leider hat die Zeit nicht ausgereicht, um Art und Ausmaß der für uns wünschenswerten, etwa noch möglichen Nachbesserungen des Übereinkommens hier näher zu beschreiben. Das hätte wohl auch die Kompetenz dieser Veranstaltung überschritten. Vielleicht bieten aber die Gedanken, die

hier geäußert wurden, den Verantwortlichen eine weitere Grundlage für die Überlegungen darüber, wie sie sich in den kommenden Verhandlungen einstellen wollen. Die Zeichnung sollte jedoch dadurch nach meiner persönlichen Auffassung so wenig gehindert werden, wie dies bei anderen Staaten, die in einer vergleichbaren wirtschaftlichen und politischen Situation sind wie die Bundesrepublik Deutschland - etwa Frankreich und Japan -, der Fall war.

Auf die Zeichnung zu verzichten würde bedeuten, sich aus den Bemühungen der Staatengemeinschaft, die sich um ein neues Seerecht intensiv und seit langem bemüht, demonstrativ resignierend zurückzuziehen. Ich weiß, daß diese Überlegung oft als zu emotional abgetan wird. Doch lehrt die Teilnahme an internationalen Verhandlungen, daß solchen psychologischen Rücksichten in der Politik und im Außenhandel heute eine außerordentlich große Bedeutung zukommt.

Ob man wirklich mit einer Zeichnung einen Präzedenzfall für Technologietransfer und internationale Marktregelung akzeptieren würde, erscheint mir mehr als zweifelhaft. Einmal sind diese Bestrebungen ja nicht neu und nicht nur auf diesem Felde zu beobachten, mögen sie hier auch besonders ausgeprägt auftreten. Und selbst die USA sind ihnen nicht überall mit der gleichen Entschlossenheit entgegengetreten. Vor allem aber wäre wohl der Präzedenzfall dann schon durch die Verabschiedung des Übereinkommens gegeben und hinge kaum von seiner Zeichnung durch einen Mittelstaat wie die Bundesrepublik Deutschland ab.

Verzeihen Sie mir bitte diese wenigen persönlichen Bemerkungen und lassen Sie mich zu der Feststellung zurückkehren, daß ich jedenfalls hoffe, die Veranstaltung und ihre Niederschrift, die als Broschüre in der Schriftenreihe des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht erscheinen wird, möge den Streitstand auf gedrängtem Raume weiter zu klären helfen. Mehr konnten wir im Augenblick nicht er-

warten. Daß es gelungen ist, verdanken wir Ihnen allen. Der Dank gilt dabei zuallererst den Referenten, die sich der Mühe unterzogen haben, die Vielfalt der Probleme nochmals zu durchdenken und auf gedrängtem Raum so klar und einprägsam darzustellen, und Ihnen allen, meine Damen und Herren, für Ihre engagierte und sachkundige Diskussion und nicht zuletzt Herrn von Münch für seine ausgezeichnete Zusammenfassung der Ergebnisse. Ich hoffe, daß die Veranstaltung auch Ihren Erwartungen entsprochen hat und wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Baur, Prof. Dr. Jürgen	Universität Hamburg
Beckert, Dr. Erwin	Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg
Bernaerts, Dr. Arnd	Rechtsanwalt, Hamburg
Blackstein, Dr.	Nachrichtenagentur Reuter, Hamburg
Blaschczok, Dr. Andreas	Universität Passau
Blissenbach, Dr. Erich	Preussag, Hannover
Bley, Dr. Michael	Bundesministerium für Verkehr, Abteilung See, Hamburg
Bockslaff, Klaus	Universität Kiel
Boestra	Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg
Boye, Dr. Ralph	Rechtsanwalt, Hamburg
Breuer, Dr. Gerhard	Hamburg
v. Brevern, Hartmut	Rechtsanwalt, Hamburg
Brinkmann, Thomas	Universität Hamburg
Brödermann, Eckart	Hamburg
Czerwenka, Beate	Universität Hamburg
Daven, Angela	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft, Hamburg
Dückert, Hans Joachim	Rechtsanwalt, Hamburg
Erlinghagen, Prof. Dr. Peter	Universität Hamburg
Euteneuer, Susan	Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung, Hamburg
Feilhauer, Dr. Karl-Heinz	Verband der Deutschen Hochseefischereien e.V., Hamburg
Fellerer, R.	AMR/Preussag, Hannover
Figge	Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg

Filter	Landesvertretung Hamburg beim Bund, Bonn
Fleckenstein, Dr.	Deutscher Industrie- und Handelstag, Bonn
Göppert	Wirtschaftswoche, Hamburg
Gramann, Dr. Ernst August	Handelskammer Hamburg
Granzow	Hamburg
Griebel, Dieter	Schiffsmakler, Bremen
Gröger, Klaus	Bundesministerium für Verkehr, Abteilung See, Hamburg
Groscurth, Dr. Eberhard	Rechtsanwalt, Bremen
Grunenberg, Horst	MdB, Bonn
Gutsche, Roland	Kapitän
v. dem Hagen, Eberhard	Hapag Lloyd AG, Hamburg
Hartmann	Deutsche Schiffsbeleihungs- bank AG, Hamburg
Hasche, Dr. Walter	Rechtsanwalt, Hamburg
Hasselmann, C.-G.	Hamburg
Herber, Prof. Dr. Rolf	Universität Hamburg
Hermes, Reinhard	Universität Hamburg
Hertel, Dieter F.	Die Welt, Hamburg
Heyer, Dr.	Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg
Hofacker	Hamburg
Hoog, Dr. Günter	Universität Hamburg
Hörnicker, R.H.	Rechtsanwalt, Hamburg
Horton, Diane	Vizekonsulin, Kanadisches Generalkonsulat, Hamburg
Illing, Dr. Rudolf	Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn
Jablonsky	Fregattenkapitän, Bundesministe- rium der Verteidigung, Bonn

Jaeger, Enno	German Maritime Arbitration Association, Hamburg
Jenisch, Dr. Uwe	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Kiel
Jung, Dr. Ernst Friedrich	Botschafter, Auswärtiges Amt, Bonn
Kähler, H.	Kapitän zur See, Bundesministerium der Verteidigung, Bundesmarine, Hamburg
Keidel, Peter	Bundesministerium für Verkehr, Abteilung See, Hamburg
Klejdzinski, Dr. Karl-Heinz	MdB, Bonn
König, Dr. Norbert	Bundesministerium für Forschung und Technologie, Bonn
Kretschmer, Dr.	Bundesverband der Deutschen Industrie, Köln
Kröger, Dr. Bernd	Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg
Krüger, Prof. Dr. Herbert	Universität Hamburg
Kühn, Jürgen	Bundesministerium für Wirtschaft, Bonn
Kunig, Dr. Philip	Universität Hamburg
Lagoni, Prof. Dr. Rainer	Universität Hamburg
Lampe, Dr. Wilhelm H.	Bundesministerium für Verkehr, Abteilung See, Hamburg
Lienhardt, Dr.	Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg
Loeber, John	Universität Hamburg
Maack, Hans	Zeitschrift "Hansa", Hamburg
Mayer, Claus F.	Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V., Hamburg
v. Münch, Prof. Dr. Ingo	Universität Hamburg
Neubert, H.J.	Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung, Hamburg
Nielsen, Detlev	Kapitän, Hamburg

Nöll, Hans-Heinrich	Deutscher Verein für Internationales Seerecht, Hamburg
Novak, J.	Hamburger Abendblatt, Hamburg
Otto	Leonhardt & Blumberg, Hamburg
Peters	Vereins- und Westbank, Hamburg
Platzöder, Dr. Renate	Stiftung Wissenschaft und Politik, Ebenhausen
Puttfarcken, Dr. Hans Jürgen	Max-Planck-Institut, Hamburg
Rabeneick, Eckhard	Rechtsanwalt, Hamburg
Rassau	Rechtsanwalt, Hamburg
Rehders	Nord-Deutsche Versicherungs-Aktiengesellschaft, Hamburg
Richter, Dr.Dr. Walther	Deutscher Verein für Internationales Seerecht Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts Bremen a.D., Bremen
Riesel, G.J.	Hamburg
Rückert	Köln
Schaefer, Joachim	Dispacheur, Hamburg
Schmid-Loßberg, Alexander	Hamburg
Schmid-Loßberg, Werner	Rechtsanwalt, Hamburg
Schmidt, Prof. Dr. Karsten	Universität Hamburg
Scholle, Thomas	Rechtsanwalt, Hamburg
Schröder, K.	GKSS Forschungszentrum, Geesthacht
Seeberg-Elverfeldt, Nils	Max-Planck-Institut, Hamburg
Seidel, Dr. Dr. Peter	Bundesministerium für Verkehr, Abteilung See, Hamburg
Stalp, Dr. Hans Günther	Preussag, Hannover
Stöcker, Dr. Hans Jürgen	Rechtsanwalt, Hamburg
Stoll	Rechtsanwalt, Hamburg

Stoll, Dr. Jutta	Bonn
Stoll, Peter-Tobias	Universität Kiel
Strobel, Dr. Michael	Rechtsanwalt, Hamburg
Sündermann, Prof. Dr.	Universität Hamburg
Thieme, Prof. Dr. Werner	Universität Hamburg
Uhle, Dr. Edgar	Rechtsanwalt, Hamburg
Umlauf, Dr. Joachim	Rechtsanwalt, Hamburg
Vigge, Dr.	Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg
Graf Vitzthum, Prof. Dr. Wolfgang	Universität Tübingen
Vogeler, Dr. Burkhard	Rechtsanwalt, Hamburg
Voges, Hans H.	Rechtsanwalt, Hamburg
Wachs, Dr. Roland	Rechtsanwalt, Hamburg
Waitz, Dr. J.	Rechtsanwalt, Hamburg
Warnke, Dr. Rüdiger	Rechtsanwalt, Hamburg
Weber, Prof. Hanno	Fachhochschule Hamburg
v. Wedel, Dr. Henning	Rechtsanwalt, Hamburg
Werner, Hans-J.	Hamburg
Wittkopp, Dr. Ulrich H.	Rechtsanwalt, Hamburg
Wolfrum, Prof. Dr. Rüdiger	Universität Kiel
Wörnlein, Peter	Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg
Wülfing, Dr.	Bremer Vulkan AG, Bremen
Zimmer, Lothar	Bundesministerium für wirt- schaftliche Zusammenarbeit, Bonn
Zschoche, Dr. Teo	Hamburg

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 34 Bauer, Dr., Karl-Heinz
Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 Wedel, Dr., Henning von
Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 Schmidt, Prof. Dr., Karsten
Verantwortlichkeit für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —,
1979
- Heft 37 Albrecht, Dr., Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 Hoog, Günter
Deutsche Flaggenhoheit, 1979
- Heft 39 Schön, Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens, 1979
- Heft 40 Remé, Dr., Thomas M.
Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?, 1979
- Heft 41 Ganten, Dr., Reinhard H.
Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, 1980
- Heft 42 Roth, Prof. Dr., Günter H.
Währungsprobleme im internationalen Seerecht, 1980
- Heft 43 Jenisch, Dr., Uwe
Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz
auf die Bundesrepublik Deutschland, 1980
- Heft 44 Helm, Prof. Dr., Johann Georg
Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag, 1981
- Heft 45 Okuda, Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln, 1983
- Heft 46 Albrecht, Dr., Hans-Christian
Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr, 1983
- Heft 47 Rieher, Erhard
Die Liegezeit bei einem Seeschiff, 1983
- Heft 48 Lekszas, Manfred W.
Die amerikanische Rechtsprechung zum Schiffspfandrechtsgesetz von 1910 und
seinen Novellen, 1984
- Heft 49 Stoyan, Stalev
Flaggenhoheit nach dem Völkerrecht und nach dem Recht sozialistischer Staaten, 1984

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 11 Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur
Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, mit einem Beitrag von Reinhard
Ganten, 1973
- Heft 12 Konvention der Vereinten Nationen über die Güterbeförderung zur See, 1978, mit
einem Beitrag von Prof. Dr. Rolf Herber, 1978
- Heft 13 Die Konvention über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, 1976, mit
einem Beitrag von Dr. Dr. Walther Richter, 1978