

Heide Gerstenberger, Ulrich Welke

---

## Wie nationale Souveränität zu Märkte getragen wird

Bis heute wird der Terminus „Globalisierung“ – seit Mitte der neunziger Jahre ist er in Mode (Walter 2003: 1. Kap.) – mit unterschiedlichen Inhalten und in unterschiedlichen theoretischen Zusammenhängen gebraucht. In kritischen Gesellschaftsanalysen ist inzwischen aber ein gewisses Maß an Übereinstimmungen erreicht worden. Auf den aller kürzesten Nenner gebracht bestehen sie in der Feststellung, derzeit sei nicht nur einer jener Prozesse verstärkter Internationalisierung zu beobachten, wie sie auch in früheren historischen Phasen immer wieder aufgetreten seien, vielmehr habe sich das Verhältnis von Politik und Ökonomie derart verändert, dass ein historisch neuartiger Strukturtypus entstanden sei. Des Weiteren: Die Globalisierung sei zwar durch krisenhafte Entwicklungen der Weltwirtschaft in den sechziger und siebziger Jahren des 20. Jh. provoziert, ihre seither eingetretene Dynamik aber durch politische Entscheidungen in Gang gesetzt worden. Letztere reichten von nationalstaatlich beschlossener Aufhebung der Kapitalverkehrskontrollen bis zu fortlaufenden Prozessen der Deregulierung und Privatisierung. Nationalstaatliche Regulierungskompetenz sei nach wie vor daran beteiligt, die Reichweite eben dieser Kompetenz zu beschränken. Über das Ausmaß der solcherart hergestellten Beschränkung nationalstaatlicher Regulierungskompetenz wird nicht nur weiterhin politisch, sondern auch wissenschaftlich gestritten (z.B. die Beiträge in: Hibou 1999). Nach wie vor geht es also darum, das für die gegenwärtige historische Epoche charakteristische Verhältnis von Politik und Ökonomie genauer zu bestimmen.

An dieser Diskussion beteiligen wir uns mit der These, dass eine theoretisch angemessene Analyse des epochalen Strukturwandels den Abschied vom territorialen Verständnis nationaler Souveränität verlangt. Am Beispiel der Ausflagung von Handelsschiffen soll diese These im Folgenden erläutert werden. Die Thematik mag vielen abwegig erscheinen, ist es aber in doppelter Hinsicht nicht. Zum einen gewährleistet die Handelsschiffahrt täglich neu die technischen Grundlagen für den intensivierten Weltmarkt: über 90% der international gehandelten Waren werden auch heute noch zumindest ein Stück des Weges auf Schiffen transportiert. Zum anderen ist die faktische Auflösung der territorialen Konzeption nationalstaatlicher Souveränität untrennbar mit der aktuellen Entwicklung im internationalen Seetransport verbunden.

## Flaggenstaaten

Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit konkurrierten Territorialmächte um die Vorherrschaft auf dem Meer. Spanien, Portugal, später die Niederlande und dann vor allem Großbritannien beanspruchten bestimmte Regionen der Weltmeere als ihre Hoheitsgebiete: Ohne ihre Genehmigung sollte niemand diese Weltregionen befahren und an den jeweils angrenzenden Küsten Handel treiben dürfen. Deshalb ist es auch kein Zufall, dass die Rechtsauffassung, das Meer sei „à chacun commune“ (erstmalig bereits 1530) im Umkreis der französischen Krone entwickelt wurde, die nicht über die Mittel verfügte, entsprechende Ansprüche geltend zu machen (zit. nach: Fahl 1969: Anm. 515) Erfolgreich war diese Rechtstheorie zunächst nicht. Ganz im Gegenteil: Mit dem Aufstieg Englands zur Seemacht wurde dem 1609 von Hugo Grotius entwickelten Konzept des *mare librum*, der Freiheit des Meeres, die Rechtsauffassung des *mare clausum* entgegen gestellt. In den 1651 und 1660 beschlossenen Navigationsgesetzen konkretisierte England seine Strategie der Exklusion fremden Handels aus dem Kolonialhandel und dem dafür benötigten Seetransport. Zwar ließ sich Vorherrschaft auf dem Meer immer nur begrenzt durchsetzen, immerhin aber machte sie Handelsfahrten für alle riskant, denen nicht ausreichende militärische Mittel zur Verfügung standen, um ihre Unternehmungen zu schützen. Mit der Unabhängigkeit der englischen Kolonien in Nordamerika verlor das System territorialer Vorherrschaft auf den Meeren seine faktische Wirksamkeit. Die Freiheit der Meere wurde zum Gewohnheitsvölkerrecht (Stücker 1979: 316). Heute wird die Hohe See als gemeinsames Eigentum der Menschheit verstanden.<sup>1</sup> Zuerst mit der 1958 in Genf beschlossenen „Konvention über die Hohe See“, sodann vor allem mit der am 10. Dezember 1982 von der UNO verabschiedeten Konvention, die als *Law of the Sea (UNCLOS)* bezeichnet wird (UN Treaties Series, vol. 1833, 397) ist dieses Gewohnheitsrecht bestätigt worden. Während einzelne Bestimmungen von UNCLOS dem üblichen Vorbehalt der Ratifizierung durch souveräne Staaten unterliegen, wurde die bereits etablierte internationale Rechtspraxis des *mare librum* von diesem Vorbehalt ausgenommen. Sie sollte unmittelbar und weltweit fort gelten. Die Freiheit des Meeres galt und gilt aber nicht für Individuen, sondern sie galt und gilt nur für souveräne Staaten. Legal macht von ihr für die Schifffahrt deshalb nur Gebrauch, wer sich das Recht erworben hat, auf seinem Schiff die Flagge eines souveränen Staates zu führen. Dieses Recht setzt die Eintragung in das jeweilige nationale Schiffsregister voraus.

Traditionell wurden Schiffe in jenem Land registriert, in dem auch die Eigner lebten und den wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes organisierten. Heute ist

---

1 Das wurde allerdings nur möglich, weil im Verlauf des 19. Jh. immer mehr völkerrechtliche Regelungen beschlossen wurden, die nicht mehr nur einzelne vertragsschließende Staaten, sondern alle souveränen Staaten gleichermaßen betreffen sollten (Nussbaum 1960: 217-234).

beides für die Mehrheit aller Schiffe der Welthandelsflotte nicht mehr der Fall. Zum einen fallen Schiffseigentum und Management des Schiffsbetriebs immer seltener zusammen,<sup>2</sup> zum anderen ist die Mehrzahl aller Handelsschiffe heute in das Schiffsregister eines Staates eingetragen, in dem zwar das Unternehmen für das betreffende Schiff registriert ist,<sup>3</sup> das tatsächliche Management des Schiffes aber nicht stattfindet. Dieser Sachverhalt wird als Ausflagung bezeichnet. Heute handelt es sich bei der Wahl einer „*Flag of Convenience*“ (FOC)<sup>4</sup> um eine weltweit gebräuchliche betriebswirtschaftliche Strategie. Das unterscheidet sie auch von früheren Praktiken des Flaggenwechsels. Diese waren zumeist politisch bedingt: Schiffseigner erstrebten in Kriegszeiten das Recht, eine neutrale Flagge zu führen. Bereits im 17. Jahrhundert wurde häufig verlangt, dass Schiffer (Kapitäne) das Bürgerrecht des Staates (der Stadt) besaßen, unter dessen/deren Flagge sie segeln wollten, bereits damals gab es auch fingierte Wohnsitze.<sup>5</sup> In dieser Tradition des Flaggenwechsels aufgrund politischer Gegebenheiten stand auch noch die Registrierung der sogenannten *Liberty*-Schiffe in Panama während des Zweiten Weltkrieges. Die US-amerikanische Regierung hatte sie bauen lassen, um sie zur Versorgung der Alliierten zu nutzen. Die Ausflagung aus ökonomischen Gründen beginnt mit der Einrichtung des Schiffsregisters von Panama. Praktisch genutzt wird dieses Register seit 1925. Zunächst machten von der panamesischen Flagge insbesondere Eigner US-amerikanischer Passagierschiffe in der Zeit der Prohibition Gebrauch. Sie ermöglichte ihnen den Ausschank von Alkoholika. In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts flaggten einzelne griechische und spanische Reeder auch bereits Schiffe aus, um die heimischen Heuersätze zu unterlaufen. Die neueste Entwicklung wurde eingeleitet, als die Regierung der USA die *Liberty*-Schiffe nach dem Zweiten Weltkrieg an private Eigner verkauften. Diese registrierten die Schiffe, Einfachstbauten, von denen sie sich keine lange Nutzung mehr versprachen, in einem der „Panlibhon“-Staaten. Panama, Liberia und Honduras waren politisch und ökonomisch von den USA abhängig, sie boten den Schiffseignern die Registrierung zu sehr niedrigen Gebühren an und forderten entweder gar keine oder nur sehr geringe Steuern. Zudem offerierten sie ein Rechtssystem, das in entscheidenden Punkten demjenigen der USA nachgebildet war oder ihm nun angepasst wurde. Vor allem aber verzichteten diese Regierungen auf jegliche Vorschrift im Hinblick auf die Besatzung der Schiffe „ihrer“ Flotte. So eröffnete sich Schifffahrtsunternehmen ein Arbeitsmarkt oh-

---

2 Zum sog. *third party ship management* vgl. Mitroussi (2003).

3 Heute ist es üblich, für jedes Schiff ein eigenes (Tochter-)Unternehmen zu gründen. Das begrenzt gegebenenfalls die Haftung der Eigner mehrerer Schiffe.

4 Der Terminus wird seit 1948 in Kampagnen der *International Transport Workers Federation* (ITF) gegen Billigflaggen genutzt und ist heute allgemein gebräuchlich.

5 So etwa in Stade, das aufgrund des vorübergehenden „Zuzugs“ niederländischer Schiffer im 17. Jh. zeitweilig zur größten schwedischen Hafenstadt wurde.

ne Grenzen. Später erlangten französische und britische Schiffseigner mit Unterstützung ihrer Regierungen ihrerseits entsprechende Möglichkeiten der Ausflagung in abhängige Gebiete.<sup>6</sup> Damit waren die Grundpfeiler der heutigen politisch-rechtlichen Strukturen des Seetransports bereits geschaffen. Mit Wissen – und Unterstützung – der Regierungen westlicher Industriestaaten nutzten und nutzen Schifffahrtsunternehmen das Angebot, ihre Schiffe in sogenannte „offene Register“ fremder Nationalstaaten eintragen zu lassen. Seither hat *Offshore* zwei maritime Bedeutungen: Die Suche nach Bodenschätzen unter dem Meeresgrund oder aber eine staatlich geschaffene „Insel“ in nationalen Rechtssystemen.

Durch das Angebot eines offenen Schiffsregisters auf dem Weltmarkt sind nun auch Staaten zu „nationalen Flotten“ gekommen, deren Häfen von den meisten Schiffen „ihrer Flotte“ nicht genutzt werden könnten, so sie denn nicht sogar mitten in einem Erdteil und fernab von jeglicher Küste liegen. Das macht den Charakter der neuen Flaggenstaaten offensichtlich. Es handelt sich um juristische Fiktionen. Zwar wurde in Konventionen<sup>7</sup> und Kampagnen immer wieder gefordert, es müsse ein „*genuine link*“ zwischen Schiff und Flaggenstaat bestehen, längst ist jedoch deutlich geworden, dass davon keine Rede sein kann.<sup>8</sup> Augenfällig ist der fiktive Charakter einer Bindung von Schiff und Nationalstaat, wenn beispielsweise die Eintragung in das liberianische Schiffsregister ganz unbehelligt davon blieb, dass im Bürgerkrieg staatliche Strukturen in Liberia umkämpft waren und zerfielen (Thoms 2003).<sup>9</sup> Die Registrierung erfolgte durchgängig im Staate Virginia der USA.

Die Vorteile der *Flags of Convenience* liegen auf der Hand (siehe auch: Bergantino/Marlow 1997):

– Sie offerieren niedrige Kosten für die Registrierung. Sie garantieren Anonymität<sup>10</sup> und machen den Zugang zum nationalen Schiffsregister sowie das Verlassen desselben sehr einfach.

6 Für französische Schiffseigner erfüll(ten) die Kerguelen-Inseln diese Rolle, für britische Schiffseigner war (und ist) es vor allem die Isle of Man.

7 Z.B. UNCLOS, Art. 91 (1); Zusätzlich: United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships, Art.1 (UNCTAD 1990, TD/RS/Conf/25).

8 Zumeist scheren sich Flaggenstaaten nicht um diese Forderung, neuerdings allerdings haben einzelne ihrer Rechtsberater die Ansicht vertreten, eine „echte Verbindung“ zum Flaggenstaat komme in ausreichendem Maße dadurch zustande, dass die Registrierung eine ökonomische Beziehung herstelle. Diskussion auf einer Tagung der *International Association for Maritime Economists* in Panama City, 14.-16. November 2002.

9 Auch nach dem Sturz des Diktators Taylor wurde das Personal der *Corporate Registry* in Vienna, Virginia, nicht ausgewechselt. Es war anzunehmen, dass mit dem Geld aus der Registrierung weiterhin Anhänger des gestürzten Diktators unterstützt wurden. Aufgrund des zitierten Berichtes in der ZEIT und anderen Presseveröffentlichungen gab der Verein Deutscher Reeder eine Empfehlung ab, die Wahl der Flagge zu überdenken. Das hatte keine Wirkung. Im Jahre 2005 fahren noch immer 38% der Schiffe deutscher Eigner unter liberianischer Flagge (Marschall 2005).

10 Tatsächlich sichern eine ganze Reihe von Schiffsregistern „*no disclosure of beneficial ownership*“ zu. Die einzelnen Bedingungen der Registrierung in den unterschiedlichen Regi-

lassen desselben sehr einfach.

- Sie erheben entweder gar keine oder nur sehr geringe Steuern auf Gewinne. Sofern sie Vorschriften für den Betrieb von Schiffen erlassen, verzichten sie vielfach auf deren Kontrolle. Damit können Wartungskosten und folglich Betriebskosten gesenkt werden.

- Vorschriften über Mannschaftsstärken und geforderte Zeugnisse sind - soweit vorhanden - weniger strikt als in den traditionell dominanten Schifffahrtsstaaten. Im Ausland erworbene Patente werden entweder generell anerkannt oder gegen eine geringe Gebühr umgeschrieben.

- Vor allem aber: Die Anbieter von Schiffsregistern gestatten, dass die Besatzungen „ihrer“ Flotte ohne jede Beschränkung auf dem internationalen Markt angeheuert werden. Es gibt keine nationalen Heuersätze. Seeleute können folglich - unterschiedlich - je nach dem Lohnniveau in ihren Herkunftsländern bezahlt werden.

Anders als bei Verlagerungen von Produktionsstätten ins Ausland geht es bei Ausflagungen also nicht darum, Arbeitskräfte des gewählten Flaggenstaates nach den dort herrschenden Bedingungen zu beschäftigen. Vielmehr werden Seeleute auf einem globalen Arbeitsmarkt geheuert. Soweit *ratings* (Seeleute im Mannschaftsrank) eingekauft werden, ist dabei noch heute der Aspekt ihres Preises wichtigstes Auswahlkriterium.

Dass solche Angebote von Schifffahrtsunternehmen aufgegriffen werden, ist leicht ersichtlich. Umgekehrt versprechen die sehr günstigen Schiffsregister keine nennenswerten Einnahmen. Wenn sie dennoch angeboten werden, so erklärt sich dies aus der Tatsache, dass es zahlreiche Staaten gibt, in denen das Brutto-sozialprodukt so gering ist, dass derartige Einkünfte dennoch einen erheblichen Unterschied für den Staatshaushalt und/oder die Chancen privater Bereicherung ausmachen. In manchen Staaten, die *Flags of Convenience* anbieten, gibt es zusätzlich Angebote von Consulting Firmen für Schifffahrtsunternehmen und von Kanzleien, die auf Schifffahrtsfragen spezialisiert sind. In vielen Fällen sind die neuen Flaggenstaaten gleichzeitig sogenannte *Offshore* Zentren. Ihre Angebote variieren. Überall offerieren Banken, zumeist Filialen großer internationaler Banken, neben strikter Vertraulichkeit besonders günstige Finanzierungsbedingungen,<sup>11</sup> überall gelten für Ausländer niedrige oder völlig fehlende Steuern.

---

stern (zum damaligen Zeitpunkt) sind in einem Bericht der OECD aufgeführt (2003, Appendix B). Die konkreten Angebote der verschiedenen FOCs lassen sich im übrigen leicht im Internet verfolgen.

11 Insgesamt trägt die Ausflagung - von Experten des IWF wurde dies bereits 1987 festgestellt - zu dem riesigen „schwarzen Loch“ in der weltweiten Buchführung bei. So werden etwa große Schiffe in Korea gebaut, die von Schifffahrtsunternehmen aus *Offshore* Zentren bestellt wurden. In Korea werden die entsprechenden Transaktionen als Beiträge zum Brutto-sozialprodukt verbucht, in den Flaggenstaaten aber gibt es keine offiziellen Nachweise für die dort notwendigen Ausgaben (vgl. Couvrat/Pless 1988/1993: 32)

## Souveränität *Offshore*

Ausflagung geschieht in Rechtsverhältnisse, die Ausländern Sonderkonditionen gewähren. Insoweit entspricht diese Praxis den Strategien, die zur Entstehung von *Export Processing Zones* (Wick 1998; Hualde 1995) sowie von *Offshore* Finanzzentren geführt haben. Spezialisten, die mögliche wirtschaftliche Entwicklungsstrategien für kleine, insbesondere insulare Ökonomien diskutieren, weisen immer wieder darauf hin, dass sich die Etablierung eines *Offshore* Zentrums (und damit auch eines Schiffsregisters) angesichts der begrenzten sonstigen Alternativen als gute Strategie erweisen kann, auch wenn der inzwischen ziemlich gut besetzte Markt, auf dem die Anbieter von *Offshore*-Leistungen agieren, Neuzugänge zunehmend erschwert (McKee u.a. 2000: chapt. 11).

Freihandelszonen, die Vorläufer von *Export Processing Zones*<sup>12</sup> gab es schon lange, und auch *Offshore Banking* geht bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts zurück. Ganz ebenso wie die Praxis der Ausflagung wurden diese Formen also nicht erst in den letzten Jahrzehnten erfunden. Allerdings haben sie eine quantitative Ausweitung und eine qualitative Veränderung erfahren. Denn der *Offshore*-Komplex, wie wir die genannten drei Formen der Kommerzialisierung nationaler Souveränität hier zusammenfassend nennen wollen, bildet heute eine intermediäre Sphäre zwischen Staat und Markt. Ihre Existenz widerspricht der Gegenüberstellung von Markt und Staat, die in der wissenschaftlichen Debatte über Globalisierung lange dominierte und bis heute gegenwärtig ist. Denn einerseits bietet der *Offshore* Komplex Verhältnisse an, die nahezu ausschließlich durch den Marktmechanismus „reguliert“ sind – soweit dennoch formale Regulierungen bestehen, wird vielfach darauf verzichtet, sie durchzusetzen – andererseits basiert auch das Angebot des *Offshore* Komplexes auf der Souveränität von Nationalstaaten. Das sind zunächst einmal die Nationalstaaten, welche die Sphäre der Nicht- bzw. Geringregulation anbieten. Soweit es sich um die Konstitution einer Sphäre des besonderen Rechts in wenig entwickelten Nationalstaaten handelt, kommt die intermediäre Sphäre zwischen Staat und Markt aber auch dadurch zustande, dass sie von den Regierungen entwickelter Industriegesellschaften bewusst geduldet und vielfach auch direkt gefördert wurde.

Auch wenn viele *Offshore* Zentren auf Inseln angesiedelt sind, ist die *Offshore* Sphäre nicht territorial, sondern rechtlich definiert. *Offshore* heißt weder notwendig „außerhalb der Küsten“, noch „im Ausland“. So werden ein Großteil der *Offshore* Bankgeschäfte heute in den großen Finanzzentren der Welt, wie etwa in der City von London, abgewickelt (vgl. z.B. Palan 1999: 21). Geographen wie Mark P. Hampton (1996a; 1996 b) sprechen in diesem Zusammen-

---

12 Eine gute Einführung in den besonderen Charakter von *Export Processing Zones* liefert der Bericht des *Committee on Employment and Social Policy* der *International Labour Organization* für die 286th Session des *Governing Body* dieser Organisation (2003).

hang von der sozialen (politisch-ökonomischen) Konstitution spezifischer Räume.<sup>13</sup> Im hier diskutierten Zusammenhang bedeutet *creating spaces* die Herstellung spezifischer (Rechts)räume für spezifische Aktivitäten. Die frühere territoriale Konzeption nationaler Souveränität, also das Prinzip, dass die Gesetze eines Landes in einem bestimmten Territorium gelten, ist zur Fiktion geworden (Picciotto 1999; Palan 1999).

Die Akzeptanz dieser Fiktion, anders gesagt: die zunehmende Integration von *Offshore* Zentren in den internationalen Finanzmarkt (Gilligan 2004: 17) sowie die Akzeptanz der Ausflagungspraxis ist den Regierungen entwickelter Industriegesellschaften nicht aufgezwungen worden. Den wenigsten Politikern wird anfänglich deutlich gewesen sein, welche Entwicklung sie damit in Gang setzten. Der *Offshore* Komplex empfahl sich, weil er es möglich machte, die Friktionen zu vermeiden, die internationalen Transaktionen aufgrund unterschiedlicher nationaler Regelungen entstanden. Zudem hat die Auslagerung von Unternehmenstätigkeiten nationalen Auseinandersetzungen um Deregulierung etwas Wind aus den Segeln genommen. Immerhin waren gerade in den sechziger Jahren zahlreiche sozialpolitische Errungenschaften und wirtschaftliche Regulierungen durchgesetzt worden, deren sich Unternehmen angesichts verschärfter Konkurrenz zu entledigen suchten. Dass die Regierungen entwickelter Industriegesellschaften darauf verzichteten, wirksame Strategien gegen die Ausweitung des *Offshore* Komplexes zu entwickeln, also beispielsweise der Entwicklung eines globalisierten Gewerbes der Steuervermeidung durch Veränderungen des Strafrechts einen Riegel vorzuschieben, hat die Dynamik nationalstaatlicher Deregulierung insgesamt sehr beschleunigt (Picciotto 1999: 65). Am Beispiel der Ausflagung lässt sich dies besonders gut illustrieren.<sup>14</sup>

### *Flags of Convenience* als internationaler Maßstab

Das erste deutsche Schiff fuhr zu Beginn der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts unter einer *Flag of Convenience*. Schon wenige Jahre später wurde die Ausflagung von Schiffen, deren Eigner in den traditionell dominanten Schifffahrtsstaaten ansässig waren, zu einer üblichen betriebswirtschaftlichen Praxis.

---

13 Der Terminus „*creating spaces*“ ist zunächst von David Harvey benutzt worden. Seine Verbreitung markiert einen bedeutsamen Paradigmenwechsel in der Anthropogeographie. War früher angenommen worden, die physikalischen Eigenschaften bestimmter Räume konstituierten soziale Praxis, so wird heute betont, dass soziale (politisch-ökonomische) Praxis Räume bestimmen kann (vgl. Harvey 1987; 1989).

14 Aus jüngster Zeit gibt es dafür noch einen besonders eindrucksvollen Beleg. Zum 1. Januar 1999 wurde die sogenannte Tonnagesteuer (vgl. Seeschifffahrtsanpassungsgesetz und §5a Einkommenssteuergesetz) eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Art der Gewinnermittlung, die Schifffahrtsunternehmen in der Form einer Steuer erheblich subventioniert. Begründet wurde und wird die Regelung mit der Zielsetzung, den Wirtschaftsstandort Deutschland zu fördern. Tatsächlich aber können von der Tonnagesteuer auch Unternehmen Gebrauch machen, deren Schiffe zwar im Internationalen deutschen Schiffsregister (s.u.) eingeschrieben sind, zeitweilig aber eine fremde Flagge führen.

Denn in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre befand sich die internationale Schifffahrt, insbesondere die Tankerschifffahrt, in einer tiefgreifenden Krise. Nach dem Zusammenbruch des Weltwährungssystems von Bretton Woods sowie der Erhöhung des Ölpreises verringerten sich die Zuwachsraten des internationalen Handels und damit auch des Seetransports. Die Nachfrage nach Ladekapazität für den Transport von Öl sank in kurzer Zeit dramatisch. Nun lieferte (und liefert) der internationale Seetransport aber eines der deutlichsten Beispiele für Entwicklungen, die Ökonomen als „Schweinezyklus“ bezeichnen. Viele (riesige) Schiffe waren im Bau, mussten abgenommen oder mit hohen Kosten storniert werden. Da zahlreiche Schiffsneubauten aufgrund des vorhergehenden Booms im Seetransport nahezu vollständig kreditfinanziert waren, gerieten viele Unternehmen in Schwierigkeiten. Einzelne (auch zuvor sehr große) Reedereien verschwanden ganz vom Markt. Zugleich brachen auf dem zuvor völlig überhitzten Markt für gebrauchte Schiffe die Preise ein. Folglich konnten Unternehmer aus Entwicklungsländern jetzt vergleichsweise günstig Schiffe kaufen. Da diese Unternehmer zwar vielfach auf Führungskräfte aus den Industriegesellschaften zurückgreifen mussten, ansonsten aber billige heimische Arbeitskräfte beschäftigen konnten, war es ihnen möglich, sich trotz der insgesamt schwierigen Lage in der internationalen Konkurrenz um Seetransporte zu behaupten (Tenold 2000). In dieser Situation überwand auch immer mehr deutsche Reeder ihre vorherigen Skrupel und ließen Schiffe, zunächst überwiegend ältere Massengutfrachter, in ein ausländisches Schiffsregister einschreiben.

Die Praxis verbreitete sich rasch. In kurzer Zeit hatte Panama die größte Flotte der Welt,<sup>15</sup> während die Zahl der Handelsschiffe, die unter norwegischer, britischer oder deutscher Flagge führen, von Jahr zu Jahr sank. Als steuerliche Vergünstigungen wenig fruchteten, um diesem Trend Einhalt zu gebieten, wurde das Konzept der Internationalen Schiffsregister entwickelt. Den Anfang machte Norwegen im Jahre 1987, bereits zwei Jahre später wurde ein entsprechendes deutsches Gesetz beschlossen. Mit diesen Registern bieten traditionell führende Schifffahrtsstaaten Unternehmen die Möglichkeit, für die von ihnen bereederten Schiffe national spezifische Vergünstigungen und trotzdem den wichtigsten Vorteil der Ausflagung nutzen zu können. Denn auf Schiffen, die im Internationalen Schiffsregister (in Deutschland ist meist die Rede von „Zweitregister“) eingetragen sind, gelten zwar nationale Vorschriften für Sicherheitseinrichtungen, und die Einhaltung dieser Vorschriften wird auch von nationalen Behörden kontrolliert, doch kann die große Mehrzahl der Besatzungsmitglieder auf dem globalen maritimen Arbeitsmarkt angeheuert werden.

---

15 Deutsche Reeder allerdings flaggten und flaggen größere Schiffe überwiegend nach Liberia aus (siehe Anm. 9), deutsche Reedereien von Küstenmotorschiffen bevorzugten Antigua und Barbuda (Anfang 2005 16% aller Schiffe in deutschem Eigentum). Angaben: *Financial Times Deutschland* (28.01.2005: 12).



Lediglich für den Kapitän und für eine – je nach Größe eines Schiffes bestimmte – Anzahl leitender Offiziere wird vorgeschrieben, dass er bzw. sie Staatsbürger des eigenen bzw. eines EU-Staates sein müssen. Für den Rest der Besatzung bieten die Internationalen Register die gleiche Rechtslage wie *Flags of Convenience*. Diese setzen inzwischen die *benchmark* für nationale Regulierungen. Verfassungsrechtlich bedeutet dies, dass Schiffe nur noch sehr bedingt als schwimmende Bestandteile des nationalen Rechtsraumes gelten können. Denn mit der Einrichtung Internationaler Register werden auf Schiffen unter der nationalen Flagge, sofern sie in diesem Register geführt werden, unterschiedliche Rechtssysteme etabliert. Nur für die eigenen bzw. EU-Bürger gilt das Recht des jeweiligen (EU-) Flaggenstaates, für alle anderen Besatzungsmitglieder gelten zunächst einmal die arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen ihrer jeweiligen Herkunftsländer. Auf jedem Schiff, das unter diesen Bedingungen registriert wurde, hat also der *Offshore* Komplex Einzug gehalten. Die Grenze geht mitten durch die Besatzung. Ihr jeweiliger Verlauf ergibt sich aus den Herkunftsländern der auf einem Schiff beschäftigten Seeleute.

Das *German International Shipregister (GIS)* wurde 1989 eingerichtet. Dagegen beantragten der Senat der Freien Hansestadt Bremen und die Landesregierung von Schleswig-Holstein ein Normenkontrollverfahren, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sowie die Deutsche Angestellten-gewerkschaft legten Beschwerde beim Bundesverfassungsgericht ein. Beides war erfolglos. Am 10. Januar 1995 entschied der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts, die Einführung eines zweiten Schiffsregisters sei verfassungsgemäß. In der Begründung heißt es, die Schmälerung des Grundrechtsbestandes müsse hingenommen werden, denn Positionen, „die sich in der internationalen Rechtswirklichkeit ohnehin nicht behaupten ließen“, müssten aufgegeben werden. „Das gilt jedenfalls dann, wenn der Gesetzgeber dadurch zugleich hinreichende Anreize für deutsche Reeder schafft, ihre Schiffe weiter unter deutscher Flagge und damit wenigstens teilweise im Rahmen deutschen Rechts zu betreiben“ (Bundesverfassungsgericht E 92, 96, I: 46). Inzwischen ist deutlich, dass der ökonomisch begründete Verzicht auf Rechtspositionen nicht den erwünschten Erfolg gebracht hat. Die große Mehrzahl der Handelsschiffe in deutschem Eigentum fährt auch weiterhin nicht unter deutscher Flagge. Statt dessen ist die Anpassung an die *benchmark* der *Flags of Convenience* neuerdings noch weiter getrieben worden. In der zitierten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts war festgestellt worden, „Der Schutz des deutschen Sozialversicherungsrechtes bleibt den Seeleuten auf Zweitregisterschiffen erhalten“ (ebd.: 43). Seit Januar 2004 gilt dies nicht mehr. Nach einer Änderung des Sozialgesetzbuches sind nicht-deutsche Besatzungsmitglieder auf Schiffen im *German International Shipregister (GIS)* jetzt versicherungsfrei.<sup>16</sup> Lediglich

---

16 Rechtsgrundlage sind §6 Abs.1 Nr. 1a Sozialgesetzbuch (SGB) V, §1 in Verbindung mit §20

in der gesetzlichen Unfallversicherung sind sie weiterhin bei der See Berufsgenossenschaft versichert.

Die Internationalen Schiffsregister früher dominanter seefahrender Staaten hatten und haben nur begrenzten Erfolg. Zur Abwerbung von Schiffen aus FOCs wurde und wird deshalb mit weiteren Vergünstigungen geworben. Sie reichen von Subventionen für den Schiffbau<sup>17</sup> über neue Steuergesetze bis zu Ausbildungsbeihilfen für heimischen Nachwuchs.<sup>18</sup>

## Global Governance

Bevor die Ausflagung eine weltweit übliche betriebswirtschaftliche Praxis wurde,<sup>19</sup> war Handelsschifffahrt in den damals dominanten seefahrenden Staaten gut ein Jahrhundert lang ein staatlich strikt reguliertes und kontrolliertes Gewerbe. Das begann mit nationalen Vorschriften über den Bau von Schiffen und setzte sich fort über die nationale Regulierung der Qualifikation von Schiffsführern. In manchen Staaten, besonders ausgeprägt in Deutschland, wurden die Arbeitsverhältnisse von Seeleuten zeitweise sogar insoweit verstaatlicht, als die Verletzung des privatrechtlichen Arbeitsvertrages durch eigenmächtige Aufkündigung von Seiten eines Seemanns kriminalisiert und mit Gefängnis geahndet wurde.

Neben der nationalstaatlichen Regulierung gibt es seit langem auch Prozesse der Internationalisierung. Zunächst ergaben sie sich überwiegend durch die Angleichung einzelner Elemente nationaler seemännischer Praxis an ausländische Vorbilder oder durch die Übernahme bestimmter Institutionen für die Regulierung und Kontrolle der Schifffahrt (vgl. zu beidem: Gerstenberger/Welke 1996). Seit der Durchsetzung verschärfter internationaler Konkurrenz um Seetransporte im 19. Jahrhundert verbreitete sich beispielsweise die Einrichtung von Klassifikationsgesellschaften, jenen privatwirtschaftlich organisierten Kontrollinstanzen, die bis heute staatliche Kontrollaufgaben erledigen.<sup>20</sup> Auch die von Samuel Plimsoll 1875 durchgesetzte Ladelinie war, weil sie

---

SGB XI und §28, Abs. 3, SGB III, jeweils in der ab 1. 1. 2004 geltenden Fassung.

17 Sie werden dann beispielsweise daran gebunden, dass die so geförderten Schiffe eine bestimmte Zeitlang unter der nationalen Flagge geführt werden. In der Bundesrepublik kann diese Dauer – von zwei Jahren – durch eine *bareboat Charter* unterbrochen werden. Während dieser Zeit der „Vermietung“ des Schiffes an eine Befrachtungsfirma (Charterer) ist Ausflagung zulässig. (Diese Situation trifft derzeit für die Mehrzahl aller Schiffe in deutschem Eigentum zu (*Financial Times Deutschland*, 26.01.05: 12). Vor einer neuen Charter muss das Schiff – zumindest für einen Tag – wieder ausschließlich im GIS registriert sein, um der Förderung nicht verlustig zu gehen.

18 In Großbritannien etwa ist mit den neuerdings bezahlten Ausbildungsbeihilfen keine Verpflichtung verbunden, die Ausgebildeten dann auch anzuhornern.

19 Sie wird inzwischen auch von japanischen oder indischen Unternehmen angewandt.

20 1828 Bureau Veritas, 1870 Germanischer Lloyd. Klassifikationsgesellschaften erfüllen zwar öffentliche Aufgaben, sind aber gleichzeitig privatwirtschaftliche Unternehmen, die für Schiffseigner tätig sind. In der Branche herrscht eine scharfe Konkurrenz. Klassifikationsgesellschaf

von der internationalen Versicherungswirtschaft übernommen wurde, von Anfang an ein internationales Maß für die Grenze sicherer Beladung. International gleichartige Seezeichen kamen durch Absprachen zustande. Zunächst inoffiziell verabredet, kam es 1889 zu einer ersten Konferenz von Regierungsvertretern in Washington D.C. und 1897 zur Gründung des *International Maritime Committee*. Aber bereits zu Beginn der Geschichte von *global governance* auf den Weltmeeren zeigte sich deren Begrenzung durch die Souveränität der Nationalstaaten: Die USA übernahmen nicht alle international beschlossenen Zeichen.<sup>21</sup> Weitere internationale Regulierungen der Seeschifffahrt wurden nahezu durchgängig durch Schiffsunglücke provoziert. Beginnend mit dem 1914 beschlossenen (ersten) SOLAS Abkommen (*The International Convention for Safety of Lives at Sea*), mit welchem auf den Untergang der *Titanic* reagiert wurde, über die internationale Konvention zur Verhinderung der Verschmutzung der Meere durch Schiffe (MARPOL), die als Folge einer Reihe schwerer Tankerunfälle im Jahre 1973 zustande kam, bis hin zu einem ersten, damals lediglich als Empfehlung formulierten Versuch, eine internationale Mindestqualifikation von Seeleuten sicher zu stellen,<sup>22</sup> standen Beschlüsse jeweils mit öffentlich gewordenen Katastrophen in Zusammenhang. Auf der Londoner Konferenz im Jahre 1914 war nicht nur die SOLAS Konvention verabschiedet, sondern auch die *International Maritime Consulting Organization* (IMCO) gegründet worden. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges hat deren weitere Entwicklung dann allerdings verhindert. Im Jahre 1959 wurde aus der IMCO die *International Maritime Organisation* (IMO). Dieses Gremium, eine Unterorganisation der UNO, ist seither für internationale Regulierungen der Schifffahrt zuständig. Alle dort beschlossenen Konventionen erhalten ihre Gültigkeit nur durch eine ausreichende nationalstaatliche Ratifizierung. Tatsächlich liegt der Grad der Ratifizierung relevanter IMO-Konventionen durchgängig bei mehr als 90%. Das erklärt sich vor allem durch die Praxis, in Verhandlungen so viel Rücksicht auf weniger entwickelte seefahrende Staaten zu nehmen, dass einstimmige Beschlüsse möglich sind. Das Auftreten immer neuer Flaggenstaaten hat die Arbeit allerdings nicht nur inhaltlich, sondern auch formal erschwert. Zunächst galt auch für die IMO die allgemei-

---

ten werden derzeit von vielen als ein besonderer Schwachpunkt für die Verbesserung der Schiffsicherheit angesehen. „Wer kontrolliert die Kontrolleure?“ Diese Position wird u.a. von der *International Commission on Shipping* vertreten (ICONS 2001: 32).

- 21 So finden Seeleute bis heute bei der Ansteuerung eines US-amerikanischen Hafens die roten Tonnen auf jener Seite der Fahrinne, auf der sie in anderen Ländern die grünen sehen würden.
- 22 Die 1978 beschlossenen *Standards of Certification and Watchkeeping* (STCW) hatten, da sie nur als Empfehlungen formuliert worden waren, wenig Wirkung. Da sich die Notwendigkeit der Sicherstellung einer Mindestqualifikation seither aber immer dringender stellte, wurden sie 1995 neu - und jetzt verbindlich - gefasst. STCW 95 inauguriert ein globales Ausbildungsregime. Es schreibt nicht nur bestimmte Zertifikate (und vorhergegangene Ausbildungsinhalte) für Seeleute vor, sondern auch die Zertifizierung der Ausbildungsanstalten.

ne Regel, dass Beschlüsse über Regulierungen von zwei Dritteln der vertrags-schließenden Staaten ratifiziert sein mussten, bevor sie in Kraft treten konnten. Weil sich dieser Prozess seit dem zahlenmäßigen Anwachsen der Flaggenstaaten aber über viele Jahre hinzog, ging die IMO 1974 zu einem Verfahren der *tacit acceptance* über. Seither gelten zumindest *amendments* zu bestehenden Konventionen als akzeptiert, sofern ihre Ratifizierung nicht binnen zwölf Monaten von einer festgelegten Anzahl von Vertragsstaaten ausdrücklich abgelehnt wird. Trotz dieser bereits etablierten Praxis der Beschleunigung sprachen auch offizielle Stellen im Hinblick auf die kurze Zeit zwischen der Aufnahme von Beratungen im September 2001 und dem Inkrafttreten des ISPS Code (*International Ship and Port Facilities Safety Code*) am 1. Juli 2004, mit dem auf die Terroranschläge vom 11.9. 2001 reagiert wurde, von einer „halsbrecherischen Geschwindigkeit“.<sup>23</sup>

Ebenso wie viele andere Organisationen, in denen globale Regulierungen beschlossen werden, hat auch die IMO keine Möglichkeit der Sanktion, wenn ein Flaggenstaat eine Konvention zwar ratifiziert hat, die faktische Umsetzung aber nur unzulänglich erfolgt. Diese generellen Begrenzungen von *global governance* fallen für die Schifffahrt gravierender ins Gewicht, seit Ausflagung eine weltweit übliche Praxis wurde. Die zahlenmäßige Stärke ihrer nationalen Flotten verleiht Staaten wie Panama oder Liberia, Belize oder Vanuatu Gewicht in Verhandlungen der IMO, die Ausstattung und Funktionsfähigkeit ihrer nationalen Behörden lassen die Umsetzung von Konventionen aber häufig nur bedingt, wenn überhaupt, zu. Solche Begrenzungen sind aus der Analyse anderer Bereiche von *global governance* hinlänglich bekannt. Insofern passt die Entwicklung in der Handelsschifffahrt ins allgemeine Muster (vgl. Brand et al. 2000: Kap. 4).

Inzwischen aber gibt es Abweichungen. Provoziert wurden sie, weil bereits Ende der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts der allgemeine Sicherheitsstandard in der Schifffahrt so sehr gesunken war, dass sich eine Fortführung der internationalen Regulierung in den bisherigen Bahnen zu verbieten schien. Seither entsteht ein internationales Kontrollregime, welches nationale Hoheitsrechte in Bezug auf die Schifffahrt erheblich begrenzt. Es kommt zustande,

---

23 US Department of Homeland Security. United States Guard, July 2, 2004, *Press Release*. Wenige Tage nach dem Anschlag vom 11. September 2001 beschloss die Versammlung der IMO Mitgliedsstaaten, die bisherigen Regelungen zur Verhinderung terroristischer Angriffe zu überprüfen. Im Jahre 2002 wurde beraten, Ende Dezember 2002 beschlossen. Zwölf Monate später erlangte der ISPS Code – als Amendment XI zu SOLAS – aufgrund des Prinzips der stillschweigenden Akzeptanz Geltung. Seit 1. Juli 2004 unterliegen alle Schiffe, Schifffahrtsunternehmen und Hafeneinrichtungen den Bestimmungen. Der ISPS Code soll verhindern, dass Schiffe als Waffen genutzt werden. Eine unmittelbare Auswirkung des Code ist allerdings die zusätzliche Erschwernis der heute ohnehin sehr seltenen Möglichkeiten des Landgangs für Seeleute und die Behinderung von Besuchen – etwa auch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Seemannsmissionen – an Bord.

indem jeweils mehrere Staaten ein *Memorandum of Understanding* (MoU) unterzeichnen, in dem sie sich verpflichten, pro Jahr jeweils einen bestimmten Prozentsatz der Schiffe unter fremder Flagge, die ihre Häfen anlaufen, auf die Einhaltung internationaler Vorschriften hin zu kontrollieren, mit anderen Worten: Hafenstaaten greifen in die Hoheitsrechte von Flaggenstaaten ein. Diese sogenannte *Port State Control* (PSC, Hafenstaatskontrolle) wurde mit dem 1981 verabredeten (1982 in Kraft getretenen) *Paris Memorandum of Understanding* eingeleitet.<sup>24</sup> Seither wurden MoUs für weitere Fahrtgebiete abgeschlossen. Die USA sind keinem beigetreten, beanspruchen aber ebenfalls das Recht, (mit der *Coast Guard*) Schiffe unter fremder Flagge zu kontrollieren. Alle seither beschlossenen Konventionen, insbesondere der *International Safety Management Code* (ISM Code) und die Neufassung von STCW 78 im Jahre 1995 sind in das Kontrollregime der PSCs integriert. Kontrolleure können die Beseitigung von Mängeln in einer bestimmten Zeit verlangen und ein Schiff notfalls sogar ganz und gar an der Weiterfahrt hindern (vgl. Dirks 1998; 2001). Wie leicht erklärlich, gibt es gravierende Mängel: In Frankreich etwa wurde nach dem Schiffsunglück der „Erika“ im Dezember 1999 deutlich, dass zu meist nicht die im Paris MoU versprochenen 25%, sondern nur 9% der fremdflaggigen Schiffe jährlich kontrolliert wurden. In vielen Staaten fehlt es an qualifiziertem Personal. Seeleuten zufolge werden Kontrollen mancherorts vor allem dazu genutzt, Kontrolleuren zusätzlichen Verdienst zu verschaffen. Dennoch: die Kontrollen samt der Veröffentlichung der durch PSCs festgehaltenen Schiffe, in denen die Schiffe aufgeführt sind, die im Bereich eines MoU festgehalten wurden, haben insgesamt zu einer Verbesserung des Sicherheitsstandards geführt. Eine ganze Reihe jener Staaten, die ihr Schiffsregister bereits seit Jahren mit Erfolg vermarkten, führen die international vorgeschriebenen Flaggenstaatskontrollen inzwischen tatsächlich durch (bzw. lassen sie durch Unternehmen im Ausland durchführen<sup>25</sup>). Gelegentlich werden festgehaltene Schiffe auch aus einem Schiffsregister entfernt. Denn der Marktwert einer FOC sinkt, wenn zu viele Schiffe unter dieser Flagge beanstandet werden. In diesem Fall sind die großen Beladerfirmen (Charterer) skeptisch, wenn es darum geht, ein Schiff aus diesem Register in eine langfristige Charter zu nehmen. Mit den *Port State Controls* weicht die Handelsschifffahrt nicht nur von der allgemeinen Entwicklung von *global governance* ab, sondern nimmt auch eine gewisse Sonderstellung im Zusammenhang des *Offshore* Komplexes ein.<sup>26</sup>

---

24 Das *Paris Memorandum of Understanding* wurde von 14 Staaten vereinbart. 1993 folgte ein MoU für den asiatisch-pazifischen Raum. Seither gibt es MoUs für das Mittelmeer, den Indischen Ozean und Afrika. Weitere sind in Vorbereitung.

25 Die Flaggenstaatskontrolle von Schiffen in deutschem Eigentum für das Schiffsregister von Antigua und Barbuda wird beispielsweise von einem in Oldenburg ansässigen Consulting Unternehmen durchgeführt.

26 Leider sprechen die seit Jahren schleppenden Verhandlungen über gemeinsame militärische Maßnahmen zur Piratenabwehr gegen die Vermutung, diese Entwicklung sei aus der Sorge

Allerdings ist die Wirkung der Hafenstaatskontrollen nicht nur durch die bereits erwähnten Funktionsmängel begrenzt, denn dieser internationale Kontrollmechanismus hat inzwischen zu einer noch deutlicheren Ausbildung von Nischen auf dem globalen Markt für Schiffsregister geführt (vgl. Alderton/Winchester 2002). Es gibt eine ganze Reihe von Anbietern, die mehr oder minder deutlich damit werben, dass sie „ihre Flotte“ nicht kontrollieren, also weder das Vorhandensein der international vorgeschriebenen Zertifikate überprüfen, noch die Sicherheitseinrichtungen an Bord. In diese Schiffsregister kann man – gegen Übermittlung einer Reihe von Informationen per Fax und Bezahlung einer niedrigen Registriergebühr – vielfach im Laufe eines einzigen Tages zumindest vorläufig aufgenommen werden.<sup>27</sup> Solche Spezialregister für *sub-standard* Schiffe werden von Eignern/Managern gewählt, die darauf spekulieren, dass ihr Schiff nicht nur von Kontrollen durch den Flaggenstaat verschont bleibt, sondern – zumindest für eine gewisse Zeit – auch von einer *Port State Control*, deren Ergebnis nicht durch Schmiergeld zu beeinflussen wäre.<sup>28</sup> Solche Schiffseigner rechnen sich aus, dass ein heruntergekommenes Schiff immer noch zwei bis drei Jahre Profite einfahren kann, wenn auf Sicherheit, Versicherung, ordentliche Unterbringung sowie einigermaßen angemessene Bezahlung von Seeleuten verzichtet wird. Man sollte meinen, solche Schiffe würden nie in Häfen mit bekannt gut funktionierender PSC destiniert. Das ist aber nicht der Fall. Auch in deutschen Häfen machen gelegentlich Schiffe fest, „die in den Hochofen gehören“<sup>29</sup>. Werden sie aufgrund einer Hafenstaatskontrolle festgehalten, geben ihre Eigner sie häufig auf. Solche Schiffe liegen dann zwar in einem Hafen, ihre Mannschaften sind dennoch gestrandet. Ebenso wie die Finanzdienstleistungen, die in *Offshore* Zentren angeboten werden, zwar in die internationale Praxis der Steuervermeidung, deshalb aber nicht generell in eine Sphäre kriminalisierter Aktivität integriert sind, handelt es sich bei der Ausflagung von Schiffen heute ganz überwiegend um eine legale betriebswirtschaftliche Praxis. Zwar eröffnet sich durch Ausflagung auch die Möglichkeit, *sub-standard* Schiffe mit miserablen Sicherheitsstandards und elendigen Arbeitsbedingungen über die Weltmeer zu schicken, doch machen die meisten Eigner von Schiffen der Welthandelsflotte von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch. Entscheidend ist die konkrete Praxis eines Managements, über sie gibt die Flagge, die ein Schiff führt, von den erwähnten Ausnahmen abgese-

---

um die Sicherheit von Seeleuten erwachsen. (Ladung und Schiff sind zwar nicht immer, aber doch in aller Regel versichert.) Beschleunigend aber wirkten umweltgefährdende oder -zerstörende Schiffsunfälle vor den Küsten von Industriegesellschaften.

27 Eine Möglichkeit, die etwa von Piraten genutzt wird, wenn sie ein ganzes Schiff gekapert haben und dieses unter neuem Namen schnell wieder „legalisieren“ wollen.

28 Die Nachfrage nach solchen Registern ist immens. Lloyd's Register zufolge ist beispielsweise das Register von Belize von 1989 bis 2001 um 50.433,3 % gestiegen. (in absoluten Zahlen: von 3 auf 1.516 Schiffe). Das Register von Bolivien stieg im selben Zeitraum um 7.700%.

29 Eine Formulierung, die ITF-Inspektoren benutzen.

hen, heute keine zureichende Auskunft mehr. Tatsächlich hat sich die Schiffsicherheit auch auf ausgeflaggten Schiffen in den letzten Jahren insgesamt wieder verbessert. Zu diesem Ergebnis kam an der Wende zum neuen Jahrtausend auch die *International Commission on Shipping*, die unter dem Vorsitz des früheren australischen Handelsministers, Peter Morris, eine sehr breit angelegte Untersuchung durchführte (ICONS 2001). Für die Arbeitsverhältnisse konnten die Mitglieder der Kommission eine solche Verbesserung nicht feststellen, weshalb sie ihren Bericht der Öffentlichkeit denn auch unter dem Titel „*Ships, slaves and competition*“ vorlegten.

## Arbeit im Niemandsland

Die rechtliche Fiktion einer Verbindung von Schiff und Flaggenstaat funktioniert als betriebswirtschaftliche und politische Strategie, die Arbeitsverhältnisse von Seeleuten aber werden auf diese Weise in ein politisches Niemandsland katapultiert. Seeleute lassen sich denn auch nicht täuschen. Niemals sprechen sie von einem „panamesischen“ oder „liberianischen“ Schiff, nur weil das Schiff die Flagge eines dieser Staaten führt. Sie sprechen von norwegischen, deutschen, griechischen, japanischen, iranischen oder ghanaischen Schiffen und meinen damit jeweils den Sitz des Managements. Solche Reden implizieren national typische Managementstile, tatsächlich gibt es sie heute aber noch weniger als in früheren Zeiten. Denn der nationale Durchschnitt von Arbeitsverhältnissen, der in Industriegesellschaften im Laufe der Zeit durch soziale Auseinandersetzungen und staatliche Regulierungen geschaffen wurde (Altvaater/Mahnkopf 2002: 28ff), ist heute nicht nur durch jene Strategien der Flexibilisierung bedroht, die an Land durchgesetzt und legalisiert werden, sondern er ist in der Praxis der Ausflagung und der Nutzung jener *Offshore* Strukturen, die Zweitregister bieten, ganz und gar untergegangen. Anders gesagt: Für die allermeisten Seeleute der Welthandelsflotte gilt heute Kapitalismus *sans phrase*. Ihre Arbeits- und Lebensbedingungen ergeben sich aus aktuellen Bedingungen der Konkurrenz auf dem weltweiten maritimen Arbeitsmarkt und aus konkreten Strategien von Schiffsunternehmen. Die Höhe der Heuer sowie sonstiger Leistungen wie etwa die Anzahl der Arbeitsschuhe und Overalls, die pro Vertrag zur Verfügung gestellt werden, handeln private *crewing agencies* mit Schifffahrtsunternehmen aus. Somit können Seeleute, die mit formal identischer Qualifikation an Bord eines Schiffes die gleiche Arbeit ausüben, unterschiedlich bezahlt werden und unterschiedlich ausgestattet sein, weil sie aus verschiedenen Herkunftsländern stammen beziehungsweise durch unterschiedliche Agenturen vermittelt wurden. Für Seeleute gilt das Arbeitsrecht ihres Herkunftslandes beziehungsweise das Arbeitsrecht des Landes, in dem die *crewing agency* ihren Sitz hat (beides muss nicht zusammen fallen). Genau gesehen bedeutet dies entweder keinen oder einen sehr geringen Rechtsschutz.

Formal können Seeleute während der Reise auch Rechtsschutz in einem Hafenstaat in Anspruch nehmen. Faktisch schränkt der ökonomische Druck auf dem Arbeitsmarkt diese Möglichkeit ein.<sup>30</sup> Seeleute werden auf der Basis zeitlich begrenzter Verträge beschäftigt.<sup>31</sup> Wer vor Gericht geht, verliert in aller Regel selbst im Falle eines gewonnenen Prozesses die Chance auf einen erneuten Kontrakt. „Schwarze Listen“ sind zwar international geächtet (ILO Konvention Nr. 179), im maritimen Arbeitsmarkt dennoch an der Tagesordnung. Auch wer eine Gewerkschaft kontaktiert, um sich über schlechte Behandlung zu beschweren, muss befürchten, auf eine „Schwarze Liste“ zu kommen (ICONS 2000: Abs. 2.12). Wer, aus welchem Grund auch immer, negativ aufgefallen ist, wird von Agenturen kaum jemals wieder vermittelt. Es sind aber nicht nur *crewing agencies*, die ein Interesse daran haben, für ihr Angebot an disziplinierten Arbeitskräften bekannt zu sein. Denn auch die Regierungen der Entsenderländer sind darauf bedacht, den guten Ruf ihrer Arbeitskräfte und damit den Zufluss an Devisen zu erhalten.<sup>32</sup> So ist es kein Zufall, dass im Entwurf eines Mustervertrags, der von der POEA (*Philippines Overseas Employment Administration*) ausgearbeitet wurde, ebenfalls der Passus enthalten gewesen war, dass sich Seeleute, die den für eine legale Vermittlung vorgeschriebenen Arbeitspass der POEA erhalten wollen, verpflichten, jeden Kontakt zu einer Gewerkschaft zu unterlassen.<sup>33</sup> Die Philippinen sind derzeit noch immer das weltweit wichtigste Entsenderland für Seeleute, diese Position ist inzwischen aber bereits bedroht.<sup>34</sup>

Gegenüber dem Druck der Konkurrenz auf dem maritimen Arbeitsmarkt er-

30 In einem Ratgeber für Seeleute schreiben Roberto Tiangco und Russ Jackson (2002: 187): „For many seafarers who need employment to support their families, the decision to make a complaint can be difficult because taking this action risks employment-related repercussions. Masters, placement agencies, or owners' representatives may threaten you with employment-related or even physical retaliation.“ Die Autoren raten nicht grundsätzlich ab, geben aber Hinweise, wie die Chancen des Erfolgs erhöht werden können. In jedem Fall solle nicht alleine gehandelt, sondern die ITF kontaktiert werden. Wollen Seeleute klagen, so ist ihnen dies – mit Unterstützung der ITF – auch möglich, wenn ihr Schiff einen Hafen in einem Land mit funktionierenden rechtsstaatlichen Bedingungen anläuft. In diesem Fall können sie sich auch als Ausländer an ein einheimisches Arbeitsgericht wenden. Der anstehende Fall wird dann nach dem nationalen Recht des Hafenstaates entschieden. Solche Verfahren finden auch tatsächlich statt (Auskunft: Ali Memmon, ITF- Inspektor).

31 Für europäische Seeleute variiert deren Dauer zwischen vier und sieben Monaten, für außereuropäische Seeleute zwischen sieben und neun (manchmal auch zwölf oder mehr) Monaten. Kapitäne und leitende Schiffsoffiziere, die auf einem Schiff unter der nationalen Flagge fahren und Staatsbürger des entsprechenden Landes sind, werden auch in regulären Angestelltenverhältnissen beschäftigt. Für sie gelten dann Urlaubsregelungen anstelle der unbezahlten Zeit *off hire*, die für alle anderen nach dem Ende eines Kontraktes eintritt.

32 In den Philippinen beispielsweise müssen Seeleute, die legal vermittelt werden, akzeptieren, dass 70% ihrer Heuer direkt im Entsenderland ausbezahlt werden.

33 Gegen diesen Vertragsentwurf ist in den Philippinen Klage beim Verfassungsgericht eingereicht worden.

34 Für die nächsten Jahre rechnet die Schifffahrtsöffentlichkeit vor allem mit wachsender Konkurrenz durch Seeleute aus der Volksrepublik China.



weisen sich internationale Regulierungen der Arbeitsbedingungen von Seeleuten als weitgehend wirkungslos. Soweit es sie gibt, werden sie im Rahmen der ILO (*International Labor Organisation*) unter Mitwirkung von Regierungen, Reedern und Gewerkschaften beschlossen.<sup>35</sup> Ihre Geltung erhalten ILO-Konventionen durch ausreichende nationalstaatliche Ratifizierung.<sup>36</sup> Die einzige Möglichkeit der ILO, die Verletzung von Bestimmungen durch Vertragspartner zu sanktionieren, war bislang die Veröffentlichung solch vertragswidriger Praxis. Seit kurzem soll allerdings die Einhaltung des ILO-Abkommens Nr. 147, in welchem Mindeststandards für Arbeits- und Lebensbedingungen auf Handelsschiffen festgelegt sind, auch im Rahmen von *Port State Controls* überprüft werden. Faktisch halten kontrollierende Behörden Schiffe nicht wegen derartiger Missstände fest.<sup>37</sup>

Bleibt die *International Transport Workers Federation* (ITF). Dieser (1896 gegründeten) Dachorganisation gehören derzeit mehr als 300 Gewerkschaften aus 131 Ländern an, zusätzlich bietet sie Seeleuten auch die Möglichkeit individueller Mitgliedschaft.<sup>38</sup> Die ITF führt seit 1948 einen Kampf gegen *Flags of Convenience*. Daneben versucht sie aber auch, durch Kampfmaßnahmen international einen gewissen Mindeststandard durchzusetzen. Dazu fordert sie Schifffahrtsunternehmen auf, mit ihr Tarifverträge abzuschließen. Dieser Anforderung wird (in manchen Ländern) durch die Zusammenarbeit mit lokalen Gewerkschaften,<sup>39</sup> ansonsten aber vor allem dadurch Nachdruck verliehen, dass Hafendarbeiter und Hafendarbeiterinnen, die in der ITF organisiert sind, sich weigern, ein Schiff abzufertigen, solange den Bedingungen der ITF nicht zugestimmt wird. Tatsächlich ist diese Praxis des Boykotts die wirksamste Möglichkeit, um dem Grundsatz „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ eine Geltung zu verschaffen, die nicht nur auf der zufälligen Personalpolitik eines konkreten Managements beruht. Sie basiert allerdings nicht nur auf der Tatsa-

---

35 Seit Jahren wurde versucht, den Zuständigkeitsbereich der IMO so zu erweitern, dass er auch Arbeitsbedingungen von Seeleuten mit umfasst. Das ist gescheitert.

36 Im Rahmen der ILO ist es – im Hinblick auf Regulierungen der Arbeitsverhältnisse in der Handelsschifffahrt in den letzten Jahren zu erheblichen organisatorischen Veränderungen gekommen. Jan Dirks (2003: III.4), der sie genau analysiert, beurteilt sie eher kritisch.

37 Würde dies berücksichtigt, müssten beispielsweise auch die Unterbringung von Seeleuten sowie deren Verpflegung kontrolliert werden. Während der Hafendaatskontrollen, die Mitglieder der „Forschungs- und Kooperationsstelle Schifffahrt“ der Universität Bremen beobachten konnten, waren die Bestimmungen dieser Konvention jedoch nie Gegenstand der Kontrolle. Auch Seeleute und Beamte deutscher Kontrollbehörden, die wir zu diesem Gegenstand befragten, berichteten eine faktische Wirkungslosigkeit des Prüfgebots.

38 In vielen Entsenderländern verpflichten sich Seeleute in den ihnen vorgelegten Heuerverträgen allerdings, auf jeden Kontakt zur ITF zu verzichten.

39 In vielen Entsenderstaaten sind Gewerkschaften an der Formulierung von Musterverträgen beteiligt. Je nach der Struktur und Politik nationaler Gewerkschaften bedeutet das faktisch nur wenig Schutz für Seeleute. Norwegische Gewerkschaften haben durchgesetzt, dass sie bei der Aushandlung von Verträgen für die nicht-europäischen Besatzungsmitglieder auf Schiffen im Internationalen Norwegischen Schiffsregister (INS) mitwirken.

che, dass Hafenziegezeiten sehr teuer sind, ihre Verlängerung durch gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen also sehr schnell hohe zusätzliche Kosten erzeugt, sondern auch auf der gewerkschaftlichen Organisation von Hafnarbeitern. Diese Voraussetzung ist bedroht, seit es immer mehr private Hafentreiber gibt. In vielen Fällen setzen diese ein faktisches (und manchmal auch formales) Organisationsverbot ihrer Beschäftigten durch. Für nicht-europäische Seeleute bedeuten Tarifverträge der ITF und die Kampfmaßnahmen, die ihre Einhaltung fördern, den wichtigsten und oftmals einzigen Schutz. Wie prekär dieser Schutz dennoch weltweit ist, wird aber schon daran deutlich, dass er noch nicht einmal in der Bundesrepublik Deutschland rechtlich eingeklagt werden kann. Denn das Bundesarbeitsgericht bestreitet die Tariffähigkeit der ITF. In der Entscheidung vom 14.4. 2004 (4 AZR 322/03) wird ausgeführt, wegen dieser fehlenden Tariffähigkeit habe auch die Vereinbarung eines „*Special Agreement to the GIS Fleet Agreement*“, das eine deutsche Reederei mit der ITF auf der Basis des „*GIS-Fleet-Agreement*“ vereinbart habe, keine unmittelbare und zwingende Wirkung auf ein individuelles Arbeitsverhältnis entfalten können. Es könne auch nicht von einem Vertrag zugunsten Dritter ausgegangen werden. Auf das *GIS Fleet Agreement* könnte sich ein einzelner Seemann nur dann berufen, wenn dessen Bestimmungen in seinen Heuervertrag eingegangen wären. Die Entscheidung illustriert die Wirkungsweise des *Offshore*-Komplexes für die Arbeitsverhältnisse von Seeleuten: Ihre Ansprüche werden auf der Basis von Arbeitsverträgen verhandelt, die ihnen eine *crewing agency* anbietet, vor deren Türen im übertragenen (und manchmal sogar im wörtlichen) Sinne Hunderte warten, die ebenso wie sie selbst darauf hoffen, an Bord eines Schiffes eine Verdienstmöglichkeit zu erhalten. Ohne die unmittelbare und zwingende Wirkung der Vereinbarungen, die Schifffahrtsunternehmen von der ITF abgerungen werden, stehen viele Seeleute der globalen Konkurrenz auf dem maritimen Arbeitsmarkt ohne jeglichen Schutz gegenüber.<sup>40</sup>

Während die Sicherheitsmängel, die aus der Praxis der Ausflagung resultieren, inzwischen nicht nur die Entwicklung eines umfassenden Systems internationaler Regulierung provozierten, sondern auch die Ausbildung einer schifffahrtsspezifischen Kontrollpraxis, bleiben die Arbeits- und Lebensbedingungen aus dieser Entwicklung weitgehend ausgeklammert.

---

40 Die meisten Seeleute der Welthandelsflotte arbeiten heute auf ausgeflaggten Schiffen beziehungsweise auf Schiffen in Zweitregistern. Daneben gibt es auch immer noch Schiffe, die unter einer nationalen Flagge fahren, für die es kein Zweitregister gibt. Das gilt beispielsweise, soweit bekannt, für Schiffe chinesischer Eigner. Daneben gibt es in einigen Staaten, so etwa in den USA, aber auch nach wie vor in mehreren südamerikanischen Staaten, sogenannte Cabotage-Regeln. Sie verlangen, dass Handelsschiffahrt an den Küsten des eigenen Staates nur auf Schiffen unter der eigenen Flagge und mit nationalen Besatzungen betrieben wird. (Das schließt Schiffe unter fremder Flagge nicht völlig vom Küstentransport aus, macht es nur notwendig, zwischendurch einen Hafen im Ausland anzulaufen.)

Nicht alle Schifffahrtsunternehmen nutzen den Spielraum für die Gestaltung von Arbeitsverhältnissen, den ihnen der *Offshore* Komplex bietet, zu Lasten Ihrer Beschäftigten. Allerdings werden entsprechende personalpolitische Strategien durch den Umstand gefördert, dass Eigentum und Management von Schiffen heute nur noch ausnahmsweise zusammenfallen. Investoren sind an kurzfristigen Renditen interessiert. Liebe zur Seefahrt und Interesse an betrieblicher Sozialpolitik kommen ihnen da selten in die Quere.

Seit einiger Zeit wird allerdings deutlich, dass die heute international dominanten Praktiken der Personalpolitik an Grenzen stoßen. Während der Arbeitsmarkt für *ratings* noch immer ein reiner Nachfragemarkt ist und dies auch in absehbarer Zeit bleiben wird, ist das Angebot an Schiffsoffizieren sehr viel enger. Allen Prognosen zufolge wird es um 2010 nicht mehr ausreichend qualifizierten Nachwuchs geben, um die ausscheidenden Führungskräfte zu ersetzen (BIMCO/ISF 2000). Und das liegt weniger daran, dass international zu wenige junge Männer und Frauen den Berufsweg des Nautikers oder Schiffsingenieurs einschlagen, als an der Tatsache, dass die allermeisten ihre aktive Seemannslaufbahn bereits sehr kurze Zeit nach dem Abschluss ihrer Studien aufgeben. Genaue Daten werden derzeit erst erhoben. In internationalen Schifffahrtskreisen herrscht zur Zeit aber Übereinstimmung, dass die durchschnittliche Verweildauer auf drei bis vier Jahren nach dem Abschluss der Ausbildung geschrumpft ist. Danach suchen sich Führungskräfte, die eine Alternative haben, zumeist eine Beschäftigung im maritimen Sektor an Land oder in der Industrie. Nach ihren Gründen befragt, verweisen viele auf Familie, manche auf besseren Verdienst oder geregelte Arbeitszeiten, die meisten allerdings auf die Bedingungen ihres Lebens an Bord.

Denn hierin unterscheiden sich die Arbeitsbedingungen von Seeleuten von denen der Beschäftigten in *Export Processing Zones*. Schiffe sind nicht nur Orte, an denen Menschen ihren Arbeitsalltag verbringen. Für Seeleute sind Schiffe auch Wohnorte. Über Monate ist die Lebenswelt von Seeleuten räumlich und sozial begrenzt. Viele Elemente traditioneller maritimer Kultur, tradierte Formen beruflicher Sozialisation sowie die starke Ritualisierung des Bordlebens, halfen früher dabei, den besonderen Anforderungen an das Sozialverhalten, die aus der räumlichen Einheit von Arbeits- und Privatsphäre erwachsen, gerecht zu werden. Diese Traditionen maritimer Kultur sind seit der Globalisierung des maritimen Arbeitsmarktes abgebrochen und – zumindest bislang – nicht durch neue Formen einer verallgemeinerten sozialer Praxis ersetzt worden.<sup>41</sup> In der globalisierten Handelsschifffahrt gibt es keine globalisierte seemännische Arbeitskultur. Zudem reichen die Möglichkeiten sprachli-

---

41 Als wir die empirische Forschung konzipierten, deren Ergebnisse den Ausführungen über aktuelle Entwicklungen in der Seeschifffahrt zugrunde liegt, hatten wir angenommen, auf See die Entstehung einer internationalen Arbeitskultur beobachten zu können. Das hat sich als Irrtum erwiesen.

cher Verständigung vielfach nicht über das *Ship English* hinaus, das für die technische Bewältigung des Schiffsbetriebs gerade so hinreicht, aber keine private Kommunikation zulässt. Hinzu kommen die Verringerung der Besatzungsstärken und der häufig über Monate hinweg fehlende Landgang. So übersetzen sich der globalisierte maritime Arbeitsmarkt und die Beschleunigung der Handelsschiffahrt an Bord in eine kaum je gemilderte Einsamkeit.<sup>42</sup> Seeleute, die ihre aktive Laufbahn nach wenigen Jahren aufgeben, treffen deshalb auch nicht nur eine individuelle Entscheidung. Indem sie der Einsamkeit auf See entfliehen, kritisieren sie zugleich die Vorstellung, Schiffsbetriebe erforderten lediglich technisches und ökonomisches Management. Ihre Verhaltensweise macht deutlich, dass es für die Nutzung des *Offshore* Komplexes auch psychische Grenzen geben kann.

## Literatur

- Alderton, Tony & Winchester, Nick (2002): Internationale Regulierungen und die Praxis von Flaggenstaaten; in: Heide Gerstenberger & Ulrich Welke (Hg.), *Seefahrt im Zeichen der Globalisierung*, (Westfälisches Dampfboot) Münster, S. 180-196.
- Altvater, Elmar & Mahnkopf, Birgit (2002): *Die Globalisierung der Unsicherheit. Arbeit im Schatten, schmutziges Geld und informelle Politik*, (Westfälisches Dampfboot) Münster.
- Bergantino, A.S. & Marlow, P.B. (1997): *An Econometric Analysis of the Decision to Flag Out*, Cardiff: Seafarers International Research Centre.
- Committee on Employment and Social Policy der ILO. EZP Projekt, <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/govlab/legrel/tc/epz/resours.htm>.
- BIMCO/ISF (2000): *Manpower Update*, durchgeführt vom Institute for Employment Research, University of Warwick.
- Brand, Ulrich & Brunnengräber, Achim & Schrader, Lutz & Stock, Christian & Wahl, Peter (2000): *Global Governance. Alternativen zur neoliberalen Globalisierung*, (Westfälisches Dampfboot) Münster.
- Couvrat, Jean François & Pless, Nicolas (1988, deutsch: 1993): *Das verborgene Gesicht der Weltwirtschaft*, (Westfälisches Dampfboot) Münster.
- Dirks, Jan (1998): *Universales Positives Regieren jenseits des Nationalstaates. Zwei Fälle im maritimen Sektor*, artec paper Nr. 63, Universität Bremen.
- Dirks, Jan (2001): *Positives Regulieren in der Handelsschiffahrt im Kontext der Globalisierung*, (Lit) Münster.
- Dirks, Jan (2003): Internationale Regulierung der Arbeits- und Lebensbedingungen im Politikfeld der Handelsschiffahrt; Teil III in: Eva Senghaas-Knobloch & Jan Dirks & Andrea Liese (2003). *Internationale Arbeitsregulierung in Zeiten der Globalisierung. Politisch-organisatorisches Lernen in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)*, (LIT) Münster.
- Douvier, Stefan Wendelin (2004): *MARPOL. Technische Möglichkeiten, rechtliche und politische Grenzen eines internationalen Übereinkommens*, Diss. Bremen.
- Fahl, Gundolf (1969): *Der Grundsatz der Freiheit der Meere in der Staatenpraxis*, Köln.
- Gerstenberger, Heide & Welke, Ulrich (1996): *Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, (Westfälisches Dampfboot) Münster.
- Gerstenberger, Heide & Welke, Ulrich (2004): *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung* (Westfälisches Dampfboot) Münster.
- Gerstenberger, Heide (2002): Ein globalisiertes Gewerbe; in : Heide Gerstenberger & Ulrich Welke (Hg.), *Seefahrt im Zeichen der Globalisierung* (Westfälisches Dampfboot) Münster, 10-42.

---

42 Es würde hier zu weit führen, die Bedeutung gegenseitiger negativer Stereotype unter Seeleuten zu diskutieren (vgl. dazu Gerstenberger/Welke 2004: Kap. 6).

- Gilligan, George Peter (2004): Overview: Markets, Offshore Sovereignty and Onshore Legitimacy; in: Donato Masciandro (Hg.), *Global Financial Crime. Terrorism, Money Laundering and Offshore Centres*, (Ashgate) Aldershot Hants, England .
- Hampton, Mark P. (1996): *The Offshore Interface: Tax Havens in the Global Economy*, (Macmillan) Basingstoke.
- Hampton, Mark P. (1996): 'Creating Spaces. The Political Economy of Island Offshore Finance Centres: The Case of Jersey', in: *Geographische Zeitschrift*, Bd. 83, Nr. 2, S. 103-113.
- Harvey, David (1987): Flexible Akkumulation durch Urbanisierung: Reflexionen über „Postmodernismus“ in amerikanischen Städten. In: *PROKLA* 69, 17(4), S. 109-131.
- Harvey, David (1989): *The Conditions of Postmodernity*, (Blackwell) Oxford.
- Hibou, Béatrice (Hg.) (1999): *La privatisation des États*, (Karthala), Paris .
- Hirsch, Joachim (1998): *Vom Sicherheitsstaat zum nationalen Wettbewerbsstaat*, (ID Verlag) Berlin.
- Hualde, Alfredo (1995): Die mexikanischen Maquiladores; in: Reiner Hoffmann & Manfred Wannöfel (Hg.), *Soziale und ökologische Sackgassen ökonomischer Globalisierung. Das Beispiel NAFTA*, (Westfälisches Dampfboot) Münster, S. 122-150.
- ICONS (International Commission on Shipping) (2001): *Ships, Slaves and Competition*, Charleston, Australia, abrufbar über: <http://www.icons.org.au>.
- Johns, R.A. & Le Marchant, C.M. (1993): *Finance Centres. British Offshore Development since 1979*, (Pinter Publishers) London.
- Marschall, Birgit (2005): Regierung setzt Reeder unter Druck, *Financial Times Deutschland*, 26.1.
- McKee, David L. & Garner, Don E. & McKee, Yosra Abu Amara (2000): *Offshore Financial Centres, Accounting Services and the Global Economy*, (Quorum Books), Westport, Conn. & London.
- Mitroussi, Kyriaki (2003): Third party ship management: the case of separation of ownership and management in the shipping context; in: *Maritime Policy & Management*, Bd. 30, Nr. 1, S. 77-90.
- Nussbaum, Arthur (1960): *Geschichte des Völkerrechts*, München & Berlin.
- OECD (2003): *Directorate for Science, Technology and Industry. Maritime Transport Committee, Ownership and Control of Ships*, March.
- Palan, Ronen (1999): Offshore and the Structural Enablement of Sovereignty; in: M. P. Hampton & J.P.Abbot (Hg.), *Offshore Finance Centres and Tax Havens*, (Macmillan) Houndsmill.
- Picciotto, Sol (1999): The State as Legal Fiction; in: M. P. Hampton & J. P. Abbott (Hg.), *Offshore Finance Centres and Tax Havens*, (Macmillan) Houndsmill.
- Ready, N.P. (1994): *Ship Registration*, (Lloyd's of London Press) London.
- Stücker, Hans Jürgen (1979): Die „Freiheit der Meere“ und die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen; in: Hans Peter Ipsen & Karl-Hartmann Necker (Hg.), *Recht über See*, Rolf Stödter zum 70. Geburtstag (R.v.Deckers Verlag, G. Schenk), S.315-353.
- Tenold, Stig, (2000): *The shipping crisis of the 1970s: causes, effects and implications for Norwegian shipping* (Norges Handelshøyskole) Bergen.
- International Labour Office in collaboration with the Seafarers International Research Centre (2004): *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*. (International Labour Office) Genf.
- Thoms, Eva-Maria (2003): Unter fremder Flagge. Deutsche Reeder finanzierten das gestürzte liberianische Regime von Chares Taylor mit; in: *DIE ZEIT*, Nr. 41, 1.10.2003.
- Tiangco, Roberto & Jackson, Russ (2002): *Handbook of Rights and Concerns for Mariners*, (Cornell Maritime Press) Centreville, Maryland .
- Walter, Gregor (2003): *Governance in Zeiten der Denationalisierung. Staatliche Reaktionen auf Herausforderungen durch das Internet*, Diss. Bremen.
- Wick, Ingeborg (1998): Frauenarbeit in Freien Exportzonen. Ein Überblick; in: *PROKLA* 111, 28(2), S. 233-257.