

Diese Konzeption widersprach dem so häufig stolz verkündeten Ziel, diese Erklärung solle die Menschenrechtspakte näher ausführen. Die endgültige Fassung entspricht stärker einem Gegenentwurf der Niederlande<sup>37</sup>.

Von praktischer Bedeutung ist die Bestimmung dort, wo Lücken in der Erklärung vorliegen, die aber aus den Menschenrechtspakten — nicht notwendig der Garantie der Gewissensfreiheit — ausgefüllt werden können, so etwa aus den Garantien der Vereinigungs- oder Meinungsfreiheit.

## VIII

Es ist sicherlich zu begrüßen, daß die in Jahrzehnten geleistete Arbeit schließlich zu einem Ergebnis führte. Nur wenige Elemente der Erklärung führen aber über das bisher schon Erreichte hinaus. Immerhin ist es gelungen, die auch zu Tage getretenen Tendenzen abzufangen, bestehende Verpflichtungen zu verwässern.

Emphatische Lobesworte sind über die hohen Qualitäten der Erklärung gesprochen worden. Sie sei ein Wahrzeichen (»landmark«) in der Geschichte der Vereinten Nationen<sup>38</sup>, ihre Annahme bedeute einen wichtigen Schritt bei der Förderung der Menschenrechte<sup>39</sup>, der Text sei der Bewunderung wert, er ehre die Prinzipien, in welchen die Würde jedes der vier Milliarden Menschenwesen auf unserem Planeten wurzele<sup>40</sup>.

Das wurde allerdings gesagt, als es noch darum ging, einen Konsensus zu erreichen und die mühsamen Arbeiten endlich abzuschließen. Auch nüchternere Bewertungen liegen vor: Ein Kompromiß mit Schwächen und Lücken. Immerhin bestätigte er, das Recht, sich zum eigenen Glauben zu bekennen, gehöre zu den Dimensionen der menschlichen Existenz<sup>41</sup>.

Politisch ist es bemerkenswert, daß sich zu dem Versuch, ein ausgewogenes Dokument zu schaffen, Staaten aus allen Kontinenten und ganz unterschiedlicher politischer und kultureller Orientierung zusammenfanden, was gegenwärtig nicht mehr allzu häufig vorkommt.

### Anmerkungen

- 1 Überblick in: UNESCO — Enseignement des Droits de l'Homme, Vol.II Nr.1 (1981), S. 5-39.

- 2 K. Schlaich, Religionsfreiheit als Menschenrecht, in: Evangelische Kommentare, Heft 3/1978, S.138ff. (140).
- 3 Mit ihrer Resolution 36/55; Text: S.107f. dieser Ausgabe. Die hier abgedruckte Übersetzung des Deutschen Übersetzungsdienstes der Vereinten Nationen weicht in der Terminologie von der amtlichen Fassung der UN-Menschenrechtspakte in der Bundesrepublik Deutschland ab; wenig glücklich ist die Übertragung von »belieft« mit »Überzeugung« statt mit »Weltanschauung«.
- 4 Dazu S. Liskofsky, Historique de la Déclaration, in: UNESCO (Anm.1), S.40ff.
- 5 Text bei I. Brownlie, Basic Documents on Human Rights, Oxford, 1. Aufl. 1971 (und erstaunlicherweise auch noch 2. Aufl. 1981).
- 6 Vgl. die scharfe Kritik von E. Kussbach, Die VN und der Schutz des religiösen Bekenntnisses, in: Österr. Ztschr. f. öffentl. Recht, Bd.24 (1974), S.267-338.
- 7 UN-Doc. E/CN.4/1145 v.5.12.1973.
- 8 E/CN.4/L.1578.
- 9 E/CN.4/L.1602.
- 10 E/CN.4/SR.1636, Ziff.29.
- 11 A/C.3/36/SR.43, Ziff.88 (Annahme ohne förmliche Abstimmung).
- 12 Ein Beispiel bietet Art.3 des Internationalen Übereinkommens zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung v.7.3.1966. Eine »in ihren Hoheitsgebieten« zu erfüllende Verpflichtung wird unter Rückgriff auf einen Passus der Präambel, der die Schaffung einer internationalen Gemeinschaft postuliert, in eine außenpolitische Forderung umgedeutet.
- 13 Vgl. E/CN.4/L.1357 v.9.3.1977: Draft report of the informal Working Group to the Commission, Ziff.6-10.
- 14 S. Anm.5.
- 15 »Non-theistic« kombiniert das griechische Hauptwort mit einem lateinischen Präfix, während das gebräuchlichere »atheistic« dem griechischen Wort »atheos« (ohne Gott) folgt.
- 16 E/CN.4/SR.1426 (Sitzung am 11.3.1977), Ziff.22: Heiliger Stuhl.
- 17 Dazu K. J. Partsch, Freedom of Conscience and Expression and Political Freedoms, in: L. Henkin (Hrsg.), The International Bill of Rights, New York 1981, S.211f.
- 18 Text: VN 1/1968 S.28ff. und BGBl II, 1969, S.961ff.
- 19 A/Res/1386 (XIV), Text: VN 3/1979 S.79f.
- 20 E/CN.4/1146/Add.3 v.7.10.1974, S.4.
- 21 UdSSR, E/CN.4/1146 v.29.1.1974, S.9; DDR, E/CN.4/1146/Add.1 v.15.2.1974, S.3.
- 22 Siehe unten unter VII.
- 23 E/CN.4/1145, Annex I.
- 24 Bulgarien, A/C.3/36/SR.43, Ziff.74.
- 25 Im Recht des Grundgesetzes entspricht dem die Wesensgehaltsgarantie des Artikels 19 Abs.II.
- 26 Rumänien, A/C.3/36/SR.43, Ziff.52f.; Jugoslawien, A/C.3/36/SR.35, Ziff.30.
- 27 UdSSR, A/C.3/36/SR.43, Ziff.69; vgl. aber die Ausführungen zum Schulunterricht.
- 28 Jugoslawien, A/C.3/36/SR.35, Ziff.30; Rumänien (s.Anm.26).
- 29 Rumänien (s.Anm.26).
- 30 Nachweise s. o., Anm.8-11.
- 31 Bericht E/CN.4/L.1578 v.6.3.1981.
- 32 E/CN.4/L.1578, Ziff.98.
- 33 Kanada, E/CN.4/SR.1636, Ziff.14.
- 34 Vgl. dazu die interessante Entscheidung des Menschenrechtsausschusses in der Sache Hartikainen gegen Finnland, Bericht A/36/40, S.147-152 (No.R.9/40).
- 35 E/CN.4/L.1578, Ziff.95: Bjelorußland; die UdSSR schloß sich an, aaO, Ziff.97.
- 36 E/CN.4/L.1578, Ziff.105-112.
- 37 AaO (Anm.36), Ziff.108.
- 38 Australien, A/C.3/36/SR.32, Ziff.45.
- 39 Portugal, A/C.3/36/SR.35, Ziff.41.
- 40 USA, A/C.3/36/SR.36, Ziff.9.
- 41 Heiliger Stuhl, A/C.3/36/SR.32, Ziff.28.

# Sicherheit der Schifffahrt und Schutz der Meeresumwelt

## Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMCO/IMO)

WILHELM H. LAMPE

### I

IMO ist nicht etwa die französische Version von IMCO, der »International Governmental Maritime Consultative Organization«; das wäre »OICNM«. Vielmehr ist IMO die Kurzform für die »International Maritime Organization«, und dies ist seit dem 22. Mai 1982 der neue Name der IMCO. Als UN-Sonderorganisation wurde die IMCO durch das (erst zehn Jahre später in Kraft getretene) Übereinkommen von 1948 gegründet. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit Anfang 1959 Mitglied der Organisation.

Als der Verfasser im März 1975 namens der Bundesrepublik in der Arbeitsgruppe »Änderung der IMCO-Konvention« den Vorschlag auf Namensänderung einbrachte, erfreute sich dieser und seine Begründung allgemeiner, jedoch nicht einstimmiger Zustimmung. Die japanische Delegation, sonst oft auf einer Linie mit der deutschen, meldete Opposition an, ohne sie eigentlich zu begründen. Im persönlichen Gespräch kam es heraus: Man hatte nichts gegen den neuen Namen, im Gegenteil, man fand ihn gut und richtig. Aber die Kurzform »IMO«! Als Wort gesprochen, also *imou*, heißt das auf japanisch »heiße Kartoffel«. Der Generalsekretär hatte bald eine Lösung zur Hand: Man werde dafür sor-

gen, daß die Kurzform nicht als Wort, sondern als Abkürzung ausgesprochen werde, also nicht *imou*, sondern *ai-em-ou*. Japan hat dann im Mai 1975 einer Empfehlung des Rates nicht mehr widersprochen und sich an dem im Konsens angenommenen Beschluß der Versammlung, des obersten Organs der IMCO, beteiligt.

Mit der Ende 1973 eröffneten III. UN-Seerechtskonferenz war die IMCO stärker als je zuvor in den Mittelpunkt des Interesses der Staatengemeinschaft gerückt. Schon die ersten Arbeitsentwürfe von Teilen einer Konvention machten deutlich, daß die »zuständigen internationalen Organisationen« zahlreiche Aufgaben würden übernehmen oder aber die von ihnen verabschiedeten oder künftig zu erarbeitenden technisch-nautischen Übereinkommen als Maßstab für die Anwendung der neuen Seerechtsnormen würden dienen müssen. Die Gruppe der Schifffahrtsländer war sich darüber einig, daß hierfür nur die Organisation, der sie alle, neun von ihnen sogar als Ratsmitglied, angehörten, die IMCO, in Betracht käme. Man mußte aber zugleich die erstaunliche Feststellung machen, daß die IMCO relativ wenig bekannt war, in ihrer Bedeutung unterschätzt oder falsch beurteilt wurde. Diese

Erfahrung kam Überlegungen entgegen, die in den Attributen ›Inter-Governmental‹ und ›Consultative‹ eher den Ausdruck einer unangebrachten Untertreibung sahen und meinten, daß schon die Firmenwahrheit eine Korrektur erfordere. In der Tat: Von 31 bei der Gründung war die Zahl der Mitglieder auf 88 im Jahre 1975 gewachsen (und ist bis 1982 auf 122 gestiegen), eine Größenordnung also, die längst Anspruch auf die Bezeichnung ›international‹ im Sinne auch von ›universell‹ erheben darf. Ebenso war die Organisation aus dem Stadium der ausschließlich oder auch nur überwiegend ›konsultierenden‹ — also (miteinander) beratenden — Tätigkeit hinausgewachsen. Nicht mehr der unverbindliche Meinungs- und Erfahrungsaustausch stand im Vordergrund, sondern die auf den Abschluß von multilateralen Verträgen gerichtete Ausschußarbeit. Die von der IMCO schon in ihren ersten 15 Jahren beschlossenen internationalen Übereinkommen beeindruckten durch Anzahl und Inhalt<sup>1</sup>. Sie hatten die Organisation mit den Pflichten der Depositarmacht betraut und ihr — als solcher — entsprechende Rechte eingeräumt oder Funktionen übertragen, die man insgesamt am besten mit ›administrativ‹ bezeichnet. Die oben erwähnte deutsche Initiative hatte daher auch vorgeschlagen, Artikel 2 des IMCO-Statuts<sup>2</sup> (»The function of the Organization shall be consultative and advisory«) um ›administrative‹ zu ergänzen. Für viele Länder, zumal der Dritten Welt, hat das jedoch, wie sich zeigte, einen Beigeschmack von ›regieren‹, und in die Gefahr der Entäußerung souveräner Rechte wollte man sich nicht begeben.

## II

Mit der Namensänderung traten gleichzeitig eine Reihe anderer Ergänzungen und Änderungen der Satzung in Kraft. Sie betrafen im wesentlichen den Status des Rechtsausschusses (›Legal Committee‹, LEG) und des Ausschusses für Meeresumweltschutz (›Marine Environment Protection Committee‹, MEPC), die beide bislang als vom Rat — nicht von der Verfassung selbst — eingesetzte, also auch von diesem abhängige Organe anzusehen waren. Durch diese Institutionalisierung wurde auch das Verhältnis der Ausschüsse untereinander und zum Rat klarer und damit besser als zuvor geordnet. Die beiden genannten Ausschüsse stehen gleichrangig mit dem Schiffssicherheitsausschuß (›Maritime Safety Committee‹, MSC) als tragende Elemente der IMO-Arbeit unter der koordinierenden und richtungweisenden Leitung des Rates. Damit hat die Organisation jene innere Ordnung erreicht, die Reibungsverluste durch Kompetenzüberschneidungen vermeidet und Voraussetzung für optimale Arbeitsergebnisse ist<sup>3</sup>.

Die Geschichte der IMCO beginnt nach dem Zweiten Weltkrieg, wenn auch die Wurzeln für eine geregelte multilaterale staatliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt bis in die letzten Kriegsjahre zurückgehen. Jedenfalls bildeten zehn alliierte Staaten 1944 die ›United Maritime Authority‹, die ihre Beratungen als ›United Maritime Consultative Council‹ auch fortsetzten, als die unmittelbaren Nöte des Krieges nicht mehr drückten. Im Zuge der Beratungen zur Gründung der Vereinten Nationen wurden alsbald die Möglichkeiten internationaler Zusammenarbeit auf dem Schifffahrtssektor diskutiert. Anfang 1946 schließlich traten der ›Consultative Council‹ und der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (ECOSOC) miteinander in Verbindung; im Herbst des gleichen Jahres legte der ›Consultative Council‹ seinen Mitgliedsregierungen ein Gründungsprogramm einschließlich Satzungsentwurf für diese ›Inter-Governmental Maritime Consultative Organization‹ vor, die als Sonderorganisation der Vereinten Nationen gegründet und mit dem ECOSOC verbunden werden sollte. Man war sich von Anbeginn darüber einig, daß der Schwerpunkt der Aktivitäten auf dem Gebiet der Schiffssicherheit liegen sollte und stieß auch nicht auf den sprichwörtlichen Tonfel im Detail, als es um möglichst umfassende Definitionen ging.

Zu tiefgreifenden Auseinandersetzungen indessen führte die Diskussion um Aufgaben und Zuständigkeiten überwiegend

schifffahrtswirtschaftlicher, kommerzieller oder seehandelsrechtlicher Art, wie sie schließlich mit Art.1 Abs.b und c Eingang in die IMCO-Satzung gefunden haben. Der (vom Entwurf bis heute unveränderte) Text trägt noch immer die Spuren des Kompromisses, wenn er (Art.1 Abs.b) als Ziel der Organisation auch die Abwehr diskriminierender Maßnahmen und Beschränkungen nennt, gleichzeitig aber auch eine sorgfältig abgewogene Beschreibung derjenigen Regierungsmaßnahmen enthält, die nicht als Diskriminierung in diesem Sinne angesehen werden können. Tatsächlich hat eine größere Gruppe von Mitgliedstaaten bis zur Zeichnung des Übereinkommens ihre diesbezügliche Opposition durch Vorbehalte zum Ausdruck gebracht<sup>4</sup>, und es ist auch kein Zufall, daß die skandinavischen Staaten darin komplett und mit der ungewöhnlich deutlichen Erklärung vertreten sind, man werde die Kündigung erwägen, falls die IMCO derartige Arbeitsthemen aufgreife. Die skandinavischen Staaten, hier angeführt von Norwegen — nicht minder auch Griechenland —, fühlen sich seit je in besonderem Maße dem Prinzip der internationalen Schifffahrtswirtschaftsfreiheit eines liberalen, nur durch den freien Wettbewerb geregelten Seeverkehrs verpflichtet. Gewiß ist dieser Grundsatz auch für die anderen OECD-Staaten verbindlich, spielt für die praktische Wirtschaftspolitik der Staaten jedoch eine entscheidende Rolle, die über große Handelsflotten, aber einen relativ nur geringen Seehandel verfügen. Sie reagierten daher äußerst empfindlich schon auf eine bloße Aufgabenzuweisung an eine UN-Sonderorganisation, wohl fürchtend, daß die Mitgliedsverhältnisse in einer allen Staaten offenen Organisation Mehrheiten erzeugen könne, die die vorerwähnte Politik nicht stützt.

Nahezu ein Vierteljahrhundert ist seitdem vergangen; Zeit genug, die Richtigkeit politischer Entscheidungen anhand der Entwicklung zu überprüfen. In der IMCO war seit ihren Gründungstagen nie mehr ernsthaft versucht worden, Fragen mit wirtschaftspolitischen Schwerpunkt anzufassen. Die Streiter für diese Abstinenz haben das längst und nachhaltig bereut, denn schon bald wurde die Marktlücke entdeckt und von der UNCTAD mit ihrem ›Committee on Shipping‹ ausgefüllt. Die alsbald deutlich gewordene Praxis dieses Spezialorgans der Generalversammlung, in dem oft auch planwirtschaftlich ausgerichtete Vorhaben der Entwicklungsländer vorangetrieben werden, entsprach gewiß nicht den Vorstellungen jener Staaten über ein geeignetes Forum zur Formulierung liberaler Schifffahrtspolitik. Die Erkenntnis kam zu spät.

Dagegen mehrten sich positive Kompetenzkonflikte, die die IMCO eher in eine Abwehrstellung drängten. Ein ECOSOC-Beschluß vom August 1977 hatte die Überlappung von Arbeitsbereichen dadurch zu klären versucht, daß er UNCTAD für den Bereich der Containerisierung eine ›primäre Verantwortlichkeit‹ zugesprochen hatte. IMCO mußte dagegen intervenieren und erreichte eine ergänzende Erklärung, daß das nicht auch ›ausschließliche Verantwortlichkeit‹ bedeutete. Eine ähnliche Auseinandersetzung entzündete sich am Arbeitsprogramm des Rechtsausschusses, als UNCTAD (unaufgefordert) ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit bei der Neuberatung einer Reihe älterer seerechtlicher Übereinkommen mit privat- oder handelsrechtlichem Einschlag anbot, die (vorläufig) unerwidert blieb. Schließlich haben sich diese Querelen auch im Tätigkeitsbereich Entwicklungshilfe fortgesetzt, bis man auch dort eine Abgrenzung fand. Nicht ohne Reiz ist die Tatsache, daß IMCO-Generalsekretär Chandrika Prasad Srivastava der bisher bedeutendsten Schifffahrtskonferenz der UNCTAD präsidiert hat und viele Teilnehmer meinen, daß ihr Erfolg, der Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, weitgehend sein persönliches Verdienst sei.

Auch im Gliederungs- und Organisationsbereich ihrer Verfassung hatte die IMCO Kinderkrankheiten durchzustehen. Bis 1967 gab es — außer der Versammlung — nur zwei Beratungs- und Beschlußorgane, den Schiffssicherheitsausschuß mit diversen Unterausschüssen und den Rat, jener auf 14, dieser auf 16 Mitglieder beschränkt. Ihre Zusammensetzung sollte, den Zielen der Organisation entsprechend, primär Seeschifffahrts- und See-

wirtschaftsinteressen repräsentieren. Demzufolge war ihre Zusammensetzung im Prinzip gleich: Hier wie dort bildeten die Länder mit der größten Handelsschiff-tonnage den verfassungsmäßigen Kern. Im Schiffssicherheitsausschuß sollten hierzu mindestens acht gehören (»of which not less than eight shall be the largest ship-owning nations«); im Rat war das Kriterium für die Zugehörigkeit zu dieser Gruppe nicht ganz so deutlich formuliert (Art. 28a: »six nations with the largest interest in providing international shipping services«). Praktisch war der Unterschied der Mitgliedschaftsvoraussetzungen gering, denn jedenfalls die sechs Ratsmitglieder der Gruppe waren regelmäßig auch unter den acht Tonnagestaaten des Schiffssicherheitsausschusses. Gleichwohl entsprach die Differenz im wesentlichen der Frage, die dem Internationalen Gerichtshof (IGH) 1959 von der I. IMCO-Versammlung vorgelegt wurde.

Die Frage lautete: »Hat die Versammlung, indem sie Liberia und Panama nicht in den Schiffssicherheitsausschuß wählte, ihr Wahlrecht im Einklang mit Art. 28a der IMCO-Verfassung ausgeübt?« Liberia und Panama hielten damals die Plätze 3 bzw. 8 in der Rangliste der Welttonnage. Der IGH hatte also zu entscheiden, ob sich die Wahl der nach dem Tonnagekriterium zu wählenden Mitglieder auf die Feststellung der Acht nach ihrer Rangfolge beschränkte, oder ob andere, ggf. welche Umstände berücksichtigt werden könnten. Die beiden benachteiligten Staaten beriefen sich auf ihr souveränes Recht, Schiffe nach ihren Gesetzen zu registrieren, während die Mehrheit der Mitgliedstaaten meinte, man könne in diesem Zusammenhang und für die Zwecke dieses Artikels der IMCO-Satzung eben Registrierung nicht gleich Registrierung setzen. Die Länder mit Gefälligkeits- oder Billigflaggen — oder »offenem Register«, wie man heute sagt — hätten auch völkerrechtlich keinen Anspruch auf Anerkennung als »ship-owning nation«, da es dieser Tonnage an dem »genuine link« fehle. Diese echte Verbindung zwischen Schiff und Flaggenstaat, vor allem die Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten werde als Voraussetzung für die Staatszugehörigkeit eines Schiffes gefordert<sup>5</sup>. Der IGH ist dieser Ansicht nicht gefolgt. Sein Mehrheitsvotum stützt sich u. a. auf den verschiedentlichen Gebrauch der registrierten Tonnage in der Satzung als Bemessungsnorm für bestimmte Rechtsfolgen, z. B. Inkrafttreten von Änderungen oder Aufteilung der Beiträge, und folgert schließlich, daß man den Begriff nicht unterschiedlich anwenden könne. Liberia war fortan ein Platz im Schiffssicherheitsausschuß sicher. Für Panama blieb der Prozeßerfolg ohne Auswirkung, denn es sackte alsbald auf Platz 10 der Tonnageliste. Im Jahre 1965 (mit Wirkung ab 1968) wurde die Mitgliederzahl auf 18 erhöht, 1974 (mit Wirkung ab 1978) die Limitierung ganz aufgehoben, ohne daß sich übrigens die Zahl der aktiv mitarbeitenden Länder wesentlich geändert hätte.

Die gleiche Erfahrung gilt für den Rat. Zwar hat sich erst 1978 seine Mitgliederzahl von 18 auf 24 erhöht, nicht jedoch dadurch auch sein Wirkungsgrad vergrößert, es sei denn, die stärkere Repräsentanz der Entwicklungsländer trüge schon als solche zur Klimaverbesserung und damit auch zum besseren Arbeitsergebnis bei. Die Bundesrepublik Deutschland gehört ihm übrigens seit ihrem Beitritt an und wurde regelmäßig in die Gruppe der sechs Länder mit dem größten Interesse am Seehandel gewählt.

### III

Rat und Schiffssicherheitsausschuß sind nicht nur die konstitutionell ältesten, sondern auch die wichtigsten Organe der IMO. Der Rat ist — stärker als zuvor — das zentrale Entscheidungsorgan, das das Arbeitsprogramm, den Haushalt und die wichtigsten laufenden Geschäfte bestimmt. Selbstverständlich ist mit der Zunahme der Mitglieder von 30 auf 122, der Ausschüsse von einem auf vier und des Sekretariats von ca. 25 auf 200 Mitarbeiter ein kompetenzstarkes Leistungsorgan von Vorteil, zumal für die Koordinierung der Ausschüßarbeiten. In Zeiten wachsender Haushaltsschwäche kommt es vordringlich darauf an, die Sacharbeit reibungslos zu gestalten und Prioritäten festzulegen; eine Aufgabe, die hauptsächlich vom Rat wahrzunehmen ist.

Die Aktivitäten des Schiffssicherheitsausschusses lassen sich am besten unmittelbar der Satzung entnehmen:

»Der Schiffssicherheitsausschuß prüft alle Angelegenheiten, die in den Tätigkeitsbereich der Organisation fallen und sich auf folgendes beziehen: Hilfsmittel für die Navigation, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Bemannung der Schiffe unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherung der Seefahrt, hydrographische Unternehmung, Schiffstagebücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherung der Seefahrt unmittelbar betreffenden Fragen.«

Die Arbeitsergebnisse sind umfangreich und differenziert: Regelwerke in Form umfassender Konventionen mit verbindlicher Wirkung gegenüber den Vertragsparteien<sup>6</sup> oder Resolutionen mit rechtlich (nur) empfehlender Bedeutung oder »Codes«, die in ihrer Rangordnung etwa zwischen diesen beiden Kategorien liegen. Der Ausschuß verfolgt die Entwicklung von Technik und Nautik und hält die unter seiner Federführung erschienenen Ordnungswerke unter ständiger Kontrolle. Die zum Teil sehr umfangreichen Codes erfreuen sich hoher fachlicher Wertschätzung und sind aus der Schifffahrtspraxis nicht mehr wegzudenken<sup>7</sup>. Ihre nicht an den Ausdruck der Konventionssprache gebundenen Texte sind oft eher beschreibend als im strikten Sinne regelnd und bieten alternative Lösungen an. Daher werden Codes auch zunehmend als Vorläufer für (verbindliche) Vertragsregelungen benutzt.

In den letzten Jahren stand die Fortschreibung des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (Safety of Life at Sea, SOLAS) im Vordergrund<sup>8</sup>, eine, wie sich schon gezeigt hat, Daueraufgabe des Ausschusses. Der fachliche Inhalt des Übereinkommens wird am besten — in Anlehnung an seine Kapitel — mit folgenden Stichworten umschrieben: Bauart der Schiffe einschließlich Unterteilung, Stabilität und Feuerschutz; Rettungsmittel; Telegrafie- und Sprechfunk; Sicherheit der Seefahrt; Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern; Reaktorschiffe; Untersuchung und Zeugnisse.

SOLAS 1974/78 gilt für Frachtschiffe und Tanker. Ein ähnliches Vertragswerk, jedoch auf die Bedürfnisse der Fischerei zugeschnitten, ist das Übereinkommen von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen. Fragen der Ausbildungsqualität für Kapitäne und Schiffsoffiziere und die Mindestanforderungen an diese Dienste galten lange als international nicht vereinbarungsfähig, da für auch nur hinreichende Erfolgsaussichten ein relativ weitgehender Souveränitätsverzicht nötig ist und die Ausgangspunkte einfach zu unterschiedlich schienen, um je einen einheitlichen Nenner zu erreichen. Diese enormen Schwierigkeiten wurden 1978 mit der Verabschiedung des Übereinkommens über Ausbildung und Befähigung und den Wachdienst von Seeleuten überwunden<sup>9</sup>.

Das Übereinkommen über Suche und Rettung in Seenotfällen von 1979 verdient nicht nur besondere Erwähnung, weil die Konferenz, auf der es angenommen wurde, auf Einladung der Bundesregierung in Hamburg stattfand. Es regelt erstmalig weltweit die Bedingungen, die an Such- und Rettungsdienste zu stellen sind, ihre Organisation und die Zusammenarbeit zwischen den Staaten, vor allem auf regionaler Basis. Es schafft damit den Mechanismus, der erst das Funktionieren des Systems ermöglicht<sup>10</sup>. Die Rettung aus Seenot wird in absehbarer Zeit ganz entscheidend durch ein weltweites Seenotfunksystem verbessert werden, das auf Notruf mit Positionsübermittlung mittels Satelliten beruht. Für den kommerziellen Funkverkehr ist das System, einschließlich seiner Satelliten, schon betriebsbereit. Es heißt INMARSAT und wurde durch das Übereinkommen über die internationale Seefunksatelliten-Organisation von 1976 ins Leben gerufen<sup>11</sup>.

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt war die organisatorische Antwort der IMCO auf die Tankerkatastrophen des letzten Jahrzehnts: »Torrey Canyon«, »Argo Merchant«, »Amoco Cadiz«, um nur die zu nennen, die Signal- oder Auslöserfunktion hatten. Mit großem Engagement übernahm dieses Gremium die

Fortführung des Kampfes gegen die Ölpest durch das Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung (MARPOL 1973) mit (unselbständigem) Protokoll von 1978, kurz MARPOL 1973/78<sup>12</sup>. Das Vertragswerk, das in wesentlichen Teilen die erste Konvention dieser Art von 1954 verschärft, befaßt sich mit der Seeverschmutzung durch den Schiffsbetrieb, also mit dem Ablassen von Öl und Ölgemischen und dem Einbringen von Müll und Fäkalien; die Vorschriften reichen vom absoluten Verbot bis zur — in der Auswirkung unschädlichen — Erlaubnis. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Tanker sollen Unglücksfällen und -folgen entgegenwirken.

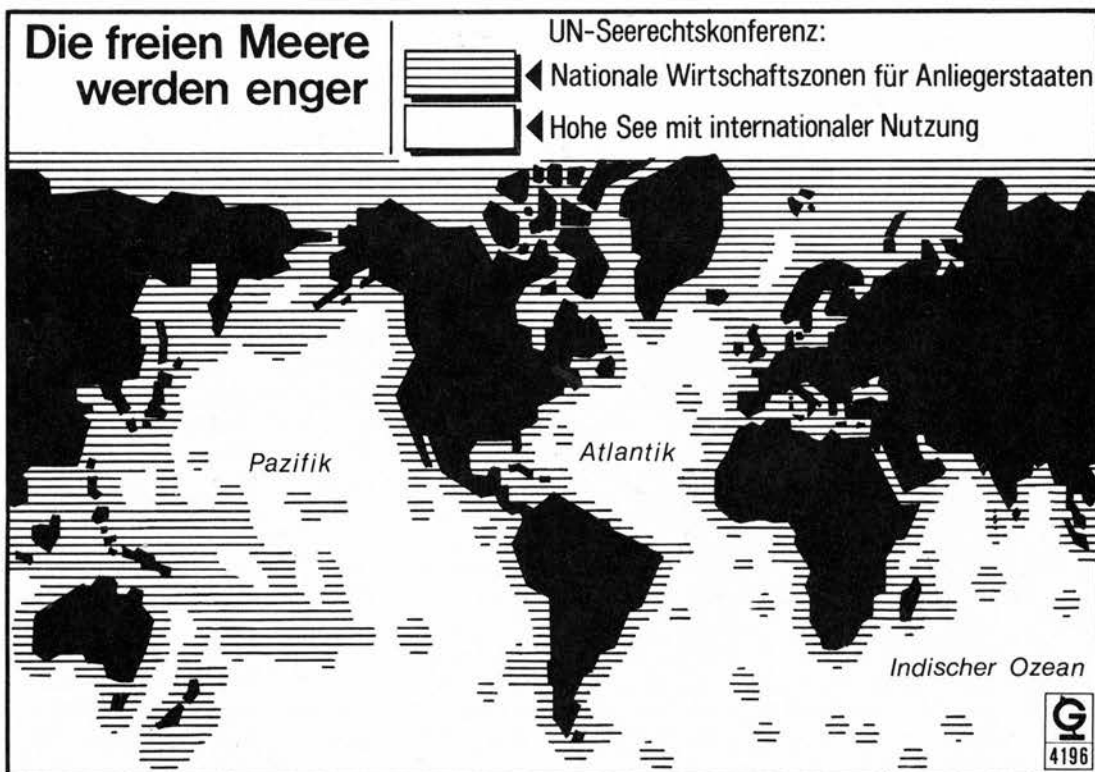
Dient MARPOL hauptsächlich der Verhütung von Ölaustritten, so ermächtigte das Interventions-Übereinkommen<sup>13</sup> die Küstenstaaten zu denjenigen Maßnahmen auf Hoher See, die nötig sind, um unmittelbar drohenden Verschmutzungsschaden abzuwenden. Die zivilrechtlichen Komplementäre dieser Konventionen sind das Übereinkommen über die Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969<sup>14</sup> und über die Errichtung eines Internationalen Fonds zum Ausgleich dieser Schäden von 1971<sup>15</sup>. Alle drei haben übrigens Seerechtsgeschichte gemacht: Das Interventions-Übereinkommen hat erstmalig dem Küstenstaat unter bestimmten Bedingungen hoheitlich-polizeiliche Eingriffsrechte gegenüber einem Schiff unter fremder Flagge auf Hoher See zuerkannt; bislang galt nur der Flaggenstaat als hierzu befugt. Die zivilrechtlichen Übereinkommen schufen seerechtliches Neuland insofern, als sie erstmalig eine Haftpflichtversicherung vorgeschrieben bzw. einen zwischenstaatlichen Entschädigungsfonds zugunsten der umweltgeschädigten Küstenstaaten eingerichtet haben.

Die Beschreibung der Umweltschutzaktivitäten wäre unvollständig, wenn nicht Vorbereitung, Beschluß und Ausführung des ›Dumping-‹, besser ›Anti-Dumping-‹Übereinkommens erwähnt würde<sup>16</sup>. Wurde dieser Ausdruck bislang im internationalen Gebrauch vornehmlich für ›auf den Markt werfen, den Markt überschwemmen‹ (und damit — im Ausland — die Preise unterbieten) angewandt, hat er sich auch für Wegwerfen, Ausladen, Auskippen, kurz alle Formen der Abfallbeseitigung auf See, eingebürgert. Die Konvention enthält Zusammenstellungen der Stoffe, deren Einbringung verboten ist, unter Bedingungen und Auflagen gestattet werden kann oder aber überhaupt keinen Beschränkungen unterliegt. Das weltweit geltende Vertragswerk ist nicht nur aus der Sicht des Umweltschutzes vor allem zur

Erhaltung der ›lebenden Meeresschätze‹ außerordentlich wichtig, sondern in gleicher Weise für die Verursacher der Störungen, die chemische Industrie.

Die schlichte Aufgabenzuweisung, »der Rechtsausschuß prüft alle Rechtsfragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Organisation«<sup>17</sup>, läßt an Klarheit nichts zu wünschen übrig. Was indessen ›Rechtsfrage‹ ist, wird häufig nach kontinentalem und anglo-amerikanischem Rechtsdenken verschieden beantwortet. Legte man etwa die kontinentale Auffassung zugrunde, müßten die oben erwähnten großen Übereinkommen SOLAS und MARPOL wohl stärker als öffentlich-rechtliche Instrumente gesehen werden. Damit würde jedoch der Rechtsausschuß in die Rolle eines Superausschusses gedrängt werden. Das ist nicht beabsichtigt und wäre auch nicht gut. Der Zuständigkeitsbereich der Organisation ist durch die Artikel 1 bis 3 des Statuts abgesteckt. Über Grenz- und Streitfälle wurde schon berichtet. Unstreitig ›Rechtsfragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Organisation‹ sind die seerechtlichen Übereinkommen primär haftungsrechtlichen Inhalts, die schon im Zusammenhang mit dem Umweltschutzmandat der IMO genannt wurden, zu dem jedoch auch ein gut Teil der Vertragswerke zählen, die ›Brüsseler Übereinkommen‹ genannt zu werden pflegen<sup>18</sup>. Zu ihnen gehören solche ›klassischen‹ Übereinkommen wie das über die (allgemeine) Begrenzung der Reederhaftung von 1976 oder das über die Haftung des Reeders für die Passagiere und ihr Gepäck von 1974<sup>19</sup>, die jeweils ältere Übereinkommen ablösen. Zu den Konventionen, die die Haftung für den Transport gefährlicher Güter betreffen, zählt das Übereinkommen über die Haftung für den Seetransport nuklearer Substanzen von 1971.

Die Arbeit des letzten der Vollausschüsse, des Ausschusses für technische Zusammenarbeit, ist weniger auf den Abschluß von Konventionen oder sonstigen normativen Standards, sondern auf die Planung und Durchführung von Projekten der Entwicklungshilfe gerichtet. Die konstitutionelle Festlegung<sup>20</sup> ist umfassend; für das UNDP wird die IMO als durchführendes Organ tätig. Von dort erhält sie auch mehr als zwei Drittel der ihr für Entwicklungshilfe zur Verfügung stehenden Mittel (1982: 1,5 Mill Dollar) zugewiesen. Aus diesen Mitteln und aus Treuhandmitteln, die von einzelnen Mitgliedsländern zur Verfügung gestellt werden, werden in erster Linie Berater und Experten finanziert, die auf regionaler oder überregionaler Basis, mit Sitz in der Region oder in London, spezialisiert oder allgemein, kurzfristig



Nach elf Tagungen ist die III. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen mit der Annahme einer Konvention zur Regelung der Nutzung des Meeres zu Ende gegangen. In ihr ist eine Einteilung der bisher freien Weltmeere in vier Zonen vorgesehen: Küstengewässer (Breite 12 Seemeilen); Wirtschaftszone (200 sm, d.h. ca. 370 km breit); Hohe See und Tiefseeboden. Letzterer soll als ›gemeinsames Erbe der Menschheit‹ durch eine UN-Behörde verwaltet und direkt ausbeutet werden.



Harry Ott ist seit Anfang Februar neuer Ständiger Vertreter der Deutschen Demokratischen Republik bei den Vereinten Nationen in New York. Ott, Stellvertretender Außenminister der DDR und früherer Botschafter in Moskau, ist seit 1976 Mitglied des Zentralkomitees der SED. Harry Ott wurde am 15. Oktober 1933 in Chemnitz (dem heutigen Karl-Marx-Stadt) geboren. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder. — Ott ist Nachfolger von Peter Florin, der die DDR auch während ihrer Amtsperiode im Sicherheitsrat vertrat (vgl. S. 101 f. dieser Ausgabe).

oder auf längere Sicht, also dem Projekt angepaßt, zum Einsatz kommen. Die Liste der Vorhaben, Aktivitäten und Planungen ist eindrucksvoll, das Arbeitsprogramm flexibel. Hier können nur wenige Beispiele angeführt werden: Sie reichen von Bedarfsstudien für Offiziersausbildung und Beratung beim Kauf kostspieliger Ausbildungsgeräte über regionale Seminare zur Behandlung gefährlicher Güter in Häfen und an Bord bis zur Hilfestellung bei dem Entwurf nationaler Gesetzgebung oder der Einrichtung einer Verwaltungsorganisation.

#### IV

Selbstverständlich müssen im Rahmen dieses Aufsatzes die Aufgabenbeschreibungen lückenhaft bleiben. Vielleicht runden einige weitere Haushaltsziffern das Bild. Das Budget der Organisation, ohne den gesondert ausgewiesenen Haushalt für Entwicklungshilfe, beträgt 13,2 Mill Dollar für 1982 und 16,2 Mill für 1983. Bemerkenswert ist, daß die IMO für diese Zwei-Jahres-Periode trotz der in diese Zeit fallenden Einrichtung ihres neuen Verwaltungsgebäudes auf reales Haushaltswachstum verzichtet hat (»Null-Wachstum«) und damit zu den wenigen Sonderorganisationen des UN-Systems gehört, die den dringenden Appellen der »Genfer Gruppe«<sup>21</sup> vollständig entsprochen hat.

Ein erschreckend hoher Teil dieses Haushalts, rund 20 vH, muß für Übersetzungs- oder Sprachenkosten ausgegeben werden. Diese durch eine Sekretariatsuntersuchung im Auftrag des Rates ausgewiesenen Zahlen berücksichtigen noch nicht einmal den durch jede zusätzliche Arbeitssprache enorm anschwellenden Papierausstoß und sonstige indirekte Kosten. Indessen liegt die IMO mit diesem Prozentsatz noch im oberen Mittelfeld; die Spitze unter den Sonderorganisationen hält die ICAO mit rd. einem Viertel ihres Gesamtbudgets<sup>22</sup>. Man muß sich das vor Augen führen: Die übersetzte, sauber und kopierreif geschriebene DIN-A4-Seite mit 400 Worten kostete 1978 bei der ICAO 64, bei der IMCO 50 Dollar. (Den Kostenrekord hält hier die IAEA

mit 116 Dollar.) Diese Kosten sind eine lähmende Belastung und ganz fraglos in Organisationen, für die die internationale Sprache der Schifffahrt (IMO) und die der Luftfahrt (ICAO), in beiden Fällen Englisch, ausreichen sollte, weit überzogen. Verschiedene Anstrengungen der deutschen IMO-Delegation im Verein mit anderen, dem nationalen Egoismus von Mitgliedstaaten entgegenzuwirken, blieben bisher erfolglos, werden aber nicht aufgegeben.

Desgleichen wäre es aller Mühen wert, einmal zu prüfen, wie viel an Beiträgen die jeweiligen Mitgliedsländer sparen würden, würde man die beiden kleineren internationalen Einrichtungen, deren Arbeitsgebiet eng mit der IMO verbunden ist und für die sie Ammendienste geleistet hat, auch konstitutionell, finanziell und administrativ mit ihr verbinden<sup>23</sup>. Man wird auf längere Sicht auch untersuchen müssen, ob nicht eine Verschmelzung etwa der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO) oder der Internationalen Vereinigung der Seezeichenbehörden (IALA) mit der IMO geboten ist, denn beide sind bei unbefangener Betrachtung nichts anderes als Abteilungen der Welt-Schifffahrts-Organisation.

Naturgemäß unterhält die IMO enge Arbeitsbeziehungen mit den vorgenannten Organisationen, ebenso mit regionalen politischen Zusammenschlüssen wie etwa der Arabischen Liga, der OECD oder der Europäischen Gemeinschaft. Mit der EG hat sich die Zusammenarbeit letzthin insofern intensiviert, als die Kommission ihrerseits Aufgaben übernommen hat, für die IMCO-Übereinkommen nur Rahmenbedingungen setzen. Hierzu gehören etwa Verfahren und Einzelregelungen, die für die wirksame Durchführung in der Staatenpraxis wichtig sind. Wegen der weltweit höchst unterschiedlichen Bedingungen und weil viele Staaten insbesondere aus der Dritten Welt meinen, die Exekutive von Übereinkommen unterliege allein nationaler Kompetenz, beschränken sich internationale Übereinkommen in der Regel auf die materiellen Bestimmungen und normieren allenfalls Rahmenvorschriften für Kontroll- und Eingriffsmaßnahmen<sup>24</sup>.

Unter dem Aspekt des Wettbewerbs sind einheitliche Regelungen nötig, wenn man »Substandard Ships« wirksam bekämpfen will. Ein Vorschlag der EG-Kommission für eine Richtlinie des Rats über Schiffskontrollen in Häfen hat sich nicht durchsetzen lassen, weil damit wichtige Teile der Außenkompetenz der Mitgliedstaaten aus den Bereichen Schiffsicherheit und Umweltschutz auf die Gemeinschaft übergegangen wären<sup>25</sup>. Eine sachlich befriedigende Lösung wurde jedoch durch ein weniger verbindliches Instrument, eine Vereinbarung der Schifffahrtsbehörden der EG-Länder, der übrigen skandinavischen und der beiden iberischen Staaten erreicht<sup>26</sup>. Als weitere EG-Maßnahmen zur einheitlichen Durchführung von IMO-Übereinkommen wären die Richtlinien über Mindestanforderungen an das Einlaufen von Tankschiffen in Häfen und über die Beratung von Schiffen durch Überseelotsen zu nennen.

Neben der Zusammenarbeit mit internationalen und regionalen staatlichen Organisationen wird das Arbeitsergebnis der IMO sicher auch von den Nichtregierungsorganisationen (»NGOs«) positiv beeinflusst. Eine ganze Reihe von fachlich hervorragend qualifizierten Verbänden beraten die zuständigen IMO-Ausschüsse nicht nur in Einzelfragen oder übernehmen ganze Komplexe von Vorarbeiten, sondern wirken nach Abschluß einer Maßnahme, etwa Verabschiedung einer Konvention, auch zu Gunsten ihrer Umsetzung in die Wirklichkeit. Ausnahmen, die überprüft werden, bestätigen auch hier die Regel.

Abschließend wäre noch ein Blick in die Zukunft, also auf das langfristige Arbeitsprogramm der IMO, angezeigt. Es ist generell von Bemühungen um Konsolidierung und Umsetzung der Konventionen in die Staaten- und Schifffahrtspraxis gekennzeichnet. Ein Beschluß der XII. Versammlung, die Resolution 500, ist nicht nur ihrer Zahl wegen eindrucksvoll: sie legt überzeugend dar, daß nach einer Periode starker schöpferischer Anstrengung Zeit zur administrativen Verarbeitung benötigt werde, deren Wert nicht hoch genug einzuschätzen sei.

Trotz dieser Mahnung stehen selbstverständlich auch eine Anzahl »neuer« Projekte auf dem Langzeitprogramm, wie etwa die Verbesserung des Seefunkwesens für die Bereiche Seenot- und Navigationswarnsysteme, Sicherheitsanforderungen für mobile Bohrgeräte und »Off-Shore«-Versorger, Übereinkommen über Wrackbeseitigung, den Rechtsstatus der vorgenannten Geräte und sonstiger Neuentwicklungen, wie etwa Luftkissenfahrzeuge, eine ganze Reihe sehr nützlicher Vorhaben aus dem infolge rechtstechnischer Schwierigkeiten etwas zurückgebliebenen Bereich »Erleichterung des Seeverkehrs« und z.B. auch ein völkerrechtlich interessantes Projekt »Einheitliche Interpretation und Anwendung der Bestimmungen von MARPOL 1973/78«.

Auf längere Sicht muß die IMO dann auch die Aufgaben anfangen, die ihr in der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen ausdrücklich übertragen werden oder zu denen sie mittelbar aufgerufen wird<sup>27</sup>. Es spricht für das hohe Ansehen der Organisation, daß man in zunehmendem Maße bereit war, Verantwortung auf sie zu delegieren, ihr gelegentlich sogar eine Mittlerrolle übertragen wurde<sup>28</sup>. Die von der IMO in ihren Konventionen oder sonstigen Instrumenten beschlossenen technischen und nautischen Standards gelten für zahlreiche völkerrechtliche Grundsatzvorschriften als Maßstab anzuwendenden Rechts oder als Begrenzung für nationale Rechtssetzungskompetenz<sup>29</sup>. Die internationale Regelungsbefugnis wird an vielen Stellen auf die IMO kanalisiert<sup>30</sup>. Zwar sucht man vergeblich nach genauer Benennung. Es gibt jedoch eine über die langjährigen Beratungen gefestigte sachliche Übereinstimmung, daß mindestens in den Fällen, in denen die Einzahl verwandt wurde (»the competent international organization«), die IMO gemeint ist.

Zum Schluß sei noch eine Entwicklung erwähnt, die man in den letzten zwei Jahrzehnten beobachten konnte, die wohl mehr und mehr auf eine etablierte Staatenpraxis zusteuert und sich nun auch auf die IMO erstreckt hat: Die Einrichtung ständiger diplomatischer Vertretungen, die ausschließlich bei einer internationalen Organisation bestehen und deren Mitglieder exklusiv bei dieser akkreditiert werden. Auf sowjetisches Drängen hat die IMO vor kurzem ihr »Headquarters Agreement« ergänzt und damit den Weg für »Permanent Missions« eröffnet<sup>31</sup>. Das Gastland hat sich damit erst einverstanden erklärt, als ein Kompromiß für die Akkreditierung gefunden wurde: Der Mitgliedstaat übermittelt dem IMO-Generalsekretär Angaben über die Person des Leiters der Vertretung. Der Generalsekretär unterrichtet dann die britische Regierung; hat diese Einwendungen, so finden Konsultationen statt. Die meisten westlichen Länder, auch die Bundesrepublik Deutschland, haben erklärt, daß das derzeitige System — Vertretung durch die Botschaft, meist durch einen besonders benannten Beamten — gut funktioniere und kein Anlaß zu Änderungen gesehen werde. Die Sowjetunion jedoch wird sicher bald eine zusätzliche diplomatische Mission in London errichten. Die Länder des Ostblocks werden folgen, desgleichen haben etliche Entwicklungsländer solche Absichten angekündigt.

#### Anmerkungen

- 1 Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1960 (mit Änderungen von 1966, 1967, 1969 und 1971); Änderungen von 1962 des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl (mit Änderungen von 1969 und 1971); Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs von 1965 (mit Änderungen); Internationales Freibordübereinkommen von 1966 (mit Änderungen von 1971); Internationales Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969; Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf der Hohen See nach Ölverschmutzungsunfällen von 1969; Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969; Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung auf dem Gebiet des Seetransports nuklearer Substanzen von 1971; Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds für den Ausgleich von Ölverschmutzungsschäden von 1971; Internationales Übereinkommen über die Sicherheit von Containern von 1972; Übereinkommen über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG) von 1972; Erweiterung des Internationalen Übereinkommens über Maßnahmen auf der Hohen See nach Ölverschmutzungsunfällen auf andere schädliche Stoffe von 1973; Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See (MARPOL) von 1973.
- 2 Vom 6. März 1948 mit Änderungen von 1964, 1965 und 1974. Deutsche Bezeichnung auch IMCO-Verfassung oder -Satzung. Offiziell: »Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization« bzw. »Übereinkommen über die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation«.

#### Übersicht:

IMCO-Übereinkommen	Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland	Inkrafttreten	Veröffentlichung im BGBl. II
vom 6. 3. 1948	7. 1. 1959	17. 3. 1958 7. 1. 1959	1965 S. 313
Änderungen vom			
15. 9. 1964	7. 10. 1965	6. 10. 1967	1968 S. 31
28. 9. 1965	22. 7. 1966	3. 11. 1968	1968 S. 1033
17. 10. 1974	11. 11. 1975	1. 4. 1978	1978 S. 349
14. 11. 1975	17. 10. 1977	22. 5. 1982	
17. 11. 1977	26. 3. 1979		
15. 11. 1979	6. 6. 1980		

- 3 In absehbarer Zeit kommt noch der Ausschuß für technische Zusammenarbeit (Committee on Technical Co-operation) hinzu; der Ausschuß zur Erleichterung des Seeverkehrs (Facilitation Committee) hat nur sachlich und zeitlich beschränkte Funktionen.
- 4 Abdruck bei der Bekanntmachung im BGBl. II 1965 S.313.
- 5 So Art.5 Abs.1 des Übereinkommens über die Hohe See von 1958 (BGBl. II 1972 S.1089), der auch als Völkergewohnheitsrecht anerkannt sein dürfte. Der Entwurf der Seerechtskonvention der UN hat diese Vorschrift unverändert übernommen, s. UN-Doc.A/CONF.62/L.78 (Art.91) v.28.8.1981.
- 6 Bestimmte Konventionen, z.B. das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1977 S.813), dürften auch völkergewohnheitsrechtliche Geltung beanspruchen können.
- 7 Z.B. der »Code on Dangerous Goods«: Keine formelle Konvention, jedoch eine in internationalem Konsens angenommene, umfassende Regelung, die auch dort, wo sie nicht in innerstaatliches Recht übernommen worden ist, Standard-Charakter beanspruchen kann.
- 8 Die wichtigsten Arbeiten, die bis etwa 1973 verabschiedet wurden, sind in Anm.1 genannt. SOLAS 1974 hat SOLAS 1960 abgelöst und ist durch das Protokoll von 1978 und die Beschlüsse von 1981 ergänzt worden (SOLAS 1974: BGBl.1980 II S.717; SOLAS 1978: BGBl.1980 II S.525).
- 9 Vgl. Franz u. Hapke, Training and Certification, in: Hansa (Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen; Hamburg) 1978, S.1255.
- 10 Vgl. Nowak u. Roth, Suchen und Retten auf See, in: Hansa 1979, S.788.
- 11 S. BGBl.1979 II S.1081.
- 12 S. BGBl.1982 II S.2.
- 13 Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen (BGBl.1975 II S.137) mit Protokoll von 1973 — andere Stoffe als Öl (letzteres noch nicht in Kraft, noch nicht ratifiziert).
- 14 Mit Protokoll (Sonderziehungsrechte) von 1976; BGBl.1975 II S.301 und BGBl.1980 II S.721.
- 15 BGBl.1975 II S.301 und BGBl.1980 II S.721.
- 16 Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen durch Schiffe und Luftfahrzeuge von 1972 (BGBl.1977 II S.165) mit Ergänzung (Verbrennung) von 1978 (noch nicht ratifiziert).
- 17 Art.34 Abs.a IMO-Satzung.
- 18 Vom Comité Maritime International (CMI), einer internationalen Vereinigung der am privaten Seerecht interessierten Kreise (Deutscher Zweig: Verein für Internationales Seerecht, Hamburg) vorbereitete und später auf Staatenkonferenzen verabschiedete Übereinkommen.
- 19 Beide Übereinkommen sind noch nicht in Kraft. In der Bundesrepublik Deutschland werden Ratifizierungsgesetze vorbereitet (2. Seerechts-Änderungsgesetz).
- 20 Art.43 IMO-Satzung.
- 21 Genfer Arbeitsgruppe der zehn hauptsächlich westlichen Beitragszahler der Vereinten Nationen.
- 22 Joint Inspection Unit, The Implications of Additional Languages in the United Nations System, UN-Doc.A/32/237 v.11.10.1977.
- 23 Dies sind der »International Oil Pollution Compensation Fund« und die INMAR-SAT-Organisation.
- 24 Graf und Steinicke (in: Hansa 1979, S.919) verkennen u.a. auch diese Gründe, wenn sie das Fehlen polizeilicher Einzelregelungen in internationalen IMCO-Konventionen kritisieren.
- 25 Vgl. die umfassende und in ihren Ergebnissen zutreffende Arbeit von Schwarze, Die EWG in ihren völkerrechtlichen Beziehungen, in: NJW 79, S.456.
- 26 Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle v.26.1.1982. Die Vereinbarung soll am 1. Juli 1982 in Kraft treten. Sie wird vorher bekanntgemacht.
- 27 UN-Doc.A/CONF.62/L.93.
- 28 Z.B. war der britische Antrag auf Änderung des Art.60 Abs.3 (statt voller nur teilweise Beseitigung von Bohrtürmen nach Aufgabe der Förderung) erst dann für die Mehrheit akzeptabel, als festgelegt wurde, daß die IMO die hierfür nötigen Bedingungen zur Sicherheit der Navigation beschließt.
- 29 »Generally accepted (applicable) international rules or standards«; vgl. z.B. Art.21 Abs.2 und 4, Art.39 Abs.2a und b, Art.41 Abs.3, Art.42 Abs.1b, Art.208 Abs.3, Art.211 Abs.2 und 5, Art.220 Abs.2 und 3 der Seerechtskonvention (s. Anm.27).
- 30 S. z.B. Art.22 Abs.3a, Art.41 Abs.4, Art.53 Abs.9, Art.60 Abs.5, Art.207 Abs.4, Art.208 Abs.5, Art.209 Abs.1, Art.210 Abs.4, Art.211 Abs.1 der Seerechtskonvention (s. Anm.27).
- 31 Vgl. IMCO-Doc.C/XLVI/WP.3/Add.1.

#### Literaturverzeichnis

G. Breuer, Die IMCO und ihr Einfluß auf das öffentliche Seerecht, in: Hansa 1965, S.1045ff. — IMCO, The Activities of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in Relation to Shipping and related Maritime Matters, London 1974 (auch als UN-Doc.A/CONF.62/67). — IMCO, IMCO and its Activities. Information Summary, London 1974. — IMCO, Work of IMCO regarding the Development and Adoption of International Standards in Shipping and related Matters, London 1977. — J.L.E.Jens, Aufgaben und Tätigkeiten der Zwischenstaatlichen Beratenden Schifffahrtsorganisation, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 63.Bd., 1969, S.427ff. — D.H.N.Johnson, IMCO: The first four years (1959—1962), in: International and Comparative Law Quarterly, Vol.12, 1963, S.31ff. — W.H.Lampe/D.Roth, IMCO — Die internationale Seeschiffahrts-Organisation, in: Hansa 1974, S.12ff. — E.Miles, On the Roles of International Organizations in the New Ocean Regime, University of Hawaii (Paper presented to the 14th Annual Conference of the Law of the Sea Institute) 1980. — K.R.Simmonds, The Constitution of the Maritime Safety Committee of IMCO, in: International and Comparative Law Quarterly, Vol.12, 1963, S.56ff. — U.S. Department of State, Toward a World Maritime Organization, Publication 3196, Washington 1948. — Die Anschrift der IMO lautet: 101-104 Piccadilly, GB-London W1V OAE.