

Die Territorialkonflikte im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer

—

Das Seevölkerrecht als Konfliktkatalysator?

Von der Philosophischen Fakultät der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen zur Erlangung des akademischen Grades einer Doktorin der Philosophie genehmigte Dissertation

vorgelegt von

Marina Isabel Uebachs

Berichter: Universitätsprofessor Dr. Ralph Rotte
 Universitätsprofessor Dr. Jared Sonnicksen

Tag der mündlichen Prüfung: 15. Mai 2025

Diese Dissertation ist auf den Internetseiten der Universitätsbibliothek online verfügbar.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	IX
1. Einleitung	11
2. Die historische Entwicklung des Seevölkerrechts: Auf dem Weg zu territorialem Souveränitätsdenken?	29
2.1. Der Begriff des Seevölkerrechts	29
2.2. Die Epochen der Seevölkerrechtsgeschichte.....	33
2.2.1. Dominanz des Seehandels in der vorklassischen Antike: Die ägyptisch-kretisch- phönizische Epoche	35
2.2.2. Erste seevölkerrechtliche Regelungen in der griechisch-persischen Epoche	40
2.2.3. Seehandelsrechtliche Normen in der hellenistisch-römischen Epoche	46
2.2.4. Zeit der seefahrenden Städte im Mittelalter	50
2.2.5. Aufteilung der Weltmeere in der portugiesisch-spanischen Epoche	55
2.2.6. Mare Liberum vs. Mare Clausum – Gegensätzliche Konzepte in der grotianischen Epoche.....	59
2.2.7. Gewohnheitsrechtliche Regelungen in der französischen Epoche	61
2.2.8. Britische Epoche: Seerechtliche Kodifikationsprojekte	63
2.2.9. Gefährdung der Meeresfreiheit in der Zeit der Weltkriege	66
2.2.10. Seerechtsentwicklung in der Ära der Vereinten Nationen	69
2.2.10.1. Die Genfer Seerechtskonventionen von 1958	71
2.2.10.2. Multilaterale Dispute über die Breite des Küstenmeeres und die Festlegung von Fischereizonen	85
2.2.10.3. Die Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen von 1982.....	89
2.2.10.4. Mechanismen zur bi-/multilateralen Streitbeilegung in UNCLOS.....	98
3. Territorialkonflikte im Arktischen Ozean.....	103
3.1. Geografische Lage und geoökonomische Bedeutung der Region	104
3.1.1. Multiperspektivische Eingrenzung des arktischen Raumes	104
3.1.2. Die regionalen Auswirkungen der globalen Erwärmung	107
3.1.3. Erdöl- und Erdgasvorkommen	111
3.1.4. Schifffahrtsrouten im Hohen Norden	122
3.2. Hans-Insel	136
3.3. Seitliche Abgrenzung der EEZ in der Beaufort- und Barentssee	142
3.3.1. Beaufortsee	142
3.3.2. Barentssee	150

3.4.	Konkurrierende Ansprüche auf eine Festlandsockelerweiterung	155
3.4.1.	Völkerrechtsquellen	156
3.4.2.	Der Begriff des Festlandsockels.....	157
3.4.3.	Erweiterung des Festlandsockels nach Art. 76 UNCLOS	158
3.4.4.	Unterseeische Bergrücken und Erhebungen als Einflussfaktor.....	160
3.4.5.	Die Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels.....	161
3.4.6.	Überlappende Ansprüche der Arktisstaaten	163
3.4.7.	Bilaterale Einigung bzgl. der Prüfung vorgelegter Daten durch die Kommission	178
3.4.8.	Wirkung der Empfehlungen.....	179
3.4.9.	Zehnjahresfrist zur Beantragung einer Festlandsockelerweiterung.....	183
3.4.10.	Festlandsockelerweiterung vs. Ansprüche von Drittstaaten auf die Hohe See.....	184
3.5.	Disput um den rechtlichen Status der Nordwestpassage – Kanadisches Binnengewässer oder internationale Transitpassage?	185
3.5.1.	Die Gewässer des kanadisch-arktischen Archipels: Binnengewässer?	187
3.5.1.1.	Bewertung der historischen Ansprüche Kanadas	188
3.5.1.2.	Völkerrechtliche Bewertung der geraden Basislinien von 1986	192
3.5.1.3.	Artikel 234 UNCLOS: Sonderregelung für eisbedeckte Gebiete	196
3.5.2.	Die Nordwestpassage als internationale Meerenge?	199
3.5.2.1.	Der Korfu-Kanal-Fall von 1949: Geografische und funktionale Voraussetzungen.....	202
3.5.2.2.	Das Recht auf Transitudurchfahrt nach UNCLOS	206
3.6.	Spitzbergen.....	210
3.7.	Exkurs: Völkerrechtliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf maritime Zonen und Inseln.....	218
3.7.1.	Basislinien und äußere Grenzen der Meereszonen nach UNCLOS	219
3.7.2.	Maritime Grenzverträge	227
3.7.3.	Der rechtliche Status von Inseln.....	230
3.7.4.	Landgewinnungs- und Befestigungsaktivitäten als geeignete Schutzmaßnahme?	232
4.	Territorialkonflikte im Südchinesischen Meer	235
4.1.	Souveränitätsansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln	238
4.1.1.	Inbesitznahme von geografischen Formationen	239
4.1.1.1.	Gebietserwerb nach dem Völkerrecht	239
4.1.1.2.	Paracel-Inseln	242
4.1.1.3.	Spratly-Inseln	253

4.1.2. Interessenlage der Anrainerstaaten: Eine kurze Analyse der wirtschaftlichen und militärstrategischen Konfliktmotive	266
4.1.3. Die Untermauerung nationaler Ansprüche.....	274
4.1.3.1. Chinas „Neun-Striche-Linie“	274
4.1.3.2. Vietnam.....	297
4.1.3.3. Philippinen	303
4.1.4. Der rechtliche Status von Inselmerkmalen nach Art. 121 UNCLOS	309
4.1.4.1. Was ist eine Insel im rechtlichen Sinne?	310
4.1.4.2. Was versteht man unter „Felsen“?	310
4.1.4.3. Was bedeutet „menschliche Besiedlung oder wirtschaftliches Eigenleben“? ..	313
4.1.4.4. Problematik der abweichenden Übersetzung des Vertragstextes	317
4.1.4.5. Die Auswirkungen des rechtlichen Status als Insel.....	318
4.1.5. Künstliche Aufschüttung von Inseln und infrastrukturelle Baumaßnahmen.....	322
4.1.6. Das Schiedsverfahren im Fall „Philippinen vs. China“ – Effektives Instrument zur Streitbeilegung?	332
4.2. Nationale Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel.....	353
4.3. Streitgegenstand gerade Basislinien am Beispiel China.....	364
4.4. Exkurs: Entlegene Archipele.....	368
4.5. Abweichende Lesarten der Seerechtskonvention durch China und die USA.....	372
4.5.1. Recht auf friedliche Durchfahrt für Militärschiffe	372
4.5.2. Hydrographische Erfassung, wissenschaftliche Meeresforschung und militärische Aktivitäten in der EEZ	375
5. Schlussfolgerung	381
5.1. Die Konfliktkatalysatoren des modernen Seevölkerrechts.....	386
5.2. Ausblick: Reform des Seevölkerrechtsübereinkommens von 1982?	396
Literaturverzeichnis	401
Anhang.....	437
Danksagung	439

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1.: Flächen der Weltmeere nach ihrem rechtlichen Status	11
Abb. 2: Die phönizische Kolonisation im Mittelmeerraum	39
Abb. 3: Die Machtbereiche zur Zeit der Pentekontaetie	42
Abb. 4: Entdeckungsreisen und koloniale Eroberungen im 15. und 16. Jahrhundert	57
Abb. 5: Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (1982)	90
Abb. 6: Ansätze zur geografischen Bestimmung der Arktis	105
Abb. 7: September-Mittel der Meereisausdehnung in der Arktis von 1979-2021	109
Abb. 8: Meereiskonzentration zum Meereisminimum im September 2012.....	109
Abb. 9: Ergebnisse der CARA-Studie über Öl- und Gasressourcen in der Arktis	116
Abb. 10: Vereinfachte Darstellung der Ergebnisse der CARA-Studie	117
Abb. 11: Wahrscheinlichkeit für unentdeckte Öl- und/ oder Gasfelder mit mindestens 50 Mio. Barrel Öläquivalent	119
Abb. 12: Die Nordwest- und Nordostpassage im Arktischen Ozean	123
Abb. 13: Transits entlang der Nördlichen Seeroute	131
Abb. 14: Innerarktischer und transarktischer Schiffsverkehr (2015-2018).....	132
Abb. 15: Transits entlang der Nördlichen Seeroute im Jahr 2021	133
Abb. 16: Grenzziehung in der Nares-Straße zwischen dem grönländischen und kanadischen Küstenmeer	136
Abb. 17: Disput um die maritimen Grenzen in der Beaufortsee	142
Abb. 18: Ansprüche der Vereinigten Staaten und Kanada.....	149
Abb. 19: Disput um die maritimen Grenzen in der Barentssee.....	151
Abb. 20: Festlandsockel jenseits von 200 Seemeilen im Loop Hole in der Barentssee	153
Abb. 21: Bestimmungen der Festlandsockelerweiterung.....	159
Abb. 22: Beschränkungen der Festlandsockelerweiterung	160
Abb. 23: Erweiterter Festlandsockel der USA im Arktischen Ozean	175
Abb. 24: Erweiterter Festlandsockel der USA im Beringmeer	176
Abb. 25: Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel im zentralen Arktischen Ozean	177
Abb. 26: Kanadisch-arktischer Archipel.....	185
Abb. 27: Unterscheidung zwischen Meereisausdehnung und Meereisfläche	198
Abb. 28: Die Meereszonen in der Barentssee inkl. Spitzbergen	212
Abb. 29: Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf gegenüberliegende Küstenmeere	228
Abb. 30: Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf aneinandergrenzende Küsten	229
Abb. 31: Entstehung neuer maritimer Zonen durch den Meeresspiegelanstieg	229
Abb. 32: Südchinesisches Meer mit Anrainerstaaten und ausschließlichen Wirtschaftszonen....	236

Abb. 33: Die Amphitrite-Gruppe und Crescent-Gruppe auf den Paracels	246
Abb. 34: Philippinischer Anspruch auf die Kalayaan-Inselgruppe	258
Abb. 35: Übersicht über besetzte geografische Formationen im Südchinesischen Meer.....	265
Abb. 36: Schätzungen des USGS zum Rohstoffpotenzial Südostasiens.....	267
Abb. 37: Chinas Neun-Striche-Linie	275
Abb. 38: Vergleich der gestrichelten Linie in den Karten von 1947, 2009 und 2013.....	276
Abb. 39: Der philippinische Archipel	304
Abb. 40: Auswirkungen des Inselstatus von Itu Aba	321
Abb. 41: Landgewinnungsprojekt auf Mischief Reef	324
Abb. 42: Landgewinnungsprojekt auf Subi Reef.....	325
Abb. 43: Landgewinnungsprojekt auf Fiery Cross Reef.....	326
Abb. 44: Fiery Cross Reef (A) Subi Reef (B) und Mischief Reef (C) als Dreiecks-Formation...	327
Abb. 45: Entscheidungen des Schiedsgerichts über den rechtlichen Status der Inselmerkmale auf den Spratlys.....	353
Abb. 46: Der beanspruchte Festlandsockel der Philippinen in der Benham Rise Region.....	355
Abb. 47: Anspruch auf einen gemeinsamen Festlandsockel Vietnams und Malaysias.....	356
Abb. 48: Die beanspruchten Außengrenzen des vietnamesischen Festlandsockels	357
Abb. 49: Der Anspruch Malaysias auf einen erweiterten Festlandsockel.....	360
Abb. 50: Überlappende Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel Vietnams und Malaysias	362
Abb. 51: Chinas gerade Basislinien	365
Tab. 1: Unterzeichnung/ Ratifikation des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone.....	80
Tab. 2: Unterzeichnung/ Ratifikation des Übereinkommens über den Festlandsockel.....	82
Tab. 3: Unterzeichnung/ Ratifikation des Übereinkommens über die Hohe See	83
Tab. 4: Unterzeichnung/ Ratifikation des Übereinkommens über die Fischerei.....	84
Tab. 5: Landgewinnungsmaßnahmen auf den Spratly-Inseln	322

Abkürzungsverzeichnis

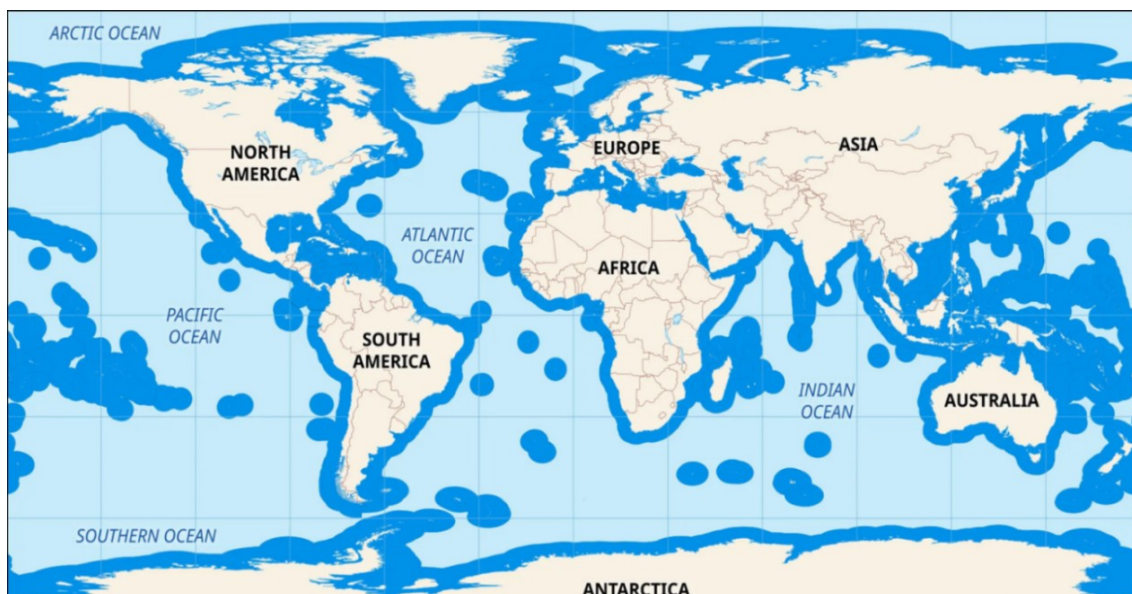
ACGF	Arctic Coast Guard Forum
ACIA	Arctic Climate Impact Assessment
AMAP	Arctic Monitoring and Assessment Program
AMSA	Arctic Marine Shipping Assessment
AMTI	Asia Maritime Transparency Initiative
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AWI	Alfred-Wegener-Institut
CARA	Circum Arctic Resource Appraisal
CFCLR	Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas
CLCS	Commission on the Limits of the Continental Shelf
CNOOC	China National Offshore Oil Corporation
CSC	Convention on the Continental Shelf
CSIL	Chinese Society of International Law
CSIS	Center for Strategic and International Studies
CTS	Convention in the Territorial Sea and the Contiguous Zone
DoC	Declaration on Conduct of Parties in the South China Sea
DoD	U.S. Department of Defense
DoS	U.S. Department of State
EEZ	Exclusive Economic Zone
EIA	U.S. Energy Information Administration
FONOP	Freedom of Navigation Operation
FPZ	Fisheries Protection Zone
GEUS	Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland
HSC	1958 Convention on the High Seas
IBRU	International Boundaries Unit
ICJ	International Court of Justice
ILA	International Law Association
ILC	International Law Commission
IMO	International Maritime Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ISNT	Informal Single Negotiating Text
KIG	Kalayaan Island Group
LNG	Liquefied Natural Gas

LTE	Low-Tide Elevation
MFA PRC	Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China
MFA RVN	Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Vietnam
NEP	Northeast Passage
NLCA	Nunavut Land Claim Agreement
NPC	National Petroleum Council
NSIDC	National Snow and Ice Data Center
NSR	Northern Sea Route
NWP	Northwest Passage
Polar Code	International Code for Ships Operating in Polar Waters
RCP	Representative Concentration Pathways
RVN	Republic of Vietnam (South Vietnam, 1955-1975)
SCRF	Security Council of the Russian Federation
SCS	South China Sea
sm	Seemeilen
SRV	Socialist Republic of Vietnam
ST	Svalbard Treaty
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)
UNCLOS III	Third United Nations Conference on the Law of the Sea
UNRIC	United Nations Regional Information Centre for Western Europe
UNTC	United Nations Treaty Collection
USA	United States of America
USGS	United States Geological Survey
VCLT	Vienna Convention on the Law of the Treaties

1. Einleitung

Die Weltmeere erstrecken sich über eine Gesamtfläche von etwa 330 Mio. km² – hiervon sind 40 Prozent unter den Küstenstaaten aufgeteilt¹. Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 (engl. United Nations Convention on the Law of the Sea, kurz UNCLOS) legt als sog. „Verfassung der Ozeane“ alle auf das Meer bezogenen Rechtsnormen fest und gewährt den Küstenstaaten ein zwölf Seemeilen (sm) breites Küstenmeer ausgehend von den Basislinien², in welchem sie Hoheitsrechte ausüben. Diese werden allerdings durch das Recht auf friedliche Durchfahrt eingeschränkt, das fremden Schiffen die zügige und ununterbrochene Passage erlaubt. Daran grenzt die Anschlusszone, die sich maximal 24 sm von den Basislinien erstrecken darf. In diesem Bereich darf der Küstenstaat kontrollieren, ob die geltenden Zoll- und sonstigen Finanzgesetze, Einreise- und Gesundheitsgesetze und diesbezüglichen Vorschriften eingehalten werden (vgl. Art. 33 UNCLOS). Das schafft eine Art Pufferzone und stärkt die nationale Sicherheit. Beide Meereszonen umfassen zusammen 29 Mio. km² und machen etwa neun Prozent des maritimen Raumes aus (vgl. statista 2024a). In der ausschließlichen Wirtschaftszone (engl. Exclusive Economic Zone, kurz EEZ), die sich seewärts bis zu 200 sm erstreckt, profitieren Küstenstaaten von exklusiven Nutzungsrechten u. a. zur Ausbeutung und Bewirtschaftung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen und Energieerzeugung aus Wasser und Wind sowie von Hoheitsbefugnissen bspw. zur Errichtung künstlicher Inseln, Anlagen und Bauwerke (vgl. Art. 56 UNCLOS).

Abb. 1.: Flächen der Weltmeere nach ihrem rechtlichen Status



Quelle: Encyclopaedia Britannica 2024

¹ Siehe hierzu: Statista (2024a): Flächen in den Weltmeeren nach rechtlichem Status.

² Die Basislinie ist normalerweise die Niedrigwasserlinie entlang der Küste und entspricht dem durchschnittlichen Ebbestand (vgl. World Ocean Review 2010: 203).

Hierbei handelt es sich um funktional begrenzte Rechte, so gilt in der EEZ die Freiheit der See, des Überflugs und der Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen (vgl. Art. 58 UNCLOS). Demzufolge nimmt die Souveränität eines Staates mit zunehmender Entfernung von der Küste ab (vgl. World Ocean Review 2010: 202).

Das Gebiet der eingerichteten Wirtschaftszonen umfasst mit knapp 102 Mio. km² etwa 31 Prozent der Weltmeere (vgl. statista 2023). Die oberhalb angeführte Grafik veranschaulicht den verbleibenden Anteil der Hohen See (hellblau eingezeichnet), die als gemeinsames Erbe der Menschheit allen Küsten- und Binnenstaaten offen steht. Allerdings ermöglicht UNCLOS in Artikel 76, den Festlandsockel auf bis zu 350 sm von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie auszuweiten, wodurch sich die Hohe See weiter verringern kann. Der Festlandsockel ist die natürliche Verlängerung des Landgebietes unter Wasser und umfasst den Meeresboden und seinen Untergrund (vgl. Art. 76 UNCLOS). Auf dem erweiterten Festlandsockel übt der Küstenstaat souveräne Rechte zum Zweck der Ausbeutung von mineralischen und sonstigen nicht-lebenden Ressourcen wie z. B. Erdöl- und Erdgasvorkommen aus (vgl. Art. 77 UNCLOS). Darüber hinaus dürfen zu den sesshaften Arten gehörende Lebewesen, die unbeweglich auf dem Meeresboden liegen oder in ständigem körperlichen Kontakt mit diesem sind, bewirtschaftet werden (vgl. ebd.). Fischbestände sind von dieser Regelung ausgenommen.

Abbildung 1 lässt erkennen, dass die Meereszonen gegenüberliegender Küstenstaaten insbesondere in Nebenmeeren wie dem Mittelmeer und Südchinesischen Meer räumlich nah beieinanderliegen. Sobald die ausschließlichen Wirtschaftszonen weniger als 400 sm voneinander entfernt sind, stellt sich zwangsläufig die Frage nach der Grenzziehung. Den bedeutendsten Ausgangspunkt für derartige Konflikte bildet jedoch Artikel 76 UNCLOS, der oftmals zu überlappenden Ansprüchen führt. Ein Beispiel hierfür ist der Arktische Ozean. Eine Übertragung des Konzepts auf (1) Inseln und (2) Felsen, die für menschliche Besiedlung geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben zulassen³, erhöht das Konfliktpotenzial. So streiten sich die Anrainerstaaten im Südchinesischen Meer um die rechtliche Klassifizierung von geografischen Formationen als Insel oder inselgleichen Felsen sowie deren Zugehörigkeit zum eigenen Staatsgebiet. Bemerkenswert ist, dass die Größe einer Insel / eines Felsens unerheblich ist, um als solche/r anerkannt zu werden. Das bedeutet, dass theoretisch selbst kleinste Landgebiete einen erheblichen maritimen Anspruch generieren können. Des Weiteren kristallisiert sich eine grundlegende Konfliktlinie mit den geografisch benachteiligten

³ Demnach werden nicht allen Felsen auch alle Meereszonen nach UNCLOS zugestanden.

Binnenstaaten heraus, die einen Teil ihrer Freiheiten einbüßen, wenn ein Meeresgebiet von Hoher See zu einem erweiterten Festlandsockel mit küstenstaatlichen Privilegien wird.

Dies lässt die Annahme zu, dass das Seerechtsübereinkommen nicht nur „alle das Seerecht betreffenden Fragen im Geiste gegenseitiger Verständigung und Zusammenarbeit“ (Präambel UNCLOS) regelt, sondern gleichzeitig rechtliche Rahmenbedingungen schafft, die territoriale Dispute begünstigen. Die vorliegende Arbeit untersucht vor diesem Hintergrund die zentrale Forschungsfrage, ob das moderne Seevölkerrecht als Konfliktkatalysator wirkt. Um diese These zu überprüfen, werden die wesentlichen Territorialkonflikte im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer exemplarisch analysiert, um konfliktverursachende und -fördernde Elemente zu identifizieren.

Gliederung der Arbeit

Inhaltlich ist die Arbeit in drei große Teile gegliedert. Kapitel 2 widmet sich zunächst der Begriffsdefinition des Seevölkerrechts und grenzt diesen von den verschiedenen juristischen Sphären des oftmals synonym verwendeten „Seerechts“ ab. Anschließend gibt das Kapitel einen Überblick über die Epochen der Seevölkerrechtsgeschichte im Lichte der gesellschafts-, wirtschafts- und sicherheitspolitischen Gegebenheiten der jeweiligen Zeit und konzentriert sich dabei auf die Frage, ob sich territoriales Souveränitätsdenken auf das Meer im Ganzen oder in Teilen finden lässt und welche Motive sich dahinter verbergen. Ziel ist es herauszufinden, inwieweit Souveränitätsansprüche unter Berücksichtigung ihrer verschiedenen Ausprägungen das moderne Seevölkerrecht geprägt haben. Hierbei wird ebenfalls untersucht, ob diese in vergangenen Epochen zu bi-/multilateralen Konflikten geführt haben. Die Ausarbeitung reicht von der Antike, die durch intensive Küstenschifffahrt und Überfahrten zu Inseln als Knotenpunkte für Handelsrouten im Mittelmeer sowie erste exklusive Ansprüche auf wichtige Seewege und den Kampf gegen Piraterie geprägt war, über das Mittelalter als Zeit der seefahrenden Städte mit der Konkurrenz zwischen Genua und Venedig um die hegemoniale Vorherrschaft in der Adria. Darauf folgt ein Blick auf das im 15. Jahrhundert beginnende Ausgreifen europäischer Seemächte nach Übersee mit der vollständigen Aufteilung ganzer Weltmeere und die Herausbildung der seevölkerrechtlichen Konzepte des „Mare Liberum“ (freies Meer) und „Mare Clausum“ (geschlossenes Meer). Ersteres konnte sich in der französischen und britischen Epoche zwar als Gewohnheitsrecht etablieren, wurde in den Weltkriegen durch die fehlende völkerrechtliche Verbindlichkeit und die Wahrnehmung von Seestreitkräften als Instrument zur Durchsetzung machtpolitischer Interessen sowie den U-Boot-Krieg gegen die zivile Schifffahrt aber weitestgehend verworfen. Abschließend wird die Entwicklung des modernen Seevölkerrechts in der Ära der Vereinten

Nationen betrachtet. Im Mittelpunkt stehen (1) die wesentlichen Regelungen der Genfer Seerechtskonventionen von 1958 und (2) das Seerechtsübereinkommen von 1982⁴. Besondere Beachtung finden die Meereszonen und dort geltenden Rechte. Dabei wird festgestellt, dass das Seerechtsübereinkommen territoriales Souveränitätsdenken klar widerspiegelt und eine Mischung der beiden Konzepte „Mare Liberum“ und „Mare Clausum“ darstellt. Neben dem erwähnten Konfliktpotenzial erweiterter Rechte zeigen sich erste unklare oder lückenhafte Formulierungen im Vertragstext, die abweichende Lesarten zulassen. Zusätzlich folgt in diesem Unterkapitel ein Blick auf die in UNCLOS verankerten Mechanismen zur Streitbeilegung, denn sie bilden eine wesentliche Grundlage für die Diskussion, ob das Seevölkerrecht ausreichend Lösungsansätze bietet, um aufkommende Dispute zwischen den Vertragsstaaten abzufangen.

Kapitel 3 befasst sich mit den Territorialkonflikten im Arktischen Ozean. Nach einer geografischen Verortung des arktischen Raumes werden zunächst die regionalen Auswirkungen der globalen Erwärmung thematisiert, insbesondere die daraus resultierende neue maritime Erreichbarkeit und wachsende geoökonomische Bedeutung der Region. Im Fokus stehen dabei die prognostizierten Erdöl- und Erdgasvorkommen sowie die Nutzung arktischer Seewege als potenzielle wirtschaftspolitische Konfliktmotive. Anschließend werden die folgenden Konfliktlinien im Hinblick auf die zugrunde liegende Forschungsfrage analysiert:

- Der im April 2022 beigelegte Disput um die Souveränität über die unbewohnte und vegetationslose Hans-Insel (ca. 1,3 km² groß) inmitten des 19 Seemeilen breiten Kennedy-Kanals, deren rechtlicher Status ungeklärt blieb, als Dänemark und Kanada ihre gegenüberliegenden Küstenmeere voneinander abgrenzten;
- Der Streit um die seitliche Abgrenzung der 200-Meilen-Zone zwischen dem kanadischen Territorium Yukon und dem US-Bundesstaat Alaska aufgrund unterschiedlicher Ansätze zur Grenzbestimmung⁵;
- Ein ähnlicher Disput um die seitliche Abgrenzung der EEZ zwischen Norwegen und Russland in der Barentssee, welcher im April 2010 durch Übereinkunft beigelegt wurde⁶;

⁴ Im Weiteren auch als „Seerechtskonvention“ bezeichnet.

⁵ Dieser Konflikt zeichnet sich durch die Besonderheit aus, dass die Vereinigten Staaten von Amerika bis dato das Seerechtsübereinkommen von 1982 nicht ratifiziert haben.

⁶ In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum der Disput zwischen Norwegen und Russland beigelegt werden konnte, während der Disput in der Beaufortsee trotz gleichen Konflikttyps weiterhin ungelöst ist.

- Überlappende Ansprüche auf eine Erweiterung des Festlandsockels im zentralen Arktischen Ozean;
- Der Streit um den rechtlichen Status der Nordwestpassage – ob es sich um kanadisches Binnengewässer oder eine internationale Transitpassage handelt;
- Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob Norwegen trotz des Spitzbergenvertrags von 1920 berechtigt ist, Meereszonen gemäß dem Seerechtsübereinkommen zu etablieren.

Im Zusammenhang mit der Festlandsockelerweiterung ist das in Art. 76 Abs. 8 UNCLOS geregelte Verfahren von besonderer Bedeutung, bei dem die Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels (engl. Commission on the Limits of the Continental Shelf, kurz CLCS) eine zentrale Rolle spielt. Jeder Küstenstaat, der souveräne Rechte über 200 sm hinaus beanspruchen möchte, muss der Kommission innerhalb von zehn Jahren nach Ratifizierung des Übereinkommens einen auf wissenschaftlichen Daten basierenden Antrag auf Festlandsockelerweiterung vorlegen (vgl. Art. 76 UNCLOS). Die CLCS prüft die eingereichten Unterlagen und spricht daraufhin Empfehlungen zur Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels aus. Die Empfehlungen sind rechtlich nicht bindend. In diesem Kapitel wird daher hinterfragt, wie wirksam die ausgesprochenen Empfehlungen tatsächlich sind. Zudem folgt ein kritischer Blick auf die Zehnjahresfrist, da sich in der Praxis zeigt, dass Küstenstaaten diese Regelung teilweise nicht einhalten oder umgehen (können).

Angesichts des steigenden Meeresspiegels beleuchtet Kapitel 3 die möglichen rechtlichen Auswirkungen auf die Basislinien und Meereszonen. „Denn als maritime Raumordnung regelt das Seerecht nicht nur, wann ein Staat Anspruch auf Meeresgebiete hat, sondern auch, unter welchen Umständen er diese behalten und nutzen darf“ (Blitza 2019: 2). Dabei wird deutlich, dass das Seerechtsübereinkommen diese Problematik nicht explizit behandelt, da der Meeresspiegelanstieg zum Zeitpunkt der Vertragsverhandlungen noch nicht als regelungsbedürftig erachtet wurde (vgl. ebd.: 4). Der Vertragstext enthält jedoch einige Indizien für einen möglichen völkerrechtlichen Umgang mit diesem Phänomen. Da der Themenkomplex eine eigenständige Untersuchung erfordern würde, werden in der vorliegenden Arbeit die wesentlichen Aspekte in einem Exkurs dargestellt.

Kapitel 4 befasst sich mit den Territorialkonflikten im Südchinesischen Meer und analysiert nach einer kurzen geografischen Verortung die folgenden Dispute:

- Konkurrierende Souveränitätsansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln sowie die Bestimmung des rechtlichen Status von (Insel-) Merkmalen gemäß Art. 121 UNCLOS;

- Überlappende Ansprüche auf eine Erweiterung des Festlandsockels im zentralen Südchinesischen Meer;
- Der Konflikt um die rechtmäßige Anwendung gerader Basislinien durch China;
- Abweichende Auslegungen des UNCLOS-Vertragstextes bezüglich des Rechts auf friedliche Durchfahrt für Militärschiffe und der Durchführung hydrografischer Vermessungen in der ausschließlichen Wirtschaftszone.

Der territoriale Disput um die Souveränität über die Paracel- und Spratly-Inseln, in den hauptsächlich die Volksrepublik (VR) China, die Sozialistische Republik Vietnam und die Republik der Philippinen involviert sind, hat sich in zahlreichen Besetzungen einzelner geografischer Formationen manifestiert. Nach einer kurzen Darstellung der völkerrechtlichen Arten des Gebietserwerbs widmet sich das erste Unterkapitel daher der Besetzungsgeschichte beider Inselgruppen durch die Anrainerstaaten und ihre ehemaligen Kolonialmächte, wodurch gleichzeitig ein grundlegendes Verständnis für die zunehmende Dynamik des Konflikts entfaltet werden soll. Dabei wird auch die Frage aufgeworfen, ob sich die territorialen Streitigkeiten mit der Dritten Seerechtskonferenz und dem Inkrafttreten von UNCLOS verschärft haben. Daran schließt sich eine Gesamtübersicht über die derzeit besetzten Merkmale im Südchinesischen Meer an sowie deren rechtliche Klassifizierung, basierend auf dem Urteil des Ständigen Schiedshofs in Den Haag vom 12. Juli 2016.

Im nächsten Unterkapitel wird untersucht, warum die (Insel-) Merkmale für die Anrainerstaaten überhaupt von Interesse sind. Vier wesentliche Aspekte stehen hierbei im Mittelpunkt: Erdöl- und Erdgasvorkommen, Seewege, militärstrategische und hegemonialpolitische Überlegungen und nationalistische Tendenzen. Daraufhin werden die verschiedenen Argumentationslinien der drei Hauptakteure beleuchtet, mit denen sie ihre Ansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln untermauern. Inwiefern berufen sie sich auf die Regelungen des Seerechtsübereinkommens und welche Rückschlüsse lassen sich hieraus für die Forschungsfrage ziehen?

Im Mai 2009 veröffentlichte China als Reaktion auf den gemeinsamen Antrag der malaysischen und vietnamesischen Regierung auf Festlandsockelerweiterung eine Verbalnote, welcher eine Karte beigelegt war, die eine U-förmige und aus neun Segmenten bestehende Linie zeigt: die sog. „Neun-Striche-Linie“. Diese schließt etwa zwei Millionen Quadratkilometer des Meeres und somit fast das gesamte Südchinesische Meer ein. Die chinesische Regierung hat nie eine offizielle Erklärung abgegeben, ob es Zweck dieser Linie ist, die beanspruchten Merkmale einzukreisen oder die gesamten darin befindlichen Gewässer

zu beanspruchen. China stützt sich vor allem auf historische Belege wie die regelmäßige Nutzung durch Fischer, um ihre Souveränität über die Inselgruppen sowie ggf. historische Rechte auf die Gewässer oder natürlichen Ressourcen zu legitimieren. Auch Vietnam und die Philippinen führen vermeintlich historische Beweise an. Die Analyse konzentriert sich deshalb auf die Frage, ob UNCLOS entsprechende Regelungen zu historischen Rechtstiteln im maritimen Raum und/oder historischen Rechten enthält.

Das folgende Unterkapitel befasst sich mit dem rechtlichen Status von (Insel-) Merkmalen nach Art. 121 UNCLOS und den hierfür relevanten Definitionen: Was versteht man unter einer natürlich entstandenen Landfläche? Wie unterscheidet sich ein Felsen von einer Insel? Was bedeuten die in Absatz 3 festgelegten Kriterien „menschliche Besiedlung“ „oder“ „wirtschaftliches Eigenleben“, die darüber entscheiden, ob einem Felsen alle Meereszonen nach UNCLOS zustehen oder lediglich das Küstenmeer und die Anschlusszone? Dabei zeigt sich, dass es dem Seerechtsübereinkommen an präzisen Definitionen mangelt, wodurch den Vertragsstaaten ein erheblicher Interpretationsspielraum bleibt, der je nach nationalem Interesse genutzt werden kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage erörtert, ob die künstliche Aufschüttung von Merkmalen und infrastrukturelle Baumaßnahmen, wie sie in den letzten Jahren im Südchinesischen Meer zu beobachten sind, den rechtlichen Status verändern.

Im Anschluss behandelt die Arbeit die konkurrierenden Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel. Aufgrund der in Kapitel 3 erfolgten Analyse konzentriert sich die Untersuchung darauf, die jeweiligen Ansprüche der Anrainerstaaten darzustellen. Anschließend wird der Disput um Chinas gerade Basislinien untersucht, die sich durch auffallende Abstände zur Festlandküste auszeichnen. Da die chinesische Regierung ebenfalls gerade Basislinien um die Paracel-Inseln proklamiert, stellt sich die grundlegende Frage, ob nach geltendem Seerecht entlegene Archipele existieren und das Prinzip der geraden Basislinien angewendet werden darf.

Zum Abschluss analysiert Kapitel 4 die abweichenden Lesarten des UNCLOS-Vertragstextes durch China und die USA hinsichtlich des Rechts auf friedliche Durchfahrt für Militärschiffe und die Durchführung von hydrografischen Vermessungen in der EEZ, die oftmals von Militärschiffen vorgenommen werden.

Methodik und Forschungsstand

Die interdisziplinär ausgerichtete Konfliktforschung, als Teilbereich der Internationalen Beziehungen, befasst sich im Wesentlichen mit der Entstehung, Dynamik, Prävention und Lösung von Konflikten und bildet den theoretischen Rahmen für die vorliegende Arbeit.

„[Der Begriff] Konflikt ist dem lateinischen Ausdruck *conflictus* entlehnt und steht für Widerstreit und Zwiespalt. Etymologisch geht er auf *confligere* (lateinisch für zusammenstoßen, aneinander geraten) zurück. [...] In dieser Ableitung stellen Konflikte – zunächst völlig wertneutral und unvoreingenommen – soziale Interaktionen bzw. ‚soziale Tatbestände‘ dar, an denen mindestens zwei Akteure beteiligt sind, charakterisiert durch unvereinbare Positionsdifferenzen“ (Werkner 2020: 71 f.).

Der norwegische Mathematiker und Soziologe Johan Galtung, welcher als Begründer der Friedens- und Konfliktforschung gilt, unterteilt den Konfliktbegriff in drei sich gegenseitig verstärkende Komponenten: Annahme/Einstellungen, Konfliktverhalten und Widerspruch (vgl. Werkner 2020: 73; Galtung 1998: 135 f.). Zudem differenziert Galtung zwischen einer manifesten (sichtbaren) und einer latenten (unsichtbaren) Konfliktebene. „Das Konfliktverhalten bildet die manifeste Ebene. Dagegen bleiben die Einstellungen der Akteure sowie ihre verfolgten Absichten und Ziele häufig im Verborgenen“ (Werkner 2020: 73). Die manifeste Ebene wird erst dann erreicht, wenn widerstreitende Positionen offen kommuniziert werden (vgl. ebd.). Konflikte lassen sich ferner wie folgt differenzieren: intrapersonal (Ebene des Individuums), interpersonal und innergesellschaftlich (Ebene der Gesellschaft) sowie international (Ebene des internationalen Systems). Diese Arbeit fokussiert sich auf internationale Konflikte, wobei der Schwerpunkt auf Territorialkonflikten liegt, d. h. auf zwischenstaatlichen Gebietsstreitigkeiten im maritimen Raum. Somit erfolgt eine thematische Eingrenzung des untersuchten Konflikttyps. Diese Streitigkeiten beziehen sich auf Souveränitätsansprüche über Meeresgebiete und im Meer gelegene Landmassen sowie auf die Grenzziehung zwischen angrenzenden oder gegenüberliegenden Meereszonen und die rechtliche Klassifizierung von (Insel-) Merkmalen. Das Seevölkerrecht befasst sich naturgemäß nicht mit Souveränitätsfragen über Landgebiete. Dennoch könnte dieser Konfliktgegenstand durch die Seerechtskonvention verschärft werden, da Inseln und Felsen – sofern sie die in Art. 121 Abs. 3 UNCLOS formulierten Bedingungen erfüllen – die gleichen Meereszonen wie andere Landgebiete zuerkannt werden, wodurch Staaten ihre exklusiven Rechte erweitern können.

Durch die Fokussierung auf die wesentlichen Territorialkonflikte⁷ im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer wird der Untersuchungsgegenstand weiter eingegrenzt. Diese können

⁷ Die vorliegende Arbeit erhebt keinen Anspruch auf die vollständige Darstellung und Analyse gegenwärtiger und beilegerter Territorialkonflikte im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer, sondern konzentriert sich bewusst auf ausgewählte, für die Forschungsfrage relevante Konfliktlinien.

auch aus konvergierenden Interessen entstehen, wenn die Handlungen der beteiligten Akteure auf dasselbe Ziel ausgerichtet sind und dieses nicht zeitgleich und/oder im gleichen Raum verwirklicht werden kann (vgl. Jahn 1973: 376).

Die vorliegende Arbeit ist interdisziplinär ausgerichtet und als qualitative Literaturanalyse mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 als zentrale, zu untersuchende Quelle konzipiert. UNCLOS stellt ein internationales Vertragswerk dar, das von dem Bestreben geleitet ist, „alle das Seerecht betreffenden Fragen im Geiste gegenseitiger Verständigung und Zusammenarbeit zu regeln“ (UNCLOS Präambel) und „unter gebührender Berücksichtigung der Souveränität aller Staaten eine Rechtsordnung für die Meere und Ozeane zu schaffen, die den internationalen Verkehr erleichtern sowie die Nutzung der Meere und Ozeane zu friedlichen Zwecken [...] fördern wird“ (UNCLOS Präambel). In 320 Artikeln und neun Anlagen kodifiziert es geltendes (Gewohnheits-) Recht und legt neue seevölkerrechtliche Normen wie die Küstenmeerbreite fest. Die Praxis zeigt jedoch, dass UNCLOS nicht alle Themenbereiche bis ins Detail regelt. Da manche Staaten, darunter die USA und Taiwan, das Übereinkommen bis dato nicht unterzeichnet haben, fließen ebenfalls die Genfer Seerechtskonventionen von 1958 und gewohnheitsrechtliche Überlegungen ein. Im Mittelpunkt von Kapitel 3 und Kapitel 4 stehen die Analyse nationaler Argumentationslinien und die Herausarbeitung widerstreitender Positionen, die die jeweiligen bi- und multilateralen Konflikte charakterisieren. Darauf aufbauend wird der UNCLOS-Vertragstext umfassend und kritisch beleuchtet, um zu klären, inwiefern er diese Positionsdifferenzen hervorruft bzw. verstärkt. Ziel ist es, konfliktverursachende und -fördernde Regelungen des modernen Seevölkerrechts zu identifizieren. Hierbei werden ebenso die in UNCLOS verankerten Lösungsansätze analysiert, um zu bewerten, ob diese geeignet sind, um Konfliktkatalysatoren abzuschwächen oder aufzulösen. Ein Beispiel hierfür ist die Festlandsockelerweiterung gemäß Art. 76 UNCLOS und die Verfahrensweise der Festlandsockelkommission. Abschließend werden die herausgearbeiteten Konfliktkatalysatoren festgehalten und hinsichtlich wiederkehrender Problemmuster eigens identifizierten Kategorien zugeordnet.

In dieser Dissertation wird mit englischen Abkürzungen gearbeitet, da sich für die Seefahrt allgemein das Englische durchgesetzt hat und diese Abkürzungen gängiger sind als das deutsche Pendant.

Das im Jahr 2006 veröffentlichte „Handbuch des Seerechts“ bietet eine systematische und detaillierte Darstellung des Seevölkerrechts und gilt als Standardwerk im deutschsprachigen Raum. Zu den Autoren gehören: Prof. Dr. Dr. h.c. Wolfgang Graf Vitzthum, deutscher

Rechtswissenschaftler und ehemaliger Professor für Öffentliches Recht an der Universität Tübingen; Prof. Dr. Dr. h.c. Rüdiger Wolfrum, ehemaliger Präsident des Internationalen Seegerichtshofs und von den Philippinen in der Klage gegen China benannter Richter des Schiedsgerichts des Ständigen Schiedshof in Den Haag sowie ehemaliger Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht; Prof. Dr. Gerhard Hafner, ehemaliger Professor für Völkerrecht an der Universität Wien und Mitglied der UN-Völkerrechtskommission; Prof. Dr. Wolff Heintschel von Heinegg, Professor für Öffentliches Recht an der Europa-Universität Viadrina; Prof. Dr. Rainer Lagoni, ehemaliger Professor für öffentliches Seerecht an der Universität Hamburg; Prof. Dr. Alexander Proeßl, Professor für öffentliches Recht an der Universität Hamburg. Einleitend gibt Vitzthum einen Überblick über die verschiedenen Epochen der Seerechtsgeschichte, an denen sich Kapitel 2 der vorliegenden Arbeit orientiert, und analysiert, welche spezifisch seevölkerrechtlichen Vereinbarungen sich herausgebildet haben. Beeinflusst wurden diese einerseits von küstenstaatlichen Ansprüchen auf Teile des vorgelagerten Meeres und andererseits vom Prinzip der Meeresfreiheit. Das Seerechtsübereinkommen von 1982 „akzelleriert und legalisiert [...] insgesamt eine Praxis, die sich seit den 1970er Jahren schrittweise durchgesetzt hatte: die küstenstaatliche Monopolisierung der Ressourcen des landseitigen Drittels der Ozeane“ (Vitzthum 2006: 41). Diese Entwicklung spiegelt sich in der oberhalb angeführten Grafik wider. Die nachfolgenden Kapitel liefern eine ausführliche Darstellung der einzelnen Regelungen des Seevölkerrechts. Hierbei weisen die Autoren gleichsam auf unpräzise Definitionen hin – z. B. was unter einer „Inselkette entlang der Küste in ihrer unmittelbaren Nähe“ zu verstehen ist – sowie Regelungslücken wie die Frage, ob das Recht auf friedliche Durchfahrt ebenfalls für Kriegsschiffe gilt. Zudem zeigen sie Interpretationsmöglichkeiten auf, die sich teilweise aus anderen Artikeln des UNCLOS-Vertragstextes ableiten lassen. Hieran knüpft die eigene Forschungsarbeit an, die über die Analyse maßgeblicher Rechtsregeln hinausgeht und die politischen Konsequenzen rechtlicher Unklarheiten untersucht.

In der wissenschaftlichen Literatur sind die territorialen Dispute im Arktischen Ozean und im Südchinesischen Meer besonders präsent. In der englischsprachigen Fachliteratur findet sich der bedeutend größere Bestand an relevanten Publikationen in Form von Monografien, Sammelbänden und Aufsätzen in US-amerikanischen und britischen Fachzeitschriften. Jedoch befasst sich nur eine überschaubare Anzahl an Publikationen gezielt mit konfliktfördernden Elementen des Seevölkerrechts vor dem Hintergrund zwischenstaatlicher Konflikte in den genannten Regionen. Vielmehr wird nach möglichen Lösungsansätzen geforscht.

Der kanadische Politikwissenschaftler Prof. Dr. Michael Byers, Inhaber des Canada Research Chair für globale Politik und internationales Recht, beschäftigt sich in seiner Monografie „International law and the Arctic“ (2013) mit der Arktis aus rechtlicher Sicht und verfolgt die These: „[...] there is no state-to-state competition for territory or resources in the Arctic, and no prospect of conflict either. Instead, the Arctic is becoming a region marked by cooperation and international law-making, during a period of significant geopolitical, environmental and economic change“ (Byers 2013: 5). Das Buch versucht, die wachsende Rolle der rechtsbasierten Zusammenarbeit zu beleuchten (vgl. ebd.: 9). Hierzu untersucht Byers u. a. die staatlichen Praktiken in Bezug auf die Seegrenzen und stellt fest, dass zwischenstaatliche Verhandlungen i. d. R. zu Verträgen über die Grenzziehung führen. So überbrückte der Barentssee-Vertrag zwischen Norwegen und Russland aus dem Jahr 2010 die alte Kluft des Kalten Krieges (vgl. ebd.: 55). Den einzig ungelösten Grenzstreit gibt es in der Beaufortsee. Dort beharren Kanada und die USA auf ihren jeweiligen Ansprüchen zur seitlichen Abgrenzung der EEZ: einer Sektorlinie und Äquidistanzlinie. Byers argumentiert, dass die klare Kommunikation der abweichenden Positionen den erforderlichen Raum für eine Verhandlungslösung schaffe (vgl. ebd.: 91). Allerdings stellt sich die Frage, warum der Disput trotz des guten nachbarschaftlichen Verhältnisses beider Staaten auch zehn Jahre nach Erscheinen dieser Publikation nicht beigelegt ist. Die Rechtswissenschaftlerin Dr. Suzanne Lalonde gibt in ihrem Aufsatz „The U.S.-Canada Northwest Passage Disagreement. Why Agreeing to Disagree Is More Important Than Ever“ (2010) hingegen zu bedenken, dass “decades of public pronouncements reiterating the official Canadian and U.S. positions have severely limited the two governments’ political marge de manoeuvre” (Lalonde 2010: 269). Zwar bezieht sie sich in ihrer Ausarbeitung auf den Konflikt um den rechtlichen Status der Nordwestpassage, diese Aussage lässt sich jedoch auf die oben dargelegte Konfliktlinie übertragen. Des Weiteren befasst sich Byers mit der Frage nach der Festlandsockelerweiterung im Arktischen Ozean, an denen die Anrainerstaaten hinsichtlich der Gewinnung von Bodenschätzen erhebliches Interesse haben könnten, und erklärt, dass die Staaten gemäß UNCLOS von einer Zusammenarbeit bei der Abgrenzung der Meeresgebiete mithilfe der Empfehlungen der CLCS profitieren werden. Auf der Grundlage der Seerechtskonvention wäre dies vermutlich die einfachste und schnellste Lösung. Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Kooperations- und Kompromissbereitschaft der beteiligten Akteure in hohem Maße von gesamtpolitischen Entwicklungen abhängt. Und je nach Interessenlage sind die Küstenstaaten womöglich nicht bereit, von ihren Ansprüchen abzurücken und sich in den Bereichen überlappender Ansprüche auf eine Grenzziehung zu einigen. Interessant sind in diesem Zusammenhang die offen gebliebenen Fragen, ob und ggf.

unter welchen Bedingungen die CLCS im Konfliktfall tätig werden kann und welche Wirkkraft die ausgesprochenen Empfehlungen haben.

In Bezug auf den amerikanisch-kanadischen Disput zum rechtlichen Status der Nordwestpassage argumentiert Byers, dass diese Seewege durch bilaterale Verhandlungen „could be transformed into safe, reliable, efficient, and contention-free shipping routes through cooperation between coastal and shipping states“ (ebd.: 131). Byers fokussiert sich in seiner Monografie darauf, die internationale Zusammenarbeit in der Region herauszuarbeiten und als Konzept für die Streitbeilegung auf bislang ungelöste Konflikte zu übertragen. Keine Beachtung findet die Frage, welche Rolle das Seerechtsübereinkommen als maßgebendes Regelwerk bei der Entstehung und/oder Verschärfung der Dispute im Arktischen Ozean spielt. Die vorliegende Forschungsarbeit betrachtet die Thematik insofern aus der konträren Perspektive. Allerdings bietet Byers' Ausarbeitung einen guten Einblick in die einzelnen Konfliktlinien und bildet somit eine wichtige Grundlage für diese Arbeit.

Die Rechtswissenschaftler Mark Jarashow, Prof. Dr. Michael B. Runnels und Tait Svenson beleuchten in ihrem Zeitschriftenaufsatz „UNCLOS and the Arctic. The Path of Least Resistance“ (2006) die territorialen Dispute in der Arktis ebenfalls hinsichtlich möglicher Lösungen durch die Mechanismen des Völkerrechts und kommen zu der Schlussfolgerung, dass „universal adherence to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea is the most efficient mechanism to balance the interests of signatory Arctic States“ (Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1588 f.). Schwerpunktmäßig untersuchen sie einerseits den kanadischen Anspruch auf die Nordwestpassage als Binnengewässer durch gerade Basislinien von 1986 oder einen historischen Rechtstitel und den US-amerikanischen Anspruch auf eine internationale Meerenge gemäß UNCLOS. „Even if the Canadian baselines were found to be legal, this would not settle the issue of Canadian sovereignty over the Northwest Passage. This is because if [...] the Northwest Passage was an international strait prior to the establishment of the baselines, a right to innocent passage for the international community would still exist“ (ebd.: 1603). Daher stellt sich die entscheidende Frage, ob die Nordwestpassage vor 1986 für die internationale Schifffahrt genutzt wurde oder nicht. Die Wissenschaftler liefern zudem eine umfassende Analyse der rechtlichen Perspektive auf den Konflikt und hinterfragen, ob die kanadischen Basislinien die in UNCLOS verankerten Kriterien erfüllen. Des Weiteren verweisen sie auf das Versäumnis des Seerechtsübereinkommens, genau zu definieren, was eine internationale Meerenge ausmacht (vgl. ebd.: 1609). Andererseits fokussiert sich die Publikation auf die Hans-Insel und die nationalen Ansprüche nach UNCLOS. Bemerkenswert ist, dass die Autoren zwar richtigerweise auf Art. 121 Abs. 3 UNCLOS verweisen, da die Hans-Insel eventuell als ein Felsen einzustufen ist, der den dargelegten Kriterien entspricht,

jedoch annehmen: „Since Hans Island might be considered a ‚rock‘ under UNCLOS, a determination of the EEZs of both Canada and Greenland in the region could have a significant effect on the outcome of the dispute between the two States, if either were to compromise Hans Island“ (ebd.: 1628). Allerdings liegt die Hans-Insel im 19 Seemeilen breiten Kennedy-Kanal in der Nares-Straße zwischen Dänemark und Kanada, sodass ausschließliche Wirtschaftszonen in diesem Bereich keine Rolle spielen. Die vorliegende Dissertation wird sich den – inzwischen beigelegten – Disput um die Hans-Insel näher anschauen und auf relevante Aspekte des Übereinkommens eingehen. Dieser Zeitschriftenaufsatz bietet durch die Fokussierung auf zwei Beispiele zudem einen begrenzten Blick auf konfliktfördernde Elemente der Seerechtskonvention.

Prof. Dr. Robert C. Beckman, Gründungsdirektor des Centre for International Law an der National University of Singapore und Leiter des dortigen Programms „Ocean Law and Policy“, ist einer der führenden Experten für das Südchinesische Meer. In seinem Zeitschriftenaufsatz „The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea“ (2013) beleuchtet er mögliche Lösungsansätze und geht davon aus, dass die Anrainerstaaten ihre territorialen Streitigkeiten friedlich beilegen und in Bereichen überlappender Ansprüche zusammenarbeiten können, wenn sie die Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens in gutem Glauben einhalten (vgl. Beckman 2013: 143). Der in Art. 74 und Art. 83 UNCLOS beschriebenen Verfahrensweise folgend sollen die Konfliktparteien bis zur Einigung über eine Seegrenze vorläufige Vereinbarungen praktischer Art treffen, wie z. B. die gemeinsame Nutzung natürlicher Ressourcen und sich darauf einigen, das Erreichen einer einvernehmlichen Lösung in der Übergangszeit nicht zu behindern (vgl. ebd.: 159). Dieser Ansatz könnte laut Beckman leichter umgesetzt werden, wenn alle Staaten ihre Ansprüche in Einklang mit UNCLOS bringen (vgl. ebd.). Es stellt sich allerdings die Frage, ob die nationalen Ansprüche nicht aus fehlenden oder unvollständigen Regelungen und unklaren Formulierungen erwachsen und somit UNCLOS-induziert sind. Vor dem Hintergrund, dass die Seerechtskonvention alle das Seevölkerrecht betreffenden Fragen regelt und in anderen Fällen die „Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts gelten“ (UNCLOS-Präambel) sollten territoriale Streitigkeiten im maritimen Raum eigentlich nicht entstehen. Beckman geht auf mögliche Konfliktkatalysatoren des Übereinkommens nicht ein.

Sollten ein oder mehrere Staaten auf ihren Ansprüchen beharren, die mit UNCLOS nicht vereinbar sind, bleibt als Lösungsmöglichkeit lediglich das Schiedsverfahren, so Beckman (vgl. ebd.). Dies entspricht der in UNCLOS festgelegten Prämisse, dass Streitigkeiten durch Übereinkunft gelöst werden sollen und sich erst auf die juristische Ebene verlagern, wenn eine

solche nicht erzielt wird. Das Schiedsverfahren sei im Fall des Südchinesischen Meeres voraussichtlich – man beachte das Veröffentlichungsjahr des Aufsatzes – ein effektives Instrument, da die in Art. 298 UNCLOS festgelegten Ausnahmen die meisten Dispute nicht tangieren. Unberücksichtigt bleibt hier die mögliche Sonderstellung Chinas. Beckman liefert mit diesem Aufsatz eine detaillierte Analyse potenzieller Lösungsansätze, geht jedoch nicht auf eine selbstinduzierte Notwendigkeit der Seerechtskonvention hierfür ein, die sich bereits aus der Erweiterung souveräner Rechte mit den verschiedenen Meereszonen ergibt.

In dem Zeitschriftenaufsatz „The Impact of the Law of the Sea Convention on Conflict and Conflict Management in the South China Sea” (2013) beleuchtet der norwegische Historiker und ehemalige Direktor des International Peace Research Institute Prof. Dr. Stein Tønnesson gemeinsam mit dem Politikwissenschaftler Dr. Yann-huei Song die Frage, ob UNCLOS die Souveränitäts- und Seestreitigkeiten im Südchinesischen Meer verschärft hat, indem es widersprüchliche Ansprüche fördert (vgl. Song/Tønnesson 2013: 237). Hierzu untersuchten sie die Auswirkungen des Übereinkommens in vier Zeiträumen seit 1973 und kommen zu dem Ergebnis, dass die Dritte Seerechtskonferenz und UNCLOS ambivalent auf den Frieden in der Region gewirkt haben. Eine wesentliche Ursache seien die Ansprüche auf EEZ und Festlandsockel und die Übertragung des Konzepts auf (Insel-) Merkmale (vgl. ebd.).

„On the one hand, the Convention has exacerbated disputes over sovereignty to islands by encouraging overlapping zone claims and failing to resolve key legal issues, notably by holding out the possibility that some of the Spratly, Paracel, and Scarborough features may have a right to vast maritime zones. On the other hand, the Convention includes obligations, language, and techniques for conflict prevention, management, and resolution. Some of its most controversial ambiguities may be resolved step-by-step through precedents set by court decisions and bilateral treaties” (ebd.: 258).

Insgesamt sei die konfliktverstärkende Wirkung des Übereinkommens bislang größer als seine friedensfördernde Wirkung (vgl. ebd.). Überlappende Ansprüche auf Meereszonen, widersprüchliche Auslegungen von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS und die Beanspruchung „historischer Rechte“ verstärken den Konflikt (vgl. ebd.: 260). Dieses Verhältnis könne sich umkehren, wenn vermehrt bi- und multilaterale Abkommen bzgl. Seegrenzen geschlossen werden (vgl. ebd.). Allerdings geben Song und Tønnesson zu bedenken, dass sich derartige Konflikte auch ohne UNCLOS manifestiert hätten: „Without the Convention, the international law of the sea might have developed in a fashion similar to what is happening in global trade. The failure of the World Trade Organization’s Doha Round has led to the emergence of a patchwork –or noodle bowl– of bilateral, regional, and cross-regional free-trade areas, with a great number of criss-crossing treaty obligations” (ebd.: 259). Ohne die Seerechtskonvention wäre das Risiko eines bewaffneten Konflikts im Südchinesischen Meer nicht verringert worden, denn abgesehen von Krieg gibt es keine realpolitische Alternative zur Streitbeilegung

in der Region (vgl. ebd.). Insofern sehen Song und Tønnesson ebenfalls die konfliktfördernde Wirkung des Übereinkommens, insbesondere durch die Erweiterung souveräner Rechte, verweisen aber auf ein potenziell schlimmeres Szenario ohne völkerrechtliches Abkommen. Allerdings bedeute UNCLOS nicht gleichzeitig den Stillstand jeglicher seevölkerrechtlicher Entwicklung. Zusätzliche Protokolle und Verträge, Gerichtsentscheidungen und bi-/multilaterale Abkommen beeinflussen das Gewohnheitsrecht und damit das moderne Seevölkerrecht (vgl. ebd.: 259).

Die Rechtswissenschaftlerin Dr. Sophia Kopela befasst sich in ihrem Zeitschriftenaufsatz „Historic Titles and Historic Rights in the Law of the Sea in the Light of the South China Sea Arbitration“ explizit mit dem Urteil des Ständigen Schiedshof in Den Haag im Verfahren Philippinen gegen China hinsichtlich der juristischen Anerkennung von historischen Rechten im maritimen Raum. Das Schiedsgericht stellte fest, dass UNCLOS alle früheren historischen Ansprüche außer Kraft setzt, ausgenommen jener, die in Artikel 10 und 15 ausdrücklich anerkannt werden: historische Buchten und historische Titel in den Hoheitsgewässern, also Binnengewässer und Küstenmeer (vgl. Kopela 2017: 38). Kopela kritisiert, dass die Existenz historischer Rechte neben dem UNCLOS-Regime nicht per se ausgeschlossen werden kann und jeder Fall einer individuellen Prüfung bedarf (vgl. 198). „Historic rights relate to a particularized regime which reflects a continuous, long-established and undisturbed situation“ (ebd.: 199). In ihrem Artikel unterscheidet sie zwischen (1) historischen Rechten ohne Souveränität, die zonale Auswirkungen über das Küstenmeeres hinaus haben, und (2) nicht exklusiven historischen Rechte, zu denen traditionelle Fischereirechte gehören (vgl. ebd.). Letztere erkannte das Schiedsgericht an, verknüpfte dieses jedoch ausschließlich mit Einzelpersonen und beschränkte den Geltungsbereich auf die EEZ (vgl. ebd.). Kopela argumentiert, „that there is no convincing argument to differentiate between the territorial sea and the EEZ, and the potential preservation of such rights depend on historic circumstances and realities of the area and the requirement for the establishment of such rights“ (ebd.). Zwar könnten übermäßige Ansprüche das UNCLOS-Regime destabilisieren, aber es sei nicht zu vernachlässigen, dass auch historische Rechte darauf abzielen, „to preserve stability and order based on the acceptance of a certain regime for a long period of time“ (ebd.).

Prof. Dr. Janusz Symonides, ehemaliger Professor für Völkerrecht an der Universität Warschau, gibt in seinem Zeitschriftenaufsatz „Unresolved Issues and Emerging Challenges in the Law of the Sea“ zu bedenken, dass UNCLOS als Rahmenübereinkommen nicht alle seevölkerrechtlichen Problemstellungen aufgreifen kann, die in der Praxis auftreten (vgl. Symonides 2018: 17). Symonides kritisiert die in der wissenschaftlichen Literatur häufig

vertretene Ansicht, dass die Lösungen der Dritten Seerechtskonferenz auf eine Aufteilung der Weltmeere hinauslaufen und betont, dass die zunehmende Ausweitung nationaler Gerichtsbarkeit auf das Meer und einseitige, übermäßige Ansprüche nicht das Ergebnis der Konferenz, sondern für deren Einberufung gewesen seien (vgl. ebd.: 19). Andernfalls hätte das Küstenmeer die 12-Meilen-Grenze überschreiten und ggf. die heutige Wirtschaftszone umfassen können und somit die geltende Freiheit der Schifffahrt bedroht (vgl. ebd.: 19 f.). Damit teilt er die Auffassung von Song/Tønnesson, dass es auch ohne die Seerechtskonvention zu bi- und multilateralen Konflikten gekommen wäre. Symonides argumentiert: „Although the Third Conference had failed to roll-back, but only restricted unilateral claims, at the same time, it adopted a number of solutions which were taking account of the interest of humankind of the international community as a whole (such as) (...) the recognition of the Area as the common heritage” (ebd.: 20). Symonides lässt damit außer Acht, dass UNCLOS theoretisch auf die Möglichkeit eines erweiterten Festlandsockels hätte verzichten können, um eine weitere Aufteilung der verbleibenden Hohen See (60 Prozent der Weltmeere) abzusprechen. Er gesteht zu, dass das Übereinkommen nicht vollkommen fehlerfrei ist und bspw. einige Begrifflichkeiten unpräzise sind, allerdings ohne auf diese näher einzugehen. In diesem Zusammenhang verweist er u. a. auf den kanadisch-amerikanischen Disput um die Nordwestpassage und die in Art. 37 UNCLOS ungeklärte Frage, wie häufig eine Meerenge für die internationale Schifffahrt genutzt werden muss, um als letztere anerkannt zu werden (vgl. ebd.: 29). Hier bedarf es der näheren Analyse der möglichen konfliktfördernden Wirkung von UNCLOS, die basierend auf der oberhalb vorgestellten Argumentation nicht per se abgesprochen werden kann.

In den Internationalen Beziehungen gibt es nur wenige Forschungsarbeiten, die sich konkret und umfassend mit möglichen Konfliktkatalysatoren des Seerechtsübereinkommens befassen und tun dies rudimentär. Die vorliegende Arbeit versucht diese Forschungslücke zu schließen und liefert diesbezüglich eine umfassende Analyse. Die territorialen Streitigkeiten im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer werden detailliert und in einer breiten Palette untersucht, um eine allgemeine Aussage über die Konfliktkatalysatoren zu treffen.

Diese Dissertation basiert neben dem Seerechtsübereinkommen von 1982 im Wesentlichen auf folgenden englischsprachigen Primärquellen oder ins Englische übersetzten Gesetzestexten:

- Die Zuständigkeitserklärung des Ständigen Schiedshof vom 29. Oktober 2015 im von den Philippinen initiierten Verfahren zum Südchinesischen Meer gegen die VR China

sowie der Schiedsspruch vom 12. Juli 2016, welche auf der Homepage des Ständigen Schiedshof⁸ öffentlich zugänglich sind;

- Relevante Urteile des Internationalen Gerichtshofs
- Offiziell herausgegebene Strategiepapiere der Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans und Südchinesischen Meeres
- Eingereichte Anträge bei der CLCS einschließlich ihrer „Executive Summary“ und – sofern vorhanden – diesbezügliche Mitteilungen anderer Staaten und Empfehlungen der Kommission, die sich auf der offiziellen Webseite „Oceans & Law of the Sea“ der Vereinten Nationen⁹ finden.

⁸ <https://pca-cpa.org/en/cases/> (Zugriff am 11.09.2024).

⁹ https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm (Zugriff am 11.09.2024).

2. Die historische Entwicklung des Seevölkerrechts: Auf dem Weg zu territorialem Souveränitätsdenken?

Im folgenden Kapitel wird zunächst der Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit, das Seevölkerrecht, definiert. Anschließend wird der Entwicklungsprozess des Seevölkerrechts betrachtet, der maßgeblich durch die gesellschaftlich-ökonomischen Strukturen der jeweiligen historischen Epoche beeinflusst wurde. Im Mittelpunkt stehen dabei die territorialen Ansprüche auf Meere als Ganzes oder in Teilen, um zu bewerten, inwieweit diese das Seevölkerrecht in seiner gegenwärtigen Form charakterisieren und Territorialkonflikte im maritimen Raum begünstigen. Es ist zu beachten, dass verschiedene Ausprägungen von territorialem Souveränitätsdenken existieren. Einerseits können Küstenstaaten bestimmte Meeresgebiete als eigenes Staatsgebiet beanspruchen; andererseits kann dies auch die Forderung nach exklusiver Nutzung bestimmter (Teil-) Räume und die damit verbundene Einschränkung der Freiheit der Meere umfassen. Spätestens seit Mitte des 20. Jahrhunderts umfasst der maritime Raum nicht nur die für Schifffahrt und Fischfang genutzten Gewässer, sondern auch den Meeresboden und -untergrund.

2.1. Der Begriff des Seevölkerrechts

„Man versteht unter Seerecht den Inbegriff der auf das Seewesen bezüglichen Rechtsnormen.“
Perels 1903

Die zunehmende Nutzung der Weltmeere erforderte internationale Regeln für menschliche Aktivitäten und die Klärung von Souveränitätsfragen. Das Seevölkerrecht, oder auch internationale öffentliche Seerecht (engl. Law of the Sea), gehört zu den ältesten Regelungsbereichen des Völkerrechts und befasst sich grundlegend mit der Rechtsordnung des maritimen Raumes. Das Meer bedeckt mehr als 70 Prozent der Erdoberfläche und bezeichnet die Einheit aller salzhaltigen Gewässer, zwischen denen eine natürliche Verbindung bestehen muss – im Fall eines weitestgehend von Land umschlossenen Binnenmeeres durch eine schmale Meerenge mit Sichtverbindung zum gegenüberliegenden Ufer, die einen konstanten Wasseraustausch mit den großen Ozeanen ermöglicht (vgl. Vitzthum 2006: 4; Krümmel 2012: 17). So ist bspw. das Mittelmeer durch die Straße von Gibraltar mit dem Atlantischen Ozean verbunden. Randmeere wie das Südchinesische Meer sind lediglich durch Inseln, Inselketten oder Meeresrücken vom benachbarten Ozean getrennt (vgl. Krümmel 2012: 19).

Das Seevölkerrecht ist somit u. a. auf das Kaspische Meer nicht anwendbar, da es sich hierbei geografisch um einen Binnensee und somit um terrestrisches Gebiet handelt. Dies gilt

ebenfalls für Flüsse und andere Binnengewässer. Eine Ausnahme bilden – unabhängig von ihrer Entfernung und dem Verlauf der Südwassergrenze¹⁰ – Seehäfen im Landesinneren, welche durch einen Fluss oder Kanal mit dem offenen Meer verbunden sind (vgl. Schubert 2015: 20; Vitzthum 2006: 85). Jene Häfen und die sie mit dem Ozean verbindenden Gewässer werden als innere Gewässer und nicht als Binnengewässer angesehen, wodurch das internationale öffentliche Seerecht gilt¹¹. Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen als zentrale Rechtsquelle bezieht sich allerdings nur auf küstennahe Häfen und bietet keinerlei Ansatzpunkt zum Umgang mit Seehäfen im Landesinneren sowie der Abgrenzung von inneren Gewässern und Binnengewässern im Allgemeinen¹². Die dargestellte Ausnahme basiert auf ergänzenden Regelungen im seerechtlichen Schrifttum und wird u. a. durch einen vermeintlich maritimen Charakter solcher Häfen befürwortet (vgl. Schubert 2015: 20). Hierin liegt ein wesentlicher Kritikpunkt des deutschen Rechtswissenschaftlers PD Dr. Mathias Schubert: Kann dem Seevölkerrecht ein derart großer Geltungsbereich zugesprochen werden, obwohl UNCLOS hierzu keine Regelungen getroffen hat? Dass Häfen im Landesinneren von Seeschiffen angelaufen werden (können) und man eine einheitliche Rechtsordnung schaffen wollte, sieht Schubert nicht als tragfähige Argumentation, um den maritimen Raum in dieser Weise auszuweiten. Stattdessen plädiert er für die Anwendung der etablierten Süßwassergrenze (vgl. ebd.). Dieser kurze Exkurs zu den sich abzeichnenden Problemen bei der detaillierten Festlegung des Regelungsgegenstands verdeutlicht, dass im Seevölkerrecht einige Normen existieren, die kritisch hinterfragt und diskutiert werden müssen. Des Weiteren kristallisiert sich heraus, dass die sog. „Verfassung der Ozeane“ durchaus Lücken aufweist. Diese führen im Zusammenhang mit territorialen Zugehörigkeiten und exklusiven Nutzungsansprüchen zu erheblichen Disputen, wie die nachfolgende Analyse der Fallbeispiele zeigen wird.

Der deutsche Militärjurist und Völkerrechtler Ferdinand Perels definierte das Seerecht in der 1. Auflage seines einschlägigen Handbuchs „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“ von 1882 als den „Inbegriff der auf den maritimen Verkehr beziehenden Rechtsregeln“ (Perels 1882: 1) und beschränkte den Rechtsrahmen zunächst auf die Seeschifffahrt. Bereits in der 2. Auflage sprach er vom „Inbegriff der auf das Seewesen bezüglichen Rechtsnormen“ (Perels 1903: 1) und erweiterte den Terminus des Seerechts somit

¹⁰ Die Süßwassergrenze beschreibt jene Stelle im Wasserverlauf, an der bei Ebbe und Flut und zur Zeit schwachen Süßwasserflusses eine erhebliche Zunahme des Salzgehalts und somit der Übergang zu Meerwasser festzustellen ist (vgl. Schubert 2015: 19; Oslo-Paris Convention 1992).

¹¹ Die Schifffahrt auf den Binnengewässern wird vom Binnenschifffahrtsrecht geregelt und ist somit kein völkerrechtlicher Regelungsgegenstand (vgl. Herber 2015: 8).

¹² Die Frage nach der Abgrenzung der inneren Gewässer von den Binnengewässern wird durch ergänzende Abkommen zum Schutz der Meeresumwelt geregelt.

auf funktionaler Ebene. Perels bezog die verschiedenen Dimensionen des maritimen Raumes – den Meeresgrund und -untergrund sowie den epimaritimen Luftraum – in seine Arbeit noch nicht ein, da sie zum damaligen Zeitpunkt keine Rolle im Seerecht spielten. Im Vordergrund standen vielmehr Rechtsfragen der Seeschifffahrt in Friedens- und Kriegszeiten (vgl. ebd.). Erst mit fortschreitender wirtschaftlicher und wissenschaftlich-technischer Entwicklung und dem Interesse an anderen Nutzungsformen wie bspw. dem Abbau von Bodenschätzen kam es ab Mitte des 20. Jahrhunderts zu einer dimensionalen Erweiterung des Rechtsgebiets (vgl. Vitzthum 2006: 7; Hobe 2008: 474).

Zudem verweist Perels in seiner Begriffsdefinition darauf, dass sich die seerechtlichen Vorschriften folgenden juristischen Sphären zuordnen lassen: dem Seeprivatrecht, dem nationalen Staats- und Verwaltungsrecht sowie dem internationalen öffentlichen Seerecht (vgl. Perels 1903: 1). Bei dem Begriff „Seerecht“ handelt es sich um eine Sammelbezeichnung, deren Teilgebiete sich durch einen gemeinsamen Bezug zum maritimen Raum auszeichnen. In der wissenschaftlichen Literatur werden die beiden Begriffe „Seerecht“ und „Seevölkerrecht“ oftmals synonym verwendet, ohne eine systematisch klare Zuordnung vorzunehmen. Daher soll an dieser Stelle explizit darauf verwiesen sein, dass die vorliegende Arbeit das Seevölkerrecht betrachtet. Zur Vollständigkeit werden die unterschiedlichen Teilgebiete dennoch kurz skizziert:

- (1) Zum Seeprivatrecht gehören das Seehandels-, Seeversicherungs- und Seearbeitsrecht sowie die Bestimmungen über das Recht an Schiffen (Sachenrecht) (vgl. Beckert/Breuer 1988: 1). In Deutschland ist das Seehandelsrecht vorwiegend im fünften Buch des Handelsgesetzbuches und vereinzelt im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt.
- (2) Das nationale öffentliche Seerecht bzw. Seeverfassungs- und Seeverwaltungsrecht umfasst, auf Deutschland bezogen, grundsätzlich die Zuordnung maritimer Hoheitsgebiete zu Bund und Ländern und alle Regelungen zur öffentlichen Ordnung und Sicherheit des Seeverkehrs wie u. a. das Flaggen-, Seestraßen- und Schiffsregisterrecht, die Hafenordnungen, die Vorschriften über die Schiffssicherheit sowie das Recht zur Untersuchung von Seeunfällen (vgl. Vitzthum 2006: 4).
- (3) Das internationale öffentliche Seerecht regelt die völkerrechtlichen Bestimmungen für die Seeschifffahrt, die Fischerei und Meeresforschung, den marinen Umweltschutz und die sonstige wirtschaftliche und militärische Nutzung des maritimen Raumes (vgl. Beckert/Breuer 1988: 1). Es handelt sich um eine „raum- und nutzungsbezogene Teilordnung des [allgemeinen] Völkerrechts“ (Vitzthum 2006: 5). Dies wird in der

Präambel der Seerechtskonvention deutlich, denn sie bekräftigt, dass weiterhin die Regeln und Grundsätze des Völkerrechts gelten, sofern die jeweiligen Fragen nicht in den vereinbarten seevölkerrechtlichen Normen geregelt sind (vgl. UNCLOS).

Die beiden letztgenannten Bereiche lassen sich dem öffentlichen Recht zuordnen, sodass sich das Seerecht grob in zwei Teilgebiete unterteilt, welche im Englischen sprachlich voneinander getrennt werden: (1) Privates Seerecht (engl. Maritime Law) und (2) Öffentliches Seerecht (engl. Law of the Sea). Obwohl es sich hierbei um zwei grundverschiedene Disziplinen handelt, bestehen aufgrund des gemeinsamen Regelungsgegenstandes und Rückgriffs privatrechtlicher Normen auf völkerrechtliche Verträge vielfältige Überschneidungen, darunter im Seearbeitsrecht und bei Vorschriften zur Schiffssicherheit (vgl. Herber 2008: 42 ff.). Daher ist eine eindeutige Zuordnung einzelner Bereiche zu den beiden großen Rechtssphären häufig nicht möglich.

Wie unter Punkt 3 erwähnt, konzentrieren sich die Funktionen des Seevölkerrechts nicht allein auf die Nutzung der Meeresoberfläche für die Schifffahrt, sondern umfassen in der heutigen Zeit die Erschließung von Erdöl- und Erdgasvorkommen sowie mineralischer Ressourcen aus dem Meeresgrund und -untergrund, den Fischfang, die wissenschaftliche Erforschung und ökologische Bewahrung sowie die verkehrs- und sicherheitspolitische Bedeutung des epimaritimen Luftraums (vgl. Vitzthum 2006: 6). Diese multifunktionale und -dimensionale Nutzung des Meeres spielt eine wesentliche Rolle bei der Analyse territorialer Konflikte. Der deutsche Rechtswissenschaftler Wolfgang Graf Vitzthum von Eckstädt gibt zu bedenken: „Die Folge dieser Funktionen- und Dimensionenerweiterung waren wachsende Zuordnungs-, Nutzungs- und Hegekonflikte“ (ebd.: 7). Im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit entsteht an dieser Stelle die Frage, ob sich das Seevölkerrecht im Laufe der Zeit verstärkt zu einem Konfliktkatalysator entwickelt hat und ursächlich für gegenwärtige Territorialkonflikte im Arktischen Ozean und im Südchinesischen Meer ist. Das in seiner These verwendete Wort „wachsend“ lässt darauf schließen, dass sich derartige Dispute bereits vor Beschluss des Seerechtsübereinkommens herausgebildet haben. In diesem Kontext schreibt er weiterhin:

„Im Vordergrund steht dabei – am Beginn des 21. Jhs. kaum anders als am Ende des 16. Jhs. – das Spannungsverhältnis zwischen den Interessen der Küstenstaaten (sicherheits-, wirtschafts-, verkehrs-, umwelt- und forschungspolitische Kontrolle der küstennahen Zonen und Aktivitäten) einerseits und denen der anderen Staaten und der Staatengemeinschaft insgesamt (Gewährleistung einer räumlich wie funktional möglichst umfassenden, freilich normativ durchgebildeten und damit auch begrenzten Meeresfreiheit) andererseits“ (ebd.: 7).

Diese Aussage verweist auf das Souveränitätsdenken von Küstenstaaten bzgl. der exklusiven Nutzung des Meeres, welches sich aus ihrer geografisch vorteilhaften Lage ergibt. Allerdings beschreibt Vitzthum hier lediglich das Spannungsverhältnis zwischen den Küstenstaaten und Staaten ohne direkten Zugang zum Meer bzw. der Staatengemeinschaft, welches auch im 21. Jahrhundert mutmaßlich im Vordergrund steht. Bei der Betrachtung aktueller Konflikte im maritimen Raum wird jedoch deutlich, dass sich zahlreiche Dispute mit hohem Eskalationspotenzial zwischen den Küstenstaaten manifestieren.

2.2. Die Epochen der Seevölkerrechtsgeschichte

Das folgende Kapitel untersucht grundlegend diese Leitfragen: Lassen sich territoriale Souveränitätsansprüche auf das Meer im Ganzen oder in Teilen finden und welche Motive verbergen sich hinter den (nationalen)¹³ Bestrebungen? Denkbar sind hier beispielsweise die Sicherung wirtschaftspolitischer Interessen oder die Aneignung maritimer Gebiete zur Machtdemonstration und militärstrategischen Nutzung. Welche internationalen seevölkerrechtlichen Regelungen haben sich im historischen Verlauf entwickelt und inwieweit hat territoriales Souveränitätsdenken diese geprägt? Lassen sich bei Betrachtung der Seevölkerrechtsgeschichte konfliktfördernde Aspekte identifizieren?

In den einzelnen Unterkapiteln erfolgt eine kurze Einordnung in die historischen Rahmenbedingungen, um ein Verständnis für die Veränderung des Seevölkerrechts im Kontext der gesellschafts-, wirtschafts- und sicherheitspolitischen Gegebenheiten der jeweiligen Zeit zu entfalten. Die folgende Analyse orientiert sich im Wesentlichen an jener Einteilung nach Epochen, welche Wolfgang Graf Vitzthum im „Handbuch des Seerechts“ zugrunde legt. Es erfolgt keine umfassende Darstellung der Seevölkerrechtsgeschichte, sondern vielmehr eine punktuelle und kritisch-reflektierte Untersuchung der für die Leitfragen relevanten Aspekte.

Die See als zu beherrschender Raum spielte in den Herrschaftskonzepten antiker Reiche eine wesentliche Rolle. Die sog. Seerechtsfrühgeschichte beginnt mit der vorklassischen Antike (bis ca. 600 v. Chr.) und umfasst weitergehend die griechisch-persische Epoche (ca. 600 v. Chr. bis 300 v. Chr.) sowie die hellenistisch-römische Epoche (ca. 300 v. Chr. bis 500 n. Chr.). Der Fokus richtet sich auf den Mittelmeerraum, da sich aufgrund der geografisch-ökologischen und politisch-anthropologischen Besonderheiten hier die bedeutendsten Entwicklungen der frühgeschichtlichen Seefahrt finden lassen (vgl. Schulz 2014: 23; Bohn 2011: 18). Geografisch handelt es sich um einen „vergleichsweise

¹³ Der Begriff „national“ wird an dieser Stelle in Klammern verwendet, da nicht in allen Epochen der Seevölkerrechtsgeschichte von Nationen im Sinne des modernen Völkerrechts gesprochen werden kann.

berechenbaren maritimen Großraum“ (Schulz 2018: 37) mit zahlreichen (Halb-) Inseln, welcher im Norden und Osten durch Nebenmeere wie das Ägäische Meer stark untergliedert ist. Fast alle Metropolen lagen in Küstennähe und besaßen Zugang zum Meer, worüber sie mit Lebensmitteln und anderen Gütern versorgt, aber auch angegriffen werden konnten (vgl. ebd.). Charakteristisch sind einerseits die ungleich verteilten Ressourcen, wodurch Handelsbeziehungen und die Eroberung von Küstenregionen von besonderem Interesse waren, und andererseits die Vielzahl militärischer Konflikte zur See, die es in dieser Art und Weise weder im Indischen Ozean noch im Chinesischen Meer gab. So schlugen die Kriegsschiffe der Griechen bei Salamis die persische Flotte zurück und der sog. Peloponnesische Krieg zwischen den beiden antagonistischen Mächten Athen und Sparta und ihren jeweiligen Bündnispartnern wurde durch große Seeschlachten entschieden, ebenso der erste Punische Krieg zwischen Rom und Karthago (vgl. ebd.). Aufgrund dessen konzentriert sich der gegenwärtige Forschungsstand vor allem auf den antiken Mittelmeerraum. Von besonderer Bedeutung war dieser ebenfalls für die nachfolgende Epoche der Seevölkerrechtsgeschichte: das Mittelalter, das als Zeit der seefahrenden Städte gilt. Die beiden italienischen Seerepubliken Venedig und Genua konkurrierten um die hegemoniale Vorherrschaft im Mittelmeer u. a. durch die exklusive Beanspruchung von Meeresgebieten. Mit der Entdeckung neuer Gebiete jenseits des europäischen Kontinents und dem ozeanischen Ausgreifen der iberischen Mächte auf Amerika und Ostafrika erfuhr die Seevölkerrechtsentwicklung eine Globalisierung, welche in der spanisch-portugiesischen Epoche in eine vollständige Aufteilung des Atlantischen Ozeans und Pazifischen Ozeans in zwei staatliche Hoheitsgebiete mündete. Diese Ansprüche wurden mit zunehmendem Widerstand weiterer europäischer Nationen wie den Niederlanden zurückgedrängt. Im 17. Jahrhundert manifestierten sich die divergierenden Denkweisen hinsichtlich der Frage, wem das Meer gehört und wie es aufzuteilen ist, im sog. „Krieg der Bücher“. Der niederländische Gelehrte Hugo Grotius vertrat die Ansicht, dass das Meer als gemeinsames Erbe der Menschheit für jeden frei zugänglich ist (Mare Liberum) und leitete damit ein neues Rechtsverständnis ein. Der englische Gelehrte John Selden vertrat hingegen die Idee, dass ein einziger Staat durchaus ein bestimmtes Meeresgebiet beanspruchen und für andere Staaten schließen kann, sofern eine effektive Kontrolle durch militärische Mittel ausgeübt wird (Mare Clausum). In der französischen Epoche konsolidierte sich das Prinzip der Meeresfreiheit. Uneingeschränkt war sie seither jedoch nicht. Das aufstrebende Großbritannien sicherte sich im 19. Jh. mit seiner mächtigen Flotte seine Stellung als vorherrschende Seemacht und nahm sich das Recht, im Zuge der sog. Hovering Acts innerhalb einer 24 sm breiten Zone fremde Schiffe anzuhalten und zu kontrollieren (vgl. Delbrück/Wolfrum 1989: 497 f.). Diese Praxis verstieß gegen die Ansichten des Mare Liberum, wurde aber u. a. durch das Vorgehen gegen Schmuggerei und

Sklaverei legitimiert. Küstenstaaten machten Hoheitsgewässer in Küstennähe geltend, insbesondere aus wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Gründen. In der Zeit der Weltkriege wurde die Freiheit der Meere durch Kriegserklärungen, Blockademaßnahmen und Seesperrerrlasse für den U-Boot-Krieg drastisch eingeschränkt. Mit dem technologischen Fortschritt rückte in der Mitte des 20. Jahrhunderts eine Ausbeutung von marinen Rohstoffvorkommen in den Fokus nationaler Interessen und verlangte nach völkerrechtlichen Regeln. Darüber hinaus erforderten die Entkolonialisierung und die resultierenden Konflikte zwischen den Entwicklungs- und Industriestaaten und der Kalte Krieg ebenso wie die zunehmende Problematik der Überfischung und Meeresverschmutzung eine Weiterentwicklung des Rechtsverständnisses. Seit den 1950er Jahren beriet die internationale Gemeinschaft im Rahmen der Vereinten Nationen über das Seevölkerrecht. Das gegenwärtige Seevölkerrecht ist primär im Seerechtsübereinkommen geregelt, das am 16. November 1982, ein Jahr nach Hinterlegung der 60. Ratifikations- bzw. Beitrittsurkunde, in Kraft trat und das Völkergewohnheitsrecht kodifiziert. Die Herausforderungen im maritimen Raum verändern sich fortlaufend und mit ihnen die Ansprüche an das Seevölkerrecht als Regelungsrahmen. Das Übereinkommen existiert seit über 40 Jahren und eine Vierte Seerechtskonferenz zur Anpassung der völkerrechtlichen Regelungen ist bislang nicht angedacht. Angesichts der vielschichtigen Territorialkonflikte im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer stellt sich die Frage, ob das Seevölkerrecht in seiner gegenwärtigen Form geeignet ist, den maritimen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu begegnen. Zumal die nicht zu vernachlässigende Problematik besteht, dass die Seerechtskonvention durch etwaige Regelungslücken und unklare Formulierungen, die den Staaten eine eigene völkerrechtliche Lesart ermöglichen, ggf. das Vorhandensein von territorialen Konflikten begünstigt.

2.2.1. Dominanz des Seehandels in der vorklassischen Antike: Die ägyptisch-kretisch-phönizische Epoche

Im Folgenden wird die Frage beleuchtet, ob in der vorklassischen Antike, die etwa bis 600 v. Chr. reicht, ein als Völkerrecht zu qualifizierendes Rechtssystem existierte und somit ggf. erste internationale seerechtliche Elemente (vgl. Vitzthum 2006: 10). Zudem wird diskutiert, inwiefern zu diesem Zeitpunkt der Seerechtsfrühgeschichte erste territoriale Ansprüche bestanden.

Der deutsche Rechtswissenschaftler Wolfgang Preisner, welcher sich schwerpunktmäßig mit der antiken und frühen Völkerrechtsgeschichte befasste, hat herausgearbeitet, dass man von einer völkerrechtlichen Ordnung sprechen kann, wenn folgende drei Merkmale erfüllt sind: (1) Eine Mehrzahl unabhängiger Herrschaftsverbände, die einander als Rechtssubjekte

gleichen Ranges anerkennen und (2) in einer kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Beziehung zueinander stehen, teilen (3) ein gemeinsames Rechtsempfinden (vgl. Preiser 1956: 737 f.; Grewe 1984: 26). Demnach werden vereinbarte Regelungen als rechtlich bindend angesehen und können nicht einseitig aufgehoben werden, ohne entsprechende Sanktionen rechtlicher Art herbeizuführen (vgl. Preiser 1956: 738). Auf Grundlage dieser Definition kommt Preiser zu der Schlussfolgerung, dass in der Antike in drei Fällen eine funktionierende, über einen Zeitraum von jeweils rund einem Vierteljahrtausend andauernde völkerrechtliche Ordnung bestand: innerhalb der Staatenwelt des Vorderen Orients (ca. 1450–1200 v. Chr.), zur Blütezeit der griechischen Stadtstaaten in der griechisch-persischen Epoche (nach 600–338 v. Chr.) sowie in der frühen und mittleren Zeit der römischen Republik (ca. 430–168 v. Chr.) (vgl. Preiser 1956: 738; Grewe 1984: 26). Somit gab es in der vorklassischen Antike ein außereuropäisches frühes Völkerrecht. Anhand dessen lässt sich aber nicht schlussfolgern, dass zu diesem frühen Zeitpunkt spezifisch seevölkerrechtliche Regelungen existierten.

Die bedeutendsten maritimen Entwicklungen dieser Epoche finden sich in Ägypten mit dem Beginn der Segelschifffahrt sowie im östlichen Mittelmeerraum mit der kretisch-minoischen Hochkultur und der Expansion des phönizischen Handelsimperiums (vgl. Vitzthum 2006: 10; Bohn 2011: 7). Die Schifffahrt der vorklassischen Antike war im Wesentlichen durch intensive Küstenschifffahrt, Überfahrten zu nahegelegenen Inseln als Knotenpunkte von Handelsrouten sowie mutmaßlich erste Fahrten auf das offene Meer gekennzeichnet. Bereits Mitte des 4. Jahrtausends v. Chr. nutzten die Ägypter aus Papyrus gefertigte Boote, die mit Segeln und Paddeln ausgestattet waren, um auf dem Nil und dessen Mündungsdelta zu fahren. Damit gilt die ägyptische Schifffahrt als eine der ältesten und technisch am weitesten fortgeschrittenen (vgl. Koster 2017: 40; Gierloff-Emden 1980: 48). Obwohl die ägyptische Schifffahrt vorwiegend auf Flüsse beschränkt blieb, tasteten sich die Ägypter in das östliche Mittelmeer vor und bauten auf Grundlage ihrer Papyrusboote größere Schiffe aus Holz, die eine höhere Stabilität boten und sich für weitere Reisen, bspw. für den Transport von Handelsgütern, eigneten (vgl. ebd.). Seit dem 3. Jahrtausend v. Chr. ist eine ägyptische Seeschifffahrt nachweisbar (vgl. Neukirchen 1982: 23). Inschriften belegen den Handel mit der Levanteküste, woher u. a. das für den Schiffbau essentielle Zedernholz importiert wurde (vgl. Bohn 2011: 8; Köster 2017: 40). Die Ägypter orientierten sich an den Küstenlinien und nutzten die nordgehende Strömung des Windes von der Levanteküste, denn die rasch wechselnden Windverhältnisse machten die Schifffahrt ohne ausreichende navigatorische Erfahrung zu einem gefährlichen Unterfangen (vgl. Gierloff-Emden 1980: 48). Davon ausgehend entwickelte sich die Seeschifffahrt auf dem Roten Meer bis hin zum Arabischen

Meer. Für kriegerische Auseinandersetzungen spielten ägyptische Schiffe zu dieser Zeit noch keine Rolle, sie dienten lediglich als Transportmittel zu Kriegsschauplätzen (vgl. Neukirchen 1982: 24).

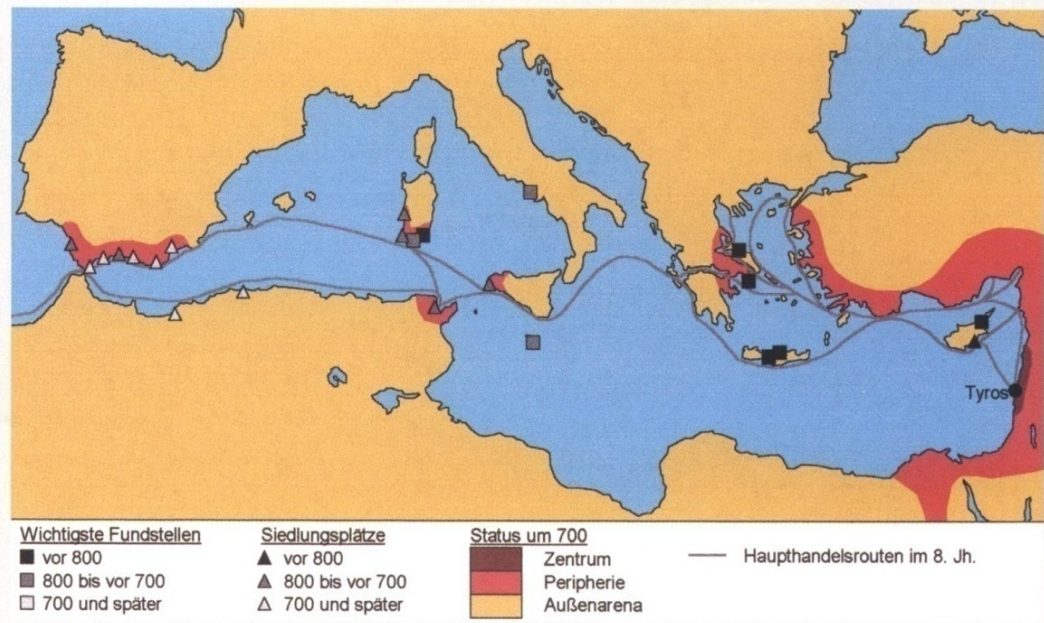
Anfang des 3. Jahrtausends v. Chr. entwickelte sich auf Kreta, in Süd- und Mittelgriechenland (Mykene), entlang der kleinasiatischen Westküste um Troja und auf der Inselgruppe der Kykladen die sog. ägäische Hochkultur¹⁴ (vgl. Neukirchen 1982: 26). Die Ägäis zeichnet sich durch besondere geografische Charakteristika aus: Es handelt sich um ein halbgeschlossenes Nebenmeer, das durch zahlreiche kleine Inseln vom Hauptmeer, dem Mittelmeer, abgegrenzt ist (vgl. Vitzthum 2006: 11). Interessanterweise führte Neukirchen in diesem Zusammenhang die Überlegung an, dass Kreta über eine starke Kriegsflotte verfügt haben muss, um als Vormacht dieses große Inselreich verteidigen zu können (vgl. Neukirchen 1982: 27). Weitergehend verweist er auf die in der griechischen Mythologie erwähnten Fahrten unter dem kretischen König Minos, der mit einer Kriegsflotte den Stadtstaat Athen erobert haben soll (vgl. ebd.). Allerdings sind hierzu keine genauen zeitlichen Daten überliefert. An dieser Stelle stellt sich die Frage, gegen wen Kreta sein maritimes Territorium verteidigte und ob dies auf territoriale Souveränitätsansprüche hinweist. Der antike Geschichtsschreiber Herodot berichtet von einer sog. Thalassokratie, welche von den Kretern etwa zwischen 1800 und 1400 v. Chr. über das Mittelmeer ausgeübt wurde (vgl. ebd.). Der Begriff „Thalassokratie“ beschreibt einen Staat bzw. eine Vereinigung von Staaten, dessen bzw. deren Wirtschaftssystem auf den maritimen Handel ausgerichtet ist. Häufig wird dieser Begriff herangezogen, um die versuchte Seeherrschaft antiker Mächte zu umschreiben, die ausreichende maritime Überlegenheit besaßen, um Seeverbindungslinien zu schützen und ihr Handelsimperium aufrechtzuerhalten (vgl. Kopp 2018: 1). Auch der Rechtswissenschaftler Wolfgang Graf Vitzthum greift die vermeintliche Thalassokratie unter Kreta in seinem „Handbuch des Seerechts“ auf und verweist darauf, dass viele Forschende zunehmend Zweifel an der historischen Realität dieser Überlieferung haben und es sich höchstwahrscheinlich um einen Mythos handelt (vgl. Vitzthum 2006: 13). Er merkt an, dass aus einer rein seerechtlichen Perspektive vor allem die Frage interessiert, ob diese angebliche Seedominanz eine „mit der Gebietshoheit vergleichbare Intensität“ implizierte (vgl. ebd.). Vitzthum schlussfolgert richtigerweise, dass nicht klar nachgewiesen werden kann, ob ein Staat der vorklassischen Antike Teile des Meeres als zu seinem Hoheitsgebiet zugehörig betrachtete und dementsprechend territoriale Ansprüche erhob (vgl. ebd.). Auf dieser Grundlage schließt Vitzthum eine gebietsrechtliche Souveränität Kretas über das östliche Mittelmeer aus. Anhand der dargestellten Indizien könnten (1) die Eroberung Athens auf die Errichtung strategisch

¹⁴ Die Stadtstaaten waren durch die Seefahrt miteinander verbunden.

wichtiger Stützpunkte und (2) der in Neukirchens Ausführungen verwendete Begriff „verteidigt“ auf eine kretische Seeherrschaft hindeuten. Dennoch bleibt die Problematik bestehen, dass diese Annahmen nicht auf gesicherten historischen Überlieferungen beruhen. Letztlich lässt sich daher lediglich vermuten, dass zur Zeit der kretisch-minoischen Hochkultur eine Tendenz zu territorialem Souveränitätsdenken im maritimen Bereich bestand.

Der Niedergang der kretischen Seemacht setzte um 1400 v. Chr. mit der Eroberung der Stadt Kreta durch mykenische Griechen ein und mit ihm der rasche Aufstieg Phöniziens als „seebeherrschende“ Macht (vgl. Neukirchen 1982: 28). Im 3. Jahrtausend v. Chr. gründeten die Phönizier erste Siedlungen an der östlichen Mittelmeerküste im Gebiet des heutigen Libanon, Syrien und Israel. In der unterhalb angeführten Karte ist das Zentrum mit dem antiken Stadtstaat Tyros als schmaler Landstreifen eingezeichnet. Wie in der Grafik ersichtlich, befuhren nun die Phönizier das gesamte Mittelmeer und segelten möglicherweise sogar durch die Straße von Gibraltar hinaus auf den Atlantischen Ozean, bis zu den Kanarischen Inseln und den Azoren (vgl. Neukirchen 1982: 82; Bohn 2011: 9). Vitzthum gibt zu bedenken, dass ein derartiger Vorstoß zwar denkbar, jedoch historisch nicht belegt sei (vgl. Vitzthum 2006: 11). Neukirchen hingegen argumentiert in seiner Monografie „Seemacht im Spiegel der Geschichte“, dass Münzfunde eine Anwesenheit phönizischer Seefahrer auf diesen Inseln relativ sicher belegen (vgl. Neukirchen 1982: 29). Somit gab es offenbar bereits in der vorklassischen Antike erste Fahrten über das offene Meer, wobei diese über größere Distanzen ohne Zwischenhalt auf Inseln oder Orientierung an der Küstenlinie verliefen. Ein territoriales Ausgreifen auf weit entfernte maritime Gebiete war hiermit nicht verbunden. Für die vorliegende Untersuchung von besonderem Interesse sind vor allem die Expansion Phöniziens im Mittelmeerraum sowie der Aufbau eines maritimen Handelsimperiums etwa im 1. Jahrtausend v. Chr. Die Phönizier gründeten zahlreiche Handelsstationen und Tochterstädte bis ins westliche Mittelmeer, darunter auf dem kupferreichen Zypern und Sizilien (Palermo), in Spanien (Málaga, Cádiz) sowie entlang der andalusischen und nordafrikanischen Küste (vgl. Bohn 2011: 8 f.). Auf diese Weise etablierten sie erstmals in der Geschichte der Seefahrt einen – gleichwohl regional begrenzten – Fernhandel (vgl. ebd.).

Abb. 2: Die phönizische Kolonisation im Mittelmeerraum



Quelle: Sommer 2004

Es ist anzunehmen, dass die Phönizier ihr maritimes Handelsimperium mit einer Kriegsflotte verteidigten, wie der Bau von Galeeren mit zwei Riemenreihen übereinander und die Erfindung des Rammsporns vermuten lassen (vgl. Bohn 2011: 13).

Da die Frage nach einer möglichen Seeherrschaft zunächst durch Kreta und später durch Phönizien bereits in der Beschäftigung mit der vorklassischen Antike eine wesentliche Rolle spielt, ist es sinnvoll, den Begriff „Seeherrschaft“ näher zu betrachten: Was beschreibt dieser Begriff und unter welchen Bedingungen kann ein Staat oder eine Stadt bestimmte Teile des Meeres bzw. Seeverbindungslinien „beherrschen“? Der Geschichtswissenschaftler Dr. Hans Kopp beschreibt im Sammelband „Thalassokratie. Rezeption und Transformation antiker Seeherrschaft“, dass es sich bei dem Begriff „Seeherrschaft“ um ein vielgestaltiges, polysemantisches Konzept handelt, dem sich keine eindeutige Definition zuweisen lässt (vgl. Kopp 2018: 5). An dieser Stelle kann keine umfassende Analyse der Begriffsvielfalt geleistet werden, daher sollen zusammenfassend folgende Merkmale festgehalten werden: Seeherrschaft beschreibt grundsätzlich eine planvolle maritime Dominanz zu spezifischen strategischen Zwecken. Diese Dominanz kann nicht allein als militärisch-strategisches Konzept verstanden werden, sondern auch als Instrument zur Herrschaftslegitimation, als Paraphrase für maritimen Imperialismus oder als Synonym für territoriale Ansprüche im maritimen Raum (vgl. ebd.). In der vorklassischen Antike bezog sich ein solcher Anspruch allenfalls auf küstennahe Gewässer. Die weitere Betrachtung der historischen Entwicklung des Seevölkerrechts wird zeigen, dass den Küstengewässern eine besondere Bedeutung hinsichtlich nationaler Ansprüche zukommt.

Vitzthum zieht in seinem „Handbuch des Seerechts“ das Resümee, dass die Meere zur Zeit der vorklassischen Antike „herrschaftsfrei und offen für jedermann“ (Vitzthum 2006: 12) waren. Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Begriffsdefinition lässt sich die maritime Dominanz Phöniziens nicht gänzlich als „herrschaftsfrei“ bezeichnen, denn es lassen sich durchaus imperiale Absichten erkennen. Seeverbindungslinien wurden aus wirtschaftlich-strategischen Gründen verteidigt, wie die zuvor beschriebene Weiterentwicklung des Schiffbaus nahelegt. Es handelte sich in erster Linie um eine Dominanz des Seehandels, die durch Innovationen im Schiffbau und daraus resultierende Wettbewerbsvorteile aufrechterhalten wurde (vgl. Seifert/Ziemer 2015: 36). Darüber hinaus sicherten sie ihre Seewege durch die günstige Platzierung von Handelsposten und Kolonien, wodurch das Konzept der Seeherrschaft im Grundsatz als erfüllt anzusehen ist (vgl. ebd.). Sicherlich lässt sich insoweit zustimmen, dass Phönizien keine territorialen Ansprüche auf das Mittelmeer in dem Sinne erhob, dass bestimmte Teile dem eigenen Hoheitsgebiet zugerechnet wurden¹⁵. Daher lässt sich zusammenfassend festhalten, dass die Meere in der vorklassischen Antike vermutlich offen zugänglich waren, eine Seeherrschaft durch Kreta und Phönizien jedoch in die Betrachtung der frühen Seevölkerrechtsgeschichte einbezogen werden muss. Die Frage der Seeherrschaft gewinnt in den beiden folgenden antiken Epochen eine noch größere Bedeutung.

Die Entwicklung des Seevölkerrechts wurde durch die Phönizier dahingehend geprägt, dass das zunehmend komplexe maritime Handelsnetz im Mittelmeer eine Regelung von Rechten und Pflichten der beteiligten Akteure erforderte (vgl. Bohn 2011: 40). Hierbei handelte es sich nicht um schriftlich fixierte Normen, sondern um mündlich geschlossene Vereinbarungen, die keinen international öffentlichen Charakter aufwiesen.

2.2.2. Erste seevölkerrechtliche Regelungen in der griechisch-persischen Epoche

Die griechisch-persische Epoche, welche bis etwa 300 v. Chr. reicht, war im Wesentlichen von einer zeitlichen Koinzidenz der Herrschaftsbereiche der drei großen Mächte Karthago, Persien und Griechenland im Mittelmeerraum geprägt. Das phönizische Seehandelsimperium wurde unter assyrischer Herrschaft zunehmend abgebaut und Karthago¹⁶ übernahm die dominierende Rolle im westlichen Mittelmeer (vgl. Bohn 2011: 13). Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die geografische Lage Karthagos an der Straße von Sizilien, einer Meerenge zwischen Sizilien und dem heutigen Tunesien. Karthago errichtete Kolonien u. a.

¹⁵ Siehe hierzu Vitzthum 2006: 12, 14.

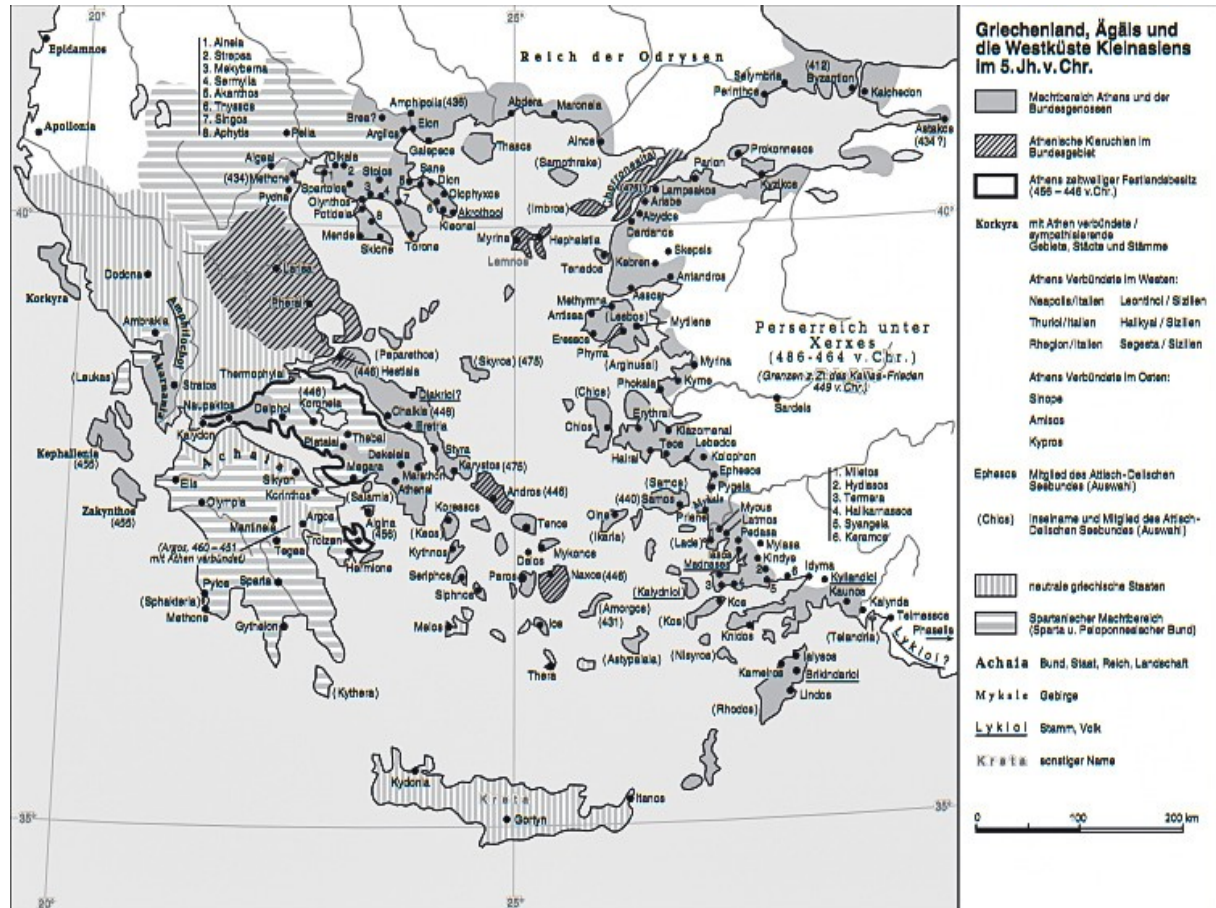
¹⁶ Der im 9. Jh. v. Chr. von den Phöniziern gegründete Stadtstaat, welcher im Norden des heutigen Tunesiens liegt, entwickelte sich zu einer der bedeutendsten See- und Handelsmächte (vgl. Bohn 2011: 13).

auf den Inseln Sizilien und Sardinien sowie an der nordafrikanischen Küste und sicherte sich auf diese Weise eine Monopolstellung im Seehandel. Der deutsche Historiker Robert Bohn verweist in seiner Monografie „Geschichte der Seefahrt“ darauf, dass Karthago danach strebte, das „Seegebiet zwischen Spanien und Sizilien sowie die Fahrt in den Atlantik für fremde Handelsschiffe zu sperren“ (ebd.: 13). Anders als in der vorklassischen Antike zeichnet sich für diese Zeit eine klare Tendenz zu maritimem Souveränitätsdenken durch die exklusive Beanspruchung von Teilen der Meeresoberfläche bzw. bestimmten Seewegen für die Handelsschiffahrt ab. Ein vergleichbarer Denkansatz lässt sich in einem Handelsvertrag zwischen Karthago und Rom um das Jahr 400 v. Chr. finden, welcher als älteste Beschränkung einer freien Nutzung des Meeres gilt: Den Römern wird darin untersagt, über das „schöne Vorgebirge“ hinauszufahren, sofern es sich nicht um einen Seenotfall handelt (vgl. Stier-Somlo 1917: 34).

Mit der griechischen Kolonisation, insbesondere vom 8. Jh. v. Chr. bis zum 6. Jh. v. Chr., war an den Küsten Süditaliens, Siziliens, Spaniens und des Schwarzen Meeres eine konkurrierende Seehändlerschicht herangewachsen (vgl. Bohn 2011: 13; Funke 2019: 149). Die Schiffahrt war von wesentlicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung der vielfältigen Beziehungen zwischen den rund 250 Kolonien (vgl. Vitzthum 2006: 15). Diese Wanderungsbewegung lässt sich u. a. auf das starke Bevölkerungswachstum im griechischen Mutterland zurückführen, wodurch die materielle Existenz der Bevölkerung und der soziale Zusammenhalt essenziell bedroht wurden. In der Folge konkurrierten die griechischen Poleis – voneinander unabhängige Stadtstaaten – im Westen mit den Karthagern und Etruskern und im Osten mit den Persern, deren Machtbereich sich von Ägypten über die Levante und Kleinasien bis an die Grenze Makedoniens erstreckte (vgl. Funke 2019: 149). Im Mutterland spielten die beiden wirkungsmächtigsten und später miteinander konkurrierenden Poleis, Athen und Sparta, eine besondere politische Rolle (vgl. Schuller 1974: 10).

Die klassische Zeit im 6. bis 4. Jh. v. Chr. war von großen Kriegen geprägt: dem Persischen Krieg (490–479 v. Chr.) und dem Peloponnesischen Krieg (431–405/404 v. Chr.). In der ca. fünfzig Jahre andauernden Zwischenkriegszeit, der sog. Pentekontaetie, übernahm Athen die maritime Vorherrschaft im ägäischen Raum und gründete 478/477 v. Chr. den Delisch-Attischen Seebund als Bündnissystem zwischen Athen und zahlreichen Poleis, um die Perser zukünftig aus der griechisch besiedelten Ägäis fernzuhalten (vgl. Schulz 2015: 3).

Abb. 3: Die Machtbereiche zur Zeit der Pentekontaetie



Quelle: Gehrke/Schneider 2019

Gleichermassen nutzte das wirtschaftlich starke Athen den Seebund zum Schutz wichtiger Seehandelswege im Ägäis-Raum, um den Import bspw. von Getreide – auch gegen Piraten – zu sichern (vgl. Schulz 2015: 11).

Was ursprünglich als gleichberechtigtes Bündnis der griechischen Städte gegründet wurde, entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einem Instrument der athenischen Machtausdehnung und militärstrategischen Vormachtstellung. Die wachsende Bevölkerungszahl in Athen erhöhte die Abhängigkeit von Lebensmittellimporten, weshalb die Kontrolle der Getreidehandelswege und der Zugriff auf die Ursprungsregionen ein zentrales Ziel der athenischen Außenpolitik waren (vgl. Schulz 2014: 26 f.). Durch unbefristete Verträge wurden die griechischen Bündnispartner verpflichtet, Schiffe und Mannschaften zu stellen oder alternativ finanzielle Beiträge zum Ausbau der Flotte zu leisten (vgl. Schulz 2018: 38). Nach der Vernichtung der persischen Flotte stieg Athen endgültig zur führenden Seemacht auf und beherrschte das Ägäische Meer durch (1) Flottenpräsenz in Form monatelanger Übungs- und Überwachungsfahrten und (2) die Abhängigkeit der Bündnispartner von der athenischen Kriegsflotte (vgl. Schulz 2015: 29 f.). Daran schließt die Frage an, ob Athen territoriale

Souveränitätsansprüche auf das östliche Mittelmeer erhob oder ob trotz der athenischen Machtdemonstration weitgehend Schifffahrtsfreiheit herrschte. Wolfgang Graf Vitzthum beschreibt, dass sich die Frage nach einem (gewohnheits-) rechtlich etablierten Konzept der Schifffahrtsfreiheit nicht eindeutig beantworten lässt, da sich einerseits Hinweise auf athenische Hoheitsansprüche selbst in Regionen abseits der Küstengewässer finden und andererseits der rege Handelsverkehr darauf hindeutet, dass Schiffe weiterhin fremde Küstengewässer durchfahren durften (vgl. Vitzthum 2006: 16). Der deutsche Historiker Raimund Schulz verweist in seiner Monografie „Athen und Sparta“ auf die Überlegungen des US-amerikanisch-britischen Historikers M. I. Finley, der die athenische Außenpolitik mit dem Konzept des „Mare Clausum“¹⁷ vergleicht: Durch die Inbesitznahme von Küsten und Häfen sowie die Kontrolle der für den Schiffbau notwendigen Materialien sollte ein athenisches Binnengewässer geschaffen und der Aufbau fremder Seestreitkräfte verhindert werden (vgl. Schulz 2015: 30). Zudem ermöglichte es die militärische Überlegenheit der athenischen Flotte, den gesamten Seeverkehr in der Ägäis zu kontrollieren und in Reaktion auf verschiedene politische oder militärische Situationen zu sperren (vgl. Schuller 1974: 12). Ein Beispiel für eine solche Handelssperre ist die Blockade gegen die Hafenstadt Megara im Jahr 433 v. Chr. Megara, das mitsamt seiner Kolonien direkt im Gebiet des Delisch-Attischen Seebundes lag, trat wieder in den unter spartanischer Hegemonie stehenden Peloponnesischen Bund ein und unterstützte die feindliche Stadt Korinth u. a. mit Kriegsschiffen (vgl. Baltrusch 2018: 95; Schulz 2015: 77). Daraufhin untersagte Athen den Zugang zu allen Häfen seines Machtbereichs. Dieser Eingriff in die freie Seeschifffahrt trug möglicherweise sogar zum Ausbruch des Peloponnesischen Krieges zwischen Athen und Sparta bei (vgl. Baltrusch 2018: 95)¹⁸.

Des Weiteren wurden Fahrtbeschränkungen gegen die Spartaner und ein Nutzungsverbot der Seewege für König Perdikkas von Makedonien verhängt (vgl. Schuller 1974: 12). Gleichmaßen existierten vonseiten Athens ausdrückliche Erlaubnisse zur Nutzung des östlichen Mittelmeeres für die Schifffahrt. Diese sind über Inschriften belegt und implizieren folglich ein Verbot, woraus sich schlussfolgern lässt, dass zur Zeit der athenischen Vormachtstellung keine uneingeschränkte Schifffahrtsfreiheit galt (vgl. ebd.). Vitzthum von Eckstädt argumentiert, dass es „keineswegs um ein systematisches Zuordnen von ‚Poseidons Reich‘ im Ganzen oder in Teilen“ (Vitzthum 2006: 16) ging und aufgrund fehlender technischer Mittel keine maritimen Grenzlinien festgelegt werden konnten, um ein solches

¹⁷ Bei der Übertragung des Begriffs „Mare Clausum“ auf die Antike ist eine gewisse Vorsicht geboten, da es sich hierbei um ein frühneuzeitliches Konzept handelt.

¹⁸ Im Wesentlichen führte die aggressive Seekriegspolitik Athens zu Widerstand unter den Griechen, welcher schließlich in den größtenteils auf dem Meer ausgetragenen Peloponnesischen Krieg mündete (vgl. Schulz 2018: 39).

Gebiet geografisch zu definieren. Die oberhalb dargelegten historischen Indizien verdeutlichen jedoch die bestehenden Unsicherheiten, ob es sich um ein handels- und sicherheitspolitisches Einflussgebiet von Athen oder doch um ein territorial beanspruchtes Gebiet handelte. Von einem bündnis- und flottengestützten „Zustand der faktischen Schifffahrtsfreiheit“ (ebd.: 20) lässt sich zur Zeit der athenischen Vormachtstellung tendenziell nicht sprechen. Die intensive Nutzung der Seewege für den Handel bestätigt nicht automatisch eine Schifffahrtsfreiheit, wie die beschriebenen Nutzungserlaubnisse verdeutlichen. Zudem lässt sich eine Beschränkung der freien Schifffahrt in Zeiten des Waffenstillstands zwischen Athen und Sparta wiederfinden: Im Jahr 423 v. Chr. wurde die Schließung des Ägäischen Meeres für Kriegsschiffe beschlossen (vgl. Stier-Somlo 1917: 34). Diese Maßnahme ist vor dem Hintergrund der geografischen Lage der Einflussbereiche beider Bündnisse eher als eine bilaterale Vereinbarung zur Gewährleistung des Friedens zwischen beiden Seemächten anstatt als Ausdruck eines territorialen Souveränitätsanspruchs zu interpretieren.

Während des Peloponnesischen Krieges setzte sich die Praxis durch, neutrale Handelsschiffe unbehelligt zu lassen und die größtmögliche Sicherheit für den Seehandel sowie den lebenswichtigen Import von Gütern zu gewährleisten (vgl. Vitzthum 2006: 16). Zusammenfassend ist an dieser Stelle festzuhalten, dass im 5. Jh. v. Chr. durchaus territoriales Souveränitätsdenken vorhanden war. Eine Schifffahrtsfreiheit im Rechtssinne bildete sich nicht heraus, ebenso wenig wie ein kodifiziertes Seerecht.

Anders verhielt es sich zur Zeit des Korinthischen Bundes, denn hier formulierten die unter makedonischer Hegemonie¹⁹ zusammengeschlossenen griechischen Poleis 338/337 v. Chr. erstmals ein für die Bündnispartner verbindliches Prinzip der Freiheit der Seefahrt und Unverletzlichkeit der Häfen. Auch wenn sich daraus zunächst kein allgemein gültiges Rechtsprinzip entwickelte, kann dies als bedeutende seevölkerrechtliche Errungenschaft der Epoche betrachtet werden (vgl. Vitzthum 2006: 20). Weiterhin lassen sich in zwischenstaatlichen Verträgen zwischen Athen und anderen Poleis laut dem antiken Geschichtsschreiber Thukydides offenbar Ansätze zur Ausdehnung staatlicher Kontrolle über küstennahe Gewässer erkennen (vgl. ebd.). Diese zeichneten sich dadurch aus, dass die Durchfahrt für Dritte von der Vertragsgemeinschaft genehmigt werden musste, wodurch eine Art Schutzzone entstand, deren Breite allerdings nicht näher definiert wurde (vgl. ebd.).

¹⁹ Unter Hegemonie im engeren Sinne versteht man die Führungsposition des militärisch stärksten Staates innerhalb eines Bundes wie dem Attischen Seebund oder dem Korinthischen Bund. Im weiteren Sinne ist die Vorherrschaft eines Staates gemeint (vgl. Schulz 2015: 2).

Darüber hinaus wurde die sog. Ein-Schiff-Klausel festgelegt, nach welcher die Häfen der Bündnispartner nur von einem einzelnen Kriegsschiff angelaufen werden durften. Für alle anderen Schiffe galt ein Recht auf friedliche Durchfahrt, das dem heutigen Konzept zum Durchqueren von Küstengewässern ähnelt (vgl. ebd.). Demzufolge existierte einerseits eine innerhalb des Bündnisses vereinbarte Schifffahrtsfreiheit, andererseits ein Autoritätsanspruch über die küstennahen Gewässer. Hier kristallisiert sich eine Mischform heraus, in der das Meer sowohl als offen zugängliches Gebiet als auch in bestimmten Bereichen als kontrollierter Raum betrachtet wurde. Diese konträren Konzepte, die sich hier noch in kleinem Rahmen manifestieren, finden in der grotianischen Epoche (um 1500) im sog. „Krieg der Bücher“ eine ausführliche Debatte (vgl. Kapitel 2.2.6).

Ab 350 v. Chr. richtete Athen erstmals Seegerichte (Dikai Emporikai) ein, die sich ausschließlich mit Fällen aus dem Seehandel beschäftigten. Diese Gerichte tagten zwischen November und März, da der Seehandel aufgrund der widrigen Wetterbedingungen in dieser Zeit weitgehend ruhte (vgl. Vitzthum 2006: 20; Cohen 1973: 8). Die endgültigen Entscheidungen erfolgten innerhalb von 30 Tagen (vgl. ebd.).

Wie bereits in der vorklassischen Antike kann als treibende Kraft hinter dieser dargestellten ersten „Verrechtlichung“ des maritimen Raumes – regional begrenzt auf das Mittelmeer – grundlegend die Sicherheit des Seehandels gesehen werden. Eng damit verbunden ist das Phänomen der Piraterie, welche nun als Straftat galt. Spätestens nach dem Ende der Perserkriege und dem Aufstieg Athens zur maritimen Großmacht begannen gezielte Bemühungen, die Piraterie wirksam zu bekämpfen (vgl. Kempe 2012: 4). Auch hier lässt sich ein Rückbezug auf wirtschaftliche Motive ziehen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass sich in der griechisch-persischen Epoche folgende, ungeschriebene seevölkerrechtliche Aspekte ohne allgemeine Gültigkeit herausgebildet haben:

- (1) Schutz neutraler Handelsschiffe in Zeiten kriegerischer Auseinandersetzungen,
- (2) Formulierung des Prinzips der freien Seefahrt im Korinthischen Bund,
- (3) Ausdehnung staatlicher Kontrolle über das küstennahe Meer durch die Etablierung einer Durchfahrtsgenehmigung für Dritte und die sog. Ein-Schiff-Klausel für Kriegsschiffe,
- (4) Einrichtung von Seegerichten für Handelsfragen und
- (5) die seepolizeiliche Bekämpfung der Piraterie.

2.2.3. Seehandelsrechtliche Normen in der hellenistisch-römischen Epoche

Die hellenistische Epoche beschreibt die Zeit vom Tod Alexanders des Großen (323 v. Chr.) bis zur Seeschlacht von Actium an der griechischen Westküste, mit welcher das Ende der Unabhängigkeit der hellenistischen Staatenwelt sowie das Ende der Römischen Republik (lat. *res publica*) besiegelt wurde und die römische Kaiserzeit begann (vgl. Schulz 2018: 37; Vitzthum 2006: 20). Diese endete wiederum ca. 500 Jahre später mit der Niederlage der letzten gesamt-römischen Flotte gegen die Vandalen (vgl. Schulz 2018: 37). Der Aufstieg Roms zur mediterranen Großmacht durch die Eroberung zahlreicher Inseln und Küstenstaaten und später zum Imperium Romanum stellt ein zentrales Merkmal der hellenistisch-römischen Epoche und der Seerechtsgeschichte dar.

Während die Griechen dem Meer traditionell zugewandt waren, begannen die Römer vergleichsweise spät mit dem Ausbau mariner Kapazitäten. Im Kampf um die Kontrolle über die strategisch wichtige Straße von Messina und die Herrschaft über die getreidereiche Insel Sizilien im ersten Punischen²⁰ Krieg übernahm das aufstrebende Rom das karthagische Prinzip der modularen Bauweise von Kriegsschiffen mit vorgefertigten Teilen (vgl. Schulz 1998: 131; Schulz 2018: 40). Dies ermöglichte einen schnellen Schiffbau. Die Anbauflächen auf Sizilien waren von besonderer Bedeutung für die römische Lebensmittelversorgung, vor allem in Krisenzeiten. Gegen Ende des 4. Jh. v. Chr. entwickelte sich Rom zu einer Metropole, deren Bevölkerungszahl mit der des klassischen Athens vergleichbar war, sodass die eigenen Getreidevorkommen nicht mehr ausreichten (vgl. ebd.). Der Mangel an eigenen Getreidevorräten dürfte ein ausschlaggebendes Motiv für die kriegerische Auseinandersetzung mit Karthago gewesen sein. Gleichzeitig benötigte Rom eine schlagkräftige Kriegsflotte, um seine Handelsschiffe vor punischen Angriffen und seeräuberischen Überfällen zu schützen (vgl. Bohn 2011: 16). Erstmals begriff die traditionelle Landmacht Rom das Meer als einen militärisch nutzbaren Raum und begann, ihren Einfluss durch die Sicherung strategisch wichtiger gelegener Inseln und Küstenstädte sowie die Gewinnung von Bündnispartnern im westlichen Mittelmeer auszudehnen (vgl. Schulz 1998: 122 f.; Schulz 2018: 40). Der deutsche Historiker Prof. Raimund Schulz fasst treffend zusammen: „Das Meer wurde so zum Katalysator territorialer Expansion und weiträumiger diplomatischer Initiativen, die wirtschaftlichen, militärischen und politischen Interessen dienten“ (Schulz 1998: 123). Zu diesem Zeitpunkt zielte Roms Vorgehen nicht auf die exklusive Kontrolle des Mittelmeeres ab. Erst zur Zeit des Imperium Romanum lassen sich in der wissenschaftlichen Literatur Hinweise auf ein solches Souveränitätsdenken finden. Inwiefern sich aus dieser gesteigerten

²⁰ Die Karthager wurden von den Römern auch als Punier bezeichnet.

Nutzung des maritimen Raumes auch Normen seevölkerrechtlichen Charakters entwickelten, wird im folgenden Abschnitt näher beleuchtet.

In den darauffolgenden Kriegen gegen die östlichen Monarchien konzentrierte sich Rom darauf, den Gegner zu Lande zurückzuschlagen, und überließ die Seeschlachten seinen Bündnispartnern Rhodos und Pergamon, die ebenfalls über starke Flotten verfügten (vgl. Schulz 2018: 4). Die Republik Rhodos spielte nicht nur für die römische Kriegsführung eine entscheidende Rolle. Mit dem zunehmenden Seeverkehrsaufkommen etablierte sich im zentralen und östlichen Mittelmeer ein Gewohnheitsrecht, das im 3. Jh. v. Chr. von der Republik Rhodos schriftlich fixiert wurde und sich im Wesentlichen auf den Seehandel bezog²¹ (vgl. Vitzthum 2006: 22). Die in das römische Recht adaptierten Vorschriften über den sog. Seewurf, die *lex Rhodia de iactu*, existieren noch heute als „Große Havarie“ im Seeprivatrecht. Diese Regelungen betreffen eine solidarische Gefahrenhaftung zwischen dem Schiffseigner und den Wareneigentümern, um die finanziellen Risiken der Seefahrt zu minimieren. Sie dienten dem gerechten Schadensausgleich u. a. nach Überbordwerfen von Ladung bei schweren Stürmen zur Rettung eines in Not geratenen Schiffes, bei Beschädigungen von Frachtgütern oder nach Lösegeldzahlungen an Piraten (vgl. ebd.). Im Rhodischen Seerecht finden sich allerdings keine expliziten Normen internationalen öffentlichen Charakters. Es ist nicht überliefert, ob das Rhodische Recht ebenfalls Aussagen über die Freiheit der Meere enthielt (vgl. ebd.: 21). Der Rechtswissenschaftler Wolfgang Graf Vitzthum vermutet im „Handbuch des Seerechts“, dass der Gedanke einer freien Schifffahrt aufgrund der wirtschaftlichen Abhängigkeit der Republik Rhodos vom Seehandel eine wesentliche Grundlage darstellte, und verweist auf den Streitfall mit Byzanz, der im Krieg endete. Rhodos bekämpfte mit seiner unvergleichlichen Flotte nicht nur die Seeräuberei, sondern trat auch Byzanz entgegen, als dieses im Jahr 220 v. Chr. Durchfahrtszölle am Bosporus erheben wollte, möglicherweise um hohe Tributzahlungen an das Galaterreich Tyllis zu finanzieren (vgl. Vitzthum 2006: 22; Schuffert 2005: 21). Obwohl ökonomische Motive für das rhodische Vorgehen gegen Byzanz plausibel erscheinen, da in der Antike maritime Aktivitäten stets eng mit der Sicherung wirtschaftlich bedeutender Seeverbindungslinien verknüpft waren, sollten weitere mögliche Interessen nicht außer Acht gelassen werden. Es ist denkbar, dass Rhodos selbst nach einer Kontrolle über die Meerenge am Bosporus strebte, um bspw. seine Stärke als maritime Macht in der Ägäis zu demonstrieren und sich militärstrategische Vorteile zu sichern (vgl. Schuffert 2005: 21). Aus dem rhodischen Vorgehen sollte daher nicht zwangsläufig auf eine Unterstützung der freien Schifffahrt

²¹ Das rhodische Seerecht basierte vermutlich zu großen Teilen auf den von Phöniziern etablierten gewohnheitsrechtlichen Regelungen über den Seehandel (vgl. Bohn 2011: 40).

geschlossen werden, ohne eine tiefergehende Analyse der zugrunde liegenden Motive und Einordnung in den historischen Gesamtkontext.

Nach dem Sieg über die östlichen Seemächte entfielen die außenpolitischen Zwänge, um weiterhin auf dem Meer aktiv zu sein (vgl. Schulz 2018: 40). Dies führte zu einem regelrechten Machtvakuum im maritimen Raum, das Piraten für ihre Zwecke nutzten. Anders als in den vorherigen Jahrhunderten erreichte die Piraterie u. a. durch die Errichtung von Werften an den mit Schiffsbauholz gut versorgten Küsten des kleinasiatischen Kilikiens eine völlig neue Dimension (vgl. ebd.). So konnten Piraten in entlegenen Regionen des Mittelmeerraums operieren und die Getreideversorgung Roms so weit stören, dass Hungersnöte ausbrachen (vgl. ebd.). Erst Mitte des 1. Jh. v. Chr., zur Zeit des Imperium Romanum und nach dem Bau von etwa 500 Schiffen, gelang es, die Piraten zurückzudrängen (vgl. ebd.).

Das Römische Reich (lat. Imperium Romanum) beherrschte mit „zahlreichen quer über das Meer verteilten Flottenbasen“ (Ladewig 2014: 21) das gesamte Mittelmeer, was sich in der Bezeichnung Mare Nostrum, übersetzt „unser Meer“, konstatierte. Das besitzanzeigende Pronomen „nostrum“ verdeutlicht hierbei den maritimen Machtanspruch auf ein Binnenmeer. Wolfgang Graf Vitzthum weist darauf hin, dass der Begriff einen gewissen Interpretationsspielraum beinhaltet und eine bloße Bezeichnung der geographischen Lage sein könnte, zumal sich keine weiteren historischen Belege für einen Eigentumsanspruch finden (vgl. Vitzthum 2006: 23). Stattdessen habe es vielmehr eine flottengestützte faktische Schifffahrtsfreiheit gegeben, wodurch maritime Sonderrechte wie Vereinbarungen über Sperrzonen nicht ausgeschlossen waren (vgl. ebd.: 24). Allerdings entwickelte der römische Feldherr Pompeius ein einheitliches territoriales Konzept, um Land und Meer miteinander zu verbinden, und ließ erstmals in der Geschichte das gesamte Mittelmeer geografisch vermessen, was die strategisch vorteilhafte Positionierung von Seestreitkräften ermöglichte (vgl. Schulz 1998: 131). Diese Vermessung kann als Indiz für gebietshoheitliche Ansprüche in den Diskurs einbezogen werden. Raimund Schulz hält hierzu fest: „Erst wer Grenz- und Territorialkonzepte auf das Meer überträgt, also in einem Raum anzuwenden versucht, [...] hat das Meer als Herrschaftsraum begriffen und die Voraussetzungen für die Bildung einer globalen und konkurrenzlosen Seemacht geschaffen“ (ebd.: 131). Es ist folglich nicht auszuschließen, dass Rom das Mittelmeer als zu seinem Herrschaftsgebiet gehörend, also als römisches Binnengewässer, betrachtete. Auch der Rechtswissenschaftler Fritz Stier-Somlo betont in seiner Monografie „Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht“ (1917), dass römische Kaiser in ihrer Rolle als Weltherrscher ein Eigentumsrecht am Meer beanspruchten

(vgl. Stier-Somlo 1917: 34). Eine abschließende Bewertung kann ohne eine detaillierte historische Analyse des römischen Selbstverständnisses als maritime Macht sowie ihrer Handlungen in Bezug auf die Beanspruchung des Mittelmeeres nicht getroffen werden. Der Diskurs verdeutlicht, dass zur Zeit des römischen Kaiserreichs ein gewisses Maß an territorialem Souveränitätsdenken in Bezug auf das Mittelmeer vorhanden war. Einen ähnlichen Souveränitätsanspruch lässt sich in der Zeit des Mittelalters bei der Republik Venedig beobachten, wie im nächsten Kapitel erörtert wird.

Im 6. Jahrhundert n. Chr. entwickelte sich die Meeresfreiheit zu einem anerkannten Rechtsgrundsatz (vgl. Vitzthum 2006: 21). Im *Corpus Iuris Civilis*, einer von Kaiser Justinian angeordneten Zusammenstellung des römischen Rechts, wurde an mehreren Stellen vermerkt, dass das Meer allen Menschen gemeinsam sei und von allen Menschen genutzt werden könne (vgl. ebd.: 21 f.). Es ist denkbar, dass dieser Rechtsgedanke aus dem griechischen Recht rezipiert wurde (vgl. ebd.). Jedoch lässt sich nicht belegen, ob die Freiheit der Schifffahrt ein grundlegendes Prinzip der Republik Rhodos darstellte, da es hierzu keine Überlieferungen gibt. Weiterhin ist anzunehmen, dass dieses Rechtsprinzip lediglich für das Oströmische Reich²² (Byzantinische Reich) galt und somit keine allgemeingültige Regelung darstellte, da die Schifffahrt bis ins 15. Jahrhundert regional begrenzt blieb. Diese rechtliche Betrachtung spielte eine wichtige Rolle für die später konstruierte Theorie des „Mare Liberum“ (vgl. Stier-Somlo 1917: 34).

Das Ende der Antike lässt sich – mit fließenden Übergängen zum Frühmittelalter – auf das späte 5. Jahrhundert n. Chr. datieren, welches von der Völkerwanderung und dem Untergang des Römischen Reiches im Westen²³ geprägt war (vgl. Goetz 2003: 18 f.). In der wissenschaftlichen Diskussion werden verschiedene historische Ereignisse herangezogen, um den Übergang zum Frühmittelalter zu bestimmen. Daher soll an dieser Stelle eine grobe zeitliche Einordnung ausreichen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Seerechtsepochen von der vorklassischen Antike bis zur hellenistisch-römischen Ära im Wesentlichen von Küstenschifffahrt und ersten Fahrten auf das offene Meer geprägt waren. Insbesondere die Regelungs- und Schutzbedürfnisse des zunehmenden maritimen Handels waren eine treibende Kraft für die Festlegung erster seerechtlicher Regelungen, welchen vereinzelt ein internationaler Charakter zugeschrieben werden kann, wie etwa der Formulierung von Navigationsfreiheiten im Rahmen des Korinthischen Bundes oder dem

²² Das Imperium Romanum wurde im Jahr 395 n. Chr. nach dem Tod des Kaisers Theodosius I. in eine westliche und östliche Hälfte geteilt, in welcher jeweils ein Kaiser herrschte.

²³ Das Oströmische Reich (Byzanz) hingegen blieb bis ins 15. Jh. bestehen.

oberhalb erwähnten Corpus Iuris Civilis. Wegweisend für das gegenwärtige Seevölkerrecht sind folgende Entwicklungen: (1) Ansätze zur Erweiterung staatlicher Kontrolle über küstennahe Meeresgebiete, (2) punktuelle Regelungen zur Bekämpfung der Piraterie und (3) die Formulierung von (begrenzt gültiger) Meeresfreiheit / Betrachtung des Meeres als gemeinsames Erbe der Menschheit. Territoriales Souveränitätsdenken auf das Meer in Teilen lässt sich in allen drei Epochen gleichermaßen finden, auch wenn aufgrund der geringen historischen Überlieferungen gewisse Unsicherheiten vorwiegend für die vorklassische Antike bestehen. Neben der Verteidigung maritimer Handelswege können militärstrategische Überlegungen als wesentlicher Faktor für die Flottenpräsenz und Ausübung von Seeherrschaft angesehen werden.

Das folgende Kapitel beleuchtet das Mittelalter als nächste große Epoche der Seevölkerrechtsgeschichte im Hinblick auf die eingangs formulierten Leitfragen.

2.2.4. Zeit der seefahrenden Städte im Mittelalter

„Aufgrund der zahlreichen Kriege und einer korrespondierenden Unsicherheit auf See gingen Schifffahrt und maritimer Handel [im Frühmittelalter] insgesamt stark zurück. Die wenigen seerechtlichen Regelungen, die benötigt wurden, entnahm man dem klassisch-römischen Recht“ (Vitzthum 2006: 28). Demnach blieb der Codex Justinianus zunächst die primäre Rechtsquelle im Byzantinischen Reich. Gleichwohl in der Epoche des Frühmittelalters, welche die Zeit vom späten 5. Jahrhundert bis ca. 1050 umfasst, keine signifikante Weiterentwicklung des bestehenden römischen Seerechts festzustellen ist, wirft dies Fragen zum Verhältnis zwischen Kriegsaktivität und dem Bedeutungsverlust des Seehandels auf. Wie die vorherigen Kapitel gezeigt haben, entwickelte sich in der Antike das Gewohnheitsrecht, neutrale Handelsschiffe unbehelligt zu lassen, um die Sicherheit der Seewege zu gewährleisten – insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Seeschlachten. Zudem wurden seit der vorklassischen Antike eigene (Kriegs-) Flotten eingesetzt, um Handelsschiffe vor feindlichen Übergriffen und Seeraub zu schützen. Die hohe Abhängigkeit von Exportgütern war hier eine wesentliche Treibkraft. An dieser Stelle bedarf es deshalb weiterer Forschung, ob sich die Anzahl der Kriege im Frühmittelalter drastisch erhöht hat und infolgedessen die Flotten hierfür eingesetzt wurden. Die begrenzte Anzahl an überlieferten Quellen erschwert jedoch die Ableitung verlässlicher Aussagen über die Entwicklung des Seehandels und folglich des Seevölkerrechts in dieser Zeit. Weitere denkbare Ursachen für den Bedeutungsverlust des maritimen Handels sind Veränderungen im Wirtschaftssystem, der Bevölkerungsrückgang u. a. infolge der Justinianischen Pest sowie Unsicherheiten durch politische Krisen nach dem Zerfall des Weströmischen Reiches (vgl. Meier 2016: 267).

Trotzdem zeichnen sich im Frühmittelalter territoriale Machtansprüche ab. So kontrollierte Konstantinopel²⁴ den Seeverkehr zwischen den beiden Kontinenten Europa und Asien durch den Bosporus, während die Seewege nach Indien von arabischen Flotten beherrscht wurden (vgl. Bohn 2011: 23; Gerstacker 2019: 28). Hierbei spielen vermutlich die Verlagerung des Warenaustauschs über das Marmarameer und das Schwarze Meer sowie militärstrategische Aspekte eine entscheidende Rolle.

Zu einer verstärkten Ausübung von Seeherrschaft über Teile des Mittelmeeres kam es um die Jahrtausendwende mit zahlreichen Stadtgründungen und dem wirtschaftlichen Aufschwung alter Städte infolge eines enormen Wachstums der Produktivkräfte (vgl. Bohn 2011: 24). Insbesondere in den Hafenstädten kam eine neue Schicht von Großkaufleuten und Fernhändlern an die Macht, darunter in Venedig, Genua und Pisa, aber auch in hanseatischen Städten wie Hamburg, Lübeck und Bremen (vgl. ebd.). In der seerechtlichen Geschichtsschreibung wird das Mittelalter daher oft als das Zeitalter der seefahrenden Städte bezeichnet. Eine maßgebliche Rolle im Kampf um die hegemoniale Ordnung im Mittelmeerraum spielten die konkurrierenden Seerepubliken Genua und Venedig.

Der Ausbau der venezianischen Vormachtstellung im mediterranen Raum erstreckte sich über einen Zeitraum von nahezu 400 Jahren und begann mit der Regierungszeit des Dogen Pietro II. Orseolo bzw. dem Jahr 922 n. Chr., als der Republik Venedig erstmals Handelsprivilegien eingeräumt wurden, darunter die Reduzierung von Handelsabgaben an Byzanz sowie eine Begünstigung gegenüber konkurrierenden Städten (vgl. Menzel 2007: 14; Madlener 2017: 10). Um den Fernhandel zu sichern, dehnte die oberitalienische Handelsmetropole ihre Herrschaft entlang der Adriaküste aus. Im Gegensatz zur rivalisierenden Seemacht Genua, die im westlichen Mittelmeerraum auf eine mächtige Flotte und strategische Stützpunkte setzte, sicherte Venedig seine Vormachtstellung durch territoriale Expansion u. a. durch die Eroberung Dalmatiens. Die gesamte Adria wurde zur Einfluss- bzw. Herrschaftszone Venedigs durch die Kontrolle von (1) Anfang und Ende der Adria sowie (2) allen wichtigen Orten an der Gegenküste zu Italien (vgl. Menzel 2007: 21). Die Republik erhob nun Zölle für die Einfahrt in das Adriatische Meer und versperrte der rivalisierenden Stadt Genua vollständig den Zugang. Gleichsam bot diese Einflusszone auch Schutz vor Piratenangriffen (vgl. Vitzthum 2006: 30).

Die alljährliche „Vermählung mit dem Meer“ symbolisierte den venezianischen Wunsch nach einer dauerhaften Herrschaft über das Meer (vgl. Klapheck 2008: 67; Bohn 2011: 25). Es ist

²⁴ Konstantinopel war die Hauptstadt des Oströmischen/Byzantinischen Reiches.

unklar, ob sich dieser formulierte Anspruch auf die Adria oder das gesamte Mittelmeer bezog. Dennoch lassen sich Parallelen zum römischen *Mare Nostrum* erkennen, denn wie das Römische Reich in der Spätantike offenbarte sich mit dieser feierlichen Demonstration ein ausgeprägtes territoriales Souveränitätsdenken in Bezug auf das Mittelmeer – zumindest in Teilen. Vitzthum weist in diesem Kontext darauf hin, dass es sich hierbei um Ansprüche von Küstenstaaten auf das vorgelagerte Meer handelt, die von anderen (Stadt-) Staaten weitestgehend hingenommen wurden (vgl. Vitzthum 2003: 400; Vitzthum 2006: 30). Der Status des offenen Meeres bzw. der küstenfernen Zonen als herrschaftsfreier Raum blieb davon vermeintlich unberührt. Angesichts der starken Korrelation zwischen Seeherrschaft und der Sicherheit wirtschaftlich relevanter Seewege ist anzunehmen, dass Vitzthum davon ausgeht, dass die Handelsschifffahrt im Wesentlichen Küstenschifffahrt geblieben und das Adriatische Meer ansonsten frei von Souveränitätsansprüchen war. Die oben diskutierten Punkte zeigen jedoch, dass die venezianischen Ansprüche nicht eindeutig geklärt sind. Da die territorialen Besitzungen Venedigs das Adriatische Meer regelrecht umschlossen, lässt sich ein entsprechendes Souveränitätsdenken in Bezug auf das nördliche Seitenbecken des Mittelmeeres nicht ausschließen. Kapitel 2.2.1 hat aufgezeigt, dass Fahrten auf das offene Meer bereits in der vorklassischen Antike möglich waren. Ungeachtet der wissenschaftlich umstrittenen Fahrten der Phönizier zu den Kanarischen Inseln gab es ein regionales Fernhandelsnetz, das längere Strecken zwischen dem Festland und den Mittelmeerinseln verband, zum Beispiel Sizilien mit Malta und der nordafrikanischen Küste. Die Entfernung nach Malta beträgt etwa 50 Seemeilen, die Distanz zum heutigen Tunesien etwa 80 Seemeilen. Mit der Entwicklung des magnetischen Kompasses im 13. Jahrhundert existierten zudem erste navigationstechnische Mittel, die neue Möglichkeiten für die Seefahrt eröffneten (vgl. Koch/Uhlenbrock/Wagner 2012). Insofern ist fraglich, ob die Handelsschifffahrt im Mittelalter tatsächlich auf Küstenschifffahrt beschränkt blieb. Der Abstand zwischen Italien und Albanien am Übergang zum offenen Mittelmeer beträgt etwa 70 Kilometer. Somit wäre es Genua theoretisch möglich gewesen, in das Adriatische Meer einzufahren, ohne die von Venedig kontrollierten Küstengewässer zu passieren. Handelte es sich bei der Zugangssperre vorrangig um ein ökonomisches Hindernis aufgrund fehlender Absatzmärkte in der Adria, oder wurde der Handel mit Genua explizit untersagt? Oder kontrollierte Venedig das Adriatische Meer über die küstennahen Gewässer hinaus, um seine hegemoniale Vormachtstellung gegenüber dem parallel aufstrebenden Genua zu stärken und Handelsrouten zu sichern? Eine tiefere historische Analyse der (potenziellen) Handelsrouten im Mittelalter und der navigatorischen Möglichkeiten wäre erforderlich, um eine genauere Einschätzung der venezianischen Ansprüche vorzunehmen, die aus Platzgründen in der vorliegenden Arbeit nicht geleistet werden kann.

Weiterhin gilt es zu bedenken, dass Meereszonen jenseits der bekannten Seerouten wenig Beachtung fanden. In welchem Maße profitierten die (Stadt-) Staaten von einer Meeresfreiheit in küstenfernen Gewässern, sodass dieser Aspekt im Hinblick auf die Seevölkerrechtsgeschichte positiv hervorzuheben wäre? Es gibt keine Hinweise darauf, dass im Mittelalter explizit von einer „Freiheit der Meere“ gesprochen wurde, wie die nachfolgenden Abschnitte darlegen werden. Herrschte demzufolge Meeresfreiheit nur, weil die küstenfernen Gewässer schlichtweg wenig beachtet wurden und ökonomisch uninteressant waren? Diese Überlegung ist entscheidend bei der Analyse, ob und inwieweit eine Herrschaftsfreiheit im maritimen Raum tatsächlich existierte. Im Gegensatz zu den antiken Epochen bezogen sich die venezianischen Ansprüche nicht nur auf eine exklusive Nutzung der Küstengewässer, sondern vielmehr auf weitestgehend definierte angrenzende Gewässer²⁵, wie auch der britische Jurist David Anderson in seinem Sammelband „Modern Law of the Sea“ feststellt (vgl. Anderson 2008: 4).

Die Seeherrschaft im östlichen Mittelmeer wurde im Jahr 1132 durch den Sieg einer venezianischen Flotte über eine ägyptische Flotte bei Askalon besiegelt. Infolgedessen erhielt Venedig einige Handelsniederlassungen an der Levanteküste (vgl. Bohn 2011: 24). Durch den florierenden Handel erlangte die Republik Venedig, die weiterhin unter dem Protektorat Byzanz‘ stand, beträchtlichen Wohlstand, was zu Unmut unter den in Konstantinopel lebenden Venezianern führte. Nachdem das byzantinische Kaiserreich versucht hatte, Venedigs Handel u. a. durch die Aufhebung gewährter Privilegien einzuschränken und dessen Monopolstellung als Warenumschlagsplatz zwischen Orient und Okzident zu gefährden, nutzte die Seerepublik im Jahr 1204 den Vierten Kreuzzug zur Eroberung von Konstantinopel (vgl. Menzel 2007: 18 f.; Berckenhagen 1994: 33). Dies führte zur zeitweisen Zerschlagung des Byzantinischen Reiches und Gründung des Lateinischen Kaiserreiches (bis 1261) durch die Kreuzfahrer (vgl. ebd.: 19). Venedig erhielt ein umfassendes Kolonialgebiet in der Ägäis, einschließlich Kreta, Naxos und Rhodos, sowie erstmals Zugang zum Schwarzen Meer und von dort aus über Landrouten nach Asien. Auf diese Weise wurde die Vormachtstellung im östlichen Mittelmeer endgültig gesichert (vgl. ebd.). Hier zeigt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Ausdehnung von Seeherrschaft zur Stärkung der wirtschaftlich dominierten Machtstellung und dem Aufbau einer imperialen Ordnung (vgl. Burkhardt 2014: 230).

Die ligurische Konkurrentin Genua wurde 1381 mit dem Seesieg bei Chioggia endgültig zurückgedrängt (vgl. Bohn 2011: 31). Der genuesische Niedergang blieb nicht folgenlos: Italienische Seefahrer und Schiffbauer wanderten einerseits in die aufstrebenden Städte

²⁵ In diesem Fall das Adriatische Meer.

Barcelona und Marseille, andererseits gaben sie ihr nautisches und schiffbautechnisches Wissen an die portugiesischen Seefahrer weiter (vgl. ebd.). Gleichzeitig inspirierten sie Portugals „Ausgreifen in den Südatlantik auf der Suche nach einem Seeweg zu den Schätzen des Ostens“ (ebd.), da sich die Genueser gegen Ende des 14. Jh. in die atlantischen Gewässer – orientiert an der westafrikanischen Küste – vorgetastet hatten. Basierend auf diesen gesammelten Erfahrungen entwickelte Portugal einen neuen Segelschiffstyp, der für Entdeckungs- und Handelsfahrten über den rauen Atlantik geeignet war (vgl. ebd.: 32). Mit der Umrundung der Südspitze Afrikas, der Entdeckung des Seeweges nach Indien und der Entdeckung Amerikas im Jahr 1492 verlagerte sich der Handel zunehmend in den atlantischen Raum, wodurch die von Venedig kontrollierten Seewege einen erheblichen Bedeutungsverlust erlebten. So endete die venezianische Vormachtstellung allmählich im 15. Jahrhundert. Zumal die Republik auch militärisch zurückgedrängt worden war, nachdem sie die Seeschlacht bei Zonchio und den damit verbundenen zweiten Krieg gegen die Osmanen verloren hatte (vgl. ebd.: 31). Im Jahr 1543 annektierte Portugal Hormuz und blockierte die Zufahrt zum Persischen Golf (vgl. Menzel 2007: 5 f.). Mit dem Übergang zur frühen Neuzeit konzentrierte sich ökonomisch motiviertes territoriales Souveränitätsdenken (aus eurozentrischer Perspektive) nicht mehr auf den mediterranen Raum.

Inwieweit hat sich das Seevölkerrecht nun weiterentwickelt und spiegelt sich darin das Denken über territoriale Souveränität wider? Für die Seevölkerrechtsgeschichte besonders relevant war die Seerechtssammlung von Barcelona aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, das sog. Consolato del Mare, die vornehmlich die Rechtsprechungen des Seegerichts von Barcelona dokumentierte und sich durch ihren privatrechtlichen Charakter auszeichnete, sich dennoch zu einer grundlegenden Rechtsquelle im mediterranen Raum entwickelte (vgl. Voigt 1965: 34 f.). In der Consolato del Mare ist eine Regelung zum Schutz des neutralen Seehandels enthalten, wonach neutrale Ware auf feindlichen Schiffen nicht kurzerhand beschlagnahmt werden durfte (vgl. Vitzthum 2003: 401). Daneben existierten lokale Seerechtsordnungen einflussreicher Städte wie Venedig, Genua, Amalfi oder Marseille sowie weitere private Seerechtssammlungen. Im westlichen Europa gewann die *Rôles d'Oléron* besondere Beachtung, welche auf den Urteilen des Seegerichtshofs auf der französischen Insel Oléron basierte und das Gewohnheitsrecht auf See beschrieb (vgl. Vitzthum 2006: 30; Paulsen 2016: 644). Sie enthielt primär Regelungen zu den Rechtsverhältnissen zwischen Reedern, Befrachtern und Schiffsbesatzungen (vgl. Vitzthum 2006: 30). Das Seerechtsbuch von Wisby (1407) basiert teilweise auf der *Rôles d'Oléron* und ergänzte diese Regelungen um Vorschriften zum Unfallschutz für Seefahrer und war für den Nord- und Ostseeraum von Bedeutung (vgl. ebd.: 31). Der deutsche Völkerrechtshistoriker

Ernst Reibstein zieht hierzu im Vergleich mit den rechtlichen Regelungen im Mittelmeerraum folgendes Fazit:

„Es war eine Durchsetzung einheitlicher Rechtsgrundsätze ohne den Hintergedanken einer politischen und militärischen Seeherrschaft, ganz im Gegensatz zum Mittelmeerraum, wo, seitdem das republikanische Rom den Begriff des *Mare Nostrum* geprägt hatte, die Nachfolgestaaten – Byzantiner, Venezianer, Genuesen, Normannen, Aragonesen – der Reihe nach und in einzelnen Bereichen die Seebeherrschung nicht so sehr als einen Dienst am Recht und an der Sicherheit aller Anwohner, sondern als einen permanenten Kampf um die eigenen politischen und materiellen Ziele erstrebten und ausübten.“ (Reibstein 1956: 63).

Reibstein liefert ebenfalls einen Hinweis auf die territorialen Ansprüche mediterraner Stadtstaaten im Mittelmeerraum. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich im Mittelalter keine neuen Regelungen seevölkerrechtlichen Charakters finden lassen.

2.2.5. Aufteilung der Weltmeere in der portugiesisch-spanischen Epoche

Eine vollkommen neue Dimension erreichte territoriales Souveränitätsdenken mit dem Ausgreifen europäischer Mächte nach Übersee, womit ein entscheidender Grundstein für die Weiterentwicklung des Seevölkerrechts und den folgenden Disput zwischen *Mare Liberum* (Freiheit der Meere) und *Mare Clausum* (geschlossenes Meer) gelegt wurde. Die portugiesisch-spanische Epoche beschreibt den Zeitraum vom 15. Jh. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts und ist durch die Entwicklung zur Weltschifffahrt geprägt. Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, spielte Portugal zunächst eine tragende Rolle bei der Entdeckung neuer Gebiete jenseits des europäischen Kontinents. Dies ist einerseits der geografischen Lage des Landes zurückzuführen, da Portugal über eine ausgedehnte Atlantikküste verfügt, und andererseits dem Einfluss genuesischer Seefahrer sowie politischen Faktoren. Erstens besaß Prinz Heinrich (1394–1460), später bekannt als „Heinrich der Seefahrer“, ein ausgeprägtes Interesse an den portugiesischen Entdeckungsfahrten und initiierte zahlreiche Expeditionen entlang der westafrikanischen Küste (vgl. Bohn 2011: 42 f.). Zweitens verlor Portugal infolge der Eroberung von Konstantinopel im Jahr 1453 und darauffolgenden Ausdehnung der osmanischen Herrschaft im östlichen Mittelmeer den Zugang zum Schwarzen Meer und damit zum profitablen Handel mit Asien (vgl. ebd.). Die Abhängigkeit, mit dem Osmanischen Reich entsprechende Durchfahrtsverträge schließen zu müssen, und ideologische Differenzen motivierten Portugal zu der Suche nach einem alternativen Seeweg, der um den afrikanischen Kontinent herumführte (vgl. ebd.: 43). Allerdings beschränkten sich die von Prinz Heinrich entsandten Expeditionen nicht allein auf die westafrikanische Küste. Um 1430 wurden ebenfalls die Azoren entdeckt, eine Inselgruppe, die etwa 1500 km vom portugiesischen Festland entfernt inmitten des Atlantischen Ozeans liegt. Damit wurde Seefahrt im Übergang vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit nicht mehr „regional begrenzt“ gedacht (vgl. Cá da Mosto et al. 2013: Vorwort). Die ozeanische

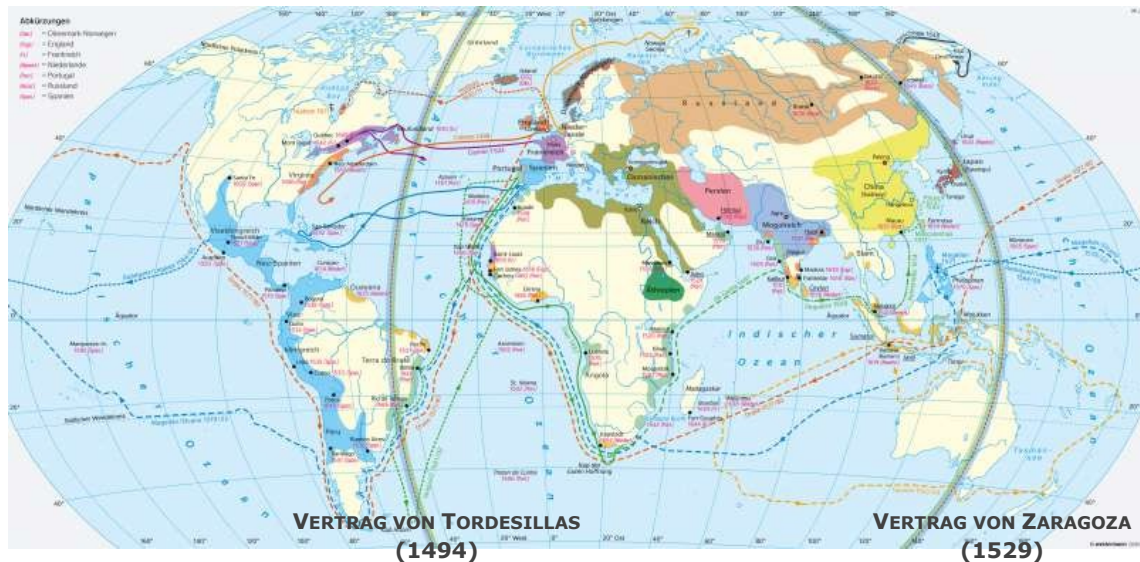
Expansion war eng mit der Verbreitung des christlichen Glaubens verknüpft, was vermutlich ein Motiv für die Unterstützung Prinz Heinrichs war. Mit der päpstlichen Bulle „Romanus Pontifex“ (1455) hatte der amtierende Papst Nikolaus V. alle bislang erworbenen Gebiete und zukünftigen Entdeckungen jenseits von Kap Bojador²⁶ bis zur Südspitze des afrikanischen Kontinents den Portugiesen zugesprochen und auf diese Weise „rechtliche Sicherheit“ geschaffen (vgl. Bohn 2011: 46 f.). Zwei Jahre später wurde dieses Hoheitsrecht bis nach Indien ausgedehnt (vgl. ebd.). Die Eroberung Konstantinopels stellt hierbei ein verbindendes Motiv beider Seiten, Papsttum und Portugal, dar. Während Portugal der lukrative Handel mit den asiatischen Ländern erschwert wurde, ging es der Kirche vorrangig darum, die Ausbreitung des islamischen Glaubens einzuschränken und durch die Eroberung ferner Gebiete die Verbreitung des Christentums zu fördern. Der portugiesische Seefahrer Bartolomeu Dias entdeckte als erster den Seeweg um die Südspitze Afrikas (1487/88); Vasco da Gama erreichte schließlich Indien (1497–99) (vgl. ebd.: 44).

Parallel zu den portugiesischen Entdeckungsfahrten begann Spanien mit der überseeischen Expansion. Der Fokus lag hierbei auf westlichen Routen, wobei die Kanarischen Inseln als Ausgangspunkt dienten. Dies ist u. a. dem Umstand geschuldet, dass Königin Isabella von Kastilien die portugiesischen Exklusivrechte an den afrikanischen Gewässern bis nach Indien bestätigen musste, um ihren Thronanspruch zu sichern (vgl. ebd.: 47). Während die portugiesischen Expeditionen primär wirtschaftlich motiviert waren, wurde die Idee zur Suche nach einem alternativen Seeweg von dem Genuesen Christoph Kolumbus an das spanische Königshaus herangetragen, nachdem seine Vorschläge in Portugal auf Ablehnung gestoßen waren. Begünstigt wurde die Zustimmung Spaniens durch die wachsende Konkurrenzsituation, welche infolge der erfolgreichen Umrundung der Südspitze Afrikas durch Bartolomeu Dias weiter forciert wurde (vgl. Koch 2012). Die Entdeckung Amerikas im Jahr 1492 führte zu einem für die Seevölkerrechtsgeschichte signifikanten Disput zwischen den beiden iberischen Großmächten um die neu entdeckten Gebiete. Dieser konnte durch den Vertrag von Tordesillas (1494) beigelegt werden. Bereits ein Jahr zuvor hatte der als Schiedsrichter eingesetzte Papst Alexander VI. entschieden, dass Spanien das Recht auf die Inbesitznahme aller Gebiete jenseits von ca. 600 km westlich der Kapverdischen Inseln habe und Portugal östlich dieser willkürlich festgelegten Linie (vgl. Bohn 2011: 48 f.; Wagener/Uhlenbrock/Bünstorf 2012; Sanguin 1997: 52). Da Portugal dieser Regelung widersprach, wurde die Demarkationslinie im Vertrag von Tordesillas auf etwa 2000 km

²⁶ Kap Bojador liegt im heutigen Marokko und galt bis zur Umfahrung durch Gil Eanes im Jahr 1434 als sog. „Kap der Angst“, da die alte Meinung, dass hinter diesem Kap die Erde aufhört, noch weit verbreitet war (vgl. Bohn 2011: 43; Salentiny 1977: 30).

westlich der Kapverdischen Inseln verschoben. Sie verlief vom Nord- zum Südpol inmitten des Atlantischen Ozeans und teilte diesen in zwei Monopolsphären auf, wie die unterhalb angeführte Grafik veranschaulicht. Die modifizierte Vereinbarung hatte zur Folge, dass das erst im Jahr 1500 entdeckte Brasilien teilweise in die portugiesische Hälfte fiel, während das restliche Mittel- und Südamerika zum spanischen Einflussbereich gehörte – diese Unterteilung spiegelt sich bis heute in den dort gesprochenen Sprachen wider (vgl. Bohn 2011: 49).

Abb. 4: Entdeckungsreisen und koloniale Eroberungen im 15. und 16. Jahrhundert



Quelle: Diercke Drei Universalatlas 2017

Territoriales Souveränitätsdenken erreichte eine neue Größenordnung: Erstmals wurde ein gesamtes Weltmeer von zwei Akteuren beansprucht, basierend auf der Überlegung, die jeweils andere Seemacht vom profitablen Handel mit den entdeckten Regionen abzuschneiden. Ein (vermeintlich) gewohnheitsrechtliches Konzept des Meeres als gemeinsames Gut der Menschheit und eine Freiheit der Schifffahrt fanden in der portugiesisch-spanischen Epoche keine Anwendung. Stattdessen existierten exklusive Ansprüche auf Handel, Schifffahrt und Gebietserwerb, die sich bspw. in einem Durchfahrtsverbot für Schiffe anderer Nationen manifestierten (vgl. Vitzthum 2006: 31). Hier wird der Gedanke eines Eigentumsrechts am offenen Ozean deutlich sichtbar. Es lässt sich somit eine weitere Form des Souveränitätsdenkens festhalten: der Anspruch, nicht nur bestimmte maritime Gebiete, sondern ganze Meere zu beherrschen.

Mithilfe einer überlegenen Flotte und der Eroberung strategisch günstiger Stützpunkte an der ostafrikanischen und westindischen Küste gelang es den Portugiesen schnell, sich in den ostasiatischen Handel einzuschalten (vgl. Bohn 2011: 44 f.). Die portugiesische Seeherrschaft im Indischen Ozean wurde zusätzlich durch die erfolgreiche Zurückdrängung arabischer Flotten gefestigt, die versuchten, ihr Handelsnetz zu verteidigen (vgl. ebd.: 45). Während

Portugal die afrikanischen und indisch-asiatischen Seehandelsrouten, die nach der Eroberung Malakkas bis ins Südchinesische Meer reichten, dominierte, suchte das rivalisierende Spanien weiterhin nach einem Seeweg zu den asiatischen Ländern, die für den Gewürzhandel von Interesse waren (vgl. ebd.). Mit Erfolg: Fernando Magellan entdeckte eine Meerenge zwischen dem südamerikanischen Festland und vorgelagerten Inseln, durch die er den Pazifischen Ozean erreichte, und landete 1521 schließlich auf den Philippinen (vgl. ebd.: 51). Infolgedessen kam es zu einem erneuten Konflikt zwischen den konkurrierenden Weltmächten, der mit dem Vertrag von Zaragoza (1529) gelöst wurde. In Anlehnung an den Vertrag von Tordesillas wurde eine Demarkationslinie entlang des 142°-Längengrads Ost durch den Pazifik festgelegt, wonach alle westlichen Gebiete Portugal und alle östlichen Gebiete²⁷ Spanien unterlagen (vgl. ebd.: 51 f.). Somit ergaben sich zwei weltumfassende Herrschaftsbereiche, wie in der obigen Grafik verdeutlicht. Anders als der Vertrag von Tordesillas wurde der Vertrag von Zaragoza nicht mithilfe eines päpstlichen Schiedsspruchs festgelegt – er orientierte sich lediglich am Gebietserwerb durch früheste Entdeckung (vgl. Schlochauer et al. 1962: 699). Der historische Titel für den Erwerb von maritimen Gebieten, insbesondere Inseln, spielt auch bei der Analyse der Territorialkonflikte im Südchinesischen Meer eine bedeutende Rolle.

Diese vertraglichen Vereinbarungen wurden nicht von allen Staaten widerstandslos anerkannt. Frankreich, die Niederlande und England zeigten von Beginn an klar ihre Ablehnung gegenüber einer exklusiven Nutzung der Weltmeere durch nur zwei Akteure. Im Vordergrund stand hierbei „weniger die Sorge um die Freiheit der Seefahrt und des Handels als vielmehr der Wille, an den von den Iberern erschlossenen neuen Quellen des Reichtums teilzuhaben“ (Bohn 2011: 54). Ein zentrales Mittel des Protestes gegen die spanisch-portugiesische Hegemonie war die staatlich bzw. fürstlich legitimierte Kaperei, die gleichzeitig eine Teilhabe am neuen Wohlstand der südeuropäischen Kolonialmächte und den Aufstieg zu bedeutenden Seefahrernationen ermöglichte (vgl. ebd.: 54 f.). Im Jahr 1580 erklärte Queen Elizabeth, dass sie eine Schenkung der Gebiete durch Papst Alexander VI. nicht nachvollziehen könne. Sie reagierte damit auf den spanischen Protest, dass englische Freibauer den westlichen Atlantik unerlaubterweise befahren hätten. Papst Alexander VI. besäße hierfür (1) keine Autorität, sodass es sich um eine rechtlich unwirksame Schenkung einer fremden Sache handle, und (2) sei das Meer ein Gebiet, das von allen gemeinsam genutzt werden darf und sich jeglicher Besitzergreifung entzieht (vgl. Vitzthum 2006: 32). Unter dem Druck der Kaperei sahen sich die iberischen Hegemonialmächte gezwungen, vertraglich Zugeständnisse zu machen, die es den nordwesteuropäischen Ländern erlaubten, den Atlantischen und Pazifischen Ozean zu

²⁷ Hierzu gehörten bspw. die Philippinen.

befahren und die spanisch-portugiesische Herrschaft zu schwächen (vgl. Bohn 2011: 59). Die englische Position zur Freiheit der Meere änderte sich jedoch zu Beginn des 17. Jh. grundlegend, als ein Konflikt mit den Niederlanden um Fischereirechte in der Nordsee entstand (vgl. Vitzthum 2006: 32). Eine uneingeschränkte Schifffahrtsfreiheit wurde nun als nachteilig erachtet, und König James I. erließ 1609 ein Dekret, demzufolge Fischerei in den umstrittenen Gebieten nur mit englischer Genehmigung gestattet war (vgl. ebd.). Die Souveränitätsansprüche bezogen sich auf den sog. „Oceanus Britannicus“, der die Gewässer um die britischen Inseln einschließlich des Ärmelkanals umfasste (vgl. Grewe 1984: 53).

Die Niederlande hingegen plädierten weiterhin für eine Schifffahrtsfreiheit. Abhängig von den jeweiligen wirtschaftlichen Interessen tendierten Staaten entweder zu einem freien Meer (Mare Liberum) oder einem geschlossenen Meer (Mare Clausum). Dennoch verfolgen beide Konzepte dasselbe Ziel: die Durchsetzung nationaler Wirtschaftsinteressen.

2.2.6. Mare Liberum vs. Mare Clausum – Gegensätzliche Konzepte in der grotianischen Epoche

Die voneinander abweichenden Positionen manifestierten sich in der grotianischen Epoche in zwei konkurrierenden Denkschulen, die sich mit der grundlegenden Frage des Status des Meeres auseinandersetzten – also damit, wem das Meer gehört. Im folgenden Abschnitt werden die beiden juristischen Theorien näher untersucht, aus denen viele Prinzipien des gegenwärtigen Seevölkerrechts hervorgegangen sind.

Der niederländische Völkerrechtler Hugo Grotius (1583–1645) proklamierte in seinem 1609 veröffentlichten Werk „Mare Liberum“ den Grundsatz der Meeresfreiheit (vgl. Vitzthum 2006: 32). Das Buch entstand 1604 als Verteidigungsschrift im Rahmen eines Gerichtsverfahrens, das die Kaperung des portugiesischen Schiffes Santa Catarina durch ein holländisches Schiff in der von Portugal beanspruchten Straße von Malakka (1603) thematisierte, und war Teil der größeren Abhandlung „De iure praedae“ über das Prisenrecht (vgl. ebd.). Grotius argumentierte, dass die Meere naturgemäß herrschaftsfrei seien und sich jeglichen Besitzansprüchen durch den Menschen, abgesehen von einem schmalen Küstenstreifen, entziehen (vgl. Anderson 2008: 5). Das Meer sei gemeinsames Gut aller Menschen und könne weder durch die Bibel oder eine päpstliche Schenkung noch durch Okkupation, Entdeckung, Ersitzung oder Gewohnheitsrecht unterworfen werden (vgl. Vitzthum 2006: 32). Als internationale Gewässer dürften sie von allen Nationen zur Handelsschifffahrt genutzt werden und Schiffe auf Hoher See unterlägen der Gerichtsbarkeit des Flaggenstaates (vgl. Sanguin 1997: 53). Damit stellte Grotius sich klar gegen die monopolistischen Ansprüche der iberischen Mächte und die Auffassung der katholischen

Kirche. Gleichzeitig lieferte er der niederländischen Praxis, die iberischen Handelsmonopole u. a. durch Kaperei aufzubrechen, eine Legitimierungsgrundlage.

Der englische Gelehrte John Selden (1584–1654) antwortete im Jahr 1635 mit seinem Werk „Mare Clausum“, wonach ein Staat berechtigt sei, ein definiertes Meeresgebiet für sich zu beanspruchen und nationale Autorität durch militärische Mittel auszuüben, indem z. B. ausländischen Schiffen die Durchfahrt untersagt wird (vgl. Anderson 2008: 4). Selden verteidigte damit die englischen Ansprüche auf exklusive Fischereirechte in der Nordsee sowie die Schaffung eines Oceanus Britannicus²⁸ – somit ging es in erster Linie um die Kontrolle des Ärmelkanals und Teile der westlichen Nordsee (vgl. Vitzthum 2006: 33). Obwohl eine grundsätzliche Übereinstimmung zwischen Seldens Konzept und den iberischen Ansprüchen erkennbar ist, modifizierte Selden diese dahingehend, dass Spanien und Portugal nicht über die notwendige Seemacht verfügten, um die Weltmeere effektiv zu beherrschen (vgl. Grewe 1943: 53). Das Effektivitätsprinzip spielt somit eine wesentliche Rolle.

Die Untersuchung der eingangs formulierten Leitfrage, ob sich in der Seevölkerrechtsgeschichte territoriale Souveränitätsansprüche auf das Meer im Ganzen oder in Teilen finden lassen, hat bis zur grotianischen Epoche folgende drei Forderungen ergeben, die weitgehend mit den Ergebnissen des britischen Rechtswissenschaftlers David Anderson übereinstimmen: (1) Die Beanspruchung von staatlicher Hoheit in den angrenzenden Küstengewässern, (2) Souveränität über definierte Gebiete angrenzender Gewässer wie bspw. Venedig im Adriatischen Meer und (3) die vollständige Aufteilung von Weltmeeren unter Hegemonialmächten.

Die erste Forderung ist insofern nachvollziehbar, als Küstenstaaten daran interessiert sind, sich vor Angriffen über das Meer und die eigene Bevölkerung zu schützen (vgl. Anderson 2008: 4). Selbst Grotius als Verfechter der Meeresfreiheit gesteht Küstenstaaten staatliche Souveränität über einen schmalen Küstenstreifen zu, der sich an der Sichtweite orientiert. Dies zeigt eine Übereinstimmung zwischen den beiden Denkschulen auf. Das Küstenmeer gehört zu den wichtigsten Entwicklungen im Seevölkerrecht der nachfolgenden Epochen. Der Zugang zu Meeresressourcen und die Tatsache, dass die Schifffahrt entlang der Küste einfacher ist, wenn hierfür das eigene Staatsgebiet nicht verlassen werden muss, spielen hierbei eine wesentliche Rolle (vgl. ebd.). Wie die vorherigen Kapitel gezeigt haben, sind souveräne Ansprüche auf das Meer eng mit Flottenstärke verknüpft. Und hierin liegt ein

²⁸ Der Oceanus Britannicus sollte nach Seldens Auffassung bis an die Küsten Nordspaniens, Frankreichs, Deutschlands und Norwegens ausgedehnt werden, weit entfernt von Gewässern nahe der englischen Inseln (vgl. Vitzthum 2006: 33).

entscheidender Vorteil für die zweite Forderung: Durch militärische Präsenz wurden Ansprüche auf ein bestimmtes maritimes Gebiet oft nicht weiter infrage gestellt (vgl. ebd.). Die Nähe eines Staates zum Konzept des „Mare Clausum“ korreliert stark mit steigender Seemacht, wie das Umdenken des aufstrebenden Englands im 17. Jahrhundert verdeutlicht. Das Osmanische Reich teilte ebenfalls die Auffassung Seldens und versperrte ausländischen Schiffen den Zugang zum Schwarzen Meer (vgl. Sanguin 1997: 53). Ebenso versuchten die Niederlande, nachdem sie zu einer führenden Schifffahrtsnation aufgestiegen waren, konkurrierende Staaten vom profitablen Handel mit Ostindien abzuhalten (vgl. Vitzthum 2006: 33). Im Gegensatz dazu stieß die Idee, ganze Ozeane unter zwei Seemächten aufzuteilen, auf erheblichen Widerstand anderer Nationen und erwies sich aufgrund der Größe des beanspruchten Gebiets als kaum durchsetzbar. Der Anspruch auf die totale Beherrschung der Weltmeere ging niemals in das internationale öffentliche Seerecht über. In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob dies im Arktischen Ozean durch eine Festlandsockelerweiterung möglich wäre, da das Polarmeer nicht groß genug ist, um im Zweifelsfall eine Hohe See übrigzulassen. Dieser Aspekt wird bei der Untersuchung des Fallbeispiels Arktis näher betrachtet.

Die vorliegende Arbeit wird zeigen, dass sich mit der Seerechtskonvention in vielen Aspekten eine Mischung beider Konzepte etabliert hat, insbesondere vor dem Hintergrund einer dimensionalen Erweiterung des maritimen Raumes. Bis hierhin haben wir es nicht mit einer multidimensionalen Ordnung zu tun, wie sie in Kapitel 2.1 beschrieben wurde, sondern lediglich mit Ansprüchen auf die exklusive Nutzung der Meeresoberfläche und Fischbestände. Im 20. Jahrhundert rückte u. a. der Rohstoffabbau aus dem Meeresboden und -untergrund in den Mittelpunkt des Interesses, was zu einer Verringerung der Ausdehnung der Hohen See führte (vgl. Anderson 2008: 5).

2.2.7. Gewohnheitsrechtliche Regelungen in der französischen Epoche

Die französische Epoche beschreibt den Zeitraum vom Westfälischen Frieden (1648) bis zum Wiener Kongress (1815) und zeichnet sich im Wesentlichen durch die Etablierung gewohnheitsrechtlicher Regelungen aus.

„Mit dem Niedergang der spanischen und der niederländischen Seemacht entfielen die realen Grundlagen des Streites um die Meeresfreiheit. [...] In dem Augenblick, in dem die früheren Rivalen verschwunden und das faktische Übergewicht der britischen Flotte gesichert war, ließ auch England die mit der ‚Sovereignty of the Sea‘ verbundenen Ansprüche fallen“ (Grew 1943: 53).

Mit der Navigationsakte vom 9. Oktober 1651 legte England fest, dass die gesamte Einfuhr von außereuropäischen Waren ausschließlich durch englische Schiffe gebracht werden darf;

europäische Waren durften entweder von englischen Schiffen oder von Schiffen des Herkunftslandes transportiert werden (vgl. Stier-Somlo 1917: 44). Darüber hinaus erneuerte die Navigationsakte das bestehende Verbot des Küstenhandels und der Fischerei für ausländische Schiffe (vgl. ebd.).

„Den Grundsatz der Freiheit der Meere anerkannte England, seinen politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend, erst dann, als im Laufe der Jahrhunderte die Navigationsakte ihren Zweck erreicht hatte, nämlich den Handel der übrigen Nationen zurückzudrängen, und als die Schifffahrt Englands derartige in die Höhe getrieben war, daß eben dieser absolute Hochstand und die aus ihm sich ergebene Überlegenheit Englands den anderen Nationen gegenüber den besten Schutz im Wettbewerb der Völker darstellte“ (ebd.).

Hier zeigt sich abermals, dass Staaten ihre Nähe zum Konzept eines offenen oder geschlossenen Meeres von ihren wirtschaftlichen Interessen abhängig machen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es bei dem beanspruchten Oceanus Britannicus vorrangig um Fischereirechte ging – im Zeitalter der französischen Vorherrschaft stand der globale Handel im Vordergrund.

Frankreich, als landorientierte Macht, versuchte nicht, über die Meere zu herrschen (vgl. ebd.). So wurde es in der französischen Epoche möglich, dass sich das grotsche Konzept der Meeresfreiheit zu einem allgemein anerkannten Rechtsgrundsatz entwickelte (vgl. ebd.). Erste Anklänge von erga omnes-Pflichten finden sich bei dem Schweizer Völkerrechtler Emer de Vattel, der in seinem Werk „Le Droit des Gens“ (1758) festhielt, dass eine Behinderung der Meeresfreiheit als Kränkung und Rechtsverletzung gegenüber allen Nationen sei (vgl. ebd.: 54). Daneben etablierte sich die Unterteilung zwischen der Hohen See und dem Küstenmeer. Wilhelm Grewe verweist in seiner Monografie „Die Epochen der modernen Völkerrechtsgeschichte“ (1943) darauf, dass sich die von Grotius postulierte Freiheit der Meere auf den unendlichen Ozean bezieht, nicht aber auf jenen Bereich, der in Sichtweite des Ufers liegt (*quod e littore conspici potest*) (vgl. ebd.: 53). Das Küstenmeer sollte sich auf einen schmalen Streifen beschränken und nicht in erheblichem Maße ausgedehnt werden. Wie im vorangegangenen Kapitel dargelegt, sind Küstenstaaten schon aus sicherheitspolitischen Gründen, wie der Bekämpfung von Piraterie, an einem Küstenmeer interessiert. Die Auffassungen über dessen rechtliche Gestaltung gingen stark auseinander (vgl. Beckert/Breuer 1988: 8). Während zahlreiche Staaten das Küstenmeer ihrem eigenen Hoheitsgebiet zurechneten, betrachtete u. a. Frankreich dieses weiterhin als Teil der Hohen See, in welchem bestimmte Sonderrechte gelten (vgl. ebd.).

Die Breite des Küstenmeeres wurde erstmals durch den niederländischen Juristen Cornelius van Bynkershoek in seiner Dissertationsschrift „De dominio maris“ (1703) definiert. Hiernach endete die Hoheitsgewalt des Küstenstaates mit der Reichweite seiner Waffen (vgl. ebd.).

Die sog. Kanonenschussregel ist ein Ausdruck des Effektivitätsprinzips: Die effektive Kontrolle des Gebietes ist das ausschlaggebende Kriterium zur Festlegung der Küstenmeerbreite (vgl. Vitzthum 2006: 36; Beckert/Breuer 1988: 8). Da die Kanonenschussweite jedoch ein relatives Maß darstellt, existierten abweichende nationale Auffassungen über die korrekte Anwendung dieser Regelung. Mit dem technologischen Fortschritt hätten die Ansprüche von Küstenstaaten stetig zugenommen. Später entwickelte sich, basierend auf skandinavischer Praxis, mit der Drei-Meilen-Zone eine präzisere und technikunabhängige Definition (vgl. Vitzthum 2006: 36). Wolfgang Graf Vitzthum beschreibt die Drei-Meilen-Zone als frühes Beispiel für eine „Tendenz räumlicher und funktioneller Ausweitung küstenstaatlicher Ansprüche“ (ebd.) und begründet dies mit der Annahme, dass die Kanonenschussweite zur damaligen Zeit deutlich unter drei Seemeilen lag. Zudem bestand Uneinigkeit hinsichtlich der Verpflichtungen eines Staates im beanspruchten Küstenmeer: Unterliegt ein ausländisches Schiff bei der Durchfahrt der Rechtsordnung des Küsten- oder Flaggenstaates? Dürfen Kriegsschiffe (vor allem in Friedenszeiten) unangemeldet das Küstenmeer durchfahren? Und gelten in Meerengen andere Rechte?²⁹

Von großer Bedeutung waren auch die sog. britischen Hovering Acts (1736–1876), die als Vorläufer der heutigen Anschlusszone gelten. Innerhalb einer 24 sm breiten Meereszone durften ausländische Schiffe kontrolliert werden, um Steuer- und Sicherheitsgesetze – bspw. zum Schutz des nationalen Handels – auch jenseits der Hoheitsgewässer durchzusetzen. Ein klassischer Anwendungsfall war die Abwehr von Schmuggerei: Am Rand der Hoheitsgewässer liegende und von dort mit dem Land verkehrende Schiffe wurden inspiziert (vgl. Delbrück/Wolfrum 1989: 497 f.). Diese Gesetze dehnten polizeiliche und zollrechtliche Befugnisse über das Küstenmeer hinaus aus (vgl. Dausen 1972: 51 f.).

2.2.8. Britische Epoche: Seerechtliche Kodifikationsprojekte

Die britische Epoche beginnt mit dem Wiener Kongress von 1815 und war geprägt von der Vormachtstellung Großbritanniens auf den Weltmeeren. Besonders anschaulich schildert der deutsche Geograf Alfred Hettner in seinem Aufsatz „Englands Seeherrschaft und unser Kampf um die Freiheit der Meere“ aus dem Jahr 1917, verfasst im Kontext des Ersten Weltkrieges, den Aufstieg Englands zur unumstrittenen Seemacht. Hettner führt diesbezüglich fünf Ursachen an: Erstens ist England durch seine Inselnatur vor feindlichen Übergriffen und der „Teilnahme an den Wirren des Kontinents“ (Hettner 1917: 394) vergleichsweise gut geschützt. Dadurch konnte sich das Land darauf konzentrieren, eine mächtige Flotte

²⁹ Siehe hierzu: Beckert/ Breuer 1988: 8.

aufzubauen und überseeische Gebiete zu erobern, während andere europäische Staaten wie Frankreich ihre Aufmerksamkeit stärker auf das Heer richteten (vgl. ebd.). Zudem besitzt England ringsum zahlreiche Häfen und das Landesinnere ist nirgends weit von der Küste entfernt, was die maritime Ausrichtung begünstigte (vgl. ebd.). Zweitens ermöglichten Kohle und Eisen den Aufbau einer leistungsstarken Industrie, wodurch gleichzeitig der Handel über See wuchs. Drittens beherrschte England durch seine Kolonien die meisten Seewege (vgl. ebd.: 395). So befanden sich die Seerouten durch das Mittelmeer und das Rote Meer in den Indischen Ozean durch den Kolonialbesitz von Gibraltar, Malta, Ägypten und Aden nahezu komplett unter britischer Kontrolle, ebenso wie die Straße von Malakka als wichtige Meerenge im ostasiatischen Raum (vgl. ebd.: 396). Auch im Pazifischen Ozean verfügte Großbritannien mit Australien, Neuseeland und zahlreichen Inseln über strategisch wichtige Stationen. Viertens ermöglichte ein umfassendes Kabelnetz die weltweite Koordination militärischer Aktivitäten, die Überwachung gegnerischer Aktivitäten sowie die politische Verbindung mit sämtlichen Kolonien (vgl. ebd.). Fünftens diente die mächtige Flotte als Machtmittel zum Schutz der Heimatinseln und zur Durchsetzung überseeischer Interessen (vgl. ebd.). Das Erstarken konkurrierender Flotten galt es zu verhindern. Die englische Seeherrschaft erstreckte sich jedoch nicht auf die gesamten Weltmeere. Im Karibischen Meer war Großbritannien den aufstrebenden Vereinigten Staaten unterlegen und im Pazifik konnte es seine Vormachtstellung nur so lange aufrechterhalten, wie es keine anwohnenden Seemächte gab (vgl. ebd.: 397).

Für England bedeutete die Seeherrschaft vor allem den Schutz der Schifffahrtswege, die Absicherung des Überseehandels und Kolonialbesitzes sowie die Sicherstellung der Lebensmittelversorgung und die kontinuierliche Belieferung der heimischen Industrie mit Rohstoffen (vgl. ebd.: 398). Die britischen Schlüsselideen des 19. Jahrhunderts – Liberalismus und Freihandel – wären mit Seldens „Mare Clausum“ kaum vereinbar gewesen, wie auch Alfred Hettner betont: „Auf freie unbehinderte Schifffahrt ist England notwendig angewiesen. [...] Die Seeherrschaft gewährt ihm Sicherheit; darum verteidigt sie England mit großer Hartnäckigkeit“ (ebd.). Der Freihandel, ein Grundpfeiler des Liberalismus, basiert auf der Annahme, dass der Wohlstand aller beteiligten Nationen durch ungehinderten Handelsverkehr und freien Wettbewerb maximiert wird. Diese Bedingungen ermöglichen eine optimale Arbeitsteilung zwischen den Volkswirtschaften (vgl. Bundeszentrale für Politische Bildung 2016). Im Jahr 1849 hob England nahezu alle gesetzlichen Beschränkungen der Schifffahrt und des Seehandels auf, die mit der Navigationsakte von 1651 erlassen worden waren (vgl. Stier-Somlo 1917: 44).

Eine weitere Erklärung, weshalb die britische Epoche nicht erneut von territorialen Ansprüchen Englands im maritimen Raum geprägt war, lässt sich ebenfalls bei Hettner finden. Er schreibt:

„Da man sich auf dem Meere nicht festsetzen, sondern nur bewegen kann, kann man auch nicht einzelne Stellen des offenen Ozeans erobern oder verteidigen, und gar ein Stellungskrieg ist unmöglich; vielmehr geht der Kampf nicht um Raumgewinn, sondern um eine Schwächung und Zerstörung der feindlichen Flotte“ (Hettner 1917: 397).

Nun hat Kapitel 2.2.5 gezeigt, dass im Laufe der Seevölkerrechtsgeschichte ganze Weltmeere aufgeteilt und diese Monopolsphären über einen Zeitraum von etwa hundert Jahren weitgehend akzeptiert wurden. Somit war eine Eroberung des offenen Ozeans durchaus möglich. Allerdings unterscheidet sich die spanisch-portugiesische Epoche in einem wesentlichen Punkt von der britischen: der Anzahl der gegnerischen Akteure. Eine große Anzahl von Seemächten erschwerte eine effektive Kontrolle und macht eine Aneignung im Sinne eines „Mare Clausum“ nahezu unmöglich. Die iberischen Hegemonialmächte profitierten maßgeblich von der Abwesenheit konkurrierender Seemächte (bis zum Beginn des Widerstands aufstrebender südwesteuropäischer Staaten), der zeitweisen Duldung bilateraler Verträge zur Festlegung einer Demarkationslinie sowie von einer päpstlichen Schenkung. Die Souveränität des Papstes wurde zu dieser Zeit noch von vielen Staaten anerkannt, sodass der päpstliche Schiedsspruch zunächst nicht infrage gestellt wurde. Hettner resümiert in seinem Aufsatz richtigerweise, dass ein Sieg über einen Gegner noch nicht den Sieg über einen anderen bedeutet (vgl. ebd.: 397). Damit beschreibt Hettner treffend, wovon die erfolgreiche Durchsetzung territorialer Souveränitätsansprüche in vielen Epochen abhing. Seine Überlegungen passen grundlegend zum grotschen Konzept, denn sie hebeln Seldens Argument einer effektiven Kontrolle weitgehend aus. Es sei denn, eine Flotte ist so übermächtig, dass sie ausnahmslos alle feindlichen Flotten an mehreren Kriegsschauplätzen gleichzeitig zerstören kann.

Hettner stellt in seinem Aufsatz die elementare Frage, ob eine Freiheit der Seeschifffahrt ohne Seeherrschaft möglich wäre (vgl. ebd.). Prinzipiell verfügte die britische Flotte über die Fähigkeit, Blockaden durchzusetzen – hieraus resultierten z. B. Hungersnöte in von der Versorgung abgeschnittenen Ländern (vgl. ebd.: 398 f.). Hier wird die Freiheit der Meere nicht als Abwesenheit territorialer Ansprüche verstanden, sondern als Abwesenheit einer unumschränkten Vormachtstellung eines einzigen Staates. Auch wenn Großbritannien seine unangefochtene Seemacht nicht mehr für die Sperrung maritimer Räume nutzte, beanspruchte es unter dem Deckmantel des Agierens gegen Piraterie und Sklaverei dennoch das Recht, fremde Schiffe auf Hoher See anzuhalten und zu kontrollieren (vgl. Vitzthum 2006: 37). Mit dieser Praxis verstießen sie gegen die etablierte Meeresfreiheit.

Das Konzept der Drei-Meilen-Zone etablierte sich in der britischen Epoche, allerdings wurde dieses Gewohnheitsrecht nicht schriftlich fixiert (vgl. ebd.). In den seerechtlichen Kodifikationsprojekten spielte die Breite des Küstenmeeres noch keine Rolle. Stattdessen lag der Schwerpunkt auf dem Schutz des neutralen Seehandels in Kriegszeiten. Ein Beispiel hierfür ist die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, welche festlegte, dass feindliche Ladung unter neutraler Flagge geschützt ist und neutrale Ladung an Bord feindlicher Schiffe nicht beschlagnahmt werden darf (vgl. Fischer et al. 1927: 147). Zudem wurde die Kaperei abgeschafft. Die Pariser Seerechtsdeklaration enthielt völkerrechtliche Grundsätze des Seekriegsrechts und wurde von den wichtigsten Großmächten des Ersten Weltkrieges, abgesehen von den Vereinigten Staaten von Amerika, ratifiziert (vgl. ebd.: 148). Das Haager Abkommen, das aus der Zweiten Haager Friedenskonferenz von 1907 hervorging, definierte u. a. die Rechte und Pflichten von Neutralen im Seekriegsfall und die Errichtung eines internationalen Prisenhofes (vgl. Vitzthum 2006: 37). Die Abkommen enthielten eine sog. Allbeteiligungsklausel, wonach alle kriegsführenden Parteien auch Vertragsparteien sein mussten. Da jedoch keines der Abkommen von allen Kriegsführenden ratifiziert wurde, galt im Ersten Weltkrieg nur das völkerrechtliche Gewohnheitsrecht (vgl. Fischer et al. 1927: 148). Zur Einrichtung eines Prisenhofes kam es ebenfalls nicht, da zunächst das Recht der Seekriegsführung geregelt werden sollte, das Inkrafttreten der hierfür vereinbarten Londoner Seerechtsdeklaration aber scheiterte (vgl. Vitzthum 2006: 38). Die Londoner Seerechtsdeklaration blieb jedoch dahingehend bedeutsam, dass sie geltendes Gewohnheitsrecht schriftlich fixierte.

Im Folgenden wird die Zeit der beiden Weltkriege näher betrachtet, insbesondere im Hinblick auf die Frage, ob die englische Seeherrschaft und das Fehlen einer frühen „Verfassung der Ozeane“ erneut zu territorialen Ansprüchen und Rückschritten führten.

2.2.9. Gefährdung der Meeresfreiheit in der Zeit der Weltkriege

Gleichermaßen eindrucksvoll wie die Ursachen für den Aufstieg Englands zur unumschränkten Seemacht erläutert der deutsche Geograf Alfred Hettner in seinem Aufsatz (1917) das Verhalten dieses Akteurs im Ersten Weltkrieg. Im Vordergrund stand die Frage, wie das Deutsche Reich eine freie Betätigung zur See zurückerlangen kann. In Friedenszeiten wurde die englische Seeherrschaft über lange Zeit nicht als große Bedrohung für die wirtschaftliche Stabilität wahrgenommen, da sich Schifffahrt und Handel frei bewegten (vgl. Hettner 1917: 404). Mit Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Seestreitkräfte zunehmend als Instrument zur Durchsetzung machtpolitischer Interessen betrachtet und stellten eine essenzielle Säule der eigenen Außenpolitik dar (vgl. Lüken 2014). Infolgedessen kam es zu

einem internationalen Rüstungswettlauf. Das wahre Gefährdungspotenzial für die Meeresfreiheit offenbarte sich im Ersten Weltkrieg. Hatte man sich auf die Einhaltung gewohnheitsrechtlicher Bestimmungen wie den Schutz des neutralen Seehandels und „stillschweigende Abmachungen [...], die die Kolonien aus dem Krieg ausnahmen“ (Hettner 1917: 404) verlassen, zeigte sich rasch die Problematik einer fehlenden völkerrechtlichen Verbindlichkeit. So wurde etablierten Regelungen eine geringere Bedeutung beigemessen und die Meeresfreiheit durch Kriegserklärungen, Blockademaßnahmen und Seesperrerlasse für den U-Boot-Krieg drastisch eingeschränkt (vgl. Vitzthum 2006: 38). Die britische Seeblockade in der Nordsee unterband eine freie Passage von Schiffen mit ziviler Ladung und führte zu Versorgungsengpässen bei dem vom Weltmarkt abhängigen Deutschen Reich sowie seinen Verbündeten. Im Gegenzug erklärte das Deutsche Reich die britischen Inseln zum Blockadegebiet und unterschied in seinem U-Boot-Krieg³⁰ nicht mehr zwischen Kriegs- und Handelsschiffen (vgl. Neitzel 2014: 18). Darüber hinaus wurde im Mai 1915 das britische Passagierschiff *Lusitania* vor der irischen Küste durch ein U-Boot der kaiserlichen Marine versenkt, und ab Februar 1917 wurden neutrale Frachter attackiert, um diese vom Handel mit Großbritannien abzuhalten (vgl. Kruse 2013; Neitzel 2014: 18). Die Einführung des Konvoisystems, der gemeinsamen Fahrt einer großen Zahl von Handelsschiffen, begleitet von Kriegsschiffen, konnte die Verluste begrenzen (vgl. Kruse 2013). Der U-Boot-Krieg gegen die zivile Schifffahrt führte im Frühjahr 1917 zum Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika. Am 8. Januar 1918 legte der US-amerikanische Präsident Woodrow Wilson dem Kongress ein 14-Punkte-Programm als Grundlage für eine neue Friedensordnung für das vom Ersten Weltkrieg gezeichnete Europa vor (vgl. Vitzthum 2006: 38). Darin führte er die uneingeschränkte Freiheit der Schifffahrt außerhalb der Küstengewässer als zweiten Punkt an. Spätestens der Zweite Weltkrieg zeigte, dass sich diese Forderung nicht umsetzen ließ (vgl. ebd.).

Ebenso ungeklärt blieb die Frage nach der Breite des Küstenmeers. Der am 28. Juni 1919 gegründete Völkerbund, eine zwischenstaatliche Organisation zur Stärkung der Zusammenarbeit und Friedenssicherung, bemühte sich auf der „Ersten Konferenz zur Kodifikation des Völkerrechts“ (1930) in Den Haag um eine allgemein verbindliche Festlegung, die Delegationen der 48 Staaten erzielten jedoch keine Einigung (vgl. Berg 1999: 2). Selbst eine Teilkonvention über die Rechtsordnung innerhalb des Küstenmeers scheiterte, obwohl der Kodifikationsentwurf in nahezu allen Diskussionspunkten viele Gemeinsamkeiten aufwies (vgl. ebd.). Großbritannien plädierte auf der Konferenz für eine Einhaltung der Drei-

³⁰ Das U-Boot entwickelte sich im Ersten Weltkrieg zu einer effektiven Waffe, um der englischen Seemacht entgegenzutreten, und erweiterte gleichzeitig die Seekriegsführung auf dimensionaler Ebene.

Meilen-Zone und argumentierte, dass diese Küstenmeerbreite für die freie Schifffahrt am vorteilhaftesten sei – zumal die Befürworter der Drei-Meilen-Zone etwa 80 % der Weltonnage besäßen (vgl. ebd.: 3). Vor dem Hintergrund der im vorherigen Kapitel angeführten Aspekte ist dies insofern verständlich, als Großbritannien als Seemacht womöglich kein großes Interesse daran hatte, dass breite Küstenstreifen die Hohe See und somit die beherrschbare Fläche eingrenzen. Gleichmaßen führt eine hohe Weltschiffstonnage zu einem größeren Interesse an einer ungehinderten Fahrt auf den Weltmeeren (vgl. ebd.: 89).

Zu den Verfechtern des Drei-Meilen-Konzepts gehörten insgesamt zwölf Staaten, darunter Japan und die USA (vgl. ebd.: 96). Die genannten Seemächte beteiligten sich zeitgleich zur Kodifikationskonferenz Anfang 1930 an der Londoner Flottenkonferenz, um den Rüstungswettlauf durch Begrenzung der Flottenstärke, einzelner Schiffsklassen und Stützpunkte im Pazifischen Ozean zu regulieren (vgl. Berg 1999: 17; Schaller 1993: 21). Eine Durchsetzung der Drei-Meilen-Zone war problematisch, da es einer Zweidrittelmehrheit zur Kodifikation bedurfte und viele Staaten für eine größere Zone plädierten. So äußerten sieben Staaten den Wunsch nach einem sechs Seemeilen breiten Küstenmeer; weitere sechs Staaten wollten eine Zone von sechs Seemeilen plus Anschlusszone (vgl. Berg 1999: 97 f.). Darüber hinaus existierten noch folgende Statements: (1) Drei Seemeilen plus Anschlusszone, (2) vier Seemeilen (plus Anschlusszone) und (3) keine definitive Angabe vonseiten der Tschechoslowakei und der Sowjetunion (UdSSR) (vgl. ebd.). Die Vielzahl der Konzepte verdeutlicht, dass sich bis in die Epoche der Kriegszeit diesbezüglich kein allgemeines Gewohnheitsrecht etabliert hatte. Eine Einigung scheiterte u. a. an der fehlenden Kompromissbereitschaft der Staaten mit einem Dreimeilenanspruch. Diese nahmen größtenteils auch an der Londoner Flottenkonferenz teil und begünstigten durch ihre besondere Zusammenarbeit das Scheitern der Kodifikationskonferenz (vgl. ebd.: 17, 100). Erwähnenswert sind die Bemühungen um eine Bestimmung der Basislinie für die Breite des Küstenmeers. Auf der Kodifikationskonferenz wurden zwei Lösungsansätze diskutiert: die Festlegung einer Basislinie, welche sich am Küstenverlauf orientiert, und die Bestimmung von geraden Basislinien anhand einer Verbindung von geeigneten Punkten der Küste (vgl. ebd.: 65).

Insgesamt ist festzuhalten, dass in dieser Epoche der Seevölkerrechtsgeschichte keine weitergehende Terranisierung des maritimen Raumes zu beobachten ist. Die territorialen Ansprüche der Küstenstaaten konzentrierten sich vielmehr auf die angrenzenden Küstengewässer und das seit der britischen Epoche existierende Konzept einer Anschlusszone

mit erweiterten Souveränitätsrechten. Es lässt sich keine wesentliche Weiterentwicklung des Seevölkerrechts feststellen, da Kodifikationsversuche aufgrund mangelnder Einigkeit zwischen den teilnehmenden Staaten vor allem im Hinblick auf die Breite des Küstenmeers scheiterten und die Epoche vordergründig von Kriegszeiten geprägt war. Dennoch existiert zu fast allen Diskussionspunkten zumindest ein Kodifikationsentwurf, womit die wichtigsten seevölkerrechtlichen Ideen dieser Zeit schriftlich fixiert und abweichende nationale Haltungen nachvollziehbar sind (vgl. ebd.: 2). Als rechtliche Errungenschaft dieser Epoche ist das „Statut von Montreux“ interessant, das als Meerengen-Konvention die freie Durchfahrt von Handelsschiffen aller Flaggen in Friedens- und Kriegszeiten durch die Verbindung zwischen Ägäis und dem Schwarzen Meer regelte (vgl. Vitzthum 2006: 39). Im Gegensatz zum Vorgänger-Vertrag, der Meerengen-Konvention von Lausanne (1923), die Kriegsschiffen die Durchfahrt gestattete, beschränkte das Statut von Montreux die Kategorien der durchfahrtsberechtigten Kriegsschiffe auf leichte Überwasserschiffe, kleine Kampfschiffe und Hilfsschiffe (vgl. Herz 1937: 133).

Das folgende Kapitel befasst sich mit der Seevölkerrechtsentwicklung unter UN-Ägide, in welcher unsere gegenwärtig geltende Verfassung der Ozeane, das Seerechtsübereinkommen, als Nachfolger der Genfer Seerechtskonventionen entstanden ist. Im Vordergrund steht die Frage, inwieweit das in der Mitte des 20. Jh. aufkommende Interesse an einer Ausbeutung von Rohstoffvorkommen im maritimen Raum dieses Regelwerk prägt. Das Kapitel gibt einen abschließenden Blick auf die Frage, welche internationalen seerechtlichen Regelungen sich entwickelt haben und inwiefern nationales Souveränitätsdenken zum Tragen kommt.

2.2.10. Seerechtsentwicklung in der Ära der Vereinten Nationen

Die Organisation der Vereinten Nationen wurde im Juni 1945 auf der Konferenz in San Francisco mit Unterzeichnung der UN-Charta zur Verrechtlichung und institutionellen Absicherung der internationalen Beziehungen gegründet (vgl. Hobe 2020: 102; Vitzthum 2006: 39). Die Idee einer Nachfolgeorganisation des Völkerbundes zur Friedenssicherung kam im Jahr 1941 auf, entwickelt von dem amerikanischen Präsidenten Franklin D. Roosevelt und dem britischen Premierminister Winston Churchill (vgl. United Nations Regional Information Center for Western Europe³¹ o. J.). Am 1. Januar 1942 unterzeichneten insgesamt 26 Staaten die „Deklaration der Vereinten Nationen“ mit dem Ziel, eine internationale Organisation zur Friedenssicherung einzurichten. Die Charta der Vereinten Nationen wurde am 26. Juni 1945 von 50 Gründungsmitgliedern in San Francisco unterzeichnet und trat am 24. Oktober 1945 in

³¹ Kurz UNRIC

Kraft (vgl. Hobe 2020: 102). Als Zielsetzung beinhaltet sie die Abwesenheit militärischer Gewalt (negativer Frieden) sowie Maßnahmen zur Herstellung des internationalen Friedens, z. B. durch freundschaftliche Beziehungen zwischen den Nationen und die Zusammenarbeit im Bereich Menschenrechte, Entwicklung, Wirtschaft und Kultur (positiver Frieden) (vgl. UNRIC o. J.). Zu ihren Aufgaben gehört zudem die Weiterentwicklung und Kodifizierung des Völkerrechts einschließlich der Bestimmung einer sozialen Ordnung des ozeanischen Raumes.

Wie in Kapitel 2.1 erwähnt, rückte eine mögliche Ausbeutung von Rohstoffvorkommen seit Mitte des 20. Jahrhunderts zunehmend in den Fokus nationaler Interessen. Der Fortschritt in der Meeresforschung und -technik führte zu mehr Nutzungsmöglichkeiten und einer dimensional Erweiterung des Meeresraumes³² – so wurden Schifffahrt und Fischerei effizienter und die Nachrichtenübermittlung durch unterseeische Kabel sowie die Förderung von Erdöl- und Erdgasvorkommen aus dem Meeresgrund möglich (vgl. Kehden 1971: 123). Gleichzeitig gefährdeten die neuen Möglichkeiten des Abbaus von teils nachgewiesenen Rohstoffen und die zunehmende Verschmutzung durch Insektizide, Ölrückstände und giftige Abfälle das sensible ökologische Gleichgewicht der Ozeane (vgl. ebd.). Vor diesem Hintergrund nahmen sich die Vereinten Nationen im Rahmen des Artikels 13 Ziff. 1a der Herausforderung an, das Seevölkerrecht zu kodifizieren, und verhandelten 1958 auf der Ersten Seerechtskonferenz in Genf über die Regelungen der Meeresnutzung und souveränen Rechte der Küstenstaaten in verschiedenen Meereszonen. „Die Küstenstaaten versuchten, die maritimen Vorfeld-Zonen mit ihren oftmals bedeutsamen Erdöl- und Erdgasressourcen unter ihre Kontrolle zu bringen“ (Vitzthum 2006: 39). Die nationalen Ansprüche beschränkten sich nicht auf einen schmalen Küstenstreifen und eine Anschlusszone nach britischem Vorbild. So beanspruchten die USA mit der sog. Truman-Proklamation im Jahr 1945 die exklusive wirtschaftliche Nutzung ihres Festlandsockels. Dies führte zwar nicht zu einer Sperrung des vorgelagerten Meeres nach Seldens Konzept, da u. a. die Schifffahrt hiervon unberührt bleibt, bedeutete jedoch eine Beschränkung des allgemein anerkannten Prinzips der Meeresfreiheit (vgl. Kehden 1979: 195). Zudem zeigte sich eine enge Verknüpfung von Souveränitätsansprüchen und dem Interesse an der Exploration und Förderung von Erdöl- und Erdgasvorkommen. Die Truman-Proklamation kann als Startschuss für die Aufteilung des Meeresbodens und -untergrunds angesehen werden (vgl. Kehden 1979: 195; Vitzthum 2006: 39). Allerdings besitzen aufgrund der geologischen Formation des Tiefseebodens nicht alle Küstenstaaten einen Festlandsockel. Als Ausgleich für den fehlenden Kontinentalrand

³² Die Dimensionen des Meeresraumes (Meeresgrund, Wasser und Meeresoberfläche) sind hier von den in Kapitel 2.1 angeführten Dimensionen des maritimen Raumes (Meeresgrund, Wasser und epimaritimer Luftraum) zu unterscheiden.

beanspruchten Chile, Ecuador und Peru eine 200-Meilen-Zone als Hoheitsgewässer mit dem alleinigen Recht auf Ausbeutung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen (vgl. Beckert/Breuer 1988: 9). In den folgenden Jahren wurde die Idee einer ausschließlichen Nutzung des Festlandsockels zum Völkergewohnheitsrecht und führte auf der Ersten Seerechtskonferenz zur Verabschiedung der „Genfer Konvention über den Festlandsockel“, welche auf eine geologische Definition des Festlandsockels verzichtete.

2.2.10.1. Die Genfer Seerechtskonventionen von 1958

Bei den Genfer Seerechtskonventionen der Vereinten Nationen handelt es sich um vier internationale Abkommen zur Regelung des Seevölkerrechts, die zum Ende der Ersten Seerechtskonferenz am 29. April 1958 beschlossen wurden³³:

- Internationales Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone (engl. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, kurz CTS)
- Internationales Übereinkommen über den Festlandsockel (engl. Convention on the Continental Shelf, kurz CSC)
- Internationales Übereinkommen über die Hohe See (engl. Convention on the High Seas, kurz HSC)
- Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See (engl. Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources on the High Seas, kurz CFCLR)

Die folgenden Abschnitte beleuchten die einzelnen Übereinkommen. Dabei werden ebenfalls Regelungslücken herausgearbeitet, welche potenziell zu territorialen Disputen auf bi- und multilateraler Ebene führen. Anschließend wird tabellarisch dargestellt, welche Abkommen von welchen Staaten unterzeichnet bzw. ratifiziert wurden. Der Fokus liegt hierbei auf den Küstenstaaten des Arktischen Ozeans und Südchinesischen Meeres.

Das Internationale Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone

Das Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone kodifiziert im Wesentlichen das bis zum Jahr 1958 etablierte Völkergewohnheitsrecht. In Artikel 1 haben die Vertragsstaaten vereinbart, dass sich die Souveränität eines Staates „über sein Hoheitsgebiet zu Lande und seine Binnengewässer hinaus auf einen an seine Küste grenzenden

³³ In der vorliegenden Arbeit werden die schweizerischen Übersetzungen der vier Genfer Seerechtskonventionen herangezogen, welche auf der Publikationsplattform des Bundesrechts Fedlex veröffentlicht wurden. Die Übereinkommen werden im Folgenden zur besseren Zuordnung mit den englischen Abkürzungen zitiert und sind im Literaturverzeichnis unter Vereinte Nationen 1958a/ 1958b/ 1958c/ 1958d aufgeführt.

Meeresstreifen [erstreckt], der als Küstenmeer³⁴ bezeichnet wird“ (Art. 1 CTS). Allerdings einigten sie sich nicht auf die höchstzulässige Breite des Küstenmeeres und mögliche Fischereizonen, sodass der geografische Geltungsbereich souveräner Rechte weiterhin auf nationaler Ebene festgelegt wurde. Ersteres ergibt sich aus den Bestimmungen über die Anschlusszone. In Art. 24 CTS heißt es: „Die Anschlusszone darf sich nicht weiter als zwölf Seemeilen über die Basislinie hinaus erstrecken, von der aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird“ (Art. 24 CTS). Bei der Anschlusszone handelt es sich um die unmittelbar an das Küstenmeer angrenzende Meereszone. Somit ergibt sich, dass das Küstenmeer maximal eine Breite von zwölf Seemeilen erreichen kann, was der damaligen Staatenpraxis entspricht, ein Küstenmeer zwischen drei und zwölf Seemeilen zu beanspruchen. In der Anschlusszone ist der Küstenstaat befugt, die erforderliche Kontrolle auszuüben, um bspw. Verstöße gegen Zoll-, Finanz-, Gesundheits- und Einwanderungsvorschriften zu verhindern und entsprechende Verstöße, die im eigenen Hoheitsgebiet oder Küstenmeer begangen wurden, zu ahnden (vgl. ebd.). Innerhalb des Küstenmeeres gilt das Recht auf friedliche Durchfahrt „zum Zweck, es entweder ohne Berührung der inneren Gewässer zu durchqueren oder in die inneren Gewässer einzulaufen und von den inneren Gewässern in die Hohe See auszulaufen“ (Art. 14 CTS). Unterseeboote müssen hierbei auftauchen und ihre Flagge zeigen (vgl. ebd.).

Die normale Basislinie ist in Art. 3 CTS definiert als die Niedrigwasserlinie entlang der Küste. Zusätzlich existiert das Verfahren der geraden Basislinien, welches angewendet werden darf, wenn die Küste tiefe Einbuchtungen oder Einschnitte aufweist oder sich in unmittelbarer Nähe eine Inselkette befindet (vgl. Art. 4 CTS). Gerade Basislinien verbinden geeignete Punkte miteinander und dürfen nicht erheblich vom allgemeinen Küstenverlauf abweichen (vgl. ebd.). „Die innerhalb dieser Linien gelegenen Meeresteile müssen mit dem Landgebiet genügend eng verbunden sein“ (ebd.). Das Übereinkommen spezifiziert hierbei keinen maximalen Abstand zwischen den geraden Basislinien und der Festlandküste – wann sind eingeschlossene Meeresgebiete nicht mehr hinreichend eng mit dem Landgebiet verbunden, um die Unterwerfung unter die Rechtsvorschriften von Binnengewässern zu rechtfertigen? Diese – in UNCLOS adaptierte – Problematik wird in Kapitel 4.3 am Beispiel der von China beanspruchten geraden Basislinien entlang seiner Festlandküste näher beleuchtet.

Eine trockenfallende Erhebung (engl. Low-Tide Elevation, kurz LTE) ist eine natürlich entstandene Landfläche, die bei Ebbe über den Wasserspiegel hinausragt und bei Flut überschwemmt wird (vgl. Art. 11 CTS). Gemäß Art. 4 Abs. 3 dürfen trockenfallende

³⁴ „Die Souveränität eines Küstenstaates erstreckt sich sowohl auf den Luftraum über dem Küstenmeer als auch auf dessen Meeresgrund und Meeresuntergrund“ (Art. 2 CTS).

Erhebungen nicht als Ausgangs- oder Endpunkt von Basislinien sein, es sei denn, auf ihnen wurden Leuchttürme oder ähnliche Bauwerke errichtet, die ständig über den Wasserspiegel hinausragen (vgl. Art. 4 CTS). Unklar bleibt, ob durch den nachträglichen³⁵ Bau solcher Bauwerke – z. B. eines Leuchtturms – gerade Basislinien etabliert werden können, um eine größere Fläche des maritimen Raumes den inneren Gewässern zuzuordnen. Ähnlich verhält es sich mit der künstlichen Aufschüttung von geografischen Formationen zu LTE, die anschließend bebaut werden könnten. Diese Frage ist insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Bauaktivitäten im Südchinesischen Meer von Bedeutung und wird in Kapitel 4.1.5 diskutiert. Ausgehend von der in Artikel 11 festgelegten Definition hat eine künstliche Aufschüttung keinen Einfluss auf den rechtlichen Status einer Landformation, da es sich nicht länger um eine *natürliche* Erhebung handelt. Gleiches gilt für Inseln. Bemerkenswert ist die in Artikel 4 Absatz 3 gewählte Formulierung: „Trockenfallende Erhebungen dürfen nicht Ausgangs- oder Endpunkt von Basislinien sein [...]“ (ebd.). Während sich alle in Artikel 4 vereinbarten Regelungen explizit auf gerade Basislinien beziehen, fehlt dieser ausdrückliche Bezug in Absatz 3. Da jedoch normale Basislinien nicht durch feste geographische Punkte gebildet werden, ist anzunehmen, dass sich diese Regelung ausschließlich auf gerade Basislinien bezieht.

Kritischer zu bewerten ist Art. 4 Abs. 4. wonach bei der Festlegung gerader Basislinien die nationalen wirtschaftlichen Interessen³⁶ berücksichtigt werden können, „deren Vorhandensein und Bedeutung durch lange Übung deutlich erwiesen sind“ (ebd.). Die Abgrenzung von inneren Gewässern und Küstenmeer ist also mit ökonomischen Interessen verknüpft. Zwar sind Küstenstaaten verpflichtet nachzuweisen, dass ihr wirtschaftliches Interesse an dem betreffenden Meeresgebiet nicht erst in den letzten Wochen oder Jahren entstanden ist, jedoch bleibt das Übereinkommen in zwei wesentlichen Punkten unklar: Erstens definiert es nicht, wie eine „lange Übung“ wirtschaftlicher Interessen – wohlgemerkt nicht Aktivitäten – konkret aussehen muss und zweitens, über welchen Zeitraum sich diese „lange Übung“ erstrecken sollte, um als rechtlich relevant anerkannt zu werden. Diese Unbestimmtheit eröffnet Interpretationsspielräume, die potenziell zu einer flexiblen und teilweise strategischen Auslegung durch Küstenstaaten führen können.

Die Festlegung gerader Basislinien hat keinen Einfluss auf das Recht der friedlichen Durchfahrt, sofern das Meeresgebiet vorher als Teil des Küstenmeeres oder der Hohen See galt (vgl. Art. 5 CTS). In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob und warum Küstenstaaten bestrebt sind, möglichst große Flächen durch gerade Basislinien in ihre inneren

³⁵ Nachträglich im Sinne des Baus nach Ratifizierung des Übereinkommens.

³⁶ Dem Wortlaut folgend reicht ein Interesse aus, ohne dass diesem Interesse konkrete Aktivitäten folgen.

Gewässer zu integrieren. Dies wird im Rahmen der nachfolgenden Fallanalysen näher beleuchtet.

Gemäß Artikel 11 kann die Niedrigwasserlinie einer trockenfallenden Erhebung als Basislinie zur Messung der Breite des Küstenmeeres herangezogen werden, sofern diese ganz oder teilweise nicht weiter als die Breite des Küstenmeeres vom Festland oder einer Insel entfernt ist (vgl. Art. 11 CTS). Das bedeutet: Befindet sich die LTE innerhalb einer beanspruchten 12-Meilen-Zone, darf ihre Niedrigwasserlinie als Basislinie verwendet werden. Der Artikel führt weiter aus: „Ist die gesamte trockenfallende Erhebung um mehr als die Breite des Küstenmeeres vom Festland oder einer Insel entfernt, so hat die Erhebung kein eigenes Küstenmeer“ (Art. 11 CTS). Dieser Wortlaut suggeriert, auch in der englischen Originalfassung, fälschlicherweise, dass jede LTE innerhalb des Küstenmeeres ein eigenes Küstenmeer besitzt, was aus seevölkerrechtlicher Perspektive nicht plausibel ist. Die Seerechtskonvention wollte sicherlich zum Ausdruck bringen, dass trockenfallende Erhebungen grundsätzlich kein eigenes Küstenmeer besitzen.

Eine weitere relevante Regelung findet sich in Artikel 12 des Übereinkommens: Gegenüberliegende oder aneinander angrenzende Küstengewässer dürfen nicht über die Mittellinie hinaus ausgedehnt werden, wenn keine gegenteilige Vereinbarung getroffen wurde. Dieser besagt, dass gegenüberliegende oder aneinander angrenzende Küstengewässer nicht über die Mittellinie hinaus ausgedehnt werden dürfen, sofern keine gegenteilige Vereinbarung getroffen wurde. Eine Ausnahme von dieser Regelung besteht, wenn eine Abweichung aufgrund historischer Titel notwendig ist (vgl. Art. 12 CTS). Doch in welchen Fällen ist ein historischer Titel auf ein Meeresgebiet legitim? Welche Bedingungen müssen hierfür erfüllt sein? Und welche Instanz entscheidet ggf. über die Rechtmäßigkeit eines solchen Anspruchs? Die Genfer Seerechtskonventionen bieten hiermit das Potenzial für erhebliche bi- und multilaterale Dispute über die Grenzziehung.

Das Internationale Übereinkommen über den Festlandsockel

Das Übereinkommen über den Festlandsockel gewährt den Küstenstaaten ausschließliche Rechte zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Meeresbodens und des Meeresuntergrunds außerhalb des Küstenmeeres bis zu einer Wassertiefe von 200 Metern und verleiht den in der Truman-Proklamation verlautbarten Ansprüchen einen völkerrechtlichen Rahmen (vgl. Art. 1 CSC). Der Festlandsockel kann sich über diese Begrenzung hinaus erstrecken, wenn „die Tiefe des darüber befindlichen Meeres die Ausbeutung der natürlichen Reichtümer dieser Zonen gestattet“ (ebd.). Aufgrund der

fehlenden Verknüpfung dieser Definition mit der geologischen Beschaffenheit des Meeresbodens und -untergrunds kann ein Festlandsockel im Rechtssinne auch dort bestehen, wo der Kontinentalrand in kurzer Entfernung in die Tiefsee abfällt, wie bspw. an der südamerikanischen Westküste (vgl. Meyer-Lindenberg 1961: 66). Die Erweiterung des Festlandsockels jenseits der 200-Meter-Wassertiefenlinie ist nach den Genfer Seerechtskonventionen von den technischen Möglichkeiten des jeweiligen Staates abhängig. Hieraus resultiert folgende Problematik: Lässt sich der Festlandsockel durch technologische Fortschritte so weit ausdehnen, dass es zu einer vollständigen Aufteilung der Weltmeere kommt? Insbesondere die Entdeckung der Gewinnbarkeit von Manganknollen in größeren Tiefen untermauerte die Befürchtung einer friedensbedrohenden Totalaufteilung des Meeresbodens (vgl. Vitzthum 2006: 39). In diesem Kontext spricht man von der sog. Totteilungstheorie.

Ungeachtet dessen stellt die Gewährung exklusiver Nutzungsrechte eine signifikante Einschränkung der Freiheit der Meere dar, auch wenn die Rechtsstellung der darüber liegenden Gewässer sowie des Luftraums unberührt bleibt, ebenso wie die freie Schifffahrt. Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch Max Kehden in seinem Aufsatz „Abschied von der Freiheit der Meere? Zu den Bemühungen der UN um eine soziale Ordnung des ozeanischen Raumes“. Kehden kritisiert eine unzureichende Abgrenzung des Festlandsockels, die schlimmstenfalls in einer kompletten Aufteilung der Ozeane endet (vgl. Kehden 1971: 123 f.). Das verabschiedete Übereinkommen weist daher eine gewisse Nähe zum Konzept des *Mare Clausum* auf. Mit den neuen Nutzungsmöglichkeiten des maritimen Raumes vollzieht sich ab Mitte des 20. Jahrhunderts eine teilweise Abkehr von der Hohen See als Erbe der Menschheit, das allen Staaten gleichermaßen zugänglich ist.

Das festgelegte Recht zur Ausbeutung natürlicher Reichtümer bezieht sich gemäß Art. 2 Abs. 4 auf Mineralien und andere anorganische Bodenschätze sowie sesshafte Lebewesen, die „unbeweglich auf oder unter dem Meeresgrund verbleiben oder sich nicht ohne ständige körperliche Berührung mit dem Meeresgrund oder dem Meeresuntergrund fortbewegen können“ (Art. 2 CSC). Demnach sind Fischbestände von dieser Vereinbarung ausgenommen.

Der Völkerrechtler und Diplomat Hermann Meyer-Lindenberg verweist in seinem Aufsatz „Seerechtliche Entwicklungstendenzen auf den Genfer Konferenzen von 1958 und 1960“ auf eine sprachliche Ungenauigkeit in Art. 2 Abs. 1 des Übereinkommens:

„Nach Art. 2 Abs. 1 der Konvention übt der Küstenstaat über den Festlandsockel Hoheitsrechte zum Zweck seiner Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Schätze aus. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, daß diese Rechte nur für die erwähnten, nicht für andere Zwecke ausgeübt werden dürfen. Umso ungewöhnlicher erscheint es, daß diese materiell eng begrenzten Rechte als Hoheitsrechte (sovereign rights) bezeichnet worden sind. Es hätte näher gelegen, sie entsprechend den Anträgen der Niederlande und der USA als ausschließliche Rechte zu qualifizieren oder gemäß dem Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland auf eine Qualifikation überhaupt zu verzichten“ (Meyer-Lindenberg 1961: 67).

Er warnt vor der Gefahr, dass die Formulierung missbraucht wird, um eine Vollsouveränität über den Festlandsockel zu beanspruchen (vgl. ebd.). Die Vertragsparteien haben dieses Abkommen mit den begrenzten Nutzungsrechten ratifiziert und somit die vereinbarten völkerrechtlichen Regelungen anerkannt. Das Übereinkommen lässt sonst keine Interpretation von hoheitsrechtlichen Ansprüchen auf den Festlandsockel zu, da Art. 2 Abs. 4 die abbaubaren Ressourcen konkret definiert. Zudem betont Art. 3, dass die Rechtsstellung der Gewässer und des Luftraums unberührt bleibt.

Bemerkenswert ist zudem folgende Regelung: „Die Rechte des Küstenstaates an dem Festlandsockel hängen weder von einer tatsächlichen oder angenommenen Besitzergreifung noch von einer ausdrücklichen Erklärung ab“ (Art. 2 CSC). Wie bereits dargelegt, sind die Küstenstaaten je nach verfügbaren Technologien nicht auf die 200-Meter-Wassertiefenlinie beschränkt. Falls sie gemäß Art. 2 Abs. 3 nicht angeben, bis zu welcher Entfernung bspw. der Abbau von Manganknollen technisch möglich ist und beansprucht wird, entsteht eine Unsicherheit für alle anderen Staaten darüber, in welchen Meeresgebieten die Regeln der Hohen See gelten und wo sie wirtschaftlich aktiv werden können.

Das Internationale Übereinkommen über die Hohe See

Gemäß der Genfer Seerechtskonvention umfasst die Hohe See alle Teile des Meeres, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern gehören, und steht allen Küsten- sowie Binnenstaaten offen (vgl. Art. 1 HSC). Die Freiheit der Hohen See beinhaltet (1) die Freiheit der Schifffahrt, (2) die Freiheit der Fischerei, (3) die Freiheit zur Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen und (4) die Freiheit des Überflugs (vgl. Art. 2 HSC). Zivile und militärische Schiffe unterliegen gleichermaßen der vollständigen Immunität, wobei das Recht des Flaggenstaates maßgeblich ist. Diesbezüglich merkt Kehden richtigerweise an, dass die in Artikel 1 formulierte Definition der Hohen See den Eindruck vermittelt, dass „das Hohe Meer lediglich der Teil des Meeres sei, der nach Abzug der von den Küstenstaaten bestimmbar Zonen [...] von der gesamten Meeresfläche übrigbleibe“ (Kehden 1971: 123). Dieser Eindruck entsteht ebenfalls durch die räumliche Begrenzung der Ausbeutung lebender und nicht-lebender Ressourcen – mit Ausnahme von Fisch – zugunsten souveräner Nutzungsrechte

sowie durch die potenziell enorme Ausdehnung des Festlandsockels, obgleich die benannten Freiheiten der Hohen See auf dem Festlandsockel bestehen bleiben. Kehden fasst zusammen:

„[Es] läßt sich vorhersehen, daß die Freiheit der Meere nur dann Grundlage des Seevölkerrechts bleiben wird, wenn sie rechtzeitig durch räumliche Beschränkungen und eine inhaltliche Umgestaltung den veränderten politischen und sozialen Bedingungen und den Notwendigkeiten der Meeresrevolution angepaßt wird. Wenn das nicht gelingt, werden sich wahrscheinlich die gegenwärtigen Tendenzen zur Nationalisierung und Regionalisierung der Ozeane endgültig durchsetzen. Das aber wäre der Abschied von der Freiheit der Meere“ (ebd.: 129).

Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See

Das Übereinkommen über die Fischerei verweist in seiner Präambel auf die drohende Gefahr einer Überfischung der Weltmeere infolge des steigenden Nahrungsbedarfs der Weltbevölkerung und plädiert für eine internationale Zusammenarbeit aller beteiligten Staaten zur Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See (vgl. CFCLR). Erwähnenswert ist, dass der Schutz lebender Ressourcen und Artenvielfalt in den Küstengewässern nicht explizit aufgegriffen wird, wie der Titel des Übereinkommens nahelegt. Dies liegt darin begründet, dass das Küstenmeer dem staatlichen Hoheitsrecht unterliegt und entsprechende Maßnahmen auf nationaler Ebene ergriffen werden. Nach Art. 14 Abs. 5 dürfen Küstenstaaten entsprechende Gesetze und Vorschriften erlassen, um fremden Fischereifahrzeugen das Fischen im Küstenmeer zu verbieten (vgl. Art. 14 CTS). Kehden betont: „Möglichkeiten zur Ausweitung der küstenstaatlichen Fischereihoheit wurden, wenn auch in begrenztem Ausmaß, faktisch – nicht rechtlich – durch das Übereinkommen und die Anschlusszone eröffnet, da hierin die zulässige Breite des Küstenmeeres nicht festgelegt wurde“ (Kehden 1979: 196). Wie oberhalb dargelegt, erstreckt sich das Küstenmeer nicht weiter als zwölf Seemeilen über die Basislinien hinaus.

In seinem Zeitschriftenaufsatz „Zwanzig Jahre danach. Die Genfer Seerechtskonferenzen im kritischen Rückblick“ (1979) weist Kehden darauf hin, dass die bei den Konferenzen erreichten Vorrechte bei der Fischerei „im Vergleich zu dem, was die Schelfstaaten hinsichtlich der Ausbeutung der marinen Erdöl- und Erdgasvorkommen erreicht hatten, kaum als ausgewogen betrachtet werden [kann]“ (Kehden 1979: 196). Diese Problematik betraf insbesondere Staaten ohne vorgelagerten Festlandsockel wie Peru. Zwar profitierten diese theoretisch von der beschriebenen Regelung zur ausschließlichen Kontrolle über Öl- und Gaslagerstätten, faktisch machte die Wassertiefe die Nutzungsrechte zunichte (vgl. ebd.). Kehden führt weiter aus, dass z. B. südamerikanische Staaten nach den Genfer Seerechtskonferenzen mit der Ungerechtigkeit konfrontiert waren, dass „die ohnehin schon

reichen Vereinigten Staaten einerseits die ausschließliche Kontrolle über riesige Ölvorkommen im Golf von Mexiko erlangt hatten und andererseits weiterhin ungehindert vor den Küsten ihrer armen südlichen Nachbarn fischen konnten, während diese nicht einmal in der 12-Meilen-Zone ausschließliche Fangrechte erhalten hatten“ (ebd.). Dies war ein wesentlicher Grund für die Expansionsbestrebungen dieser Staaten (siehe Kapitel 2.2.10.2 und 2.2.10.3). Hier zeigt sich ein interessanter argumentativer Widerspruch: Während Kehden zunächst eine erweiterbare Fischereihoheit anspricht, kritisiert er anschließend eine fehlende Festlegung von ausschließlichen Fischereirechten innerhalb von zwölf Seemeilen. Es ist zutreffend, dass die Genfer Seerechtskonventionen keine verbindlichen Aussagen zur Breite des Küstenmeeres und möglichen Fischereizonen treffen. Dieses rechtliche Versäumnis eröffnet die Möglichkeit, dass jeder Küstenstaat auf eine Anschlusszone verzichten und stattdessen ein entsprechend breites Küstenmeer beanspruchen kann. Wenn Art. 14 CTS es einem Küstenstaat ermöglicht, das Fischen durch fremde Schiffe in seinem Küstenmeer zu verbieten, so wird indirekt eine Fischereihoheit³⁷ über dieses Gebiet eingeräumt. Aus seevölkerrechtlicher Sicht gab es zum damaligen Zeitpunkt mit Unterzeichnung und Ratifizierung der Genfer Seerechtskonventionen faktisch keine Beschränkung für das genannte Peru. Demnach ist lediglich die Kritik an der Verhältnismäßigkeit der zugestandenen Meereszonen und Rechte als problematisch einzustufen.

Die folgende massenhafte Beanspruchung einer 12-Meilen-Zone mit entsprechenden Fischereirechten ist eher durch den Wunsch nach rechtlicher Absicherung als durch die vermeintlichen Ungerechtigkeiten der Seerechtskonventionen von 1958 motiviert. Zu Beginn der Vorbereitungen für die Dritte Seerechtskonferenz im Jahr 1971 beanspruchten 50 Staaten ein Küstenmeer von zwölf Seemeilen mit exklusiven Fischereirechten und 23 Staaten eine ebenso große Fischereizone mit Fischereihoheit (vgl. ebd.).

In Art. 1 ist vereinbart, dass alle Staaten unter Berücksichtigung des internationalen Interesses an der Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See Fischerei betreiben dürfen (vgl. Art. 1 CFCLR). Da das Übereinkommen über den Festlandsockel die Ausbeutung von lebenden Ressourcen, die sich nicht auf dem Meeresboden oder -untergrund bewegen, ausschließt, besteht insgesamt betrachtet mit dem CFCLR kein nennenswertes Potenzial für territoriale Dispute.

³⁷ Kehden verwendet diesen Begriff einige Absätze zuvor in seinen Ausführungen (siehe S. 196, 2. Absatz).

Unterzeichnung/Ratifikation der Genfer Seerechtskonventionen

Wie die unterhalb angeführte Tabelle zeigt, wurde das Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone von sechs Arktisstaaten unterzeichnet, aber lediglich von vier dieser Staaten ratifiziert. Eine Ratifikation bezeichnet die völkerrechtlich verbindliche Unterzeichnung eines Vertrages durch das Staatsoberhaupt nach erfolgter Zustimmung der gesetzgebenden Gewalt (vgl. Schubert & Klein, 2020). Die Genfer Seerechtskonventionen enthalten eine sog. Ratifikationsklausel, die festlegt, wonach die Übereinkommen erst nach ihrer – genauer, nach der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen – in Kraft treten (vgl. Art. 27 CTS; Art. 9 CTS; Art. 32 HSC; Art. 16 CFCLR). Es müssen insgesamt 22 Ratifikations- oder Beitrittsurkunden vorliegen. Die bloße Unterzeichnung ist für das Inkrafttreten der festgelegten Regelungen nicht ausreichend und bedeutet, dass der Unterzeichner Bestimmungen des Abkommens nicht einhalten muss.

Kanada und Island haben das Abkommen zwar am 29. April 1958 unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Dies wirft unmittelbar die Frage nach den möglichen Gründen auf. Dazu bedarf es einer detaillierten Analyse der nationalen Interessenlage zum damaligen Zeitpunkt mit gleichzeitigem Abgleich der einzelnen Paragraphen des Übereinkommens, welche an dieser Stelle nicht geleistet werden kann. Betrachtet man die Vertragsparteien des CTS, so fällt ebenfalls auf, dass sich Finnland und Dänemark deutlich mehr Zeit gelassen haben, das Abkommen zu ratifizieren, während die USA und die Sowjetunion dies innerhalb von ca. zwei Jahren getan haben. Die sowjetische Regierung unter dem Vorbehalt, dass staatliche Schiffe in fremden Hoheitsgewässern ebenso wie Handelsschiffe Immunität genießen und die in Art. 20 genannten Maßnahmen nur mit Zustimmung des Flaggenstaates angewendet werden dürfen, wie Vollstreckungs- und Sicherungsmaßnahmen in Zivilsachen gegen das Schiff (vgl. United Nations Treaty Collection³⁸ 2021a). Darüber hinaus erklärte die Sowjetunion in Bezug auf Art. 23, dass ihrer Auffassung nach der Küstenstaat die Durchfahrt ausländischer Kriegsschiffe erst genehmigen soll (vgl. ebd.). Diese Erklärung basiert auf den traditionellen Bedrohungen des Kalten Krieges. Dänemark und die USA hielten den russischen Vorbehalt zu Art. 20 für nicht akzeptabel (vgl. ebd.). Sowohl Deutschland als auch sämtliche relevanten Akteure im Südchinesischen Meer haben das CTS nicht unterzeichnet und ratifiziert. Lediglich Taiwan ist Ende 1960 beigetreten.

³⁸ Kurz UNTC.

Tab. 1: Unterzeichnung/Ratifikation des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone

	<i>unterzeichnet</i>	<i>ratifiziert</i>
Deutschland	–	–
Großbritannien	9. September 1958	14. März 1960
Dänemark	29. April 1958	26. September 1968
Kanada	29. April 1958	–
Norwegen	–	–
Russische Föderation	31. Oktober 1958	22. November 1960
Vereinigte Staaten von Amerika	15. September 1958	12. April 1960
Finnland	27. Oktober 1958	16. Februar 1965
Island	29. April 1958	–
Schweden	–	–
Indonesien	–	–
Malaysia	–	–
Philippinen	–	–
Taiwan	–	21. Dezember 1960 (Beitritt)
Vietnam	–	–
Volksrepublik China	–	–

Quelle: Eigene Darstellung nach UNTC 2021a

Das CSC wurde von sechs Arktisstaaten ratifiziert. Während Kanada das Übereinkommen über den Festlandsockel lediglich unterzeichnete, erfolgte hier nach knapp zwölf Jahren die Ratifikation des Abkommens – unter dem Vorbehalt, dass zufällige (geografische) Charakteristika wie eine Senke oder ein Kanal in einem überfluteten Gebiet nicht als eine Unterbrechung der natürlichen Ausdehnung der eigenen Landmasse angesehen werden (vgl. UNTC 2021b). Island hingegen ratifizierte das Abkommen trotz Unterzeichnung am 29. April 1958 nicht. Es ist denkbar, dass das von der Fischereiindustrie stark abhängige Island eher an exklusiven Nutzungsrechten im Bereich des Festlandsockels interessiert gewesen wäre, um den wirtschaftlichen Nutzen für das eigene Land zu maximieren. Schweden, als Nichtunterzeichner und Staat ohne direkten Zugang zum Meer, ratifizierte das CSC im Jahr 1966. Möglicherweise spielte die ökonomische Bedeutung des Fischfangs eine Rolle, da das CSC eine exklusive Ausbeutung der Fischbestände ausschließt und Schweden diese Regelung durch einen Beitritt unterstreichen wollte. Auch die Bundesrepublik Deutschland

unterzeichnete im Gegensatz zum CTS das CSC und erklärte, dass ihrer Auffassung nach Art. 5 Abs. 1 des CSC durchaus die Ausübung exklusiver Fischereirechte in den Gewässern oberhalb des Festlandsockels garantiere (vgl. ebd.). Darin heißt es: „Die Erforschung des Festlandsockels und die Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen dürfen die Schifffahrt, den Fischfang und die Erhaltung des biologischen Reichtums des Meeres nicht in ungerechtfertigter Weise behindern [...]“ (Art. 5 CSC). Eine Einschränkung des freien Fischfangs lässt sich aus wissenschaftlicher Perspektive nicht ableiten. Die kanadische Regierung wies diese Erklärung bei ihrer Ratifikation zurück und formulierte den Einwand, dass die deutsche Interpretation von Art. 5 Abs. 1 nicht akzeptabel sei (vgl. UNTC 2021b). Ein ähnlicher Widerspruch kam auch vonseiten der USA.

Interessant ist, dass sich zahlreiche Staaten deutlich länger Zeit mit einer Ratifikation des Übereinkommens gelassen haben. Dies könnte einerseits dadurch begründet sein, dass es sich bei dem CSC nicht um die Kodifikation von Völkergewohnheitsrecht handelt. Die Beanspruchung eines Festlandsockels kam erstmals durch die Truman-Proklamation im Jahr 1945 auf, während sich die meisten anderen seevölkerrechtlichen Regelungen über einen Zeitraum von mehreren Jahrhunderten entwickelt haben. Andererseits könnte die Unzufriedenheit vieler Staaten bezüglich der nicht gewährten Fischereirechte eine Rolle gespielt haben. Insbesondere bei den Arktisstaaten waren die klimatischen Bedingungen der damaligen Zeit relevant. Während wir heute einen starken Rückgang der sommerlichen Meereisbedeckung in der Arktis beobachten, war die Nordpolarregion in den 1960er Jahren noch ganzjährig von Meereis bedeckt, wodurch der Abbau von Rohstoffvorkommen undenkbar war. Bei den südostasiatischen Staaten zeichnet sich dasselbe Bild ab wie beim CTS: Lediglich Taiwan trat dem Abkommen im Jahr 1960 bei.

Tab. 2: Unterzeichnung/Ratifikation des Übereinkommens über den Festlandsockel

	<i>unterzeichnet</i>	<i>ratifiziert</i>
Deutschland	30. Oktober 1958	–
Großbritannien	9. September 1958	11. Mai 1964
Dänemark	29. April 1958	12. Juni 1963
Kanada	29. April 1958	6. Februar 1970
Norwegen	–	–
Russische Föderation	31. Oktober 1958	22. November 1960
Vereinigte Staaten von Amerika	15. September 1958	12. April 1961
Finnland	27. Oktober 1958	16. Februar 1965
Island	29. April 1958	–
Schweden	–	1. Juni 1966
Indonesien	–	–
Malaysia	–	–
Philippinen	–	–
Taiwan	–	21. Dezember 1960 (Beitritt)
Vietnam	–	–
Volksrepublik China	–	–

Quelle: Eigene Darstellung nach UNTC 2021b

Das Übereinkommen über die Hohe See fand mit insgesamt 46 Unterzeichnern die größte Akzeptanz unter den vier Genfer Seerechtskonventionen. Es ist das einzige Abkommen, welches die Bundesrepublik Deutschland (15 Jahre später) ratifiziert hat. Die Sowjetunion ratifizierte das HSC unter dem Vorbehalt, dass nach Art. 9 der Grundsatz des Völkerrechts, wonach ein Schiff auf Hoher See der Gerichtsbarkeit des Flaggenstaats unterliegt, uneingeschränkt auch für Regierungsschiffe gilt (vgl. UNTC 2021c). Hier findet sich erneut Russlands Fokus auf die Immunität von staatlichen Schiffen. Weiterhin erklärte die Sowjetunion, dass die enthaltene Definition der Piraterie nicht weit genug gehe, um die Freiheit der Schifffahrt auf internationalen Seewegen zu gewährleisten (vgl. ebd.). Einige Staaten, darunter Dänemark, widersprachen der russischen Erklärung in Bezug auf Artikel 9. Auffallend ist, dass weniger Arktisstaaten das Übereinkommen über die Hohe See ratifiziert haben als das CSC, obwohl dieses einen etablierten völkerrechtlichen Grundsatz kodifiziert.

Zudem haben sich Dänemark und Finnland vergleichsweise viel Zeit mit einer Ratifikation gelassen.

Tab. 3: Unterzeichnung/Ratifikation des Übereinkommens über die Hohe See

	<i>unterzeichnet</i>	<i>ratifiziert</i>
Deutschland	30. Oktober 1958	26. Juli 1973
Großbritannien	9. September 1958	14. März 1960
Dänemark	29. April 1958	26. September 1968
Kanada	29. April 1958	–
Norwegen	–	–
Russische Föderation	31. Oktober 1958	22. November 1960
Vereinigte Staaten von Amerika	15. September 1958	12. April 1961
Finnland	27. Oktober 1958	16. Februar 1965
Island	29. April 1958	–
Schweden	–	–
Indonesien	–	–
Malaysia	–	–
Philippinen	–	–
Taiwan	–	21. Dezember 1960 (Beitritt)
Vietnam	–	–
Volksrepublik China	–	–

Quelle: Eigene Darstellung nach UNTC 2021c

Das CFCLR ist mit insgesamt 35 Unterzeichnern das am wenigsten „akzeptierte“ Abkommen und wurde von fünf Arktisstaaten unterzeichnet und von vier ratifiziert. Die dänische Regierung erklärte, sich nicht an den letzten Satz von Artikel 2 gebunden zu fühlen (vgl. UNTC 2021d). Darin heißt es: „Die Programme der Erhaltung dieser [biologischen] Reichtümer sind so zu gestalten, dass sie in erster Linie der menschlichen Ernährung dienen“ (Art. 2 CFCLR). Dies deutet darauf hin, dass für Dänemark der umweltpolitische Aspekt im „Übereinkommen über die Fischerei“ nicht hinreichend berücksichtigt wurde und der Erhaltung der Artenvielfalt sowie des marinen Ökosystems mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.

Wie die unterhalb angeführte Tabelle darstellt, haben Kanada und Island dieses Abkommen trotz Unterzeichnung am 29. April 1958 nicht ratifiziert. Dagegen hat die Sowjetunion als Nicht-Unterzeichner das CFCLR bereits Ende 1960 ratifiziert.

Tab. 4: Unterzeichnung/Ratifikation des Übereinkommens über die Fischerei

	<i>unterzeichnet</i>	<i>ratifiziert</i>
Deutschland	–	–
Großbritannien	9. September 1958	14. März 1960
Dänemark	29. April 1958	26. September 1968
Kanada	29. April 1958	–
Norwegen	–	–
Russische Föderation	–	22. November 1960
Vereinigte Staaten von Amerika	15. September 1958	12. April 1961
Finnland	27. Oktober 1958	16. Februar 1965
Island	29. April 1958	–
Schweden	–	–
Indonesien	–	–
Malaysia	–	21. Dezember 1960 (Beitritt)
Philippinen	–	–
Taiwan	–	–
Vietnam	–	–
Volksrepublik China	–	–

Quelle: Eigene Darstellung nach UNTC 2021d

Abschließend ist folgender Aspekt erwähnenswert: Alle vier Genfer Seerechtskonventionen enthalten einen Artikel, welcher den Vertragsparteien erlaubt, nach Ablauf von fünf Jahren einen Antrag auf Revision der Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation zu stellen (vgl. Art. 30 CTS; Art. 13 CSC; Art. 35 HSC; Art. 20 CFCLR). Somit ermöglichen es die Genfer Seerechtskonventionen, den Vertrag abhängig von den nationalen Interessen zu kündigen, was ein einheitliches Seevölkerrecht gefährdet.

2.2.10.2. Multilaterale Dispute über die Breite des Küstenmeeres und die Festlegung von Fischereizonen

Die ersten beiden Seerechtskonferenzen³⁹ scheiterten an der Aufgabe, die höchstzulässige Breite des Küstenmeeres zu kodifizieren. Im Folgenden werden die divergierenden Interessen der Vertragsparteien und die damit verbundenen Streitigkeiten über Zugriffsrechte in bestimmten maritimen Gebieten dargestellt.

Erstens beanspruchten zahlreiche Staaten (darunter fast alle europäischen Staaten außerhalb des Ostblocks, die USA, Kanada, Australien, China, Japan, Pakistan und Vietnam) eine Drei-Meilen-Zone, basierend auf der Kanonenschussweite nach Bynkershoek aus dem 18. Jahrhundert (vgl. Meyer-Lindenberg 1961: 45). Zu dieser Gruppe gehörten die traditionellen See- und Fischereistaaten mit dem höchsten Anteil an der Welttonnage. Die Befürworter der Drei-Meilen-Zone untermauerten ihren Standpunkt u. a. mit dem Argument, dass es sich bei der Dreimeilenregel um einen anerkannten Grundsatz handle, welcher die Meeresfreiheit im Sinne von *Mare Liberum* sichere (vgl. ebd.). Eine Ausdehnung der Küstenmeere würde die Fernfischerei und Schifffahrt behindern. Letzteres führe zu einer Verlängerung der Routen und Verteuerung der Transporte (vgl. ebd.). Zwar sichert die Genfer Seerechtskonvention das Recht auf friedliche Durchfahrt durch die Küstenmeere unabhängig von ihrer Breite, allerdings ermöglicht Art. 16 eine zeitweilige Durchfahrtsperre oder die Durchführung verschärfter Kontrollen zum Schutz der nationalen Sicherheit. Auch aus sicherheitspolitischer Perspektive sei eine Ausdehnung der Küstenmeere über drei Seemeilen hinaus bedenklich, da fremde U-Boote ein breites neutrales Küstenmeer missbrauchen könnten, um dort der Verfolgung durch feindliche Seestreitkräfte zu entgehen (vgl. ebd.: 46).

Zweitens plädierten Staaten des Ostblocks sowie zahlreiche afroasiatische Entwicklungsländer und lateinamerikanische Staaten für eine 12-Meilen-Zone. Sie begründeten ihre Position damit, dass jeder souveräne Staat das Recht habe, seine Küstengewässer entsprechend den eigenen Bedürfnissen und Interessen gegenüber der Hohen See abzugrenzen (vgl. ebd.: 47)⁴⁰. Bei der Kanonenschussweite handle es sich um ein überholtes Konzept, das auf der effektiven Kontrolle der küstennahen Gewässer basiert und im Zeitalter von Langstreckenraketen keinerlei Grundlage mehr habe (vgl. ebd.). Die Dreimeilenregel sei niemals allgemein verbindliches Völkerrecht gewesen, und die zahlreichen Neustaaten könnten nicht an dieses von den traditionellen Seemächten zum Schutz ihrer eigenen Interessen entwickelte Konzept gebunden werden (vgl. ebd.). Darüber

³⁹ Die Zweite Seerechtskonferenz fand vom 17. März bis 26. April 1960 statt.

⁴⁰ Dieser Argumentation folgend wäre eine Festlegung der Küstenmeerbreite nicht möglich gewesen.

hinaus müssten die küstennahen Fischbestände der Nahrungssicherung der eigenen Bevölkerung dienen, sodass ein breiteres Küstenmeer unverzichtbar sei (vgl. ebd.). Das Recht auf friedliche Durchfahrt bewahre in ausreichendem Maße die Interessen der ausländischen Schifffahrt, weshalb die 12-Meilen-Zone keine Behinderung sei (vgl. ebd.). Aus sicherheitspolitischer Sicht bietet ein breites Küstenmeer insbesondere für militärisch schwache und im Kriegsfall neutrale Staaten den notwendigen Schutz und verhindert die Ausübung eines unzulässigen politischen Drucks, bspw. durch Flottendemonstrationen in Küstennähe (vgl. ebd.: 47, 52 f.). Es dient demzufolge dem Schutz vor militärstrategischer Nutzung durch Drittstaaten, zumal Unterseeboote nach Art. 14 des CTS innerhalb des Küstenmeeres über Wasser und ihre Flagge zeigen müssen. Diese Verpflichtung entfällt im Bereich der Hohen See. Je näher die angrenzende Hohe See, desto größer das Bedrohungspotenzial. Die traditionellen Seemächte haben ein größeres Interesse an einer freien Beweglichkeit ihrer See- und Luftstreitkräfte.

Drittens existierte ein Kompromissvorschlag vonseiten der Vereinigten Staaten auf der Ersten Seerechtskonferenz. Sie beantragten eine Ausdehnung des Küstenmeeres auf sechs Seemeilen und eine angrenzende Fischereizone von weiteren sechs Seemeilen unter Berücksichtigung historischer Fischereirechte von Drittstaaten (vgl. ebd.: 49). Die ökonomischen Interessen der USA waren in den 1950er Jahren noch stark von der Fischerei geprägt. Durch diesen hätten die USA jedoch die Fischereirechte vor fremden Küsten bis zu einer Grenze von zwölf Seemeilen verloren. Um diesen Verlust zu legitimieren, betonte der amerikanische Chefdelegierte die strategische Bedeutung eines möglichst schmalen Küstenmeeres, wie der Rechtswissenschaftler Fritz Münch in seinem Aufsatz „Die Zweite Internationale Seerechtskonferenz in Genf“ (1960) herausgearbeitet hat. Durch eine Ausdehnung auf zwölf Seemeilen wären 116 Wasserstraßen unter die staatliche Hoheit der Küstenstaaten gelangt, wovon eventuell 18 für die USA gesperrt worden wären (vgl. Münch 1961: 63). Bei einer Erweiterung auf sechs Seemeilen wären es lediglich 52 Wasserstraßen gewesen, von denen voraussichtlich elf Seestraßen gesperrt worden wären (vgl. ebd.). Im Zentrum des amerikanischen Interesses standen in erster Linie sicherheitspolitische und militärstrategische Überlegungen, da das Recht auf friedliche Durchfahrt die freie Handelsschifffahrt größtenteils gesichert hätte.

Viertens reichte Kanada ebenfalls einen Kompromissvorschlag ein: Bei einer Küstenmeerbreite von drei Seemeilen sollten ausschließliche Fischereirechte bis zu einer Entfernung von zwölf Seemeilen ausgehend von der Basislinie gewährt werden, allerdings

ohne die Anerkennung historischer Fischereirechte von Drittstaaten (vgl. Meyer-Lindenberg 1961: 48). Beide Vermittlungskonzepte fanden keine ausreichende Mehrheit.

Fünftens machten die USA und Kanada auf der Zweiten Seerechtskonferenz, nachdem sie ihre ursprünglichen Anträge zurückgezogen hatten, einen gemeinsamen Vorschlag, welcher bei den Befürwortern der Drei-Meilen-Zone großen Zuspruch fand (vgl. ebd.: 53). Alle Staaten sollten die Breite des Küstenmeeres bis zu sechs Seemeilen individuell festsetzen und eine ausschließliche Fischereizone außerhalb des Küstenmeeres bis zu einer Breite von zwölf Seemeilen, ausgehend von den Basislinien, errichten können (vgl. ebd.). Historische Fischereirechte von Drittstaaten, die regelmäßig in den fünf Jahren vor dem 1. Januar 1958 gefischt haben, sollten für zehn Jahre ab dem 31. Oktober 1960 anerkannt werden (vgl. ebd.: 54). Darüber hinaus sieht der Vorschlag eine friedliche Beilegung von Streitigkeiten nach den Bestimmungen des CFCLR⁴¹ vor (vgl. ebd.). Problematisch ist, dass die vier Genfer Seerechtskonventionen einzeln unterzeichnet und ratifiziert werden mussten, sodass nicht alle Staaten auch Vertragsparteien des CFCLR waren.

Sechstens existierte ein sowjetisch-russischer Antrag, der im ersten Ausschuss auf der Ersten Seerechtskonferenz abgelehnt worden war. Danach sollte jeder Staat innerhalb der Grenzen von drei bis zwölf Seemeilen die Breite seines Küstenmeeres frei bestimmen können, abhängig von den geschichtlichen und geografischen Bedingungen sowie den wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Interessen. Auf der Zweiten Seerechtskonferenz passte die Sowjetunion diesen Antrag an. Nun sollte jeder Staat sein Küstenmeer auf zwölf Seemeilen festlegen können (vgl. ebd.). Sofern ein Staat von dieser Regelung keinen Gebrauch macht, steht ihm eine ausschließliche Fischereizone bis zu zwölf Seemeilen ausgehend von der Basislinie zu (vgl. ebd.).

Siebtens beabsichtigten u. a. Brasilien und Peru, führende Mitglieder der Gruppe 77⁴², eine Ausdehnung ihres Küstenmeeres auf 200 sm (vgl. Kehden 1976: 42).

Trotz der unterschiedlichen Interessen und der vehementen Verteidigung eines schmalen Küstenstreifens unter staatlicher Hoheit seitens der Befürworter einer Drei- und Sechs-Meilen-Zone setzte sich gegen Ende der 1960er Jahre zunehmend die Zwölfmeilenregel durch, welche

⁴¹ Diese besagen: „Entsteht zwischen Staaten auf Grund der Artikel 4, 5, 6, 7 und 8 ein Streit, so wird er auf Antrag einer der Parteien einer aus fünf Mitgliedern bestehenden Sonderkommission zur Beilegung unterbreitet, sofern die Parteien nicht übereinkommen, gemäss Artikel 33 der Charta der Vereinten Nationen durch ein anderes Verfahren zur friedlichen Beilegung eine Lösung anzustreben“ (Art. 9 CFCLR).

⁴² Die Gruppe 77 ist ein Zusammenschluss von 77 Entwicklungsländern zur Vertretung insbesondere wirtschaftlicher Interessen in internationalen Organisationen wie der UN.

später im Seerechtsübereinkommen kodifiziert wurde. Dies führte dazu, dass viele Wasserstraßen, wie die Straße von Gibraltar, in Küstenmeere integriert wurden. Die Frage nach einer freien Passage durch internationale Meerengen war ein wichtiger Impuls zur Einberufung der Dritten Seerechtskonferenz, so Kehden (vgl. Kehden 1979: 197). Die Erweiterung der Küstenmeerbreite gefährdete die freie Beweglichkeit der Streitkräfte, wodurch ein vermeintlich grundlegendes Interesse an der Offenhaltung von Meerengen bestand (vgl. ebd.). Das CTS regelt, dass „der Küstenstaat, ohne fremde Schiffe untereinander diskriminierend zu behandeln, in bestimmten Zonen seines Küstenmeeres die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe vorübergehend verbieten [darf], wenn dies für den Schutz seiner Sicherheit unerlässlich ist“ (Art. 16 CTS). Allerdings darf die „friedliche Durchfahrt fremder Schiffe durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt zwischen einem Teil der Hohen See und einem anderen Teil derselben oder dem Küstenmeer eines fremden Staates dienen, [nach Art. 16 Abs. 4] auch vorübergehend nicht verboten werden“ (Art. 16 CTS). Folglich darf die friedliche Durchfahrt durch eine Meerenge nicht behindert werden, selbst wenn diese durch das Küstenmeer eines Staates verläuft. Es ist fraglich, ob auch Militärschiffe von dieser Regelung erfasst werden. Da in der Formulierung von „fremden Schiffen“ und nicht explizit von Handelsschiffen die Rede ist, lässt sich dies mit hoher Wahrscheinlichkeit bejahen. Demnach stellte die Integration internationaler Meerengen in Küstenmeere prinzipiell keine unmittelbare Bedrohung für die Beweglichkeit von Seestreitkräften dar.

Interessanter ist in diesem Zusammenhang die Frage nach der friedlichen Durchfahrt durch Küstenmeere abseits von internationalen Meerengen, da hierzu konkrete Regelungen bestehen, die jedoch einige Unklarheiten aufwerfen. So definiert die Genfer Seerechtskonvention bspw. nicht, welche nationalen Sicherheitsbedürfnisse eine Beschränkung der fremden Schifffahrt legitimieren. Dies liegt somit im Ermessensspielraum des jeweiligen Küstenstaates, sodass diese Regelung in Korrelation mit den gesamtpolitischen Entwicklungen verstärkt genutzt werden kann. Weiterhin ist unklar, in welchem Maße die Handelsschifffahrt von solchen Durchfahrtsverboten betroffen sein könnte. Der Schutz des neutralen Handels spielte in der Seevölkerrechtsgeschichte stets eine wichtige Rolle. Im Kriegsfall zeigte sich schnell eine Behinderung des Frachtverkehrs, infolgedessen es zu Versorgungsengpässen in den abgeschnittenen Ländern kam. Da Art. 16 Abs. 3 ein Durchfahrtsverbot für alle fremden Schiffe gestattet, wäre denkbar, dass diese Vereinbarung im Falle politischer Krisen als Druckmittel eingesetzt wird – zumal dieser Artikel im Unterabschnitt A (Regeln für alle Schiffe) aufgeführt ist.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Frage nach der Küstenmeeresbreite zur Zeit der Genfer Seerechtskonferenzen von divergierenden Interessen geprägt war, die zu Disputen über Nutzungsrechte im Hinblick auf Fischbestände führten. Die fehlende Kompromissbereitschaft der Vertragsparteien ließ zunächst keine Einigung zu, allerdings zeichnete sich gegen Ende der 1960er/Anfang der 1970er Jahre ab, dass zunehmend mehr Staaten eine 12-Meilen-Zone bevorzugen. Die traditionelle Zweiteilung des maritimen Raumes in die weite Hohe See und einen schmalen Küstenstreifen unter staatlicher Hoheit wurde von zahlreichen Nationen als nicht mehr ausreichend angesehen. Dieser Aspekt ist eng verbunden mit den wirtschaftlichen Interessen an einer Ausbeutung von Erdöl- und Erdgasvorkommen sowie mineralischen Ressourcen, welche gleichzeitig die Einberufung der Dritten Seerechtskonferenz (1973–1982) und eine Weiterentwicklung des Seevölkerrechts erforderlich machten. Die Ölversorgungskrise unmittelbar vor der Konferenz veränderte den wirtschaftlichen Ausgangspunkt für die Verhandlungen und verlieh den marinen Erdöl- und Erdgasvorkommen einen deutlich höheren Stellenwert, welcher sich in einer großzügigen Gewährung von Meereszonen mit nationalen Rechten widerspiegelte (vgl. Kehden 1979: 197).

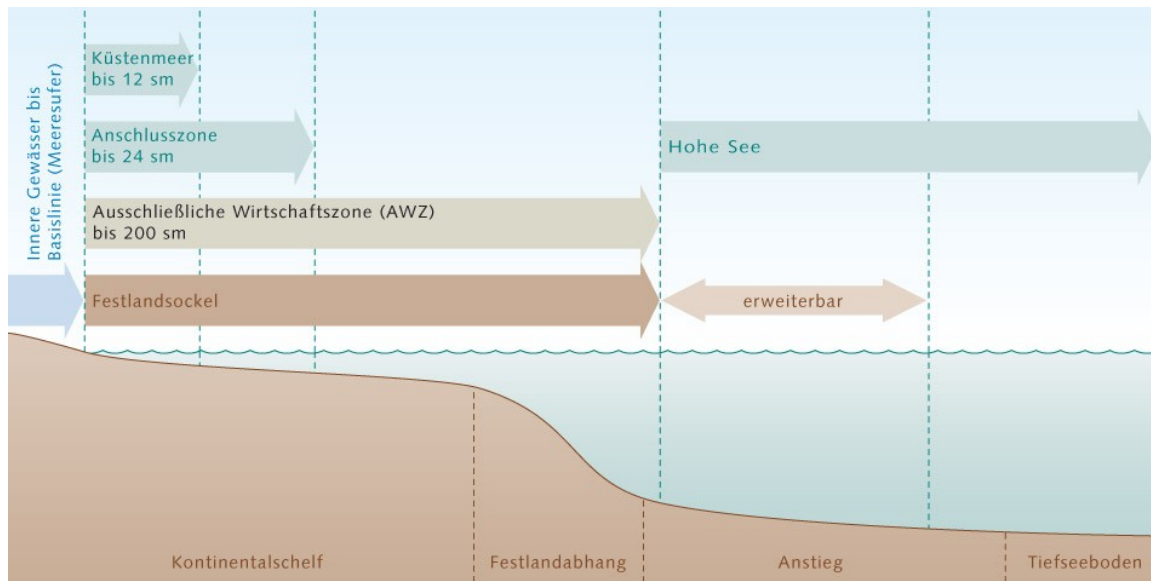
2.2.10.3. Die Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen von 1982

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 ist ein multilaterales Abkommen zur Festlegung aller auf das Meer bezogenen Rechtsnormen und trat am 16. November 1994 in Kraft. Es basiert in weiten Teilen auf den vier Genfer Seerechtskonventionen von 1958 und kodifiziert über Jahrhunderte etabliertes Völkergewohnheitsrecht. Zudem enthält das Übereinkommen einige neue Regelungen, insbesondere zum Vorteil staatlicher Souveränitätsansprüche. Erstmals verfügt jeder Küstenstaat über eine 200-Meilen-Zone mit exklusiven Rechten zur Ausbeutung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen. Insgesamt 169 Staaten und die Europäische Union sind Vertragsparteien der Seerechtskonvention (Stand: Juli 2024). Die Vereinigten Staaten von Amerika als bedeutender Akteur im Arktischen Ozean sind dem Abkommen noch nicht beigetreten, obwohl eine entsprechende Absicht in den nationalen Strategiepapieren stets verlautbart wird. Welche möglichen Interessen sich hinter der amerikanischen Zurückhaltung verbergen, thematisiert Kapitel 3.

Mit dem Seerechtsübereinkommen wurden drei neue Institutionen geschaffen: der Internationale Seegerichtshof mit Sitz in Hamburg, die Internationale Meeresbodenbehörde und die Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels.

Die angeführte Grafik gibt einen Überblick über die nach UNCLOS gewährten Meereszonen:

Abb. 5: Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (1982)



Quelle: World Ocean Review 2010

Die **inneren Gewässer** sind nach Art. 8 UNCLOS die landwärts der Basislinie gelegenen Gewässer und unterliegen der staatlichen Souveränität des Küstenstaates. Sie gehören somit zum Staatsgebiet. In den inneren Gewässern gilt kein Recht zur friedlichen Durchfahrt, es sei denn, die Festlegung gerader Basislinien führt dazu, dass Gebiete, die vorher nicht als innere Gewässer galten, in diese einbezogen werden (vgl. Art. 8 UNCLOS). Somit wird das Recht auf friedliche Durchfahrt durch die spätere Festlegung von geraden Basislinien nicht aufgehoben. Diese Regelung gilt gleichermaßen für eisbedeckte Gebiete, deren Küstenmeere aufgrund der Meereisbedeckung nicht nutzbar waren, da UNCLOS hierzu keine Ausnahme enthält.

Die Definition der **Basislinie** stimmt größtenteils mit jener aus der Genfer Seerechtskonvention überein. Jedoch wurde der im vorherigen Kapitel angeführte Kritikpunkt, dass aus dem CTS nicht ersichtlich wird, ob trockenfallende Erhebungen als Ausgangs- oder Endpunkt für die Festlegung von Basislinien genutzt werden können, hier verbessert. Laut Art. 7 UNCLOS dürfen *gerade* Basislinien „nicht zu und von trockenfallenden Erhebungen gezogen werden, es sei denn, daß Leuchttürme oder ähnliche ständig über den Wasserspiegel hinausragende Anlagen auf ihnen errichtet sind" (Art. 7 UNCLOS). Ausgenommen sind gerade Basislinien von und zu trockenfallenden Erhebungen, die von der Staatenpraxis allgemein anerkannt wurden (vgl. ebd.). Die Problematik einer möglichen Verschiebung von geraden Basislinien durch den Bau von Leuchttürmen oder ähnlichen Anlagen zum Zweck einer Erweiterung der inneren Gewässer bleibt bestehen. UNCLOS ermöglicht zudem eine

Kombination von Methoden zur Festlegung von Basislinien, um den unterschiedlichen geografischen Charakteristika von Küstenlinien gerecht zu werden (vgl. Art. 14 UNCLOS).

Die Souveränität eines Küstenstaates erstreckt sich ebenfalls auf das angrenzende **Küstenmeer**, welches nach Art. 3 UNCLOS bis zu zwölf Seemeilen breit sein darf. Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 legt erstmals die höchstzulässige Breite des Küstenmeeres fest. Die Staaten sind nicht dazu verpflichtet, die gesamten zwölf Seemeilen in Anspruch zu nehmen, sondern dürfen die Breite ihres Küstenmeeres bis zu dieser äußeren Grenze frei bestimmen. Entscheidet sich ein Staat bspw. für ein sechs Seemeilen breites Küstenmeer, so profitiert er in den übrigen sechs Seemeilen von den exklusiven Rechten einer Anschlusszone. Die oberhalb angeführte Grafik verdeutlicht, dass sich beide Meereszonen überlappen. Die Definition des Küstenmeeres stimmt weitestgehend mit der Genfer Seerechtskonvention überein, ergänzend sind hier die Archipelstaaten aufgeführt (vgl. Art. 2 UNCLOS). Im Küstenmeer genießen die Schiffe aller Staaten das Recht zur friedlichen Durchfahrt, Unterseeboote sind weiterhin dazu verpflichtet, aufzutauchen und ihre Flagge zu zeigen (vgl. Art. 20, Art. 29 UNCLOS). Die Durchfahrt muss ohne Unterbrechung und zügig erfolgen. Im Gegensatz zum CTS definiert das Seerechtsübereinkommen einige Punkte, wann die Durchfahrt eines fremden Schiffes als nicht friedlich gilt und die Sicherheit des Küstenstaates beeinträchtigt: (1) die Androhung oder Anwendung von Gewalt gerichtet gegen die Souveränität, territoriale Unversehrtheit oder politische Unabhängigkeit des Küstenstaates, (2) Übungen und Manöver mit Waffen, (3) das Sammeln von Informationen zum Schaden der Verteidigung, (4) Propagandahandlungen, (5) das Starten, Landen oder Anbordnehmen von Luftfahrzeugen, (6) Verstöße gegen die Zoll-, Finanz-, Einreise- und Gesundheitsgesetze sowie (7) schwere Verschmutzungen und (8) Fischereitätigkeiten (vgl. Art. 19 UNCLOS). Der Küstenstaat darf bestimmte Gesetze und sonstige Vorschriften über die friedliche Durchfahrt festlegen. Diese dürfen sich bspw. auf die Sicherheit der Schifffahrt und die Regelung des Seeverkehrs, den Schutz von Navigationseinrichtungen, die Erhaltung lebender Ressourcen und die Einhaltung von Fischereigesetzen sowie auf den Umweltschutz und die Einhaltung von Zoll-, Finanz-, Einreise- und Gesundheitsgesetzen beziehen (vgl. Art. 21 UNCLOS). Zudem darf ein Küstenstaat vorschreiben, welche Schifffahrtswege und Verkehrstrennungsgebiete genutzt werden (vgl. Art. 22 UNCLOS).

Grundsätzlich darf ein Küstenstaat die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe nicht behindern. Jedoch ermöglicht UNCLOS eine vorübergehende Aussetzung zum Schutz der nationalen Sicherheit, einschließlich Waffenübungen (vgl. Art. 25 UNCLOS). Ein höchstzulässiger Zeitraum und weitere potenzielle Gründe für eine solche Aussetzung sind nicht definiert,

sodass den Staaten hier ein Interpretationsspielraum in Bezug auf die Begriffe „Sicherheit“ und „vorübergehend“ gelassen wird.

Ein Küstenmeer zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten muss in gegenseitiger Vereinbarung abgegrenzt werden. Ohne eine solche vertragliche Übereinkunft ist kein Staat berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittellinie auszudehnen (vgl. Art. 15 UNCLOS). Das Seerechtsübereinkommen lässt mit dieser Regelung prinzipiell keinen Raum für territoriale Streitigkeiten mit Eskalationspotenzial zwischen den Küstenstaaten. Allerdings wird diese klare Linie im nächsten Satz gebrochen, denn „diese Bestimmung findet [...] keine Anwendung, wenn es aufgrund historischer Rechtstitel oder anderer besonderer Umstände erforderlich ist, die Küstenmeere der beiden Staaten abweichend davon gegeneinander abzugrenzen“ (ebd.). Einerseits wird der unklare Begriff des historischen Rechtstitels aus dem CTS übernommen, andererseits ist nicht definiert, was unter besonderen Umständen zu verstehen ist.

Die **Anschlusszone** darf sich nicht weiter als 24 sm ausgehend von den Basislinien erstrecken. Dabei gilt: Je schmaler das Küstenmeer, desto breiter die Anschlusszone. Sie unterliegt nicht der staatlichen Hoheit des Küstenstaates, gewährt diesem aber exklusive Rechte. So kann der Küstenstaat die erforderliche Kontrolle ausüben, um (1) Verstöße gegen die Zoll- und Finanzgesetze sowie Einreise- und Gesundheitsgesetze zu verhindern und (2) Verstöße gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften, die in seinem Hoheitsgebiet begangen worden sind, zu ahnden (vgl. Art. 33 UNCLOS). Die Anschlusszone basiert wie erwähnt auf den britischen Hovering Acts. Dies zeigt die enge Verbundenheit des neuen Seerechts mit der Seevölkerrechtsgeschichte.

Die **Ausschließliche Wirtschaftszone** gibt den Küstenstaaten eine Reihe von funktional begrenzten Nutzungsrechten und spiegelt das seit Mitte des 20. Jahrhunderts zunehmende Souveränitätsdenken in Bezug auf die Ausbeutung der natürlichen Reichtümer des Meeres wider. Die gewährten Rechte beziehen sich nicht auf das Meeresgebiet selbst, sondern auf die vorhandenen Ressourcen.

Nach Art. 56 UNCLOS hat der Küstenstaat „souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung, Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrundes“ (Art. 56 UNCLOS). Zudem darf er die ausschließliche Wirtschaftszone für andere wirtschaftliche Tätigkeiten wie die Energieerzeugung aus Wasser, Strömung und Wind nutzen (vgl. ebd.). Die Seerechtskonvention reserviert den Küsten- und Inselstaaten ca. neun Zehntel der weltweiten Fischressourcen unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Bewirtschaftung (vgl. Vitzthum

2006: 41). Der Küstenstaat legt die zulässige Fangmenge fest und verhindert durch geeignete Maßnahmen eine Überfischung der EEZ (vgl. Art. 61 UNCLOS). Darüber hinaus verfügt der Küstenstaat über Hoheitsbefugnisse in Bezug auf die Errichtung und Nutzung von künstlichen Inseln sowie von Anlagen und Bauwerken, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Schutz der Meeresumwelt betreffen (vgl. Art. 56 UNCLOS). Die EEZ darf sich nicht weiter als 200 sm von den Basislinien erstrecken und ist somit 188 sm breit. Hier zeigt sich eine deutliche Hinwendung zum Konzept des Mare Clausum. In den vorangegangenen Epochen beschränkten sich die Souveränitätsansprüche weitestgehend auf die küstennahen Gewässer. Nur vereinzelt wurde eine 200-Meilen-Zone mit exklusiven Fischereirechten reklamiert. Das Seerechtsübereinkommen führt zu einer „enormen Ausdehnung der küstenstaatlichen Vor- und Monopolrechte“ (Vitzthum 2006: 41), welche sich durch Übereinstimmungen mit Seldens Ansatz auszeichnen. Die Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs und der Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen dürfen nach Art. 58 UNCLOS nicht beschränkt werden, die gewohnheitsrechtlich etablierten Ansätze von Mare Liberum werden aufrechterhalten (vgl. ebd.). Jedoch können umweltpolitische Maßnahmen prinzipiell zu einer Behinderung der Schifffahrt führen (vgl. Kehden 1976: 44). Mit der Schaffung der EEZ erfährt die Meeresfreiheit eine nennenswerte, die gesamten Weltmeere umfassende Beschränkung, welche es in dieser Weise seit der spanisch-portugiesischen Epoche nicht mehr gegeben hat. Der Küstenstaat muss eine 200-Meilen-Zone offiziell beanspruchen und in die Seekarten eintragen. Auch wenn ein Staat diese Zone nicht beansprucht, besitzt er immer noch exklusive Nutzungsrechte zur Erforschung und Ausbeutung natürlicher Ressourcen. Das Gebiet darf demzufolge nicht ohne entsprechende Genehmigung von Drittstaaten genutzt werden.

Wie die oberhalb angeführte Grafik veranschaulicht, deckt sich der **Festlandsockel** umfangsmäßig mit der EEZ und umfasst nach Art. 76 UNCLOS den jenseits des Küstenmeeres gelegenen Meeresboden und -untergrund unter dem Meeresspiegel, die sich über die gesamte natürliche Verlängerung seines Landgebietes bis zur äußeren Kante des Festlandrands oder bis zu einer Entfernung von 200 sm erstrecken (vgl. Art. 76 UNCLOS). Der Festlandrand besteht aus dem Meeresboden und -untergrund des Sockels, des Abhangs und des Anstiegs (vgl. ebd.). Der Festlandsockel kann nach Art. 76 UNCLOS erweitert werden, wenn sich der Festlandrand über 200 sm von den Basislinien hinaus erstreckt. Die äußeren Grenzen des Festlandsockels dürfen nicht weiter als 350 sm von den Basislinien oder nicht weiter als 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie entfernt sein (vgl. ebd.). Eine Erweiterung muss bei der Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens für den Küstenstaat beantragt werden.

Der Küstenstaat ist dazu verpflichtet, beim Generalsekretär der Vereinten Nationen Seekarten und sachbezogene Unterlagen einschließlich geodätischer Daten einzureichen, welche die äußeren Grenzen beschreiben (vgl. Art. 76 UNCLOS; Anlage II Art. 4 UNCLOS). Auf Grundlage dessen spricht die CLCS eine Empfehlung zur Begrenzung des Festlandssockels aus. Es handelt sich hierbei nicht um eine rechtsverbindliche Entscheidung. Die Festlegung der äußeren Grenzen obliegt dem jeweiligen Küstenstaat.

Eine Erweiterung des Festlandssockels bedeutet gleichzeitig eine Ausdehnung souveräner Rechte. Diese beziehen sich auf die Erforschung und Ausbeutung der mineralischen und sonstigen nicht-lebenden Ressourcen des Meeresbodens und seines Untergrunds sowie der zu den sesshaften Arten gehörenden Lebewesen (vgl. Art. 77 UNCLOS). Die Ausbeutung von Fischressourcen ist somit explizit ausgeschlossen. Der Rechtsstatus der Gewässer und des Luftraums bleibt unberührt, es gilt weiterhin die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs und alle Staaten dürfen unterseeische Kabel und Rohrleitungen verlegen (vgl. Art. 78 und 79 UNCLOS). Die Vereinbarung über den Festlandssockel zeichnet sich demzufolge ebenfalls durch eine Mischung aus dem grotschen und seldschen Konzept aus.

Von dieser Regelung profitieren nicht alle Staaten, da nicht vor jeder Küste ein breiter Festlandssockel vorhanden ist. So fällt der Meeresboden an der südamerikanischen Westküste in kurzer Entfernung steil in den Pazifischen Ozean ab, sodass eine Ausbeutung der natürlichen Ressourcen lediglich innerhalb der EEZ möglich ist (vgl. Kehden 1979: 196). Kehden veranschaulicht diese Problematik mithilfe eines Beispiels: Vor der Küste des Staates A liegen Meeresschätze im Bereich des Kontinentalrandes und innerhalb von 350 sm oder 100 sm seewärts der 2500-Meter-Tiefenlinie. Vor der Küste des Staates B liegen ebenfalls solche Vorkommen innerhalb dieses Gebietes, aber es fehlt an einem Kontinentalrand im Sinne des Artikels 76 (vgl. ebd.). Nach UNCLOS erhält Staat A nach entsprechender Beantragung bei der CLCS und positiver Empfehlung die Kontrolle über die Vorkommen, während Staat B eine Abbaulizenz bei der Internationalen Meeresbodenbehörde beantragen muss (vgl. ebd.). Dies bevorteilt einige Staaten aufgrund der geologischen Beschaffenheit des Meeresbodens. Diese seevölkerrechtliche Regelung birgt ein gewisses internationales Spannungsverhältnis, da Staat B an einer Erhaltung der Hohen See mit freien Nutzungsrechten im Sinne eines gemeinsamen Erbes der Menschheit interessiert sein wird. Bereits hier zeichnet sich ab, dass Art. 76 UNCLOS ein derartiges Spannungsverhältnis verschärft, da die Festlandssockelkommission keine rechtsverbindlichen Entscheidungen trifft, sondern Empfehlungen ausspricht.

Die Seerechtskonvention wirkt dem drohenden bi-/multilateralen Spannungsverhältnis durch eine Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen und Sachleistungen aus der Ausbeutung des

Festlandsockels jenseits von 200 sm entgegen. Nach Art. 82 UNCLOS erfolgen diese Zahlungen und Leistungen jährlich aus der gesamten Produktion einer Abbaustätte, wenn diese seit fünf Jahren genutzt wird (vgl. Art. 82 UNCLOS). Der Satz beträgt im sechsten Jahr zunächst ein Prozent des Wertes oder des Umfangs der Produktion und erhöht sich in den darauffolgenden Jahren jeweils um ein Prozent, bis im zwölften Jahr sieben Prozent erreicht sind (vgl. ebd.). Bei der Verteilung dieser Ausgleichszahlungen und -leistungen werden insbesondere Entwicklungsländer berücksichtigt und unter ihnen wiederum die am wenigsten entwickelten Staaten (vgl. ebd.). Dabei handelt es sich nicht um einen ganzheitlichen Präventionsansatz, da potenzielle Dispute in besonderem Maße zwischen Anrainerstaaten (auch Industrienationen) denkbar sind. So beispielsweise in Konkurrenz um die exklusive Nutzung von Erdöl- und Erdgasvorkommen im erweiterten Festlandsockel.

Die **Hohe See** ist gemeinsames Erbe der Menschheit und darf keinerlei Souveränitätsansprüchen unterstellt werden (vgl. Art. 89 UNCLOS). Sie steht allen Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, offen. Die Freiheit der Hohen See umfasst u. a. die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs, die Freiheit unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu verlegen sowie künstliche Inseln und andere nach dem Völkerrecht zulässige Anlagen zu errichten, und die Freiheit der Fischerei unter gebührender Berücksichtigung der Interessen aller Staaten (vgl. Art. 87 UNCLOS). Die Staaten sind völkerrechtlich dazu verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der lebenden Ressourcen zu ergreifen und zu diesem Zweck mit anderen Staaten zusammenzuarbeiten (vgl. Art. 117 UNCLOS).

Für **Meerengen**⁴³, die der internationalen Schifffahrt dienen, sieht das Seevölkerrecht gesonderte Durchfahrtsregelungen vor. Der Rechtsstatus der solche Meerengen bildenden Gewässer oder die Ausübung von Hoheitsbefugnissen, wenn eine Meerenge bspw. durch die Küstengewässer eines Staates verläuft, bleiben davon unberührt (vgl. Art. 34 UNCLOS). Dieser Teil des Seerechtsübereinkommens bezieht sich nicht auf (1) innere Gewässer innerhalb einer Meerenge, (2) den Rechtsstatus der Gewässer außerhalb der Küstenmeere und (3) die Rechtsordnung in Meerengen, in denen die Durchfahrt durch lange bestehende und in Kraft befindliche internationale Übereinkünfte geregelt ist (vgl. Art. 35 UNCLOS). Eine Ausnahme bilden Gewässer, die durch die Festlegung gerader Basislinien in die inneren Gewässer einbezogen wurden und vorher nicht als solche galten (vgl. ebd.). Demzufolge greifen die in Teil III vereinbarten Regelungen, wenn eine Meerenge vor Änderung der Basislinien nicht durch die inneren Gewässer verlief.

⁴³ Unter einer Meerenge sind Engpässe des Meeres zu verstehen, die durch zwei Landmassen gebildet werden, die sich geografisch sehr nahe kommen.

In Meerengen, die der internationalen Schifffahrt zwischen der Hohen See oder Wirtschaftszonen dienen, gilt laut Art. 38 UNCLOS das Recht auf ungehinderte Transitdurchfahrt. Dabei handelt es sich um eine Neuerung des Seevölkerrechts. Das Recht auf Transitdurchfahrt enthält einen wesentlichen Vorteil für die freie Schifffahrt: Im Gegensatz zum Küstenmeer darf das Recht auf friedliche Durchfahrt auch nicht zeitweise eingeschränkt werden. Dies gilt für zivile und militärische Schiffe (und Luftfahrzeuge) gleichermaßen. Die küstenstaatlichen Rechte erfahren hierdurch eine Einschränkung zugunsten einer freien Nutzung der Meere. Das vorherige Kapitel hat gezeigt, dass Seemächte aufgrund militärstrategischer Überlegungen ein geringes Interesse an einer 12-Meilen-Zone hatten, da viele Wasserstraßen, auch innerhalb von Meerengen, unter küstenstaatliche Hoheit fallen. „Verhandlungspolitisch war das Transitrecht [daher] mit dem Recht auf Ausdehnung des Küstenmeeres verschränkt: ohne Meerengen-Transitdurchfahrt kein 12 sm-Küstenmeer“ (Vitzthum/Proeßl 2016: 391). Obwohl die Seerechtskonvention grundlegend eine wirtschaftlich motivierte Verzonung und Nationalisierung der Weltmeere ermöglicht, stehen hier sicherheitspolitische und militärstrategische Motive im Vordergrund (vgl. ebd.). Nach Art. 38 UNCLOS ist Transitdurchfahrt die „Ausübung der Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs [...] zum Zweck des ununterbrochenen und zügigen Transits durch die Meerenge“ (Art. 38 UNCLOS). Die Meerengenanliegerstaaten dürfen laut Art. 41 UNCLOS in Zusammenarbeit mit der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (engl. International Maritime Organization, kurz IMO) die Wegeführung festlegen.

Vom Recht der Transitdurchfahrt sind Meerengen ausgenommen, die durch eine Insel und das Festland eines Staates gebildet werden, wenn seewärts der Insel ein in navigatorischer und hydrografischer Hinsicht geeigneter Seeweg durch die Hohe See oder eine EEZ vorhanden ist (vgl. Art. 38 UNCLOS).

Die seevölkerrechtlichen Regelungen hinsichtlich **Inseln** sind von besonderem Interesse, wenn man die Territorialkonflikte im Südchinesischen Meer untersucht. In Art. 121 Abs. 1 ist eine Insel definiert als „eine natürlich entstandene Landfläche, die vom Wasser umgeben ist und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt“ (Art. 121 UNCLOS). Die in Teil VIII festgelegte Ordnung ist demzufolge nicht auf künstlich aufgeschüttete Inseln übertragbar. Jede Insel verfügt über die oberhalb angeführten Meereszonen nach den geltenden Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens, einschließlich der Möglichkeit zur Festlandsockelerweiterung. Hiervon ausgenommen sind Felsen, die für eine menschliche Besiedlung ungeeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben nicht zulassen (vgl. ebd.). Der Wortlaut „oder“ lässt darauf schließen, dass lediglich ein Aspekt zutreffen muss, um eine permanent über den Wasserspiegel hinausragende Erhebung als Felsen zu klassifizieren. Fragwürdig ist, was

konkret unter „menschlicher Besiedlung“ und „wirtschaftlichem Eigenleben“ zu verstehen ist. Das Urteil vom Ständigen Schiedshof im Streit zwischen den Philippinen und der VR China aus dem Jahr 2016 beschäftigt sich u. a. genau mit dieser Problematik. Da das Schiedsverfahren im weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit nochmal eigenständig betrachtet wird, sei an dieser Stelle darauf verwiesen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich territoriales Souveränitätsdenken in der Festlegung von Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen deutlich widerspiegelt. Das „neue“ Seevölkerrecht⁴⁴ stellt eine Mischung der beiden Konzepte „Mare Liberum“ und „Mare Clausum“ dar. Während sich die nationalen Ansprüche in den letzten Jahrhunderten größtenteils auf das nahe Küstenvorfeld beschränkten, entwickelte sich seit der Mitte des 20. Jahrhunderts verstärkt eine Tendenz zu räumlicher und funktioneller Ausweitung küstenstaatlicher Vor- und Monopolrechte, welche sich schließlich bis zu 350 sm erstrecken können. Hinter den nationalen Bestrebungen zur Ausdehnung souveräner Rechte verbergen sich vor allem wirtschaftspolitische Überlegungen. Mit dem neuen Seevölkerrecht wurden die Ressourcen des landseitigen Drittels der Ozeane und die Naturvorkommen aller eingeschlossenen sowie halb-eingeschlossenen Mittel- und Randmeere aufgeteilt (vgl. Vitzthum 2006: 41). Der sich abzeichnende Disput um freie Schifffahrtswege ist stärker von militärstrategischen und sicherheitspolitischen Aspekten geprägt.

UNCLOS lässt auf den ersten Blick einige Regelungslücken erkennen, welche potenziell Territorialkonflikte im maritimen Raum fördern. Gleichmaßen fördern unklare Formulierungen und die damit verbundene Möglichkeit eigenständiger Interpretationen in Abhängigkeit von den jeweiligen nationalen Interessen eine große Entfaltungsmöglichkeit für bi- und multilaterale Konflikte. Ebenso kristallisiert sich das Konfliktpotenzial einer Ausdehnung nationaler Souveränitätsansprüche zum Nachteil einer freien Nutzung der Hohen See heraus, vor allem zwischen Küsten- und Binnenstaaten sowie zwischen den Anrainern und Nicht-Anrainern eines Ozeans, z. B. in der Arktis.

⁴⁴ Das gegenwärtige Seevölkerrecht lässt sich nicht getrennt von seiner mehrtausendjährigen historischen Entwicklung betrachten. Daher kann lediglich insofern von einem „neuen“ Seevölkerrecht gesprochen werden, als UNCLOS eine Reihe von neuen Regelungen hinzugefügt wurden, die bis dato nicht im Völkergewohnheitsrecht verankert waren.

2.2.10.4. Mechanismen zur bi-/multilateralen Streitbeilegung in UNCLOS

Das folgende Kapitel gibt einen wichtigen Einblick in die Mechanismen zur Beilegung bi- und multilateraler Dispute nach dem Seerechtsübereinkommen. Gemäß Art. 279 von Teil XV sind die Vertragsstaaten dazu verpflichtet, alle zwischen ihnen entstehenden Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung der seevölkerrechtlichen Regelungen durch friedliche Mittel in Übereinstimmung mit Art. 2 Abs. 3 der UN-Charta beizulegen (vgl. Art. 279 UNCLOS). Hierfür sollen die in Art. 33 Abs. 1 der Charta genannten Mittel, darunter eine mögliche Konfliktlösung durch Verhandlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung oder Abmachungen, herangezogen werden (vgl. Art. 33 UN-Charta⁴⁵). Die Aufnahme der Bestimmungen der UN-Charta in die Seerechtskonvention erweitert deren Anwendung: Sie erstrecken sich gleichermaßen auf UNCLOS-Vertragsparteien, die nicht Mitglieder der Vereinten Nationen sind (vgl. Visinskyte 2020: 141).

Die Staaten werden ermutigt, ihre Streitigkeiten durch friedliche Mittel eigener Wahl zu lösen (vgl. Art. 280 UNCLOS). Die obligatorischen Schlichtungsverfahren finden dann Anwendung, wenn eine Streitigkeit zwischen den Staaten nicht auf andere, von ihnen vereinbarte, friedliche Weise gelöst werden kann (vgl. Art. 281 UNCLOS). Jeder Vertragsstaat kann als Konfliktpartei die andere(n) Partei(en) auffordern, den Disput einem Vergleichsverfahren gemäß Anlage V Abschnitt 1 zu unterwerfen, nachdem ein Meinungs-austausch über die verfahrenstechnische Streitbeilegung stattgefunden hat (vgl. Art. 283, 284 UNCLOS; Visinskyte 2020: 141). Es ist wichtig zu beachten, dass keine Pflicht zu einem vorherigen Meinungs-austausch besteht. Es handelt sich vielmehr um eine Empfehlung zur Vorgehensweise bei zwischenstaatlichen Streitigkeiten, welche die Regelungen des Übereinkommens betreffen. Ist ein Staat, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat, in eine solche Streitigkeit involviert, finden die festgelegten Regelungen sinngemäß Anwendung (vgl. Art. 285 UNCLOS).

Gemäß Art. 286 haben die Vertragsparteien des Übereinkommens das Recht, einseitig Streitbeilegungsverfahren einzuleiten, und sind gleichzeitig dazu verpflichtet, sich einem solchen Verfahren zu unterziehen (vgl. Art. 286 UNCLOS; Visinskyte 2020: 142). Nach Art. 287 kann jeder Vertragsstaat durch eine schriftliche Erklärung eines oder mehrere der folgenden obligatorischen Mittel zur Streitbeilegung wählen⁴⁶: (1) den Internationalen Seegerichtshof, (2) den Internationalen Gerichtshof, (3) ein gemäß Anlage VII gebildetes Schiedsgericht oder (4) ein in Übereinstimmung mit Anlage VIII für dort aufgeführte Arten

⁴⁵ Im Literaturverzeichnis ausgeführt unter Charta der Vereinten Nationen (1945), online: <https://unric.org/de/charta/>.

⁴⁶ Hierbei können Staaten die obligatorischen Verfahren nach Präferenz aufzählen. Die abgegebenen Erklärungen werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt (vgl. Visinskyte 2020: 142).

von Streitigkeiten gebildetes, besonderes Schiedsgericht, das über entsprechende Fachkenntnisse verfügt (vgl. Art. 287 UNCLOS; Castonguay 2017). Jede Entscheidung eines zuständigen (Schieds-) Gerichts ist bindend. Falls die Konfliktparteien nicht denselben Verfahren zugestimmt haben, wird der Disput einem Schiedsverfahren nach Anlage VII unterworfen, sofern nichts anderes vereinbart ist.

Bemerkenswert sind die in Teil XV Abschnitt 3 festgehaltenen Ausnahmen der Anwendbarkeit von obligatorischen Verfahren. Jeder Vertragsstaat kann zu einem späteren Zeitpunkt schriftlich erklären, dass er einem oder mehreren genannten Verfahren in Bezug auf folgende Streitigkeiten nicht zustimmt: Dispute über (1) die Auslegung und Anwendung von Art. 15, 74 und 83 betreffend die Abgrenzung von Meereszonen oder historischer Rechtstitel, (2) militärische Handlungen sowie Vollstreckungshandlungen in Ausübung von Hoheitsbefugnissen, welche nach Art. 297 ohnehin von der Gerichtsbarkeit nach UNCLOS ausgenommen sind, und (3) Streitigkeiten, bei denen der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen ihm durch die Satzung übertragene Aufgaben wahrnimmt (vgl. Art. 298 UNCLOS). Insbesondere die Frage nach der legitimen Beanspruchung historischer Rechtstitel wird sich im Rahmen der Analyse beider Fallbeispiele als signifikant herausstellen. In diesem Kontext schließt sich die Frage an, ob eine Konfliktpartei der endgültigen und rechtlich bindenden Lösung durch ein zuständiges Gericht ausweichen kann, wenn einem oder mehreren Verfahren nachträglich nicht zugestimmt wird. Und zwar auf diese Weise, dass sich zwischen den beteiligten Staaten kein übereinstimmendes obligatorisches Mittel (mehr) findet. Wie oberhalb erwähnt, greift in diesem besonderen Fall die Regelung, dass ein Schiedsverfahren nach Anlage VII einberufen wird. Problematisch bleibt diese Formulierung in Artikel 298 UNCLOS.

„Ein Staat kann unbeschadet der Verpflichtungen aus Abschnitt 1, wenn er dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, oder zu jedem späteren Zeitpunkt schriftlich erklären, dass er einem oder mehreren in Abschnitt 2 vorgesehenen Verfahren in Bezug auf eine oder mehrere der folgenden Arten von Streitigkeiten nicht zustimmt [...]“ (ebd.).

Hieraus wird nicht deutlich, ob ein Vertragsstaat von dieser Regelung einmal zu einem beliebigen Zeitpunkt nach Unterzeichnung von UNCLOS Gebrauch machen oder ob die abgegebene Erklärung zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden darf. Letzteres könnte bedeuten, dass eine gerichtliche Entscheidung durch mehrfache Veränderung der zugestandenen Erklärung und immer wieder neu verursachte Inkompatibilität der gewählten Verfahren hinausgezögert werden kann – insbesondere wenn es sich um einen multilateralen Konflikt handelt. Ein ähnliches Problem verursacht die fehlende Definition des spätesten Zeitpunkts. Kann ein Vertragsstaat von dem Verfahren X zurücktreten, wenn er bereits Partei

eines bi- oder multilateralen Disputs ist und sich abzeichnet, dass die andere Konfliktpartei ein bestimmtes obligatorisches Mittel wählt? Oder greift in diesem Fall die Regelung, dass ein Staat einem oder mehreren Verfahren widersprechen *kann* und dem Verfahren automatisch zustimmt, wenn bis zum Zeitpunkt X keine entsprechende Erklärung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen vorliegt? All dies sind offene Fragen, die verdeutlichen, dass eine starke Verrechtlichung des Lösungsprozesses für maritime (Territorial-) Konflikte die Lösungsfindung nicht zwangsläufig vereinfacht. In erster Linie basiert das Streitbeilegungssystem von UNCLOS auf der freiwilligen und friedlichen Konfliktlösung aller beteiligten Parteien und somit gleichzeitig auf einem hohen Maß an Kompromissbereitschaft. Sofern dieses fehlt, gelangt ein maritimer Disput in ein komplexes Netz an Regelungen, die keine eindeutige Lösungsgrundlage bieten, sondern verschiedene Alternativen aufzeigen, die sich gegenseitig blockieren können. Als ultima ratio kristallisiert sich hier der Schiedsspruch nach Anlage VII heraus. Hierbei handelt es sich um ein Ad-hoc-Schiedsverfahren, bei dem insgesamt fünf Schiedsrichter bestimmt werden, die Erfahrung in Meeresfragen besitzen und unparteiisch sind (vgl. Anlage VII, Art. 2, 3 UNCLOS). Die das Verfahren einleitende Streitpartei benennt ein Mitglied, das vorzugsweise aus der vom UN-Generalsekretär erstellten Liste der Schiedsrichter ausgewählt wird und ihr eigener Staatsangehöriger sein kann (vgl. ebd.). Die andere Streitpartei bestellt innerhalb von 30 Tagen auf diese Weise ebenfalls ein Mitglied (vgl. Anlage VII, Art. 3 UNCLOS). Die weiteren drei Schiedsrichter werden einvernehmlich bestellt und müssen Angehörige dritter Staaten sein (vgl. ebd.). Hier findet sich ein Widerspruch zu der in Artikel 2 herausgestellten fachlichen Eignung der Schiedsrichter durch ihre Unparteilichkeit. Da im Falle eines bilateralen Disputs beide Konfliktparteien jeweils einen Richter der eigenen Staatsangehörigkeit bestimmen können, lässt sich streng genommen nicht von einer unparteiischen Entscheidungsfindung sprechen, wie Anlage VII suggeriert. Dennoch ist zu beachten, dass dieses Grundprinzip durch die Bestimmung drei unabhängiger Mitglieder, von denen eines zum Präsidenten des Schiedsgerichts ernannt wird, formal umgesetzt ist. Einigen sich die Parteien innerhalb von 60 Tagen nicht über die Bestellung eines oder mehrerer Mitglieder oder die Bestellung des Präsidenten, werden diese entweder von einer Person bzw. einem dritten Staat oder vom Präsidenten des Internationalen Seegerichtshofs vorgenommen (vgl. ebd., Art. 3d UNCLOS). Ein entsprechender Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf der genannten Frist von 60 Tagen zu stellen (vgl. ebd.). Was passiert, wenn beide Streitparteien eine entsprechende Antragstellung versäumen, ist in UNCLOS nicht definiert. Das Schiedsgericht entscheidet nach dem Mehrheitsprinzip. Falls eine Streitpartei nicht vor dem Schiedsgericht erscheint oder die Aussage verweigert, kann das Verfahren trotzdem fortgeführt und ein

Schiedsspruch gefällt werden (vgl. Anlage VII, Art. 9 UNCLOS). Der Schiedsspruch ist endgültig und muss von den Streitparteien befolgt werden.

Weiterhin interessant sind die Einschränkungen zu den in Artikel 298 bestimmten fakultativen Ausnahmen der Anwendbarkeit des Abschnitts 2. Ein Vertragsstaat kann schriftlich erklären, dass er einem oder mehreren Verfahren in Bezug auf „Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung der Artikel 15, 74 und 83 betreffend die Abgrenzung von Meeresgebieten oder über historische Buchten oder historische Rechtstitel“ (Art. 298 UNCLOS) nicht zustimmt. Allerdings „stimmt ein Staat, der die Erklärung abgegeben hat, beim Entstehen einer solchen Streitigkeit nach Inkrafttreten des Übereinkommens und wenn innerhalb einer angemessenen Frist in Verhandlungen zwischen den Parteien keine Einigung erzielt wird, auf Antrag einer Streitpartei der Unterwerfung der Angelegenheit unter ein Vergleichsverfahren nach Anlage V Abschnitt 2 zu“ (ebd.). Damit verfügt die Seerechtskonvention über ein Instrument, um historische Ansprüche auf maritime Gebiete gerichtlich zu klären. In dem Wortlaut verbergen sich mehrere Regelungslücken: Kann ein bi-/multilaterale Disput, welcher vor Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens entstanden ist, von einem solchen Vergleichsverfahren ausgenommen werden? Was ist unter einer angemessenen Frist zu verstehen? Kann eine Streitpartei bspw. nach zwei Jahren beantragen, dass die Angelegenheit einem Vergleichsverfahren unterworfen wird, oder erst nach zehn Jahren? Ist die Frist abhängig vom Eskalationspotenzial der Streitigkeit, der wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung eines Gebiets oder dessen Größe? Wie viele Einigungsversuche müssen die Küstenstaaten vorher unternommen haben? Und verringert sich die Frist mit steigender Anzahl der Konfliktparteien, da eine gemeinsame Einigung schwieriger ist? Die seevölkerrechtliche Gerichtsbarkeit erhält durch diese Regelungslücken einen nationalen Interpretationsspielraum, der die Streitbeilegung verzögern kann. Ein Blick in die englische Originalfassung liefert ebenfalls keinen Aufschluss. Hier heißt es: „[...] when such a dispute arises subsequent to the entry into force of this Convention and where no agreement within a reasonable period of time is reached in negotiations [...]“ (ebd.).

Zudem ist zu beachten, dass jeder Disput, der notwendigerweise die gleichzeitige Prüfung einer nicht beigelegten Streitigkeit bzgl. der Souveränität oder anderer Rechte über ein Festland- oder Inselgebiet erfordert, gerichtlich nicht behandelt werden darf (vgl. ebd.). Entscheidungen über die Souveränität über umstrittenes Gebiet liegen außerhalb der Zuständigkeit nach UNCLOS. Diese Ausnahme ist besonders im Hinblick auf die territorialen Konflikte im Südchinesischen Meer relevant, wie Kapitel 4 zeigt.

3. Territorialkonflikte im Arktischen Ozean

Im August 2007 erreichten zwei bemannte U-Boote den Meeresgrund unterhalb des geografischen Nordpols und platzierten in 4261 Metern Tiefe eine russische Flagge aus rostbeständigem Titan (vgl. Braune 2016: 9). Mit dieser medienwirksamen Aktion demonstrierte die Russische Föderation auf symbolische Weise ihre Souveränitätsansprüche im Arktischen Ozean und sorgte für Aufsehen in der internationalen Politik (vgl. Uebachs 2018: 8). Bereits im Jahr 2001 beantragte Russland bei der zuständigen Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels als Organ des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen eine Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels über die 200-Meilen-Zone hinaus. In den darauffolgenden Jahren formulierten auch Kanada und Dänemark entsprechende Ansprüche, die sich mit denen Russlands überschneiden, wodurch es zu Disputen um die Aufteilung des zentralen Arktischen Ozeans kommt (vgl. ebd.). Vor diesem Hintergrund stellt sich unweigerlich die Frage, ob das geltende Seevölkerrecht den maritimen Herausforderungen in der Arktis begegnen kann oder hierbei an Grenzen stößt.

Das dritte Kapitel analysiert die Territorialkonflikte im Arktischen Ozean im Hinblick auf die Forschungsfrage. Hierfür wird zunächst die Arktis geografisch verortet und die geoökonomische Bedeutung der Region mit besonderem Blick auf die dort vermuteten Erdöl- und Erdgaslagerstätten sowie die Schifffahrtsrouten untersucht. Die regionalen Auswirkungen des Klimawandels erweisen sich hier als entscheidender Faktor zur Begünstigung zwischenstaatlicher Dispute, denn erst der Rückgang der Meereisbedeckung ermöglicht eine wirtschaftliche und militärische Nutzung des Nordpolarmeeres. Im nächsten Schritt werden die einzelnen territorialen Konfliktlinien im Arktischen Ozean herausgearbeitet. Im Vordergrund stehen vor allem Fragen der Abgrenzung gegenüberliegender oder aneinander angrenzender Meereszonen und die Frage nach der staatlichen Souveränität über die Nordwest- und Nordostpassage. Darüber hinaus interessant ist eine im Seerechtsübereinkommen verankerte Regelung für eisbedeckte Gebiete (Art. 234 UNCLOS), welche sich zum jetzigen Zeitpunkt noch auf die Arktis anwenden lässt. Langfristig verliert dieser Artikel an Bedeutung, wenn der Arktische Ozean zunächst in den Sommermonaten und abhängig von der Entwicklung der globalen Erwärmung sogar ganzjährig eisfrei sein könnte.

3.1. Geografische Lage und geoökonomische Bedeutung der Region

3.1.1. Multiperspektivische Eingrenzung des arktischen Raumes

Die Arktis verdankt ihren Namen dem altgriechischen Wort „arktos“ für „Bär“, denn als nördlichste Region der Erde befindet sie sich unter dem Sternbild des Großen Bären. Nahezu senkrecht über dem geografischen Nordpol steht der Polarstern, welcher zum Sternbild des Kleinen Bären gehört (vgl. Umweltbundesamt 2015). Die Arktis besteht überwiegend aus dem zentral gelegenen Nordpolarmeer, Arktischer Ozean genannt, welches von den drei Kontinenten Nordamerika, Europa und Asien regelrecht umschlossen ist. De facto handelt es sich um ein Binnenmeer, das in jährlich schwankender Ausdehnung von Meereis bedeckt ist und sich durch driftende Eisschollen auszeichnet (vgl. Bartsch 2015: 1). Der Arktische Ozean ist über die Beringstraße zwischen Russland und Alaska mit dem Pazifischen Ozean und über das Europäische Nordmeer zwischen Grönland und Spitzbergen mit dem Atlantischen Ozean verbunden. Mit rund 14 Mio. km² ist er der kleinste Ozean der Erde und hat eine durchschnittliche Wassertiefe von 1205 m (vgl. Paul 2020: 7). Charakteristisch für das Nordpolarmeer sind Flachwassergebiete in Küstennähe und zwischen den zahlreichen Inseln und Inselgruppen, die eine Herausforderung für die kommerzielle Schifffahrt im Hohen Norden darstellen. Der tiefste Punkt des Arktischen Ozeans liegt westlich von Spitzbergen und beträgt 5607 m (vgl. ebd.). Drei submarine Gebirgszüge verlaufen durch die zentrale Arktis: der Alpha-Mendelew-Rücken, der Gakkel-Rücken und der Lomonossow-Rücken.

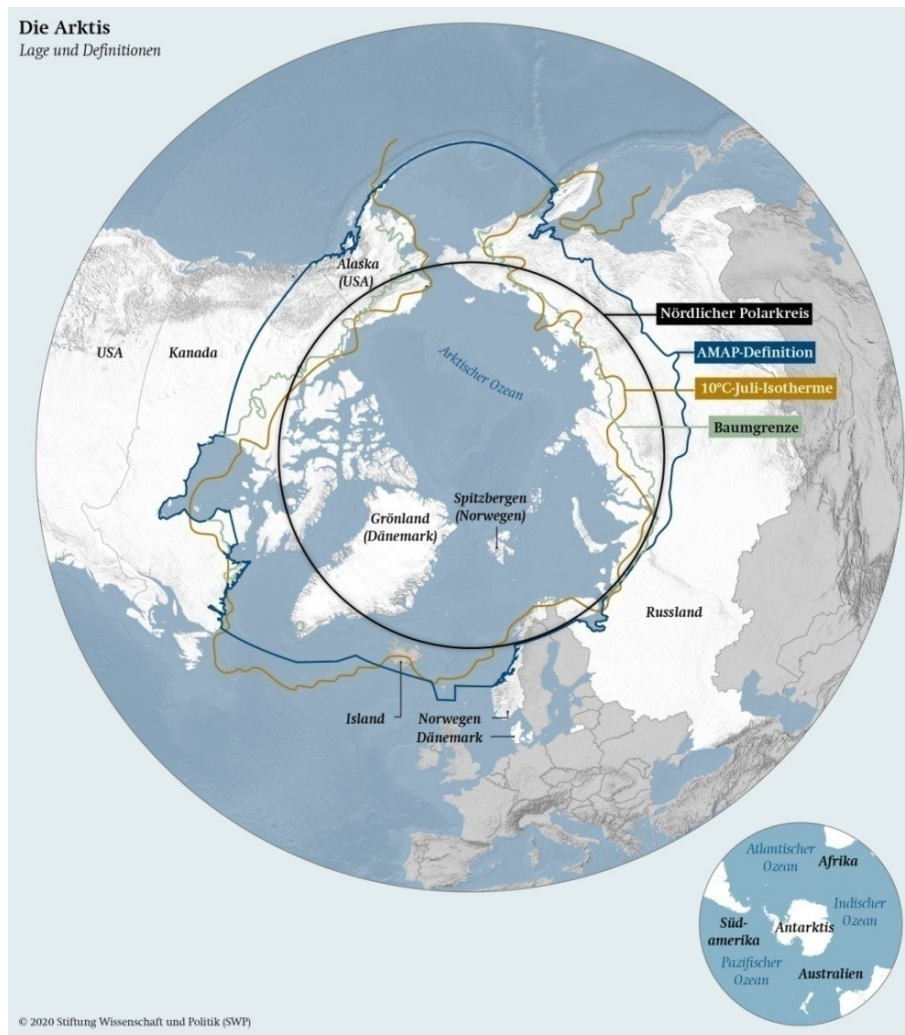
Wie lässt sich die Arktis von den südlichen Regionen abgrenzen und welche Staaten können als „arktisch“ klassifiziert werden? Diesbezüglich existiert keine allgemein verbindliche Definition. Die geografische Eingrenzung des arktischen Raumes zeichnet sich durch vielfältige Ansätze aus, wie die unterhalb angeführte Grafik veranschaulicht.

Aus geophysikalischer Perspektive wird die Arktis als das Gebiet nördlich des Polarkreises (schwarz eingezeichnet) definiert, welcher derzeit⁴⁷ bei 66°33′ nördlicher Breite liegt und sich durch den fehlenden Sonnenuntergang zur Sommersonnenwende am 21. Juni und Sonnenaufgang zur Wintersonnenwende am 21. Dezember auszeichnet (vgl. ebd.). Hierbei handelt es sich um eine mathematisch-astronomisch eindeutig beschriebene Grenzlinie im Gradnetz der Erde. Diese berücksichtigt allerdings nicht hinreichend die naturräumlichen Gegebenheiten der Region, so werden bspw. polarähnliche Subregionen wie das Beringmeer

⁴⁷ Durch die Präzession der Erdachse wandert der Breitengrad des Polarkreises täglich um etwa zwei Zentimeter (vgl. Venzke 2014: 11).

oder die Hudson Bay ausgeschlossen (vgl. ebd.). Zudem fehlt die mit der globalen Erwärmung notwendig gewordene Flexibilität.

Abb. 6: Ansätze zur geografischen Bestimmung der Arktis



Quelle: Paul 2020

Die 10-°C-Juli-Isotherme bietet einen klimatischen Ansatz und beschreibt eine gedachte Linie, nördlich derer die Temperatur im mehrjährigen Durchschnitt im wärmsten Monat unter 10 Grad liegt (vgl. Braune 2016: 11). Diese Definition schließt einige Regionen nördlich des Polarkreises aus, darunter Schweden und Finnland, während Island und andere Gebiete wie die Aleuten-Inseln Alaskas als arktisch gelten (vgl. O'Rourke 2017: 3).

Mit der nördlichen Baumgrenze existiert eine vegetationsgeografische Perspektive, derer zufolge alle Gebiete zur Arktis gehören, in denen selbst unter günstigen Bedingungen keine hochwachsenden Pflanzen wachsen, sondern ausschließlich Tundra existiert (vgl. Umweltbundesamt 2015). Wie in der Grafik zu erkennen, stimmen die beiden Grenzbestimmungen weitestgehend überein. Durch ihre Anpassungsfähigkeit an die regionalen Auswirkungen des Klimawandels verursachen diese zwei Definitionsansätze eine politische Problematik: Arktisstaaten könnten ihren Status als solche zukünftig verlieren,

sofern das Landgebiet ausschlaggebend für die Festlegung ist. So verläuft die Grenzlinie nach der Juli-Isotherme inmitten des isländischen Festlandes. Zieht sich diese Linie infolge des Temperaturanstiegs weiter in den Norden, könnte Island nicht länger als „arktisch“ betrachtet werden, was sich theoretisch auf die Zusammensetzung regionaler Institutionen und die multilaterale Zusammenarbeit auswirkt. Diese Überlegung lässt sich relativieren, wenn die Meereszonen nach dem Seerechtsübereinkommen ausschlaggebend für die Zurechnung eines Staates zur Arktis sind. Wie im vorherigen Kapitel dargestellt, gehört lediglich das zwölf Seemeilen breite Küstenmeer zum Hoheitsgebiet eines Küstenstaates, sodass sich das aufgezeigte Szenario trotzdem entfalten könnte. Es ist unklar, wie die beiden naturräumlichen mittel- bis langfristig auf politischer Ebene angewendet werden. Ein restriktives Kriterium legte die Internationale Seeschiffahrts-Organisation im Jahr 2002 fest: Arktische Gewässer sind solche, die eine Meereskonzentration von einem Zehntel oder mehr aufweisen (vgl. Paul 2020: 7 f.).

Einen möglichen Lösungsansatz bietet die interdisziplinäre Definition des Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP)⁴⁸, welche zusätzlich Permafrostgrenzen, ozeanische Merkmale und politische Grenzen einbezieht (vgl. AMAP 1998: 10). Diese umfasst im Wesentlichen alle Land- und Meeresgebiete nördlich des Polarkreises, nördlich von 62° N in Asien und 60° N in Nordamerika (vgl. ebd.). Darüber hinaus werden die maritimen Gebiete nördlich der Aleuten-Inseln (Alaska), die Hudson Bay und Teile Nordamerikas einschließlich der Labradorsee der Arktis zugerechnet (vgl. ebd.). Die Arktisstaaten dürfen ihre südlichen Grenzen zwischen dem Polarkreis und 60° nördlicher Breite eigenständig festlegen. Diese Modifikation betrifft ausschließlich das terrestrische Gebiet (vgl. Østreng et al. 2013: 4). Aufgrund dessen handelt es sich bei der Grenzziehung nach AMAP vielmehr um Leitlinien zur Bestimmung eines arktischen Kerngebietes als um eine Definition mit klar vorgegebenen Linien, wie die Grafik zunächst vermuten lässt. Das eingezeichnete Gebiet zeigt die von staatlicher Seite und durch AMAP entworfene Abgrenzung zu den südlichen Regionen.

Zur Arktis gehören hiernach folgende acht Staaten: die Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, die Russische Föderation, Norwegen, Dänemark⁴⁹, Finnland, Schweden und Island. Die „Arktischen Acht“ sind Mitgliedsstaaten des Arktischen Rates, einem im Jahr 1996 gegründeten Forum für multilaterale Zusammenarbeit, das sich u. a. dem Schutz der arktischen Umwelt und Dialog mit den dort lebenden indigenen Völkern widmet (vgl.

⁴⁸ AMAP ist eine im Jahr 1991 gegründete Arbeitsgruppe des Arktischen Rates, die sich schwerpunktmäßig mit der Entwicklung von Umweltverschmutzung und Klimawandel in der Arktis beschäftigt.

⁴⁹ Aufgrund der völkerrechtlichen Souveränität über Grönland.

Uebachs 2018: 13). Im geografisch engeren Sinne spricht man von den „Arktischen Fünf“, da Finnland und Schweden keinen unmittelbaren Zugang zum Arktischen Ozean besitzen und Island den nördlichen Polarkreis faktisch tangiert. Besonders relevant für das Konfliktgeschehen in der Arktis sind die fünf Küstenstaaten, die mit dem Rückgang der Meereisbedeckung zunehmend Zugang zu ihren Meereszonen im Nordpolarmeer erhalten. Das folgende Kapitel wirft einen kurzen Blick auf die regionalen Auswirkungen des Klimawandels. Mit den naturräumlichen Veränderungen kommt der Region eine neue geopolitische Bedeutung zu, denn die neue maritime Erreichbarkeit des Arktischen Ozeans eröffnet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, welche gleichzeitig Motive für bi- und multilaterale Territorialstreitigkeiten sind. Die Erderwärmung wirkt hier als wesentliche Ursache für die Entstehung territorialer Dispute. Zuvor verhinderte die „eisige Pufferzone“ eine Inanspruchnahme souveräner Rechte in den Meereszonen, und etwaige Uneinigheiten über Abgrenzungen zwischen benachbarten Zonen waren daher belanglos. Mit dem Rückgang des Meereises im Hohen Norden zeichnet sich ein anderes Bild ab.

3.1.2. Die regionalen Auswirkungen der globalen Erwärmung

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) prognostiziert im sechsten Sachstandsbericht einen nahezu vollständigen Rückgang der Meereisbedeckung im Arktischen Ozean mindestens einmal im September vor dem Jahr 2050 (vgl. IPCC 2021: 26). Zwar unterliegt die Ausdehnung des Meereises regionalen und saisonalen Schwankungen, in den vergangenen Jahrzehnten ist die sommerliche Eisdecke jedoch stetig kleiner geworden – der Verlust beträgt bis zu 50 Prozent gegenüber den Werten vor etwa 40 Jahren (vgl. Bartsch 2015: 5; Braune 2016: 22). Die Arktis erwärmt sich mehr als doppelt so schnell wie die globale Durchschnittstemperatur, nicht umsonst wird die Arktis als Frühwarnsystem des Klimawandels bezeichnet (vgl. IPCC 2021: 6).

Eine⁵⁰ wesentliche Ursache für die Erderwärmung ist der sog. Treibhauseffekt. Ein Teil der einfallenden Sonnenstrahlen wird direkt reflektiert – je heller die Erdoberfläche, desto stärker die Reflexion zurück ins Weltall. Die verbleibende Sonneneinstrahlung wird von der Erdoberfläche absorbiert und in Wärme umgewandelt (vgl. Schönwiese 2008: 118). Die entstehende langwellige Wärmestrahlung verlässt die Atmosphäre nicht auf direktem Weg, sondern wird zunächst von natürlichen Treibhausgasen (z. B. Wasserdampf, Kohlenstoffdioxid und Methan) und Wolken absorbiert. Diese strahlen die Energie teils zur

⁵⁰ Das Klima unterliegt neben dem anthropogenen Treibhauseffekt auch natürlichen Schwankungen durch Veränderungen der einfallenden Sonnenstrahlung, der Beschaffenheit der Erdoberfläche (z. B. durch Kontinentaldrift) oder einem Anstieg der Treibhausgaskonzentration durch bspw. Vulkanausbrüche (vgl. Hüging 2013).

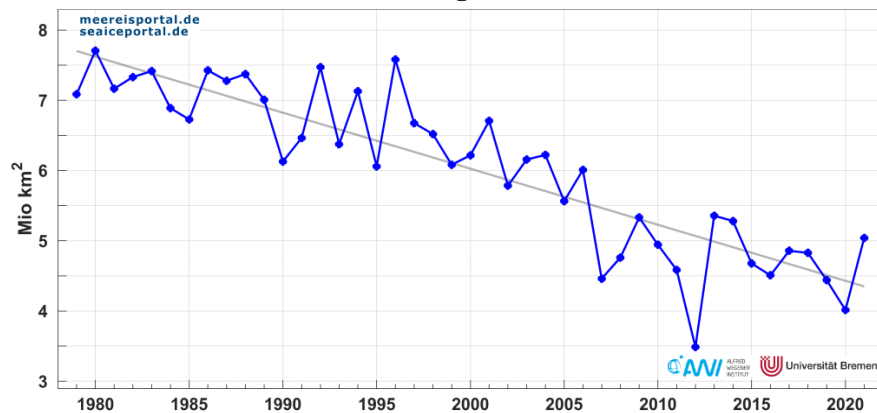
Erdoberfläche zurück und wärmen den Erdboden auf, wodurch die durchschnittliche Oberflächentemperatur bei ca. +15 °C liegt. Je höher die Konzentration an Treibhausgasen, desto höher die Rückstrahlung und Erhöhung der Globaltemperatur. Inzwischen ist unumstritten, dass die gegenwärtige Erderwärmung und somit der Flächenrückgang des arktischen Meereises auf menschliche Aktivitäten zurückzuführen sind. Der Eintrag zusätzlicher Spurengase, u. a. durch fossile Energieträger und die Abholzung von Wäldern, führt zu beispiellosen Veränderungen des gesamten Klimasystems. „Im Jahr 2019 waren die atmosphärischen CO₂-Konzentrationen so hoch wie seit mindestens 2 Millionen Jahren nicht mehr“ (IPCC 2021: 10). Die globale Oberflächentemperatur lag in den ersten beiden Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts ein Grad höher als im Zeitraum von 1850 bis 1900 (vgl. ebd.: 6). Die Arktis hat sich bis heute um ca. 2 °C erwärmt, örtlich sogar um bis zu 5 °C (vgl. Braune 2016: 21). In allen betrachteten Szenarien steigt die Temperatur bis 2050 um 1,5 °C bis 2 °C, sofern keine drastische Reduktion der Treibhausgasemissionen erfolgt (vgl. IPCC 2021: 19). Die Arktis wird sich weiterhin stärker erwärmen als die restlichen Regionen der Erde. Dies ist auf den Albedo-Effekt zurückzuführen. Eine Eisfläche reflektiert bis zu 90 Prozent der einfallenden Sonnenstrahlen, ein dunkler Ozean nur sechs Prozent (vgl. Braune 2016: 21; National Snow and Ice Data Center⁵¹ 2017). Das hohe Rückstrahlvermögen des arktischen Meereises erhält die tiefen Temperaturen in der Region aufrecht (vgl. ebd.). Durch die steigende Lufttemperatur kann sich die Eisfläche nicht mehr im notwendigen Maße bilden. Es entstehen zunehmend dunkle Oberflächen, die die einfallende Sonneneinstrahlung absorbieren und somit die regionale Erwärmung verstärken. Dieser Prozess begünstigt die sommerliche Eisschmelze. Zudem legt sich von Winden beförderter Ruß auf das Meereis und verdunkelt zusätzlich die Oberflächen. Dies könnte bei einer verstärkten Nutzung der arktischen Seewege für den kommerziellen Schiffsverkehr einen (vergleichsweise geringen) Einfluss haben (vgl. Uebachs 2018: 18). Weitere Faktoren, die zu einer Erwärmung des Arktischen Ozeans und daraus resultierender Eisschmelze beitragen, sind die erwärmten Meeresströmungen aus dem Atlantischen Ozean und dem Pazifischen Ozean sowie die dünnere Atmosphäre über den Polen der Erde.

Die Meereisbedeckung im arktischen Winter nimmt ab und umfasste im Jahr 2021 lediglich 14,95 Mio. km². Ein Negativrekord mit 14,54 Mio. km² konnte im Jahr 2015 verzeichnet werden (vgl. Meereisportal 2021a). In den 1970er und 1980er Jahren betrug die maximale Ausdehnung der Eisfläche im Februar oder März noch ca. 16 Mio. km² (vgl. Braune 2016: 23). Am deutlichsten zeigen sich die Auswirkungen des Klimawandels in den Sommermonaten. Die unterhalb angeführte Grafik verdeutlicht den Rückgang der

⁵¹ Kurz NSIDC.

Meereisausdehnung im September von 1979 bis 2021. Insgesamt ist das Meereis um 40 Prozent zurückgegangen.

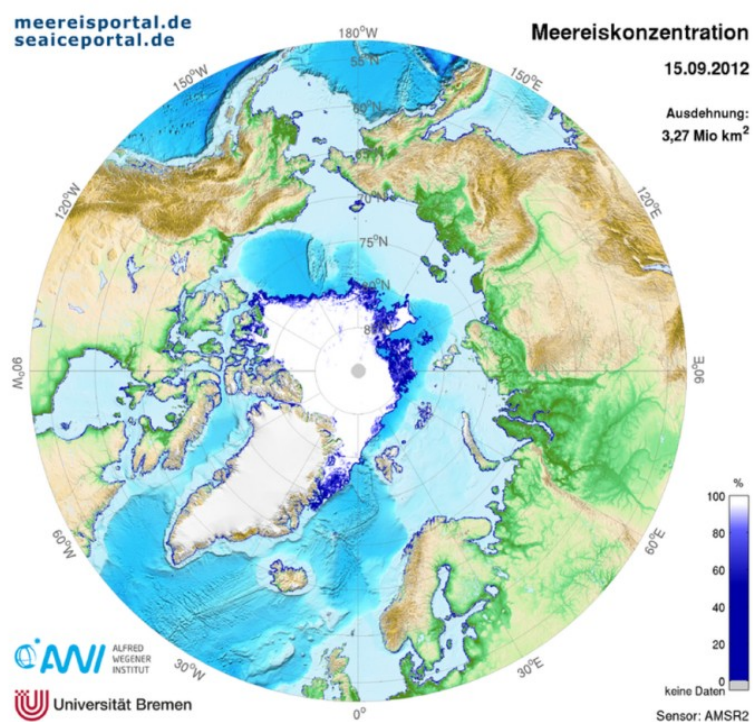
Abb. 7: September-Mittel der Meereisausdehnung in der Arktis von 1979–2021



Quelle: Meereisportal 2021b

Die Meereisfläche schmolz im September 2020 auf eine Größe von ca. 3,77 Mio. km² und erreichte damit die zweitniedrigste Ausdehnung seit Beginn der Satellitenaufzeichnungen im Jahr 1979 durch das NSIDC (vgl. Meereisportal 2021a). Im Negativrekordjahr 2012 umfasste die sommerliche Eisfläche auf dem Arktischen Ozean ca. 3,27 Mio. km² (vgl. ebd.). Die nachfolgende Grafik des Informations- und Datenportals meereisportal.de veranschaulicht, wie stark sich das arktische Meereis im September 2012 von den Küsten der Anrainerstaaten zurückgezogen hat.

Abb. 8: Meereiskonzentration zum Meereisminimum im September 2012



Quelle: Meereisportal 2021a

Gleichzeitig nimmt die Dicke des Eises rapide ab und der Anteil von mehrjährigem Meereis geht zusehends verloren. Innerhalb von fünf Jahren, im Zeitraum von 2007 bis 2012, hat sich die arktische Eisstärke nahezu halbiert (vgl. Bartsch 2015: 5 f.). Zwischen 1979 und 2018 sind ca. 70 Prozent des Eisvolumens während des Sommerminimums abgeschmolzen (vgl. Deutsches Arktisbüro am Alfred-Wegener-Institut⁵² 2019). Von seevölkerrechtlicher Relevanz sind neben dem Rückgang der Meereisbedeckung im Nordpolarmeer der ansteigende Meeresspiegel⁵³, verursacht durch die thermische Ausdehnung infolge der Ozeanerwärmung und das Abschmelzen der grönländischen und antarktischen Gletscher (vgl. IPCC 2021: 15). Meereis auf dem Ozean bildet sich durch gefrorenes, salzhaltiges Meerwasser, weshalb ein Schmelzen der Eisfläche in der Arktis nicht zu einem Meeresspiegelanstieg führt (vgl. Braune 2016: 20). Gletscher hingegen sind Landeis, welches sich aus Schnee und Regenwasser bildet (vgl. ebd.). Der durchschnittliche globale Meeresspiegel ist zwischen 1901 und 2018 um ca. 0,20 Meter – mit zunehmender Geschwindigkeit – gestiegen. Nach Schätzungen des IPCC wird der Meeresspiegel bis 2100 abhängig vom jeweiligen Szenario bis zu 1,01 m ansteigen (vgl. IPCC 2021: 30). Hier schließt sich die Frage an, ob sich Meereszonen kontinuierlich landwärts verschieben und Küstenstaaten Seegebiete verlieren, in denen sie bislang souveräne Rechte ausgeübt haben.

Mit den fortschreitenden klimatischen Veränderungen gewinnt die Arktis zunehmend an geoökonomischer Bedeutung. So ermöglicht die neue maritime Erreichbarkeit des Arktischen Ozeans prinzipiell den Zugang zu prognostizierten Rohstoffvorkommen wie Erdöl und Erdgas, die Nutzung arktischer Seewege als Alternative zu den traditionellen Routen wie der Straße von Malakka und kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika sowie den Zugang zu vermeintlich lukrativen Fischfanggebieten (vgl. Uebachs 2018: 18). Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch der „Arctic Climate Impact Assessment“ (ACIA)⁵⁴. Gleichzeitig ermöglichen technologische Innovationen eine gezielte Exploration und Ausbeutung von Lagerstätten in eisbedeckten Gebieten. Die nachfolgenden Kapitel beleuchten zwei Faktoren der geoökonomischen Bedeutung der Region.

⁵² Kurz AWI.

⁵³ Die Wasserstände der Ozeane weichen je nach Region vom mittleren globalen Meeresspiegel deutlich ab, weshalb häufig vom Ansteigen der Meerspiegel und nicht des Meeresspiegels gesprochen wird (vgl. Schaller 2021: 7).

⁵⁴ Mit dem „Arctic Climate Impact Assessment“ wurde im Herbst 2004 eine der umfassendsten Studien über regionale Auswirkungen des Klimawandels im Nordpolarraum veröffentlicht, welche bis heute eine ausgesprochene Relevanz besitzt. Siehe hierzu ACIA 2004: 82.

3.1.3. Erdöl- und Erdgasvorkommen

Wie die Analyse der historischen Entwicklung des Seevölkerrechts verdeutlicht, resultierte die funktionale und dimensionale Erweiterung des maritimen Raumes infolge des Fortschritts in der Meeresforschung und -technik vor allem ab der Mitte des 20. Jahrhunderts zunehmend in Zuordnungs-, Nutzungs- und Hegekonflikten (vgl. Vitzthum 2006: 7). Eine der Hauptfunktionen der Seerechtskonvention ist die Definition von Meereszonen und die Klärung von souveränen Nutzungsrechten, einschließlich der Erdöl- und Erdgasförderung. Während der Arktische Ozean aufgrund seiner ganzjährigen Meereisbedeckung aus wirtschaftspolitischer Perspektive lange Zeit nicht von besonderer Relevanz war, verändert sich mit den sichtbar werdenden Auswirkungen des Klimawandels zunehmend die Interessenlage. Doch wie hoch werden die Öl- und Gasvorkommen in der Region geschätzt⁵⁵? Und wie sieht die Relation zu den weltweit erwarteten Vorkommen aus? Könnte sich die Arktis zukünftig zu einer neuen Förderregion zur Gewährleistung der internationalen Energiesicherheit entwickeln?

In der Diskussion um arktische Öl- und Gasvorkommen wird standardmäßig auf eine Studie des U.S. Geological Survey⁵⁶ (USGS) aus dem Jahr 2008 verwiesen. In der sog. CARA-Studie („Circum Arctic Resource Appraisal“) wurden die unentdeckten konventionellen Öl- und Gasressourcen in 33 geologischen Provinzen nördlich des Polarkreises geschätzt (vgl. USGS 2008a: 1; Uebachs 2018: 20). Insgesamt 25 Provinzen besitzen laut den Wissenschaftler*innen des USGS eine mindestens zehnprozentige Chance auf eine oder mehrere signifikante Öl- oder Gasansammlungen mit förderbaren Mengen von 50 Mio. Barrel Erdöl und/oder öläquivalentem Erdgas und wurden quantitativ bewertet (vgl. ebd.). Etwa 90 Mrd. Barrel Öl, 1.669 Billionen Kubikfuß Erdgas und 44 Mrd. Barrel Flüssiggas sollen in der Arktis lagern (vgl. ebd.). Hiervon werden ca. 84 Prozent in Offshore-Bereichen und 16 Prozent an Land erwartet. Damit könnten sich 22 Prozent der weltweit noch unentdeckten, technisch förderbaren Öl- und Gasressourcen in der Arktis befinden, wie das USGS in einer zusätzlichen Pressemitteilung vom 23.07.2008 verkündete. Prozentual beträgt der Anteil der jeweiligen Rohstoffkategorien an den global unentdeckten Vorkommen ca. 13 Prozent beim Erdöl, 30 Prozent beim Erdgas und 20 Prozent beim Flüssiggas (vgl. USGS 2008b: 1).

⁵⁵ Es handelt sich hierbei größtenteils um wissenschaftliche Prognosen, da eine Verifizierung von erwarteten Öl- und Gasvorkommen aufgrund der arktischen Meereisbedeckung, die sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt erst in den Sommermonaten erheblich (aber nicht vollständig) zurückzieht, und harscher klimatischer Bedingungen nur bedingt möglich war.

⁵⁶ Der United States Geological Survey ist eine wissenschaftliche Behörde, die dem Innenministerium der Vereinigten Staaten von Amerika angehört.

Um einschätzen zu können, wie zuverlässig diese Prognosen sind, muss man (1) den Untersuchungsgegenstand des U.S. Geological Survey detailliert betrachten, (2) die vorgenommenen Relationen zu den weltweiten Vorkommen mit möglichen anderen Ergebnissen vergleichen und (3) die angewandte Methodik kritisch-reflektiert untersuchen. Zunächst ist bemerkenswert, dass der USGS lediglich jene geografischen Bereiche analysiert hat, die innerhalb des nördlichen Polarkreises liegen. Wie in Kapitel 3.1.1 dargestellt, erfasst diese Methode der Grenzziehung nicht alle Gebiete, die als „arktisch“ gelten. Der U.S. Geological Survey nimmt hier eine Vereinfachung des Untersuchungsgegenstands vor. Diese – zumindest aus interdisziplinärer Sichtweise – wissenschaftliche Ungenauigkeit ist für den Forschungsgegenstand der vorliegenden Arbeit weitestgehend irrelevant, da sich territoriale Konflikte im Arktischen Ozean im Wesentlichen innerhalb des nördlichen Polarkreises manifestiert haben.

Der U.S. Geological Survey spricht in seiner CARA-Studie ausschließlich von Öl- und Gasressourcen. Als Ressourcen bezeichnet man (a) geologisch nachgewiesene, aber gegenwärtig technisch und/oder wirtschaftlich nicht erschließbare Rohstoffe und (b) unentdeckte Vorkommen, die aufgrund bestimmter geologischer Merkmale zu erwarten sind (vgl. Reller/Holdinghausen 2014: 22; Braune 2016: 149). Die Studie prognostiziert das Vorhandensein von Letzterem. Hiervon zu unterscheiden sind Reserven. Diese müssen (a) durch Bohrungen nachgewiesen, (b) mit heutiger Technik förderbar und (c) bei den aktuellen Rohstoffpreisen wirtschaftlich sein (vgl. ebd.). Weiterhin ist die Rede von konventionellen Öl- und Gasressourcen. Konventionelles Erdöl wird über ein Bohrloch gefördert und ohne weitere Verarbeitung transportiert (vgl. Braune 2016: 230; Uebachs 2018: 19). Unkonventionelles Erdöl wird z. B. aus Ölschiefer gewonnen, wodurch die Kosten für die Exploration höher sind. Hinzu kommt eine kostspielige Weiterverarbeitung. Solche Vorkommen schließt der USGS ausdrücklich von seiner Studie aus. Somit könnte das Rohstoffpotenzial nördlich des Polarkreises größer sein als im Rahmen der CARA-Studie eingeschätzt, sofern man die hohen Unsicherheiten⁵⁷ der genannten Prognosen außer Acht lässt. Unter unkonventionellen Vorkommen sind auch schwer erreichbare Lagerstätten in der Tiefsee oder Arktis zu verstehen, denn die Ausbeutung ist hier deutlich aufwendiger (vgl. Reller/Holdinghausen 2014: 22). Da der USGS eine solche Einordnung nicht vornimmt, ist davon auszugehen, dass die Arktis hier nicht als schwer erreichbare Lagerstätte betrachtet wird. Die Studie umfasst nach eigenen Angaben ausschließlich jene Ressourcen, die mit vorhandener Technologie gewinnbar sind. Weiterhin wird die Annahme getroffen, dass Öl- und Gasvorkommen in Offshore-Bereichen selbst bei Vorhandensein von permanentem

⁵⁷ Dieser Aspekt wird im weiteren Verlauf des Kapitels detaillierter ausgeführt.

Meereis und in großer Wassertiefe gewinnbar sind (vgl. USGS 2008a: 1). Angesichts der zahlreichen Herausforderungen, welche zum derzeitigen Zeitpunkt durch die rauen klimatischen Bedingungen und die Schwankungen in der jährlichen Meereisbedeckung⁵⁸ sowie weitere Gefahren für Bohrplattformen und Schifffahrt z. B. durch driftendes Meereis bestehen, ist dies kritisch zu sehen. Der Studie liegt hier erneut eine Vereinfachung zugrunde, die mit den realen Begebenheiten der Öl- und Gasförderung in der Arktis nicht übereinstimmt, wie Probebohrungen in den vergangenen Jahren gezeigt haben. Der Ölkonzern Shell hat im Sommer 2012 seine ersten Probebohrungen in der Tschuktschensee nördlich von Alaska u. a. wegen technischer Probleme und schwieriger Wetter- und Eisverhältnisse abbrechen müssen (vgl. Braune 2016: 146). Erneute Probebohrungen in der Tschuktschensee ca. 250 km vor der Nordwestküste lieferten enttäuschende Explorationsergebnisse und wurden Ende 2015 bis auf Weiteres eingestellt; Conoco Philips, Statoil, Iona Energy und Eni gaben ebenfalls ihre Lizenzen zurück (vgl. Braune 2016: 146; Damm et al. 2016: 4). Eine Rolle spielten zudem hohe Kosten und erwartete strenge Umweltauflagen⁵⁹ (vgl. ebd.).

Die Arktis ist trotz fortschreitender klimatischer Veränderungen weiterhin von einer jährlich variierenden Meereisfläche bedeckt und harschen Witterungsbedingungen geprägt, die den Zugang zu prognostizierten Vorkommen erschweren (vgl. Uebachs 2018: 24). Durch den Bedarf an komplexer Technologie sind die Betriebskosten höher als in wärmeren Gewässern (vgl. Larusson 2014: 12). Zudem müssen u. a. Plattformen, Pipelines und Schiffe nach strengeren Standards gebaut werden, um das Risiko einer Beschädigung durch driftendes Packeis zu minimieren (vgl. Johnston 2012: 17). Ausgelaufenes Öl zersetzt sich in kalten Gewässern deutlich langsamer und die großskalige Bewegung von Meereis könnte zu einer weiträumigen Verbreitung des kontaminierten Eises führen, weshalb Unfälle dramatischere Auswirkungen auf die Umwelt und das sensible Ökosystem der Arktis hätten (vgl. Lange 2014: 344). Selbst wenn eine Ausbeutung mit den gegenwärtigen Technologien, wie der USGS bereits im Jahr 2008 mutmaßte, möglich ist, könnte sich diese aufgrund globaler Trends und der mittelfristigen Preisentwicklung wirtschaftlich nicht lohnen. In der Arktis wird von möglichen Produktionskosten von 100 \$ pro Barrel ausgegangen, während der Ölpreis im Mittleren Osten zeitweise bei 4 \$ pro Barrel lag (vgl. Seidler 2012). Im April 2024 lag der Ölpreis bei ca. 90 \$ pro Barrel.

⁵⁸ Die jährlich variierende Meereisausdehnung stellt zugleich eine Bedrohung für bereits begonnene Operationen dar (vgl. Larusson 2014: 7 f.).

⁵⁹ Die schwierige Vereinbarkeit zwischen einer Förderung arktischer Öl- und Gasvorkommen und dem Schutz des sensiblen Ökosystems ist ebenfalls ein Faktor, den es bei der Einschätzung der geoökonomischen Bedeutung der Arktis zu bedenken gilt.

Ein temporär niedriger Ölpreis könnte die Investitionsbemühungen einerseits ausbremsen, da sich kostenintensive und aufwendige Explorationsbohrungen in der Arktis wirtschaftlich nicht lohnen. Andererseits zeichnen sich arktische Energieprojekte durch ihre Langwierigkeit aus. Aufgrund der Volatilität der Energiepreise kann man von Phasen deutlicher Preissteigerungen ausgehen, die von bi- und multilateralen Spannungen und Konflikten beeinflusst werden, wie der Ukraine-Krieg eindrucksvoll gezeigt hat. Die Exportorientierung arktischer Erdöl- und Erdgasproduzenten geht mit einer Abhängigkeit von stetiger Ressourcennachfrage in Konsummärkten außerhalb der Arktis einher (vgl. Keil 2015: 134). Energiesicherheit ist ein hoch politisiertes und zugleich primäres Thema vieler Staaten, weshalb die Energieaußenbeziehungen vor politischen Entwicklungen nicht immun sind, wie Dr. Kathrin Keil in ihrem Fachartikel „Die Zukunft arktischer Öl- und Gasressourcen: Internationale Einflussfaktoren arktischer Energieressourcenentwicklung“ schildert (vgl. ebd.). Die geoökonomische Bedeutung der Region in Bezug auf Erdöl- und Erdgasvorkommen ist demnach stark abhängig von globalen Trends wie der Preisentwicklung, der Entdeckung von (un-) konventionellen Rohstoffen in anderen Regionen der Erde, politischen Entwicklungen und zwischenstaatlichen Beziehungen sowie vorhandenen Technologien. Kathrin Keil verweist zudem auf die Bedeutung inner-arktischer Einflussfaktoren wie bspw. Subventionsprogramme und Steuererleichterungen für arktische Öl- und Gasprojekte sowie die Erwartungen an den inländischen Energiemix (vgl. ebd.: 133). Ob die Arktis sich mittel- bis langfristig zu einer neuen Förderregion für Energierohstoffe entwickelt, bedarf demzufolge einer facettenreichen und komplexen Analyse.

Eines kritischen Blickes bedarf ebenso die angeführte Relation zu den weltweit unentdeckten Öl- und Gasressourcen. Bemerkenswert ist, dass der U.S. Geological Survey diese geschätzte Relation nicht in der eigentlichen Studie, sondern in einer ergänzenden Pressemitteilung veröffentlichte, ohne nähere Erläuterungen, wie die genannten Prozentzahlen zustande kamen. Gerd Braune verweist in seiner Monografie „Die Arktis. Porträt einer Weltregion“ darauf, dass die Internationale Energieagentur (IEA) im Jahr 2013 die weltweit unentdeckten förderbaren Ölressourcen mit 2,7 Billionen Barrel schätzt (vgl. Braune 2016: 151). Demzufolge hätten die vom USGS prognostizierten Ölvorkommen einen Anteil von drei Prozent an den global erwarteten Ressourcen und nicht wie angegeben 13 Prozent (vgl. Uebachs 2018: 23). Dieses Beispiel verdeutlicht, dass die in der o. g. Pressemitteilung veröffentlichten Angaben zur Relation kritisch zu betrachten sind. Des Weiteren ist zu bedenken, dass 20 Mrd. Tonnen Erdöl in der Arktis – das entspricht umgerechnet ca. 125 Mio. Barrel – gerade einmal den globalen Ölverbrauch für fünf Jahre abdecken würden (vgl. Hüttl/Schobel/Puhl 2021: 26). Der weltweite Ölverbrauch lag 2022 bei 4,4 Mrd. t Öl pro Jahr

(vgl. statista 2024b). Eine Vorhersage der zukünftigen Ölnachfrage ist eine schwierige Aufgabe und abhängig von der Weiterentwicklung und Nutzung erneuerbarer Energien in den kommenden Jahrzehnten. Bislang geben die verfügbaren Daten nur Aufschluss über mögliche Trends: Laut OPEC wird die Nachfrage der Schwellenländer, allen voran Chinas, steigen und die westliche Nachfrage übertreffen (vgl. Larusson 2014: 8). China ist ein interessanter Exportmarkt für russische Energierohstoffe, insbesondere vor dem Hintergrund umfassender Sanktionen gegen Russland im Zuge des Ukraine-Kriegs.

Wie die unterhalb angeführte Tabelle mit den Ergebnissen der CARA-Studie veranschaulicht, sind die Schätzungen des U.S. Geological Survey sehr präzise. Allerdings ist nicht zu vernachlässigen, dass diese Annahmen auf Analogstudien über weltweit vergleichbare Lagerstätten basieren (vgl. Damm 2016: 5). Die USGS-Wissenschaftler*innen haben die geologischen Gegebenheiten mit bekannten Formationen verglichen, aus denen Erdöl und Erdgas gefördert werden, und auf Grundlage dessen die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von signifikanten Öl- und Gasansammlungen in allen 33 Provinzen bewertet (vgl. Braune 2016: 151; USGS 2008a: 1). Aufgrund der kaum vorhandenen seismischen Daten sowie Bohrdaten konnten übliche Werkzeuge und Techniken zur Ressourcenbewertung wie bspw. die Entdeckungsprozessmodellierung nicht angewendet werden, so der USGS (vgl. USGS 2008a: 1). Es handelt sich um eine probabilistische Methodik der geologischen Analyse und analogen Modellierung (vgl. ebd.). Hierin liegt ein wesentlicher Kritikpunkt an der CARA-Studie, denn die Daten weisen hohe Unsicherheiten auf und müssten durch Probebohrungen verifiziert werden. Für die tatsächliche Existenz der prognostizierten Vorkommen gibt es größtenteils keine Beweise. Der U.S. Geological Survey erkennt die Unsicherheit der probabilistischen Ergebnisse ansatzweise an, bezieht diese jedoch auf die geologische Beschaffenheit der Arktis anstatt auf die angewandte Methodik. Weiterhin problematisch ist die fehlende Transparenz der Studie. So wurden die geologischen Informationen oberflächlich erläutert und die Berechnungen nicht offengelegt (vgl. Uebachs 2018: 22). Dadurch ist nicht nachzuvollziehen, wie diese präzisen Schätzungen für die jeweiligen Provinzen zustande gekommen sind, und es lässt sich keine Aussage über (1) die Verlässlichkeit der Methodik und (2) die Ergebnisse der Studie treffen (vgl. ebd.). Obwohl die angeführten Daten mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, werden diese im öffentlichen Diskurs und in nationalen Strategiepapieren oftmals angeführt, um das verheißungsvolle Ressourcenpotenzial der Arktis darzulegen.

Abb. 9: Ergebnisse der CARA-Studie über Öl- und Gasressourcen in der Arktis

Table 1. Summary of Results of the Circum-Arctic Resource Appraisal

[MMBO, million barrels of oil; BCFG, billion cubic feet of natural gas; MMBNGL, million barrels of natural gas liquids; NQA, not quantitatively assessed. Results shown are fully risked mean estimates. For gas accumulations, all liquids are included as NGL (natural gas liquids). Provinces are listed in ranked order of total barrels of oil and oil-equivalent natural gas (BOE).]

Province Code	Province	Oil (MMBO)	Total Gas (BCFG)	NGL (MMBNGL)	BOE (MMBOE)
WSB	West Siberian Basin	3,659.88	651,498.56	20,328.69	132,571.66
AA	Arctic Alaska	29,960.94	221,397.60	5,904.97	72,765.52
EBB	East Barents Basin	7,406.49	317,557.97	1,422.28	61,755.10
EGR	East Greenland Rift Basins	8,902.13	86,180.06	8,121.57	31,387.04
YK	Yenisey-Khatanga Basin	5,583.74	99,964.26	2,675.15	24,919.61
AM	Amerasia Basin	9,723.58	56,891.21	541.69	19,747.14
WGEC	West Greenland-East Canada	7,274.40	51,818.16	1,152.59	17,063.35
LSS	Laptev Sea Shelf	3,115.57	32,562.84	867.16	9,409.87
NM	Norwegian Margin	1,437.29	32,281.01	504.73	7,322.19
BP	Barents Platform	2,055.51	26,218.67	278.71	6,704.00
EB	Eurasia Basin	1,342.15	19,475.43	520.26	5,108.31
NKB	North Kara Basins and Platforms	1,807.26	14,973.58	390.22	4,693.07
TPB	Timan-Pechora Basin	1,667.21	9,062.59	202.80	3,380.44
NGS	North Greenland Sheared Margin	1,349.80	10,207.24	273.09	3,324.09
LM	Lomonosov-Makarov	1,106.78	7,156.25	191.55	2,491.04
SB	Sverdrup Basin	851.11	8,596.36	191.20	2,475.04
LA	Lena-Anabar Basin	1,912.89	2,106.75	56.41	2,320.43
NCWF	North Chukchi-Wrangell Foreland Basin	85.99	6,065.76	106.57	1,203.52
VLK	Vilkitskii Basin	98.03	5,741.87	101.63	1,156.63
NWLS	Northwest Laptev Sea Shelf	172.24	4,488.12	119.63	1,039.90
LV	Lena-Vilyui Basin	376.86	1,335.20	35.66	635.06
ZB	Zyryanka Basin	47.82	1,505.99	40.14	338.95
ESS	East Siberian Sea Basin	19.73	618.83	10.91	133.78
HB	Hope Basin	2.47	648.17	11.37	121.87
NWC	Northwest Canada Interior Basins	23.34	305.34	15.24	89.47
MZB	Mezen' Basin	NQA	NQA	NQA	NQA
NZAA	Novaya Zemlya Basins and Admiralty Arch	NQA	NQA	NQA	NQA
TUN	Tunguska Basin	NQA	NQA	NQA	NQA
CB	Chukchi Borderland	NQA	NQA	NQA	NQA
YF	Yukon Flats (part of Central Alaska Province)	NQA	NQA	NQA	NQA
LS	Long Strait	NQA	NQA	NQA	NQA
JMM	Jan Mayen Microcontinent	NQA	NQA	NQA	NQA
FS	Franklinian Shelf	NQA	NQA	NQA	NQA
Total		89,983.21	1,668,657.84	44,064.24	412,157.09

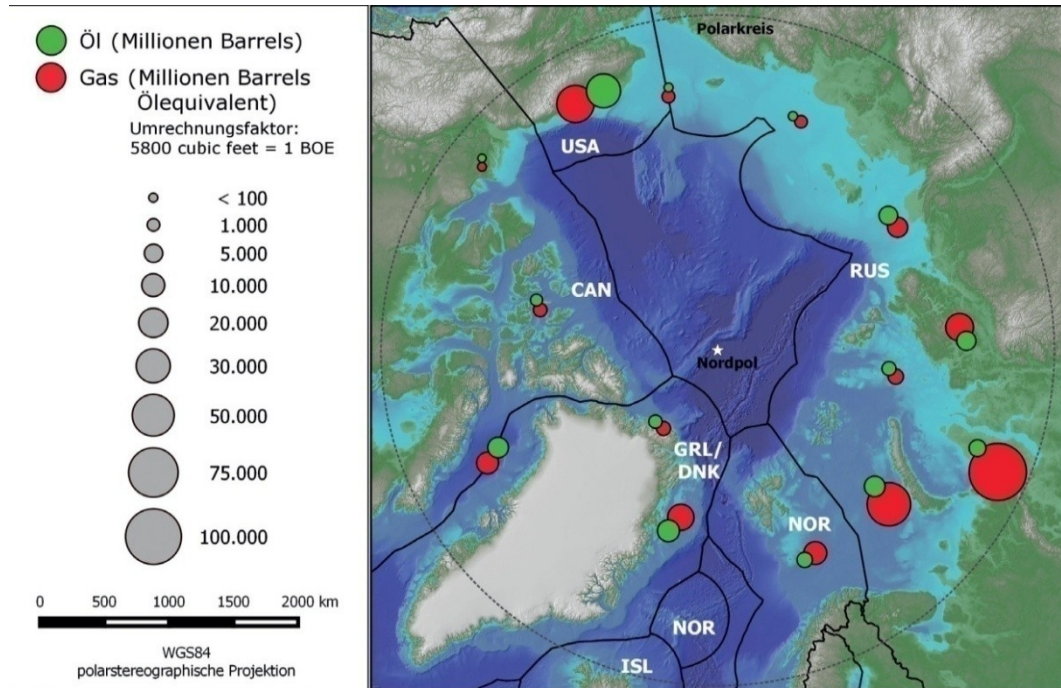
Quelle: USGS 2008a

Wie erwähnt liegen 84 Prozent der prognostizierten Öl- und Gasressourcen in den Offshore-Bereichen der Arktis. Nach Angaben des USGS befinden sich hiervon die meisten noch unentdeckten Lagerstätten in den flachen Schelfgebieten des Arktischen Ozeans in Wassertiefen geringer als 500 m und somit innerhalb der nach UNCLOS gewährten ausschließlichen Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten, wie die unterhalb angeführte Grafik verdeutlicht⁶⁰. Hierbei handelt es sich um rechtlich klar definierte Gebiete, in denen sich auf den ersten Blick keine territorialen Dispute zwischen den Arktisstaaten herausbilden können, denn die Küstenstaaten haben ohnehin das exklusive Recht auf Ausbeutung der natürlichen

⁶⁰ Die äußeren Begrenzungen der EEZ sind hier als schwarze Linien dargestellt.

Rohstoffe. Die Realität zeigt, dass insbesondere über die seitliche Abgrenzung der genannten Meereszonen bilaterale Uneinigkeiten bestehen. Von besonderem Interesse ist daher die geografische Verteilung der Rohstoffe innerhalb der verschiedenen Meereszonen.

Abb. 10: Vereinfachte Darstellung der Ergebnisse der CARA-Studie



Quelle: Damm et al. 2016

Diese vereinfachte Darstellung der Ergebnisse der CARA-Studie von Wissenschaftler*innen der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe lässt u. a. eine vermehrte Ansammlung von Gaslagerstätten im Bereich der norwegisch-russischen Grenze erkennen.

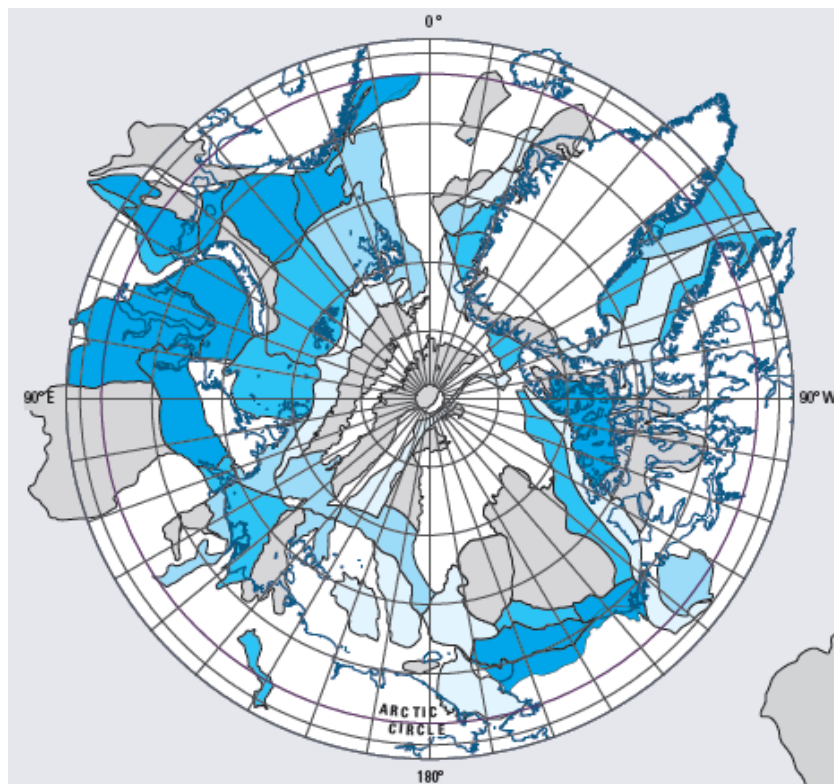
Betrachtet man die Verteilung der erwarteten Öl- und Gasvorkommen anhand der vom USGS erstellten tabellarischen Aufstellung, lässt sich feststellen, dass mehr als die Hälfte der Öl- und sogar mehr als 70 Prozent der Gasressourcen in drei Provinzen vermutet werden. Für Erdöl sind dies prozentual umgerechnet: Alaska (37 Prozent), das amerikanisch-asiatische Becken (10,8 Prozent) und das ostgrönländische Becken (19 Prozent) (vgl. Uebachs 2018: 21). Für Erdgas sind es: das Westsibirische Becken (39 Prozent), das östliche Barents-Becken (19 Prozent) und Alaska (13,2 Prozent) (vgl. ebd.). Die Flüssiggasvorkommen konzentrieren sich noch stärker auf eine Region. Hier sind es: das Westsibirische Becken (46 Prozent), das ostgrönländische Becken (18 Prozent) und Alaska (13 Prozent) (vgl. ebd.).

Der ausgedehnte Festlandsockel könnte laut USGS das geografisch größte noch unerforschte Gebiet für Ölvorkommen sein (vgl. USGS 2008a: 1). Gleichzeitig wird die Wahrscheinlichkeit für mindestens ein unentdecktes Öl- oder Gasfeld mit förderbaren Mengen

von mehr als 50 Mio. Barrel Öläquivalent im Bereich eines potenziellen erweiterten Festlandsockels mit weniger als zehn Prozent bewertet, wie die unterhalb angeführte Grafik der CARA-Studie zeigt (graue Farbcodierung). Dieser Widerspruch innerhalb der Studienergebnisse ist von besonderer Bedeutung für die Einschätzung von Öl- und Gasvorkommen als mögliches Konfliktmotiv für territoriale Dispute im Arktischen Ozean. Eine Ausdehnung souveräner Ansprüche im maritimen Raum erfolgt hauptsächlich über die in Kapitel 2.10.3 beschriebene Festlandsockelerweiterung. Wenn das Vorhandensein von Lagerstätten in diesem Bereich als gering eingeschätzt wird, zudem ohne Berücksichtigung von globalen Entwicklungen am Energiemarkt und den vergleichsweise hohen Kosten für Exploration und Abbau, ist das Konfliktpotenzial in Bezug auf eine Erweiterung von Nutzungsrechten zunächst ebenfalls als gemäßigt zu bewerten. Der deutsche Geophysiker und Meeresforscher Karl Hinz erwähnt in einem Interview mit der Fachzeitschrift „Osteuropa“ aus dem Jahr 2011 in diesem Zusammenhang einen interessanten Aspekt: „In den Tiefseegebieten oder unter dem Gakkel- oder dem Lomonosov-Rücken sind die Sedimente oft gar nicht dick genug, als dass sich dort Öl oder Gas hätte bilden können“ (Hinz/Weichsel 2011: 95). Die submarinen Bergrücken sind interessant für die Herausbildung territorialer Dispute, da Anrainerstaaten oftmals argumentieren, dass diese eine natürliche Verlängerung der eigenen Landmasse darstellen und eine Festlandsockelerweiterung legitimieren. Trotzdem suggeriert der U.S. Geological Survey, dass der Arktische Ozean große Erdöl- und Erdgaslagerstätten beherbergt.

Bereits die Betrachtung der angeführten Relation zu den weltweit erwarteten unentdeckten Ressourcen wirft die Frage auf, worauf die erheblichen Abweichungen zwischen den verschiedenen Studien zurückzuführen sind. Gleichzeitig gilt es zu bedenken, von wem und vor welchem Hintergrund eine solche Studie verfasst wurde. Bei dem USGS handelt es sich um eine dem amerikanischen Innenministerium angehörige Behörde. Denkbar wäre eine bewusste Übertreibung des Rohstoffpotenzials. Einerseits vermitteln hohe Schätzwerte eine gewisse Ressourcensicherheit, die vor dem Hintergrund des viel diskutierten „Peak Oil“ und drohender Rohstoffknappheit bedeutsam sein könnte. Andererseits legitimieren sie möglicherweise das zunehmende nationalstaatliche Interesse an der Region. Hohe Erwartungswerte fördern den Einsatz von Geldern für weitere Erkundungen (vgl. ebd.). Und der Bundesstaat Alaska gehört bei allen untersuchten Energierohstoffen zu den drei Regionen mit den meisten vermuteten Lagerstätten. Dabei handelt es sich jedoch um spekulative Überlegungen. Es bedarf u. a. einer tiefergehenden Analyse der amerikanischen Interessen sowohl auf staatlicher als auch auf unternehmerischer Ebene.

Abb. 11: Wahrscheinlichkeit für unentdeckte Öl- und/oder Gasfelder mit mindestens 50 Mio. Barrel Öläquivalent



Quelle: USGS 2008a

Die CARA-Studie beinhaltet noch zwei weitere Grafiken, in welchen die erwarteten Erdöl- (in Mrd. Barrel) und Erdgasressourcen (in Billionen Kubikfuß) farbcodiert zusammengefasst dargestellt sind. In beiden Grafiken befinden sich die Schätzungen für den Bereich eines potenziell ausgedehnten Festlandsockels wie dem Lomonossow Bergrücken mit 1–10 Mrd. Barrel Öl und 6–100 Billionen Kubikfuß Erdgas im mittleren Feld und suggerieren die Hoffnung auf das Vorhandensein von nicht zu vernachlässigenden Vorkommen. Somit enthält die Studie nicht allein einen Widerspruch zwischen den beschriebenen Erwartungen in Bezug auf den Festlandsockel und der grafischen Darstellung der Wahrscheinlichkeiten, sondern auch zwischen den einzelnen Grafiken. Die CARA-Studie lässt keine verlässliche Einschätzung der möglichen Öl- und Gaslagerstätten in der Arktis zu.

Besonders interessant ist, ob in den vergangenen Jahren neuere Studien veröffentlicht wurden, welche die USGS-Ergebnisse bestätigen oder widerlegen. Belastbare Zahlen zu den Öl- und Gasressourcen des Arktischen Ozeans liegen bislang nicht vor und die Daten des USGS aus dem Jahr 2008 dominieren weiterhin die Debatte um das Rohstoffpotenzial in der Arktis (vgl. Damm et al. 2016: 2).

Der National Petroleum Council (NPC), eine Organisation zur Beratung der U.S.-Regierung, schätzte in seinem im Jahr 2015 veröffentlichten Bericht „Arctic Potential: Realizing the

Promise of the U.S. Arctic Oil and Gas“, dass nördlich des Polarkreises etwa 38 Mrd. Barrel Erdöl und 920 Billionen Kubikfuß Erdgas als Reserven vorhanden sind (vgl. NPC 2015: 10; Uebachs 2018: 24). Zusätzlich könnte die Arktis ca. 426 Mrd. Barrel unentdeckte konventionelle Öl- und Gasressourcen beherbergen (vgl. NPC 2015: 11). Dies entspricht laut NPC ca. 25 Prozent des weltweit unentdeckten konventionellen Ressourcenpotenzials (vgl. ebd.). Damit liegen die Zahlen des US-amerikanischen National Petroleum Council in einer vergleichbaren Größenordnung wie die Prognosen des USGS (vgl. Braune 2016: 150). Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich bei beiden um staatliche bzw. staatsnahe Institutionen handelt. Die NPC-Studie ist im Auftrag des damaligen Generalsekretärs des U.S. Department of Energy, Ernest Moritz, entstanden, um die Entwicklung eines politischen Konzepts zur nachhaltigen Förderung arktischer Öl- und Gasvorkommen zu unterstützen (vgl. NPC 2015: 1). Zudem hatten die Vereinigten Staaten im Jahr 2015 den zweijährigen Vorsitz des Arktischen Rates übernommen. Der Bericht sollte gleichzeitig richtungsweisend für die thematische Gestaltung innerhalb des multilateralen Forums sein (vgl. ebd.). Nach Schätzungen des NPC könnten ca. 74 Prozent des arktischen Ressourcenpotenzials in Offshore-Bereichen, vor allem in Küstennähe, und die restlichen 26 Prozent an Land liegen (vgl. ebd.: 13). Hiervon werden fast 60 Prozent aller erwarteten Ressourcen in einer Wassertiefe von unter 100 Metern vermutet (vgl. ebd.). Betrachtet man die geografische Verteilung der Ressourcen, zeigt sich, dass sich ein Großteil arktischer Gasressourcen voraussichtlich in Russland befindet: So entfallen ca. 67 Prozent auf Russland und 16 Prozent auf die USA (vgl. Uebachs 2018: 25). Die Ölressourcen verteilen sich gleichmäßiger auf die Arktisstaaten: 34 Prozent in Russland und 32 Prozent in den USA.

Insgesamt ist diese Studie weniger detailliert als die CARA-Studie, da sie erwartete Rohstoffvorkommen keinen Provinzen zuordnet, sondern lediglich Annahmen über die Verteilung auf die fünf Anrainerstaaten trifft (vgl. ebd.). Darüber hinaus enthält die NPC-Studie keine exakten Berechnungen, sondern grobe Schätzungen – beide Studien basieren auf einer probabilistischen Methodik und sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet⁶¹. Die oberhalb beschriebenen Kritikpunkte und Problematiken der CARA-Studie lassen sich weitestgehend übertragen (vgl. ebd.).

Im Vordergrund der vorliegenden Arbeit steht die Frage, ob das Seevölkerrecht als Konfliktkatalysator für territoriale Streitigkeiten wirkt. Daher soll kurz untersucht werden, wie die Ausbeutung von nicht-lebenden Rohstoffvorkommen im Seerechtsübereinkommen

⁶¹ Jedoch geht auch der National Petroleum Council in seiner Studie offen mit diesen Problemen um und schreibt: „Resource potential estimates are inherently uncertain given the methods used for their estimation and the fact that many accumulations are yet to be drilled or produced“ (NPC 2015: 10).

geregelt ist und ob sich hier konfliktfördernde Elemente herauskristallisieren. Die Seerechtskonvention bietet den rechtlichen Rahmen für die Nutzung von Öl- und Gasvorkommen in Offshore-Bereichen. Die Rechte und Pflichten der arktischen Küstenstaaten gegenüber ihrem Kontinentalschelf unterscheiden sich innerhalb der 200-Meilen-Zone und dem erweiterten Festlandsockel, wie in Kapitel 2.2.10.3 dargestellt.

In der Ausschließlichen Wirtschaftszone hat der Küstenstaat souveräne Rechte zur Erforschung und Ausbeutung sowie zur Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen der Gewässer über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrunds (vgl. Art. 56 UNCLOS). Erdöl und Erdgas sind in den nicht-lebenden Ressourcen enthalten und die Küstenstaaten können Bohrungen auf ihrem eigenen Festlandsockel durchführen und Genehmigungen für Drittstaaten erteilen (vgl. Casper 2009: 844). Hieraus ergeben sich keine potenziellen Konfliktlinien, da die Zugriffsrechte der Küstenstaaten auf die marinen Ressourcen eindeutig festgelegt sind. Kein Staat darf die 200-Meilen-Zone eines anderen Staates ohne dessen Zustimmung und entsprechende Lizenzvergabe zur Ausbeutung nutzen. Nach Artikel 60 sind Offshore-Bohrplattformen zugelassen und stellen keinen ungerechtfertigten Eingriff in die Schifffahrt oder andere Freiheiten dar (vgl. ebd.). Sofern notwendig, kann ein Küstenstaat um diese Anlagen angemessene Sicherheitszonen in einem Umfang von max. 500 Metern errichten, um die Sicherheit der Schifffahrt und Anlagen zu gewährleisten (vgl. Art. 60 UNCLOS). Allerdings dürfen solche Bohrplattformen nicht innerhalb anerkannter und für die internationale Schifffahrt wichtiger Seewege errichtet werden (vgl. ebd.). Der Großteil der prognostizierten Öl- und Gasressourcen befindet sich in Küstennähe oder innerhalb der EEZ der Anrainerstaaten, wie die oberhalb angeführten Grafiken veranschaulicht haben. Der zentrale Arktische Ozean ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt ganzjährig mit Meereis bedeckt, sodass lediglich die Nordwest- und Nordostpassage, welche in relativer Nähe zur kanadisch-amerikanischen und russischen Küste verlaufen, für die Schifffahrt im Hohen Norden genutzt werden können. Außerdem erhöht die jährlich variierende Meereisbedeckung die Abhängigkeit von einer Nutzung der küstennahen Routen. Bei gleichzeitiger Förderung von Öl- und Gasressourcen und Errichtung von entsprechenden Sicherheitszonen könnte es hier zu Interessenskonflikten hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzung einzelner Gebiete kommen.

Sobald ein Öl- oder Gasfeld erschöpft ist, müssen die Strukturen zumindest teilweise entfernt werden und es ist gebührend darauf zu achten, dass die Sicherheit der Schifffahrt und der Schutz der Meeresumwelt weiterhin gewährleistet sind (vgl. Casper 2009: 844). Als völkerrechtlich verbindliches Dokument weist UNCLOS die Staaten an, alle allgemein anerkannten Standards zu berücksichtigen, die von internationalen Organisationen wie der International Maritime Organization festgelegt wurden oder aus anderen Vereinbarungen wie

MARPOL 73/78 (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) hervorgehen (vgl. ebd).

Jenseits der 200-Meilen-Zone unterliegt die Ausbeutung natürlicher Ressourcen zusätzlichen Vorschriften. So sind die erwähnten Ausgleichszahlungen an die Internationale Meeresbodenbehörde zu leisten, welche als Gegenleistung für die Verringerung des allgemein zugänglichen Meeresbodengebiets an Entwicklungsländer und Binnenstaaten verteilt werden. Die vielzitierte USGS-Studie suggeriert, dass im Bereich des erweiterten Festlandssockels ein erhebliches Potenzial für Erdöl- und Erdgaslagerstätten vorhanden ist. In Bereichen von sich überschneidenden Ansprüchen besteht daher ein zwischenstaatliches Spannungspotenzial. Inwieweit Erdöl- und Erdgasvorkommen ein relevantes Motiv für gegenwärtige territoriale Dispute im Arktischen Ozean darstellen, ist in erheblichem Maße von der nationalen Interessenlage der Arktisstaaten abhängig.

Relevant für die zukünftige Öl- und Gasförderung in der Arktis ist zudem Artikel 234 UNCLOS, wonach ein Küstenstaat nichtdiskriminierende Gesetze und sonstige Vorschriften in eisbedeckten Gebieten innerhalb ihrer EEZ erlassen und durchsetzen kann, wo außergewöhnliche Gefahren für die Schifffahrt bestehen oder eine Verschmutzung der Meeresumwelt das ökologische Gleichgewicht schädigen oder irreversibel zerstören würde (vgl. Art. 234 UNCLOS). Hieraus ergeben sich potenzielle Streitigkeiten zwischen jenen Staaten, die eine ökonomische Entwicklung der Arktisregion anstreben, und jenen Staaten, die den Schutz der (Meeres-) Umwelt sowie den globalen Klimaschutz in den Fokus ihrer Interessen rücken. Territoriale Konflikte im Zusammenhang mit einer Öl- und Gasförderung im Arktischen Ozean zeichnen sich zunächst nicht ab.

3.1.4. Schifffahrtsrouten im Hohen Norden

„Dem Norweger Roald Amundsen gelang 1906 die erste Durchquerung der Northwestpassage. Jedoch benötigte er dafür drei Jahre – inklusive zweier langer Winter, in denen sein Schiff vom Eis zugefroren war.“
Byers 2007

Der weltweite Warenaustausch erfolgt zu 90 Prozent über Seewege (vgl. Paul 2020: 5). Seit 1869 verbindet der Suezkanal mit einer Länge von 165 km das Mittelmeer über die Landenge von Sues mit dem Roten Meer und verkürzt den Seeweg zwischen dem Nordatlantik und dem Indischen Ozean um mehr als 7.000 Kilometer (vgl. Ellrich 2020). Zu den wichtigsten maritimen Handelswegen der Welt gehört ebenso der im Jahr 1914 eröffnete Panamakanal, welcher im gleichnamigen Staat Panama liegt und den Atlantischen Ozean mit dem Pazifischen Ozean verbindet (vgl. Ellrich/Uhlenbrock/Waha 2019). Mit dem Bau des rund

82 km langen Kanals wurde der Seeweg in den Pazifik deutlich verkürzt, die Handelsschiffe mussten nicht länger den gefährlichen Umweg über die Südspitze Südamerikas fahren (vgl. ebd.).

Mit dem Rückgang der arktischen Meereisbedeckung öffnen sich historisch geschlossene Seewege, die zukünftig eine Alternative zu den stark frequentierten traditionellen Routen darstellen und die Weltwirtschaft unterstützen könnten (vgl. Paul 2020: 5). Das Handelsaufkommen zwischen den Geschäftsregionen Westeuropa/Nordamerika und Ostasien/Südostasien könnte sich bis 2050 vervierfachen, weshalb die Nutzung nördlicher Gewässer als zusätzliche Transportroute zunehmend von internationalem Interesse ist (vgl. Langer et al. 2014: 296). Zumal etwa 80 Prozent der weltweiten Industrieproduktion nördlich des 30. Breitengrades stattfinden und 70 Prozent aller Metropolen nördlich des Wendekreises des Krebses ($23,43472^\circ$) liegen (vgl. Østreng 2012: 284). Ob die (saisonale) Nutzung arktischer Passagen wirtschaftlich lohnenswert ist, lässt sich mittels einer Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile einschätzen. Die Abhängigkeit von globalen Faktoren wie der Ölpreisentwicklung spielt ebenfalls eine tragende Rolle bei der Bewertung, wie sich die Schifffahrt im Hohen Norden entwickelt. Besonders interessant ist außerdem die Frage, welche Route mittel- bis langfristig am aussichtsreichsten ist. Und auf welche Weise versuchen die Anrainerstaaten, die Schifffahrt in der Region voranzutreiben?

Abb. 12: Die Nordwest- und Nordostpassage im Arktischen Ozean



Quelle: Deutsches Arktisbüro am AWI 2019

Im Fokus der Analyse stehen die Nordwestpassage (engl. Northwest Passage, kurz NWP) durch die über 36.000 Inseln des kanadischen Archipels⁶² und entlang der nördlichen Küste von Alaska sowie die Nordostpassage (engl. Northeast Passage, kurz NEP) einschließlich der Nördlichen Seeroute⁶³ (engl. Northern Sea Route, kurz NSR) entlang der norwegischen und russischen Küste (vgl. Uebachs 2018: 30). Zunächst ist festzuhalten, dass es sich nicht um klar festgelegte Routen handelt, sondern mehrere Passagen existieren, die eine flexible Nutzung ermöglichen (vgl. Braune 2016: 177). Die oberhalb angeführte Grafik dient insofern zur Veranschaulichung der geografischen Verortung. In der Praxis sind die Schiffe gezwungen, jenen Seeweg zu wählen, welcher die besten Eis- und Navigationsbedingungen zum Zeitpunkt der Durchfahrt bietet (vgl. Østreng 2012: 248). Die jährlich variierende Meereisbedeckung erfordert sogar Ausweichmöglichkeiten auf andere Kanäle im Hohen Norden. Eine kurz- bis mittelfristige Nutzung der arktischen Seewege wäre andernfalls erschwert, wenn nicht, insbesondere auf der Grundlage ökonomischer Erwägungen, nahezu unmöglich. Der norwegische Polarforscher Willy Østreng beschreibt die nördlichen Seewege in seinem Aufsatz „Shipping and Resources in the Arctic Ocean: A Hemispheric Perspective“ als breite Transportkorridore, die sich in Nord-Süd-Richtung erstrecken und zahlreiche alternative Routen bieten (vgl. ebd.).

Im Sommer 2007 ging das Meereis im kanadisch-arktischen Archipel so stark zurück, dass ein standardmäßig ausgestattetes Frachtschiff die Nordwestpassage ohne Unterstützung von Eisbrechern durchqueren konnte (vgl. Braune 2016: 175). Die NEP war zu diesem Zeitpunkt vollständig von Eis bedeckt, obwohl sie in vorherigen Jahren teilweise eisfrei gewesen war (vgl. ebd.). Im September 2008 waren erstmals beide Seewege eisfrei. Wie angedeutet, stellte das Jahr 2008 jedoch keinen Wendepunkt für die arktische Schifffahrt dar. In manchen Jahren waren beide Seewege offen, in anderen blockierte Eis eine oder gar beide Passagen (vgl. ebd.). Die Nordwestpassage führt von der Baffin-Bucht zwischen Grönland und der Baffin-Insel westwärts in den Parry-Kanal, vorbei an der Gemeinde Resolute und weiter in die Beaufort-See (vgl. ebd.: 177). Von dort gelangen die Schiffe in die Tschuktschen-See und können anschließend über die Beringstraße in Richtung Ostasien oder nordamerikanische Westküste weiterfahren (vgl. Uebachs 2018: 30). Die erste Durchquerung gelang dem norwegischen Polarforscher Roald Amundsen, für welche er insgesamt drei Jahre (1903–1906) benötigte, inklusive zweier Winter, in denen sein Schiff vom Eis eingefroren war (vgl. Byers 2007: 146). Die stark verzweigten Routen verlaufen stellenweise durch enge Kanäle und

⁶² Die tausenden, größtenteils kleinen Inseln des kanadischen Archipels beeinträchtigen teilweise die Navigierbarkeit durch die Nordwestpassage (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019).

⁶³ „Die Nördliche Seeroute stellt einen Teil der Nordostpassage dar und kann daher nicht als Synonym zu dieser verwendet werden“ (Uebachs 2018: 31).

Flachwassergebiete, daher sind sie für größere (Container-) Schiffe schwer passierbar (vgl. Paul 2020: 18).

Die Nordostpassage verläuft von der Barentssee nördlich von Norwegen über die Kara-, Laptev-, Ostsibirische- und Tschuktschen-See bis zur Beringstraße, der Meerenge zwischen Alaska und Russland (vgl. ebd.: 14 f.). Mit einer Überwinterung gelang die erste Durchquerung einer schwedischen Expeditionsgruppe unter Adolf Erik Nordenskiöld im Jahr 1878/79. Abhängig von den Eis- und Navigationsbedingungen fahren die Schiffe zwischen dem sibirischen Festland und den vorgelagerten Inseln oder nördlich dieser Inseln durch das Eismeer (vgl. Braune 2016: 177). Die NEP bietet Zugang zum größten arktischen Hafen Russlands: dem Hafen von Murmansk auf der Kola-Halbinsel (vgl. ebd.: 178). Gegenwärtig ist die Schifffahrt in der NEP in offenem Gewässer zwischen Juli/August und November möglich (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Bis zum Ende des 21. Jahrhunderts könnte sich diese Zeitspanne um vier bis sechseinhalb Monate verlängern (vgl. ebd.).

Die Nördliche Seeroute, welche in der angeführten Grafik hellblau eingezeichnet ist, liegt innerhalb der Nordostpassage und kann nicht als Synonym für diese verwendet werden. Nach offizieller russischer Definition führt sie von der Insel Nowaya Semlja, die zwischen der Barents- und Karasee liegt, bis zur Beringstraße (vgl. Østreng 2012: 249). Die Nördliche Seeroute, welche im Dezember 1932 als separater Teil der Nordostpassage vom Rat der Volkskommissare der UdSSR gegründet⁶⁴ und am 1. Juli 1991 offiziell für die internationale Schifffahrt eröffnet wurde, umfasst 2.200 bis 2.900 sm (vgl. ebd.). Die Schifffahrt wird im östlichen Bereich der Route einerseits durch Eismassive und große Gebiete mit dichtem Eis, andererseits durch Flachwasserbereiche mit stellenweise acht Metern Tiefe erschwert (vgl. ebd.: 250 f.). Dies lässt sich auf geografische Charakteristika der Region zurückführen: Während z. B. die Karasee von mehreren Archipelen umgeben ist, die normalerweise verhindern, dass mehrjähriges Eis aus dem zentralen Arktischen Ozean in diese Gewässer vordringt, fehlt dem östlichen Bereich dieser natürliche Schutz (vgl. ebd.). Dennoch wirkt sich die sommerliche Eisschmelze ebenso auf diesen Teil der NSR aus und macht sie leichter zugänglich für (Handels-) Schiffe. Die NEP ist die meistgenutzte innerarktische Route, was im Rohstoffabbau entlang der sibirischen Küste begründet liegt (vgl. Paul 2020: 15).

Mit der Transpolaren Route existiert theoretisch noch ein dritter Seeweg. Sie verläuft über den zentralen Arktischen Ozean, also größtenteils über die Hohe See⁶⁵, und verbindet den Nordatlantik und den Nordpazifik auf dem kürzesten Weg (vgl. Braune 2016: 178). Derzeit

⁶⁴ Dies markiert den Beginn der vollständigen sowjetischen Gerichtsbarkeit und Kontrolle über die NSR (vgl. Østreng 2012: 249).

⁶⁵ Die Schiffe wären somit zumeist in internationalen Gewässern unterwegs und könnten nationale Regulierungen und Nutzungsgebühren umfahren (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019).

stellt die Schifffahrtsroute aufgrund der Eisbedingungen rund um den Nordpol keine Alternative zur Northwest- und Nordostpassage dar. Mit dem fortschreitenden Rückgang der arktischen Meereisbedeckung infolge der globalen Erwärmung könnte sich dies in einigen Jahrzehnten ändern.

Inwieweit wäre eine Nutzung der arktischen Seewege aus ökonomischer Perspektive interessant? Die Wegeersparnis im Vergleich zu etablierten Routen wie dem Suezkanal liegt bei 25 bis 75 Prozent (vgl. Langer et al. 2014: 296). So verkürzt sich z. B. der Seeweg zwischen Hamburg und dem japanischen Yokohama um 37 Prozent auf 7.200 sm (13.330 km), was einer Zeitersparnis von einem Drittel der Fahrtzeit entspricht (vgl. Braune 2016: 178; Langer et al. 2014: 296). Durch den Suezkanal ist die Strecke ganze 11.430 sm (21.170 km) lang. Über die NEP würde sich dieser Weg um 30 Prozent auf 8.000 sm (14.810 km) verkürzen, auf der Transpolaren Route wären es nur 6.600 sm (12.200 km) (vgl. Braune 2016: 178). Die kürzeren Strecken und Fahrzeiten durch den Arktischen Ozean senken gleichzeitig die Treibstoffkosten und Durchfahrtsgebühren. Zwar müssen die Schiffe auf den nördlichen Routen ihre Geschwindigkeit reduzieren, wodurch sich ein Teil der Distanz- und somit Kostenersparnis durch den Zeitfaktor aufhebt, dennoch werden mehrere Tage Fahrzeit gewonnen. Für die Strecke Rotterdam–Yokohama braucht man über die Suezroute bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Knoten etwa 24,5 Tage, über die Nordostpassage sind es bei 17 Knoten etwa 18 Tage (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Allerdings bedarf es einer differenzierten Betrachtung, denn die Schifffahrtsrouten im Hohen Norden sind nicht für alle Verbindungen gleichermaßen rentabel (vgl. Uebachs 2018: 31). Der geografischen Lage entsprechend profitieren die japanischen und südkoreanischen Märkte am meisten von Transporten über die NWP und NEP (vgl. Leyboldt 2009: 168). Für den indischen und südostasiatischen Markt sind die nördlichen Routen bedeutungslos, vor allem, wenn der Zielhafen in Südeuropa liegt (vgl. ebd.: 169). Gibraltar und Singapur können als sog. Break-even-Points, d. h. Gewinnschwellen angesehen werden: Für den Schiffsverkehr südlich dieser Standorte sind die arktischen Seewege wirtschaftlich nicht lohnenswert (vgl. Keil 2015: 28). Für Transporte, deren Distanzersparnis über die Suezroute unter 20 Prozent liegt, könnten die Northwest- und Nordostpassage als alternative Route infrage kommen, wenn es Probleme auf der Suezroute gibt oder seeräuberische Überfälle am Horn von Afrika wieder zunehmen (vgl. Leyboldt 2009: 168).

Auch wenn die drei arktischen Passagen erhebliche Distanz-, Zeit- und Kostenersparnisse bieten, stehen zumindest der kurz- bis mittelfristigen Nutzung einige Einschränkungen entgegen. Zunächst stellen die verbleibende Unsicherheit in der jährlich variierenden

Meereisbedeckung des Arktischen Ozeans und driftendes Eis eine wesentliche Problematik dar. Zwar zieht sich das Meereis immer weiter von den Küsten der Anrainerstaaten zurück, jedoch sind die Passagen nicht in jedem Sommer problemlos befahrbar. Während die NWP im Negativrekordjahr 2012 komplett eisfrei war, zeigen die Satellitenaufnahmen vom 12. September 2021 eine sich weit ins kanadische Archipel erstreckende Eisfläche. Und selbst wenn die Passagen in den Sommermonaten eisfrei sind, treiben oftmals Eisschollen im offenen Wasser, weshalb eine Durchquerung die Begleitung von Eisbrechern und die vorherige Anpassung der (Handels-) Schiffe an die arktischen Bedingungen erfordert – beides ist mit erhöhtem Kostenaufwand verbunden (vgl. Uebachs 2018: 33). Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die sommerlichen Zeitfenster zur Nutzung der nördlichen Seewege in den kommenden Jahren bzw. Jahrzehnten noch gering sind und durch driftendes Eis (s. o.) oder harsche Wetterbedingungen eingeschränkt werden (vgl. Langer et al. 2014: 296). Rasch wechselnde Wind- und Wetterverhältnisse, Nebelphasen, unvorhersehbare Eisbewegungen und Temperaturen, die Schiffsanlagen vereisen lassen, sind für Schiffe und Besatzungen eine große Herausforderung. Zumal die Klimaerwärmung manche für die Arktis charakteristischen Merkmale verschärft und noch stärkere Winde, höhere Wellen und mehr Eisdrift erzeugt (vgl. Paul 2020: 6, 12). Eine tatsächliche Zeitersparnis ist aufgrund der unvorhersehbaren Bedingungen nicht gewährleistet, was für „just-in-time“ liefernde Containerfrachter, die strikte Zeitpläne einhalten müssen, problematisch ist (vgl. Uebachs 2018: 33).

Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die küstennahen Routen über den Schelf und durch Inselarchipele stellenweise Flachwasserbereiche mit einem Tiefgang von weniger als zwanzig Metern umfassen, wodurch das Gesamtgewicht von Ladung und Treibstoff eines Schiffes auf 50.000 Tonnen begrenzt sein muss, ebenso wie die Größe des Schiffes (vgl. Braune 2016: 184; Langer et al. 2014: 296, Buixadé Farré et al. 2013: 304). Vor allem für die großen Containerfrachter sind die Northwest- und Nordostpassage keine Alternative zu den traditionellen Routen. Außerdem ist die maximale Breite der Schiffe derzeit auf 30 m begrenzt – dies entspricht der Fahrrinne von Eisbrechern. Im Suezkanal hingegen sind bis zu 60 m Schiffsbreite möglich, und die Containerfrachter werden tendenziell größer, um dem steigenden weltweiten Handelsvolumen auf See zu begegnen (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Diese Einschränkung wird sich mit dem Rückgang des arktischen Eises zunehmend aufheben. Die Transpolare Route durch die tieferen Gewässer wäre für große Frachter eher geeignet, das saisonale Zeitfenster – mittelfristig – allerdings noch begrenzter. Hinzu kommt die unzureichende Kartierung: Lediglich fünf bis zehn Prozent der arktischen Gewässer sind nach internationalen Standards kartiert, was (1) die Navigation erschwert und (2) ein hohes Risiko für Schiffsunglücke birgt (vgl. Paul 2020: 11; Braune 2016: 184; Uebachs 2018: 33). Um die Schifffahrtsrouten häufiger zu nutzen, bedarf es verlässlicher und detaillierter Karten

über die jeweilige Wassertiefe sowie Vorhersagen für die wechselnden Eis- und Wetterbedingungen (vgl. ebd.).

Aus umweltpolitischer Perspektive stellt die Schifffahrt grundlegend eine Gefährdung des einzigartigen arktischen Ökosystems dar, wie der „Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) Report“⁶⁶ aus dem Jahr 2009 herausstellt. Die größte Bedrohung geht von Ölverseuchungen und der Freisetzung toxischer Chemikalien durch einen Schiffsunfall oder illegales Einleiten in die Gewässer aus (vgl. AMSA 2009: 138; Uebachs 2018: 36). Die Havarie des Öltankers „Exxon Valdez“ im März 1989 verdeutlicht die verheerenden Auswirkungen einer Ölpest auf die polare Umwelt: Knapp 42.000 Liter Rohöl verseuchten die Küste Alaskas, wodurch ca. 250.000 Seevögel und tausende weitere Tiere verendeten (vgl. Braune 2016: 186; Uebachs 2018: 36). Die Fischbestände haben sich auch 30 Jahre danach nicht vollständig erholt. Öl zersetzt sich in kaltem Wasser deutlich langsamer und es fehlt an natürlichen Selbstreinigungsprozessen wie der Verdunstung, wodurch die Folgen eines solchen Unglücks in der Arktis dramatischer und langwieriger sind als bspw. in niederen Breiten (vgl. Lange 2014: 344 f.). Des Weiteren führt die großskalige Bewegung des kontaminierten Meereises zu einer weiträumigen Ausbreitung (vgl. ebd.). Der kanadische Politikwissenschaftler Prof. Dr. Michael Byers⁶⁷ stellt in dem Zeitschriftenaufsatz „Internationales Recht und internationale Politik in der Nordwestpassage: Konsequenzen des Klimawandels“ die Überlegung an, dass kapitalschwächere und weniger etablierte Firmen tendenziell eher bereit sind, die naturräumlichen Risiken des Arktischen Ozeans einzugehen, um kürzere Seewege zu nutzen (vgl. Byers 2007: 147). Daher sei zu bedenken, dass ausgerechnet Trampschiffe und rostige Tanker durch eines der sensibelsten Ökosysteme der Welt fahren könnten, anstatt moderner, eistauglicher Frachter (vgl. ebd.).

In diesem Kontext erweisen sich die unzureichende Infrastruktur sowie die lückenhafte oder fehlende Navigations- und Kommunikationsabdeckung als schwierig. Einerseits ist eine schnelle Reaktion auf derartige Schiffsunglücke nicht möglich, um eine Ausbreitung von ausgelaufenem Öl zu verhindern, andererseits fehlt die entsprechende Infrastruktur zur Bergung der Schiffe (vgl. Uebachs 2018: 36). Schlimmstenfalls wird unbemerkt ausgetretenes Öl zunächst unter der Packeisschicht eingeschlossen und der Ölaustritt nicht erkannt (vgl. Langer et al. 2014: 298). Darüber hinaus braucht es Nothäfen in möglichst geringer Distanz zu den Schifffahrtsstraßen, in denen notwendige Reparaturen vorgenommen werden und die als Ausgangspunkt für Such- und Rettungsmaßnahmen dienen (vgl. ebd.: 296). Satellitengestützte

⁶⁶ Hierbei handelt es sich um einen fast 200-seitigen Bericht einer Arbeitsgruppe des Arktischen Rates, der „Protection of the Arctic Environment“.

⁶⁷ Prof. Dr. Michael Byers ist Inhaber des „Canada Research Chair in Global Politics and International Law“ an der University of British Columbia in Vancouver, Kanada.

Navigationshilfen könnten hier ebenfalls präventiv wirken, zumal eine kommerzielle Nutzung von Seewegen auf entsprechende Navigation angewiesen ist – auch zur Gewährleistung eines sicheren Transits für die Besatzung. Das erhöhte Risiko für Unfälle wirkt sich auf die Versicherungsprämien aus: Sie liegen 20 bis 100 Prozent über den standardmäßigen Preisen (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Neben den notwendigen Investitionen in eistaugliche Schiffe, erhöhten Versicherungsprämien und möglichen Kosten für die Begleitung von Eisbrechern⁶⁸ (bei Nutzung der Nördlichen Seeroute ist die obligatorische Begleitung durch russische Eisbrecher verpflichtend) kommen die kostenpflichtige Aufnahme eines Eis-Lotsen und hohe Passagegebühren hinzu. In Bezug auf die Logistik verfügen die Nordwest- und Nordostpassage ebenso über keine angemessenen Häfen mit den notwendigen Einrichtungen, um einem wachsenden kommerziellen Schiffsverkehr in der Region zu begegnen (vgl. Østreng 2012: 263). Weiterhin problematisch sind in diesem Zusammenhang die fehlenden Zwischenstopps für größere Frachtschiffe, denn auf herkömmlichen Routen besteht i. d. R. die Möglichkeit, direkt mehrere Zielorte mit Waren zu versorgen. Solche zusätzlichen Umschlagplätze fehlen bislang in erheblichem Maße.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Einschränkungen bzw. Nachteile einer Nutzung der arktischen Seewege zum gegenwärtigen Zeitpunkt deutlich überwiegen. Mit einer fortschreitenden globalen Erwärmung fallen einige aus ökonomischer Sicht bedenkliche Aspekte wie die Unsicherheit in der jährlichen Ausdehnung der arktischen Meereisbedeckung zunehmend weg, während andere durch Investitionen in die infrastrukturelle Entwicklung und detaillierte Kartierung der Region gelöst werden können. Von entscheidender Bedeutung für Investitionen in die wirtschaftliche Erschließung der arktischen Seewege ist, wie sich die globale Nachfrage nach Rohstoffen und deren Preise entwickeln (vgl. Paul 2020: 42). Die Bedeutung der regionalen Schifffahrt wird deutlich, wenn man sich (1) die verschiedenen Arten des Seeverkehrs im Arktischen Ozean und (2) die Nutzungsstatistiken genauer anschaut.

⁶⁸ Selbst eistaugliche Schiffe könnten abhängig von ihrer Eisklasse auf die Begleitung von einem Eisbrecher angewiesen sein (vgl. Paul 2020: 11).

Der „Arctic Marine Assessment Report“ unterscheidet zwischen vier Arten von Schifffahrt in der Arktis:

- (1) Destinationale Schifffahrt: Die Schiffe steuern ein Ziel in der Arktis an und fahren anschließend zurück nach Süden, z. B. Öltransporte von den Häfen in Nordnorwegen zu den Weltmärkten;
- (2) Innerarktische Schifffahrt: Die Schiffe verbinden zwei oder mehrere Häfen innerhalb der Arktis miteinander, z. B. die als „Arktische Brücke“ bezeichnete Route zwischen dem Hafen von Churchill (Kanada) und Murmansk (Russland);
- (3) Transarktische Schifffahrt: Der Arktische Ozean wird als Transportweg zwischen dem Pazifik und Atlantik genutzt und vollständig durchfahren;
- (4) Kabotage: Schifffahrt in den Küstengewässern zwischen Häfen innerhalb eines Arktisstaates wie der ganzjährige Verkehr zwischen dem westsibirischen Hafen von Dudinka und Murmansk (vgl. AMSA 2009: 12; Uebachs 2018: 32 f.).

Zudem ist die Art des transportierten Gutes ausschlaggebend für die Flexibilität der Reiseplanung, denn wie erwähnt stellen die eisbedeckten Gewässer für „Just-in-time“-Lieferungen und große Containerfrachter mit entsprechendem Tiefgang eine besondere Herausforderung dar (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Es kann unterschieden werden zwischen:

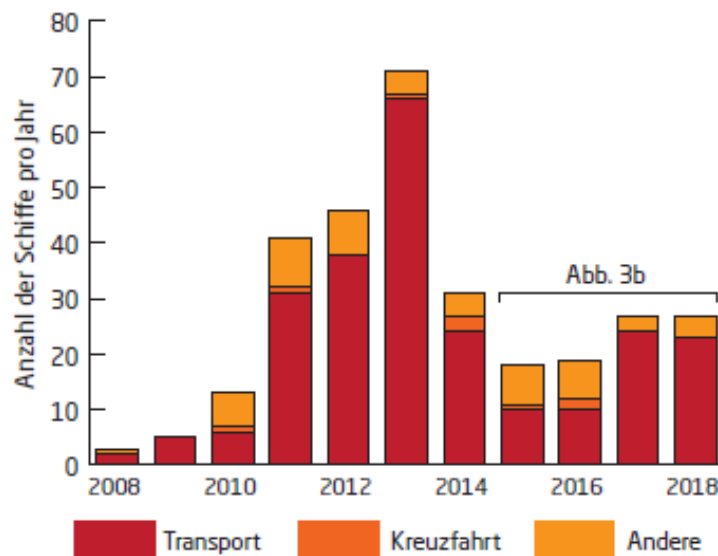
- (1) Liner Shipping: Transport von Frachtgut verschiedener Zulieferer in Containern, die in Lieferketten integriert und an regelmäßige Zeitpläne gebunden sind;
- (2) Bulk Shipping: Massenguttransporte in Tanks wie bspw. Getreide.

Während die Nutzung der nördlichen Seewege für Liner Shipping erst bei einer länger eisfreien Arktis voraussichtlich ab Mitte des 21. Jahrhunderts profitabel sein wird, sind Massenguttransporte flexibel an saisonale Schwankungen und die unberechenbaren Verhältnisse der Arktis anpassbar, da sie nach Bedarf fahren können (vgl. ebd.).

In der unterhalb angeführten Grafik ist die Anzahl aller Schiffsaktivitäten entlang der Nördlichen Seeroute u. a. basierend auf Daten des im Juni 2011 gegründeten Northern Sea Route International Office veranschaulicht. Hierzu zählen innerarktische⁶⁹ und transarktische Fahrten. In der Kategorie „Transport“ sind Liner Shipping und Bulk Shipping zusammengefasst (vgl. ebd.).

⁶⁹ Das Deutsche Arktisbüro summiert hier destinationale und innerarktische Fahrten mit dem Start- oder Endpunkt einer Fahrt oder der gesamten Fahrt in der Arktis (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019).

Abb. 13: Transits entlang der Nördlichen Seeroute



Quelle: Deutsches Arktisbüro am AWI 2019

Es ist zu erkennen, dass die Schiffsaktivitäten bis 2013 deutlich angestiegen sind und in der Spitze bei 71 Schiffen lagen. Kathrin Keil gibt zu bedenken, dass hiervon 46 Schiffe die westliche und östliche Grenze der Nördlichen Seeroute durchquerten (vgl. Keil 2015: 29). Bemerkenswert sei zudem, dass 2013 insgesamt 635 Genehmigungen für die Durchfahrt durch die NSR erteilt wurden (vgl. ebd.). Sie schlussfolgert daraus, dass die arktischen Gewässer hauptsächlich für die regionale und vor allem russische Schifffahrt genutzt werden als für Transitfahrten (vgl. ebd.). Die veröffentlichte Grafik des Deutschen Arktisbüros suggeriert in diesem Kontext jedoch, dass rund 88 Prozent der angemeldeten Fahrten nicht stattgefunden haben, da innerarktische Fahrten berücksichtigt seien. Hier kristallisiert sich demzufolge ein Widerspruch heraus. Betrachtet man die Statistik des Northern Sea Route Information Office aus dem Jahr 2013⁷⁰, wird deutlich, dass es sich bei den angeführten 71 Fahrten ausschließlich um Transits handelt. Diese Statistik erfasst die innerarktischen und transarktischen Fahrten nicht gleichermaßen. Etwa 65 Prozent der Schiffe hatten ihren Start- und Endpunkt außerhalb der Arktis. Die eingezeichnete Anzahl der Schiffe pro Jahr stimmt mit den Angaben des NSR Information Office weitestgehend überein, sodass diese Grafik dennoch als Übersicht über die durchgeführten Transits und zu beobachtenden Trends herangezogen werden kann.

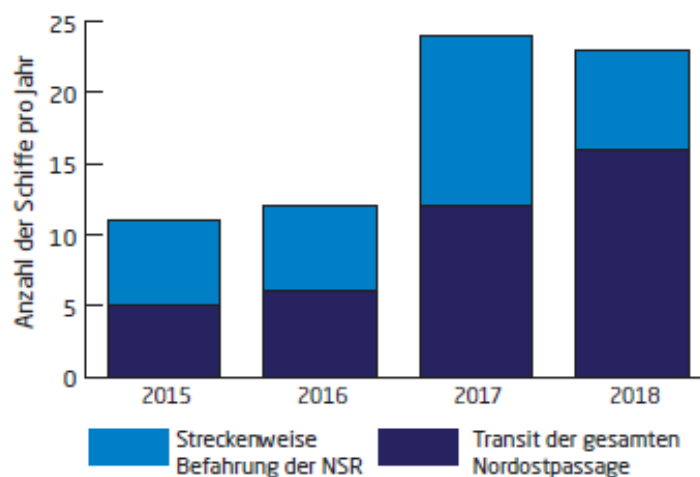
Des Weiteren interessant ist, dass der verzeichnete Anstieg aus einer verstärkten Nutzung vonseiten Russlands resultiert, worauf der sinkende Schiffsverkehr unter ausländischer Flagge hindeutet: Im Jahr 2012 machten sie noch ca. 60 Prozent der Transits aus, im darauffolgenden Jahr noch 35 Prozent (vgl. ebd.)

⁷⁰ Siehe hierzu: Northern Sea Route Information Office (2013): NSR Transit 2013, online: <https://arctic-lia.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf>.

Im Jahr 2014 hat sich das Schiffsaufkommen in der NSR nahezu halbiert. In den beiden darauffolgenden Jahren war eine regelrechte Stagnation zu beobachten, obwohl 2016 ein besonders niedriges Sommerminimum der Meereisbedeckung gemessen wurde. Ein Grund für diesen deutlichen Rückgang könnte eine Abnahme der Treibstoffpreise sein (vgl. Deutsches Arktisbüro 2019). Im Jahr 2017 sind die Schiffsaktivitäten leicht angestiegen, aber weiterhin nicht vergleichbar mit dem Höchstwert aus 2013.

Eine weitere Grafik des Deutschen Arktisbüros zeigt den innerarktischen und transarktischen Schiffsverkehr entlang der Nordostpassage in den Jahren 2015 bis 2018. Es lässt sich ein kontinuierlicher Anstieg der Transitfahrten erkennen, während die innerarktischen Fahrten zum Jahr 2017 sprunghaft angestiegen und im folgenden Jahr um ca. 50 Prozent zurückgegangen sind. Demzufolge lässt sich ein Bedeutungsgewinn des transarktischen Verkehrs schlussfolgern.

Abb. 14: Innerarktischer und transarktischer Schiffsverkehr (2015-2018)



Quelle: Deutsches Arktisbüro am AWI 2019

Doch wie sieht die gegenwärtige Entwicklung der Schiffsaktivitäten aus? Zur Beantwortung hilft ein Blick auf die aktuellsten Daten des Northern Sea Route International Office zu den Transitfahrten aus dem Jahr 2021. Insgesamt 85 Schiffe passierten die Nördliche Seeroute, davon waren 72 Schiffe dem internationalen Transport und 13 Schiffe russischer Kabotage zuzurechnen. Vergleicht man dieses Schiffsaufkommen mit den Zahlen vergangener Jahre, so lässt sich erneut ein Anstieg verzeichnen.

Abb. 15: Transits entlang der Nördlichen Seeroute im Jahr 2021



Quelle: Northern Sea Route Information Office 2021

Insgesamt sind die arktischen Seewege für die internationale Handelsschifffahrt bislang von geringer Bedeutung. Lediglich zwei Prozent des Welthandels erfolgen hierüber (vgl. Paul 2020: 11). Wohl gemerkt beziehen sich die dargestellten Statistiken auf die Nördliche Seeroute als Teil der NEP und liefern somit kein vollständiges Bild für den gesamten Schiffsverkehr im Arktischen Ozean. Entsprechende detaillierte Daten werden über die NWP bislang nicht gesammelt, sodass sich hier kein Vergleich ziehen lässt.

Vor dem Hintergrund stark steigender Treibstoffpreise (Stand Mai 2022) wäre theoretisch ein weiterer Anstieg der Transitsfahrten im Arktischen Ozean zu erwarten.

Welche arktische Schifffahrtsroute ist am aussichtsreichsten? Die Transpolare Route bietet aufgrund ihrer geografischen Merkmale und der kürzesten Verbindung zwischen Nordatlantik und -pazifik zweifelsohne die besten Bedingungen für den Seeverkehr im Arktischen Ozean. Hier ist der Blick auf die langfristige Entwicklung gerichtet. Die Nordwest- und Nordostpassage bieten ebenfalls das Potenzial für erhebliche Wege-, Zeit- und Kraftstoffersparnisse, abhängig vom Start- und Endpunkt des Transits. Letztere könnte mittelfristig am ehesten von wirtschaftlicher Bedeutung als mögliche Alternative zu den traditionellen Transportrouten sein (vgl. Uebachs 2018: 32). Diese Erwartung lässt sich folgendermaßen begründen: Erstens hat sich das Meereis in den Sommermonaten der vergangenen Jahre besonders von der russischen Küste zurückgezogen, und es wird allgemein erwartet, dass sich die Eisbedingungen in der NEP schneller verbessern⁷¹ als im kanadischen Archipel (vgl. Keil 2015: 26; Østreng 2012: 263). Zweitens verfügen die Regionen rund um die NEP über ein ausreichendes Ladungspotenzial, so wird ein Großteil der Gasvorkommen in der westsibirischen See vermutet (siehe Kapitel 3.1.3). Bis die kanadische Arktis die

⁷¹ Der Begriff „verbessern“ ist hier einzig im ökonomischen Kontext zu verstehen.

geförderten Ressourcen im Vergleich zur russischen Arktis erreicht, können Jahre vergehen (vgl. Østreng 2012: 263). Drittens ist die infrastrukturelle Ausgangslage in der eurasischen Arktis durch die russischen Investitionen in den Bau von Häfen und Eisbrechern zu Sowjetzeiten verhältnismäßig besser, auch wenn diese überholt werden müssen (vgl. ebd.). Viertens hat Russland mit den 2013 eingeführten „Rules of navigation on the water area of the NSR“ erhebliche Fortschritte gemacht, um das Verwaltungsverfahren für die Nutzung der NSR zu erleichtern (vgl. Keil 2015: 26 f.). Auf der nordöstlichen Route ist daher zuerst mit zunehmender Schiffsaktivität zu rechnen.

Die Anrainerstaaten versuchen seit einigen Jahren, die kommerzielle Nutzung der arktischen Seewege insbesondere durch multilaterale Abkommen, die sich grundlegend mit der Vermeidung von potenziellen Umweltgefahren und dem schnellen Beginn von Rettungs-, Bergungs- und Säuberungsarbeiten im Ernstfall beschäftigen, abzusichern und voranzutreiben. Bei dem „International Code for Ships Operating in Polar Waters“ (Polar Code) handelt es sich um eine Sammlung von verbindlichen Rechtsvorschriften und Empfehlungen für Schiffsaktivitäten in arktischen und antarktischen Gewässern, die für alle Mitgliedsstaaten der IMO gelten. Der Polar Code trat am 1. Januar 2017 in Kraft und soll einen sicheren Schiffsbetrieb sowie den Schutz der polaren Umwelt gewährleisten. So enthält das Regelwerk u. a. Vorschriften hinsichtlich Bauart, Ausrüstung und Betrieb eines Schiffes wie Vorrichtungen zur Eisentfernung oder überdachte Rettungsboote, aber auch zur Ausbildung der Besatzung (vgl. Wolff 2015). Ebenso ist das Einleiten von Öl, Chemikalien und anderen potenziell schädlichen Substanzen verboten. Umweltschützer attestieren dem Polar Code neben der unzureichenden Berücksichtigung von schmelzfördernden Rußablagerungen auf dem Eis, die in Korrelation mit den Schiffsaktivitäten zunehmen, vor allem das Fehlen eines generellen Verbots von Schweröl (vgl. ebd.). Die IMO vertagte diese Fragen zunächst, um die arktischen Routen durch strenge Bestimmungen nicht ökonomisch unattraktiv zu machen. Hier kristallisiert sich das Spannungsverhältnis zwischen wirtschaftlichen Interessen und umweltpolitisch notwendigen Maßnahmen heraus.

Das „Search and Rescue (SAR-) Abkommen“ über die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung im Luft- und Seeverkehr in der Arktis stellt ein weiteres Instrument dar, um die Reaktionsfähigkeit bei Unglücken zu verbessern. Es ist das erste vom Arktischen Rat verhandelte Übereinkommen mit rechtsverbindlichem Charakter, das im Einvernehmen aller acht Arktisstaaten verabschiedet wurde (vgl. Uebachs 2018: 80). Jede Vertragspartei verpflichtet sich dazu, adäquate Such- und Rettungskapazitäten in ihrem Zuständigkeitsbereich einzurichten und aufrechtzuerhalten (vgl. ebd.). Darüber hinaus wurde

unter der Schirmherrschaft des Arktischen Rates im Jahr 2013 das „Übereinkommen über die Zusammenarbeit zur Vermeidung bzw. Beseitigung von Ölverschmutzungen in der Arktis“ beschlossen.

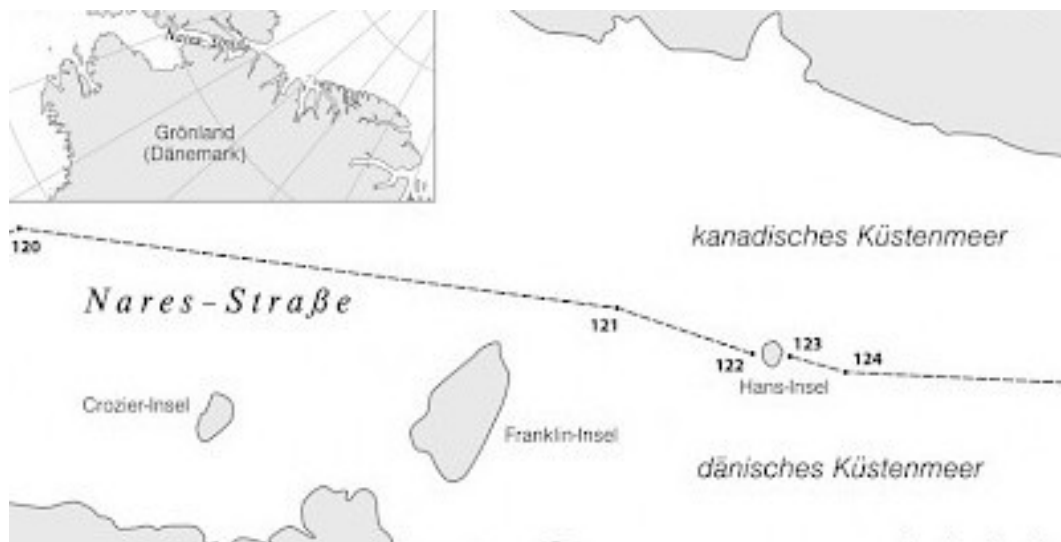
Das Arctic Coast Guard Forum (ACGF) ist eine unabhängige, informelle und operativ orientierte Organisation, um sichere und umweltverträgliche maritime Aktivitäten in der Arktis zu fördern (vgl. ACGF o. J.). Alle acht Arktisstaaten sind Mitglieder dieses Forums. Ziel ist u. a. die Stärkung der multilateralen Zusammenarbeit und Koordination innerhalb des Arktischen Ozeans, die Erleichterung sicherer maritimer Aktivitäten und die gemeinsame Erstellung geeigneter Protokolle für die Koordinierung von Notfallmaßnahmen für eine sichere Navigation und das Potenzial für maritime Aktivitäten in der Region voranzubringen (vgl. ebd.). Betrachtet man die bisher veröffentlichten nationalen Arktisstrategien der fünf Anrainerstaaten im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Schifffahrtswege im Hohen Norden, wird deutlich, dass alle Staaten hier ein gemeinsames Interesse verfolgen, welches sich in den genannten Abkommen und Organisationen widerspiegelt: die Nutzung der Northwest- und Nordostpassage für die regionale Schifffahrt und als Verkehrsverbindung zwischen dem Atlantischen und Pazifischen Ozean innerhalb eines sicheren maritimen Umfelds. Zu den angestrebten Maßnahmen, um dieses konvergierende Interesse umzusetzen, gehören im Wesentlichen: (1) Modernisierung des Verkehrssystems, (2) Bau von Eisbrecher-, Rettungs- und Hilfsflotten, (3) Verbesserung der Infrastruktur z. B. durch den Bau von Hafenanlagen, (4) Kartografieren des Ozeans und (5) Verbesserung der Überwachung und Notfallreaktion.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die transarktische und regionale Schifffahrt in absehbarer Zeit aufgrund der schrumpfenden Meereisbedeckung etablieren könnte. Die multilaterale Entwicklung von Abkommen, welche den Umweltschutz und eine sichere Schifffahrt in der Region vorantreiben sollen, begünstigt diese Tendenz. Dem stehen hohe Unsicherheiten in der faktischen Nutzbarkeit der Seewege aufgrund unvorhersehbarer Eis- und Wetterentwicklungen und hoher Investitionen entgegen. Die Nutzungsstatistiken zeigen keinen kontinuierlichen Anstieg der Schiffsaktivitäten, insbesondere im Bereich der transarktischen Schifffahrt. Mit dem Ukraine-Krieg und der korrelierenden Verschlechterung der zwischenstaatlichen Beziehungen zur Russischen Föderation sinkt die Wahrscheinlichkeit einer zeitnahen Entwicklung der arktischen Seewege als Alternative zu den traditionellen Routen. Der Einfluss gesamtpolitischer Entwicklungen erweist sich hier als wichtigster Faktor neben ökonomischen Abwägungen.

3.2. Hans-Insel

Kanada und Dänemark beanspruchten die etwa 1,3 km² große, unbewohnte und vegetationslose Hans-Insel inmitten des Kennedy-Kanals in der Nares-Straße zwischen der kanadischen Ellesmere-Insel und Nordwestgrönland. Die Meinungsverschiedenheit bzgl. der Souveränität über diesen kargen Felsen bemerkten beide Staaten erstmals im Jahr 1973, als sie über den Grenzverlauf in der Meerenge verhandelten (vgl. Byers 2013: 11). Die 35 km⁷² breite Nares-Straße erlaubt es den Anrainerstaaten nicht, ihr Küstenmeer jeweils auf die damals üblichen zwölf Seemeilen auszudehnen, sodass keine bilaterale Vereinbarung im Einklang mit den Genfer Seerechtskonventionen getroffen wurde. Wie in Abbildung 16 zu erkennen, einigten sich Kanada und Dänemark auf eine nahezu ausgeglichene Aufteilung durch eine Mittellinie. Der Status der Hans-Insel hingegen blieb ungeklärt. Beide Staaten erklärten umgehend ihren Souveränitätsanspruch über den Felsen, welcher exakt auf der Demarkationslinie liegt, und zogen die Grenzlinie bis zur Niedrigwasserlinie auf der einen Seite der Hans-Insel und setzten sie von der Niedrigwasserlinie auf der anderen Seite fort (vgl. Schopmans 2018: 3; Byers 2013: 11). Auf der Karte zur Vereinbarung von 1973 existierte zwischen den Punkten 122 und 123 keine Grenzlinie – bis sich die dänische und die kanadische Regierung im Juni 2022 auf eine Grenzregelung einigten.

Abb. 16: Grenzziehung in der Nares-Straße zwischen dem grönländischen und kanadischen Küstenmeer



Quelle: Zeitschrift für Osteuropa 2011

In den vergangenen Jahrzehnten entwickelte sich ein medienwirksamer Disput zwischen den beteiligten Akteuren – wohlgermerkt der einzige Konflikt im arktischen Raum, bei dem es um eine Landmasse ging. In den frühen 1980er Jahren erteilte die kanadische Regierung dem Unternehmen „Dome Petroleum“ eine Landnutzungsgenehmigung für die Errichtung einer

⁷² Das entspricht umgerechnet etwa 19 Seemeilen.

wissenschaftlichen Station zur Untersuchung der Auswirkungen von Meereis und Eisbergen, die von starken Strömungen gegen die Nordküste der Hans-Insel gedrückt werden (vgl. Byers 2013: 13). Die Studie sollte hilfreiche Erkenntnisse für die Konstruktion von Offshore-Bohrinseln liefern (vgl. ebd.). In diesem Kontext zwar irrelevant, aber zur rechtlichen Klassifizierung von natürlich entstandenen Landflächen, die bei Flut über den Wasserspiegel hinausragen, bedeutsam ist die Frage, inwiefern solche wissenschaftliche Lager die Kriterien nach Art. 121 (3) UNCLOS erfüllen. Felsen, die für menschliche Besiedlung geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben zulassen, werden alle Meereszonen zugestanden. Hier ist nicht definiert, wie viele Menschen auf einem solchen Felsen (dauerhaft) leben müssen und wie ein Mindestmaß an eigenständiger Bewirtschaftung aussieht. Diese Regelungslücken spielen vor allem bei der Analyse gebietsrechtlicher Ansprüche im Südchinesischen Meer eine erhebliche Rolle. Zweifelsohne kann jedoch eine zeitweise errichtete wissenschaftliche Station nicht als Besiedlung im rechtlichen Sinne gewertet werden.

Im Jahr 1984 provozierte Kanada, indem es seine Flagge auf der Hans-Insel hisste und eine Flasche kanadischen Whiskey hinterließ. Der Konflikt wird daher als „Whiskey War“ bezeichnet (vgl. ebd.). Der dänische Minister für grönländische Angelegenheiten, Tom Høyem, kam im selben Jahr mit der dänischen Flagge, einer Flasche Akvavit und einem Brief mit der Aufschrift „Willkommen auf der dänischen Insel“ dorthin (vgl. ebd.). Die kanadische Regierung protestierte dagegen. Seither hissten die beiden Arktisstaaten abwechselnd ihre Flaggen auf der Hans-Insel und tauschten alkoholische Getränke aus. Auffällig ist, dass mit dem Beginn des neuen Jahrtausends die Zahl an Flaggenaktionen zunahm, vonseiten Dänemarks in den Jahren 1988, 1995, 2002, 2003 und 2004 (vgl. ebd.: 14). Das Flaggenhissen und die damit verbundene symbolische territoriale Beanspruchung stärkten die nationalistische Glaubwürdigkeit der dänischen Regierung im Vorfeld der Parlamentswahlen im Februar 2005, wie Michael Byers schlussfolgert. Im Juli 2005 unternahm der kanadische Verteidigungsminister Bill Graham einen unangekündigten Besuch auf der Hans-Insel, während die liberale Minderheitsregierung mit innenpolitischen Krisen kämpfte (vgl. ebd.). Byers sieht hierin ein wesentliches Konfliktmotiv, da der Disput vermeintlich keinerlei Auswirkungen auf die maritimen Grenzen hatte (vgl. ebd.). In dieser Phase der sich verschärfenden Dynamik bemühten sich beide Konfliktparteien darum, die Zugehörigkeit der Hans-Insel zu ihrem jeweiligen Staatsgebiet argumentativ zu begründen.

Der dänische Anspruch wurde im Juli 2005 von Botschafter Poul Kristensen in einem Brief an den Herausgeber der Zeitung „Ottawa Citizen“ zusammengefasst. Die Hans-Insel sei erstmals im Jahr 1853 im Rahmen einer Expedition entdeckt worden, die im Einvernehmen mit den

dänischen Behörden unter Beteiligung des grönländischen Polarforschers Hans Hendrik, der Namensgeber für den Felsen wurde, stattfand (vgl. Byers 2013: 11). Aufgrund der völkerrechtlichen Souveränität über Grönland sei man daher der Ansicht, dass die Hans-Insel zum Königreich Dänemark gehört (vgl. ebd.). Hier wurde offenkundig das Argument der ersten Entdeckung angeführt, um rückwirkend für die Zeit ab Mitte des 19. Jh. Hoheitsrechte zu legitimieren. Die bloße Entdeckung gewährt jedoch keinen hinreichenden Gebietstitel. Zudem versäumte Kristensen zu erwähnen, dass es sich um eine amerikanische Expedition handelte und die USA niemals Ansprüche auf die Hans-Insel erhoben, so Byers (vgl. ebd.: 12). Darüber hinaus führte Kristensen an, dass geomorphologische und geologische Beweise darauf hindeuten, dass die Hans-Insel eine Erweiterung der grönländischen Landmasse sei (vgl. ebd.). Michael Byers gibt richtigerweise zu bedenken, dass solche Daten keine Relevanz für natürliche Erhebungen haben, die sich zwischen gegenüberliegenden Küstenmeeren befinden. Sie werden lediglich zur Bestimmung der äußeren Grenzen eines erweiterten Festlandsockels herangezogen. Laut Artikel 15 UNCLOS ist kein Staat berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittellinie hinaus auszudehnen, wenn keine abweichende Vereinbarung getroffen wurde (vgl. Art. 15 UNCLOS). Der Internationale Gerichtshof (engl. International Court of Justice, kurz ICJ) entschied im Festlandsockelstreit Libyen-Malta von 1985, dass solche Beweise nicht angewendet werden können, wenn gegenüberliegende Küsten weniger als 400 sm voneinander entfernt sind (vgl. Byers 2013: 12).

Tom Høyem, ehemaliger dänischer Minister für Grönland, brachte ein weiteres Argument vor: Die Hans-Insel wird seit Jahrhunderten von grönländischen Inuit als idealer Aussichtspunkt für die Jagd verwendet und sei ein integraler Bestandteil des Thule-Inuit-Jagdgebietes mit dem lokalen Namen *Tartupaluk* (vgl. Byers 2013: 11 f.). Michael Byers bewertet diese als einziges handfestes Argument, obwohl es kaum ausschlaggebend sei, da dieselben Inuit oft zur kanadischen Ellesmere-Insel reisten (vgl. ebd.: 13). Doch welche seevölkerrechtlichen Implikationen hätte es, wenn eine historische Nutzung durch die indigene Bevölkerung eine Zugehörigkeit zum eigenen Staatsgebiet legitimiert? Artikel 121 UNCLOS gewährt Felsen ein eigenes Küstenmeer und eine eigene Anschlusszone. Dies bedeutet eine Abgrenzung nach Artikel 15. Eine Abgrenzung zum dänischen Küstenmeer wäre aufgrund derselben Staatszugehörigkeit nicht erforderlich. Hingegen würde das kanadische Küstenmeer im Bereich der Hans-Insel um die Hälfte auf ca. vier Seemeilen schrumpfen. Diese Schätzung ergibt sich folgendermaßen: Die Meerenge zwischen Dänemark und Kanada ist 19 sm breit. Beide Staaten haben sich auf eine Mittellinie geeinigt, das bedeutet für jeden Staat ein 9,5 sm breites Küstenmeer. Nun wird die Breite der Hans-Insel abgerechnet und eine Mittellinie zwischen dem Felsen und Kanada gebildet, sodass man ungefähr auf eine Küstenmeerbreite

von ca. vier Seemeilen kommt. Möglicherweise bezog sich Dänemark mit dieser Argumentation auch auf den zweiten Abschnitt von Art. 15 UNCLOS. Hiernach findet die oben genannte Regelung keine Anwendung, wenn aufgrund eines historischen Rechtstitels oder anderer besonderer Umstände eine abweichende Regelung gerechtfertigt ist (vgl. Art. 15 UNCLOS). Angesichts der geografischen Lage der Hans-Insel sowie der historischen Nutzung durch die Inuit als besonderem Umstand wäre eine Verschiebung der Grenze zugunsten Dänemarks denkbar, sodass die Grenzlinie entlang der Niedrigwasserlinie des Felsens verläuft und die Hans-Insel in die territorialen Gewässer Dänemarks integriert wird.

Eine ähnliche Begründung fand sich in der kanadischen Anspruchsformulierung: Das Vereinigte Königreich habe die Hans-Insel im Jahr 1880 gemeinsam mit seinen anderen arktischen Territorien an Kanada abgetreten (vgl. Schopmans 2018: 3). Der kanadische Anspruch stütze sich zudem auf die Nutzung und Besetzung der Hans-Insel, bspw. durch die zeitweise Errichtung einer Wissenschaftsbasis während des Zweiten Weltkrieges. Nach modernem Völkerrecht muss das Eigentum an einem Territorium durch regelmäßige Aktivitäten aufrechterhalten werden (vgl. Byers 2013: 12). Die vermeintlich kontinuierliche Besetzung der Hans-Insel ist jedoch schwer zu verteidigen, da der Felsen aufgrund seiner geografischen Beschaffenheit keine dauerhafte Besiedlung ermöglicht. Wissenschaftliche Stationen befanden sich dort stets nur für einen begrenzten Zeitraum von wenigen Monaten und in teils jahrzehntelangem Abstand. Das erstgenannte Argument der Abtretung könnte eher eine Zugehörigkeit zum kanadischen Staatsgebiet legitimieren, doch die Seerechtskonvention liefert keine stichhaltigen Regelungen zur Klärung dieses Anspruchs. Die Zession – also der Erwerb von Gebietshoheit durch einen völkerrechtlichen Vertrag – stellt grundsätzlich ein legitimes Mittel zum Erwerb von Territorium dar. Allerdings ist fraglich, ob Großbritannien 1880 tatsächlich Kenntnis von der Hans-Insel hatte, da diese im Rahmen einer amerikanischen Expedition entdeckt wurde. Dies bedarf einer genaueren Untersuchung möglicher historischer Karten aus der Zeit nach der Expedition und der Gebietsabtretung.

Bemerkenswert ist, dass die Hans-Insel in den nationalen Strategiepapieren zur Arktispolitik beider Staaten eine untergeordnete Rolle spielt und nur mit wenigen Sätzen thematisiert wird. Die dänische Regierung betonte in ihrer Strategie „Kingdom of Denmark’s Strategy for the Arctic 2011–2020“, dass der Konflikt bis zu einer dauerhaften Lösung professionell gehandhabt werden solle, und verwies auf die gute nachbarschaftliche Beziehung zwischen den beiden Ländern (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Denmark 2011: 11). Dänemark nahm

hierbei Bezug auf die gemeinsame Erklärung vom September 2005, in der beide Seiten erklärten, den Konflikt beilegen zu wollen⁷³.

Die konservative kanadische Regierung unter Premierminister Stephen Harper verlautbarte in dem 2009 veröffentlichten Dokument „Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future“, dass eine diplomatische Lösung angestrebt werde, und stützt sich hierbei ebenfalls auf die vier Jahre zuvor erzielte Einigung (vgl. Government of Canada 2009: 13). Zudem wird unterstrichen, dass es bei diesem Konflikt ausschließlich um die Hans-Insel geht und nicht um die angrenzenden Gewässer oder die Kontrolle über die Schifffahrtsrouten – die Nares-Straße gehört zu den vielen Routen der NWP (vgl. ebd.). Die oberhalb analysierten Argumente zur Untermauerung des nationalen Souveränitätsanspruchs finden sich in den Strategiepapieren beider Staaten nicht wieder.

Aus den dargelegten Argumentationslinien und den nationalen Strategiepapieren ergeben sich keine Hinweise auf mögliche Konfliktmotive. Wie erwähnt, hebt Michael Byers die Bedeutung innenpolitischer Entwicklungen hervor. In den wenigen wissenschaftlichen Arbeiten zum kanadisch-dänischen Streit um die Hans-Insel wird häufig auf die vermeintliche Bedeutung von erwarteten Rohstoffvorkommen und der Kontrolle über einen Teil der Nordwestpassage verwiesen⁷⁴. Allerdings wurden die umliegenden Gewässer sowie der Meeresboden und -untergrund in der Vereinbarung von 1973 klar aufgeteilt. Die Meinungsverschiedenheit über die Hans-Insel wurde den Akteuren unmittelbar bewusst, was darauf hinweist, dass vorrangig das Souveränitätsstreben über den Felsen im Vordergrund stand. Des Weiteren darf nicht außer Acht gelassen werden, dass selbst bei Anerkennung besonderer Umstände eine Verschiebung der Meereszonen nur geringfügige Auswirkungen von wenigen Seemeilen gehabt hätte. Einen bedeutenden Unterschied beim Abbau von Ressourcen macht das nicht. Ein Einfluss auf die Kontrolle der Schifffahrt ist gleichermaßen auszuschließen.

Am 14. Juni 2022 unterzeichneten die kanadische Außenministerin Mélanie Joly, der dänische Außenminister Jeppe Kofod und der grönländische Regierungschef Múte B. Egede einen Grenzvertrag, der die Hans-Insel entlang eines in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Risses in der Oberfläche zwischen beiden Konfliktparteien aufteilte (vgl. Breum 2022). Fast 60 Prozent der Hans-Insel gehören nun zu Grönland, während der restliche Teil dem kanadischen

⁷³ Interessanterweise einigten sich der kanadische Außenminister Pierre Pettigrew und der dänische Außenminister Per Stig Møller auf eine Lösung des zwischenstaatlichen Streits nur wenige Monate nach den oben genannten Anspruchsformulierungen.

⁷⁴ Siehe hierzu: Stevenson, Christopher (2007): *Hans Off! The Struggle for Hans Island and the Potential for Ramifications for International Border Dispute Resolution*.

Staatsgebiet zugeordnet ist. Dies wirft die Frage auf, warum der Konflikt nach über 50 Jahren beigelegt werden konnte. Bereits 2018 gründeten die beiden Staaten diesbezüglich eine Arbeitsgruppe. Mit der plötzlichen Einigung wollte man möglicherweise ein Zeichen für die Lösung zukünftiger Dispute im arktischen Raum, insbesondere in Richtung Russland, setzen. Jeppe Kofod äußerte gegenüber „Arctic Today“, dass das neue Abkommen hoffentlich einen positiven Einfluss auf Verhandlungen mit Russland über eine Festlandsockelerweiterung hat (vgl. ebd.). Wie groß die Signalwirkung tatsächlich sein wird, bleibt abzuwarten.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der herausgearbeitete Disput zwar infolge einer maritimen Grenzziehung entstanden ist, jedoch sekundär einen seevölkerrechtlichen Charakter hatte, weil UNCLOS keine Souveränitätsfragen über Landflächen behandelt. Es ist möglich, dass Artikel 15 mit seiner Ausnahmeregelung für historische Rechtstitel und besondere Umstände sowie die Regelung, dass Felsen gemäß Art. 121 ein eigenes Küstenmeer besitzen, den bilateralen Konflikt um die Hans-Insel begünstigt haben. Ein direkt konfliktfördernder Aspekt des Seerechtsübereinkommens lässt sich hier nicht identifizieren.

3.3. Seitliche Abgrenzung der EEZ in der Beaufort- und Barentssee

3.3.1. Beaufortsee

In der Beaufortsee gibt es einen ungelösten Streit um die seitliche Abgrenzung der 200-Meilen-Zone zwischen dem kanadischen Territorium Yukon und dem US-Bundesstaat Alaska. Das Randmeer des Arktischen Ozeans bedeckt eine Fläche von 476.000 km² und befindet sich nördlich der Deltamündung des kanadischen Mackenzie Rivers (vgl. Schönfeldt 2017: xcv). Wie in der angeführten Grafik zu erkennen, beanspruchen beide Staaten eine dreieckige Fläche von ca. 6.250 Quadratseemeilen:

Abb. 17: Disput um die maritimen Grenzen in der Beaufortsee



Quelle: Allen 2012

Der territoriale Disput begann offiziell im Jahr 1976, als die Vereinigten Staaten gegen eine Grenzlinie protestierten, die Kanada bei der Vergabe von Öl- und Gaskonzessionen an die fördernde Industrie verwendete, und wurde im darauffolgenden Jahr nochmals bestätigt, als beide Länder exklusive Fischereizonen bis zu 200 sm mittels unterschiedlicher Linien voneinander abgrenzten (vgl. Schönfeldt 2017: xcv; Byers 2013: 57). Wenn Küstenstaaten souveräne Rechte jenseits ihrer Küstenmeere geltend machen, stellt sich zwangsläufig die Frage, wie EEZ und ggf. erweiterte Festlandsockel von benachbarten Staaten abzugrenzen sind⁷⁵ (vgl. Lagoni 2006: 264). In den 1970er Jahren wurde durch seismische Untersuchungen und Probebohrungen festgestellt, dass die Meeresbodensedimente in der Beaufortsee Kohlenwasserstoffe enthalten (vgl. Byers 2013: 57). Zudem führt die Nordwestpassage, bedingt durch die gegenwärtigen Eisverhältnisse, durch das umstrittene Gebiet. Kanada hat

⁷⁵ Weltweit gibt es schätzungsweise 400 ungeregelte Grenzen (vgl. Vitzthum 2006: 265).

ein besonderes Interesse an der Durchsetzung nationaler Hoheitsansprüche auf die NWP, wie sich im Folgenden des analysierten Fallbeispiels zeigt.

Kanada behauptet, dass die maritime Grenze nach dem Vertrag von Sankt Petersburg, der 1825 zwischen Russland und dem Vereinigten Königreich⁷⁶ unterzeichnet wurde, eine Verlängerung der geraden Landgrenze nach dem 141. Längengrad darstellt. In diesem Fall spricht man von einer sog. Sektorlinie. Die USA sind der Auffassung, dass eine senkrecht zur Küste verlaufende Äquidistanzlinie der rechtlich und geografisch angemessene Ansatz zur Grenzbestimmung ist (vgl. Byers 2013: 59; Uebachs 2018: 67). Hierdurch kommt es zu überlappenden nationalen Ansprüchen auf das in Abbildung 17 grau eingezeichnete Gebiet.

Der Vertrag von Sankt Petersburg

Der bilaterale Vertrag von 1825 legte die Ostgrenze Alaskas auf die Meridianlinie des 141. Grades in ihrer Verlängerung bis zum gefrorenen Ozean fest (vgl. Convention Between Great Britain and Russia 1825). Kanada interpretiert die enthaltene Formulierung „dans son prolongation jusqu’a la Mer Glaciale“ so, dass mit der russisch-britischen Demarkationslinie sowohl die Landgrenze als auch die Seegrenze etabliert wurde. Im Französischen schließt die Präposition jusqu’a normalerweise den Gegenstand ein, auf welchen sie sich bezieht (vgl. Byers 2013: 64). „In other words, in French, ‚as far as the frozen ocean‘ includes the ocean“ (ebd.). Nach Artikel 33 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge von 1969 (engl. Vienna Convention on the Law of the Treaties, kurz VCLT) ist die Originalfassung eines Vertrags als verbindlich anzusehen. Die englische Übersetzung wäre maßgebend, wenn der Vertrag (1) in zwei oder mehreren Sprachen beglaubigt wurde, (2) dies explizit vorsieht oder (3) die beteiligten Parteien vereinbaren, dass im Falle einer Abweichung ein bestimmter Text maßgebend ist (vgl. Art. 33 VCLT). Keine dieser Möglichkeiten trifft auf den Vertrag von Sankt Petersburg zu, daher ist der französische Text entscheidend, wie Michael Byers herausgearbeitet hat (vgl. Byers 2013: 64). Darüber hinaus verlangt Artikel 31 VCLT, dass ein Vertrag in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen Bedeutung und im Lichte seines Ziels und Zwecks auszulegen ist (vgl. Art. 31 VCLT). Die USA argumentieren, dass die Anwendung des Ansatzes der „gewöhnlichen Bedeutung“ nach Art. 31 VCLT zum gleichen Ergebnis führt: In der französischen und englischen Fassung schließt die oben genannte Formulierung eine Grenzziehung in der Beaufortsee aus (vgl. Byers 2013: 64).

Allerdings lässt sich kritisch hinterfragen, ob es Sinn des Vertrags von 1825 war, eine Demarkationslinie zu etablieren, die weit in den Arktischen Ozean reicht. Zum Zeitpunkt des

⁷⁶ Die Vereinigten Staaten von Amerika übernahmen 1867 die russischen Vertragsrechte, als sie Alaska kauften; Kanada erwarb 1880 die britischen Rechte.

Vertragsabschlusses erstreckte sich die nationale Gerichtsbarkeit lediglich auf ein schmales Küstenmeer, wie Kapitel 2.2 der vorliegenden Arbeit gezeigt hat. Des Weiteren war das Nordpolarmeer im frühen 19. Jahrhundert vollständig mit Meereis bedeckt und für die Schifffahrt nicht relevant, sodass anzunehmen ist, dass die Festlegung einer Seegrenze – zumindest über die kurze Distanz eines Küstenmeeres hinaus – nicht beabsichtigt war. Zu dieser Schlussfolgerung, bezogen auf die amerikanische Position, kommt auch Michael Byers (vgl. ebd.: 67).

Bemerkenswert ist, dass die Vereinigten Staaten am 1. Juni 1990 ein amerikanisch-sowjetisches Abkommen aktualisierten, das auf der Grundlage des Vertrags von Sankt Petersburg eine Sektorlinie zur Abgrenzung der benachbarten maritimen Gebiete in der Bering- und Tschuktschensee bestimmte: den Vertrag über den Verkauf Alaskas von 1867. Nachdem die USA zwanzig Jahre zuvor gegen die kanadische Grenzziehung protestiert hatten, befürworteten sie mit dieser Praxis grundlegend die Abgrenzungsmethode. Mit ihrer Position sagen die USA praktisch, dass derselbe Vertrag, der eine Seegrenze im Westen bestimmt, keine Seegrenze in der Beaufortsee festlegt (vgl. ebd.: 65). Zudem erweist sich für Kanadas Argumentation als vorteilhaft, dass die USA nicht protestierten, als die Sektorlinie nach dem 141. Meridian erstmals in den späten 1960er Jahren von der kanadischen Regierung verwendet wurde, um Genehmigungen zur Öl- und Gasexploration im heute umstrittenen Gebiet zu erteilen (vgl. ebd.: 65 f.). Jedoch ist fraglich, inwieweit eine stillschweigende Zustimmung über einen Zeitraum von weniger als zehn Jahren eine seitliche Abgrenzung zwischen den beiden EEZs etabliert hat.

Die seevölkerrechtlichen Regelungen zur Festlegung von Seegrenzen werden in diesem speziellen Konfliktfall dann relevant, wenn sich die US-Position zur Unanwendbarkeit des Vertrags von 1825 durchsetzt (vgl. Castonguay 2017: 67)⁷⁷. In den ca. fünf Jahrzehnten, in denen der bilaterale Disput in der Beaufortsee besteht, haben die Regeln für die Abgrenzung von Seegrenzen mehrere Entwicklungsstufen durchlaufen, welche von den Genfer Seerechtskonventionen, dem Seerechtsübereinkommen und Entscheidungen des Internationalen Gerichtshofs beeinflusst wurden (vgl. Byers 2013: 68).

⁷⁷ Inwieweit bestehende Verträge mit der Ratifizierung von UNCLOS noch Bestand haben, betrachtet vertiefend das Fallbeispiel Spitzbergen (Kapitel 3.6).

Artikel 6 CSC

In ihrem Entwurf von 1956 für die Genfer Seerechtskonferenz führte die Völkerrechtskommission (engl. International Law Commission, kurz ILC) die Unterscheidung zwischen Staaten mit gegenüberliegenden und solchen mit aneinander angrenzenden Küsten ein (vgl. Lagoni 2006: 267). Das „Internationale Übereinkommen über den Festlandsockel“ sieht in Artikel 6 die Grenzziehung mittels einer Äquidistanzlinie vor, sofern keine einvernehmliche Vereinbarung zwischen den betroffenen Staaten zustande kommt (vgl. Art. 6 CSC). Die seewärtige Grenzlinie wird dabei nach dem Grundsatz des gleichen Abstands zu den nächstgelegenen Punkten der Basislinien festgelegt, von denen aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird (vgl. ebd.). Allerdings kann ein Küstenstaat eine abweichende Grenzziehung zwischen angrenzenden Festlandsockeln⁷⁸ beanspruchen, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen (vgl. ebd.). Hierbei wurde nicht definiert, was unter „besonderen Umständen“ zu verstehen ist. Das CSC enthält folglich eine erhebliche Regelungslücke, die den Vertragsstaaten eine eigenständige Interpretation des Vertragstextes erlaubt, um ihre souveränen Rechte über ein möglichst großes Gebiet zu rechtfertigen. Der vorgeschlagene Lösungsansatz einer Äquidistanzlinie erweist sich als ineffektiv, da er noch im gleichen Satz ausgehebelt wird. Im Kommentar zu ihrem Entwurf nennt die ILC zwar den ungewöhnlichen Küstenverlauf sowie das Vorhandensein von Inseln oder schiffbaren Rinnen als Beispiele für solche „besonderen Umstände“, merkt aber zugleich an, dass die Regelung flexibel sei (vgl. Lagoni 2006: 268). Dies ist darauf zurückzuführen, dass nahezu jede Küstenlinie einzigartige geografische Merkmale aufweist, die eine abweichende Grenzziehung legitimieren können. Darüber hinaus sind prinzipiell auch wirtschaftliche oder sicherheitspolitische Interessen denkbar. Bei näherer Betrachtung des Artikels 6 ergeben sich zwei weitere Problematiken, die einer Konfliktlösung entgegenwirken: Erstens fehlt eine klare Anweisung, wie die Abgrenzung bei Vorliegen solcher relevanten Umstände zu erfolgen hat (vgl. ebd.). Wie soll ein umstrittenes Gebiet aufgeteilt werden, wenn sogar beide Küstenstaaten aufgrund geografischer Gegebenheiten unterschiedliche Grenzlinien beanspruchen? Und welche „besonderen Umstände“ sind bei der Entscheidungsfindung prioritär zu berücksichtigen? Zweitens mangelt es an verbindlichen Streitbeilegungsmechanismen bezogen auf die Abgrenzung benachbarter Festlandsockel, obwohl die Regelung in Artikel 6 einen konfliktfördernden Charakter hat. Lediglich im CFCLR ist festgelegt, dass ein Streitfall einem Schiedsverfahren unterworfen werden kann. Es gibt keine eindeutige Leitlinie, wie im Falle eines anhaltenden Konflikts vorzugehen ist. Welche Institutionen und Verfahren können zur Klärung einer seitlichen Abgrenzung konsultiert werden? Wie lange müssen die Streitparteien

⁷⁸ In den Genfer Seerechtskonventionen existierte das Konzept der ausschließlichen Wirtschaftszone noch nicht (siehe Kapitel 2.10.1).

(vergebens) an einer einvernehmlichen Lösung gearbeitet haben, um die nächste Instanz einzuschalten?

Zwar lässt sich mit dem Seerechtsübereinkommen eine Weiterentwicklung feststellen, der Konflikt in der Beaufortsee ist jedoch durch eine wichtige Besonderheit gekennzeichnet: Die Vereinigten Staaten haben UNCLOS nicht ratifiziert. Daher sind ausschließliche Wirtschaftszonen zwischen Vertragsstaaten des CSC, auf die UNCLOS noch keine Anwendung findet, weiterhin nach Art. 6 CSC abzugrenzen – auch wenn die USA das Seerechtsübereinkommen als Völkergewohnheitsrecht anerkennen (vgl. ebd.). Die kanadische Regierung ratifizierte das „Übereinkommen über den Festlandsockel“ im Jahr 1970, nur wenige Jahre nachdem sie erstmals eine Sektorlinie in der Beaufortsee angewandt hatte. Während man den USA basierend auf der oberhalb dargestellten Praxis unterstellen kann, dass sie die von Kanada präferierte Sektorlinie akzeptiert haben, lässt sich Ähnliches für Kanada behaupten. Warum hat die kanadische Regierung das CSC ratifiziert, obwohl Artikel 6 eindeutig eine Äquidistanzlinie befürwortet? Zumal die Genfer Seerechtskonventionen kein rechtliches Gesamtpaket darstellen und die Nichtratifizierung eines einzelnen Abkommens möglich gewesen wäre. Die Argumentationsweisen beider Staaten sind deutlich von Widersprüchen geprägt. Die USA berufen sich darauf, dass es sich bei der Äquidistanzlinie um allgemein anerkanntes Völkergewohnheitsrecht handelt und beide Staaten daran gebunden seien (vgl. Petkunaite 2011: 70). Dieses Abgrenzungsprinzip findet sich in UNCLOS allerdings nicht wieder.

Art. 74 des Seerechtsübereinkommens

In UNCLOS wurde ein anderer Ansatz gewählt: Nach Artikel 74 erfolgt „die Abgrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten [...] durch Übereinkunft auf Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Artikels 38 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs“ (Art. 74 UNCLOS)⁷⁹. Sofern innerhalb einer angemessenen Frist keine Einigung erzielt wird, können die beteiligten Streitparteien die in Teil XV vorgesehenen Verfahren⁸⁰ in Anspruch nehmen (vgl. ebd.). Hier werden nicht nur die anwendbaren Prinzipien der Abgrenzung festgelegt, sondern der Grenzverlauf selbst (vgl. Lagoni 2006: 270). Im Vordergrund steht die Verhandlungspflicht

⁷⁹ Interessanterweise wird das Prinzip einer Äquidistanzlinie in Artikel 14 bezüglich der Abgrenzung des Küstenmeeres zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten erwähnt. So muss das Küstenmeer anhand einer Mittellinie, auf der jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien entfernt ist, abgegrenzt werden (vgl. Art. 14 UNCLOS). Historische Rechtstitel oder besondere Umstände erlauben eine abweichende Grenzlinie (vgl. ebd.).

⁸⁰ Siehe hierzu Kapitel 2.2.10.4

mit dem Ziel eines billigenden Ergebnisses, richtungsweisende Vorgaben wurden weggelassen (vgl. ebd.). Allerdings besteht keine Pflicht zum Abschluss einer solchen Übereinkunft. Die betroffenen Staaten können einvernehmlich von einer Abgrenzung ihrer EEZ absehen und die Meinungsverschiedenheit somit ungelöst lassen (vgl. ebd.). Möglicherweise spielte bei der Festlegung von Artikel 74 die Überlegung, dass eine klar vorgegebene Abgrenzungsregel den geografischen Besonderheiten jedes Küstenstaates nicht gerecht wird und UNCLOS ggf. eine geringere Zustimmung erfahren hätte, eine Rolle. Wie erwähnt beanspruchte zum Zeitpunkt der Dritten Seerechtskonferenz (1973–1982) eine Mehrheit der Staaten eine 200-Meilen-Zone, und die Vorgehensweise bei der seitlichen Abgrenzung zwischen benachbarten Zonen ist eine wesentliche seevölkerrechtliche Frage. UNCLOS zeigt sich zunächst konfliktfördernd durch die konkretisierungsbedürftigen Elemente, da jeder Küstenstaat voraussichtlich eine individuelle Grenzlinie beansprucht. Bei unüberbrückbaren Meinungsverschiedenheiten landet der Streitfall zwangsläufig in einem aufwändigen gerichtlichen Prozess. Gleichzeitig erweist sich dies als vorteilhaft. Der Internationale Gerichtshof, welcher in den meisten Fällen von Streitigkeiten seevölkerrechtlichen Charakters mit der Entscheidungsfindung beauftragt wird, kann stattdessen jeden Fall gesondert betrachten (vgl. Byers 2013: 68). Im Idealfall wird eine faire Aufteilung des umstrittenen Gebiets erreicht und das Urteil ist rechtlich bindend. In diesem Zusammenhang kristallisiert sich heraus: Es fehlt eine eindeutige Definition, was als „angemessene Frist“ zu verstehen ist.

Ausgehend von den unterschiedlichen Ratifizierungsgegebenheiten stellt sich die Frage, welche Seerechtskonvention auf den Streitfall in der Beaufortsee anwendbar ist. Da die in Teil XV vorgesehenen Verfahren von Nicht-Vertragsstaaten in Anspruch genommen werden dürfen und die USA das Seerechtsübereinkommen grundlegend anerkennen, ist diese Frage bei Konsultation eines (Schieds-) Gerichtsverfahrens soweit hinfällig. Insbesondere vor dem Hintergrund bisheriger Urteilsverkündungen. Obwohl die Rechtsprechung anfangs kritisiert wurde, keine fallübergreifenden Kriterien bereitzustellen, kristallisiert sich aus neueren Entscheidungen ein Schema heraus, um zu maritimen Grenzlinien zu gelangen, die gleichzeitig den individuellen Gegebenheiten der Küstenlinien gerecht werden (vgl. ebd.: 68 f.).

Internationale Rechtsprechung

Im Verfahren um die Abgrenzung im Schwarzen Meer von 2009 beschrieb der ICJ den Entscheidungsfindungsprozess als aus drei Phasen bestehend:

- 1) Festlegung einer Äquidistanzlinie für benachbarte Küsten oder Mittellinie für gegenüberliegende Küsten;
- 2) Erwägung von besonderen Umständen, die eine Anpassung der vorläufigen Äquidistanzlinie erfordern;
- 3) Prüfung von deutlichen Unverhältnismäßigkeiten im Vergleich zum Verhältnis der relativen Küstenlängen (vgl. Byers 2013: 69; Hendriksen/Ulfstein 2011: 5).

Der ICJ stellte fest, dass letztendlich geografische Merkmale wie die konvexe Beschaffenheit der Küstenlinie, Inseln oder die Größe des Staatsgebietes über den Grenzverlauf entscheiden (vgl. ebd.). Somit stellt die Grenzziehung im modernen Seevölkerrecht eine Mischform aus Artikel 6 CSC der Genfer Seerechtskonventionen und Art. 74 sowie Teil XV des Seerechtsübereinkommens dar. Eine derartige Entwicklung findet sich in der Seevölkerrechtsgeschichte häufiger, wie Kapitel 2.2 veranschaulicht hat. Dieses Schema wurde beispielsweise im Jan-Mayen-Fall von 1993 angewendet. Hier wurde zwischen den gegenüberliegenden Küsten Dänemarks und dem norwegischen Jan Mayen eine vorläufige Mittellinie gezogen, welche dann unter Berücksichtigung der relevanten Küstenlänge im Verhältnis von ca. 9 (Grönland) zu 1 (Jan Mayen) und dem gerechten Zugang zu wichtigen Fischereiressourcen verändert wurde, um ein der Billigkeit entsprechendes Ergebnis zu erreichen (vgl. Lagoni 2006: 273). Erstmals wurden ökonomische Umstände anerkannt, die eine abweichende Grenzlinie rechtfertigen.

Die Bedeutung der Festlandsockelerweiterung für den Konflikt

Die gemeinsame amerikanisch-kanadische Kartierung des Meeresbodens jenseits von 200 sm hat die Möglichkeit in den Fokus gerückt, dass in der Beaufortsee ausgedehnte Festlandsockel existieren könnten, die sich bis 350 sm oder noch weiter von der Küste erstrecken (vgl. Byers 2013: 57). Dies führt zu einer bemerkenswerten Wendung im dargestellten Grenzstreit: Wenn man die von den Vereinigten Staaten bevorzugte Äquidistanzlinie über 200 sm hinaus verlängert, ändert sie aufgrund der Lage von Banks Island ihre Richtung, überquert die kanadische Sektorlinie und verläuft weiter nordwestlich durch den Arktischen Ozean (vgl. ebd.: 60). Es ergibt sich eine Spiegelung des umstrittenen Gebiets, wie folgende Grafik veranschaulicht:

Abb. 18: Ansprüche der Vereinigten Staaten und Kanada



Quelle: Sharp 2016

Eine Verlängerung der Äquidistanz- oder Sektorenlinie würde in beiden Fällen einen räumlichen Gewinn in der EEZ und einen Verlust im erweiterten Festlandsockel bedeuten (vgl. Byers 2013: 75). Die maritimen Territorialkonflikte in Bezug auf eine potenzielle Festlandsockelerweiterung werden in Kapitel 3.4 näher betrachtet. Grundlegend ist jedoch festzuhalten, dass es einer ausgeglichenen Mittellinie bedarf, um in beiden Meereszonen von den exklusiven Nutzungsrechten nach UNCLOS zu profitieren. Eine Ausweitung des Festlandsockels könnte eine zwischenstaatliche Einigung erleichtern, wie die Lösung eines vergleichbaren Disputs in der Barentssee gezeigt hat.

3.3.2. Barentssee

Seit den frühen 1970er Jahren existierte zwischen Norwegen und Russland (bzw. der Sowjetunion) ein Disput über die seitliche Abgrenzung der EEZ in der Barentssee. Die Barentssee ist ebenfalls ein Randmeer des Arktischen Ozeans und liegt zwischen den Inselgruppen von Spitzbergen und dem europäischen Teil Russlands im Nordwesten (vgl. Kallenborn/Quillfeldt 2009: 165). Bei einer durchschnittlichen Tiefe von ca. 230 m ist sie im internationalen Vergleich eines der tieferen Schelfmeere (vgl. ebd.). Der nordatlantische Ausläufer des Golfstroms sorgt für eine relativ hohe Wassertemperatur, weshalb viele Häfen ganzjährig eisfrei sind und der Barentssee eine besondere strategische Bedeutung auf ökonomischer und sicherheitspolitischer Ebene zukommt (vgl. ebd.). Der Hafen von Murmansk ist ein wichtiger Güterhafen, vor allem für über die NSR transportiertes Öl und flüssiges Erdgas aus der östlichen Barents- und Karasee, und wird zudem als russische Militärbasis genutzt.

Die norwegische Regierung forderte, den Grenzverlauf nach dem Prinzip einer Äquidistanzlinie festzulegen, während Russland auf einer geraden Grenzlinie bis zum Nordpol bestand. Hierdurch kam es zu überlappenden Ansprüchen auf ein Gebiet von ca. 175.000 km² (vgl. Hønneland 2010: 257). Die Sowjetunion hatte im Jahr 1926 eine Sektorlinie für die Arktis geltend gemacht. Der gesamte Arktische Ozean wurde vom östlichen und westlichen Ende des Staatsgebiets bis zum Nordpol einschließlich unentdeckter Inseln als eigenes Territorium proklamiert (vgl. Angele 2021). Zudem vertrat Moskau die Auffassung, dass in der Barentssee besondere Umstände gemäß Artikel 6 CSC eine abweichende Grenzziehung rechtfertigen. Vordergründig diene die ungleiche Bevölkerungsverteilung – die Kola-Halbinsel ist dichter besiedelt als der Norden Norwegens – und die strategische Bedeutung des Gebiets für die Sowjetunion als Argumente (vgl. ebd.). Die beiden Konfliktparteien hatten sich darauf verständigt, das Übereinkommen über den Festlandsockel von 1958 als Grundlage zur Lösungsfindung heranzuziehen (vgl. Hønneland 2010: 260). Norwegen betonte, dass sich die Begrifflichkeit „besondere Umstände“ auf geografische Faktoren bezieht (vgl. Petkunaite 2011: 55). Dieser Einwand lässt sich basierend auf der Genfer Seerechtskonvention nicht untermauern. Trotz aller Rivalität einigten sich beide Parteien im Jahr 1978 auf eine sog. „Graue Zone“, um unregulierte Fischerei zu verhindern. Diese befand sich im südlichen Teil des umstrittenen Gebietes und wurde bis 2010 jeweils um ein Jahr verlängert (vgl. Castonguay 2017).

Die seitliche Abgrenzung der Barentssee wurde erneut thematisiert, als beide Staaten das Seerechtsübereinkommen ratifiziert hatten (vgl. Harsson 2010: 121). Hiermit wurden dessen

Artikel 74 und 83 zum anwendbaren Recht. Beide Parteien argumentierten, dass die neuen Bestimmungen ihre Auslegung von Artikel 6 CSC bestätigen, obwohl die Ausnahmeregelung der besonderen Umstände nicht in UNCLOS übernommen wurde und sich lediglich in Bezug auf die Abgrenzung des Küstenmeers zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten wiederfindet (vgl. Hendriksen/Ulfstein 2011: 2).

Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz im April 2010 verkündeten der damalige russische Präsident Dmitrij Medvedev und der norwegische Premierminister Jens Stoltenberg, sich auf einen Grenzverlauf in der Barentssee geeinigt zu haben. Dieser ist in der folgenden Grafik veranschaulicht:

Abb. 19: Disput um die maritimen Grenzen in der Barentssee



Quelle: Arctic Forum Foundation o. J.

Mit dem bilateralen Vertrag über die maritime Abgrenzung und Zusammenarbeit in der Barentssee und im Arktischen Ozean⁸¹ vom 15. September 2010 wurde das Gebiet nahezu gleichmäßig aufgeteilt. Der Endpunkt der Grenzlinie ist definiert als Schnittpunkt der geodätischen Linie, welche durch die Punkte 7 und 8 verläuft, und der geodätischen Linie, die den östlichen Punkt der äußeren Grenze des norwegischen Festlandsockels mit dem westlichen Punkt der äußeren Grenze des russischen Festlandsockels gemäß Art. 76 UNCLOS verbindet (vgl. Norway-Russia Treaty 2010). Die Linie grenzt sowohl die ausschließliche

⁸¹ Siehe hierzu: Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean (2010).

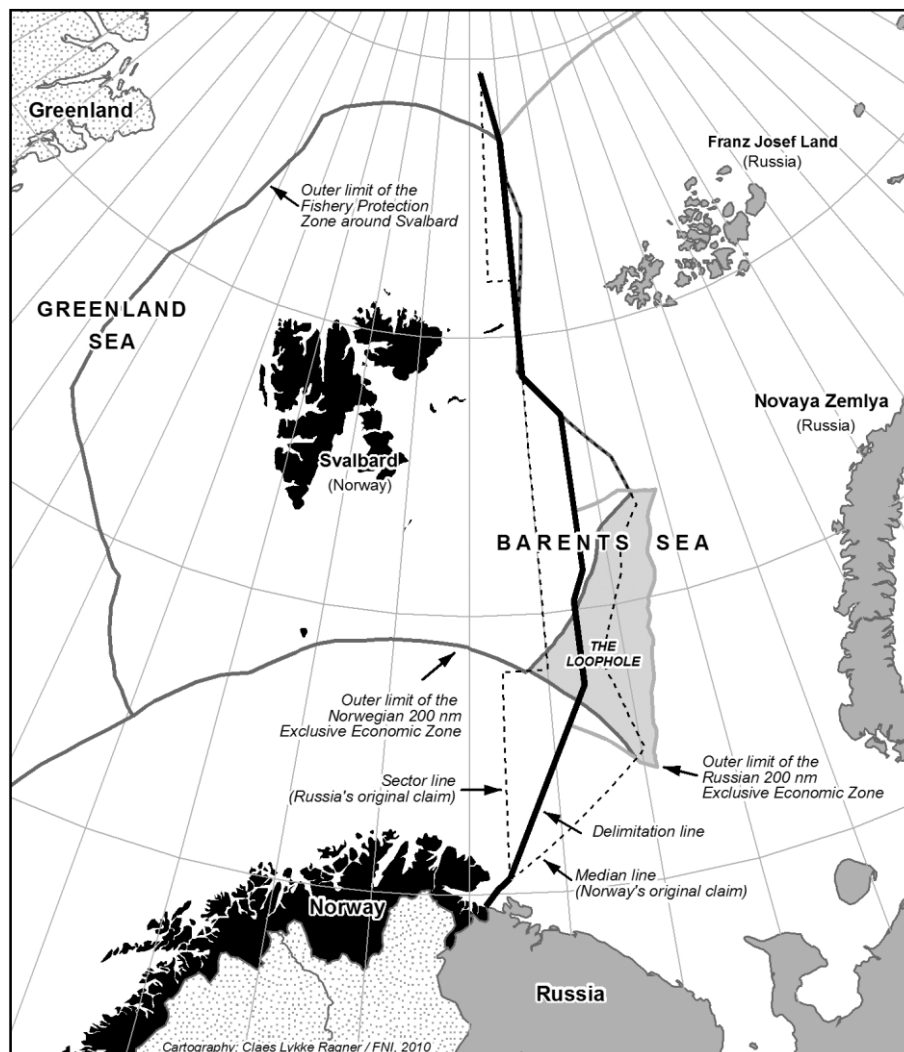
Wirtschaftszone innerhalb von 200 sm vor der Küste als auch einen potenziellen erweiterten Festlandsockel ab (vgl. Byers/Østhagen 2017). In der Präambel bekennen sich das Königreich Norwegen und die Russische Föderation zu UNCLOS als geltenden Rechtsrahmen für den Arktischen Ozean und einer geordneten Regelung etwaiger sich überschneidender Ansprüche. Neben der Grenzziehung legt der Vertrag die Verfahren zur Erschließung von Öl- und Gasfeldern entlang der neuen Seegrenze fest und beschließt die Fortsetzung des bewährten gemeinsamen Fischereimanagements (vgl. Moe/Fjaertoft/Øverland 2011: 145). Mit dem norwegisch-sowjetischen Fischereikommen (1976) und der gemeinsamen Umweltschutzkommission (1988) existierte ein engmaschiges Kooperationsnetz (vgl. Hønneland 2010: 268).

An dieser Stelle entsteht die Frage, warum sich Norwegen und Russland über eine Grenzlinie einigen konnten, während der Disput in der Beaufortsee weiterhin ungelöst ist, obwohl es sich um denselben Konflikttyp handelt und die nordamerikanischen Staaten grundlegend ein gutes nachbarschaftliches Verhältnis pflegen (vgl. Uebachs 2018: 68). Und inwieweit hat UNCLOS zur Streitbeilegung beigetragen?

In dem Zeitschriftenaufsatz „Space and Timing: Why was the Barents Sea delimitation dispute resolved in 2010?“ aus dem Jahr 2011 entwerfen die norwegischen Wissenschaftler Arild Moe, Daniel Fjaertoft und Indra Øverland sechs Hypothesen, um die unerwartete Streitbeilegung nach fast vier Jahrzehnten und die neue Kompromissbereitschaft zu erklären. Erstens ist mit den Entscheidungen des ICJ zunehmend deutlich geworden, dass die von Russland angestrebte Sektorlinie keine Grundlage im modernen Seevölkerrecht hat und ein Kompromiss die beste Lösung darstellt (vgl. Moe/Fjaertoft/Øverland 2011: 149). Das Urteil zur maritimen Abgrenzung zwischen Rumänien und der Ukraine vom 3. Februar 2009, also ein Jahr vor der norwegisch-russischen Einigung, erweist sich hier als Präzedenzfall. Zweitens ist die Kompromissbereitschaft auf eine stabile Kooperation im Management der Fischbestände seit Mitte der 1970er Jahre und bzgl. des Schutzes der marinen Ökosysteme in der Barentssee zurückzuführen, wodurch sich eine Verhandlungsroutine und gute nachbarschaftliche Beziehungen entwickelten (vgl. Moe/Fjaertoft/Øverland 2011: 149; Hønneland 2010: 258). Drittens könnte das Interesse an einer Öl- und Gasförderung in dem umstrittenen Meeresgebiet eine einvernehmliche Vereinbarung vorangetrieben haben (vgl. Moe/Fjaertoft/Øverland 2011: 151). Die Nutzung der Arktis als strategische Rohstoffbasis zur sozioökonomischen Entwicklung und die erhöhte Extraktion aus Offshore-Lagerstätten bilden Kernpunkte der russischen Arktisstrategie. Im Fokus steht diesbezüglich die Erweiterung des Festlandsockels über die 200-Meilen-Zone hinaus. Viertens war die Lösung von

Grenzstreitigkeiten ein wichtiger Faktor auf der Agenda der russischen Außenpolitik, da diese kostenintensiv sind, wertvolle politische Verwaltungskapazitäten beanspruchen und die zwischenstaatlichen Beziehungen belasten (vgl. ebd.: 152). Fünftens könnte Russland bestrebt gewesen sein, bestehende Grenzstreitigkeiten zu klären, um als verlässlicher internationaler Akteur zu erscheinen (vgl. ebd.: 155). Dies war ein wesentlicher Bestandteil der russischen Außenpolitik unter Präsident Dmitrij Medvedev. Sechstens ist eine geklärte Abgrenzung der benachbarten EEZs notwendig, um einen erweiterten Festlandsockel festzulegen. Im November 2006 reichte Norwegen einen Antrag auf Festlandsockelerweiterung gemäß Art. 76 Abs. 8 UNCLOS bei der Festlandsockelkommission ein und beanspruchte das sog. Loop Hole, das westliche Nansen-Becken und das Banana-Hole (vgl. Castonguay 2017). Relevant ist hier der Anspruch auf einen ausgedehnten Festlandsockel für das Loop Hole in der Barentssee.

Abb. 20: Festlandsockel jenseits von 200 Seemeilen im Loop Hole in der Barentssee



Quelle: Hønneland 2020

Die endgültigen Empfehlungen zu seinem erweiterten Festlandsockel erhielt Norwegen im Jahr 2009. Die Kommission bestätigte die eingereichten Daten und sprach sich dafür aus, dass das Loop Hole eine natürliche Verlängerung der norwegischen und russischen Landmasse ist, die über 200 sm hinausgeht (vgl. CLCS 2009). Das Meeresgebiet jenseits der 200-Meilen-Zone müssen beide Staaten im Einklang mit Art. 83 UNCLOS voneinander abgrenzen. Die CLCS erkannte die norwegischen Ansprüche an und sprach eine formelle Empfehlung für einen ausgedehnten Festlandsockel im Bereich des Loop Hole aus, unter der Voraussetzung, dass eine bilaterale Angrenzung zwischen Norwegen und Russland erfolgt. Möglicherweise förderte die Kommission hierdurch eine friedliche und schnellere Streitbeilegung, denn bereits ein Jahr später wurde der Disput gelöst. Dies deutet auf einen Zusammenhang zwischen angestrebter Festlandsockelerweiterung und Konfliktlösung hin. Die außergerichtliche Einigung ist ganz im Sinne von Art. 74 UNCLOS, welcher den Fokus auf die Verhandlungs- und Kompromissbereitschaft der beteiligten Parteien legt. Hier heißt es: „Die Abgrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone (...) erfolgt durch Übereinkunft auf der Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Artikels 38 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs, um eine der Billigkeit entsprechende Lösung zu erzielen. Kommt innerhalb einer angemessenen Frist keine Übereinkunft zustande, nehmen die beteiligten Staaten die in Teil XV vorgesehenen Verfahren in Anspruch“ (Art. 74 UNCLOS).

Gleichzeitig sollte UNCLOS als Rahmen für die Arktis-Governance gestärkt werden, um die Beteiligung von Nicht-Anrainern in der Region abzuwenden (vgl. Moe/Fjaertoft/Øverland 2011: 145 ff.). Mit dem Rückgang des arktischen Meereises gab es in der internationalen Politik den Denkansatz, einen Arktis-Vertrag nach dem Vorbild des Antarktis-Vertrags einzurichten, was die Souveränitätsrechte der fünf Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans erheblich begrenzt und die Beteiligung von Drittstaaten begünstigt hätte (vgl. ebd.: 156). Es handelt sich bei den dargelegten Punkten um einen multiperspektivischen Ansatz zur Bewertung der Streitbeilegung in der Barentssee. Die einzelnen Aspekte sind im Zusammenspiel zu betrachten.

Im Hinblick auf die Forschungsfrage kristallisieren sich folgende Punkte als entscheidend heraus: Die Anwendung unterschiedlicher Prinzipien zur Abgrenzung der EEZ zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten – Äquidistanzlinie und Sektorlinie – führt zwangsläufig zu bilateralen Disputen. Diese werden durch UNCLOS verursacht, da eine entsprechende Regelung zur seitlichen Abgrenzung fehlt und stattdessen auf zwischenstaatliche Einigung gesetzt wird, die eine Kompromissbereitschaft der beteiligten Staaten voraussetzt. Die Problematik verlagert sich in nächster Instanz auf die juristische

Ebene. Die Urteile des ICJ erweisen sich als richtungsweisend und tragen mitunter dazu bei, dass sich Konfliktparteien auf einen Grenzverlauf einigen. Derartige Dispute ließen sich vermeiden, wenn die Seerechtskonvention bspw. das Prinzip der Äquidistanzlinie in Artikel 74 und 83 integriert und auf Ausnahmeregelungen wie besondere Umstände, die eine abweichende Grenzziehung ermöglichen, verzichtet. Die Festlandsockelerweiterung gemäß Art. 76 UNCLOS hat im vorliegenden Fall dazu beigetragen, sich auf eine seitliche Abgrenzung der EEZ zu einigen. Hierdurch lässt sich nicht per se ein „positiver Effekt“ schlussfolgern, da ökonomische Interessen die Fronten ebenso verhärten können, wenn z. B. kein Staat aufgrund erwarteter oder nachgewiesener Ölvorkommen von seinen Forderungen abzuweichen gedenkt.

3.4. Konkurrierende Ansprüche auf eine Festlandsockelerweiterung

*„The Arctic is Russian.“
Arthur Chilingarov*

Im August 2007 tauchte eine russische Expedition unter der Leitung des Polarforschers Arthur Chilingarov, Mitglied der Duma und Sonderbeauftragter für die Arktis, mit zwei bemannten U-Booten auf den Meeresgrund unterhalb des geografischen Nordpols und platzierte in 4.261 Metern Tiefe eine rostbeständige Titanflagge mit russischer Trikolore. In Bezug auf die territorialen Ansprüche im Arktischen Ozean wurde Chilingarov mit den Worten zitiert: „The Arctic is Russian. [...] We must prove the North Pole is an extension of the Russian coastal shelf” (Reynolds 2007). Mit dieser symbolischen Aktion lenkte Russland die internationale Aufmerksamkeit auf die Dispute um eine Festlandsockelerweiterung und löste eine wissenschaftliche Debatte um mögliche Konfliktmotive und das Eskalationspotenzial im Hohen Norden aus. Der kanadische Außenminister Peter MacKay reagierte verärgert: „Look, this isn’t the fifteenth century. [...] You can’t go around the world and just plant flags and say, ‘We’re claiming this territory.’ Our claims over our Arctic are very well established” (Byers 2013: 92). Gleichzeitig diente die Expedition „Arktika 2007“ dazu, geologische Proben des Meeresbodens zu sammeln, um den im Dezember 2001 bei der CLCS eingereichten Antrag zu untermauern. Die Festlandsockelerweiterung im zentralen Arktischen Ozean zeigt sich als konvergierendes Interesse aller Anrainerstaaten. Wie bereits in Kapitel 3.2 angedeutet, können aus konvergierenden Interessen ebenso zwischenstaatliche Konflikte entstehen, wenn die Handlungen der beteiligten Akteure auf dasselbe Ziel gerichtet sind, dieses jedoch nicht gleichzeitig und/oder im gleichen Raum erreicht werden kann (vgl. Jahn 1973: 376).

Im Folgenden soll zunächst die seevölkerrechtliche Grundlage für eine Ausdehnung souveräner Rechte über die 200-Meilen-Zone hinaus betrachtet werden⁸². Anschließend werden die jeweiligen Antragstellungen der Arktisstaaten bei der CLCS skizziert. Hierbei sind folgende Fragen bedeutsam: Ist eine Festlandsockelerweiterung in den Strategiepapieren zur nationalen Arktispolitik verankert? Welche maritimen Gebiete werden beansprucht und gibt es Überschneidungen mit den anderen Arktisstaaten? Sind sich die Antragsteller möglicher überlappender Ansprüche bewusst und welche Vorgehensweise zur diplomatischen Lösung sich abzeichnender Dispute wird angestrebt? Darauf aufbauend wird analysiert, ob und inwieweit UNCLOS in diesem Kontext konfliktfördernd wirkt.

Bemerkenswert ist, dass dieser Territorialkonflikt ein vergleichsweise hohes Eskalationspotenzial bietet. Dies ist u. a. auf die geografische Nähe von NATO-Staaten und der Russischen Föderation sowie die Verschlechterung der internationalen Beziehungen seit Februar 2014 zurückzuführen. Wie sich im weiteren Verlauf des Kapitels zeigt, sind in diesen Konflikt innerhalb des arktischen Raumes die meisten Akteure involviert. Die russische Militärdoktrin aus dem Frühjahr/Sommer 2022 hat nochmals die Bedeutung eines ausgedehnten Festlandsockels hervorgehoben und berechtigt zur Annahme, dass nationale Alleingänge einer gemeinsamen Konfliktlösung unterliegen könnten. Zumal UNCLOS entscheidende Regelungslücken enthält, die eine solche Vorgehensweise ermöglichen.

Etwa ein Drittel des gesamten Meeresbodens besteht aus den Festlandrändern, die Teil der kontinentalen Erdkruste sind und eine vom Meer bedeckte Übergangszone vom Festland zu den Tiefseebecken bilden (vgl. Lagoni 2006: 168). Der geologische Aufbau des Festlandrands und seine Topografie haben eine völkerrechtliche Bedeutung bei der Abgrenzung sowie der Festlegung der äußeren Grenze des Festlandsockels.

3.4.1. Völkerrechtsquellen

Die Genfer Seerechtskonvention von 1958 regelte als erstes Abkommen die räumliche Ausdehnung des Festlandsockels und geltende Rechte der Küstenstaaten (siehe Kapitel 2.2.10.1). Das Übereinkommen über den Festlandsockel gewährt ausschließliche Rechte zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen auf dem Meeresgrund und -untergrund außerhalb des Küstenmeers bis zu einer Wassertiefe von 200 Metern oder bis zu dem Punkt, an dem die Wassertiefe eine Ausbeutung zulässt (vgl. Art. 1 CSC). Die gegenwärtige Rechtsordnung des Festlandsockels wurde im Rahmen der Dritten UN-

⁸² Siehe hierzu auch Kapitel 2.2.10.3.

Seerechtskonferenz verhandelt und in Teil IV UNCLOS festgelegt (siehe Kapitel 2.2.10.3). Die Seerechtskonvention hat nach Art. 311 Abs. 1 im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang vor dem CSC⁸³ (vgl. Lagoni 2006: 181). Da nicht alle Staaten UNCLOS ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, ist die Genfer Konvention von 1958 aber keineswegs obsolet geworden (vgl. ebd.). Darüber hinaus existiert ein Gewohnheitsrecht, welches für Staaten gilt, die keinem der Abkommen angehören. Im vorliegenden Fallbeispiel spielt dies eine untergeordnete Rolle, da alle Küstenstaaten entweder UNCLOS oder das CSC ratifiziert haben. Zudem tritt das Gewohnheitsrecht des Festlandsockels angesichts der hohen Zahl der vertraglich gebundenen Staaten in seiner praktischen Bedeutung zurück und ist nur für Sonderfälle wie die Türkei relevant (vgl. ebd.: 183).

3.4.2. Der Begriff des Festlandsockels

Der Begriff „Festlandsockel“ bezeichnet völkerrechtlich den jenseits des Küstenmeers gelegenen Meeresboden und -untergrund, über den der Küstenstaat souveräne Rechte zum Zweck seiner Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen ausübt (vgl. Art. 77 UNCLOS). Die Entwicklung des Festlandsockels als wesentlicher Bestandteil des modernen Seevölkerrechts basiert auf der Erkenntnis, dass sich das Festland unter dem Meer fortsetzt (vgl. Lagoni 2006: 185). Der Begriff kann im (a) geowissenschaftlichen, (b) geografischen und (c) völkerrechtlichen Sinne verstanden werden. Nach Art. 76 Abs. 1 umfasst der Festlandsockel entweder die gesamte natürliche Verlängerung seines Landgebiets bis zur äußeren Kante des Festlandrands (a) oder erstreckt sich bis zu einer Entfernung von 200 sm, sofern die äußere Kante des Festlandrands in geringerer Entfernung (b) verläuft (vgl. Lagoni 2006: 186; Art. 76 Abs. 1 UNCLOS). Dadurch verfügen alle Küstenstaaten, unabhängig von den geologischen Verhältnissen, über einen Festlandsockel, der sich mindestens 200 sm von den Basislinien erstreckt (vgl. ebd.: 187). Andernfalls könnten Staaten, deren Festlandrand in kurzer Entfernung zur Küste steil abfällt, nicht in gleichem Maße von einer EEZ profitieren. Die völkerrechtliche Definition bezeichnet also die souveränen Rechte der Küstenstaaten in einem bestimmten Gebiet des Meeresbodens und -untergrunds (vgl. ebd.: 185).

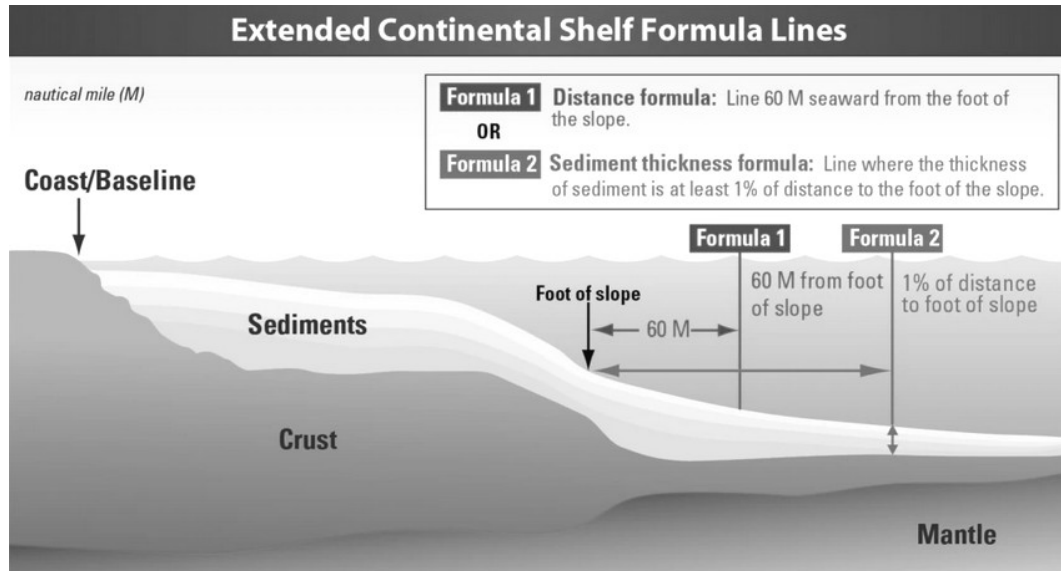
⁸³ Eine genauere Untersuchung von Art. 311 UNCLOS findet sich in Kapitel 3.6.

3.4.3. Erweiterung des Festlandsockels nach Art. 76 UNCLOS

Gemäß Art. 76 UNCLOS können Küstenstaaten, deren Kontinentalrand sich über 200 sm hinaus erstreckt, ihre Nutzungsrechte ausdehnen. Der Kontinentalrand ist definiert als „die unter Wasser gelegene Verlängerung der Landesmasse des Küstenstaats und besteht aus dem Meeresboden und dem Meeresuntergrund des Sockels, des Abhangs und des Anstiegs. Er umfasst weder den Tiefseeboden mit seinen unterseeischen Bergrücken noch dessen Untergrund“ (Art. 76 Abs. 3 UNCLOS). Die äußere Grenze eines erweiterten Festlandsockels wird vorwiegend anhand geologischer und geomorphologischer Verhältnisse des Kontinentalrands festgelegt. Während der Kontinentalrand als natürliche Verlängerung des Landgebiets aus Erdkruste besteht, zeichnet sich der Tiefseeboden durch seine ozeanische Kruste aus. Nach Art. 76 Abs. 3 sollen diese Zonen klar voneinander getrennt werden. Praktisch ist die äußere Kante des Festlandrands vielerorts nicht einfach zu identifizieren, da gemeinsame Schnittflächen oder Übergangszonen bestehen (vgl. Lagoni 2006: 190). Die vereinfachte seevölkerrechtliche Regelung wird den tatsächlichen Gegebenheiten des maritimen Raumes nicht überall gerecht. Sofern die Entfernung zwischen gegenüberliegenden Staaten weniger als 400 sm beträgt, wie bspw. im Mittelmeer, ist eine Erweiterung des Festlandsockels nach Art. 76 UNCLOS nicht möglich. Jeder Küstenstaat, der exklusive Nutzungsrechte über 200 Seemeilen hinaus geltend machen möchte, muss der Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels innerhalb von zehn Jahren nach Ratifizierung des Übereinkommens einen entsprechenden Antrag mit wissenschaftlichen Daten über die vorgeschlagenen äußeren Grenzen vorlegen (vgl. Art. 4 Anlage II UNCLOS).

Bei der Antragstellung sind einige Punkte zu beachten: Die seewärtigen Grenzen des Festlandsockels können (1) durch eine Linie, die nach Abs. 7 mittels Fixpunkten gezogen wird, an denen die Dicke des Sedimentgesteins jeweils mindestens ein Prozent der kürzesten Entfernung von diesem Punkt bis zum Fuß des Festlandabhangs beträgt, oder (2) durch eine Linie, die nicht weiter als 60 sm vom Fuß des Festlandabhangs entfernt ist, festgelegt werden (vgl. Art. 76 Abs. 4 UNCLOS).

Abb. 21: Bestimmungen der Festlandsockelerweiterung



Quelle: US Department of State⁸⁴ o. J.

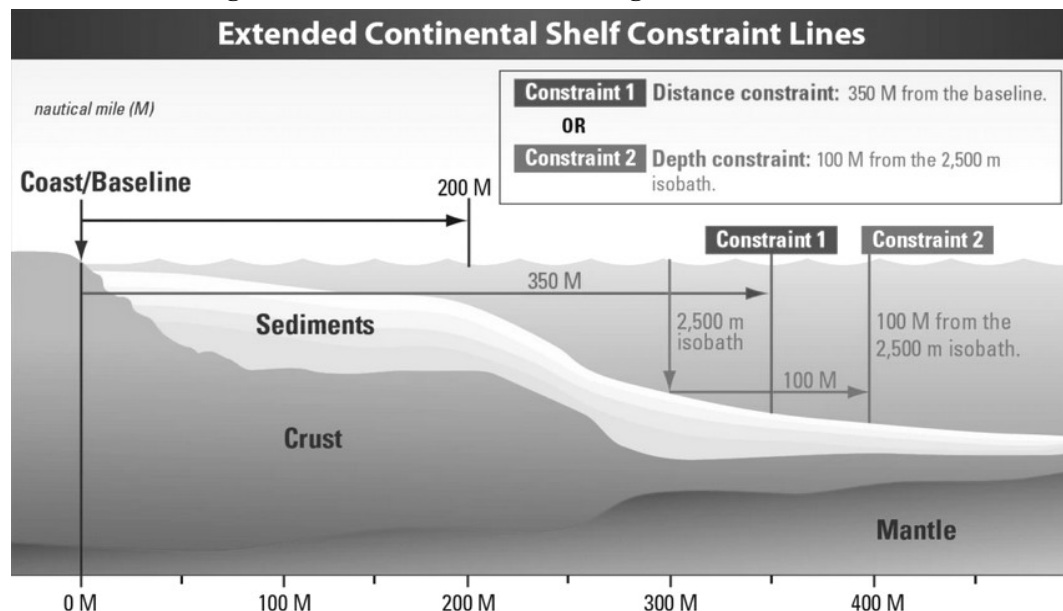
Die sog. „Irische Formel“ (1) geht von den geologischen Verhältnissen des Anstiegs aus, während die sog. „Hedberg Formel“ (2) ein hydrografisches Kriterium zur Grenzbestimmung heranzieht (vgl. Lagoni 2006: 190 f.). Zu unterscheiden sind demnach das Prinzip (1) der Sedimentsdicke und (2) des Abstands vom Fuß des Kontinentalhangs (vgl. Byers 2013: 96). Die 1. Formel eignet sich für Küstenstaaten mit einem breiten Anstieg, wie er sich im Nordpolarmeer zeigt, und die 2. Formel für Küstenstaaten mit einem steilen Abhang, der in einen Tiefseegraben ausläuft (vgl. Lagoni 2006: 191). Als Bezugspunkt für beide Methoden dient der „Fuß des Festlandabhanges“, welchen Art. 76 Abs. 4 UNCLOS als den Punkt des stärksten Gefällwechsels beschreibt. Die nationalen Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel müssen u. a. durch Gesteinsproben bewiesen werden, die unter dem arktischen Meereis – vor allem in den vergangenen Jahrzehnten – nicht einfach zu gewinnen sind. Die genannten Formeln zur Grenzbestimmung lassen sich miteinander kombinieren, so Lagoni, indem sie an unterschiedlichen Abschnitten einer Küste angewendet werden (vgl. ebd.: 190).

Die Grenzen müssen gemäß Absatz 7 durch gerade Linien, die nicht länger als 60 sm sind und die einzelnen Fixpunkte verbinden, festgelegt werden. Diese werden durch Breiten- und Längenkoordinaten angegeben und dürfen nicht weiter als 350 sm von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie entfernt sein. Hierbei handelt es sich um die beiden Beschränkungen nach UNCLOS, die in Kombination mit den oben genannten Bestimmungen (Irische Formel und Hedberg Formel) dann die äußere Grenze ergeben. In diesem Zusammenhang fällt eine widersprüchliche Formulierung auf. In Absatz 4 heißt es: „Wenn sich der Festlandrand über 200 Seemeilen von den Basislinien [...] hinaus erstreckt,

⁸⁴ Kurz DoS.

legt der Küstenstaat die äußere Kante des Festlandrands für die Zwecke dieses Übereinkommens fest“ (Art. 76 Abs. 4 UNCLOS). Dies impliziert, dass die Festlandsockelgrenze durch eine einzige Grenzlinie vom Bereich der Hohen See abgegrenzt wird. In Absatz 7 wiederum heißt es: „[...] legt der Küstenstaat die äußeren Grenzen des Festlandsockels durch gerade Linien fest [...]“ (Art. 76 Abs. 7 UNCLOS). Hier wird der Plural verwendet. Diese Abweichung findet sich ebenso im englischen Originaltext: Dort wird von „outer edge“ (dt. Außenkante) und „outer limits“ (dt. äußere Grenzen) gesprochen. Aufgrund der klaren Vorgaben bzgl. der maximalen Länge der geraden Linien besitzt dieser Unterschied keine erhebliche Relevanz. Sobald es darum geht, erweiterte Festlandsockel in einem Meeresgebiet mit überlappenden Ansprüchen voneinander abzugrenzen, in dem jeder Küstenstaat versucht, möglichst viel Fläche zu gewinnen, könnten diese rhetorischen Feinheiten zu Diskrepanzen führen.

Abb. 22: Beschränkungen der Festlandsockelerweiterung



Quelle: US Department of State o. J.

3.4.4. Unterseeische Bergrücken und Erhebungen als Einflussfaktor

Auf unterseeischen Bergrücken darf die äußere Grenze des Festlandsockels den Abstand von 350 sm von den Basislinien nicht überschreiten (vgl. Art. 76 Abs. 6 UNCLOS). Diese Ausnahme bezieht sich nicht auf unterseeische Erhebungen, die natürliche Bestandteile des Kontinentalrandes sind, wie etwa Plateaus, Anstiege, Gipfel, Bänke und Ausläufer (vgl. ebd.). Diese Differenzierung ist von besonderer Bedeutung für die Festlandsockelerweiterung im Arktischen Ozean. So erstreckt sich beispielsweise der Lomonossow-Rücken über 1.800 Kilometer von Russland bis Kanada. Unterseeische Bergrücken sind mit der Tiefsee verbunden und wurden von der „International Hydrographic Organization“ als langgestreckte

Erhebungen des Tiefseebodens mit unregelmäßiger oder glatter Topographie und steilen Seiten definiert (vgl. Byers 2013: 98). Sie befinden sich normalerweise außerhalb des Kontinentalrandes und bestehen aus ozeanischer Kruste (vgl. ebd.). In manchen Fällen sind unterseeische Bergrücken jedoch mit dem Kontinentalrand verbunden. Im Jahr 1999 veröffentlichte die Kommission ihre Leitlinien zur Auslegung von Art. 76 UNCLOS und merkte diesbezüglich an, dass UNCLOS die verschiedenen Arten der Erdkruste nicht berücksichtigt (vgl. ebd.). Stattdessen wird im Vertragstext lediglich von einer „natürlichen Verlängerung der Landmasse“ gesprochen. Laut CLCS handelt es sich bei „Landmasse“ um einen neutralen Begriff, weshalb unterseeische Bergrücken individuell zu bewerten sind (vgl. ebd.). Theoretisch stellen sie eine natürliche Verlängerung des Landgebiets dar – vorausgesetzt, es besteht eine geologische und geomorphologische Verbindung zum Kontinentalrand (vgl. ebd.: 101). Eine wesentliche Charakteristik von Art. 76 UNCLOS, nämlich die Ausbeutung des Tiefseebodens zu verhindern, wäre somit ausgehebelt. Im Arktischen Ozean gibt es vier unterseeische Bergrücken: den Gakkel-, Lomonosov-, Alpha- und Mendelejew-Rücken. Unterseeische Erhebungen hingegen sind ein natürlicher Bestandteil des Kontinentalrandes und bestehen aus Erdkruste.

3.4.5. Die Kommission zur Begrenzung des Festlandssockels

Die Seerechtskonvention verbindet die genannten Vorschriften zur Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandssockels mit einem in Art. 76 Abs. 8 und Anlage II geregelten Verfahren, in dessen Mittelpunkt die Kommission zur Begrenzung des Festlandssockels jenseits von 200 Seemeilen steht (vgl. Lagoni 2006: 196). Es handelt sich hierbei um ein internationales Organ mit Sitz bei den Vereinten Nationen in New York. Die Kommission besteht aus 21 Mitgliedern, die Fachleute auf dem Gebiet der Geologie, Geophysik oder Hydrografie sind und unter gebührender Berücksichtigung einer gerechten geografischen Verteilung von den Vertragsstaaten des Übereinkommens ausgewählt werden (vgl. Art. 2 Anlage II UNCLOS). Die Mitglieder der Kommission werden für die Dauer von fünf Jahren gewählt und können wiedergewählt werden (vgl. ebd.). Die Wahl findet auf einer Tagung der Vertragsstaaten statt, die vom UN-Generalsekretär am Sitz der Vereinten Nationen einberufen wird, sofern mindestens zwei Drittel der Vertragsstaaten anwesend sind (vgl. ebd.).

Jeder Küstenstaat, der seine souveränen Rechte über 200 sm hinaus geltend machen möchte, muss der Kommission innerhalb von zehn Jahren nach Ratifizierung des Übereinkommens wissenschaftliche Daten über die vorgeschlagenen erweiterten Festlandssockelgrenzen übermitteln (vgl. Art. 76 Abs. 8 UNCLOS). Diese prüft die vorgelegten Unterlagen und gibt daraufhin Empfehlungen zur Festlegung der äußeren Grenzen ab. Die CLCS arbeitet mit sog. Unterkommissionen, die jeweils aus sieben Mitgliedern bestehen. Kommissionsmitglieder, die

Angehörige des antragstellenden Küstenstaats sind, und Kommissionsmitglieder, die einen Küstenstaat durch wissenschaftliche und technische Gutachten unterstützt haben, dürfen nicht in der Unterkommission arbeiten (vgl. Art. 5 Anlage II UNCLOS). Jedoch dürfen sie als Kommissionsmitglieder an dem Verfahren über den betreffenden Antrag teilnehmen (vgl. ebd.). Die Unterkommission legt ihre Empfehlungen der Kommission vor, welche mit einer Zweidrittelmehrheit angenommen werden müssen (vgl. ebd.). Das Prinzip der geografisch gerechten Verteilung stellt sicher, dass z. B. ein kanadisches Kommissionsmitglied die von der Unterkommission abgegebenen Empfehlungen entgegen eines kanadischen Antrags blockiert.

Die Empfehlungen der CLCS werden dem Küstenstaat und dem UN-Generalsekretär schriftlich übermittelt. Wie der Wortlaut erraten lässt, handelt es sich hierbei nicht um eine rechtsverbindliche Festlegung der Außengrenzen. Der Küstenstaat legt basierend auf den Empfehlungen seine Festlandsockelgrenzen in einem innerstaatlichen Verfahren endgültig fest. Ist der Küstenstaat mit den Empfehlungen der Kommission nicht einverstanden und sieht Ansprüche als nicht ausreichend berücksichtigt, kann er innerhalb einer angemessenen Frist einen überarbeiteten Antrag einreichen (vgl. Art. 8 Anlage II UNCLOS). Hier kristallisieren sich mehrere Probleme heraus: Wenn ein Küstenstaat mit den weiteren Empfehlungen der CLCS ebenfalls nicht einverstanden ist, kann daraus theoretisch ein Zyklus an Antragstellungen entstehen, sodass die äußeren Grenzen des Festlandsockels über einen langen Zeitraum nicht festgelegt werden. Solange der Festlandsockel eines Küstenstaates nicht über 200 sm hinaus rechtsverbindlich erweitert wurde, gilt dieses maritime Gebiet als Hohe See, die allen Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, offen steht. Somit nutzen ggf. Drittstaaten einen Meeresboden und -untergrund, der von einem Küstenstaat beansprucht wird. Besonders interessant ist diese Problematik, wenn ein Küstenstaat die Empfehlungen niemals akzeptiert, aber weiterhin auf seinen Ansprüchen beharrt. Die Wirkung der ausgesprochenen Empfehlungen wird im weiteren Verlauf des Kapitels noch detaillierter analysiert.

Einen weiteren potenziellen Konfliktpunkt stellen sich überschneidende Ansprüche dar. Die eigenen Verfahrensregeln der Kommission schließen die Prüfung eines Antrags in Streitfällen an Land oder im Meer aus. Das bedeutet, die CLCS darf nicht tätig werden, (1) im Kriegsfall und (2) bei bestehenden Disputen in einem maritimen Gebiet. Es sei denn, die beteiligten Akteure erklären sich hiermit ausdrücklich einverstanden (vgl. Byers 2013: 109 f.). Vorausgesetzt, dass eine bi- oder multilaterale Vereinbarung proaktiv durch eine diplomatische Note an den UN-Generalsekretär mitgeteilt wird. Alle vorlegenden Staaten sind verpflichtet, die Kommission zuvor über einen bestehenden Konflikt zu informieren. Bei

Antragstellung muss an alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und die Vertragsstaaten von UNCLOS eine Mitteilung übersendet sowie eine Zusammenfassung des Antrags einschließlich aller Karten und Koordinaten des erweiterten Festlandsockels veröffentlicht werden (vgl. ebd.). Alle Staaten haben die Möglichkeit, überlappende Ansprüche zu identifizieren – sofern nicht durch zwischenstaatliche Konsultationen geschehen – und Widerspruch bei der CLCS gegen die Prüfung des Antrags einzulegen. Jeder unterlassene Widerspruch kann theoretisch als Zustimmung gewertet werden, so Michael Byers (vgl. ebd.). Hierdurch wird die Arbeit der CLCS vereinfacht und die Entscheidungsfindung beschleunigt. Ungeklärt bleibt, wie lange sie auf eine Reaktion der anderen Staaten warten muss.

Ebenso darf die Kommission nicht über die Festlegung der Grenzen zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten entscheiden (vgl. Art. 9 Anlage II UNCLOS). Wenn ein Küstenstaat die ausgesprochenen Empfehlungen annimmt, dürfen die festgelegten Grenzen die Position der anderen Streitparteien nicht präjudizieren. Demzufolge müsste bei überlappenden Ansprüchen ein Staat, der Empfehlungen von der Kommission erhalten hat, zunächst warten, bis über alle Anträge der beteiligten Akteure entschieden wurde (vgl. Byers 2013: 114). Vorausgesetzt, alle Streitparteien haben einer Prüfung zugestimmt. Die Kommission kann jedoch einvernehmlich ersucht werden, Empfehlungen bzgl. der Abgrenzung abzugeben.

3.4.6. Überlappende Ansprüche der Arktisstaaten

Im März 2009 veröffentlichte der Sicherheitsrat der **Russischen Föderation** (engl. Security Council of the Russian Federation, kurz SCRF) das Dokument „Grundsätze der staatlichen Politik der Russischen Föderation in der Arktis für die Zeit bis 2020 und darüber hinaus“, in dem Russland erstmals seine nationalen Interessen in der Arktis formulierte (vgl. Uebachs 2018: 42). Die grundlegenden Prioritäten sind: (1) Die Nutzung der russischen Arktis als strategische Rohstoffbasis zur sozioökonomischen Entwicklung des Landes, (2) die Aufrechterhaltung der Arktis als Zone des Friedens und der Kooperation, (3) die Erhaltung der einzigartigen Ökosysteme und (4) die Nutzung der Nördlichen Seeroute als national einheitliche Transportverbindung (vgl. SCRF 2009: 2). Im Bereich der sozioökonomischen Entwicklung stehen die neue Erschließung von Offshore-Lagerstätten auf dem Festlandsockel mittels grenzüberschreitender Zusammenarbeit auf bi- und multilateraler Ebene und die erhöhte Extraktion von dortigen Öl- und Gasressourcen, um den russischen Bedarf an strategischen Rohstoffen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Landes sicherzustellen, im Vordergrund (vgl. SCRF 2009: 3 f.; Zysk 2010: 104). Eine Festlandsockelerweiterung kristallisiert sich als entscheidendes Instrument heraus. Die Abgrenzung von Meeresgebieten

soll auf der Grundlage des geltenden (See-) Völkerrechts durch gegenseitige Vereinbarungen unter Berücksichtigung der nationalen Interessen Russlands erfolgen (vgl. SCRF 2009: 4). An dieser Stelle zeichnet sich ab, dass die internationale Kooperation zur einvernehmlichen Festlegung maritimer Grenzen möglicherweise den nationalen Interessen unterliegt (vgl. Uebachs 2018: 43).

Die Seerechtskonvention trat am 11. April 1997 in Kraft. Russland beantragte am 20. Dezember 2001, und somit als erster UNCLOS-Vertragsstaat, einen erweiterten Festlandsockel im Arktischen Ozean – mit der Begründung, dass die unterseeischen Erhebungen eine natürliche Verlängerung der eigenen Landmasse seien. Norwegen stimmte trotz erheblicher Überschneidungen in der zentralen Barentssee zu, dass die CLCS die russischen Daten prüft, während Dänemark erklärte, noch keine Stellungnahme zu möglichen sich überschneidenden Gebieten machen zu können (vgl. Byers 2013: 108). Vor allem die USA bestritten, dass der Lomonosov-Rücken eine unterseeische Erhebung sei, und reichten Protest ein, obwohl sie kein UNCLOS-Vertragsstaat sind (vgl. ebd.). Ein Jahr später wies die Kommission den russischen Antrag als unzureichend fundiert zurück und empfahl, zusätzliche Daten vorzulegen (vgl. Koshkin 2022). Des Weiteren sprach sich die CLCS dafür aus, dass der Lomonosov-Rücken und der Alpha-Mendejew-Rücken auf Grundlage der bereitgestellten Materialien nicht als unterseeische Erhebungen im Sinne von Art. 76 Abs. 6 UNCLOS anzusehen sind, sondern als unterseeische Bergrücken (vgl. Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation et al. 2015: 5). Es handele sich um vulkanische Plateaus aus ozeanischer Kruste ohne Verbindung zum Kontinentalrand (vgl. ebd.: 12).

Im August 2015 übermittelte Russland einen teilweise überarbeiteten Antrag, welcher umfassende neue Beweise für Schelfansprüche auf den Meeresboden der russischen arktischen Randmeere, einen Teil des eurasischen Beckens (das Nansen- und Amundsen-Becken und den Gakkel-Rücken) sowie das zentralamerikanische Becken, bestehend aus dem Makarov-Becken und den vermeintlich unterseeischen Erhebungen im Bereich des zentralen Arktischen Ozeans unter dem Nordpol, lieferte (vgl. ebd.). Letztere umfassen den Lomonosov- und Alpha-Mendejew-Rücken, das Podvodnikov-Becken sowie das Mendejew- und Chukchi-Becken und das Chukchi-Plateau (vgl. ebd.). Insgesamt handelt es sich um eine Fläche von ca. 416.000 km², die sich bis zum Nordpol erstreckt, jedoch nicht darüber hinausgeht – das sind ca. 30.000 km² mehr als das ursprünglich beanspruchte Gebiet (vgl. International Boundaries Research Unit, kurz IBRU 2021a: 1). Neue geologische und geophysikalische Studien beweisen, dass der Lomonosov- und Alpha-Mendejew-Rücken nicht aus vulkanischem Gestein bestehen, sondern zusammen mit den beanspruchten Becken einen einzigen

konsolidierten Block kontinentaler Kruste bilden (vgl. ebd.: 13). Russland behauptet, dass es sich um unterseeische Erhebungen handelt, wodurch die Entfernungsbegrenzung von 350 sm nicht gilt (vgl. ebd.). Zudem weisen laut russischen Erkenntnissen die bathymetrischen und seismischen Untersuchungen darauf hin, dass es keine Unterbrechungen oder Tektonik von dem flachen Schelf der Ostsibirischen See und Tschuktschensee bis zum Lomonosov- und Alpha-Mendelejew-Rücken gibt (vgl. ebd.).

Am 31. März 2021 reichte Russland zwei Nachträge zum überarbeiteten Antrag von 2015 ein und forderte weitere 205.000 sm², welche sich der kanadischen und dänischen EEZ nähern (vgl. IBRU 2021a: 1). Der Gakkel-Rücken sei ebenfalls eine natürliche Verlängerung der russischen Landmasse. Die „International Boundaries Research Unit“ geht davon aus, dass die Kommission zuerst eine Empfehlung bzgl. des russischen Antrags abgibt, bevor die Ansprüche Dänemarks und Kanadas bewertet werden (vgl. ebd.). In der unterhalb angeführten Grafik sind die russischen Ansprüche hellgelb hervorgehoben.

Die Russische Föderation identifiziert ungelöste Streitigkeiten über die Meeresabgrenzung in folgenden Regionen: (1) Im Amundsen-Becken, auf dem Lomonosov-Rücken, im Makarov- und Podvodnikov-Becken zwischen Russland und Dänemark sowie (2) im Makarov-Becken und auf dem Mendelejew-Rücken zwischen Russland und Kanada. Das Makarov-Becken kristallisiert sich hier als Streitpunkt zwischen drei Arktisstaaten heraus. Russland und Norwegen haben bilaterale Konsultationen über die Abgrenzung der Gebiete abgehalten, die den Festlandsockel jenseits von 200 sm in der Barentssee und im westlichen Nansen-Becken betreffen, und konnten sich in beiden Fällen friedlich einigen (siehe hierzu Kapitel 3.4). Die Karten und Koordinaten über die vereinbarte Grenzlinie wurden an die CLCS übermittelt.

Den überarbeiteten Antrag hat die Kommission bis dato nicht bewertet.

Norwegen veröffentlichte erstmals im Dezember 2006 seine offizielle Arktisstrategie, deren übergeordnetes Ziel die nachhaltige Bewirtschaftung des Hohen Nordens ist. Die norwegischen Interessen sollen durch (1) Stärkung der nationalen Präsenz, (2) Erhöhung der Aktivitäten in relevanten Handlungsfeldern wie Umwelt- und Ressourcenmanagement, die Entwicklung von Sicherheits- und Notfallreaktionssystemen und Fischerei sowie (3) die Weiterentwicklung des Wissens zur effektiven Nutzung der Region gesichert werden (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Norway 2006). Die Erweiterung des norwegischen Festlandsockels wurde als wichtiger Faktor zur systematischen Erschließung neuer Erdöllagerstätten herausgestellt.

Norwegen hat das Übereinkommen im Juni 1996 ratifiziert. Zehneinhalb Jahre später, im Dezember 2006, legte Norwegen der Kommission entsprechende Unterlagen zur Ausdehnung seines Festlandsockels in drei separaten Gebieten im Nordostatlantik und in der Arktis vor. Diese werden in der Einreichung wie folgt beschrieben: (1) das Loop Hole in der Barentssee, (2) das westliche Nansen-Becken im Arktischen Ozean und (3) das Banana Hole in der Norwegischen See (vgl. Oljedirektoratet 2006: 6). Das Banana Hole bezeichnet das Meeresgebiet jenseits von 200 sm von den Basislinien des norwegischen Festlands, der Färöer-Inseln, Islands, Jan Mayens, Grönlands und Spitzbergens. Aus geologischer und geomorphologischer Sicht bestehen die Kontinentalränder des Nordostatlantiks und des Eurasischen Beckens im Arktischen Ozean aus demselben zusammenhängenden Kontinentalrand: dem Eurasischen Kontinentalrand (vgl. ebd.: 9). Alle drei beanspruchten Gebiete liegen nördlich des Island-Färöer-Rückens. Geologisch gesehen besteht der Kontinentalrand in diesen Gebieten aus zwei Teilen: dem eurasischen Kontinentalrand neben dem norwegischen Festland und Spitzbergen und dem Kontinentalrand, der die mitten im Nordostatlantik gelegene Insel Jan Mayen umgibt (vgl. ebd.).

Es bestehen einige ungelöste Fragen in Bezug auf die bilaterale Abgrenzung des Festlandsockels mit Dänemark (betrifft Grönland und die Färöer-Inseln), Island und Russland. Im Loop Hole und westlichen Nansen-Becken gibt es einen bilateralen Disput zwischen Norwegen und Russland. In einer diplomatischen Note an den UN-Generalsekretär vom 20. März 2002 verweist Norwegen auf die eigenen Ansprüche und den bestehenden Konflikt über die Abgrenzung in der Barentssee (siehe hierzu Kapitel 3.4). Zum damaligen Zeitpunkt erwartete Norwegen zudem, dass Dänemark / die Färöer-Inseln und Island einen erweiterten Festlandsockel im Banana Hole beantragen werden und es infolgedessen zu überlappenden Ansprüchen kommt. Am 20. September 2006 unterzeichneten die drei Staaten ein Abkommen zur Bestimmung zukünftiger Grenzlinien jenseits von 200 sm im südlichen Teil des Banana Holes (vgl. ebd.: 11). Da diese Vereinbarung den Anträgen beim CLCS vorausging, wurden mögliche Anpassungen der Abgrenzung vorgesehen, falls einer der drei Staaten einen Anspruch auf die gesamte Fläche des Festlandsockels nicht nachweisen kann (vgl. IBRU 2021a: 1). Sowohl Norwegen als auch Dänemark bestätigten ihren Anspruch auf das gesamte, in der Vereinbarung aus dem Jahr 2006 zugewiesene Gebiet durch Vorlagen beim CLCS (vgl. ebd.). Island reichte keinen Antrag bei der Kommission ein, sodass es in diesem Gebiet letztlich eine bilaterale Aufteilung gibt.

Darüber hinaus gibt es einen Disput zwischen Norwegen und Dänemark. Am 20. Februar unterzeichneten beide Staaten ein Abkommen über die Abgrenzung des Festlandsockels und

der Fischereizone im Gebiet zwischen Grönland und Spitzbergen innerhalb von 200 sm (vgl. Oljedirektoratet 2006: 11). In der Präambel bekundeten sie, zu einem späteren Zeitpunkt auf eine Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels jenseits von 200 sm zurückzukommen. Eine solche Abgrenzung kann nördlich und/oder südlich der vereinbarten Grenzlinie erforderlich sein (vgl. ebd.: 11 f.).

Am 27. März 2009 wurde den norwegischen Ansprüchen auf einen erweiterten Festlandsockel in allen drei Gebieten durch die Kommission mit geringen Abweichungen entsprochen und somit, bevor die anderen Streitparteien eine eigene bzw. überarbeitete Vorlage eingereicht hatten. In diesem Zusammenhang stellt sich unmittelbar die Frage, inwiefern eine so schnelle positive Entscheidung für Norwegen konfliktfördernd wirkt. Oder beugt UNCLOS einer möglichen Verschärfung zwischenstaatlicher Dispute durch entsprechende Regelungen vor?

Im Fall des Loop Holes hat die CLCS empfohlen, bei Inkrafttreten eines Abgrenzungsabkommens die Karten und Koordinaten der Grenzlinie zu übermitteln.

Das **Königreich Dänemark** hat durch seine Souveränität über Grönland⁸⁵ und die Färöer-Inseln eine gewisse Sonderrolle in der Arktis. Im August 2011 veröffentlichte das dänische Außenministerium ein umfassendes Strategiepapier zur Arktispolitik. In der „Strategy for the Arctic 2011–2020“ werden vier Kernpunkte benannt: (1) Eine friedliche und sichere Arktis, in der Militarisierungstendenzen vermieden werden und die gegenseitig vorteilhafte Kooperation im Vordergrund steht; (2) Die Realisierung des wirtschaftlichen Potenzials mit (3) Respekt für das fragile Ökosystem und (4) einer engen Zusammenarbeit mit internationalen Partnern (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Denmark 2011: 11). Um den Anspruch auf einen erweiterten Festlandsockel durch fundierte Daten nachzuweisen, initiierte Dänemark im Jahr 2002 unter Beteiligung der färöischen und grönländischen Behörden und wissenschaftlichen Einrichtungen das sog. Festlandsockel-Projekt (vgl. ebd.: 14). Die dänische Regierung erwartet überlappende Ansprüche und betont, dass eine multilaterale Zusammenarbeit unerlässlich ist, um Grenzfragen jenseits der EEZ im Einklang mit dem internationalen Recht zu lösen (vgl. ebd.). Gleichzeitig ist Dänemark bestrebt, seinen Anspruch vor der Kommission zu fördern. Die verlautbarte Kompromissbereitschaft wird hierdurch abgeschwächt. Dennoch ist nicht außer Acht zu lassen, dass Dänemark im Rahmen des Festlandsockel-Projekts mit Kanada kooperierte, um geologische Daten nördlich von Grönland zu erheben, und die bilaterale Zusammenarbeit auf technischer Ebene im Jahr 2010 durch die Einrichtung einer gemeinsamen Taskforce intensivierte (vgl. ebd.: 55).

⁸⁵ Grönland ist seit Juni 2009 innenpolitisch autonom, wird aber in außen- und sicherheitspolitischen Angelegenheiten von Dänemark vertreten.

Nach Inkrafttreten von UNCLOS am 16. November 2004 hat Dänemark fünf (Teil-) Vorlagen bei der CLCS eingereicht:

- „The Continental Shelf North of the Faroe Islands” (29. April 2009)

Die Färöer-Inseln bestehen aus Inseln im Nordatlantik zwischen Schottland, Norwegen und Island. Die äußeren Grenzen des Festlandsockels nördlich der Färöer-Inseln erstrecken sich bis zu einer Entfernung von 350 sm von den Basislinien. Im Westen, Nord- und Südosten werden diese durch die 200-Meilen-Zone von Island und Jan Mayen bzw. Norwegen begrenzt (vgl. Geological Survey of Denmark and Greenland⁸⁶ 2009: 12). Hier bestehen ungelöste Fragen bzgl. der Abgrenzung zum norwegischen Festland, Island, Jan Mayen, Grönland und Spitzbergen. Dieses umstrittene Gebiet wird als „Banana Hole“ bezeichnet. Im November 2006 übermittelte Norwegen diesbezüglich einen Antrag, über welchen die CLCS positiv entschied. Die dänische Regierung bestätigte mittels einer diplomatischen Note vom 24. Januar 2007, dass sie keine Einwände gegen eine Prüfung der vorgelegten Daten hat, unbeschadet einer Vorlage Dänemarks bzgl. des umstrittenen Gebiets zu einem späteren Zeitpunkt.

- „The Southern Continental Shelf of the Faroe Islands” (2. Dezember 2010)

Die enthaltenen Karten skizzieren die Außengrenzen des Festlandsockels südlich der Färöer. Diese sind im Norden, Osten und Südosten durch die 200-Meilen-Zone von Island, Großbritannien und Irland begrenzt (vgl. GEUS 2010: 12 ff.). Der südliche Kontinentalrand setzt sich durch das Färöer-Rockall-Plateau fort und wird gemäß Art. 76 Abs. 7 UNCLOS durch gerade Linien abgegrenzt (vgl. ebd.).

- „The Southern Continental Shelf of Greenland” (14. Juni 2012)

Dieser Antrag enthält zwei getrennte Teile zu den äußeren Grenzen des südlichen Kontinentalschelfs von Grönland jenseits von 200 sm: einen südwestlichen Teil in der Labradorsee und einen östlichen Teil in der Irmingersee (vgl. GEUS 2012: 14). Es besteht eine Überschneidung zu den Ansprüchen von Kanada. In Übereinstimmung mit dem dänisch-kanadischen Notenwechsel vom 15. März 2012 bzgl. der Vorgehensweise bei überlappenden Ansprüchen⁸⁷ ersucht Dänemark die Kommission, diesen Teilantrag zu prüfen und auf Grundlage der vorgelegten Daten eine Empfehlung abzugeben.

⁸⁶ Im Folgenden abgekürzt mit GEUS (dänisch Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland).

⁸⁷ Hierbei handelt es sich um die oberhalb geschilderte Umgangsweise zur Prüfung durch die CLCS bei sich überschneidenden Ansprüchen.

- „The North-Eastern Continental Shelf of Greenland” (26. November 2013)

Mittels dieses Antrags wurden die Grenzen des nordöstlichen Festlandsockels von Grönland formuliert. Hier existiert eine ungelöste Frage bzgl. der Abgrenzung zum genehmigten Festlandsockel Norwegens (vgl. GEUS 2013: 15). Im Februar 2006 unterzeichneten beide Staaten ein Abkommen über die Abgrenzung des Festlandsockels und der Fischereizone zwischen Grönland und Spitzbergen.

- „The Northern Continental Shelf of Greenland” (15. Dezember 2014)

Die äußeren Grenzen des nördlichen Festlandsockels von Grönland grenzen auf der eurasischen Seite des Lomonosov-Rückens an die 200-Meilen-Zone von Norwegen und Russland. Auf der amerikanisch-asiatischen Seite des Lomonosov-Rückens grenzt der Festlandsockel an die 200-Meilen-Zone von Kanada und Russland. Die dänische Regierung argumentiert, dass der Lomonosov-Rücken ein integraler Bestandteil des nördlichen Kontinentalrandes von Grönland ist, und identifiziert in diesem Dokument mögliche Überschneidungen mit Kanada, Norwegen und Russland. So erstreckt sich die Festlandsockelgrenze bis zur russischen EEZ, die mehr als tausend Seemeilen von der grönländischen Küste entfernt ist (vgl. IBRU 2021a: 1; GEUS 2014: 17). Die in dem Antrag definierte Fläche beträgt ca. 261.000 km² und überschneidet sich in einem Gebiet von ca. 3.000 km² mit Norwegen, 170.100 km² mit Russland und 108.900 km² mit Kanada (vgl. IBRU 2021a: 1). Diese geografischen Angaben verdeutlichen das Ausmaß der überlappenden Ansprüche im zentralen Arktischen Ozean. Es wird darauf verwiesen, dass sich der Grönlandschelf wahrscheinlich auch mit zukünftigen Ansprüchen der USA überschneidet (vgl. ebd.).

Die dänischen Ansprüche sind in der unterhalb angeführten Grafik rosa markiert.

Kanada hat seinen Anspruch auf einen erweiterten Festlandsockel erstmals in dem Strategiepapier „Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future“ formuliert, welches die konservative Regierung unter Premierminister Stephen Harper im Juli 2009 veröffentlichte. Hierin werden vier Prioritäten der nationalen Arktispolitik benannt: (1) Ausübung arktischer Souveränität, (2) Förderung der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung, (3) Umweltschutz und (4) Verbesserung der nördlichen Regierungsführung (vgl. Government of Canada 2009: 2). Infolge der Ratifizierung der Seerechtskonvention im November 2003 führte Kanada zeitnah wissenschaftliche Studien durch, um die gesamte Ausdehnung des eigenen Festlandsockels im Arktischen Ozean zu bestimmen und somit souveräne Rechte zur Bewirtschaftung der marinen Ressourcen zu sichern (vgl. ebd.). Dazu sollte Ende 2013 ein entsprechender Antrag bei der CLCS eingereicht und durch notwendige

geologische und -morphologische Daten in Zusammenarbeit mit den benachbarten Küstenstaaten gesammelt werden (vgl. ebd.). Zur Lösung von möglichen Überschneidungen mit den vorgelegten Ansprüchen der Nachbarstaaten spricht sich Kanada für friedliche Mittel im Einklang mit dem Seevölkerrecht aus. Die Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels sei kein internationales Wettrennen, sondern ein kooperativer Prozess: Das konvergierende Interesse der Arktisstaaten fördere die bi- und multilaterale Zusammenarbeit in der Region (vgl. ebd.). Die Ausübung arktischer Souveränität bildet die wichtigste Säule der kanadischen Außenpolitik, die im Wesentlichen durch militärische und juristische Maßnahmen, darunter die Anerkennung des beanspruchten Festlandsockels, erreicht werden soll (vgl. Government of Canada 2010: 7). In der zuletzt veröffentlichten Arktisstrategie „Canada’s Arctic and Northern Policy Framework“ aus dem Jahr 2019 beruft sich Kanada erneut auf die Bedeutung internationaler Regeln und Institutionen, um bestehende Grenzstreitigkeiten im maritimen Raum beizulegen. Inwieweit Kanada angesichts der starken Betonung arktischer Souveränität zu Kompromissen bereit ist, lässt sich anhand der verlautbarten Arktisstrategie hinterfragen (vgl. Uebachs 2018: 49).

Bemerkenswert ist, dass die kanadische Regierung im Dezember 2013 zwar einen (Teil-) Antrag auf Erweiterung des Festlandsockels im Atlantischen Ozean eingereicht hat, entsprechende Daten für den Arktischen Ozean aber erst im Mai 2019 folgten. Hier stellt sich unweigerlich die Frage, ob eine Antragstellung sechs Jahre nach Fristablauf rechtskonform ist. Darf ein Küstenstaat sich nach der ersten Antragstellung immer wieder mit neuen Ansprüchen in unterschiedlichen Regionen an die Kommission wenden? Damit wäre das Prinzip der Zehnjahresfrist nahezu ausgehebelt. UNCLOS liefert keinen direkten Anhaltspunkt, um diese entscheidende Frage zu beantworten. Gemäß Art. 4 Anlage II muss ein Küstenstaat innerhalb von zehn Jahren nach dem Tag, an dem UNCLOS in Kraft getreten ist, der Kommission Einzelheiten über die äußeren Grenzen seines Festlandsockels mit erläuternden wissenschaftlichen und technischen Daten unterbreiten. Demzufolge dürfte der kanadische Antrag nicht geprüft werden. Bislang wurde dieser vor der CLCS nicht offiziell präsentiert, wie einer Tabelle über die eingereichten Anträge zu entnehmen⁸⁸ ist. Kanada ist tatsächlich nicht der einzige Küstenstaat, der seinen Anspruch auf eine Festlandsockelerweiterung zu spät übermittelt hat. Es erweist sich als allgemeines Problem der Seerechtskonvention, dass Fristen nicht näher festgelegt sind. Hier bedarf es klarer Regelungen. Wenn der kanadische Antrag nicht rechtskonform ist, hat dies Auswirkungen auf die politische Dynamik vor Ort, die Konfliktentwicklung und ggf. das Eskalationspotenzial. Mögliche Optionen hierfür werden im

⁸⁸ Diese findet sich auf der Webseite „Oceans & Law of the Sea“ der Vereinten Nationen: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm (Zugriff am 20.09.2024).

weiteren Verlauf des Kapitels erörtert. In diesem Zusammenhang interessant ist, dass alle anderen Arktisstaaten – abgesehen von den USA, die hierzu nicht berechtigt sind – ihre Vorlage spätestens Ende 2009 eingereicht haben.

Kanada stellte in seiner Vorlage vom 29. Mai 2009 fest, dass der Kontinentalrand im Arktischen Ozean ein Teil eines morphologisch zusammenhängenden Kontinentalrands ist, der eine Reihe ausgedehnter Meeresbodenhöhen umfasst (vgl. Government of Canada 2019: 7). Diese umfassen den Lomonosov-, Alpha- und Mendelejew-Rücken, welche eine unterseeische Verlängerung der kanadischen Landmasse bilden (vgl. ebd.). Der formulierte Anspruch umfasst ca. 352.000 Quadratmeilen (vgl. IBRU 2021a: 1).

Die äußeren Grenzen des kanadischen Festlandsockels umfassen grundlegend zwei Segmente: eines im sog. Kanada-Becken und das andere im Amundsen-Becken (vgl. Government of Canada 2019: 8). Insgesamt hat Kanada 813 Fixpunkte im Kanada-Becken und 4 Fixpunkte im Amundsen-Becken definiert, die jeweils durch gerade Linien von höchstens 60 m Länge miteinander verbunden werden (vgl. ebd.). Von den Punkten im Kanada-Becken werden 658 Fixpunkte durch die 350-Seemeilen-Begrenzung festgelegt, 154 Fixpunkte durch die Wassertiefenlinie von 2.500 m plus 100 Seemeilen und ein Fixpunkt befindet sich auf der 200-Meilen-Linie, gemessen von der Basislinie US-amerikanischer Hoheitsgewässer (vgl. ebd.: 9). Von den Punkten im Amundsen-Becken werden 57 Fixpunkte durch Bögen definiert, die nicht mehr als 60 m vom Fuß des Kontinentalhangs entfernt sind, und vier Fixpunkte werden durch die Sedimentgesteindicke bestimmt (vgl. ebd.). Zudem werden 2 Fixpunkte durch die Wassertiefenlinie definiert und ein Fixpunkt befindet sich auf der 200-Meilen-Linie, gemessen von der grönländischen Basislinie (vgl. ebd.). Die sich daraus ergebene Fläche ist in der unterhalb angeführten Grafik hellgrün markiert.

Über den kanadischen Antrag hat die CLCS bis dato nicht entschieden.

Seit die **Vereinigten Staaten von Amerika** im Jahr 1867 die ehemalige Kolonie Alaska des Russischen Kaiserreichs erworben haben, sind sie ein Anrainerstaat des Arktischen Ozeans. Seit den 1970er Jahren werden regelmäßig Strategiepapiere zur amerikanischen Arktispolitik veröffentlicht. Im Jahr 1994 veröffentlichte das Weiße Haus unter Bill Clinton mit der „United States Policy of the Arctic and Antarctic Region“ die erste Direktive nach dem Kalten Krieg, die von dem Bestreben geleitet ist, den Frieden und die Stabilität in der Region zu sichern und die multilaterale Kooperation für eine umweltverträgliche wirtschaftliche Entwicklung der Arktis zu fördern (vgl. The White House 1994; Uebachs 2018: 45). Mit der von George W. Bush im Januar 2009 erlassenen Direktive wurden die politischen Ziele der Clinton-Direktive

weiterentwickelt. Der Fokus liegt noch stärker auf den nationalen Sicherheits- und Verteidigungsinteressen in der Arktis, welche u. a. eine Gewährleistung der Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs, Raketenabwehr, militärische Präsenz und Frühwarnsysteme umfassen (vgl. The White House 2009: 3). Darüber hinaus gehören die Ausübung von Souveränität und Gerichtsbarkeit über die Meereszonen, einschließlich des Festlandssockels, zu den wesentlichen Interessen (vgl. ebd.: 4). Im Oktober 2022 wurde eine neue Arktisstrategie veröffentlicht. Die US-amerikanischen Interessen sollen über vier sich gegenseitig verstärkende Säulen vorangetrieben werden: (1) Abwehr von Bedrohungen für die USA und ihre Verbündeten und Ausbau der Verteidigungsfähigkeiten, (2) Stärkung der Widerstandsfähigkeit gegen die Auswirkungen des Klimawandels und Reduktion von Emissionen in der Arktis, (3) Förderung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung in der gesamten Arktisregion sowie (4) Unterstützung von Institutionen für die arktische Zusammenarbeit – wie den Arktischen Rat – trotz der Herausforderungen, die sich aus dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine ergeben (vgl. The White House 2022: 3). Zudem beabsichtigen die Vereinigten Staaten, die äußeren Grenzen des Festlandssockels in Übereinstimmung mit der Seerechtskonvention festzulegen. Ein UNCLOS-Beitritt soll weiterhin unterstützt werden⁸⁹ (vgl. ebd.: 14).

Die USA sind nicht berechtigt, ihren Festlandssockel über 200 Seemeilen hinaus auszudehnen, da sie die Seerechtskonvention bis dato nicht ratifiziert haben. Sie sind jedoch Vertragspartei der Genfer Seerechtskonventionen und haben das „Übereinkommen über den Festlandssockel“ am 12. April 1961 ratifiziert (vgl. Art. 1 CSC). Wie bereits erwähnt, existiert darüber hinaus ein Völkergewohnheitsrecht. Die „Gewohnheit“ entsteht durch die staatliche Praxis, welche von einer Rechtsüberzeugung (lat. *opinio iuris*) getragen wird (vgl. Kimminich 1983: 238). Somit müssen zwei Voraussetzungen für den Nachweis des Vorhandenseins einer gewohnheitsrechtlichen Völkerrechtsnorm vorhanden sein: (1) die wiederholte oder regelmäßige Übung mehrerer Staaten als objektives Element und (2) die staatliche Überzeugung, rechtlich zu diesem Verhalten verpflichtet zu sein, als subjektives Element (vgl. Kimminich 1983: 238; Hobe 2020: 167). Liegt nur die objektive Voraussetzung vor, spricht man von Völkercourtoisie (vgl. Hobe 2020: 168). In der Völkerrechtsliteratur wird teilweise auf eine dritte Voraussetzung hingewiesen: die widerspruchslöse Hinnahme der Gewohnheit seitens der anderen Völkerrechtssubjekte (vgl. Kimminich 1983: 239).

⁸⁹ Ein Grund, warum sich die Vereinigten Staaten nach wie vor gegen einen Beitritt zur Seerechtskonvention aussprechen, sind möglicherweise die zu zahlenden Lizenzgebühren an Entwicklungsländer (vgl. Lehmköster et al 2014: 130).

Im Nicaragua-Kolumbien-Fall von 2012 stellte der Internationale Gerichtshof fest, dass die Definition des Festlandsockels in Art. 76 Abs. 1 das Völkergewohnheitsrecht widerspiegelt (vgl. Baumert 2017: 836). Doch wie verhält es sich mit der Erweiterung des Festlandsockels? In einem internen Regierungsmemorandum aus dem Jahr 1987 erklärten die USA ausdrücklich, dass sie Art. 76 Abs. 1–7 als internationales Gewohnheitsrecht anerkennen und die darin festgelegten Regeln anwenden werden, um ihren Festlandsockel abzugrenzen (vgl. Koshkin 2022). Diese Haltung spiegelt sich auch im aktuellen Strategiepapier vom Oktober 2022 wider. Eine von einem Nicht-Vertragsstaat festgelegte äußere Grenze, die sich auf die rechtlichen Vorgaben des Art. 76 Abs. 3–7 stützt, ist faktisch anzuerkennen. In diesem Fall ist sie jedoch aufgrund der fehlenden vertraglichen Anerkennung nicht endgültig und verbindlich (vgl. Lagoni 2006: 199). Die durch Art. 76 Abs. 8 gewährte Verbindlichkeit wirkt nicht erga omnes, d. h. die Grenzziehung hat keine bindende Wirkung gegenüber den UNCLOS-Vertragsparteien und ihre Einhaltung kann nicht eingeklagt werden. Um dauerhafte Rechtssicherheit zu erlangen, können die USA eine Erweiterung ihres Festlandsockels nur über das Seerechtsübereinkommen und die CLCS geltend machen. Diese beiden Komponenten sind völkerrechtlich miteinander verknüpft: Ohne die Ratifizierung von UNCLOS können die USA keinen entsprechenden Antrag bei der Kommission einreichen.

Am 19. Dezember 2023 kündigte das US-Außenministerium an, seinen Anspruch auf einen erweiterten Festlandsockel (1) im Arktischen Ozean nördlich des US-Bundesstaates Alaska und (2) in der Beringsee im nördlichen Pazifischen Ozean⁹⁰ voranzutreiben und veröffentlichte geografische Koordinaten, die die Außengrenzen jenseits von 200 sm definieren (vgl. US Department of State, kurz DoS 2023a). Wie in der unten angeführten Grafik veranschaulicht, erstreckt sich der beanspruchte Festlandsockel im Osten bis zu einer Entfernung von 350 sm und im Westen sogar über 680 sm von den Basislinien entfernt (vgl. ebd.). In der Beringsee erstreckt er sich bis ca. 340 Seemeilen (vgl. ebd.).

In der begleitenden „Announcement of the U.S. Extended Continental Shelf Outer Limits“ berufen sich die Vereinigten Staaten darauf, dass sie nach internationalem Recht berechtigt seien, die Ressourcen und lebenswichtigen Habitate innerhalb ihrer EEZ einschließlich des Meeresbodens und -untergrunds zu bewahren und zu verwalten⁹¹ (vgl. Department of Defense, kurz DoD 2023b). Die Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels erfolgte im Einklang mit dem Völkergewohnheitsrecht, „as reflected in the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and the Scientific and Technical

⁹⁰ Wie Abbildung 23 veranschaulicht, wird das Beringmeer im Nordosten von Alaska, im Süden von den Aleuten und im Nordwesten von der Russischen Föderation begrenzt.

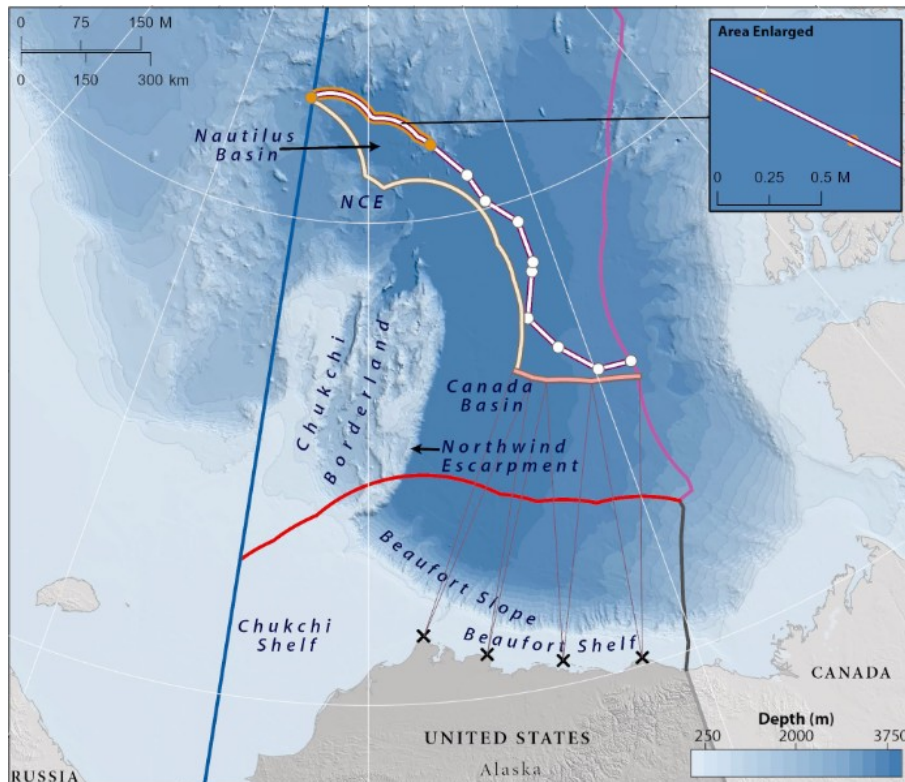
⁹¹ Die USA beanspruchen ebenfalls eine 200-Meilen-Zone.

Guidelines of the Commission on the Limits of the Continental Shelf” (ebd.). Die USA haben ein Paket mit Daten und Dokumenten zu den Festlandsockelgrenzen zusammengestellt, um dieses bei der CLCS einzureichen, sobald sie dem Seerechtsübereinkommen beitreten (vgl. U.S. Extended Continental Shelf Project 2023: 6). Bemerkenswert ist, dass die USA weiterhin keinen klaren Willen zur Ratifizierung des Übereinkommens bekunden, sondern sich diesbezüglich weiterhin unschlüssig zeigen, indem sie erklären: „The United States is also open to filing its submission package with the Commission as a non-Party to the Convention“ (ebd.). Auf diese Weise würden die USA das regelbasierte System zur Abgrenzung des Festlandsockels außerhalb der nationalen Gerichtsbarkeit unterstützen (vgl. ebd.). In ihrer „Executive Summary“ betonen sie gleich zu Beginn, dass sie das Übereinkommen seit seiner Verabschiedung nachdrücklich unterstützen und sich dies in der nationalen Politik widerspiegelt – ein verbindliches Bekenntnis erfolgt hieraus nicht.

Die nachfolgende Karte zeigt den äußeren Rand des Kontinentalrandes (weiß gestrichelte Linien), der sich aus der 350-Seemeilen-Entfernungsbeschränkung (orange Linien) und der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie (gelbe Linien) sowie der Seegrenze zwischen den USA und Russland⁹² (blaue Linie) gemäß Art. 76 Abs. 5 UNCLOS zusammensetzt (vgl. ebd.: 16). Direkt nördlich von Alaska besteht der Kontinentalrand aus dem schmalen Beaufort-Schelf mit geringem Gefälle und dem von Bergrücken und Canyons gekennzeichneten Beaufort-Hang (vgl. ebd.). Nordwestlich von Alaska wird der Kontinentalrand vom Tschuktschen-Grenzland und der nördlichen Tschuktschen-Erhebung bestimmt, die u. a. eine geomorphologische und –physikalische Verbindung zu Nord-Alaska haben (vgl. ebd.). In der Region gibt es überlappende Ansprüche mit Kanada. Der Anrainerstaat hat den USA mitgeteilt, dass sie einer Prüfung des US-Antrags durch die CLCS unbeschadet einer Abgrenzung nicht widersprechen werden (vgl. ebd.).

⁹² Im Jahr 1990 schlossen die USA und UdSSR das Abkommen über die Seegrenze in der Beringsee, welches festlegt, dass sich die Grenzlinie entlang des Meridians 168° 58' 37" W nach Norden durch die Beringstraße und Tschuktschensee bis in den Arktischen Ozean erstreckt (vgl. U.S. Continental Shelf Project 2023: 19).

Abb. 23: Erweiterter Festlandsockel der USA im Arktischen Ozean

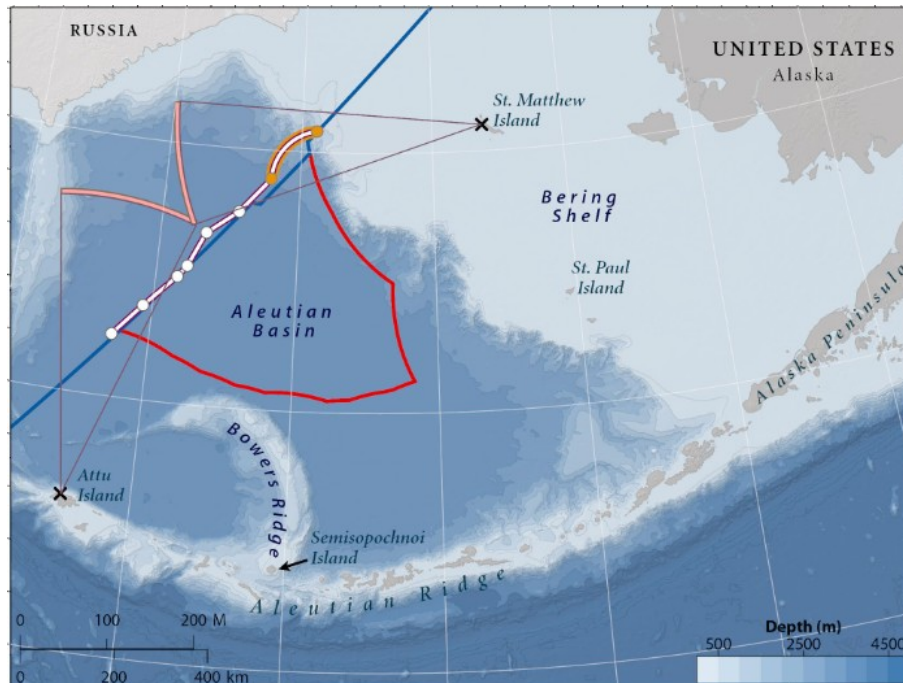


Quelle: U.S. Continental Shelf Project 2023

In der Beringsee beanspruchen die Vereinigten Staaten das flach abfallende Bering-Schelf⁹³ im Nordosten, den bogenförmigen Vulkanrücken der Aleuten im Süden und den Bowers Ridge mit steil abfallender Nordflanke im Südwesten (vgl. ebd.: 27). Diese Gebiete seien geomorphologisch mit dem Landgebiet Alaskas verbunden und umschließen das Aleutenbecken (vgl. ebd.). Abbildung 24 zeigt die Außengrenze des Festlandsockels (weiß gestrichelte Linie), die 350-Seemeilen-Entfernungsbeschränkung (orange Linien) sowie die Seegrenze zwischen den USA und Russland (blaue Linie). Die rote Linie kennzeichnet die US-amerikanische EEZ ausgehend von den Basislinien vor Alaska. Die äußeren Grenzen des Kontinentalrandes werden durch 21 Fixpunkte gebildet, die durch Linien oder Bögen miteinander verbunden sind, wie im amerikanisch-russischen Grenzabkommen von 1990 festgelegt (vgl. ebd.: 28). „These fixed points are the same as boundary points 36 to 56 in the 1990 Agreement” (ebd.). Somit bildet ein Teil der Seegrenze die Außengrenzen des US-amerikanischen Festlandsockels. Wie die nachfolgende Karte verdeutlicht, gehen einzelne Linien erkennbar darüber hinaus. Dennoch betonen die Vereinigten Staaten einige Abschnitte zuvor: „None of the fixed points delineating the outer limits of the continental shelf of the United States are located west of the agreed boundary with the Russian Federation” (ebd.: 19). Insofern beinhaltet die herausgegebene “Executive Summary” einen Widerspruch.

⁹³ An der seewärtigen Kante befindet sich ein zerklüfteter Abhang mit einigen der weltweit größten Unterwasserschuchten (vgl. U.S. Continental Shelf Project 2023: 27).

Abb. 24: Erweiterter Festlandsockel der USA im Beringmeer



Quelle: U.S. Continental Shelf Project 2023

In Abbildung 25 sind die amerikanischen Ansprüche im Arktischen Ozean hellblau markiert. Die gestreiften Flächen lassen deutliche Überschneidungen mit den Ansprüchen Kanadas erkennen. Hier erweist sich die fehlende Abgrenzung in der Beaufortsee (siehe Kapitel 3.3) als problematisch. Insbesondere wenn andere Staaten exzessive Ansprüche zur Ausdehnung ihrer souveränen Rechte stellen, fehlen die rechtlichen Mittel, um dagegen vorzugehen (vgl. Lehmköster et al. 2014: 130). Demzufolge könnten die USA zwar ihre äußeren Grenzen des Festlandsockels abstecken, ohne die entsprechende Empfehlung der Kommission jedoch keine verbindlichen Grenzlinien etablieren.

Die folgende **Grafik** veranschaulicht die dargelegten Ansprüche der fünf Anrainerstaaten auf einen erweiterten Festlandsockel im zentralen Arktischen Ozean und sich überschneidende Bereiche, welche durch gestreifte Flächen gekennzeichnet sind. Darüber hinaus zeigt die Karte die EEZ und verschiedene Sonderverwaltungsgebiete sowie ungelöste und vereinbarte Grenzlinien. Da der Arktische Ozean aufgrund der unterseeischen Bergrücken zahlreiche Gebiete enthält, in denen die Meerestiefe weniger als 2.500 Meter beträgt, gibt es erhebliche Überschneidungen des Festlandsockels, einschließlich eines ca. 100.000 Quadratmeilen großen Gebietes um den Nordpol, das in den kanadischen, dänischen und russischen Vorlagen an die Kommission eingefordert wird (vgl. IBRU⁹⁴ 2021a: 1). Der Bereich, in dem sich die

⁹⁴ Die „International Boundaries Research Unit“ wurde 1989 gegründet und ist das weltweit führende Forschungszentrum für internationale Grenzziehung und Streitbeilegung.

Ansprüche aller drei Staaten überschneiden, ist in der Grafik durch eine dunkelblaue Umrandung hervorgehoben.

Abb. 25: Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel im zentralen Arktischen Ozean



Quelle: IBRU 2021b

3.4.7. Bilaterale Einigung bzgl. der Prüfung vorgelegter Daten durch die Kommission

Es gibt verschiedene Herangehensweisen, einen Antrag bei der CLCS einzureichen, wenn (potenzielle) Streitigkeiten in einem maritimen Gebiet bestehen: (1) Jeder Staat kann eine vollständige Antragstellung ohne vorherige Abstimmung mit den anderen Streitparteien vornehmen. Wie oberhalb erwähnt, darf die Kommission ohne Zustimmung der beteiligten Staaten nicht tätig werden. Hat sich ein bi-/multilateraler Disput um die Festlandsockelerweiterung noch nicht manifestiert, riskiert ein Staat durch diese Vorgehensweise, dass ein oder mehrere Staaten einer Prüfung der vorgelegten Daten widersprechen (vgl. Byers 2013: 110). Eine Lösung ist somit nahezu ausgeschlossen. (2) Die Streitparteien machen nur teilweise Vorlagen an die CLCS und schließen alle potenziell umstrittenen Gebiete aus. Michael Byers bewertet diesen Ansatz als hilfreichstes Instrument in Fällen hartnäckiger, sich überschneidender Rechtsansprüche (vgl. ebd.: 111). Es eröffnet zudem die Möglichkeit einer späteren, gemeinsamen Vorlage (vgl. ebd.). (3) Die Staaten einigen sich darauf, keine Einwände gegen die Prüfung vorgelegter Daten bzgl. des umstrittenen Gebiets durch die Kommission zu erheben. Eine solche Übereinkunft wird proaktiv durch eine diplomatische Note mitgeteilt (vgl. ebd.: 111 f.). (4) Die Staaten koordinieren ihre Anträge, indem sie geologische und geomorphologische Daten austauschen (vgl. ebd.: 112). Byers sieht hierin verbesserte Erfolgchancen für die eingereichten Vorlagen und einen positiven Effekt für zukünftige Verhandlungen über die Abgrenzung des Festlandsockels zwischen gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten aufgrund der langanhaltenden kooperativen Dynamik (vgl. ebd.). Eine verstärkte Zusammenarbeit zur Vorbereitung der nationalen Antragstellungen wirkt sich sicherlich positiv auf die internationalen Beziehungen und die Kompromissbereitschaft bei der Grenzziehung aus. Dennoch erreichen die beteiligten Staaten keine gemeinsame Interpretation der gesammelten Daten und versuchen durch die alleinige Einreichung bei der CLCS, die größtmögliche Fläche mit souveränen Rechten zu generieren. Andernfalls wäre (5) eine gemeinsame Antragstellung das Ergebnis einer solchen gegenseitig vorteilhaften Zusammenarbeit.

Die dargestellten Herangehensweisen können miteinander kombiniert werden, wie im vorliegenden Fallbeispiel geschehen. Die Arktisstaaten haben eigenständige Anträge (Punkt 1) eingereicht, sich jedoch durch bilaterale Notenwechsel darauf geeinigt, dass die Kommission die vorgelegten Daten zu den oben dargestellten umstrittenen Gebieten prüfen darf. Diese Vorgehensweise findet sich in allen veröffentlichten Zusammenfassungen der Arktisstaaten und erweist sich als einheitliches Handlungsmodell. Sobald ein Staat seinen Antrag bzgl. der äußeren Grenzen des Festlandsockels im Arktischen Ozean in einem umstrittenen Gebiet bei

der CLCS vorlegt, übermittelt der andere Staat umgehend eine diplomatische Note an den UN-Generalsekretär mit der Erklärung, dass (1) keine Einwände gegen die Prüfung des Antrags durch die Kommission bestehen, (2) die ausgesprochenen Empfehlungen unbeschadet der Prüfung ihrer eigenen Daten gelten und (3) die Kommission jegliche Fragen der Abgrenzung des Festlandsockels zwischen den beiden Staaten unberührt lässt (vgl. Government of Canada 2019: 8). Vereinfacht gesagt dulden die Streitparteien jeweils in bilateraler Absprache, dass die CLCS beide vorgelegten Anträge bzgl. des umstrittenen Gebiets prüft und eine Empfehlung hinsichtlich der „territorialen“ Zuweisung macht, ohne hierbei die Grenzen zwischen den beiden Festlandsockeln festzulegen. Der Begriff „unbeschadet“ bezieht sich auf eine zeitlich versetzte Einreichung. Die Kommission spricht Empfehlungen aus, die unbeschadet der Vorlage von Unterlagen anderer Staaten bzgl. dieses Gebiets zu einem späteren Zeitpunkt gelten. Dieses Instrument zur friedlichen Lösungsfindung findet sich ebenfalls in den Verfahrensregeln der CLCS wieder: In Artikel 5 (b), Annex I heißt es, dass die von der Kommission angenommenen Empfehlungen die Position der anderen Streitparteien nicht präjudizieren dürfen (vgl. CLCS 2001). Demzufolge werden die äußeren Grenzen eines Festlandsockels so lange nicht als endgültig und verbindlich betrachtet, bis die Kommission über die Anträge aller beteiligten Streitparteien befunden hat. Das heißt, die etablierten Grenzen werden zugunsten einer Abgrenzung zwischen gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Festlandsockeln aufgelöst. Insofern wirkt die schnelle Entscheidung über den norwegischen Antrag prinzipiell nicht konfliktfördernd.

3.4.8. Wirkung der Empfehlungen

Ein Küstenstaat kann basierend auf den Empfehlungen der Kommission die äußeren Grenzen seines Festlandsockels festlegen. Hierfür hinterlegt er gemäß Art. 76 Abs. 9 UNCLOS beim Generalsekretär der Vereinten Nationen entsprechende Seekarten und sachbezogene Unterlagen, einschließlich geodätischer Daten, welche die festgelegten Grenzen dauerhaft beschreiben. Drittstaaten können gegen eine gemäß der Kommissionsempfehlung festgelegte Grenze protestieren oder Rechtsverwahrung einlegen (vgl. Lagoni 2006: 198). Rainer Lagoni verweist im „Handbuch des Seerechts“ darauf, dass die so festgelegte Grenze nicht durch eine seewärtige Verlagerung der Basislinien oder aufgrund neuer geologischer und geomorphologischer Daten geändert werden kann (vgl. ebd.). Diese Endgültigkeit von Grenzen dient der Rechtssicherheit und Konfliktvermeidung im Völkerrecht und spiegelt sich im Wortlaut von UNCLOS wider (vgl. ebd.). Doch wie sieht es in die entgegengesetzte Richtung aus? Verschieben sich die äußeren Grenzen des Festlandsockels durch den Meeresspiegelanstieg landwärts? Und in welchen zeitlichen Abständen müsste eine solche

Änderung des Grenzverlaufs dokumentiert werden? Das Seerechtsübereinkommen liefert keinen Ansatzpunkt, wie in diesem Fall mit den Auswirkungen der globalen Erderwärmung umgegangen werden soll. Diese zukünftig relevante Fragestellung wird in Kapitel 3.7 näher behandelt.

Ist ein Küstenstaat mit den Empfehlungen der Kommission nicht einverstanden, so kann er innerhalb einer angemessenen Frist einen überarbeiteten oder einen neuen Antrag einreichen (vgl. Art. 8 Anlage II UNCLOS). Zudem besteht die Möglichkeit, dass die Kommission vorgelegte Daten als nicht ausreichend fundiert bewertet und selbst einen überarbeiteten Antrag einfordert, wie im Fall Russlands. Wie oberhalb angedeutet, kristallisieren sich hier einige Problematiken heraus: Wenn ein Küstenstaat mit den (weiteren) Empfehlungen der CLCS nicht einverstanden ist, kann theoretisch ein Antragszyklus entstehen, sodass die äußeren Grenzen des Festlandsockels über einen langen Zeitraum nicht festgelegt werden. Die Seerechtskonvention beinhaltet weder eine Definition der zulässigen Mengen an Einreichungen bzgl. des gleichen maritimen Gebiets, noch ist geregelt, was unter einer angemessenen Frist zu verstehen ist. Die russische Regierung reichte ihren überarbeiteten Antrag erst 13 Jahre, nachdem sie von der CLCS aufgefordert worden war, weitere Daten vorzulegen, ein. Im Jahr 2021 folgte ein weiterer überarbeiteter Antrag. Sollte die Kommission den russischen Ansprüchen nicht vollständig entsprechen und der Küstenstaat besteht nach Art. 8 Anlage II darauf, weitere geologische und -morphologische Beweise zu liefern, könnte sich der gesamte Prozess erneut mehrere Jahre oder Jahrzehnte hinziehen. Die eingehaltene Zehnjahresfrist ist inzwischen seit mehr als 15 Jahren vergangen. Eine verbindliche Festlegung der Außengrenzen lässt sich ausschließlich im Einklang mit den Empfehlungen der CLCS umsetzen. Wenn ein Vertragsstaat die Grenzen ohne oder entgegen der Empfehlungen bis max. 350 sm oder 100 sm entfernt von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie festlegt, sind sie weder endgültig noch verbindlich im Sinne von Art. 76 Abs. 8 UNCLOS (vgl. Lagoni 2006: 198). Lagoni gibt zu bedenken, dass eine solche Grenzbestimmung völkerrechtlich nicht richtig, sondern vertragswidrig ist: Die Berücksichtigung der Empfehlung ist keine Bedingung für die rechtliche Wirksamkeit der festgelegten Grenzen (vgl. ebd.). Hierbei handelt es sich um eine Verletzung der vertraglichen Pflichten und nicht des zwingenden Völkerrechts (*ius cogens*), welches bspw. das allgemeine Gewaltverbot umfasst (vgl. ebd.). Im Falle des dargestellten multilateralen Disputs im zentralen Arktischen Ozean hätte eine solche Vertragsverletzung besondere Ausmaße, da sie unmittelbar konfliktverschärfend wirkt. In vielen Regionen der Welt hat eine Festlandsockelerweiterung ohne oder entgegen der Empfehlung der CLCS nahezu keine Konsequenzen im Hinblick auf die zwischenstaatlichen Beziehungen, da sich die

Festlandssockel aufgrund ihrer geografischen Entfernung nicht überlappen. Hier verbleiben potenzielle Streitigkeiten mit Drittstaaten. Der Arktische Ozean ist jedoch der kleinste Ozean der Erde und birgt ein besonderes Konflikt- und Eskalationspotenzial. Weicht ein Küstenstaat von seinen Ansprüchen nicht ab und zieht die äußeren Grenzen seines Festlandssockels dementsprechend, verbleibt im Grunde nur die Durchsetzung seiner (vermeintlichen) souveränen Rechte mittels z. B. militärischer Präsenz, was dem Konzept des Mare Clausum entspricht. Darüber hinaus kann ein Vertragsstaat gemäß Art. 317 das Seerechtsübereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen (vgl. Art. 317 UNCLOS). Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation wirksam, sofern in dieser nicht ein späterer Zeitpunkt angegeben ist (vgl. ebd.). Hieraus resultieren die bereits im Zusammenhang mit den Vereinigten Staaten diskutierten Aspekte.

Die eigenen Verfahrensregeln der Kommission aus dem Jahr 2001 liefern einen guten Lösungsansatz, indem die Prüfung von Anträgen, die sich auf maritime Gebiete mit bestehenden Disputen beziehen, ausgeschlossen wird (vgl. CLCS 2001, Annex I, Art. 5). Die Kommission kann jedoch die vorgelegten Daten einer Streitpartei prüfen, wenn alle beteiligten Staaten dem explizit zugestimmt haben (vgl. ebd.). Problematisch ist, dass es keine Verpflichtung zur gemeinsamen Antragstellung⁹⁵ gibt, wenn überlappende Ansprüche identifiziert wurden. Alle an der Streitigkeit beteiligten Staaten können eigenständig einen Antrag bei der CLCS einreichen. Dadurch entsteht die im vorherigen Abschnitt beschriebene konfliktfördernde Problematik. Die Kommission gibt ihre Empfehlungen auf der Grundlage von objektiver fachlicher Expertise ab. Diese bleiben ohne Wirkkraft, wenn Küstenstaaten die Empfehlungen nicht akzeptieren und auf nationalen Ansprüchen beharren, die wiederum auf wissenschaftlichen Studien beruhen, die vor dem Hintergrund des nationalen Interesses an einem möglichst breiten Festlandssockel entstanden und somit ggf. in eine bestimmte Richtung gelenkt worden sind. Gleichzeitig sollte der in UNCLOS verwendete Begriff der Empfehlung hinterfragt werden. Ein Küstenstaat ist entweder mit den abgegebenen Empfehlungen einverstanden und legt seine Festlandssockelgrenzen dementsprechend fest oder muss gemäß Art. 8, Anlage II einen überarbeiteten bzw. neuen Antrag übermitteln. Der Begriff der „Empfehlung“ bedeutet in diesem Kontext, jemandem einen Vorschlag zu unterbreiten, etwas Bestimmtes zu tun oder zu unterlassen. Dieser Aspekt wird insofern erfüllt, als ein Küstenstaat nicht verpflichtet ist, die Empfehlungen der Kommission ohne Weiteres anzunehmen. Faktisch zeigt sich jedoch eine Korrelation: Eine Festlegung der seewärtigen

⁹⁵ Einer gemeinsamen Antragstellung liegt eine einheitliche Interpretation gesammelter Daten und Proben zugrunde.

Festlandsockelgrenzen, die ohne oder entgegen der Empfehlungen erfolgt, ist vertragswidrig und bietet keinerlei Rechtssicherheit. Vielmehr handelt es sich also um eine zwingende Voraussetzung.

Die Handlungen der Kommission lassen Fragen der Festlegung von Grenzen zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten unberührt (vgl. Art. 9 Anlage II UNCLOS). Nach Art. 83 UNCLOS erfolgt die Abgrenzung durch Übereinkunft auf der Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Artikels 38 des Statuts des ICJ⁹⁶, um eine der Billigkeit entsprechende Lösung zu finden (vgl. Art. 83 UNCLOS). Bis zum Abschluss der vorgesehenen Übereinkunft bemühen sich die beteiligten Staaten, vorläufige Vereinbarungen praktischer Art zu treffen und während dieser Übergangszeit die Erzielung der endgültigen Übereinkunft nicht zu gefährden (vgl. ebd.). Im Zusammenhang mit der eingeschränkten Wirkung der CLCS-Empfehlungen stellt sich die Frage, ob die äußeren Grenzen des Festlandsockels *ohne* diese Regelung bis zu 350 sm von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie festgelegt werden könnten, da die zwischenstaatliche Abgrenzung ohnehin auf nationaler Ebene geklärt wird. Einerseits könnte der gesamte Prozess hierdurch beschleunigt werden, da die Festlandsockelkommission als entscheidende Instanz entfällt. Wenn sich die beteiligten Staaten aufgrund weiträumiger Überschneidungen wie im Falle des Arktischen Ozeans nicht einigen, übernimmt bspw. ein Schiedsgericht oder der Internationale Gerichtshof die Abgrenzung. Diese Vorgehensweise ist aus der seitlichen Abgrenzung der EEZ bekannt und wurde ebenfalls in Art. 83 UNCLOS aufgenommen: „Kommt innerhalb einer angemessenen Frist keine Übereinkunft zustande, so nehmen die beteiligten Staaten die in Teil XV vorgesehenen Verfahren in Anspruch“ (ebd.). Die Regelungen hierfür existieren bereits. Eine Vereinfachung der in Art. 76 Abs. 4 aufgeführten Bestimmungen und Beschränkungen nach dem oben dargelegten Vorschlag liefert möglicherweise einen weiteren Lösungsansatz. Da sich insbesondere der Arktische Ozean durch unterseeische Bergrücken auszeichnet, könnte eine Erweiterung bis max. 350 sm hier konfliktvermeidend wirken⁹⁷. Andererseits bedingt dies eine Ausdehnung des Festlandsockels unabhängig von geologischen und geomorphologischen Daten, die beweisen, dass der Kontinentalrand eine natürliche Verlängerung der eigenen Landmasse darstellt. Hier zeichnet sich ein Disput mit Drittstaaten ab, insbesondere Binnenstaaten, die ein Interesse daran haben, möglichst große Flächen des maritimen Raums als gemeinsames Erbe der Menschheit zu bewahren. Trotz der verankerten Ausgleichszahlungen wird es Staaten geben, die durch eine

⁹⁶ Siehe hierzu Kapitel 3.3.

⁹⁷ Die in Art. 76 Abs. 4 festgelegten Bestimmungen (Irische Formel und Hedberg Formel) ließen sich in diesem Fall nicht aufrechterhalten, da ohne die Festlandsockelkommission eine kontrollierende Instanz fehlt.

Festlandsockelerweiterung bis 350 sm von den Basislinien benachteiligt sind. Des Weiteren bedeutet eine solche Vorgehensweise die weitere Terranisierung der Weltmeere und eine stärkere Durchsetzung des „Mare Clausum“-Konzepts. Zudem werden geografische Charakteristika des Meeresbodens und -untergrundes nicht hinreichend berücksichtigt. Dem Argument lässt sich entgegensetzen, dass nicht alle Staaten gleichermaßen von Art. 76 Abs. 4 profitieren, da z. B. der Kontinentalrand in kurzer Entfernung zur Küste steil in die Tiefsee abfällt (siehe hierzu Kapitel 2.2.10.3). Insofern lässt sich aus zwei Perspektiven argumentieren. Beide Ansätze – die in UNCLOS verankerte Vorgehensweise zur Festlandsockelerweiterung und der beleuchtete Vorschlag – wirken auf ihre eigene Weise konfliktfördernd. Hier kristallisiert sich die Festlandsockelerweiterung nach Art. 76 UNCLOS selbst als konfliktförderndes Element heraus. Ohne diese Möglichkeit würde es keine bi- und multilateralen Dispute im zentralen Arktischen Ozean geben, wie sie sich in Abbildung 25 darstellen.

3.4.9. Zehnjahresfrist zur Beantragung einer Festlandsockelerweiterung

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die norwegische Regierung ihren Antrag 10 Jahre und 4 Monate nach Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens bei der CLCS eingereicht hat; die kanadische Regierung sogar erst fünfeinhalb Jahre später. Beabsichtigt ein Küstenstaat, die äußeren Grenzen seines Festlandsockels jenseits von 200 sm festzulegen, so muss er der Kommission gemäß Art. 4 Anlage II UNCLOS in jedem Fall innerhalb von zehn Jahren nach dem Tag, an dem UNCLOS für diesen Staat in Kraft getreten ist, einen Antrag mit wissenschaftlichen Daten übermitteln (vgl. Art. 4 Anlage II UNCLOS). Daraus lässt sich schlussfolgern, dass ein zu spät eingereichter Antrag nicht vertragskonform ist. Laut den CLCS-Verfahrensregeln darf ein Küstenstaat zunächst Daten für einen Teil seines Festlandsockels vorlegen, um Fragen bzgl. der Abgrenzung zu beteiligten Streitparteien in einem anderen Teil bzw. anderen Teiles des Festlandsockels nicht vorzugreifen (vgl. CLCS 2001). Faktisch zeigt sich, dass die Kommission die norwegischen Daten unabhängig vom Datum der Einreichung geprüft hat – ohne dass zuvor ein Teilantrag eingereicht wurde – wie der offiziellen Übersicht der Vereinten Nationen zu sämtlichen Anträgen auf eine Festlandsockelerweiterung gemäß Art. 76 zu entnehmen ist. Diese Vorgehensweise entgegen der festgelegten Regelung ist grundsätzlich konfliktfördernd, vor allem in großen Gebieten mit überlappenden Ansprüchen wie im zentralen Arktischen Ozean. Kanada hat im Dezember 2013 und somit einen Monat nach Ablauf der Zehnjahresfrist einen Teilantrag bei der CLCS eingereicht, um die äußeren Grenzen des Festlandsockels im Nordwestatlantik festzulegen. Eine entsprechende Vorlage für den Arktischen Ozean folgte erst im Mai 2019. Weder in UNCLOS noch in den Verfahrensregeln der Kommission finden sich Hinweise darauf, ob die

einmalige Einreichung innerhalb der Zehnjahresfrist ausreicht, um zusätzliche Anträge für andere Regionen zu stellen. In Art. 4 Anlage II UNCLOS wird von den „äußeren Grenzen seines Festlandsockels“ gesprochen. Betrachtet man – in diesem Fall den kanadischen – Kontinentalrand als „einheitliche“ Fläche, sind die Bedingungen der Zehnjahresfrist erfüllt. Dann spielt es nämlich keine Rolle, ob Kanada zuerst seinen Festlandsockel im Nordwestatlantik oder Arktischen Ozean erweitert. Andererseits geht es hier um zwei geografisch entfernte Regionen. Der US-Bundesstaat Alaska trennt die kanadische Küste im Nordwestatlantik von der kanadischen Küste im Nordpolarmeer. Und bis 2019 hat Kanada im Arktischen Ozean seine Ansprüche nicht offiziell angemeldet. Wird der kanadische Antrag nicht geprüft und die in Abb. 25 gezeigte Fläche ausschließlich zwischen Dänemark und Russland aufgeteilt, wirkt dies unweigerlich konfliktfördernd aufgrund der Benachteiligung Kanadas. Hier bedarf es klarer Regelungen.

3.4.10. Festlandsockelerweiterung vs. Ansprüche von Drittstaaten auf die Hohe See

Eine Erweiterung des Festlandsockels über 200 sm hinaus bedeutet den flächenmäßigen Verlust der Hohen See. Wie die oberhalb angeführte Grafik zu den (überlappenden) Ansprüchen der Anrainerstaaten verdeutlicht, ist eine vollständige Aufteilung des Arktischen Ozeans durchaus realistisch. Ohne die Zustimmung des Küstenstaats ist eine Ausbeutung der mineralischen und sonstigen nicht-lebenden Ressourcen des Meeresbodens und seines Untergrunds sowie von Lebewesen, die zu den sesshaften Arten gehören und in ständigem körperlichen Kontakt mit dem Meeresboden und -untergrund verbleiben, nicht möglich (vgl. Art. 77 UNCLOS). Daher besteht für Binnenstaaten, die keine direkte Verbindung zum offenen Meer haben, ein großes Interesse, maritime Gebiete als Teil der Hohen See zu erhalten. Die Kommission kann die Interessen von Drittstaaten auf der Grundlage von UNCLOS jedoch nicht berücksichtigen. Völkerrechtlich haben Drittstaaten keine Möglichkeit, gegen die Umsetzung von Art. 76 UNCLOS vorzugehen. Die Seerechtskonvention wirkt diesem internationalen Spannungsverhältnis durch die in Kapitel 2.2.10.3 beschriebenen Ausgleichszahlungen bzw. -leistungen an Entwicklungsstaaten gemäß Art. 82 UNCLOS vor und bietet somit einen aus ökonomischer Perspektive gerechten Lösungsansatz. Basierend auf der Analyse der geoökonomischen Bedeutung der Arktis ist das Konfliktpotenzial zwischen Anrainerstaaten und Drittstaaten relativ gering einzuschätzen, da der Festlandsockel außerhalb der 200-Meilen-Zone voraussichtlich keine erheblichen Erdöl- und Erdgaslagerstätten beherbergt und die freie Schifffahrt durch Art. 76 UNCLOS nicht eingeschränkt wird. Die möglichen Fischbestände im zentralen Arktischen Ozean sind ebenfalls nicht betroffen, da keine exklusiven Fischereirechte vergeben werden. Dennoch symbolisiert die Festlandsockelerweiterung die Ausdehnung des Einflussbereichs im jeweiligen Ozean.

3.5. Disput um den rechtlichen Status der Nordwestpassage – Kanadisches Binnengewässer oder internationale Transitpassage?

Die Nordwestpassage führt durch den nördlich von Kanada liegenden kanadisch-arktischen Archipel⁹⁸, welcher aus 94 Hauptinseln und ca. 36.000 Nebeninseln besteht (vgl. Lalonde 2020: 278). Im Jahr 1880 übertrug Großbritannien die Hoheitsrechte über die Inseln des Archipels an Kanada und die daraus resultierenden Rechtstitel wurden zu keiner Zeit angefochten (vgl. Byers 2007: 148). Hinsichtlich der Gewässer zwischen den tausenden Inseln gestaltet sich die Lage anders. Jahrzehntlang war die Frage nach dem Rechtsstatus dieser Gewässer unbedeutend, denn die Eismasse machte eine Durchfahrt für Schiffe nahezu unmöglich (vgl. ebd.). Mit dem Rückgang der arktischen Meereisbedeckung öffnen sich jedoch historisch geschlossene Seewege, die eine Alternative zu den stark frequentierten traditionellen Routen darstellen und erhebliche Zeit- und Kostenersparnisse bieten könnten (siehe Kapitel 3.1.4).

Abb. 26: Kanadisch-arktischer Archipel



Quelle: Canada's Arctic Marine Atlas⁹⁹ 2018

Zunächst beanspruchte Kanada die Gewässer innerhalb eines Sektors bzw. eines Dreiecks, das sich vom nordamerikanischen Kontinentalrand bis zum geografischen Nordpol erstreckt und somit die Wasserstraßen im kanadisch-arktischen Archipel einschließt (vgl. ebd.). Die sog. Sektoren-Theorie wurde von allen Staaten mit Ausnahme der Sowjetunion abgelehnt (vgl.

⁹⁸ Der kanadisch-arktische Archipel macht etwa 40 Prozent der gesamten kanadischen Landmasse aus – allein die Baffin-Insel ist größer als Großbritannien (vgl. Lalonde 2020: 278; Byers 2007: 146).

⁹⁹ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Oceans North Conservation Society, World Wildlife Fund Canada, and Ducks Unlimited Canada (2018): Canada's Arctic Marine Atlas, Ottawa.

ebd.). 1969 sandte eine amerikanische Ölfirma den gegen Packeis verstärkten Öltanker SS Manhattan auf eine Testreise durch die NWP, ohne vorher die Erlaubnis der kanadischen Behörden einzuholen (vgl. ebd.: 149). Die kanadische Regierung reagierte mit einer unaufgeforderten Genehmigung und schickte einen eigenen Eisbrecher zu Hilfe (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1149). Zudem sorgte sie dafür, dass Kapitän Thomas Charles Pullen als Vertreter der kanadischen Regierung während des Transits an Bord war (vgl. ebd.). Zum damaligen Zeitpunkt beanspruchte Kanada lediglich ein drei Seemeilen breites Küstenmeer, sodass die Nordwestpassage größtenteils durch einen Hochseekorridor führte (vgl. ebd.). Die USA beabsichtigten, dass die SS Manhattan während ihrer gesamten Reise auf Hoher See bleiben und somit nicht durch Gebiete kanadischer Gerichtsbarkeit fahren würde (vgl. ebd.). Hierüber wurde das Außenministerium Kanadas durch eine offizielle diplomatische Korrespondenz im Voraus informiert, die gleichzeitig betonte, dass die USA keinen Anspruch auf die NWP erheben (vgl. ebd.).

Zwischenzeitlich war die SS Manhattan im Eis gefangen, konnte jedoch mithilfe des kanadischen Eisbrechers befreit werden und musste schließlich umkehren. Ihr Weg führte sie durch die schmale Prince-of-Wales-Straße durch kanadisches Hoheitsgewässer (vgl. ebd.). Kanada argumentierte später, dass die unaufgeforderte Erlaubnis, die beträchtliche Unterstützung durch die eigene Küstenwache und die Begrüßung von Kapitän Pullen an Bord jegliche Untergrabung des kanadischen Anspruchs verhindert hätten (vgl. ebd.: 1149 f.). Zwei Jahre später erklärte Kanada, dass die Seewege zwischen den Inseln historische Binnengewässer seien, da ein Großteil des Archipels von britischen Entdeckungsreisenden kartografiert worden war und die Inuit seit Jahrtausenden auf dem Packeis leben (vgl. Byers 2007: 150). Die „unerlaubte“ Durchquerung der Nordwestpassage durch ein weiteres US-amerikanisches Schiff, die USCGC Polar Sea, im Jahr 1985 hob die anhaltende Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden nordamerikanischen Nachbarländern nochmal deutlich hervor.

Die Vereinigten Staaten betrachten die Nordwestpassage als internationale Wasserstraße, deren rechtlicher Status in UNCLOS über die Transitdurchfahrt geregelt ist, während Kanada die Gewässer des kanadisch-arktischen Archipels als Binnengewässer deklariert (vgl. Symonides 2018; Lalonde 2020: 267). Im Jahr 1986 zog Kanada gerade Basislinien, um seinen Anspruch zu verdeutlichen. Der rechtliche Status der NWP ist ungeklärt und gehört derzeit zu den kontroversesten Fragen des Seevölkerrechts. Zumal sich ein gleichgelagerter Konflikt auf der entgegengesetzten Seite des Arktischen Ozeans findet: Ist die Nordostpassage ein zur Russischen Föderation gehörendes inneres Gewässer oder eine Transitzpassage?

Die vorliegende Arbeit untersucht exemplarisch den Konflikt um den rechtlichen Status der Nordwestpassage, da diese Wasserstraße in der wissenschaftlichen Diskussion präsenter ist.

Im folgenden Kapitel wird zunächst untersucht, ob die Gewässer tatsächlich als innere Gewässer definiert werden können. Hierzu werden zuerst die historischen Ansprüche Kanadas analysiert, insbesondere mit Blick auf die Frage, ob die Etablierung gerader Basislinien nach UNCLOS legitim wäre. Da Kanada zum damaligen Zeitpunkt noch kein Vertragsstaat von UNCLOS war, bedarf es hier einer differenzierten Betrachtung der seevölkerrechtlichen Regelungen unter Einbezug der richtungsweisenden Urteile des ICJ in vergleichbaren Fällen. Zudem soll die Bedeutung des Artikels 234 UNCLOS als Sonderregelung für eisbedeckte Gebiete vor dem Hintergrund der schmelzenden Meereisbedeckung bewertet werden. Im nächsten Schritt wird die amerikanische Position näher beleuchtet: Kann die NWP als internationale Meerenge mit dem Recht auf Transitdurchfahrt definiert werden? Welche Kriterien müssen hierfür erfüllt sein und welche Bedeutung hat das jahrzehntelang fehlende Interesse an den arktischen Gewässern? Der Korfu-Kanal-Fall aus dem Jahr 1949, in welchem der ICJ geografische und funktionale Voraussetzungen für eine internationale Meerenge festlegte, spielt in diesem Kontext eine besondere Rolle. Abschließend wird die Transitdurchfahrt nach UNCLOS beleuchtet.

3.5.1. Die Gewässer des kanadisch-arktischen Archipels: Binnengewässer?

*„Canada’s sovereignty in the Arctic is indivisible.
It embraces land, sea and ice.”
Clark 1985*

Als Joe Clark, der damalige kanadische Staatssekretär für auswärtige Angelegenheiten, am 10. September 1985 verkündete, dass Kanada gerade Basislinien um den äußeren Rand des kanadisch-arktischen Archipels zieht, betonte er, dass diese Basislinien die äußere Grenze der historischen Binnengewässer Kanadas definieren (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1161; Jarashow 2006: 1597). Die Inseln seien durch die Gewässer miteinander verbunden und fast das ganze Jahr über von Eis überbrückt, welches die kanadischen Inuit seit jeher u. a. zur traditionellen Jagd genutzt und wie eine Landfläche besetzt hätten (vgl. Clark 1985). Hier kristallisieren sich gleich zwei Argumentationsweisen heraus: Zum einen die historische Nutzung der eisbedeckten Gewässer durch die indigene Bevölkerung, zum anderen die Legitimation des territorialen Anspruchs durch die gezogenen Basislinien. Bei Anerkennung des betreffenden Meeresgebiets als kanadisches Binnengewässer genießt der Küstenstaat die volle und ausschließliche Souveränität und kann Gesetze sowie Vorschriften für die Schifffahrt gemäß nationalem Recht festlegen. Hieraus ergeben sich entsprechende Vollstreckungsbefugnisse.

In ihrem Strategiepapier „Arctic and Northern Policy Framework“ aus dem Jahr 2019 betont die kanadische Regierung die Gefahren unregulierter Schifffahrt und möglicher Unfälle durch die wechselhaften Eisbedingungen für das einzigartige Ökosystem der Arktis und die dort lebenden Menschen (vgl. Government of Canada 2022: 19 f.). Um sicherzustellen, dass die Schifffahrt in der NWP in Übereinstimmung mit den strengen kanadischen Sicherheits- und Umweltschutzstandards erfolgt, soll der Schiffsverkehr weiterhin in den nationalen Gewässern verwaltet werden (vgl. ebd.: 20). Die Seewege der NWP seien ein Teil von Kanadas inneren Gewässern (vgl. ebd.: 50). Inwieweit ist der kanadische Anspruch tatsächlich begründet?

3.5.1.1. Bewertung der historischen Ansprüche Kanadas

*„For thousands of years, the Inuit have lived on; traveled across;
and hunted, fished and trapped in the Canadian Arctic”
Government of Canada 2022*

Während in der internationalen Praxis und nach Art. 10 Abs. 6 UNCLOS anerkannt ist, dass „historische“ Buchten innere Gewässer darstellen, bleibt die grundlegende Existenz historischer Gewässer umstritten (vgl. Höfelmeier 2013: 8). Das Seerechtsübereinkommen enthält keine Bestimmungen über historische innere Gewässer. Jedoch ist in Art. 15 UNCLOS festgelegt, dass die Regelung zur Abgrenzung gegenüberliegender oder aneinander angrenzender Küsten nicht angewendet wird, wenn aufgrund historischer Rechtstitel oder anderer besonderer Umstände eine abweichende Abgrenzung erforderlich ist (vgl. Art. 15 UNCLOS). Somit ermöglicht die Seerechtskonvention eine eigentlich rechtswidrige Ausdehnung des Küstenmeeres über die Mittellinie hinaus, ohne zu definieren, unter welchen Voraussetzungen historische Gewässer etabliert werden dürfen. Das moderne Seevölkerrecht erkennt offenkundig die Existenz historischer Rechtstitel an. Durch die unzureichende detaillierte Auseinandersetzung und rechtliche Verankerung dieser Thematik lässt UNCLOS einen erheblichen Interpretationsspielraum, den Küstenstaaten zu ihren Gunsten nutzen können. Dies ist per se konfliktfördernd. Zusätzlich eröffnet Art. 298 Abs. 1 (a) die Möglichkeit, Streitigkeiten über historische Buchten oder historische Rechtstitel von den obligatorischen Streitbeilegungsverfahren auszunehmen (siehe Kapitel 2.2.10.4), sodass eine wesentliche Lösungsgrundlage fehlt. Für die Bewertung kanadischer Hoheitsrechte über den Archipel ist die Seerechtskonvention allerdings nicht von Bedeutung. Als Kanada im Jahr 1986 seine geraden Basislinien zog, war es weder Vertragspartei des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone, noch des Seerechtsübereinkommens (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1163). Der Arktisstaat ratifizierte UNCLOS erst etwa 20 Jahre nach Unterzeichnung im November 2003.

Ein derartiges Rechtsinstitut ergibt sich gleichwohl aus dem Völkergewohnheitsrecht. Ein Küstenstaat kann einen historischen Rechtstitel über Gewässer beanspruchen, wenn folgende Kriterien erfüllt sind: (1) Die kontinuierliche und effektive Hoheitsgewalt über ein Meeresgebiet wurde (2) über einen beträchtlichen Zeitraum ausgeübt und (3) von der Staatengemeinschaft geduldet oder anerkannt (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1153 f.; Höfelmeier 2013: 10). Der Anspruch muss darüber hinaus formal und öffentlich durch eine zuständige Institution erklärt werden, um sicherzustellen, dass andere Völkerrechtssubjekte davon Kenntnis erlangen können (vgl. Höfelmeier 2013: 10). Ob Kanada seinen Souveränitätsanspruch hinreichend umgesetzt hat, lässt sich anzweifeln. Einerseits konnte Kanada das Befahren der Nordwestpassage durch fremde Schiffe ohne vorherige Erlaubnis nicht verhindern (vgl. ebd.). Andererseits unterstützt die bisherige Praxis amerikanischer Schiffe, sich bei den kanadischen Behörden eine Durchfahrtgenehmigung einzuholen, die Einordnung als historisches Binnengewässer (vgl. Bosold/Koschut 2009: 2). Zudem erteilte Kanada für die genannten Ausnahmen im Nachhinein eine Erlaubnis zur Durchquerung der NWP und ein kanadischer Kapitän wurde an Bord begrüßt. Höfelmeier gibt außerdem zu bedenken, dass das zeitliche Kriterium nicht erfüllt sei, da Kanada die arktischen Archipelgewässer erst 1971 öffentlich als historische Binnengewässer deklarierte und seitdem seine Ansprüche geltend macht (vgl. Höfelmeier 2013: 11). Es ist nicht außer Acht zu lassen, dass der kanadisch-arktische Archipel zu diesem Zeitpunkt ganzjährig zugefroren war und Drittstaaten kein sonderliches wirtschaftliches Interesse an einer Nutzung der NWP hatten. Insofern könnte Kanada möglicherweise erst zu Beginn der 1970er Jahre das Bedürfnis entwickelt haben, den rechtlichen Status der Archipelgewässer öffentlich zu benennen. Grundsätzlich wäre denkbar, dass aufgrund des Meereises als verbindendem Element zwischen dem kanadischen Festland und den zahlreichen (Halb-) Inseln ein anderes Selbstverständnis herrschte und die Archipelgewässer als Hoheitsgewässer betrachtet wurden. Dieser Gedanke lässt sich indes revidieren und Höfelmeiers Argumentation stützen, wenn man das kanadische Küstenmeer betrachtet. Im Jahr 1969, als die SS Manhattan die NWP durchquerte, beanspruchte Kanada ein drei Seemeilen breites Küstenmeer und hinterließ einen Hochseekorridor durch die Wasserstraßen (vgl. Byers 2013: 135). Dadurch wäre das zweite Kriterium nicht erfüllt, da eine Geltendmachung souveräner Ansprüche seit 1971 nicht als beträchtlicher Zeitraum zu werten ist – auch wenn keine vorgegebene Minstdauer existiert. Selbst wenn Kanada seine ausschließliche Autorität über den kanadisch-arktischen Archipel ausgeübt hat, wie bspw. durch regelmäßige Patrouillen seit Eigentumsübertragung im Jahr 1880, muss das Duldungskriterium erfüllt sein (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1154). Ein Beispiel hierfür ist die Hudson Bay. Kanada beansprucht die 450.000 Quadratmeilen große Wasserfläche seit 1906 als historische Bucht, und nach anfänglichem Protest der USA hat sich

seit mehr als einem Jahrhundert kein Staat öffentlich dagegen ausgesprochen. Im vorliegenden Fall ist die Sachlage anders: Gegen den kanadischen Anspruch gemäß der beschriebenen Sektor-Theorie protestierten zahlreiche Staaten. Die USA unterstrichen ihre Position durch nicht genehmigte Fahrten durch die NWP und formulierten ihre Ablehnung insbesondere seit der Etablierung gerader Basislinien um den kanadisch-arktischen Archipel im Jahr 1986. Demnach wäre ein historischer Rechtstitel Kanadas nicht anzuerkennen.

Vor diesem Hintergrund erweist sich die historische Nutzung und Besetzung des kanadisch-arktischen Archipels durch die Inuit als stärkstes Argument, wie Michael Byers und Suzanne Lalonde in ihrem Zeitschriftenaufsatz „Who Controls the Northwest Passage?“ betonen (vgl. ebd.: 1155). Womöglich befürchtete Kanada, den völkergewohnheitsrechtlichen Regelungen nicht zu genügen, weshalb Joe Clark gleichzeitig den historischen Anspruch auf den kanadisch-arktischen Archipel formulierte. Die sind bis heute ein wesentlicher Bestandteil für die Kultur, Wirtschaft und Identität dieser indigenen Volksgruppe. Die kulturelle Tradition der Inuit zeichne sich maßgeblich durch die Jagd auf Tiere wie Meeressäuger und Karibus aus, die überwiegend am Rand des Eises leben (vgl. Seidler 2012: 32). Eine Befragung des „Inuit Heritage Trust“¹⁰⁰ zu den Ortsnamen in Inuktitut (der Sprache der Inuit) entlang der NWP hat gezeigt, dass es Tausende von Namen für die zugefrorenen Wasserstraßen gibt (vgl. Byers 2007: 152). Um andere Staaten davon zu überzeugen, dass die Inuit lange vor Ankunft der Europäer einen historischen Rechtstitel über die (eisbedeckten) Gewässer des kanadisch-arktischen Archipels erlangt haben, müsste Kanada folgende Aspekte begründen: (1) Meereis kann wie eine Landfläche besetzt und angeeignet werden, (2) nach internationalem Recht können indigene Völker souveräne Rechte erwerben und diese übertragen und (3) solche Rechte wurden tatsächlich an Kanada abgetreten (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1156). Byers und Lalonde (2009) argumentieren, dass das „Nunavut Land Claim Agreement“¹⁰¹ (NLCA) in Artikel 15.1.1(c) die Absicht der Inuit bekräftigt, alle Rechte an den Gewässern auf Kanada zu übertragen (vgl. ebd.). Tatsächlich ist dort lediglich festgehalten, dass Kanadas Souveränität über die Archipelgewässer durch die Nutzung und Besiedlung durch die Inuit unterstützt wird (vgl. NLCA 1993: 135). Eine schriftlich vereinbarte Abtretung eines historischen Rechtstitels hat es demnach nicht gegeben. Ein Urteil des Internationalen Gerichtshofs in einem Streit zwischen Spanien und Marokko aus dem Jahr 1975 stützt den zweiten Punkt: Die historische Präsenz von nomadischen Völkern kann helfen, Staatshoheit zu begründen (vgl. Byers 2007: 152). Hieraus geht nicht hervor, wie groß ein indigenes Volk sein muss, um Staatshoheit zu

¹⁰⁰ Der „Inuit Heritage Trust“ widmet sich der Erhaltung, Bereicherung und dem Schutz des kulturellen Erbes und der Identität der Inuit. Die Organisation ist aus dem Nunavut Land Claim Agreement entstanden.

¹⁰¹ Das Nunavut Land Claim Agreement von 1993 bzgl. der Landrechte der Inuit schuf in Kanada ein neues politisches Territorium namens Nunavut (vgl. Byers 2007: 152).

legitimieren. Eine Entscheidung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs aus dem Jahr 1933 legte fest, dass der Grad an menschlicher Besiedlung, der notwendig sei, um den Rechtstitel über ein Territorium zu etablieren, in klimatisch extremen Regionen niedriger ist als in gemäßigten Klimazonen (vgl. ebd.). Obwohl der kanadische Anspruch anhand dieser Regelungen nicht eindeutig bestätigt werden kann, ist eine Tendenz erkennbar, dass die jahrtausendelange Präsenz der Inuit eine wesentliche Rolle spielt. Eine interessante Frage wurde im wissenschaftlichen Diskurs bislang nicht hinreichend berücksichtigt: Lässt sich ein historischer Rechtstitel angesichts der fortschreitenden Eisschmelze in der Arktis überhaupt durchsetzen? Weil sich das Meereis immer weiter zurückzieht und die Entfernung zur Küste vergrößert, verändert sich zwangsläufig die Lebensweise der Inuit. Traditionelle Jäger haben z. B. zunehmend Schwierigkeiten, ihre Beutetiere zu erreichen, da diese überwiegend am Rand des Eises leben (vgl. Seidler 2012: 32). Sind die zukünftigen Entwicklungen für die Anerkennung kanadischer Binnengewässer oder die vergangenen Nutzungsgewohnheiten der Inuit relevant? Da Meereis nicht permanent ist und sich durch Gefrieren von Meerwasser bildet, gehört es faktisch zum Wasser des Arktischen Ozeans und lässt sich nicht als „Land“ okkupieren, wie Höfelmeier schlussfolgert (vgl. Höfelmeier 2013: 13).

Die oben genannten ICJ-Urteile beziehen sich auf Landgebiete und müssten auf Seegebiete übertragen werden (vgl. ebd.). Darüber hinaus müsste man indigenen Völkern eine „limitierte Völkerrechtssouveränität hinsichtlich des Erwerbs solcher Titel zusprechen“ (ebd.). Dass hoheitsfreie Meeresgebiete okkupiert werden können, sei ein völkerrechtlich zweifelhaftes Konstrukt, wie Höfelmeier berechtigterweise zu bedenken gibt (vgl. ebd.).

Die Seerechtskonvention bietet keinerlei Ansatzpunkte, um zu klären, ob (gefrorene) Archipelgewässer z. B. von indigenen Völkern besetzt werden können. Angesichts der Tatsache, dass es sich bei dem kanadisch-arktischen Archipel um einen Sonderfall handelt, würde eine solche Regelung womöglich zu weit führen. Basierend auf den dargestellten Aspekten lässt sich ein historischer Rechtstitel über den kanadisch-arktischen Archipel kaum etablieren. Dies bedeutet im Umkehrschluss nicht, dass die geraden Basislinien rechtswidrig sind.

3.5.1.2. Völkerrechtliche Bewertung der geraden Basislinien von 1986

Im „Anglo-Norwegian Fisheries Case“ von 1951, einem Streit um Fischereirechte zwischen Großbritannien und Norwegen, bestätigte der Internationale Gerichtshof die Verwendung gerader Basislinien als völkerrechtlich akzeptiertes Mittel zur Festlegung staatlicher Hoheitsgebiete entlang fragmentierter Küsten mit vorgelagerten Inseln und Buchten (vgl. Byers 2007: 152). Der Gerichtshof überprüfte die Rechtmäßigkeit des norwegischen Systems, das Buchten, Fjorde und den norwegischen Skjaergaard¹⁰² integrierte, und entschied zugunsten Norwegens. In seinem Urteil beschränkte er die Anwendung gerader Basislinien auf zwei geografische Charakteristika:

„Where a coast is deeply indented and cut into, as it that of Eastern Finnmark, or where it is bordered by an archipelago such as the „skjaergaard along the western sector of the coast here in question, the base-lines becomes independent of the low-water mark, and can only be determined by means of a geometrical construction“ (ICJ 1951: 128 f.).

Diese Mindestanforderungen wurden später in Art. 4 CSC und Art. 7 Abs. 1 UNCLOS übernommen. Der „Anglo-Norwegian Fisheries Case“ trug somit wesentlich zur Definition von inneren Gewässern bei. In der Seerechtskonvention unterscheidet sich jedoch das zweite geografische Merkmal von der Regelung des Internationalen Gerichtshofs: Die Küste muss (1) tiefe Einbuchtungen und Einschnitte aufweisen oder (2) von einer vorgelagerten Inselkette begrenzt sein, die sich in unmittelbarer Nähe erstreckt (vgl. Art. 7 UNCLOS). Der ICJ hingegen wandte den „Archipel“ als Kriterium an, um gerade Basislinien zu beurteilen. Nach Art. 46 (b) UNCLOS bezeichnet „Archipel“ eine Gruppe von Inseln einschließlich Teilen von Inseln, dazwischenliegenden Gewässern und anderen natürlichen Gebilden, die so eng in Beziehung zueinander stehen, dass sie eine geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden (vgl. Art. 46 UNCLOS). Bei einer „Inselkette“ handelt es sich mutmaßlich um einen geografisch enger gefassten Begriff, der linienartig aufgereihte Inseln beschreibt. Demzufolge hätte UNCLOS den Anwendungsbereich gerader Basislinien deutlich eingeschränkt (vgl. Höfelmeier 2013: 15). Die Inseln des kanadisch-arktischen Archipels sind, wie Höfelmeier zutreffend anmerkt, nicht als tiefe Einbuchtungen oder Einschnitte in den Küstenverlauf zu betrachten. Streng genommen kann ebenso die zweite Alternative angezweifelt werden, da sich die Inseln nicht aneinandergereiht nahe der Küste befinden und in variabler Dichte verstreut sind (vgl. ebd.). Da UNCLOS nicht definiert, was unter einer „Inselkette“ zu verstehen ist und welchen Abstand die einzelnen Inseln zueinander und zur Küste haben dürfen, ließe sich eine Erfüllung des Art. 7 Abs. 1 nicht völlig absprechen. Es wäre außerdem denkbar, Kanada mitsamt aller (Halb-) Inseln als geografische Gesamtheit zu betrachten. Im vorliegenden Fall ist der abweichende Wortlaut der Seerechtskonvention

¹⁰² Hierbei handelt es sich um eine aus Schären (kleine felsige Inseln) bestehende Küstenlandschaft.

jedoch nicht entscheidend für die Frage der Rechtmäßigkeit der geraden Basislinien um den kanadisch-arktischen Archipel, da Kanada kein Vertragsstaat von UNCLOS war.

Des Weiteren legte der ICJ drei Kriterien zur Festlegung gerader Basislinien fest:

- (1) Die Grenzziehung darf nicht nennenswert von der allgemeinen Richtung der Küsten abweichen;
- (2) Meeresgebiete, die innerhalb dieser Linien liegen, müssen ausreichend eng mit dem Festland verbunden sein;
- (3) Wirtschaftliche Interessen, die einer Region eigen sind und deren Bedeutung durch eine lange Zeit eindeutig belegt ist, werden einbezogen (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1166).

Bezüglich des 1. Kriteriums verweisen Jarashow, Runnels und Svenson in ihrem Zeitschriftenaufsatz „UNCLOS and the Arctic: The Path of Least Resistance“ (2006) einerseits darauf, dass der kanadische Archipel bei Betrachtung als Ganzes nicht der kanadischen Küste zu entsprechen scheint. Die Grundlinien weichen von der geradlinigen West-Ost-Richtung der Nordküste deutlich ab (vgl. Lalonde 2004: 73). Besonders markant erweisen sich hier das in nördliche Richtung spitz zulaufende und eine Dreiecksform bildende Ellesmere Island sowie Baffin Island. Durch gerade Basislinien könnte Kanada ein riesiges Gebiet seiner staatlichen Hoheit unterwerfen, das grundlegend nicht der allgemeinen Richtung des Festlands folgt. Andererseits ist die kanadische Küste mit ihren Einbuchtungen und Halbinseln ein einzigartiges geografisches Gebilde, sodass keine allgemeine Richtung der Küstenlinie festzustellen ist (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1601). Der Völkerrechtler und Arktis-Wissenschaftler Donat Pharand schreibt hierzu: „The geographic realities are such that it is absolutely impossible to follow the general easterly direction of the mainland“ (Pharand 1989: 666). Zudem zeichnet sich die kanadische Küste besonders durch die Außenlinie des Archipels aus und die geraden Basislinien folgen einer solchen Außenlinie (vgl. Lalonde 2004: 73). Der ICJ wies in seinem Urteil darauf hin, dass sich das 1. Kriterium jeder mathematischen Präzision entzieht und gerade Basislinien innerhalb angemessener Grenzen von der physischen Küstenlinie abweichen dürfen (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1167). Hier zeigt sich wiederum die Schwäche bisherigen Völkergewohnheitsrechts, da sich nicht erschließt, was unter angemessenen Grenzen explizit zu verstehen ist. Die am weitesten entfernten Inseln weichen max. 20° von der Küstenlinie oder ihrer allgemeinen Richtung ab (vgl. ebd.).

Die Gewässer rund um die kanadische Küste sind bzw. waren die meiste Zeit des Jahres zugefroren. Das Meereis stellt eine einzigartige Verbindung zwischen dem Archipel und dem

Festland dar. Aus dieser Perspektive ist das zweite Kriterium eindeutig erfüllt. Jedoch schmilzt dieses verbindende Element zusehends, sodass die Frage neu beantwortet werden muss. Gerade die kleinen Inseln z. B. zwischen Victoria Island und dem kanadischen Festland stellen eine unverkennbare Nähe zwischen den Meeresgebieten her. Durch die zahlreichen eng beieinander liegenden Inseln ergibt sich die Einheit des Archipels (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1165). Zudem weist Kanada mit einem See-Land-Verhältnis von 0,822:1 ein günstigeres Verhältnis auf als der norwegische Archipel mit 3,5:1 (vgl. Lalonde 2004: 73). Die Messung des See-Land-Verhältnisses ist ein adäquates Mittel, um zu beurteilen, ob Kanada das zweite Kriterium erfüllt, wie die kanadische Völkerrechtlerin Suzanne Lalonde in ihrem Aufsatz „Increased Traffic through Canadian Arctic Waters: Canada’s State of Readiness“ argumentiert. Im genannten Fall hat der Gerichtshof zugunsten Norwegens entschieden – basierend auf dieser Berechnung müsste Kanada der Mindestanforderung genügen, um gerade Basislinien festzulegen. Die Rechtmäßigkeit der kanadischen Basislinien um den Archipel lässt sich unter Berücksichtigung dieser Kriterien nicht gänzlich abweisen.

Wenn gerade Basislinien die beiden diskutierten obligatorischen Kriterien erfüllen, sind sie unabhängig von ihrer Länge¹⁰³ endgültig festgelegt (vgl. Pharand 1989: 663). Um den Beweiswert zu erhöhen, können wirtschaftliche Interessen einer Region wie die ernährungsbedingte und kulturelle Abhängigkeit von diesen berücksichtigt werden (vgl. Pharand 1989: 663; Byers 2007: 153). Der ICJ erklärte, dass der Fortbestand traditioneller Rechte, welche auf den lebenswichtigen Bedürfnissen der Bevölkerung beruhen und deren sehr alte und friedliche Nutzung nachgewiesen werden kann, von Bedeutung ist (vgl. ebd.). Norwegen durfte sich auf historische Fischerei- und Jagdrechte beziehen, um gerade Basislinien zu legitimieren. Donat Pharand verweist auf die langjährigen wirtschaftlichen Interessen der lokalen Inuit-Bevölkerung in Kanada, deren Lebensunterhalt seit jeher ausschließlich vom Fischen, Jagen und Fangen in diesen Gewässern abhängt (vgl. Pharand 1989: 667). Sie könnten bei der Bewertung berücksichtigt werden. Eine von der kanadischen Regierung geförderte Studie über die Landnutzung und -besetzung der Inuit von 1976 zeigt, dass die traditionelle Nutzung des Meereises alle Gewässer der zentralen und östlichen Arktis sowie der westlichen Arktis bis zur Grenze in der Beaufortsee und in nördlicher Richtung bis zur M’Clure Strait und zum Viscount Melville Sound umfasst (vgl. ebd.). Jedoch ist zu beachten, dass diese Studie offensichtlich vor dem Hintergrund nationaler Interessen durchgeführt wurde. Es handelt sich daher nicht um ein objektives Forschungsergebnis und sollte kritisch hinterfragt werden. Dennoch ist unbestritten, dass die Inuit in diesem Gebiet

¹⁰³ Der Internationale Gerichtshof legte keine Beschränkung hinsichtlich der Länge gerader Basislinien fest (vgl. Pharand 1989: 663). Auch das CTS und UNCLOS enthalten diesbezüglich keine Regelung.

lebenswichtige ökonomische Interessen entwickelt haben, die zumindest die Gültigkeit einzelner gerader Basislinien unterstützen (vgl. ebd.).

Welche Richtlinien liefert die Seerechtskonvention von 1982, um gerade Basislinien festzulegen? Die drei Kriterien aus dem Anglo-Norwegian Fisheries Case wurden übernommen: (1) Der Verlauf gerader Basislinien darf nicht signifikant von der allgemeinen Richtung der Küste abweichen, (2) die innerhalb dieser Linien gelegenen Seegebiete müssen so eng mit dem Landgebiet verbunden sein, dass sie der Ordnung der inneren Gewässer unterstellt werden können, und (3) bei der Festlegung bestimmter Basislinien können wirtschaftliche Interessen, die einem Gebiet eigen sind und deren Vorhandensein und Bedeutung durch lange Übung eindeutig erwiesen sind, berücksichtigt werden (vgl. Art. 7 UNCLOS). Zunächst bleibt unklar, wann eine erhebliche Abweichung von der allgemeinen Richtung der Küste vorliegt und ein unzureichendes See-Land-Verhältnis vorliegt. Die Berechnung des See-Land-Verhältnisses könnte hier ein zuverlässiger Lösungsansatz sein, wenn das Seevölkerrecht einen Richtwert bestimmt. Ausgehend vom Urteil des Internationalen Gerichtshofs im Anglo-Norwegian Fisheries Case müsste dieser Wert großzügig gewählt werden. Die norwegischen Basislinien wurden bei einem See-Land-Verhältnis von 3,5:1 angenommen und bestehen seit nunmehr über 70 Jahren, sodass sich hier ein Gewohnheitsrecht etabliert haben könnte. Einen geringeren Wert festzulegen, würde Norwegens Souveränität über die Gewässer infrage stellen. Weiterhin problematisch zeigt sich die Verknüpfung ökonomischer Interessen mit der Festlegung gerader Basislinien: UNCLOS definiert nicht, welche wirtschaftlichen Interessen konkret berücksichtigt werden dürfen, welcher Zeitraum unter einer „langen Übung“ zu verstehen ist und in welcher Intensität ein Staat im jeweiligen Gebiet aktiv sein muss. Ist beispielsweise das lebensnotwendige Fischen indigener Völker ausreichend, oder muss ein Staat ganzjährig Öl- und Gasressourcen abbauen? Der entstehende Interpretationsspielraum wirkt potenziell konfliktfördernd. Andererseits schränkt UNCLOS die Relevanz ökonomischer Interessen deutlich ein, indem sie gemäß Art. 7 (5) bei der Festlegung bestimmter, also einzelner Basislinien einbezogen wird. Und zwar nur, wenn ein Staat die Mindestanforderungen nach Art. 7 Abs. 1 erfüllt und zur Anwendung gerader Basislinien berechtigt ist. Trotzdem liefert UNCLOS keine eindeutigen Richtlinien, wann gerade Basislinien verwendet werden dürfen, und überlässt die Einschätzung vielmehr den Küstenstaaten, die mit passenden Argumenten ihre Position untermauern können. Insbesondere, wenn sich Küstenstaaten einer vermeintlich historischen Nutzung von Gewässern bedienen, kommt das gegenwärtige Seevölkerrecht schnell an seine Grenzen, wenn es um den zulässigen Verlauf gerader Basislinien geht.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass UNCLOS keine maximale Länge für gerade Basislinien festlegt und Küstenstaaten sich somit das größtmögliche Gebiet als innere Gewässer einverleiben. Byers und Lalonde (2006) betonen, dass das Fehlen eines mathematischen Maßes für die Länge gerader Basislinien in starkem Kontrast zu der genauen Grenzbestimmung der Meereszonen steht (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1164).

Bemerkenswert ist, dass in den von geraden Basislinien umschlossenen Gewässern für ausländische Schiffe kein Recht auf friedliche Durchfahrt erlaubt war – unabhängig davon, welche gesetzlichen Rechte vor Verwendung des Basisliniensystems bestanden (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1598). Mit dem Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone von 1958 wurden die inneren Gewässer dem Recht auf friedliche Durchfahrt unterworfen, wenn die Gewässer zuvor ein Teil des Küstenmeeres oder der Hohen See waren (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1598; Art. 5 CTS). Dadurch wurde verhindert, dass Meeresgebiete durch die Festlegung gerader Basislinien im Sinne des „Mare Clausum“ abgeriegelt wurden. Da Kanada, ebenso wie viele andere Staaten, das CTS jedoch nie ratifizierte, konnte bzw. kann diese Regelung nicht für alle Staaten als rechtsverbindlich angesehen werden (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1598). Die Seerechtskonvention hat die Bestimmung für die friedliche Durchfahrt in neu eingeschlossenen Gewässern jedoch in Art. 8 übernommen und mit 170 Vertragsparteien allgemeine Anerkennung gewonnen.

Doch was passiert, wenn die kanadischen Basislinien nicht anerkannt werden? In diesem Fall wären die Archipelgewässer in Küstenmeer, Anschlusszone und EEZ zu unterteilen (vgl. Höfelmeier 2013: 20). Die Nordwestpassage würde dann dem Recht der friedlichen Durchfahrt sowie der Freiheit der Schifffahrt unterliegen.

3.5.1.3. Artikel 234 UNCLOS: Sonderregelung für eisbedeckte Gebiete

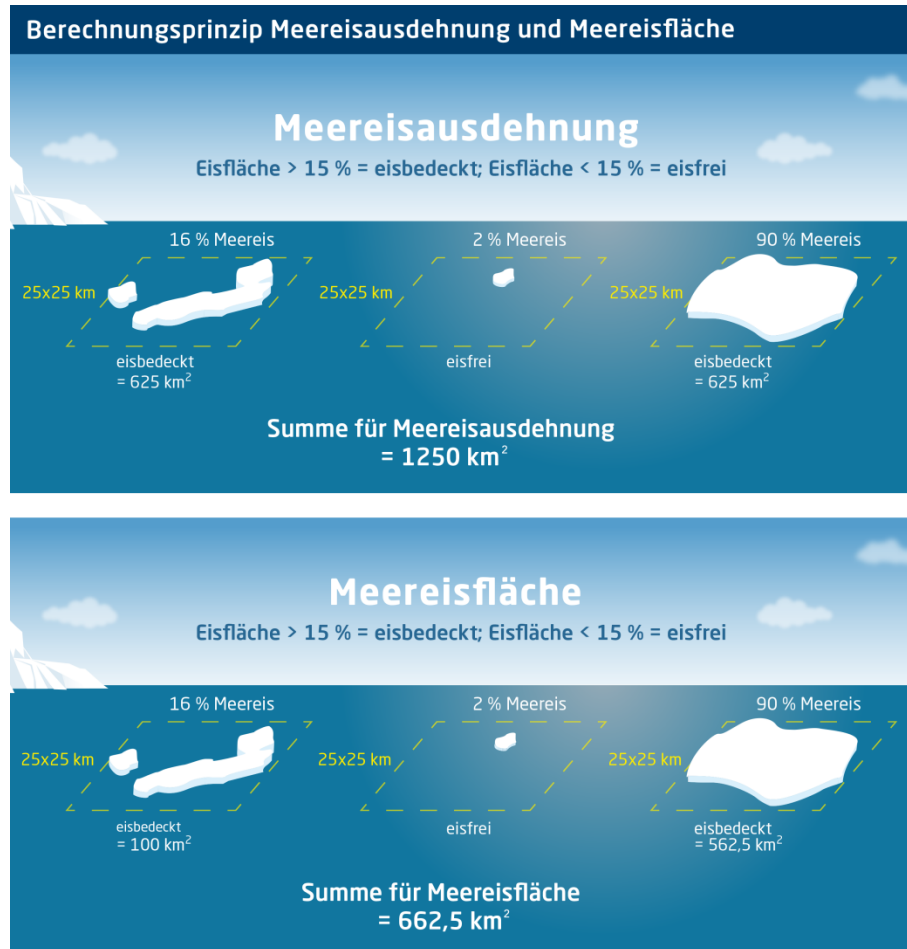
Die kanadischen Vertreter setzten sich während der Dritten UN-Seerechtskonferenz für die Einbeziehung von Artikel 234 ein (vgl. Young 1987: 115). Dieser Artikel stellt eine Sonderregelung für eisbedeckte Gebiete dar und erlaubt es Küstenstaaten. Küstenstaaten dürfen nicht-diskriminierende Gesetze und sonstige Vorschriften erlassen, um die Meeresverschmutzung durch Schiffe innerhalb der EEZ zu vermeiden, verringern und überwachen (vgl. Art. 234 UNCLOS). Vorausgesetzt, das Seegebiet zeichnet sich durch strenge klimatische Bedingungen aus und ist nahezu das gesamte Jahr über mit Eis bedeckt,

was außergewöhnliche Gefahren für die Schifffahrt mit sich bringt¹⁰⁴ (vgl. ebd.). Das Recht auf friedliche Durchfahrt bleibt hiervon unberührt.

Dass sich Kanada in den 1970er Jahren dafür einsetzte, dass Art. 234 in die Seerechtskonvention aufgenommen wird, deutet zunächst darauf hin, dass die Gewässer des kanadisch-arktischen Archipels erst spät als Binnengewässer beansprucht wurden. Dadurch wollte Kanada eine zusätzliche rechtliche Handhabe schaffen für den Fall, dass sich die proklamierten historischen Rechte nicht durchsetzen lassen. Eine Interpretation der Archipelgewässer als Binnengewässer hätte diese Sonderregelung überflüssig gemacht. Aus umweltpolitischer Sicht erscheint das kanadische Bestreben umso logischer, je stärker man sich die Auswirkungen der globalen Erwärmung aus diesen Paragrafen vor Augen führt. Mit der fortschreitenden Eisschmelze könnte Art. 234 zukünftig wirkungslos werden, denn er bezieht sich auf mit Eis bedeckte Meeresgebiete und nicht auf Regionen, die vor einigen Jahren oder Jahrzehnten als solche galten. Wie in dieser Arbeit mehrfach als problematisch herausgestellt, enthält auch dieser Artikel eine unklare Formulierung: „[...] das diese Gebiete während des größten Teiles des Jahres bedeckende Eis“ (Art. 234 UNCLOS). Theoretisch wäre die Sonderregelung somit nicht anwendbar, wenn ein Meeresgebiet für 183 Tage eisfrei ist. Doch wann spricht man eigentlich von einer Meereisbedeckung? Handelt es sich dabei um eine geschlossene Eisdecke oder sind auch löchrige Stellen zulässig? Eine mögliche Antwort liefert das Meereisportal, eine Initiative des Helmholtz-Verbundes „Regionale Klimaänderungen“ des AWI in Kooperation mit der Universität Bremen. Die Meereisbedeckung wird seit über 30 Jahren aus Satellitendaten bestimmt und i. d. R. als Meereisausdehnung, Meereisfläche in Quadratkilometern oder als Meereiskonzentration angegeben (vgl. Meereisportal 2023). Während die Meereisausdehnung das Maß des äußeren Randes einschließlich vorhandener Löcher beschreibt, bezieht sich die Meereisfläche lediglich auf eisbedeckte Gewässer ohne Lücken (vgl. ebd.). Die Eiskonzentration wird meist in Prozent angegeben. Ein gängiger Grenzwert sind 15 Prozent: Besitzt eine sog. Datenzelle eine Meereiskonzentration größer als 15 Prozent, wird sie als „eisbedeckt“ bewertet (vgl. ebd.). Wie die unterhalb angeführte Grafik veranschaulicht, sind hier freie Wasserflächen gleichermaßen einbezogen. Somit wäre eine Verabschiedung besonderer Rechtsvorschriften für die gesamte EEZ gerechtfertigt, wenn ein Teil davon eisbedeckt ist.

¹⁰⁴ Die erlassenen Regelungen finden gemäß Art. 236 keine Anwendung auf Kriegsschiffe und sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt werden (vgl. Art. 236 UNCLOS).

Abb. 27: Unterscheidung zwischen Meereisausdehnung und Meereisfläche



Quelle: Meereisportal 2023

Ausgehend von dieser Definition wäre Art. 234 UNCLOS hinfällig, wenn diese 15 Prozent im Arktischen Ozean dauerhaft mehr als ein halbes Jahr unterschritten werden. Gegenwärtig sind deutliche Schwankungen in der jährlichen Meereisbedeckung zu verzeichnen, sodass selbst bei Erreichen eines Wertes von bspw. 12 Prozent im Jahr 2050 nicht von einem dauerhaften Zustand gesprochen werden kann.

Weiterhin stellt sich die Frage, was konkret unter der Schaffung von Hindernissen oder außergewöhnlichen Gefahren für die Schifffahrt zu verstehen ist (vgl. Symonides 2018: 24). Sind besondere Vorschriften für Eisbrecher und Schiffe mit hoher Polarklasse gerechtfertigt, obwohl diese durch dünnes einjähriges Eis nicht gefährdet sind? Eine eistaugliche Aufrüstung von (Handels-) Schiffen würde die Durchquerung arktischer Seewege erleichtern, sodass eisbedeckte Gebiete nicht grundsätzlich ein Hindernis für die Navigation wären und ein Teilabschnitt von Art. 234 UNCLOS faktisch nicht anwendbar wäre. Zudem ist zweifelhaft, ob sich die Vorschriften ausschließlich auf die Verhinderung von Meeresverschmutzung beziehen dürfen oder der jeweilige Küstenstaat auch Anforderungen an die Sicherheit von Schiffen und die Ausbildung der Besatzung stellen darf (vgl. ebd.: 25). Die

Seerechtskonvention macht hierzu keine Vorgaben. Grundsätzlich sind beide Faktoren eng miteinander verknüpft. Ein Schiff, das für die Durchquerung arktischer Passagen unzureichend ausgerüstet ist, ist einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt und stellt somit zwangsläufig ein Gefahrenpotenzial für das sensible Ökosystem der Arktis dar. Insofern ist davon auszugehen, dass derartige Vorschriften eingeschlossen sind. Janusz Symonides, ehemaliger Professor für Völkerrecht an der Universität Warschau, verweist in seinem Zeitschriftenaufsatz „Unresolved Issues and Emerging Challenges in the Law of the Sea“ auf einen weiteren konfliktbehafteten Aspekt auf völkerrechtlicher Ebene: Die Möglichkeit einer nationalen Verabschiedung von Schifffahrtsgesetzen und -vorschriften unabhängig von ihrer Annahme durch die IMO führt dazu, dass die Einheitlichkeit für Anforderungen und Standards für die internationale Schifffahrt untergraben wird (vgl. ebd.).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Sonderregelung für eisbedeckte Gebiete in Art. 234 UNCLOS durch zahlreiche Unklarheiten in Bezug auf den Anwendungsbereich und die eingeräumten Rechte konfliktfördernd wirkt – vor allem im Hinblick auf die Frage, wie lange Küstenstaaten angesichts der fortschreitenden globalen Erwärmung und schmelzenden Meereisbedeckung von dieser Sonderregelung noch Gebrauch machen dürfen. Drittstaaten, die an einer Nutzung der Nordwest- und Nordostpassage als alternative Transportroute interessiert sind, werden gleichermaßen beschränkende Vorschriften verhindern wollen.

3.5.2. Die Nordwestpassage als internationale Meerenge?

Selbst wenn die kanadischen Basislinien völkerrechtlich anerkannt würden, bliebe die Frage der kanadischen Souveränität über die Nordwestpassage ungelöst. Die Vereinigten Staaten argumentieren, dass es sich bei der NWP um eine Meerenge handelt, die der internationalen Schifffahrt dient und somit das Recht auf eine Transitdurchfahrt gemäß Art. 37 UNCLOS besteht. Transitdurchfahrt bedeutet gemäß Art. 38 UNCLOS die Ausübung der Freiheit der Schifffahrt zum Zweck des ununterbrochenen und zügigen Transits¹⁰⁵ durch die Meerenge zwischen einem Teil der Hohen See / EEZ und einem anderen Teil der Hohen See / EEZ (vgl. Art. 38 UNCLOS). Ausländische Schiffe, die eine internationale Meerenge und dabei die 12-Meilen-Zone eines Küstenstaates durchqueren, profitieren anstelle des Rechts auf friedliche Durchfahrt von einem erweiterten Transitdurchgang, der keiner Zustimmung des Meerengenanliegers bedarf (vgl. Byers 2013: 130 f.; Uebachs 2018: 70). Nach Art. 35 UNCLOS sind innere Gewässer innerhalb einer Meerenge von dem Recht auf Transitdurchfahrt nicht berührt, sofern die Festlegung gerader Basislinien keine Gebiete

¹⁰⁵ Dieses Erfordernis schließt jedoch nicht aus, an einem Hafen des Küstenstaates unter Beachtung seiner Einreisebedingungen anzulegen (vgl. Art. 38 UNCLOS).

einbezieht, die vorher nicht als innere Gewässer galten (vgl. ebd.). Kanada hat seine geraden Basislinien um den kanadisch-arktischen Archipel im Jahr 1986 gezogen. Ein zentraler Streitpunkt zwischen den beiden Anrainerstaaten ist daher, ob die Nordwestpassage vor der Errichtung dieser Basislinien als internationale Meerenge galt (vgl. ebd.). Ist dies zutreffend, würde die Staatengemeinschaft von einer Transitdurchfahrt, die nicht behindert werden darf und ohne vorherige Genehmigung oder Überwachung durch den Küstenstaat möglich ist, profitieren (vgl. Jarashow Runnels/Svenson 2006: 1604). Ist dies nicht der Fall, würde nach Art. 8 UNCLOS zwar weiterhin das Recht auf friedliche Durchfahrt¹⁰⁶ für ausländische Schiffe bestehen, allerdings unterliegen die Gewässer dann dem kanadischen Recht mit u. a. seinen Regulierungsmaßnahmen sowie Einwanderungs-, Zoll- und Strafgeldern (vgl. Braune 2016: 137). Prinzipiell lässt sich die Anwendbarkeit von Art. 8 UNCLOS auf die kanadischen Gewässer kritisch hinterfragen. Dieser Artikel besagt, dass in Gebieten, die vorher nicht als innere Gewässer galten und durch die Festlegung gerader Basislinien als solche klassifiziert werden, weiterhin das Recht auf friedliche Durchfahrt besteht. Der Grundgedanke hinter dieser Souveränitätsbeschränkung ist, dass durch gerade Basislinien nicht das in UNCLOS vorgesehene Recht der friedlichen Durchfahrt beendet wird und sich Küstenstaaten problemlos Gebiete in Küstennähe nach dem Prinzip des Mare Clausum einverleiben. Hier liegt ein Sonderfall vor, da die Gewässer durch den kanadisch-arktischen Archipel zum damaligen Zeitpunkt aufgrund der Meereisbedeckung nicht nutzbar waren. Es zeigt sich abermals, dass die Seerechtskonvention den Besonderheiten des arktischen Raums in vielen Punkten nicht gerecht wird.

Zu den größten Konfliktpunkten gehört die Frage, ob die Nordwestpassage nach geltendem Völkerrecht als internationale Meerenge zu betrachten ist. Nachdem in den vorherigen Kapiteln der kanadische Anspruch ausführlich beleuchtet wurde, richtet sich der Fokus nun auf die Interessen der Vereinigten Staaten.

Das Strategiepapier des U.S. Department of Defense betont, dass die Aufrechterhaltung der Navigations- und Überflugfreiheit entscheidend ist, um sicherzustellen, dass die Arktis ein offen zugängliches Gebiet bleibt und die US-Streitkräfte globale Mobilität behalten (vgl. DoD 2019: 13). Die amerikanische Regierung beabsichtigt, übermäßige maritime Ansprüche in der Arktis – wie den kanadischen Anspruch auf eine Integration des Archipels in die nationalen Hoheitsgewässer – anzufechten (vgl. ebd.). In der nationalen Arktisstrategie des Weißen

¹⁰⁶ Um diese Ausnahmeregelung für innere Gewässer zu umgehen, beanspruchen Staaten in Bereichen, in denen ihre Küste tiefe Einbuchtungen aufweist, keine geraden Basislinien, sondern eine historische Bucht (vgl. Vitzthum 2006: 92).

Hauses aus dem Jahr 2016 wird die Bewahrung der Schifffahrtswegfreiheit in der Arktis explizit mit militärstrategischen Motiven verknüpft. Man wolle Eisbrecher mit ausreichender Kapazität unterhalten, um (1) den Zugang zur Arktis zu gewährleisten, (2) amerikanische Interessen zu unterstützen, (3) Seeoperationen in eisbedeckten Gewässern durchzuführen und (4) die Forschung zu erleichtern, die ein grundlegendes Verständnis der Polarregion ermöglicht (vgl. Executive Office of the President of the US 2016). Mit Deklaration der NWP als internationale Meerenge könnten sich alle Schiffe, einschließlich Kriegsschiffe und U-Boote, frei bewegen. Eine Transitpassage bietet zudem den entscheidenden Vorteil, dass U-Boote passieren können, ohne aufzutauchen oder den angrenzenden Küstenstaat informieren zu müssen (vgl. Byers 2007: 151). Das wäre in einem Binnengewässer nicht möglich. Aus kanadischer Sicht gilt es zu verhindern, dass militärische U-Boote unentdeckt die kanadischen Gewässer, insbesondere in unmittelbarer Nähe zum Festland, durchqueren. Der Streit um den völkerrechtlichen Status der Nordwestpassage ist somit eindeutig von militärstrategischen Interessen geprägt. Im Jahr 1986 benannte der US-Präsident Ronald Reagan sechzehn Meerengen und Kanäle (sog. choke points), für die ein besonderes Interesse an freier Durchfahrt besteht, da im Konfliktfall eine Sperrung drohen könnte (vgl. Vitzthum 2006: 139).

In der zuletzt veröffentlichten „National Strategy for the Arctic Region“ aus dem Jahr 2022 verlautbart das Weiße Haus erneut, die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs in der Arktis schützen zu wollen (vgl. The White House 2022: 4). Bemerkenswert ist, dass auf die divergierenden Interessen hinsichtlich der NWP nicht mehr eingegangen wird. Die US-amerikanische und die kanadische Regierung hatten sich darauf geeinigt, sich nicht einig zu sein. Mit steigendem Interesse an einer wirtschaftlichen Nutzung der Passagen könnte sich diese Übereinkunft in absehbarer Zeit verändern; insbesondere vor dem Hintergrund, dass die eigentlich attraktivere Nordostpassage aufgrund der gesamtpolitischen Entwicklung seit Kriegsbeginn im Februar 2022 in der geostrategisch bedeutsamen Polarregion von zahlreichen Staaten voraussichtlich gemieden wird.

Inwieweit lässt sich die US-amerikanische Position aus völkerrechtlicher Perspektive untermauern? Im Folgenden wird der Blick zunächst auf den Korfu-Kanal-Fall gerichtet, da der Internationale Gerichtshof im Jahr 1949 diesbezüglich das bislang einzige Urteil zum Thema Meerenge formuliert hat. Daraufaufgehend werden die gegenwärtigen Regelungen nach UNCLOS detailliert analysiert, um eine abschließende Einschätzung der Nordwestpassage als möglicher Transitweg und der konfliktfördernden Elemente des Seevölkerrechts zu geben.

3.5.2.1. Der Korfu-Kanal-Fall von 1949: Geografische und funktionale Voraussetzungen

Der Korfu-Kanal-Fall war der erste vor dem ICJ verhandelte Völkerrechtsfall, in dem es um die staatliche Verantwortung für Schäden auf See und die friedliche Durchfahrt von Kriegsschiffen durch den Korfu-Kanal ging, der sich zwischen der albanischen Küste und dem nördlichsten Teil der griechischen Insel Korfu befindet (vgl. Kälin et al. 2022: 218).

Am 15. Mai 1946 passierten zwei britische Kriegsschiffe in südlicher Richtung den Korfu-Kanal und wurden in Höhe der Bucht Saranda durch albanische Küstenbatterien beschossen, ohne getroffen zu werden (vgl. Rotte 2019: 445; Münch 1982: 32). Die britische Regierung protestierte dagegen und behauptete, dass die freie Durchfahrt durch den Kanal durch das Völkergewohnheitsrecht garantiert sei (vgl. Kälin et al. 2022: 218). Albanien vertrat den Standpunkt, dass die britischen Schiffe widerrechtlich in die albanischen Hoheitsgewässer eingedrungen seien und kein ausländisches Kriegs- oder Handelsschiff diese ohne vorherige Genehmigung durchfahren dürfe (vgl. ebd.). Am 22. Oktober entsandte die britische Regierung demonstrativ einen Flottenverband, bestehend aus zwei Kriegsschiffen und zwei Zerstörern, durch den Korfu-Kanal, um die Entschlossenheit der Albaner vor der geplanten Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen zu testen und ggf. durch eine militärische Antwort auf etwaigen Beschuss die eigene völkerrechtliche Position durchzusetzen (vgl. Rotte 2019: 445; Münch 1982: 32). In der Nähe der albanischen Küste trafen zwei Schiffe auf Seeminen, wodurch viele britische Soldaten verletzt oder getötet wurden und es zu erheblichen materiellen Verlusten kam (vgl. ebd.). Ein dritter Zwischenfall ereignete sich im November 1946, als die Royal Navy in der Korfu-Straße ohne vorherige Genehmigung Seeminen räumte, um eine sichere Durchfahrt zu gewährleisten und gleichzeitig Beweismaterial für den Vorfall vom 22. Oktober zu sammeln (vgl. ebd.). Großbritannien brachte den Sachverhalt vor den UN-Sicherheitsrat, welcher aufgrund eines sowjetischen Vetos an den Internationalen Gerichtshof verwies. Daraufhin verklagte die britische Regierung Albanien zur Zahlung von Schadensersatz (vgl. Rotte 2019: 445; Münch 1982: 33). Albanien stimmte dem Verfahren zu, nahm aber zu keinem Zeitpunkt an dem Prozess teil. Der Gerichtshof stellte in seinem Urteil vom 9. April 1949 fest, dass Albanien seine völkerrechtliche Sorgfaltspflicht verletzt hat, als es die britischen Schiffe ohne vorherige Warnung vor den Seeminen in seine Gewässer einfahren ließ, aus Überzeugung, dass Albanien von den Minenfeldern wusste oder zumindest hätte wissen müssen (vgl. Kälin et al. 2022: 218). Es sei allgemein anerkannt, dass Kriegsschiffe durch der internationalen Schifffahrt dienende und zwei Teile der Hohen See verbindende Meerengen ohne vorherige Genehmigung passieren dürfen – sofern es sich um eine friedliche Durchfahrt handelt (vgl. ICJ 1949: 28). Ein Küstenstaat hat nicht das Recht, eine solche Durchfahrt in Friedenszeiten

zu verbieten (vgl. ebd.). Auf diesen Grundlagen wurde die albanische Behauptung, dass eine Verletzung der nationalen Souveränität vorliegt, zurückgewiesen und Albanien zu Ersatzleistungen an den Kläger Großbritannien verpflichtet.

Das Urteil war richtungsweisend für das Völkergewohnheitsrecht im Hinblick auf die Frage, ob Kriegsschiffen eine friedliche Durchfahrt durch die Hoheitsgewässer eines Küstenstaates zusteht, und legte ebenfalls ein geografisches und ein funktionales Kriterium fest, um das Vorhandensein einer internationalen Meerenge zu bewerten. Da er bei der Formulierung seiner Anforderungen mit dem Begriff „und“ eine Konjunktion verwendete, ist davon auszugehen, dass beide Kriterien gleichermaßen erfüllt sein müssen.

Das geografische Kriterium

Eine Meerenge liegt vor, wenn sich Küstengewässer in einem natürlichen Engpass zwischen benachbarten Landmassen überschneiden und zwei Teile der Hohen See miteinander verbinden (vgl. Pharand 1989: 668). Wenn sich die Hoheitsgewässer der beiden Küstenstaaten nicht überschneiden und in der Mitte der Wasserstraße ein Bereich der Hohen See verbleibt, gilt weiterhin der Grundsatz der Freiheit der Meere (vgl. ebd.). Die Nordwestpassage erfüllt zweifelsohne die geografischen Charakteristika, da sie den Atlantischen Ozean über die Arktis mit dem Pazifischen Ozean verbindet und durch den kanadisch-arktischen Archipel mit seinen zahlreichen, durch Inseln und Felsen gebildeten Engpässen führt¹⁰⁷. Jarashow, Runnels und Svenson merken in dem Kontext richtigerweise an, dass die Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Pazifischen Ozean, die allen Routen gemein ist, die Frage aufwirft, ob diese für Zwecke der völkerrechtlichen Analyse als eine einzige Meerenge angesehen werden kann (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1605). Eine Unterscheidung in mehrere Meerengen könnte den kanadischen Anspruch auf die NWP als Binnengewässer erleichtern (vgl. ebd.). Während die geraden Basislinien lediglich eine Beurteilung erfordern, müsste für jede einzelne Meerenge eine eigenständige Entscheidung über den völkerrechtlichen Status getroffen werden. Insbesondere die jährlich variierende Meereisbedeckung würde eine solche Bewertung erheblich erschweren, da nicht alle Routen jedes Jahr gleichermaßen gut nutzbar waren. Dennoch ist das erste Kriterium erfüllt.

¹⁰⁷ Insofern könnte die NWP aus vielen Meerengen bestehen.

Das funktionale Kriterium

Die eigentliche Debatte bezieht sich auf das funktionale Kriterium. Dieses ist erfüllt, wenn eine Meerenge für die internationale Schifffahrt genutzt wird. Die albanische Regierung argumentierte, dass der Korfu-Kanal zwar eine Meerenge im geografischen Sinne sei, jedoch primär für den lokalen Verkehr zwischen den Häfen Korfu und Saranda genutzt werde. Daher handele es sich nicht um eine notwendige Verbindung zwischen zwei Teilen der Hohen See, was zur Konsequenz habe, dass kein Durchfahrtsrecht für ausländische (Kriegs-) Schiffe besteht (vgl. ICJ 1949: 28). Der Gerichtshof stellte fest, dass nicht das Verkehrsaufkommen, sondern die tatsächliche Nutzung einer Meerenge für die internationale Schifffahrt ausschlaggebend ist. Darüber hinaus betonte der ICJ, dass das Vorhandensein einer alternativen Route den rechtlichen Status einer Meerenge nicht beeinflusst, solange diese von internationalen Seeschiffen befahren wird (vgl. ebd.). Das nächste Kapitel wird zeigen, dass sich mit UNCLOS an dieser Regelung einiges verändert hat.

Im Zeitraum vom 1. April 1936 bis 31. Dezember 1937 haben nach Angaben britischer Vertreter insgesamt 2884 Schiffe den Korfu-Kanal durchfahren und zudem den Hafen von Korfu angelaufen – die Zahl der tatsächlichen Transite, ohne Halt in Korfu, dürfte höher gewesen sein (vgl. ebd.: 28 f.). Hier kristallisiert sich ein Widerspruch in der Argumentationsweise heraus: Wenn das Verkehrsaufkommen für die Bewertung einer internationalen Meerenge eine untergeordnete Rolle spielt, warum bezieht sich der ICJ sogleich im nächsten Satz auf die von Großbritannien angegebene Anzahl der Transite, um die Bedeutung des Korfu-Kanals für die Schifffahrt hervorzuheben? Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch Höfelmeier, die kritisch darauf verweist, dass der ICJ die Anzahl der Schiffe als entscheidendes Kriterium ausgeschlossen hat (vgl. Höfelmeier 2013: 28). Im Gegensatz hierzu ist die Zahl der Durchfahrten durch die Nordwestpassage sehr gering, wie Kapitel 3.1.4 aufgezeigt hat. Zudem bezog sich das Verkehrsaufkommen im Korfu-Kanal auf den geringen Zeitraum von ca. anderthalb Jahren, während die Nordwestpassage bislang nicht mal hundert Fahrten in einem Jahr erreicht, wovon wiederum ein geringer Anteil auf ausländische Schiffe entfällt. Zwischen 1903 und 1985 gab es 39 Transite, davon 21 Schiffe unter kanadischer Flagge und neun Schiffe unter amerikanischer Flagge (vgl. Lalonde 2020: 272). Im Zeitraum von 1988 bis 2019 gab es insgesamt 274 Transite, wovon jeweils ca. neun Prozent kanadische und amerikanische Schiffe ausmachten (vgl. ebd.). Kanada vertritt die Position, dass die NWP dem funktionalen Kriterium nicht gerecht wird (vgl. Byers/Lalonde 2009: 1174). Oder könnte die gelegentliche Nutzung eines Seewegs als Beweis für eine langfristige Praxis anerkannt werden?

Das Gerichtsurteil sagt nichts über den erforderlichen Grad der Nutzung für die internationale Schifffahrt aus und ermöglicht jedem Staat eine eigenständige Interpretation. Donald Pharand betont in seinem Zeitschriftenaufsatz „Canada’s Sovereignty Over the Northwest Passage“, dass die vom ICJ herangezogenen Zahlen im Korfu-Kanal-Fall zwar keinen Schwellenwert darstellen, jedoch verdeutlichen, dass ein gewisser Grad an Nutzung vorhanden sein muss, damit eine Wasserstraße als internationale Meerenge gilt (vgl. Pharand 1989: 669). Somit können das Verkehrsaufkommen und die Nutzung einer Wasserstraße nicht problemlos getrennt voneinander betrachtet werden. Eine klare Regelung bzgl. der erforderlichen Transitzahlen und der Anzahl der Flaggenstaaten, auf welche sich der ICJ in seiner Urteilsfindung ebenfalls bezieht, könnte zwischenstaatlichen Konflikten vorbeugen. So könnte bspw. ein gewisser Prozentsatz des Welthandels, der über das Meer transportiert wird, herangezogen werden. Hierbei sollten die besonderen klimatischen Verhältnisse der Arktis hinreichend berücksichtigt werden. Noch vor wenigen Jahrzehnten war die NWP aufgrund der dauerhaften Meereisbedeckung für den Schiffsverkehr nicht nutzbar. Mit der fortschreitenden Erwärmung gibt es inzwischen ein sommerliches Zeitfenster, das eine Durchquerung der arktischen Gewässer erlaubt und sich in den kommenden Jahren vergrößern wird. Insofern wäre (1) die Anzahl der erforderlichen Transite, um das funktionale Kriterium zu erfüllen, für Polarregionen deutlich geringer und (2) das zukünftige Potenzial der Nordwestpassage entscheidend. Aus dem ICJ-Urteil kristallisiert sich klar heraus, dass die bloße Möglichkeit dieser Nutzung ausreichend ist (vgl. Jarashow/Runnels/Svenson 2006: 1611). Andernfalls würde ein Gewässer lediglich auf der Grundlage von Prognosen bewertet und dies ist keinesfalls ein haltbarer Faktor. Die USA vertreten die Ansicht, das funktionale Element sei dadurch erfüllt, dass die NWP durch eine geringe Anzahl internationaler Seeschiffe genutzt wird (vgl. ebd.: 1612 f.). In diesem Zusammenhang zeichnet sich ein mögliches Konfliktpotenzial ab: Wenn das Schiffsaufkommen in der NWP als nicht ausreichend wahrgenommen und das zukünftige Nutzungspotenzial, welches aufgrund erheblicher Distanz-, Zeit- und Kostenersparnisse mit der Eisschmelze zunehmend gegeben ist, nicht einbezogen wird, könnte über den völkerrechtlichen Status der Seewege erst in einigen Jahrzehnten entschieden werden. Hier zeigt sich die starke Abhängigkeit von der Frage nach dem Verkehrsaufkommen. Bis 2050 könnte es ein stabiles sommerliches Zeitfenster geben, in dem Seeschiffe den kanadisch-arktischen Archipel ohne die Begleitung von Eisbrechern durchqueren. Eine ganzjährige Nutzung könnte erst Ende des 21. Jahrhunderts möglich sein. Der ICJ definiert nicht, ob eine Meerenge das gesamte Jahr über für die internationale Schifffahrt genutzt werden muss. Bis dahin könnte sich ein Völkergewohnheitsrecht zugunsten Kanadas entwickelt haben bzw. es ist fraglich, ob ein anerkanntes Binnengewässer nachträglich als internationale Meerenge festgelegt werden kann (vgl. Leyboldt 2009: 59).

3.5.2.2. Das Recht auf Transitdurchfahrt nach UNCLOS

Nach Art. 37 UNCLOS gilt das Recht auf Transitdurchfahrt für Meerengen, die der internationalen Schifffahrt zwischen einem Teil der Hohen See oder EEZ und einem anderen Teil der Hohen See und EEZ dienen (vgl. Art. 37 UNCLOS). Die Seerechtskonvention hat die geografischen Voraussetzungen des ICJ somit übernommen und diese an die Aufteilung der Ozeane in verschiedene Meereszonen angepasst. Transitdurchfahrt bedeutet, dass Schiffe eine Meerenge zum Zwecke des ununterbrochenen und zügigen Transits frei durchfahren und unter Beachtung der Einreisebedingungen des Meerengeanliegerstaates an Häfen anlegen dürfen (vgl. Art. 38 UNCLOS). Die Durchfahrt darf nicht behindert werden und alle bekannten Gefahren für die Schifffahrt in der Meerenge müssen in geeigneter Weise mitgeteilt werden (vgl. Art. 44 UNCLOS).

Alle Schiffe, die das Recht auf Transitdurchfahrt ausüben, sind nach Art. 39 UNCLOS dazu verpflichtet, alle anderen Tätigkeiten, die nicht mit ihrem normalen kontinuierlichen und zügigen Transit zusammenhängen, zu unterlassen – es sei denn, sie werden durch höhere Gewalt oder einen Notfall erforderlich (vgl. Art. 39 UNCLOS). Wie erwähnt, profitieren ausländische Schiffe anstelle des Rechts auf friedliche Durchfahrt von einem erweiterten Transitdurchgang, welcher dazu berechtigt, eine internationale Meerenge ohne küstenstaatliche Erlaubnis zu passieren und gleichzeitig von anderen Beschränkungen befreit (vgl. Byers 2013: 130). So dürfen U-Boote, die gemäß Art. 20 UNCLOS dazu verpflichtet sind, im Küstenmeer an der Oberfläche zu navigieren und ihre Flagge zu zeigen, ohne aufzutauchen durch eine Transitpassage fahren (vgl. ebd.). Einerseits, weil eine entsprechende Vorschrift nach dem Vorbild von Art. 20 UNCLOS fehlt. Andererseits spricht Art. 39 Abs. 1 (c) vom „normalen [...] Transit“ und dieser besteht bei U-Booten in der Unterwasserfahrt (vgl. Vitzthum 2006: 144).

Der Küstenstaat darf in Übereinstimmung mit Art. 41 UNCLOS konkrete Schifffahrtswege und Verkehrstrennungsgebiete vorschreiben, sofern es die sichere Durchfahrt der Schiffe erfordert (vgl. Art. 41 UNCLOS). Im vorliegenden Fallbeispiel würde dies bedeuten, dass Kanada vorschreiben darf, welche der zahlreichen Routen der NWP für den internationalen Schiffsverkehr genutzt werden sollen. Vorausgesetzt, dass die ausgeschlossenen Seewege z. B. aufgrund der Eisverhältnisse oder Flachwassergebiete eine sichere Durchfahrt nicht gewährleisten. Insbesondere die Meereisbedeckung könnte eine Nutzung der landwärts gelegenen Routen erfordern. Allerdings handelt es sich bei dem legitimen Argument der Eisverhältnisse um ein instabiles Konstrukt, da die Meereisbedeckung saisonal variiert und nicht jedes Jahr gleich ist, wie die Satellitenaufnahmen der vergangenen Schmelzperioden deutlich zeigen. Insofern müssten die Schifffahrtswege mehrmals im Jahr, wenn nicht gar

monatlich angepasst werden, was vor allem vor dem Hintergrund steigender Transitzahlen nicht praktikabel wäre¹⁰⁸. Zumal jede Ersetzung zuvor festgelegter Schifffahrtswege bei der zuständigen internationalen Organisation¹⁰⁹ unterbreitet werden muss und es sich somit um einen aufwändigen bürokratischen Prozess handelt. Hier zeigt sich erneut, dass UNCLOS in vielerlei Hinsicht für die Polargebiete kaum anwendbar ist. Gleichzeitig bietet Artikel 41, indem die Gefahrenbewertung auf die nationale Ebene gelegt wird, multilaterales Konfliktpotenzial: Die kanadische Regierung könnte bspw. argumentieren, dass sämtliche Routen der NWP aufgrund unvorhersehbarem Eisdrift und harschen Wetterverhältnissen – zumindest mittelfristig – für den internationalen Schiffsverkehr nicht geeignet sind. Da eine Anerkennung der NWP als internationale Meerenge der kanadischen Position zuwiderlaufen würde, wäre denkbar, dass sich Kanada jeglicher Regelungslücken bedient.

Nach Art. 42 UNCLOS dürfen die Meerengenanliegerstaaten nicht-diskriminierende Gesetze und sonstige Vorschriften zur Transitudurchfahrt für folgende Bereiche erlassen: (1) Sicherheit der Schifffahrt und Regelung des Seeverkehrs nach Art. 41, (2) Verhütung, Verringerung und Überwachung von Verschmutzung, (3) Fischereiverbote, (4) Umsetzung der nationalen Zoll-, Finanz-, Einreise- und Gesundheitsbestimmungen (vgl. Art. 42 UNCLOS).

Die in UNCLOS festgelegte Durchfahrtsordnung berührt im Übrigen nicht den Rechtsstatus solcher Gewässer oder die Ausübung souveräner Rechte über diese Gewässer und deren Luftraum sowie den Meeresboden und -untergrund (vgl. Art. 34 UNCLOS). Dasselbe gilt für den Rechtsstatus der Gewässer außerhalb der Küstenmeere (vgl. Art. 35 UNCLOS). Ausgenommen vom Geltungsbereich des Teils III UNCLOS über Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, sind lange bestehende und in Kraft befindliche internationale Übereinkünfte, in denen die Durchfahrt in Meerengen geregelt ist (vgl. ebd.). Den bilateralen Verträgen wird hier eine größere Bedeutung als den Regelungen gemäß UNCLOS beigemessen. Das Recht auf Transitudurchfahrt durch eine, der internationalen Schifffahrt dienende, Meerenge gilt nach UNCLOS nicht, wenn ein in navigatorischer und hydrografischer Hinsicht gleichermaßen geeigneter Seeweg vorhanden ist, der durch die Hohe See oder eine EEZ führt (vgl. Art. 36 UNCLOS). Damit unterscheidet sich die Seerechtskonvention in einem wesentlichen Punkt von der Auffassung des ICJ, dass eine alternative Route keinen Einfluss auf die Bewertung einer internationalen Meerenge als solche hat. Grundsätzlich könnte die Transpolare Route quer über den Nordpol diese Kriterien erfüllen. Die wissenschaftliche Diskussion berücksichtigt diesen Ansatz kaum, da der Seeweg

¹⁰⁸ Artikel 41 (2) ermöglicht es, nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung festgelegte Schifffahrtswege oder Verkehrstrennungsgebiete zu ersetzen. UNCLOS macht jedoch keinerlei Angaben, wie oft eine solche Änderung erfolgen darf (vgl. Art. 41 UNCLOS).

¹⁰⁹ Die Seerechtskonvention geht nicht darauf ein, welche internationalen Organisationen zuständig wären.

über die Hohe See des Arktischen Ozeans aufgrund der ganzjährigen Meereisbedeckung mittelfristig nicht passierbar ist (vgl. Uebachs 2018: 71). Hieraus ergibt sich eine wesentliche Frage: Kann eine Transitpassage ihren Status als solche nachträglich verlieren, wenn sich durch die Eisschmelze eine alternative Route öffnet? Dieselbe Ausnahmeregelung gilt für Meerengen, die durch eine Insel des Küstenstaates und sein Festland gebildet werden, wenn seewärts der Insel ein gleichwertiger Seeweg durch die Hohe See oder EEZ vorhanden ist (vgl. Art. 38 UNCLOS). Hier gilt dann das Recht auf friedliche Durchfahrt¹¹⁰. UNCLOS berücksichtigt mit diesem Abschnitt zwar das sicherheitspolitische Bedürfnis der Küstenstaaten, militärische Schiffe und Flugobjekte möglichst weit vom eigenen Festland entfernt zu halten, aber nicht die besonderen geografischen Gegebenheiten des kanadisch-arktischen Archipels, denn hier befinden sich die Meerengen vor allem zwischen den einzelnen Inseln. Bemerkenswert ist zudem, dass UNCLOS in Art. 38 von einer Insel spricht und somit z. B. den Fall, dass eine Meerenge durch das Festland und mehrere Inseln oder eine Inselkette gebildet wird, gänzlich außer Acht lässt. Wie wäre eine solche Formation bzgl. des Geltungsbereichs von Teil III UNCLOS zu bewerten? Eine solche Formulierungsschwäche beinhaltet potenziell einen Interpretationsspielraum zugunsten der Verfechter einer Freiheit der Schifffahrt, die z. B. eine Inselkette als ein landmassenähnliches „Gebilde“ darstellen könnten, da hierdurch ein längerer Engpass entsteht. Im Falle der NWP wäre ein alternativer Seeweg deutlich entfernt – man müsste um den gesamten kanadisch-arktischen Archipel herum schiffen, was aufgrund der Eisverhältnisse bis auf Weiteres nahezu unmöglich ist und somit eine ökonomische Nutzung der NWP um viele Jahre hinauszögern würde. Aufgrund dessen ist dieser aktuell nicht als navigatorisch und hydrografisch gleichwertig zu beurteilen, sodass diese Ausnahmeregelung nach UNCLOS zunächst hinfällig und die NWP als Transitpassage rechtmäßig wäre.

Wie erwähnt sind nach Art. 35 UNCLOS innere Gewässer innerhalb einer Meerenge von dem Recht auf Transitudurchfahrt nicht berührt¹¹¹, es sei denn, die Festlegung gerader Basislinien führt dazu, dass Gewässer in diese einbezogen werden, die vorher nicht als innere Gewässer galten (vgl. Art. 35 UNCLOS). Selbst wenn die kanadischen Basislinien anerkannt werden, kann die Nordwestpassage als internationale Meerenge definiert werden. Eine bestehende Transitpassage kann nicht durch neue Basislinien geschlossen werden. Der Kernpunkt des

¹¹⁰ Die friedliche Durchfahrt durch Meerengen darf (1) nicht ausgesetzt werden und zeichnet sich (2) durch die fehlende Überflugfreiheit, (3) die Pflicht für U-Boote aufzutauchen, (4) die fehlende Abhängigkeit der Festlegung von Schifffahrtswegen und Verkehrstrennungsgebieten von der IMO und (5) die fehlende Aufforderung zu einvernehmlicher Zusammenarbeit zwischen Küsten- und Flaggenstaat im Sinne von Art. 43 UNCLOS aus (vgl. Vitzthum 2006: 147 f.).

¹¹¹ Gleiches gilt für historische Meerengen.

Konflikts ist die Frage, ob die NWP vor Errichtung der geraden Basislinien für die internationale Schifffahrt genutzt wurde.

Für die Nordwestpassage lässt sich keine signifikante Nutzung durch den internationalen Seeverkehr konstatieren und die Tatsache, dass nahezu alle Durchfahrten durch die kanadischen Behörden im Vorfeld genehmigt waren, spricht gegen eine Klassifizierung als internationale Meerenge. Höfelmeier argumentiert, dass dies nicht für Fahrten US-amerikanischer Schiffe gilt, da das im Jahr 1990 unterzeichnete „Agreement on Arctic Cooperation“ jegliche Auswirkungen auf das Rechtsregime ausschließt (vgl. Höfelmeier 2013: 29). Faktisch lässt das Abkommen den bilateralen Konfliktgegenstand, den völkerrechtlichen Status der Nordwestpassage, außen vor und bekräftigt, dass diese Übereinkunft über kooperative Bemühungen zwischen den arktischen Nachbarstaaten keinerlei Auswirkungen auf die jeweiligen Positionen der US-amerikanischen und kanadischen Regierung bzgl. des Seevölkerrechts hat. Da beide Staaten offensichtlich unterschiedliche Lesarten der Seerechtskonvention haben und die Vereinigten Staaten aufgrund ihrer fehlenden Ratifikation im Grunde keine offiziellen Ansprüche formulieren können, lässt sich das Abkommen so interpretieren, dass die abweichenden Positionen der beiden Konfliktparteien hinsichtlich der NWP unberührt bleiben. Darüber hinaus verpflichten sich Kanada und die USA lediglich dazu, die Schifffahrt ihrer Eisbrecher in ihren jeweiligen arktischen Gewässern zu erleichtern und zu diesem Zweck kooperative Verfahren zu entwickeln (vgl. Agreement on Arctic Cooperation 1990: Art. 3). Daher lassen sich basierend auf dem „Agreement on Arctic Cooperation“ keine Schlussfolgerungen ziehen, ob sie eine internationale Meerenge ist.

Die Seerechtskonvention hat die dargelegten Problempunkte des Urteils von 1949 größtenteils übernommen und definiert nur unzureichend, wann eine internationale Meerenge vorhanden ist. Eine Untersuchung des Wortlauts von Art. 34 Abs. 1 UNCLOS zeigt, dass in der deutschen und – verbindlichen – französischen Fassung die Formulierung „der internationalen Schifffahrt dienen“ im Präsens gewählt wurde (vgl. Vitzthum 2006: 140). Deshalb liegt es nahe, dass der gegenwärtige Zeitpunkt über die Frage entscheidet, ob eine Meerenge für den internationalen Seeverkehr relevant ist (vgl. ebd.). Weiterhin bleibt unklar, ab welchem Schiffsaufkommen eine Transitspassage gilt und ob eine konstante Nutzung der Meerenge erforderlich ist. Dem modernen Seevölkerrecht fehlt im vorliegenden Konfliktfall ein wesentlicher Lösungsansatz, da die kanadische Argumentation, dass die Anzahl der Transite für eine internationale Meerenge nicht ausreichend ist, und die US-amerikanische Argumentation, dass eine geringe Anzahl an Transiten die Nützlichkeit der Route demonstriert, nicht bewertet werden können.

3.6. Spitzbergen

Spitzbergen, im norwegischen Sprachgebrauch Svalbard¹¹² genannt, liegt in der Barentssee auf halbem Weg zwischen dem norwegischen Festland und dem Nordpol (vgl. Byers 2013: 16). Der Archipel umfasst eine Fläche von etwa 62.000 km² und ist zu 60 Prozent von Gletschern bedeckt (vgl. Wolf 2013: 6). Die beiden russischen Archipele Novaja Zemlya und Franz-Josef-Land liegen im (Nord-) Osten und Grönland im Westen. Aufgrund der nördlichsten Ausläufer des atlantischen Golfstroms, welcher für ein vergleichsweise mildes Klima sorgt, sind die Meeresgebiete zwischen Mai und November nahezu eisfrei (vgl. Holste et al. 2020: 1). Zu den wichtigsten wirtschaftlichen Zweigen gehören der Kohleabbau und Tourismus.

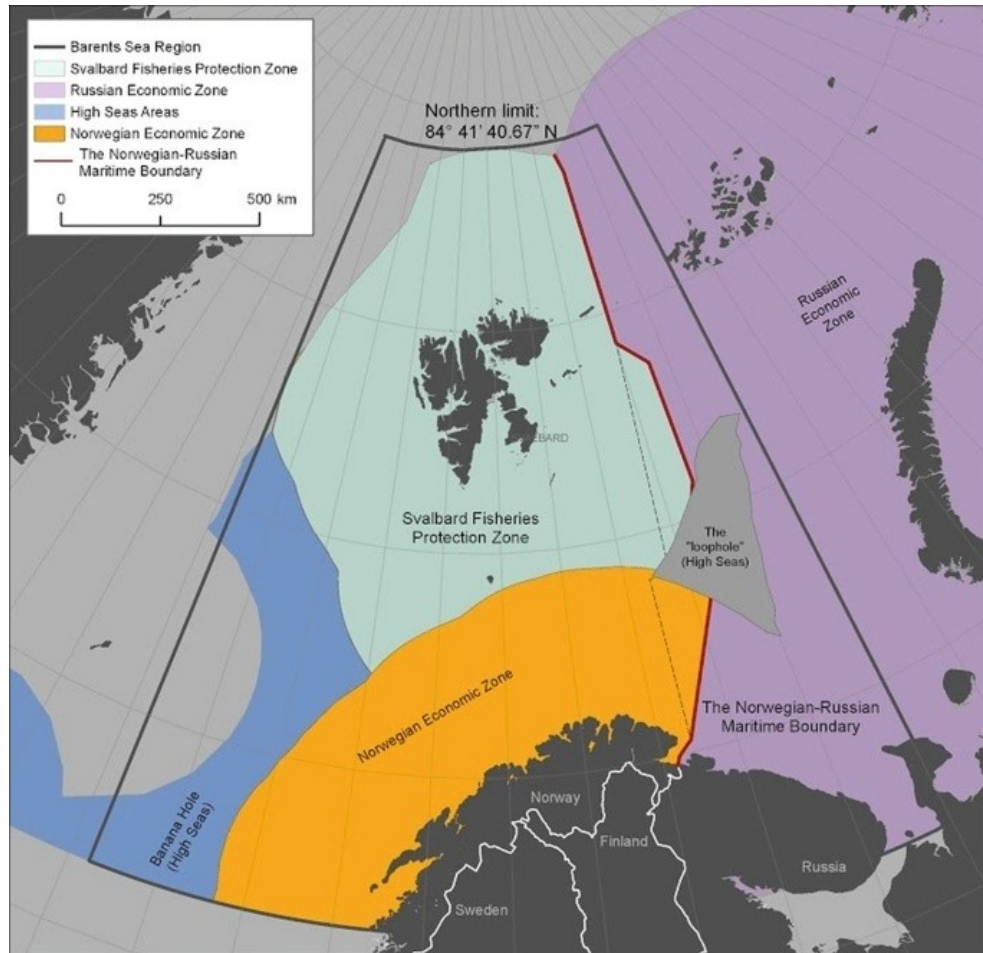
Durch den am 9. Februar 1920 in Paris unterzeichneten Spitzbergenvertrag (engl. Svalbard Treaty, kurz ST) erhielt Norwegen die Souveränität über das Territorium unter Wahrung früherer terra nullius-Rechte. Der Vertrag trat am 14. August 1925 in Kraft und hat bislang 40 Vertragsstaaten, darunter alle Mitgliedsstaaten des Arktischen Rates, China, Japan, Großbritannien und die meisten größeren EU-Staaten (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 552 f.). Alle Vertragsstaaten verpflichten sich gemäß Artikel 1 dazu, Norwegens volle und uneingeschränkte Souveränität über alle Inseln zwischen dem 10. und 35. Längengrad und zwischen dem 74. und 81. Breitengrad anzuerkennen (vgl. Art. 1 ST). Dies gilt nach dem Völkergewohnheitsrecht ebenfalls für Nichtparteien des Vertrags aufgrund der effektiven Besetzung des Gebiets und Ausübung der Staatshoheit durch Norwegen sowie des fehlenden Protests (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 555). Der Spitzbergenvertrag gewährt allen Vertragsparteien nicht-diskriminierende Nutzungsrechte und stellt somit eine wesentliche Einschränkung der nationalen Souveränität über den Archipel dar. Hierzu gehören die Ausübung von Fischerei- und Jagdrechten und die Gleichberechtigung in der Schifffahrt und Industrie, im Bergbau und im Handel (vgl. Art. 2 ST). Norwegen kann jedoch u. a. geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischereibestände in den genannten Gebieten ergreifen (vgl. Art. 3 ST). Nach Artikel 9 darf Norwegen keine Marinestützpunkte errichten oder deren Errichtung zulassen; Spitzbergen darf nicht für kriegerische Zwecke genutzt werden (vgl. Art. 9 ST).

¹¹² „Spitsbergen (oder Spitzbergen) ist der ältere englische (und niederländische) Name des Archipels und wird auch im gleichnamigen Vertrag von 1920 verwendet. Svalbard, was ins Deutsche übersetzt ‚kühle Küste‘ bedeutet, ist der moderne norwegische Name des Gebiets, der zunehmend auch außerhalb von Norwegen genutzt wird. Heutzutage bezieht sich ‚Spitzbergen‘ auf die größte Insel des Archipels“ (Deutsches Arktisbüro am Alfred Wegener Institut 2020: 1). Die vorliegende Arbeit verwendet die ursprüngliche Variante „Spitzbergen“.

Der Spitzbergenvertrag etabliert dem Wortlaut in Artikel 2 folgend ein Küstenmeer rund um den Archipel. Darin heißt es: „Die Schiffe und Staatsangehörigen aller hohen vertragsschliessenden Teile sind innerhalb der im Artikel 1 genannten Gebiete und ihrer Hoheitsgewässer in gleicher Weise zur Ausübung der Fischerei- und Jagdrechte zugelassen“ (Art. 2 ST). Die Küstenmeerbreite und darüber hinausgehende Meereszonen wie die EEZ sind der damaligen Zeit entsprechend nicht definiert worden (siehe Kapitel 2.2). Traditionell beanspruchte Norwegen eine Vier-Meilen-Zone um Spitzbergen. Im Jahr 2001 wurden gerade Basislinien um Spitzbergen gezogen; Zwei Jahre später wurde die Küstenmeerbreite auf zwölf Seemeilen ausgedehnt (vgl. Wolf 2013: 11). Im Jahr 1977 richtete das norwegische Außenministerium eine 200-Meilen-Schutzzone – ohne Anschlusszone – für die nicht-diskriminierende Fischerei ein (engl. Fisheries Protection Zone, kurz FPZ). Ursprünglich wollte Norwegen eine klassische EEZ um Spitzbergen errichten, einige Vertragsstaaten widersprachen diesem Vorhaben jedoch, da sie sich um ihre Nutzungsrechte nach Art. 2 sorgten (vgl. ebd.: 13 f.). Bereits in den 1970er Jahren zeichnete sich ein Disput über die Etablierung einer EEZ, wie sie heute im Seerechtsübereinkommen verankert ist, und die dort geltenden souveränen Rechte der Vertragsstaaten des ST ab. Die FPZ als Sonderzone, um die Fischbestände zu regulieren, kann als eine reduzierte Form der EEZ angesehen werden.

Wie die nachfolgend angeführte Grafik veranschaulicht, reicht die FPZ bis zur norwegischen Wirtschaftszone. Von der seitlich gelegenen russischen EEZ ist Spitzbergens FPZ durch die im April 2010 vereinbarte Grenzlinie in der Barentssee (siehe Kapitel 3.4) abgegrenzt.

Abb. 28: Die Meereszonen in der Barentssee inkl. Spitzbergen



Quelle: Young/Berkman/Vylegzhanin 2020

Hier stellt sich unweigerlich die Frage, ob Norwegen trotz des Spitzbergenvertrags berechtigt ist, maritime Zonen nach dem Seerechtsübereinkommen rund um Spitzbergen festzulegen. Diesbezüglich hat sich ein weiterer multilateraler Disput in der Barentssee herausgebildet, der sich auf folgende Streitfragen konzentriert: Inwieweit ist der Spitzbergenvertrag mit UNCLOS vereinbar, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die meisten Vertragsstaaten die Seerechtskonvention ratifiziert haben? Lassen sich die Bestimmungen von UNCLOS trotz des Vertrags von 1920 umsetzen, sodass Norwegen eine ausschließliche Wirtschaftszone und ggf. einen erweiterten Festlandsockel ausgehend von den Basislinien Spitzbergens etablieren darf? Erstreckt sich das Recht auf wirtschaftlichen Zugang in diesem Fall über das Küstenmeer hinaus oder hat Norwegen alleinige Nutzungsrechte?

In der Staatenpraxis haben sich drei Hauptpositionen herauskristallisiert, welche im Folgenden dargelegt und bewertet werden. Zunächst gilt es jedoch zu beantworten, ob Norwegen nach dem modernen Seevölkerrecht überhaupt Meereszonen über das Küstenmeer hinaus etablieren darf, da es sich bei Spitzbergen um eine Inselgruppe und nicht um Festland handelt. Wie in Kapitel 3.3 erwähnt, unterscheidet UNCLOS zwischen (a) Inseln als natürlich entstandene

Landflächen, die vom Wasser umgeben sind und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragen, und (b) unbewohnten Felsen, die kein wirtschaftliches Eigenleben zulassen (vgl. Art. 121 UNCLOS). Es leben etwa 2.500 Menschen dauerhaft auf Spitzbergen, die meisten auf der Insel Longyearbyen (vgl. Holste et al. 2020: 1). Darüber hinaus ermöglichen viele Inseln des Archipels ein wirtschaftliches Eigenleben. Zweifelsohne gibt es Felsen, die unter Artikel 121 Abs. 3 fallen, jedoch haben sie durch ihre geografische Lage keinen wesentlichen Einfluss auf die äußeren Grenzen der Meereszonen (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 559). Die in Teil IV der Seerechtskonvention festgelegten Bestimmungen zu Archipelstaaten (Art. 46–54) sind in diesem Fall nicht anwendbar, da es sich nicht um einen eigenständigen Staat bestehend aus mehreren Inseln handelt, sondern um eine Inselgruppe, die einem Festlandstaat zugeordnet ist. Somit hat Spitzbergen den Anspruch auf eine vollständige Reihe von Meereszonen. Folgende drei Positionen prägen die seevölkerrechtliche Debatte:

1. Norwegen darf Meereszonen nach UNCLOS festlegen und hat souveräne Ansprüche

Nach Auffassung der norwegischen Regierung gilt der Spitzbergenvertrag ausschließlich für den Archipel, die dazwischenliegenden Gewässer und das Küstenmeer, weshalb Norwegen *alleinige* souveräne Rechte nach Art. 56 UNCLOS in der 200-Meilen-Zone habe (vgl. Wolf 2013: 15). Dies wird damit begründet, dass die Rechte der Vertragsstaaten, insbesondere die Fischereirechte gemäß Art. 2 ST, dem Wortlaut des Vertrags entsprechend nur in den genannten Gebieten und Hoheitsgewässern anwendbar sind (vgl. ebd.). Die Meereszonen-Konzepte des modernen Seevölkerrechts – EEZ und Festlandsockel – werden im Vertrag von 1920 nicht angesprochen. In ihrem Aufsatz „The disputed maritime zones around Svalbard“ betonen die Völkerrechtler Prof. em. Robin Churchill und Prof. em. Geir Ulfstein, dass der Spitzbergenvertrag keine Regelungen enthält, die das Recht Norwegens, Meereszonen jenseits des Küstenmeers zu beanspruchen, einschränken (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 557). Zudem lässt sich anzweifeln, dass die in Art. 1 definierte norwegische Souveränität für alle Zeiten denselben Geltungsbereich haben sollte und keinerlei Anpassungen an das moderne Seevölkerrecht möglich sind (vgl. ebd.). Der bestehende Konflikt zwischen den Bestimmungen des Spitzbergenvertrags und den, weitgehend als Gewohnheitsrecht einzuordnenden Regelungen von UNCLOS, kann mithilfe des völkerrechtlichen Grundsatzes „lex posterior derogat legi priori“ gelöst werden. Hiermit lassen sich Widersprüche zwischen mehreren Gesetzen, die denselben Sachverhalt unterschiedlich regeln, klären: Das jüngere Recht bricht das ältere Recht (vgl. Villiger 1985: 36). Nach Art. 30 Abs. 3 VCLT gilt ein früherer Vertrag insoweit, als seine Bestimmungen mit denen eines späteren Vertrags vereinbar sind – vorausgesetzt, alle Vertragsparteien des früheren Vertrags sind auch Vertragsparteien des späteren (vgl. Art. 30 VCLT). Alle Vertragsstaaten, abgesehen von den

USA, haben die Seerechtskonvention ratifiziert und somit das neue Seevölkerrecht akzeptiert. Interessant ist in diesem Zusammenhang Art. 311 Abs. 2 UNCLOS, welcher in die gleiche Richtung weist (vgl. Wolf 2013: 15). Hierin heißt es: „Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus anderen Übereinkünften, die mit dem Übereinkommen vereinbar sind und andere Vertragsstaaten in dem Genuss ihrer Rechte oder in der Erfüllung ihrer Pflichten aus dem Übereinkommen nicht beeinträchtigen“ (Art. 311 Abs. 2 UNCLOS). Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass ältere vertragliche Regelungen, die nicht mit UNCLOS vereinbar sind, ihre Gültigkeit verlieren. Daraus folgt, dass UNCLOS das norwegische Recht auf eine EEZ und einen erweiterten Festlandsockel stärkt, denn der Spitzbergenvertrag beeinträchtigt Norwegens souveräne Rechte. Darüber hinaus existiert im Völkerrecht der Grundsatz „lex specialis derogat legi generali“, wonach das speziellere Recht dem allgemeinen Recht vorgeht (vgl. Villiger 1985: 36). Dieser Grundsatz ist auch in diesem Fall relevant, da die Festlegung maritimer Zonen nach UNCLOS zweifelsohne spezifischer ist als die Aufteilung in zwei Meereszonen.

Ein weiteres Argument Norwegens ist, dass Spitzbergen keinen eigenen Festlandsockel besitzt, sondern sich auf dem Festlandsockel des norwegischen Festlandes befindet (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 566). Dieses Argument wird jedoch durch das oben genannte Abkommen von 2006 zwischen Norwegen und Dänemark widerlegt (vgl. ebd.). Die dort festgelegte Grenze basiert auf einer Äquidistanzlinie, die durch Basispunkte auf Grönland und Spitzbergen bestimmt wird. Somit wurde Spitzbergen als Ausgangspunkt herangezogen und nicht das norwegische Festland. Dieser Widerspruch spiegelt sich ebenfalls im norwegischen Antrag auf eine Festlandsockelerweiterung an die CLCS aus dem Jahr 2006 wider. Auf der zugehörigen Karte ist ein Gebiet eingezeichnet, das jenseits von 200 sm gemessen ab Spitzbergen liegt. Wenn Spitzbergen tatsächlich keinen eigenen Festlandsockel hat, wie von der norwegischen Regierung behauptet, hätte die Festlandsockelerweiterung ausgehend vom Festland beantragt werden müssen, nicht von Spitzbergen (vgl. ebd.). Inzwischen hat Norwegen dieses Argument verworfen (vgl. ebd.).

Churchill und Ulfstein sind zudem der Ansicht, dass Einschränkungen der staatlichen Souveränität, die sich nach 1920 im Völkergewohnheitsrecht entwickelt haben, wie z. B. die Verpflichtung sicherzustellen, dass die Aktivitäten auf dem eigenen Territorium die Umwelt anderer Staaten nicht schädigen, sonst für Norwegen nicht gelten würden, und dies sei absurd (vgl. ebd.: 557). Insofern lässt sich die norwegische Position aus völkerrechtlicher Sichtweise nachvollziehbar untermauern. Doch hat Norwegen in einer EEZ oder auf einem ausgedehnten Festlandsockel u. a. alleinige Rechte zur Ausbeutung der lebenden und nicht-lebenden

Ressourcen oder bedarf es einer dynamischen Übertragung des Spitzbergenvertrags auf neue Gegebenheiten? Mit dieser Frage beschäftigt sich vornehmlich die zweite Position.

2. Dynamische Übertragung des Spitzbergenvertrags auf neue Gegebenheiten

Hierbei handelt es sich um das international vorherrschende Konzept¹¹³, welches vorrangig Großbritannien, die Niederlande und Dänemark vertreten (vgl. Wolf 2013: 17). Der norwegische Anspruch auf weitere Meereszonen basierend auf UNCLOS wird anerkannt, jedoch sollen die nicht-diskriminierenden Nutzungsrechte der anderen Staaten ebenfalls auf diese maritimen Gebiete ausgedehnt werden. So hat Dänemark im Jahr 2006 ein Abkommen mit Norwegen geschlossen, das die Grenze zwischen den Festlandsockeln beider Parteien im Gebiet zwischen der grönländischen EEZ und der FPZ festlegt¹¹⁴. Befürworter dieser Position argumentieren, dass die genannten terra nullius-Rechte auf alle bekannten Gebiete – Land und Meer – angewandt wurden (vgl. ebd.). Wäre die Entwicklung anderer Meereszonen zum damaligen Zeitpunkt absehbar gewesen, hätten die Verfasser des Spitzbergenvertrags diese erwähnt und die Rechte von Vertragsstaaten auf diese Gebiete übertragen (vgl. ebd.). Aus dieser Perspektive muss der ST entsprechend seinem Ziel und Zweck dynamisch interpretiert werden (vgl. ebd.). Nach Artikel 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge, das Norwegen nicht unterzeichnet hat, ist ein Vertrag nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen Bedeutung auszulegen, die den Bestimmungen des Vertrags in ihrem Kontext und im Lichte seines Ziels und Zwecks entspricht (vgl. Art. 31 VCLT). Der Zweck des Spitzbergenvertrags bestand vor allem darin, die Interessen der Vertragsparteien in diesem Gebiet zu schützen und einem Terra-nullius-Gebiet ein gewisses Maß an Ordnung zu verleihen, anstatt die norwegischen Souveränitätsrechte durchzusetzen (vgl. Pedersen 2006: 7). Aus dieser Perspektive lässt sich auch die zweite Position mit Art. 311 UNCLOS legitimieren, denn die Rechte von Vertragsstaaten aus einem früheren Übereinkommen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Geht man davon aus, dass weitere Meereszonen erwähnt und die Nutzungsrechte der Vertragsstaaten entsprechend ausgedehnt worden wären, ist eine dynamische Übertragung auf die neuen Gegebenheiten des modernen Seevölkerrechts die logische Konsequenz. Darüber hinaus sei es paradox, wenn Norwegen in der FPZ mehr Fischereirechte habe als in den Binnengewässern und im Küstenmeer des Archipels (vgl. ebd.). Zumal eine solche Regelung dem kohärenten System der Meereszonen

¹¹³ Dies liegt offenbar darin begründet, dass sich die Mehrheit der Vertragsparteien (z. B. Frankreich, Deutschland und die USA) zu dieser Frage zurückgehalten hat (vgl. Churchill/Ulfstein 2010: 565).

¹¹⁴ Siehe hierzu: Agreement between the Government of the Kingdom of Norway on the one hand, and the Government of the Kingdom of Denmark together with the Home Rule Government of Greenland on the other hand, concerning the delimitation of the continental shelf and the fisheries zones in the area between Greenland and Svalbard, 20. Februar 2006.

nach UNCLOS, in welchem die exklusiven Rechte der Küstenstaaten abnehmen, zuwiderlaufen würde (vgl. ebd.).

Vor dem Hintergrund, dass die nicht-diskriminierenden Rechte der Vertragsstaaten auf alle zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Gebiete angewandt wurden und die seevölkerrechtliche Entwicklung weiterer Meereszonen nicht vorhergesehen werden konnte – die Truman-Proklamation bspw. stammt aus dem Jahr 1945 – erweist sich dieses Konzept als realistische Vorgehensweise. Zudem ist eine dynamische Übertragung vereinbar mit Art. 311 UNCLOS, denn (1) werden die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten nicht beeinträchtigt und (2) können die Meereszonen nach dem modernen Seevölkerrecht umgesetzt werden. Gleichzeitig steht sie im Einklang mit dem norwegischen Antrag an die CLCS und der ausgesprochenen Empfehlung, einen Festlandsockel ausgehend von Spitzbergen einzurichten. Zudem hat Norwegen den Archipel bereits als Grundlage für die FPZ verwendet und damit faktisch eine 200-Meilen-Zone ohne souveräne Rechte errichtet. Damit wurde den Vertragsstaaten signalisiert, dass von norwegischer Seite nicht beabsichtigt ist, ihre freien Nutzungsrechte einzuschränken. Insofern lässt sich Position 1 im Grunde nicht durchsetzen.

3. Norwegen darf nach dem Vertrag von 1920 keine Meereszonen um Spitzbergen ziehen

Die gegenteilige Auffassung wird vorrangig von der Russischen Föderation vertreten und besagt, dass die im Spitzbergenvertrag festgelegte Souveränität Norwegens über den Archipel restriktiv ausgelegt werden muss. Danach besitzt Norwegen nicht das Recht, eine FPZ oder andere Meereszonen nach UNCLOS zu beanspruchen (vgl. Wolf 2013: 16). Somit stützen sich Position 1 und Position 3 in ihrer Argumentation auf den Wortlaut des Vertrags von 1920, wonach Norwegens uneingeschränkte Souveränität und die Terra-nullius-Rechte auf die benannten Gebiete, die Binnengewässer und das Küstenmeer beschränkt sind, interpretieren diesen jedoch unterschiedlich. Während die norwegische Regierung behauptet, dass hierdurch eine Beanspruchung weiterer Meereszonen ermöglicht wird, sieht Russland dieses Recht nicht. Da sich Artikel 2 und 3 ST lediglich auf die Hoheitsgewässer beziehen, sei Norwegen nicht befugt, Meereszonen jenseits dieses Bereichs zu errichten (vgl. ebd.). Der historische Kontext wird hierbei vollkommen außer Acht gelassen. Die russische Ansicht basiert u. a. auf der Tatsache, dass sich der Erwerb der norwegischen Souveränität über Spitzbergen von einem „normalen“ Erwerb durch Besitz oder Besetzung unterscheidet: Sie wurde durch eine kollektive Entscheidung von Staaten in einem internationalen Vertrag zugestanden (vgl. ebd.: 16 f.). Wie erläutert, ist Norwegens Souveränität über das Territorium als Völkergewohnheitsrecht anzusehen, sodass sich dieses Argument als nicht stichhaltig erweist. Die russische Auffassung lässt sich anhand von Art. 311 UNCLOS nicht legitimieren, da eine Errichtung weiterer Meereszonen die Rechte der Vertragsstaaten nicht beeinträchtigt und

beide Bedingungen des Artikels durch eine dynamische Übertragung erfüllt wären. Norwegen die Errichtung einer EEZ oder eines Festlandsockels zu verweigern, ist mit den Regelungen des modernen Seevölkerrechts nicht vereinbar.

Inzwischen scheint Russland seine kompromisslose Position aufzugeben zu haben. Gegen die Empfehlung des CLCS aus dem Jahr 2009, den Festlandsockel entsprechend dem norwegischen Antrag auszudehnen, wurde zwar protestiert (Dänemark, Island, Russland und Spanien), keine der Reaktionen bestritt das Recht Norwegens, einen Festlandsockel um Spitzbergen zu errichten (vgl. Byers 2013: 21; Wolf 2013: 20). Die Einigung auf einen Grenzverlauf in der Barentssee im April 2010 spricht ebenfalls dafür.

Im Fallbeispiel Spitzbergen erweist sich die komplexe Frage nach der Vereinbarkeit eines bestehenden multilateralen Vertrags mit UNCLOS als konfliktförderndes Element. Zwar existiert mit Artikel 311 ein Lösungsansatz, indem neue Regelungen bevorzugt werden, ohne die Rechte der Vertragsstaaten bestehender Übereinkommen zu beeinträchtigen. Abhängig von der jeweiligen Argumentationsweise sind unterschiedliche Ergebnisse möglich, in diesem Fall die Errichtung von Meereszonen mit souveränen Rechten für Norwegen oder alle Vertragsparteien des Spitzbergenvertrags. Die Seerechtskonvention nimmt sich erneut einer wichtigen Problematik in Bezug auf territoriale Konflikte im maritimen Raum an und zeigt guten Willen, diese adäquat lösen zu wollen. Diese Lösung zeichnet sich jedoch durch eine starke Verrechtlichung aus, die den Konfliktparteien eine individuelle Interpretation ermöglicht. Wie bei der seitlichen Abgrenzung der EEZ ist der Konfliktfall Spitzbergen auf ein hohes Maß an Kompromissbereitschaft entweder für Position 1 oder Position 2 angewiesen. Doch was passiert, wenn sich die Staaten nicht auf ein Konzept einigen können? Basierend auf den untersuchten Streitbeilegungsmechanismen lässt sich vermuten, dass in diesem Fall ebenfalls ein Schiedsgericht oder der ICJ entscheidet.

Andererseits stellt sich die Frage, wie eine in UNCLOS verankerte Regelung diesbezüglich aussehen kann. Eine Festlegung von „*lex posterior derogat lex priori*“ bedeutet, dass sämtliche bestehende Verträge faktisch unwirksam werden. Insbesondere wenn es um den wirtschaftlichen Zugang zu einem maritimen Gebiet geht und potenziell wertvolle Öl- und Gaslagerstätten, wird dies bei den Vertragsstaaten auf großen Unmut stoßen. Eine dynamische Übertragung auf neue Gegebenheiten benachteiligt in diesem Fall Norwegen, das auf souveräne Rechte in den neuen Meereszonen verzichten müsste. Dies erklärt möglicherweise den Mittelweg, der mit Art. 311 gewählt wurde, und verdeutlicht andererseits, wie komplex die Festlegung einer idealen Lösung ist.

3.7. Exkurs: Völkerrechtliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf maritime Zonen und Inseln

Den Beobachtungen des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ¹¹⁵ zufolge steigt der globale mittlere Meeresspiegel ¹¹⁶ immer schneller an. Dies ist eine Folge des Klimawandels, da die Erwärmung der Ozeane zu einer thermischen Ausdehnung des Meerwassers führt (vgl. Schaller 2021: 7). Darüber hinaus bewirkt das großflächige Abschmelzen von Gletschern sowie von Eisschilden in Grönland und der Antarktis, dass das Wasservolumen zunimmt ¹¹⁷ (vgl. ebd.). In seinem fünften Sachstandsbericht (2019) stellte der IPCC fest, dass der globale mittlere Meeresspiegel von 1,4 mm pro Jahr im Zeitraum von 1901 bis 1990 auf 3,6 mm pro Jahr im Zeitraum von 2006 bis 2015 gestiegen ist (vgl. Oppenheimer et al. 2019: 323). Diese Rate könnte bis zum Ende des Jahrhunderts auf 4–9 mm pro Jahr unter dem Szenario RCP 2.6 und 10–20 mm pro Jahr unter dem Szenario RCP 8.5 steigen ¹¹⁸. RCP 2.6 stellt eine Zukunft mit geringen Treibhausgasemissionen, hohem Klimaschutz und einer Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs bis 2100 auf unter 2°C dar. Im Gegensatz dazu ist RCP 8.5 ein Szenario mit hohen Treibhausgasemissionen ohne Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels, was zu einem Temperaturanstieg von über 4°C führt. Die Unsicherheit bzgl. des vom Klimawandel bedingten zukünftigen Meeresspiegelanstiegs ist bis 2050 relativ gering, so das IPCC. Der Meeresspiegel könnte zwischen 0,24 m (0,17–0,32 m) unter RCP 2.6 und 0,32 m (0,23–0,40 m) unter RCP 8.5 steigen (vgl. ebd.: 327). Nach 2050 nimmt die Unsicherheit aufgrund von prognostizierten Emissionsszenarien und den damit verbundenen Klimaänderungen erheblich zu (vgl. ebd.). Voraussichtlich steigt der globale mittlere Meeresspiegel zwischen 0,43 m (0,29–0,59 m) unter RCP 2.6 und 0,84 m (0,61–1,10 m) unter RCP 8.5 bis 2100 (vgl. ebd.). Im Extremfall erhöht sich der Meeresspiegel demzufolge um bis zu 1,10 m. Die Wahrscheinlichkeit hierfür liegt laut IPCC bei ca. 17 Prozent (vgl. ebd.). Nach 2100 wird der Meeresspiegel über Jahrhunderte weiter steigen und Tausende von Jahren hoch bleiben – der IPCC hat ein hohes Vertrauen in diese Prognose (vgl. ebd.: 328). Es ist zu berücksichtigen, dass der Anstieg des Meeresspiegels regional variiert: In bestimmten Regionen könnte der Meeresspiegel um mehr

¹¹⁵ Das IPCC wurde 1988 durch die Weltorganisation für Meteorologie und das Umweltprogramm der Vereinten Nationen als zwischenstaatliche Organisation gegründet, um eine wissenschaftlich fundierte Basis für den Umgang mit dem Klimawandel zu schaffen.

¹¹⁶ Basierend auf der Definition des IPCC bedeutet Meeresspiegel in diesem Zusammenhang die zeitlich durchschnittliche Höhe der Meeresoberfläche, wobei kurzzeitige Schwankungen wie Wellen und Gezeiten nicht berücksichtigt werden.

¹¹⁷ Durch den Zufluss von Schmelzwasser verringert sich der Salzgehalt in den Ozeanen, was einen zusätzlichen Effekt auf das Wasservolumen hat.

¹¹⁸ Im fünften Sachstandsbericht nutzt der IPCC erstmals die sog. „Representative Concentration Pathways“ (RCP), um unterschiedliche Szenarien des Meeresspiegelanstiegs darzustellen. Sie basieren auf in der Forschung vorhandenen Modellierungen und gehen über reine Emissionsszenarien hinaus, indem sie Szenarien mit erfolgreicher Klimapolitik einbeziehen (vgl. Blitza 2019: 11).

als 30 Prozent höher steigen als im globalen Durchschnitt (vgl. Schaller 2021: 7). Daher wird oftmals vom Ansteigen *der* Meeresspiegel gesprochen.

Durch den Meeresspiegelanstieg werden tief liegende Küstengebiete, trockenfallende Erhebungen und Inseln dauerhaft überschwemmt – ganze Inselstaaten könnten teilweise oder vollständig verschwinden oder unbewohnbar werden (vgl. Busch 2018: 175). Ein bekanntes Beispiel ist der Inselstaat Kiribati im Südpazifik, dessen Inseln sich maximal drei Meter über den Meeresspiegel erheben und zunehmend im Meer versinken (vgl. Bodewin 2019). Insgesamt 33 Atolle verteilen sich über eine Wasserfläche, die etwa so groß ist wie die Vereinigten Staaten, aber nur zwei Prozent davon sind Land (vgl. ebd.). Hinzu kommen verstärkte Küstenerosion, eine Versalzung von Böden, Grund- und Oberflächenwasser und die Zerstörung von küstennahen Ökosystemen. Zudem wirkt sich die landwärts verschiebende Küstenlinie auf die Seegrenzen aus.

Das folgende Kapitel skizziert die völkerrechtlichen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf (1) die Basislinien und äußeren Grenzen der Meereszonen nach UNCLOS, (2) maritime Grenzverträge, (3) den Status von Inseln, einschließlich Felsen und trockenfallenden Erhebungen, und (4) Landgewinnungs- und Inselbefestigungsaktivität¹¹⁹. Den Ausgangspunkt für die nachfolgende Untersuchung bildet die Frage nach der Beweglichkeit normaler Basislinien.

3.7.1. Basislinien und äußere Grenzen der Meereszonen nach UNCLOS

Gemäß der Seerechtskonvention ist die normale Basislinie für die Messung der Breite des Küstenmeeres die Niedrigwasserlinie entlang der Küste, wie sie in den vom Küstenstaat amtlich anerkannten Seekarten großen Maßstabs eingetragen ist (vgl. Art. 5 UNCLOS). Hieraus lässt sich zunächst folgende Schlussfolgerung ableiten: Verschiebt sich die Niedrigwasserlinie bei ansteigendem Meeresspiegel landwärts, verschiebt sich die normale Basislinie in selbige Richtung. Somit würde das Prinzip beweglicher Basislinien gelten, das UNCLOS durch negative Implikation vorsieht (vgl. Caron 1990: 634). Faktisch lässt UNCLOS zwei unterschiedliche Definitionen der normalen Basislinie zu: (1) die tatsächliche Niedrigwasserlinie entlang der Küste oder (2) die Niedrigwasserlinie, wie sie auf offiziell anerkannten Karten markiert ist (vgl. International Law Association, kurz ILA 2012: 8).

¹¹⁹ Hierbei handelt es sich um ein vielschichtiges und komplexes Thema, das in der vorliegenden Arbeit nicht vollumfänglich untersucht werden kann. Daher soll im Folgenden ein kurzer Einblick in die wesentlichen seevölkerrechtlichen Herausforderungen infolge des Meeresspiegelanstiegs gegeben und eine erste Einschätzung hinsichtlich der Frage, ob das Seerechtsübereinkommen diesen gerecht wird, vorgenommen werden.

Darüber hinaus dürfen gerade verlaufende Basislinien gezogen werden, die der allgemeinen Richtung einer tief eingeschnittenen Küstenlinie folgen, eine Inselkette in unmittelbarer Nähe zur Küste einbeziehen oder die äußersten Punkte eines Archipelstaates verbinden (vgl. Art. 7 UNCLOS; Caron 1990: 634). Im Gegensatz zu normalen Basislinien, bei denen ein Meeresspiegelanstieg jeden Teil der Linie verschiebt, sind gerade Basislinien an ihren Ausgangspunkten anfällig für Veränderungen (vgl. ILC 2020: 29). Somit wandert die Niedrigwasserlinie theoretisch landwärts, ohne gerade Basislinien zu verändern (vgl. ebd.). Allerdings ist zu beachten, dass die innerhalb dieser Linien gelegenen Seegebiete nach Art. 7 Abs. 3 UNCLOS eine enge Verbindung zum Landgebiet aufweisen müssen, was ggf. Anpassungen erforderlich macht. Da die Seerechtskonvention in diesem Abschnitt nicht näher bestimmt, wann eine hinreichend enge Verbindung zwischen gerader Basislinie und Landgebiet gegeben ist, lässt sich diese Einschränkung weitgehend flexibel interpretieren. Insbesondere sieht Art. 7 Abs. 2 des Übereinkommens eine Sonderregelung für Deltas und andere stark veränderliche Küstengebiete vor. Danach bleiben gerade Basislinien ungeachtet eines späteren Rückgangs der Niedrigwasserlinie so lange wirksam, bis sie vom Küstenstaat geändert werden (vgl. Art. 7 UNCLOS). Diese Bestimmung gilt nicht für die Regression anderer Basislinien. Aus Sicht des ILA Committee unterstützt Art. 7 Abs. 2 die Interpretation, dass normale Basislinien bei physikalischen Veränderungen die tatsächliche Niedrigwasserlinie widerspiegeln müssen, da die kartierte Linie hier explizit als Ausnahmeregelung angeführt ist (vgl. ILA 2012: 8).

Hinsichtlich des Meeresspiegelanstiegs ist ebenfalls Art. 7 Abs. 4 UNCLOS relevant, da er das Ziehen von und zu LTE nur zulässt, wenn Leuchttürme oder ähnliche Anlagen auf ihnen errichtet wurden oder allgemeine internationale Anerkennung besteht¹²⁰ (vgl. Art. 7 UNCLOS). Sind die zur Grenzziehung verwendeten Punkte aufgrund des Meeresspiegelanstiegs dauerhaft überschwemmt, verschwindet die von diesem Punkt festgelegte Grenze. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob ein Leuchtturm den Basislinienpunkt erhalten kann, solange er aus dem Wasser hinausragt. In Artikel 7 Abs. 4 UNCLOS ist das Ziehen von geraden Basislinien unmittelbar an trockenfallende Erhebungen geknüpft. Wie erwähnt handelt es sich hierbei um eine natürlich entstandene Landfläche, die bei Ebbe von Wasser umgeben ist und über den Wasserspiegel hinausragt, bei Flut jedoch vollständig überschwemmt ist (vgl. Art. 13 UNLCOS). Aufgrund ihrer geografischen Beschaffenheit verschwinden diese bei steigendem Meeresspiegel besonders schnell von der Oberfläche und folglich als Ausgangspunkt für das Ziehen einer geraden Basislinie. Daher versuchen Küstenstaaten, solche Erhebungen u. a. durch Ringwälle zu erhalten (vgl. Schaller

¹²⁰ Siehe hierzu Kapitel 2.2.10.3.

2021: 10). Liegt eine LTE innerhalb von zwölf Seemeilen vom Festland oder einer Insel entfernt, kann ihre Niedrigwasserlinie als (normale) Basislinie verwendet werden (vgl. ebd.).

Die festgelegten Basislinien müssen in Seekarten eingetragen werden. Im Falle gerader Basislinien darf nach Art. 16 UNCLOS ein Verzeichnis der geografischen Koordinaten der verwendeten Punkte unter Angabe der geodätischen Daten hinterlegt werden (vgl. Art. 16 UNCLOS). Das Übereinkommen verpflichtet die Küstenstaaten nicht, ihre Basislinien regelmäßig an den tatsächlichen Verlauf der Niedrigwasserlinie anzupassen und ihre Seekarten zu aktualisieren¹²¹. Somit ist es möglich, dass Küstenstaaten zur Wahrung ihrer souveränen Ansprüche in den jeweiligen Meereszonen schlichtweg keine Mitteilungen über die meeresspiegelinduzierten Veränderungen herausgeben (vgl. ILC 2020: 42). So entsteht eine immer größere Diskrepanz zwischen physischer und kartierter Grenzlinie und es ist fraglich, welche die rechtsgültige Basislinie im Sinne der Seerechtskonvention darstellt (vgl. Blitza 2019: 48). Während die kartierten Basislinien eine dauerhafte Rechtssicherheit bieten, bildet die physische Niedrigwasserlinie die geografischen Tatsachen ab. Das „Committee on Baselines under the International Law of the Sea“ der International Law Association (ILA¹²²) schlussfolgert in seinem von der Sofia-Konferenz im Jahr 2012 angenommenen Abschlussbericht, dass Bewegungen der normalen Basislinie gleichermaßen durch menschengemachte/n territoriale Ausdehnungen und territorialen Verlust verursacht werden können (vgl. ILC 2020: 30). Diese Gebietsverluste könnten Küstenstaaten zwar durch Landgewinnungs- und Befestigungsmaßnahmen schützen, aber nicht durch eine kartierte Linie, die von der tatsächlichen Niedrigwasserlinie abweicht (vgl. ebd.). Damit unterstützt die Kommission, was sich aus UNCLOS herauskristallisiert: Eine in Seekarten abgebildete Linie kann den meeresspiegelinduzierten Veränderungen prinzipiell nicht gerecht werden. Zwar gibt es für normale Basislinien keine explizite Regelung, die dazu verpflichtet, neue Seekarten großen Maßstabs herauszugeben. Eine derartige Publikationspflicht ergibt sich jedoch aus Art. 5 UNCLOS (vgl. Blitza 2019: 135). Die normale Basislinie ist die kartierte Niedrigwasserlinie – insofern erfordert UNCLOS eine regelmäßige Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten. Ein weiteres Argument, das eine Veröffentlichungs- und Anpassungspflicht der normalen Basislinie unterstützt, lässt sich aus Art. 3 und 4 UNCLOS über die äußeren

¹²¹ Eike Blitza weist in diesem Kontext jedoch darauf hin, dass Veränderungen in der Küstenform dazu führen können, dass die existierenden Basislinien nicht mehr den Vorgaben des Seerechtsübereinkommens entsprechen (vgl. Blitza 2019: 51). Da Art. 16 Abs. 1 festlegt, dass in Übereinstimmung mit Art. 7, 9 und 10 festgelegte Basislinien publiziert werden müssen, fallen die „neuen“ Basislinien laut Blitza ebenfalls unter die Publikationspflicht (vgl. ebd.).

¹²² Die „International Law Association“ ist eine gemeinnützige NGO, die sich insbesondere für die Weiterentwicklung des Seevölkerrechts einsetzt.

Grenzen des Küstenmeeres ableiten (vgl. ebd.). Diese werden ausgehend von der Basislinie gemessen und setzen somit präzises Wissen über den Verlauf der Basislinie voraus (vgl. ebd.).

Wenn sich die Basislinien landwärts verschieben, bewegen sich die seewärtigen Grenzen der jeweiligen Meereszonen, die ausgehend von den Basislinien gemessen werden, ebenfalls in diese Richtung. Dies gilt für das Küstenmeer, die Anschlusszone und ggf. die ausschließliche Wirtschaftszone, denn mit Art. 76 Abs. 9 beinhaltet UNCLOS eine interessante Ausnahmeregelung. Diese sieht vor, dass der Küstenstaat beim Generalsekretär der Vereinten Nationen entsprechende Seekarten und geodätische Informationen hinterlegt, die die äußeren Grenzen seines Festlandsockels *dauerhaft* beschreiben (vgl. Art. 76 UNCLOS). Es handelt sich hierbei um die einzige Konventionsregel, die einen dauerhaften Charakter der Grenzlinien explizit festlegt. Das bedeutet, dass im Falle des Festlandsockels die festgelegten Außengrenzen wirksam bleiben und nicht von den Auswirkungen des Meeresspiegels betroffen sind (vgl. ILC 2020: 26). Hat ein Küstenstaat die erforderlichen Seekarten einschl. geodätischer Daten nicht beim UN-Generalsekretär hinterlegt, ist die Dauerhaftigkeit der Grenzlinien nicht gewährleistet (vgl. ebd.). In der Praxis fallen die äußeren Grenzen des Festlandsockels und der EEZ aber oftmals zusammen (vgl. ebd.). Die ILC betont, dass UNCLOS faktisch keine räumliche Koinzidenz der äußeren Grenzen des Festlandsockels und der EEZ vorsieht (vgl. ebd.: 27). Der Festlandsockel umfasst gemäß Art. 76 Abs. 1 jedoch den Meeresboden und -untergrund über die gesamte natürliche Verlängerung eines Küstenstaates bis zur äußeren Kante des Festlandrands oder bis zu einer Entfernung von 200 sm ausgehend von den Basislinien (vgl. Art. 76 UNCLOS). Insofern ist die 200-Meilen-Linie, welche der Breite der EEZ entspricht, als mögliche Außengrenze des Festlandsockels definitorisch eingeschlossen. Aber lässt sich die äußere Grenze des Festlandsockels dauerhaft bei 200 sm festlegen, wenn entsprechende Seekarten und sachbezogene Unterlagen in Übereinstimmung mit Art. 76 Abs. 9 UNCLOS hinterlegt wurden? Oder gilt die dargelegte Ausnahmeregelung lediglich für einen erweiterten Festlandsockel im Sinne von Abs. 4 bis 8 UNCLOS?

Der Völkerrechtler David D. Caron untersuchte nach Veröffentlichung des ersten IPCC-Sachstandberichts im Jahr 1990 die möglichen völkerrechtlichen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf die Regelungen zu Basislinien und maritimen Zonen nach dem Seerechtsübereinkommen und stellte diesbezüglich fest, dass UNCLOS bewegliche Außengrenzen des Küstenmeeres, der Anschlusszone und der EEZ vorsieht (vgl. Caron 1990: 635). Die Studiengruppe der International Law Commission kommt in ihrem Themenpapier (2020) zur 72. Tagung, die sich mit dem Verhältnis von Meeresspiegelanstieg und Völkerrecht beschäftigte, zu der gleichen Schlussfolgerung: „[...] the outer limits of the continental shelf

are permanent, the outer limits of the exclusive economic zone are not” (ILC 2020: 27). Sie argumentiert, dass die seewärtigen Grenzen des Festlandsockels durch die Verlagerung der Basislinien nicht beeinträchtigt werden, wenn diese auf der Grundlage der 350-Seemeilen- oder 2.500-Meter-Wassertiefen-Regel festgelegt wurden, selbst wenn dem UN-Generalsekretär keine entsprechenden Seekarten vorliegen (vgl. ebd.). Gleichwohl könnten sich die Grenzlinien verschieben, wenn sie mit der 200-Seemeilen-Zone übereinstimmen.

„[...] where the coastal State did not ‘deposit with the Secretary-General of the United Nations charts and relevant information, permanently describing the outer limits of its continental shelf’, the seaward limit of the continental shelf will not be impacted by the movement of the baseline only where this outer limit is fixed on the basis of the outer edge of the continental margin rule or on the 2,500 meter isobaths rule.” (ILC 2020: 27).

Allerdings bezieht sich die in Art. 76 Abs. 9 formulierte Regelung nicht explizit auf den erweiterten Festlandsockel eines Küstenstaates, sondern auf „die äußeren Grenzen seines Festlandsockels“¹²³ (Art. 76 UNCLOS). UNCLOS macht keinerlei Angaben, auf welche Entfernung sich die dauerhafte Fixierung der Grenzlinien bezieht¹²⁴. Somit ist die Regelung prinzipiell auf die 200-Meilen-Linie anwendbar.

Zudem sind die Außengrenzen des Festlandsockels ohne die erforderlichen und beim UN-Generalsekretär hinterlegten Seekarten und geodätischen Daten genauso wenig fixiert. Insofern weist die Argumentation der ILC-Studiengruppen einige Unklarheiten auf. Gleichmaßen sei darauf verwiesen, dass die beiden dargestellten Methoden zur Grenzlinienbestimmung (siehe hierzu Kapitel 2.2.10.3) sich an den Basislinien orientieren und eine meeresspiegelinduzierte Verschiebung für alle maritimen Zonen gelten muss, wenn keine Seekarten und geodätischen Informationen hinterlegt wurden. Dagegen spricht der strukturelle Aufbau des Artikels: Dieser schließt sich den Regelungen zur Erweiterung des Festlandsockels an. Bemerkenswert ist in diesem Kontext der unterschiedliche Wortlaut in Art. 75 und Art. 76 Abs. 9. Die Aufnahme des Wortes „dauerhaft“ in Kombination mit der Grenzziehung des Festlandsockels war beabsichtigt. Während diese Formulierung in Art. 75 zu Seekarten und Verzeichnissen geografischer Koordinaten bzgl. der seewärtigen Grenzlinien der EEZ sicherlich bewusst weggelassen wurde (vgl. Caron 1990: 635). Insofern ist denkbar, dass in der Seerechtskonvention eine klare Unterscheidung für die beiden Meereszonen getroffen werden sollte¹²⁵.

¹²³ Diese Formulierung findet sich im Übrigen gleichermaßen in der englischen und französischen Fassung des Seerechtsübereinkommens.

¹²⁴ Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch Eike Blitza in ihrer Monografie „Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf maritime Grenzen“. Eine Privilegierung des erweiterten Festlandsockels findet keinerlei Rückhalt im Konventionstext, daher sei Art. 76 Abs. 9 auf beide Festlandsockelarten – 200 sm breiter Festlandsockel und erweiterter Festlandsockel – anwendbar (vgl. Blitza 2019: 124).

¹²⁵ In diesem Fall wäre ein erweiterter Festlandsockel für die Küstenstaaten besonders erstrebenswert, um sich möglichst große maritime Flächen und somit souveräne Nutzungsrechte zu sichern. Denn der größte

Die äußeren Grenzen des Festlandsockels und die äußeren Grenzen der EEZ können sich zweifelsohne überschneiden – zumindest solange ein Küstenstaat keinen erweiterten Festlandsockel verbindlich festlegen kann¹²⁶. Aus der zugrunde liegenden These, dass sich die Außengrenze der EEZ als gleichzeitige Außengrenze des Festlandsockels dauerhaft fixieren lässt, ergibt sich folgende Frage: Mit Meeresspiegelanstieg stimmen die kartierte und die physische Linie zunehmend nicht überein. Wird die Fläche, die durch diese Diskrepanz entsteht, automatisch zum erweiterten Festlandsockel? Oder müsste ein Antrag bei der zuständigen Festlandsockelkommission eingereicht werden? Oder ist diese Problematik ein Hinweis darauf, dass sich die 200-Meilen-Zone nicht fixieren lässt? Letztere Frage kann verneint werden, da dieses Problem in gleichem Maße einen erweiterten Festlandsockel betrifft. Wird eine Grenze bspw. bei 350 sm fixiert und der Meeresspiegel steigt, wird die Diskrepanz zwischen der kartierten und tatsächlichen 350-Seemeilen-Linie ebenfalls größer. Wendet ein Küstenstaat die 2.500-Meter-Wassertiefen-Regel an, ist eine Verschiebung der Basislinien belanglos, denn „der Bereich, der dem Küstenstaat als Festlandsockel zusteht, verkleinert sich in diesen Konstellationen trotz steigenden Meeresspiegels nicht“ (Schaller 2021: 17).

Diese Diskussion veranschaulicht die zahlreichen ungeklärten und teilweise durch unklare Formulierungen in den jeweiligen Artikeln des Seerechtsübereinkommens verursachten Problemstellungen im Hinblick auf ein Naturphänomen, welches das Seevölkerrecht in den kommenden Jahrzehnten und Jahrhunderten noch eingehend beschäftigen wird. Vor allem mit Blick auf die unterschiedlichen souveränen Rechte in den jeweiligen Meereszonen und sich daraus ableitenden ökonomischen Faktoren ist es von großer Bedeutung, ob sich eine ausschließliche Wirtschaftszone oder ein erweiterter Festlandsockel fixieren lässt. Wenn sich die Basislinien und äußeren Grenzen der Meereszonen landwärts verschieben, bedeutet dies, dass sich der Rechtsstatus ändert. Wird ein Teil des Küstenmeeres bzw. das gesamte Küstenmeer zur Anschlusszone oder sogar EEZ, verliert der Küstenstaat seine Hoheitsrechte auf die Gewässer (siehe hierzu Kapitel 2.2.10.3).

Die Seerechtskonvention wurde zu einer Zeit verfasst, als der Anstieg des Meeresspiegels nicht als Problem wahrgenommen wurde, das durch das Seevölkerrecht angegangen werden müsste, und beschäftigt sich nicht mit dem möglichen Verlust von Seerechten (vgl. ILC 2020:

Verlust an Rechten ergibt sich aus einer zurückweichenden EEZ (unter der Bedingung, dass Art. 76 Abs. 9 nicht erfüllt ist und die Außengrenze der 200-Meilen-Zone nicht fixiert ist). Falls die EEZ zu einem Teil der Hohen See werden sollte, können insbesondere an der Küste gelegene Entwicklungsländer, die bedeutende Einnahmen aus Fischbeständen erzielen, wirtschaftlich unter dem Meeresspiegelanstieg leiden (vgl. ILC 2020: 68).

¹²⁶ Siehe hierzu auch Abb. 8.

28). Die einzigen Bestimmungen, die sich ausdrücklich auf die Fixierung von Grenzlinien beziehen, sind wie herausgearbeitet Art. 7 Abs. 2 (Küsten, die aufgrund des Vorhandenseins von Deltas und anderen Naturphänomenen instabil sind) und Art. 76 Abs. 9 (seewärtige Grenzen des Festlandsockels). Darüber hinaus beinhaltet UNCLOS mit der ambivalenten Definition der normalen Basislinien in Art. 5 sowie der fehlenden Verpflichtung, anerkannte Seekarten regelmäßig zu aktualisieren, um den tatsächlichen Verlauf der Niedrigwasserlinie abzubilden, weitere Ansatzpunkte. Das Prinzip der beweglichen Basislinien und Meereszonen entspricht nicht den Bedenken der vom Meeresspiegelanstieg betroffenen Küstenstaaten, wie die ILC betont (vgl. ebd.: 30). Die Staatengemeinschaft strebt vielmehr nach rechtlicher Stabilität, Vorhersehbarkeit und Erhaltung von maritimen Zonen (vgl. ebd.). Hier gibt es zwei mögliche Lösungsansätze, die in der wissenschaftlichen Literatur und von der ILA diskutiert werden: (1) Fixierung der Basislinien und (2) Fixierung der äußeren Grenzen der Meereszonen – unter der Voraussetzung, dass diese ordnungsgemäß in Übereinstimmung mit UNCLOS festgelegt wurden (vgl. ebd.: 41). Während die Fixierung von Basislinien bedeuten würde, dass sich die inneren Gewässer landwärts ausdehnen, führt eine Fixierung der äußeren Grenzlinien dazu, dass sich das Küstenmeer bis zum Ausmaß der sich verschiebenden Basislinien verbreitert (vgl. Freestone/Vidas/Torres Camprubí 2017: 16 f.).

Die Seerechtskonvention schafft mit den herausgearbeiteten Punkten – wenn auch unbeabsichtigt – die rechtlichen Möglichkeiten, um Basislinien und äußere Grenzen von Meereszonen zu fixieren. Einen konkreten Lösungsansatz, um der meeresspiegelinduzierten Rechtsunsicherheit entgegenzuwirken, bietet UNCLOS aus den oben genannten Gründen nicht.

Der erste Lösungsansatz bietet eine größere Rechtssicherheit, da sich die Meereszonen und somit Gebiete mit souveränen Rechten nicht ständig verschieben. Dennoch bedeuten beide Ansätze, dass sich die maritimen Zonen von Küstenstaaten flächenmäßig ausdehnen, wodurch Drittstaaten benachteiligt werden, die andernfalls von einer größer werdenden Hohen See profitieren würden – so bspw. im Arktischen Ozean. Das „International Law Association Committee on Baselines under the International Law of the Sea“ äußerte zudem Bedenken, dass grundlegende Prinzipien des Seevölkerrechts wie z. B. der Grundsatz, dass das Land das Meer dominiert, vor ernsthaften Herausforderungen stehen (vgl. ILA 2012: 29). Allerdings sind die Meereszonen und darin geltenden souveränen Rechte von der Seerechtskonvention und der Staatengemeinschaft anerkannt, sodass der Meeresspiegelanstieg nicht zu einem Verlust dieser maritimen Gebiete führen sollte (vgl. ebd.). Im Fall von Inseln, die zunehmend im Meer versinken, lässt sich dieser Lösungsansatz schwieriger umsetzen.

Fixierte Basislinien könnten die maritimen Interessen von Staaten, die von einem vollständigen Gebietsverlust bedroht sind, zeitweise schützen (vgl. ILA 2012: 29). Wenn ein Archipelstaat das Recht verlieren würde, gerade Archipelbasislinien zu verwenden, würde dies eine Verringerung oder sogar den Verlust seiner Archipelgewässer bedeuten (vgl. ILC 2020: 67). Möglicherweise müssten normale Basislinien um einzelne Inseln gemäß Art. 5 oder gerade Basislinien um Inselgruppen gemäß Art. 7 UNCLOS gezogen werden (vgl. ebd.). Ein Archipel bezeichnet nach Art. 46 UNCLOS eine Gruppe von (Teil-) Inseln, dazwischenliegenden Gewässern und anderen natürlichen Gebilden, die so eng miteinander in Beziehung stehen, dass sie eine geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden oder als solche allgemein anerkannt sind (vgl. Art. 46 UNCLOS). Der Archipelstaat übt die Souveränität über die gesamten Archipelgewässer und somit teilweise über einen sehr großen Meeresraum aus (vgl. Art. 49 UNCLOS). Insgesamt gibt es 22 Archipelstaaten, die in Übereinstimmung mit Art. 47 UNCLOS gerade Archipelbasislinien verwenden (vgl. ILC 2020: 67). Diese verbinden die äußersten Punkte der äußersten Inseln und Trockenriffe des Archipels, in dem das Verhältnis der Wasserfläche zur Landfläche zwischen 1:1 und 9:1 liegt (vgl. Art. 47 UNCLOS). Die Länge der Basislinien darf 100 sm nicht überschreiten – abgesehen von bis zu drei Prozent aller um einen einzelnen Archipel gezogenen Basislinien, die max. 125 sm lang sein dürfen (vgl. ebd.). Die Basislinienpunkte können durch den Meeresspiegelanstieg überschwemmt werden und der Archipelstaat seinen rechtlichen Status als solchen verlieren, wenn das Wasser-Land-Verhältnis 9:1 übersteigt (vgl. ILC 2020: 27). Hier stellt sich die Frage, wie lange fixierte Basislinien den rechtlichen Status eines Archipelstaates aufrechterhalten. Ein Archipelstaat besteht aus einem oder mehreren Archipelen, welche wiederum aus einer Gruppe von Inseln bestehen (s. o.). Die Seerechtskonvention regelt nicht, wie viele Inseln eine Inselgruppe bilden. Dadurch könnte die Staatlichkeit einer Inselgruppe, die größtenteils vom Meer bedeckt oder unbewohnbar wird, bestehen bleiben. Wenn lediglich eine Insel bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt, kann auf der Grundlage von UNCLOS nicht mehr von einem Archipelstaat gesprochen werden. Stattdessen greift die in Teil VIII UNCLOS geregelte Ordnung der Inseln. Inwiefern diese ihren rechtlichen Status verlieren können, betrachtet Kapitel 3.7.3.

3.7.2. Maritime Grenzverträge

Die Seerechtskonvention sieht verschiedene Regelungen für die bi-/multilaterale Abgrenzung von Meereszonen vor: Für die Abgrenzung des Küstenmeeres zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten legt Art. 15 UNCLOS die Methode der Mittellinie (für gegenüberliegende Küsten) oder i. d. R. der Äquidistanz (für angrenzende Küsten) fest (vgl. ILC 2020: 43). Die Abgrenzung von ausschließlichen Wirtschaftszonen und Festlandsockel hingegen erfolgt durch „Übereinkunft auf der Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Artikels 38 des Status des Internationalen Gerichtshofs, um eine der Billigkeit entsprechende Lösung zu erzielen“ (Art. 74 und Art. 83 UNCLOS). Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf das in Kapitel 3.3 dargestellte dreistufige Abgrenzungsverfahren, welches der ICJ in seinem Urteil vom 3. Februar 2009 im Streit zwischen der Ukraine und Rumänien um die seitliche Abgrenzung im Schwarzen Meer festlegte. Vor dem Hintergrund des steigenden Meeresspiegels stellt sich die Frage nach möglichen völkerrechtlichen Auswirkungen auf maritime Grenzverträge. Eine Infragestellung von vereinbarten Seegrenzen könnte (1) zu Rechtsunsicherheit führen und (2) zwischenstaatliche Streitigkeiten um maritime Gebiete aufleben lassen, wenn Küstenstaaten ihre Seegrenzen neu aushandeln müssten (vgl. ILC 2020: 45).

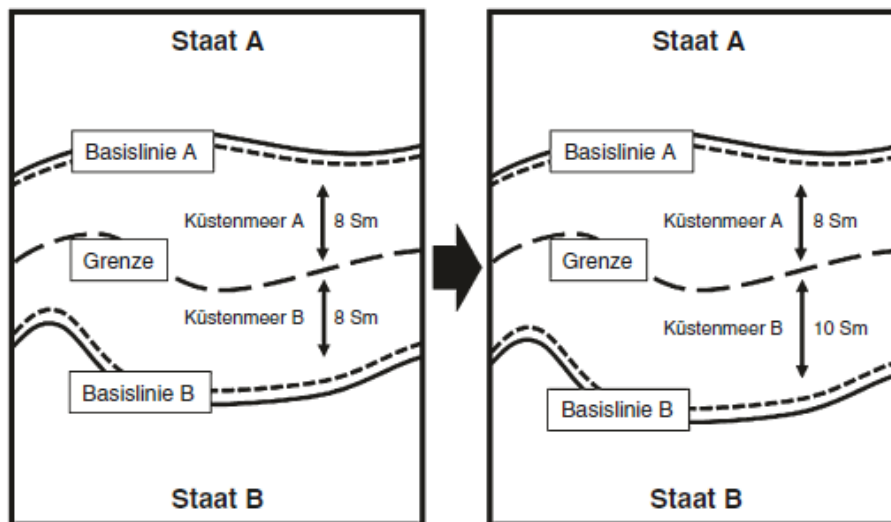
Nach Art. 62 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge von 1969 kann eine grundlegende Änderung der Umstände, die nach Vertragsschluss eingetreten ist und von den Parteien nicht vorhergesehen werden konnte, nicht als Grund für die Kündigung oder den Rücktritt vom Vertrag geltend gemacht werden (vgl. Art. 62 VCLT). Ausgenommen sind Umstände, die eine wesentliche Grundlage für die Zustimmung der Vertragsparteien darstellen oder eine fundamentale Veränderung der Vertragsverpflichtungen bedeuten (vgl. ebd.). Stellt der Meeresspiegelanstieg eine grundlegende Änderung der Umstände im Sinne von Art. 62 VCLT dar, aufgrund derer festgelegte Grenzlinien angezweifelt werden können? Entscheidend ist hier, ob Art. 62 Abs. 2 des Wiener Übereinkommens auf Seegrenzen anwendbar ist (vgl. ILC 2020: 46). Danach bleibt ein Vertrag bestehen, wenn er (a) eine Grenze festlegt oder (b) die grundlegende Änderung das Ergebnis eines Vertragsverstoßes ist (vgl. Art. 62 VCLT). Die internationale Rechtsprechung hat Seegrenzen den in Art. 62 Abs. 2 VCLT genannten Grenzen gleichgestellt (vgl. ILC 2020: 46). So entschied der ICJ in seinem Urteil von 1978 im Streit zwischen Griechenland und der Türkei um die Abgrenzung des Festlandsockels in der Ägäis, dass der Entscheidungsprozess bei Land- und Seegrenzen zwangsläufig das gleiche Element der Stabilität und Dauerhaftigkeit beinhalten und gleichermaßen der oben genannten Ausnahmeregelung unterliegen (vgl. ebd.). Demzufolge könnten Staaten ihren Grenzvertrag nicht einseitig kündigen oder von diesem zurücktreten (vgl. ebd.). Die Studiengruppe der ILA weist zudem darauf hin, dass es sich bei dem

Meeresspiegelanstieg – zumindest seit den 1980er Jahren – nicht um ein plötzliches oder unvorhersehbares Phänomen handelt (vgl. ebd.). Da selbst nicht vorhergesehene Umstände nach Art. 62 VCLT ausgeschlossen sind, hat der Meeresspiegelanstieg keine Auswirkungen auf bi-/multilaterale Grenzverträge.

Die nachfolgenden Grafiken von Dr. Eike Blitza basieren ebenfalls auf dieser Annahme und veranschaulichen, wie sich landwärts verschiedene Basislinien abhängig von den geografischen Gegebenheiten, zu denen bspw. tiefliegende Küsten und Erosion gehören, und dem Ausmaß des eintretenden Meeresspiegelanstiegs auf (1) die Vertragsparteien und (2) die gesamte Staatengemeinschaft auswirken.

Wenn gegenüberliegende Küsten, wie im Fall der Nares-Straße im Kennedy-Kanal zwischen Dänemark und Kanada, weniger als 24 sm auseinanderliegen, können sich die Küstenmeere nicht auf die maximale Breite von jeweils zwölf Seemeilen ausdehnen (vgl. Blitza 2019: 173). Da sich die Basislinien an beiden Küsten voraussichtlich nicht gleichmäßig landwärts bewegen, könnte sich das Küstenmeer des einen Staates schneller vergrößern als das Küstenmeer des anderen Staates. Das dargelegte Szenario lässt sich auf gegenüberliegende EEZ übertragen.

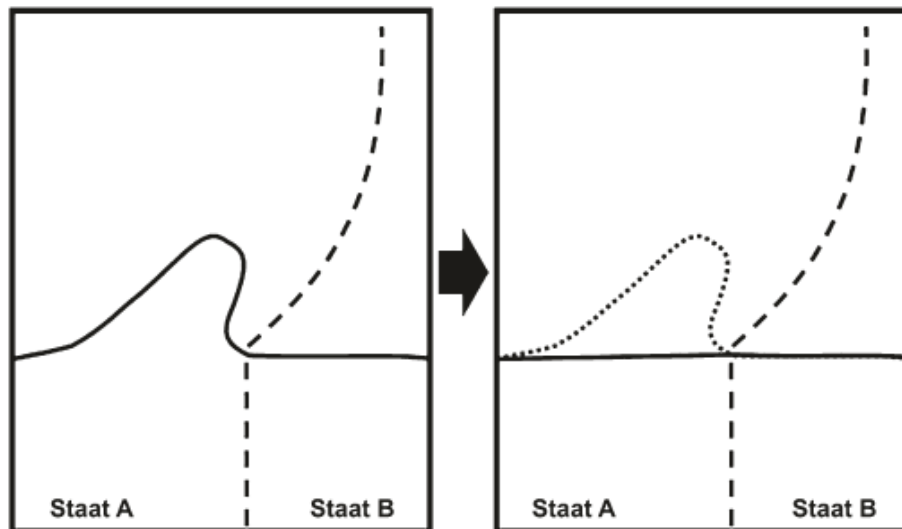
Abb. 29: Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf gegenüberliegende Küstenmeere



Blitza 2019

Bei seitlichen Abgrenzungen wie in der Barentssee gilt die vereinbarte Grenze bis zur Niedrigwasserlinie. Mit dem Meeresspiegelanstieg wird entweder die landwärtige Fortsetzung der Grenzlinie (unter Voraussetzung beweglicher Basislinien) oder die seitliche Abgrenzung von inneren Gewässern (unter Voraussetzung fixierter Basislinien) relevant. Eine Übernahme der ehemaligen Landesgrenze ist hier die einzig logische Konsequenz.

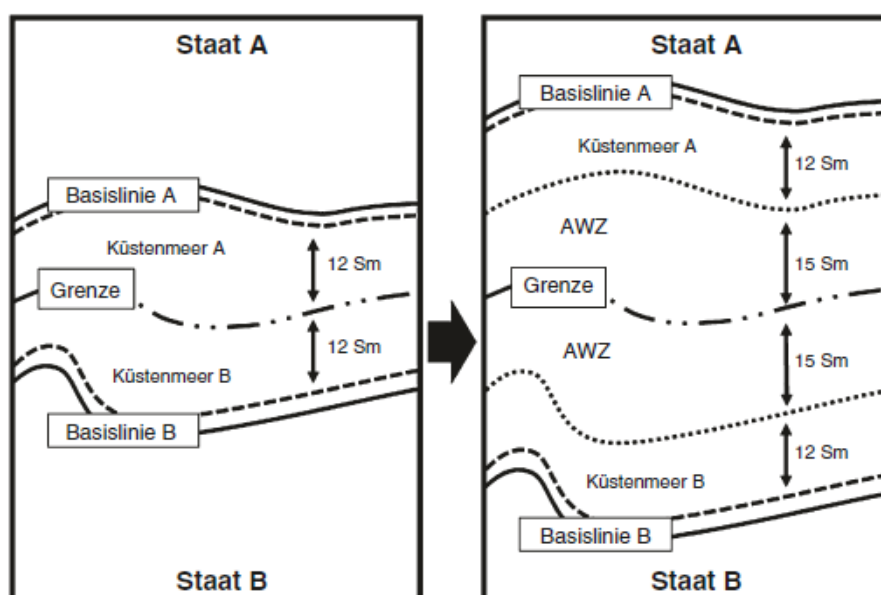
Abb. 30: Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf aneinandergrenzende Küsten



Blitza 2019

Der Meeresspiegelanstieg könnte zur Entstehung neuer Meereszonen führen. Wenn gegenüberliegende Küsten infolge sich landwärts verschiebender Basislinien mehr als 24 sm voneinander entfernt sind, bildet sich dazwischen ein Korridor, in welchem die in Art. 33 UNCLOS geregelte Anschlusszone gilt – und nicht der, wie in Abbildung 31 eingezeichneten EEZ. Bei gegenüberliegenden Wirtschaftszonen wäre ein Hochseekorridor möglich. Alternativ könnten die jeweiligen Küstenstaaten einen Antrag auf Festlandssockelerweiterung bei der zuständigen CLCS einreichen und sich über den Grenzverlauf erneut einigen. In diesem Fall ließe sich die vereinbarte Grenzlinie nicht erhalten, da Küstenstaaten nicht befugt sind, ihre Meereszonen über 200 sm hinaus auszudehnen.

Abb. 31: Entstehung neuer maritimer Zonen durch den Meeresspiegelanstieg



Quelle: Blitza 2019

3.7.3. Der rechtliche Status von Inseln

Die Seerechtskonvention unterscheidet in Art. 121 im Wesentlichen zwei Kategorien von Inseln: (1) Inseln, die uneingeschränkt Anspruch auf alle Meereszonen nach den für andere Landgebiete geltenden Bestimmungen des Übereinkommens haben, und (2) Felsen, die für eine menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben nicht zulassen und daher keinen Anspruch auf eine EEZ und keinen Festlandsockel haben (vgl. Art. 121 UNCLOS). Mit steigendem Meeresspiegel stellt sich die Frage, ob Inseln ihren rechtlichen Status als solche verlieren und zu Felsen herabgestuft werden können, da bspw. Salzwasser in die lebensnotwendigen Süßwasserreservoirs eindringt und eine Insel für Menschen unbewohnbar macht.

Der Schiedsspruch des Ständigen Schiedsgerichtshofs im Schiedsverfahren zwischen der VR China und den Philippinen markiert die erste eingehende Prüfung von Art. 121 UNCLOS, welcher in der nachfolgenden Fallanalyse des Südchinesischen Meeres analysiert wird (vgl. ILC 2020: 73). Das Gericht musste über den rechtlichen Status von geografischen Formationen entscheiden, die u. a. durch künstliche Aufschüttung und darauf errichtete Militärstationen und Landebahnen für Kampfflugzeuge erheblichen Veränderungen unterzogen wurden (vgl. ebd.). In Bezug auf die möglichen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf den rechtlichen Status von Inseln machte das Gericht laut ILC relevante Feststellungen zur Anwendbarkeit von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS (vgl. ebd.). Erstens sei die Tatsache, dass eine geografische Formation gegenwärtig nicht bewohnt ist, kein Beweis dafür, dass sie unbewohnbar ist (vgl. ebd.: 74). Und die Tatsache, dass kein wirtschaftliches Eigenleben vorhanden ist, beweise nicht, dass ein Wirtschaftsleben unmöglich ist (vgl. ebd.). Zweitens verwies das Gericht auf die Bedeutung historischer Beweise. Wenn eine natürlich entstandene Landfläche in der Vergangenheit von Menschen bewohnt oder ein Ort wirtschaftlicher Aktivität war, deutet dies darauf hin, dass es sich um eine Insel in Übereinstimmung mit UNCLOS handelt (vgl. ebd.). Der Meeresspiegelanstieg als Folge des anthropogenen Klimawandels kann dazu führen, dass eine Insel über einen nicht absehbaren Zeitraum zur Entvölkerung und zur Einstellung wirtschaftlicher Aktivitäten führt. Die Studiengruppe des ILC geht davon aus, dass der ursprüngliche Zustand über die Definition als Insel oder Felsen entscheidet und nicht das menschliche Eingreifen, sei es durch einen Anstieg des Meeresspiegels oder eine künstliche Aufschüttung (vgl. ebd.). Der vorliegenden Arbeit hingegen liegt die These zugrunde, dass eine Insel nach Art. 121 Abs. 3 UNCLOS als Felsen klassifiziert werden kann, wenn die dort vorgegebenen Kriterien nicht (mehr) erfüllt sind. Die Förderierten Staaten von Mikronesien könnten mehr als 30.000 km² maritime Fläche verlieren, wenn die südlichste Insel Kapingamarangi etwa 300 km südlich der

nächstgelegenen Insel als Felsen undefiniert wird (vgl. ebd.: 75). Verhindert die künstliche Aufschüttung einer Insel als Landgewinnungsmaßnahme dies?

Eine Insel, die infolge des gestiegenen Meeresspiegels nur noch bei Ebbe aus dem Wasser ragt, wird zu einer trockenfallenden Erhebung und verliert ihr Küstenmeer, ihre Anschlusszone und ihre EEZ (vgl. Schaller 2021: 19). Christian Schaller, Senior Fellow in der Forschungsgruppe „Globale Fragen“ der „Stiftung für Wissenschaft und Politik“, verweist in diesem Kontext darauf, dass Inseln ebenfalls ihren Festlandsockel einbüßen, sofern die äußeren Grenzen *nicht* gemäß Art. 76 Abs. 9 beim UN-Generalsekretär hinterlegt wurden (vgl. ebd.). Doch kann eine zur trockenfallenden Erhebung gewordene Insel tatsächlich einen Festlandsockel beanspruchen? Als wiederkehrende Problematik in Bezug auf die meeresspiegelinduzierten Veränderungen erweist sich, dass sich die Seerechtskonvention nicht mit dem Verlust von Seerechten befasst und auf zukünftig relevante Fragen keine Antworten liefert (vgl. ILC 2020: 79). Zwar ermöglicht Art. 76 Abs. 9 eine dauerhafte Fixierung der äußeren Grenzen des Festlandsockels, eine Veränderung des rechtlichen Status von Inseln wird jedoch nicht berücksichtigt. Ausgehend vom ursprünglichen Zustand der geografischen Formation ließe sich diese Frage bejahen. Nichtsdestotrotz erscheint es ungerechtfertigt, dass eine trockenfallende Erhebung, die bei Flut vollständig überschwemmt wird und die Kriterien nach Art. 121 UNCLOS genauso wenig erfüllt wie ein „einfacher“ Felsen, weiterhin einen Festlandsockel über 350 sm oder 100 sm von der 2.500-Wassertiefen-Linie entfernt beanspruchen darf, wenn die notwendigen Seekarten und Daten hierfür hinterlegt wurden. Hierdurch würden Drittstaaten, die andernfalls von einer freien Hohen See profitieren, benachteiligt. Diese These lässt sich gleichermaßen auf die Deklassifizierung einer Insel zu einem Felsen übertragen: Der Anspruch auf einen Festlandsockel geht verloren. Art. 76 Abs. 9 UNCLOS entfaltet Regelungsgehalt ausschließlich für den Festlandsockelverlauf und nicht für den Festlandsockel als solchen (vgl. Blitza 2019: 164). „Genauso wenig wie es ohne Land grundsätzlich keine Herrschaft über das Meer gibt, gibt es ohne Land auch keine über den Festlandsockel“ (ebd.).

Zum anderen können Inseln vollständig und dauerhaft verschwinden. Ohne Land existieren keine Meereszonen mit souveränen Rechten.

3.7.4. Landgewinnungs- und Befestigungsaktivitäten als geeignete Schutzmaßnahme?

Landgewinnungsaktivitäten werden seit Jahrhunderten eingesetzt, um Küstengebiete auszudehnen und sie vor Eingriffen durch das Meer zu schützen (vgl. ILC 2020: 76). Ein nennenswertes Beispiel sind die Niederlande, die gegenwärtig in einem großangelegten Projekt ihre Küsten mit Sand vom Meeresgrund auffüllen. Auf diese Weise werden einerseits die Basislinien befestigt und andererseits einer Überschwemmung der stark bevölkerten Küstenstädte entgegengewirkt.

Die künstliche Erhaltung der Küstenlinie ist eine anerkannte und zulässige Praxis nach internationalem Recht (vgl. ebd.: 77). Die Frage, inwieweit der rechtliche Status einer Insel und der Anspruch auf alle Meereszonen nach UNCLOS durch künstliche Mittel aufrechterhalten werden können, gestaltet sich indes schwieriger. Denn nach Art. 121 Abs. 1 zeichnet sich eine Insel dadurch aus, dass sie eine natürlich entstandene Landfläche ist, die bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt (vgl. ILC 2020: 76, Art. 121 UNCLOS). Künstliche Inseln werden im Seerechtsübereinkommen zwar nicht ausdrücklich definiert, aber in Art. 60 und Art. 80 ist festgelegt, dass um künstliche Inseln eine Sicherheitszone über eine Entfernung von max. 500 Metern errichtet werden kann (vgl. ILC 2020: 77, Art. 60 UNCLOS). Somit gesteht das Seevölkerrecht ihnen nicht denselben Status wie Inseln zu. Dies hebt Art. 60 Abs. 8 explizit hervor: „Künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke haben nicht den Status von Inseln. Sie haben kein eigenes Küstenmeer, und ihr Vorhandensein berührt nicht die Abgrenzung des Küstenmeers, der ausschließlichen Wirtschaftszone oder des Festlandsockels“ (Art. 60 UNCLOS). Allerdings bezieht sich Art. 60 auf die Errichtung von künstlichen Inseln, also zuvor nicht existenten Formationen, und nicht auf die künstliche Aufschüttung von Inseln. Hier gilt es zu differenzieren. Darüber hinaus bezieht sich diese Regelung ausschließlich auf die EEZ und den Festlandsockel und hat damit keinen thematischen Bezug zu Inseln. Alfred Soons verweist in seinem Aufsatz „An Ocean under Stress: Climate Change and the Law of the Sea“ darauf, dass die künstliche Erhaltung einer Insel nicht dazu führt, dass sie ihren völkerrechtlichen Status als Insel verliert – auch wenn sie offenkundig dem Zweck dient, eine Neuklassifizierung als Felsen im Sinne von Art. 121 Abs. 3 zu verhindern (vgl. Soons 2018: 108). Durch Landgewinnungs- und Befestigungsmaßnahmen werden bestehende Rechte gesichert und keine neuen Rechte geschaffen (vgl. ILC 2020: 79). Die Studiengruppe des ILC bezieht sich diesbezüglich abermals auf die Entscheidung des Schiedsgerichts im China-Philippinen-Fall, dass der rechtliche Status einer Insel an ihrem früheren, natürlichen Zustand zu bemessen sei und nicht anhand menschlicher Eingriffe (vgl. ebd.: 78).

Zahlreiche Küstenstaaten im Südchinesischen Meer betreiben mitunter großen Aufwand, um kleinste Inseln, Felsen oder trockenfallende Erhebungen vor einem steigenden Meeresspiegel zu schützen (vgl. Schaller 2021: 25). Hier werden Landgewinnungsmaßnahmen möglicherweise genutzt, um einen Felsen oder eine trockenfallende Erhebung durch künstliche Aufschüttung und die Errichtung von Militärbasen zu einer Insel im Sinne von Art. 121 UNCLOS aufzuwerten. Inwieweit solche Aktivitäten nach dem Seerechtsübereinkommen legitim sind, untersucht Kapitel 4.

Im Hinblick auf Landgewinnungs- und Befestigungsmaßnahmen für den Erhalt von Küstenlinien darf ein wesentliches Motiv nicht außer Acht gelassen werden: Wie in Kapitel 2 herausgearbeitet, haben sich Ballungszentren in Küstenregionen angesiedelt. Heute liegen über 60 Prozent der Städte mit mehr als acht Millionen Einwohnern an der Küste (vgl. Ambsdorf et al. 2017: 26). Ein vorrangiges Motiv wird deshalb der physische Schutz der Städte vor Überschwemmung und weiteren Auswirkungen des Meeresspiegels sein.

4. Territorialkonflikte im Südchinesischen Meer

*„Philippinen werfen China neue Blockadeaktionen vor: (...) die chinesische Küstenwache soll ein philippinisches Versorgungsschiff behindert haben“
(SPIEGEL Ausland, 25.02.2024)*

*„Philippinen werfen China ‚unverantwortliches und provokatives‘ Verhalten vor: China soll erneut ein philippinisches Boot im Südchinesischen Meer behindert haben“
(SPIEGEL Ausland, 24.03.2024)*

*„US-Zerstörer durchquert Südchinesisches Meer – China greift ein“
(Frankfurter Rundschau, 13.05.2024)*

*„100 philippinische Boote fahren aus Protest zu umstrittenen Atoll: China beansprucht ein Atoll westlich der Philippinen und verdrängt Schiffe anderer Länder aus dem Gebiet“
(ZEIT online, 15.05.2024)*

*„Mit Messern und Macheten: Chinas Küstenwache soll erneut philippinische Marine bedrängt haben“
(SPIEGEL Ausland, 21.06.2024)*

*„Philippinen und Japan schließen Verteidigungspakt“
(SPIEGEL Ausland, 08.07.2024)*

*„Philippiner sichten chinesisches ‚Monsterschiff‘: Mit rund 165 Meter Länge dürfte es eines der größten Schiffe von Küstenwachen weltweit sein: Zwei Tage lang soll ein chinesisches ‚Monsterschiff‘ in philippinischen Handelsgewässern geankert haben“
(SPIEGEL Ausland, 09.07.2024)*

Das Südchinesische Meer, welches in Vietnam als Östliche See und auf den Philippinen als Westphilippinische See bezeichnet wird, erstreckt sich über eine Fläche von etwa 3,5 Mio. km² und bildet das Szenario für einen der größten Konfliktherde Asiens. Es wird im Norden von der Volksrepublik China und Taiwan (Republik China), im Osten von den Philippinen, im Süden von Malaysia, Singapur, Brunei und Indonesien und im Westen von Vietnam und Kambodscha begrenzt. Das Südchinesische Meer ist ein Randmeer des Pazifischen Ozeans¹²⁷ und umfasst hunderte kleine Inseln, Felsen, Atolle, Untiefen, Sandbänke und Riffe, von denen viele bei Ebbe dauerhaft überschwemmt sind (vgl. Pedrozo 2014: 1). Diese befinden sich vornehmlich in den Inselgruppen der Paracel- und Spratly-Inseln.

Die territorialen Streitigkeiten in der Region zeichnen sich im Wesentlichen aus durch: (1) konkurrierende Souveränitätsansprüche auf Inselmerkmale und die Festlegung ihres rechtlichen Status nach Art. 121 UNCLOS, (2) überlappende Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel und daraus resultierende exklusive Zugriffsrechte auf den Meeresboden und -untergrund, (3) die Frage nach der rechtmäßigen Verwendung gerader Basislinien und

¹²⁷ Angrenzend ist das ebenfalls konfliktbehaftete Ostchinesische Meer.

(4) abweichende Interpretationen des UNCLOS-Vertragstextes hinsichtlich eines Rechts auf friedliche Durchfahrt für Militärschiffe und die Durchführung (vermeintlich) militärischer Aktivitäten in der EEZ. Im Mittelpunkt steht u. a. die sog. „Neun-Striche-Linie“, die von China seit Mai 2009 als Grundlage für historische Ansprüche auf etwa 90 Prozent des Südchinesischen Meeres verwendet wird. Die chinesische Regierung ließ hierbei unklar, ob sich die „Neun-Striche-Linie“ auf die umschlossenen Formationen oder die gesamten Gewässer bezieht.

Abb. 32: Südchinesisches Meer mit Anrainerstaaten und ausschließlichen Wirtschaftszonen



Quelle: Arase 2017

Ein bedeutender Meilenstein in dem Konflikt war das Schiedsverfahren zwischen China und den Philippinen, das im Jahr 2013 von den Philippinen vor dem Ständigen Schiedshof in Den Haag initiiert wurde. Im Jahr 2016 entschied das Schiedsgericht, dass die „Neun-Striche-Linie“ keine rechtliche Grundlage nach UNCLOS hat. Diese Entscheidung – wie das Schiedsverfahren an sich – wurde von China vehement abgelehnt und führte zu einer weiteren Verschärfung der Spannungen. Die angeführten Schlagzeilen verdeutlichen die fortwährende Brisanz und die Gefahr einer militärischen Konfrontation. Die jüngste Präsenz von US-amerikanischen Kriegsschiffen in der Region als Zeichen der Unterstützung für die Freiheit

der Schifffahrt und der im Juli 2024 zwischen den Philippinen und Japan geschlossene Verteidigungspakt, der u. a. Truppen die Einreise in das jeweils andere Land für Kampfübungen und Katastrophenhilfe erlaubt, unterstreichen die dynamische und volatile Natur des multilateralen Konflikts.

Das folgende Kapitel untersucht nacheinander die genannten Konfliktpunkte vor dem Hintergrund, ob der Seerechtskonvention ein konfliktverursachender und -fördernder Effekt im Südchinesischen Meer innewohnt. Hierzu wird zuerst ein chronologischer Überblick über die Inbesitznahme der Paracel- und Spratly-Inseln durch die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres und ehemalige Kolonialmächte gegeben und hinterfragt, ob die Dritte Seerechtskonferenz und das Inkrafttreten von UNCLOS die Besetzungen angetrieben haben. Abgesehen von Taiwan haben alle Vertragsparteien die Seerechtskonvention ratifiziert; Taiwan verpflichtet sich auf freiwilliger Basis, die Regelungen von UNCLOS einzuhalten. Insofern liegt hier eine ähnliche Situation wie im Fall der USA vor. Anschließend folgt ein kurzer Blick auf die mögliche Interessenlage der Anrainerstaaten, bevor die verschiedenen Argumentationslinien zur Untermauerung nationaler Ansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln analysiert werden. Der Fokus liegt hierbei auf den drei Hauptakteuren China, Vietnam und den Philippinen. Berücksichtigt wird die Frage, ob sich die Staaten in ihrer Argumentation auf UNCLOS beziehen. Die nachfolgenden Kapitel befassen sich mit dem rechtlichen Status von Inselmerkmalen nach Art. 121 UNCLOS und den möglichen Auswirkungen von künstlicher Aufschüttung und infrastrukturellen Baumaßnahmen. Durch die Betrachtung des Schiedsverfahrens wird darüber hinaus analysiert, ob die in UNCLOS verankerten Streitbeilegungsmechanismen effektiv wirken. Nachfolgend werden die weiteren überlappenden Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel, der Disput um die von China gezogenen geraden Basislinien (in diesem Zusammenhang entsteht die Frage, ob sich das Konzept gerader Basislinien auf entlegene Archipele übertragen lässt) und die abweichenden Lesarten des UNCLOS-Vertragstextes in Hinblick auf die Forschungsfrage untersucht.

4.1. Souveränitätsansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln

Wie die oberhalb angeführte Grafik zeigt, liegen die Paracel-Inseln im nordwestlichen Teil des Südchinesischen Meeres etwa 165 sm östlich von Vietnam und 185 sm südöstlich der chinesischen Insel Hainan (vgl. Bouchat 2014: 3). Die Inselgruppe besteht aus 35 Inseln, Riffen und Felsen auf einer Fläche von ca. 15.000 km² (vgl. Beckman 2013: 144). Einige der größten Inseln sind Woody Island¹²⁸ mit 2,1 km², Duncan Island und Triton Island. Die Paracel-Inseln werden von China, Taiwan und Vietnam beansprucht.

Die Spratly-Inseln befinden sich in der südlichen Hälfte der Region, etwa 300 sm von Vietnam, 200 sm von den Philippinen und 800 sm vom chinesischen Festland entfernt (vgl. Bouchat 2013: 3). Sie bestehen aus mehr als 140 Inseln, Riffen und Felsen und verteilen sich über eine Fläche von mehr als 410.000 km² (vgl. Beckman 2013: 143). Die größten Inseln sind Taiping Island bzw. Itu Aba und Thitu Island. Die gesamte Landfläche der dreizehn größten Inseln beträgt weniger als 1,7 km² – gemeinsam sind sie kaum größer als die Hans-Insel (vgl. ebd.). Bei den restlichen Merkmalen handelt es sich um trockenfallende Erhebungen, die bei Ebbe über den Wasserspiegel hinausragen oder Merkmale, die dauerhaft überschwemmt sind. Aufgrund dessen sind die Spratly-Inseln auf Navigationskarten oft als „dangerous ground“ gekennzeichnet (vgl. ebd.: 144). Der US-amerikanische Geograf Daniel J. Dzurek merkt in seinem Aufsatz „The Spratly Island Dispute: Who’s on First“ (1996) an, dass es keine allgemein akzeptierte Definition der Spratly-Inseln gibt, sondern sich diese je nach Anspruchsteller unterscheidet. Eine partielle Definition veröffentlichte die chinesische Nachrichtenagentur Xinhua im Jahr 1991 (vgl. Dzurek 1996a: 3). Das sog. Nansha-Archipel (die chinesische Namensgebung für die Spratlys) erstreckt sich von 3°37′ bis 11°55′ nördlicher Breite und 109°43′ bis 117°47′ östlicher Länge, 550 Seemeilen von Süden nach Norden und mehr als 650 Seemeilen von Osten nach Westen (vgl. ebd.). Dabei bleibt unberücksichtigt, wie nahe sich die Spratly-Inseln in Richtung der Küsten von Brunei, Malaysia und den Philippinen erstrecken (vgl. ebd.). Ebenso unzuverlässig ist die vietnamesische Beschreibung des Truong Sa-Archipels (vietnamesische Namensgebung für die Inselgruppe). Im April 1988 veröffentlichte das vietnamesische Außenministerium ein Weißbuch mit einer Karte, welcher zufolge die Inselgruppe sich westlich bis nach Prince-of-Wales-Bank bei 8°07′N, 110°32′E und dem Royal-Charlotte-Riff bei 6°75′N, 113°35′E erstreckt (vgl. ebd.: 3 f.). Als Reaktion auf einen Vertrag Chinas mit der US-amerikanischen Firma Crestone Energy behauptete Vietnam, dass das Gebiet um Prince-of-Wales-Bank auf

¹²⁸ Auf Woody Island errichtete die chinesische Regierung im Jahr 2012 die bezirksfreie „Stadt“ namens Sansha City mitsamt Seehafen und Flughafen für Militärflugzeuge als Verwaltungszentrum für seine Ansprüche auf die Paracel-Inseln (vgl. Beckman 2013: 144).

seinem Festlandssockel und außerhalb der Spratlys liegt (vgl. ebd.: 4). Die vietnamesische Regierung widerrief die vier Jahre zuvor herausgegebene Definition, um sie den eigenen ökonomischen Interessen in der Region anzupassen und einen Anbau von Öl- und Gasvorkommen durch Vertragsfirmen Chinas zu verhindern. Diese Flexibilität wird bedingt durch die bis dato ungeklärten Souveränitätsdispute der Anrainerstaaten. Alle Spratly-Inseln werden von China, Taiwan und Vietnam beansprucht. Die Philippinen reklamierten jene geografischen Formationen, die sich innerhalb der sog. Kalayaan-Box befinden. Darüber hinaus werden mehrere Merkmale von Malaysia und ein Riff, das innerhalb der 200-Meilen-Zone liegt, von Brunei beansprucht (vgl. Beckman 2013: 144). Somit sind in die Souveränitätsstreitigkeiten um die Spratly-Inseln nahezu alle südostasiatischen Staaten involviert.

4.1.1. Inbesitznahme von geografischen Formationen

Im folgenden Kapitel werden zunächst die Arten des Gebietserwerbs nach dem Völkerrecht dargestellt, um ein grundlegendes Verständnis für den legitimen Erwerb territorialer Souveränität zu entfalten, und anschließend die Inbesitznahme der Paracel- und Spratly-Inseln durch Anrainerstaaten und ehemalige Kolonialstaaten beleuchtet.

4.1.1.1. Gebietserwerb nach dem Völkerrecht

Nach gegenwärtigem Völkerrecht kann territoriale Souveränität auf drei Arten erworben werden: Okkupation, Ersitzung (Präskription) und Zession (vgl. Hobe 2020: 62).

Unter **Okkupation** versteht man die Inbesitznahme eines Gebietes, das nicht unter der Kontrolle eines anderen souveränen Staates steht (*terra nullius*). Ein Gebietserwerb durch Okkupation ist nicht möglich, wenn das Gebiet wie die Hohe See als *res communis* gilt (vgl. Lagoni 2007: 208). Die bloße Entdeckung ohne nachfolgende Maßnahmen der effektiven Besetzung gewährt kein Eigentumsrecht an einem Territorium (vgl. Pedrozo 2014: 4). Zu den Bedingungen für den rechtmäßigen Gebietserwerb durch Okkupation gehören (1) die tatsächliche und kontinuierliche physische Kontrolle über das betreffende Gebiet, (2) die klare Absicht, das Gebiet dauerhaft zu beherrschen und darüber zu regieren, und (3) die Anerkennung durch die internationale Gemeinschaft. Die Souveränität muss dabei nicht zu jedem Zeitpunkt und an jedem Punkt des Territoriums ausgeübt werden, wie u. a. der Ständige Schiedshof im Jahr 1928 im Streit zwischen den Niederlanden und den USA um den Rechtsstatus der Insel Palmas entschieden hat (vgl. ebd.). Schließlich sind nicht alle besetzten Gebiete im gleichen Maße bewohnt (vgl. ebd.). Diese Ausnahmeregelung wird ausführlich im

sog. Clipperton-Insel-Fall erläutert, der sich auf einen territorialen Streit zwischen Frankreich und Mexiko um das kleine und unbewohnte Riff Clipperton, das mehrere hundert Meilen vor der Küste Mexikos im östlichen Pazifik liegt, bezieht (vgl. Ong 2023: o. S.). Während Mexiko argumentierte, dass Clipperton geografisch näher an seinen Küstengewässern liege und historisch in mexikanischem Besitz sei, behauptete Frankreich, dass es die Insel im Jahr 1858 entdeckt und seitdem effektiv kontrolliert habe (vgl. Smith 1977: 151). Im Jahr 1931 entschied der ICJ zugunsten Frankreichs mit der Begründung, dass Frankreich durch entsprechende Handlungen die ausschließliche Souveränität über das Gebiet ausgeübt habe und eine nominelle Inbesitznahme nicht ausreiche (vgl. Pedrozo 2014: 4; Smith 1977: 151). Neben dem sog. *animus occupandi*, also der Absicht eines Staates, die Souveränität über ein Territorium zu erlangen und zu behalten, bedarf es der tatsächlichen Besetzung. Der ICJ reduzierte im Clipperton-Insel-Fall die Prinzipien zur effektiven Besetzung auf ein absolutes Minimum und stützte sich in seiner Entscheidung auf eine Marineexpedition Frankreichs von 1858, die offizielle französische Souveränitätserklärung, eine Genehmigung für den Abbau des Rohstoffs Guano und den erneuten Besuch eines Kriegsschiffes im Jahr 1897 (vgl. Sharma 1997: 83). In gewöhnlichen Fällen bedarf die effektive Inbesitznahme eines Gebietes der Gründung einer Organisation, welche die Einhaltung der nationalen Gesetze sicherstellt (vgl. ebd.). Die Inbesitznahme von Clipperton Island konnte vom Zeitpunkt der Entdeckung durch Frankreich als vollständig vollzogen angesehen werden, da das Atoll unbewohnt und klein ist (vgl. Ong 2023: o. S.). Unbewohnte Territorien können somit eine Ausnahme bilden.

Es ist zudem erwähnenswert, dass das „terra nullius“-Konzept im Völkerrecht kontrovers diskutiert wird. In einigen Fällen wurden historische „terra nullius“-Gebiete nachträglich der indigenen Bevölkerung zugesprochen. Durch spezifische Regelungen und Grundsätze im internationalen Recht, wie bspw. die Erklärung der Vereinten Nationen über die Rechte indigener Völker, werden die Rechte und territorialen Ansprüche dieser besonders geschützt.

Darüber hinaus kann eine **Ersitzung** (Präskription), welche als allgemeines Rechtsprinzip im Sinne von Art. 38 Abs. 1 (c) IGH-Statut anzusehen ist, zu Gebietserwerb führen (vgl. Breuer 2014: 113). Die Ersitzung unterscheidet sich von der Okkupation dadurch, dass ein Gebiet widerrechtlich in Besitz genommen wurde und nicht als herrenlos galt (vgl. Dahm/Delbrück/Wolfrum 1989: 366). Das Gebiet war vor seiner Inbesitznahme bspw. Teil eines anderen Staatsgebiets oder streitig (vgl. ebd.). Sie erfordert (1) die ungestörte, ununterbrochene und unbestrittene Herrschaftsausübung über (2) einen beachtlichen Zeitraum mit (3) entsprechendem Herrschaftswillen (vgl. ebd.). „Insofern verbinden sich hier drei Elemente: effektive Herrschaftsausübung, Dauer und Duldung durch andere Staaten. So gesehen entfaltet im Völkerrecht die Zeit eine heilende Kraft. Was lange Zeit unangefochten

besteht, hat nicht nur die Vermutung des Rechtes für sich“ (ebd.). Die Ausübung von Staatsgewalt auf fremdem Territorium gilt zunächst als völkerrechtswidrig, jedoch legalisiert das Völkerrecht die tatsächlichen Verhältnisse, sofern sich diese über einen langen Zeitraum unwidersprochen verfestigt haben (vgl. Breuer 2014: 113). Problematisch ist in diesem Kontext wiederum die fehlende Definition des erforderlichen Zeitraums.

Eine **Zession** liegt vor, wenn ein Staat sein Territorium mittels z. B. eines Kaufvertrages, eines Gebietstausches oder einer Schenkung an einen anderen Staat abtritt¹²⁹. Ein Staat gibt demzufolge seine Hoheitsrechte über ein bestimmtes Gebiet auf und überträgt diese auf einen anderen Staat. Ein solcher Abtretungsvertrag und die daraus resultierende territoriale Neuordnung durch Anpassung von Grenzlinien müssen von Nichtvertragsparteien respektiert werden (vgl. ebd.: 111).

Eine weitere Möglichkeit des Gebietserwerbs ist die **Adjudikation**, die konstitutiv wirkende Entscheidung eines internationalen Gerichts, Schiedsgerichts oder einer Staatenkonferenz (vgl. ebd.: 113). In diesem Kontext wird ein Disput über ein bestimmtes Territorium vor ein internationales (Schieds-) Gericht gebracht, um eine faire und unabhängige Konfliktbeilegung zu gewährleisten. Stefan Hobe gibt zu bedenken, dass (Schieds-) Gerichte in Gebietsstreitigkeiten normalerweise über den bestehenden Rechtszustand entscheiden und lediglich Bestätigungen oder Zurückweisungen von Ansprüchen aussprechen, keine Erwerbstitel (vgl. Hobe 2020: 65). Eine Ausnahme hiervon seien Entscheidungen über die Zuteilung eines strittigen Gebietes nach Billigkeit, die nur getroffen werden, wenn die betroffenen Staaten ein Gericht hiermit beauftragt haben (vgl. ebd.). Die Adjudikation basiert auf dem Prinzip des internationalen Rechts, dass eine Gerichtsentscheidung bindend ist und von den beteiligten Parteien respektiert werden muss.

Historisch gesehen war die **Annexion** von Gebieten durch militärische Überlegenheit eine häufige Methode des Gebietserwerbs, die im klassischen Völkerrecht souveränen Staaten zustand, heutzutage jedoch als völkerrechtswidrig betrachtet wird und keinen legitimen Erwerbstitel darstellt, u. a. um den Krieg nicht lohnenswert zu machen. Es handelt sich um den einseitigen Rechtsakt eines Staates, der sich fremdes Staatsgebiet aneignet, indem der Gegner militärisch niedergedrückt wird (vgl. ebd.). Es liegt keine rechtliche oder politische

¹²⁹ Ein Beispiel für den Verkauf eines Territoriums ist der erwähnte Vertrag zwischen den USA und der Sowjetunion aus dem Jahr 1867, mit welchem Alaska für 7,2 Mio. US-Dollar an die USA verkauft wurde (vgl. Breuer 2014: 111). Die Insel Helgoland wurde im Jahr 1890 vom Vereinigten Königreich an das Deutsche Reich im Tausch für die Inseln Sansibar übertragen (vgl. ebd.). Italien gelangte an die Lombardei durch eine Schenkung von Frankreich (vgl. ebd.).

Legitimation vor. Die annektierte Region wird unter die direkte Verwaltung oder Kontrolle des annektierenden Staates gestellt, wodurch die Souveränität und Hoheitsrechte des ursprünglichen Staates negiert werden. Aus dem Gewaltverbot des Art. 2 Ziff. 4 der UN-Charta folgt im modernen Völkerrecht ein Annexionsverbot (vgl. ebd.). Allen Staaten, auch Nichtmitgliedern der UN, ist es nach Art. 2 Ziff. 4 UN-Charta untersagt, Gewalt gegen die territoriale Integrität oder politische Unabhängigkeit eines anderen Staates anzuwenden oder anzudrohen¹³⁰. Das Gewaltverbot zielt darauf ab, den Frieden und die Stabilität innerhalb der Staatengemeinschaft zu bewahren und Konflikte auf friedliche Weise zu lösen. Ein bekanntes Beispiel ist die Annexion der Halbinsel Krim durch die Russische Föderation im Jahr 2014, die zu einem internationalen Konflikt zwischen Russland und anderen Staaten sowie zu Sanktionen seitens der internationalen Gemeinschaft führte. Die UN-Generalversammlung betonte in ihrer Resolution 68/262, dass es sich hierbei um einen völkerrechtswidrigen Akt handelt (vgl. ebd.).

4.1.1.2. Paracel-Inseln

Im Folgenden wird die Inbesitznahme der Paracel-Inseln untersucht. Zum besseren Verständnis bedarf es einer gleichzeitigen Betrachtung der historischen Entwicklung des südostasiatischen Küstenstaates Vietnam, da die Besetzung der Paracels durch unterschiedliche Akteure eng mit der französischen Kolonialherrschaft und den darauffolgenden innerstaatlichen Kriegen verknüpft ist.

Bereits ab dem 18. Jahrhundert verlautbarte Vietnam die Absicht, seine Souveränität über die Paracel-Inseln durch die Gründung eines staatlich geförderten Unternehmens zur Ausbeutung und Verwaltung mariner Ressourcen zu etablieren (vgl. Pedrozo 2014: i; Budd/Ahlawat 2015: 665)¹³¹. Im frühen 19. Jh. wurden die Paracels schließlich in Besitz genommen, gefolgt von einer friedlichen, effektiven und kontinuierlichen Verwaltung durch die Nguyen-Dynastien bis zum Beginn der französischen Kolonialzeit (vgl. ebd.). So befahl Kaiser Minh Mang im Jahr 1833 auf den Paracels einige Bäume zur Navigationshilfe zu pflanzen, um die Sicherheit für die internationale Schifffahrt zu erhöhen (vgl. Pedrozo 2014: 43). Darüber hinaus entwickelte er einen Plan zur systematischen Vermessung der gesamten Inselgruppe, einschließlich (überschwemmter) Sandbänke, Riffe und der sie umgebenden Gewässer (vgl. ebd.: 44).

¹³⁰ Von dem Gewaltverbot ausgenommen sind u. a. nach Art. 51 UN-Charta die individuelle und kollektive Selbstverteidigung sowie nach Art. 42 die Gewaltanwendung mit Erlaubnis des Sicherheitsrates zur Bewahrung und Wiederherstellung des internationalen Friedens.

¹³¹ Nach Angaben des vietnamesischen Außenministeriums finden sich Hinweise für eine Präsenz Vietnams auf den Paracel-Inseln ab dem frühen 17. Jahrhundert u. a. in einer Reihe von Karten im dritten Teil des Hong-Duc-Atlas sowie eine mögliche Kontrolle durch die Nguyen-Dynastie in den dazugehörigen Anmerkungen (vgl. Pedrozo 2014: 38).

Gleichzeitig errichtete das entsandte Team unter dem Kommando des Marinekommandanten Pham Huu Nhat zehn Souveränitätsmarkierungen auf mehreren Inseln, deren Inschriften darauf verweisen, dass sie vom Kaiser mit den Vermessungsarbeiten beauftragt wurden und mit den Markierungen an das Ereignis erinnern wollen (vgl. ebd.). Prinzipiell lässt sich dies ebenso als symbolische Aktion interpretieren. Die gesammelten Erkenntnisse wurden zur Erstellung einer detaillierten Karte (1838) verwendet, in welcher die Paracel- und Spratly-Inseln als Teil des vietnamesischen Territoriums eingezeichnet sind (vgl. ebd.). China behauptet, die Paracel- und Spratly-Inseln in der Han-Dynastie zwischen 206 v. Chr. und 220 n. Chr. entdeckt und durch den regelmäßigen Besuch chinesischer Fischer effektiv in Besitz genommen zu haben (vgl. Kreuzer 2014: 7). Eine offizielle Eingliederung der Paracels in die Verwaltung der Insel Hainan erfolgte aus chinesischer Perspektive im Jahr 1911 (vgl. Dzurek 1996a: 9). Interessanterweise argumentierte China noch in den späten 1890er Jahren, nach Anschuldigungen der britischen Regierung für die Plünderung zweier Wracks nahe den Paracels verantwortlich zu sein, dass die Inselgruppe nicht zum chinesischen Territorium gehöre und China keine Haftung trage (vgl. Budd/Ahlawat 2015: 667). In den darauffolgenden Jahrzehnten war China aufgrund innerstaatlicher Kriege nicht in der Lage, seine Ansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln gegen andere Staaten durchzusetzen, so der norwegische Historiker Stein Tønnesson (Tønnesson 2001: 7).

1887 wurde Französisch-Indochina – das heutige Vietnam (Tonkin, Annam und Cochinchina) und Kambodscha¹³² – gegründet, nachdem Frankreich die genannten vietnamesischen Landesteile ab 1858 schrittweise eroberte und zu Protektoraten machte (vgl. Pedrozo 2014: 45). Wie die Nguyen-Herrscher erachtete auch Frankreich die Paracels als strategisch bedeutsam. Die Kolonialmacht führte wissenschaftliche Studien über die Inselgruppe und eine Machbarkeitsstudie für den Bau eines Leuchtturms durch (vgl. Pedrozo 2014: 46; Bouchat 2014: 13). Zudem wurden französische Kriegsschiffe in den Gewässern rund um die Paracels eingesetzt, um einerseits militärische Präsenz zu zeigen und Souveränität zu demonstrieren und andererseits, um die Seewege zu sichern und Such- und Rettungsmaßnahmen für havarierte Schiffe durchzuführen (vgl. Pedrozo 2014: 46). Die japanische Regierung bat die französische Marine 1920 um Erlaubnis, auf Woody Island Phosphatvorkommen abzubauen, was darauf hindeutet, dass sich Drittstaaten des Souveränitätsanspruchs Frankreichs auf die Inselgruppe bewusst waren (vgl. Budd/Ahlawat 2015: 668). Japan entsandte zwar Expeditionen zu den Paracel- und Spratly-Inseln, jedoch ohne territoriale Ansprüche zu erheben (vgl. Tønnesson 2001: 8). Trotzdem beanspruchte Frankreich im Jahr 1932 formell die Paracel-Inseln, um der wachsenden Bedrohung seiner indochinesischen Protektorate durch

¹³² Auch Laos wurde 1893 Teil von Französisch-Indochina.

das Kaiserreich Japan und dessen zunehmender Expansion entgegenzuwirken (vgl. Bouchat 2014: 13). Erst sechs Jahre später besetzten über 300 französisch-vietnamesische Truppen die Paracels und etablierten eine dauerhafte Präsenz (vgl. ebd.). Zudem wurden auf Pattle Island ein Leuchtturm, eine Wetterstation und eine Radiostation errichtet. Durch die Stationierung von öffentlichen Bediensteten und vietnamesischen Polizisten versuchte Frankreich, seine effektive Kontrolle auszubauen (vgl. Pedrozo 2014: 48). Die entsandten Streitkräfte platzierten auf den Inseln und Riffen weitere Souveränitätsmarkierungen. Auf Pattle Island wurde diese mit folgender Inschrift auf Französisch versehen: „République Française, Empire d’Annam, Archipel des Paracels 1816, Ile de Pattle 1938“ (ebd.).

Bereits zur französischen Kolonialzeit gab es Streitigkeiten um die territoriale Zugehörigkeit der Paracel-Inseln. So protestierte Frankreich im Dezember 1931 gegen eine Ankündigung der chinesischen Regierung, ausländische Unternehmen mit dem Abbau von Phosphatvorkommen beauftragen zu wollen (vgl. ebd.: 47). China wiederum behauptet, gegen die Besetzung der Paracels durch die Franzosen protestiert zu haben, indem sie diplomatischen Protest beim französischen Außenministerium einlegten (vgl. ebd.: 19). Zwei Monate später, im September 1932, verwiesen sie auf den chinesisch-französischen Vertrag von 1887, welcher bei Gründung von Französisch-Indochina die (See-) Grenze zwischen China und Tonkin festlegte. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass sich die französische und die chinesische Fassung des Vertragstextes unterscheiden. Diesem Übereinkommen zufolge habe China einen Rechtstitel auf die Paracel-Inseln, denn in Art. 2 sei vorgesehen, dass die Inseln östlich des Meridians von 105°04‘ China zugeordnet werden und Vietnam als Nachfolgestaat Frankreichs keinen Anspruch auf diese Inseln erheben darf (vgl. ebd.: 25). Dazu gehörten die Paracels. Nach französischer Auffassung bezieht sich diese Regelung ausschließlich auf die Küsteninseln der beiden Vertragsparteien im Golf von Tonkin (vgl. Budd/Ahlawat 2015: 668). Gleichzeitig steht China den vietnamesischen Aktivitäten von 1816 und 1835 kritisch gegenüber. Als vermeintlicher chinesischer Vasallenstaat¹³³ sei es Vietnam nicht möglich gewesen, die Paracels zu besetzen (vgl. Pedrozo 2014: 20). In der chinesischen Historie fänden sich keinerlei Aufzeichnungen über eine Inbesitznahme der Paracels durch den Vasallenstaat Annam und die vietnamesische Geschichtsschreibung müsse nicht zwangsläufig die realen Geschehnisse widerspiegeln (vgl. ebd.: 20). Budd und Ahlawat verweisen in ihrem Zeitschriftenaufsatz „Reconsidering the Paracel Islands Dispute: An International Law Perspective“ auf die unklaren rechtlichen Konsequenzen des Vasallentums, da diesem eine allgemeine Definition fehlte (vgl. Budd/Ahlawat 2015: 666). So galten asiatische Staaten, die

¹³³ Ein völkerrechtlich unabhängiger, aber vom politischen Einfluss eines mächtigeren Staates abhängiger Staat.

von China als solche nicht anerkannt wurden, nicht als unabhängige Akteure im internationalen Recht (vgl. ebd.). Der Status als Vasallenstaat könnte die Souveränität Vietnams bestätigt haben (vgl. ebd.). Darüber hinaus war das Vasallentum eher kultureller als politischer Natur, wodurch Vietnam zu eigenständigem Handel fähig gewesen sei; zumal das Land autonom über seine auswärtigen Angelegenheiten entschied (vgl. ebd.). Jegliche Bemühungen vonseiten Frankreichs in den darauffolgenden Jahren, den Disput mit China durch ein internationales Schiedsverfahren beizulegen, wurden von der chinesischen Regierung abgelehnt (vgl. ebd.).

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges annektierte Japan das von Frankreich besetzte Vietnam sowie die Paracel-Inseln¹³⁴, letztere in dem Vorhaben, chinesisches Territorium zu besetzen (vgl. Bouchat 2014: 14). Hiermit lieferte Japan gleichzeitig ein Argument für den chinesischen Anspruch auf die Paracels, denn das Kaiserreich wies den französischen Protest gegen die Inbesitznahme zurück, mit der Begründung, dass es sich um ein Hoheitsgebiet des Gegners China handele (vgl. Pedrozo 2014: 41). Bis 1945 wurden die Franzosen endgültig aus Vietnam und von den Paracel-Inseln verdrängt. In den Jahren zuvor lebten französische und japanische Truppen (de facto handelte es sich hierbei um die vietnamesischen und taiwanesischen Truppen) gemeinsam auf der Inselgruppe¹³⁵ (vgl. Tønnesson 2001: 9).

Die Annexion durch Japan führte zu einer Stärkung der nationalen Unabhängigkeitsbewegung in Vietnam. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und dem Rückzug der japanischen Truppen, erklärte Kaiser Bao Dai am 11. März 1945 die Unabhängigkeit Vietnams, er dankte jedoch fünf Monate später zugunsten der militanten Vietminh unter der Führung von Ho Chi Minh ab (vgl. Pedrozo 2014: 53). Am 2. September 1945 gründete Ho Chi Minh die Demokratische Republik Vietnam (Tonkin und Annam). Frankreich erkannte die etablierte autonome Regierung in Hanoi als Teil der Französischen Union im März 1946 zunächst an, widerrief diesen Zuspruch im November desselben Jahres jedoch und entschloss sich, die Vietminh militärisch zu bekämpfen und die alte Kolonialherrschaft wiederherzustellen (vgl. ebd.). Im Juni 1947 richtete Frankreich im südvietnamesischen Saigon (geografisch verortet in Cochinchina) eine provisorische Zentralregierung ein (vgl. ebd.). Die Vietminh als kommunistische Widerstandsgruppe unter der Führung von Ho Chi Minh verfolgten weiterhin das Ziel eines unabhängigen Vietnams und leisteten bewaffneten Widerstand gegen den französischen Rückeroberungsversuch, was zum Ausbruch des Indochina-Krieges (1946–

¹³⁴ Die Spratly-Inseln wurden ebenfalls durch japanische Truppen besetzt.

¹³⁵ Im Jahr 1941 schloss Japan ein Kooperationsabkommen mit der Kolonialmacht Frankreich, um die Häfen und Flugplätze in Indochina als Ausgangspunkt für die Invasion der britischen und niederländischen Kolonien im Jahr 1942 zu nutzen (vgl. Tønnesson 2001: 9).

1954) führte. Der Krieg endete mit der Niederlage der französischen Truppen in der entscheidenden Schlacht von Dien Bien Phu. Bereits im Juni 1949 wurde auf Drängen der USA und des Vereinigten Königreichs der antikommunistische Staat Vietnam mit der Hauptstadt Saigon (heute Ho-Chi-Minh-Stadt, benannt nach dem ehemaligen nordvietnamesischen Staatschef nach der militärischen Niederlage Südvietnams im Vietnamkrieg) gegründet, welcher eine pro-westliche Regierung erhielt und loyal zu Frankreich stand (vgl. ebd.). Sie wurde zunächst von dem früheren Kaiser Bao Dai regiert. In Nordvietnam verblieb die kommunistisch ausgerichtete Vietminh unter Ho Chi Minh mit der Hauptstadt Hanoi.

Die Republik China (Taiwan nach 1949) nutzte den Rückzug der japanischen Truppen, um die Kontrolle über die nordöstliche Amphitrite-Gruppe zu übernehmen, und besetzte 1946 die zu den Paracels gehörende Insel Woody Island (vgl. Bouchat 2014: 14; Tønnesson 2001: 11). Damit nahm China seine Bemühungen zur Durchsetzung seiner nationalen Ansprüche wieder auf.

Abb. 33: Die Amphitrite-Gruppe und Crescent-Gruppe auf den Paracels



Quelle: Budd/Ahlawat 2015

Im Juni 1946 wurden auch französische Streitkräfte entsandt, um die Paracel-Inseln wieder zu besetzen (vgl. Pedrozo 2014: 49). Die Franzosen versuchten erfolglos, die chinesischen Truppen von der Amphitrite-Gruppe zu vertreiben und konnten lediglich die südwestliche Crescent-Gruppe in Besitz nehmen – hier in erster Linie Pattle Island (vgl. Bouchat 2014: 1). Zwar musste sie sich drei Monate später aufgrund des beginnenden Indochina-Kriegs von den Paracels zurückziehen, doch die effektive und kontinuierliche Besetzung besaß für Frankreich weiterhin hohe Priorität. So betonte der Generalstabschef Alphonse Pierre Juin im Oktober

1946 vor den Vorsitzenden des Indochina-Ausschusses, dass jegliche Anzeichen einer Besetzung durch eine ausländische Macht verhindert und der Seeweg Cam-Ranh-Kanton-Shanghai kontrolliert werden müsse (vgl. ebd.). Alle Schiffe, die auf den Paracel-Inseln anlegen wollten, brauchten zuvor eine Genehmigung von der französischen Hochkommission in Saigon (vgl. ebd.). Auf diese Weise wurde verwaltungstechnisch die nationale Souveränität über die Inselgruppe demonstriert – was mit der rückläufigen militärischen Präsenz umso wichtiger wurde.

Im Jahr 1947 etablierte die chinesische Regierung in Nanjing die sog. Neun-Striche-Linie, welche Kapitel 4.3 vor allem im Hinblick auf ihren Anspruch auf die Inseln und/oder die Gewässer sowie ihre Konformität mit dem geltenden Seevölkerrecht analysiert. Diese U-förmigen Linien umfassen praktisch das gesamte Südchinesische Meer und wurden später sowohl in der VR China als auch in Taiwan zum Standard (vgl. Tønnesson 2001: 11). Im April 1950 wurden die Truppen der Republik China, nachdem die Regierung von Chiang Kai-shek nach Taiwan geflohen war, aus Hainan vertrieben und kurz darauf von den Inseln Woody Island und Itu Aba nach Taiwan abgezogen¹³⁶ (vgl. ebd.: 11 f.). Dies eröffnete Frankreich prinzipiell die Möglichkeit zur Rückeroberung. Die französische Regierung entschied sich dagegen, um seine guten Beziehungen zu China aufrechtzuerhalten, sodass Woody Island und andere Paracel-Inseln, ebenso wie Itu Aba und einige Inseln auf den Spratlys, sechs Jahre lang unbesetzt blieben (vgl. Tønnesson 2001: 11; Bouchat 2014: 14).

Im Oktober 1950 übergab Frankreich die Verteidigung der Paracel-Inseln offiziell den Streitkräften der neuen Republik Vietnam (Südvietnam) (vgl. Pedrozo 2014: 54). Auf der Friedenskonferenz von San Francisco 1951 verzichtete Japan auf seine Ansprüche im Südchinesischen Meer. Der Premierminister Südvietnams, Tran Van Huu bekräftigte die Souveränität über die Paracel- und Spratly-Inseln und betonte, dass diese seit jeher zu Vietnam gehören (vgl. ebd.). Die an der Konferenz teilnehmenden Staaten, darunter Frankreich, widersprachen dieser Aussage nicht. Es erfolgte zudem keine aktive Zustimmung, was China als Ablehnung interpretiert (vgl. ebd.). China kritisiert berechtigterweise, dass es ebenso wie die Republik China (Taiwan) nicht zur Teilnahme an der Friedenskonferenz eingeladen wurde und dementsprechend keine Einwände erheben konnte (vgl. ebd.: 32). Aufgrund dessen betonte der chinesische Ministerpräsident Zhou En-Iai in seiner Erklärung vom 15. August 1951, dass die Paracel- und Spratly-Inseln seit jeher chinesisches Territorium seien und unmittelbar nach dem Rückzug der japanischen Truppen wieder übernommen

¹³⁶ Die Regierung von Chiang Kai-shek war im Jahr 1949 nach Taiwan geflohen und auf dem chinesischen Festland bildete sich die Volksrepublik China (vgl. Tønnesson 2001: 11).

wurden (vgl. ebd.). Problematisch ist zudem, dass im Friedensvertrag von San Francisco nicht geregelt ist, an wen die Inseln im Südchinesischen Meer nach Kapitulation Japans zurückgegeben werden sollten (vgl. ebd.: 33).

Mit dem Genfer Friedensvertrag von 1954 wurde Vietnam entlang des 17. Breitengrades geteilt. Hierbei sollte es sich um eine vorübergehende Lösung handeln, um den Konflikt zwischen den kommunistischen und pro-westlichen Kräften zu beenden. Die Teilung sollte innerhalb von zwei Jahren durch freie Wahlen und eine endgültige Wiedervereinigung überwunden werden. Allerdings wurden die Wahlen nie abgehalten, u. a. da beide Regierungen eigene Interessen verfolgten und die USA die südvietnamesische Regierung unterstützten, um eine Ausbreitung des Kommunismus in der Region zu verhindern. Stattdessen begann im Jahr 1955 der Vietnamkrieg, welcher aufgrund der direkten und indirekten Beteiligung großer Mächte als Stellvertreterkrieg im Kalten Krieg gilt. Nordvietnam, das durch die Sowjetunion und China unterstützt wurde, kämpfte gegen Südvietnam (engl. Republic of Vietnam, kurz RVN), das von den USA unterstützt wurde. Der Krieg dauerte bis 1975 und endete mit der Eroberung Saigons durch nordvietnamesische Truppen. Das kommunistische Regime übernahm die Kontrolle über das gesamte Land und errichtete 1976 die Sozialistische Republik Vietnam (engl. Socialist Republic of Vietnam, kurz SRV) mit der Hauptstadt Hanoi. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Positionierung Nord- und Südviets hinsichtlich der Zugehörigkeit der Paracel- und Spratly-Inseln: Während Südvietnam beide Inselgruppen für sich beanspruchte, legte Nordvietnam keinerlei Widerspruch gegen die chinesischen Souveränitätsansprüche ein (vgl. Kreuzer 2014: 8).

Die südvietnamesischen Streitkräfte übernahmen im August 1956 die Verteidigung der Paracel-Inseln und patrouillierten fortan in den umliegenden Gewässern (vgl. Pedrozo 2014: 54 f.). In den darauffolgenden Jahren besetzten sie mehrere Inseln, darunter Duncan Island, von der sie über 80 chinesische Fischer vertrieben (vgl. ebd.: 55). Wie bereits Frankreich schickte Südvietnam zur besseren Verwaltung der Inseln einige Beamte auf die Paracels (vgl. ebd.). Da sich China und Südvietnam zunehmend auf den Vietnamkrieg konzentrierten, zogen sich die südvietnamesischen Truppen aus dem größten Teil der Crescent-Gruppe zurück (vgl. Bouchat 2014: 15). Im September 1958 hatte China die Breite des Küstenmeeres von drei Seemeilen auf zwölf Seemeilen erweitert und diese Regelung ebenfalls auf sämtliche Inseln, darunter die Paracel- und Spratly-Inseln übertragen (vgl. Pedrozo 2014: 34). Im selben Jahr erkannte der Premierminister Nordviets, Pham Van Dong, Chinas Souveränität über die Paracel-Inseln an (vgl. Budd/Ahlawat 2015: 670). Diese Positionierung ist angesichts der

Tatsache, dass Nordvietnam während des Zweiten Indochina-Kriegs (1955–1975) von China unterstützt wurde, nicht verwunderlich.

Nach Unterzeichnung des Pariser Friedensabkommens von 1973 und dem darauffolgenden Rückzug der US-amerikanischen Truppen, versuchte Südvietnam seinen Anspruch auf die Paracel-Inseln zu behaupten und kündigte u. a. Verträge zur Offshore-Ölförderung in der Region an (vgl. Bouchat 2014: 15). Diesem Vorgehen waren zwei wesentliche Entwicklungen vorausgegangen: die Erwartung von Ölvorkommen im Südchinesischen Meer und die Ölkrise von 1973. Die Veröffentlichung eines UN-Berichts von 1969, der auf ein enormes Kohlenwasserstoffpotenzial¹³⁷ in den Offshore-Gebieten Südost- und Ostasiens hinwies, lieferte den Anrainerstaaten ein entscheidendes Motiv, um ihre Souveränitätsansprüche durchzusetzen und legitimierte den andauernden Einsatz von Streitkräften in der Region (vgl. Tønnesson 2001: 15). Mitte der 1950er Jahre zeigten britische und US-amerikanische Ölkonzerne ein Interesse, ihre Aktivitäten auf das Spratly-Gebiet auszuweiten, doch erst mit der geologischen Untersuchung im Jahr 1969 wurde Öl zu einem konfliktfördernden Faktor. Hinzu kam die globale Ölkrise im Oktober 1973 durch ein Öl-Embargo der arabischen OAPEC, wodurch die Verbündeten Israels im Jom-Kippur-Krieg wirtschaftlich unter Druck gesetzt werden sollten und die Ölpreise kurzfristig rasant anstiegen (vgl. Katz 2018). Die VR China protestierte gegen die südvietnamesischen Ansprüche, woraufhin Südvietnam mit der Verlegung von Kommandotruppen, eines Kutters und einer Zerstörer-Eskorte zur Crescent-Gruppe reagierte (vgl. Bouchat 2014: 15). Im Januar 1974 entwickelte sich ein militärisches Gefecht zwischen den chinesischen und südvietnamesischen Seestreitkräften in den Gewässern der Paracels, nachdem es zu mehreren Konfrontationen zwischen dem RVN-Kutter und chinesischen Fischerbooten gekommen war und beide Seiten Verstärkung entsandten (vgl. ebd.). Das Ergebnis: China vertrieb durch seine militärische Überlegenheit die südvietnamesischen Truppen von der Crescent-Gruppe und kontrolliert seither die gesamten Paracels-Inseln¹³⁸ (vgl. Fravel 2011: 298). Im Juni 2012 gründete China mit Sansha City eine neue Stadt auf Präfektur-Ebene, um die Paracel- und Spratly-Inseln sowie Macclesfield Bank zu verwalten (vgl. Pedrozo 2014: 24). Der Regierungssitz ist auf Woody Island. Der US-amerikanische Politikwissenschaftler M. Taylor Fravel weist in seiner Monografie „Strong Borders, Secure Nation. Cooperation and Conflict in China’s Territorial Disputes“ darauf hin, dass China sich nicht auf eine Annexion von Pattle Island vorbereitet

¹³⁷ Kohlenwasserstoffe sind vor allem in Erdöl und Erdgas in großen Mengen enthalten und insofern ein wichtiger Indikator für Öl- und Gaslagerstätten.

¹³⁸ In der wissenschaftlichen Literatur existiert ein Diskurs über die Frage, ob es sich bei der chinesischen Inbesitznahme der Paracels im Januar 1974 um eine völkerrechtswidrige Annexion handelt oder nicht. Eine Analyse dessen kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht erfolgen.

hatte. Als das erste RVN-Schiff eintraf, waren keine Schiffe der Chinese People's Liberation Army Navy auf der Amphitrite-Gruppe eingesetzt (vgl. Fravel 2008: 281). Chinas Strategie bestand wahrscheinlich darin, darauf zu warten, dass Saigon seine Position auf den Paracels, sprich Pattle Island, aufgibt oder diese Position nach einem erwarteten Zusammenbruch der südvietnamesischen Regierung einnehmen zu können (vgl. ebd.). In diesem Kontext stellt sich unweigerlich die Frage, warum das internationale Interesse an den Paracel-Inseln und die territorialen Streitigkeiten eine neue Dimension erlangten. Der Besitz der Inseln als Schlüssel zur Inanspruchnahme von exklusiven Rechten zur Ausbeutung von Ölvorkommen spielte für die Regierungen möglicherweise eine tragende Rolle, denn auf globaler Ebene war es zu interessanten seevölkerrechtlichen Entwicklungen gekommen (vgl. Song/Tønnesson 2013: 238). Nach dem Zweiten Weltkrieg beanspruchten vor allem lateinamerikanische Staaten eine 200 sm breite Fischereizone, die zunächst keine breite völkerrechtliche Anerkennung fand (vgl. Prewo et al. 1982: 11). Motiviert waren diese Ansprüche durch die Zunahme der fremden Fischereitätigkeiten und der Sorge vor einer Überfischung vor ihren Küsten (vgl. Jaenicke 1978: 478). Die Tatbestände, auf denen die Festlandsockeldoktrin der Genfer Seerechtskonvention von 1958 und das Konzept der Wirtschaftszone beruhen, sind nicht miteinander vergleichbar, so Jaenicke:

„Die Ausdehnung der exklusiven küstenstaatlichen Jurisdiktion auf die Bodenschätze im Festlandsockel betraf Ressourcen, deren Ausbeutung bis dahin technisch und wirtschaftlich nicht möglich war und für deren Zuordnung es an internationalen Regeln fehlte, bei der Ausdehnung der exklusiven küstenstaatlichen Jurisdiktion auf die Fischgründe vor der Küste lag es insofern anders, als diese Ressourcen unter dem rechtlichen Regime der Fischereifreiheit nicht noch vom Küstenstaaten, sondern in der Regel auch von anderen Staaten genutzt wurden. Während die Festlandsockeldoktrin [...] einen rechtsleeren Raum ausfüllte, zielte das Wirtschaftszonenkonzept, sofern es eine exklusive Verfügungsgewalt des Küstenstaates über die lebenden Ressourcen in der 200 sm-Zone implizierte, auf eine Veränderung des bis dahin allgemein anerkannten rechtlichen Regimes in diesen Gewässern zum Nachteil anderer bisher nutzungsberechtigter Staaten“ (ebd.: 479).

Am 8. August 1970 wurde eine Deklaration verabschiedet, in welcher die Unterzeichner maritime Hoheitsrechte und volle Jurisdiktionskompetenz über die an ihre Küsten angrenzenden Meeresgebiete beanspruchen – diese wurde u. a. von Argentinien, Brasilien, Chile, Peru und Uruguay angenommen (vgl. ebd.). Am 7. Juni 1972 folgte eine weitere Deklaration, in welcher die beteiligten Staaten exklusive Rechte über die erneuerbaren und nicht-erneuerbaren Ressourcen innerhalb einer 200-Meilen-Zone fordern und uneingeschränktes Durchfahrts- und Überflugrecht gilt – diese wurde u. a. von Costa Rica, Mexiko, Nicaragua und Venezuela angenommen (vgl. ebd.). Vor dem Hintergrund der Ölkrise und dem anstehenden Beginn von UNCLOS III¹³⁹ zeichnete sich in den 1970er Jahren eine breite internationale Unterstützung für eine 200-Meilen-Zone ab. In der Vorbereitungsphase

¹³⁹ Beide Ereignisse lagen nur zwei Monate auseinander: Die Ölkrise ereignete sich im Oktober 1973, die erste Sitzung der Dritten Seerechtskonferenz begann im Dezember 1973.

für UNCLOS III im Sea-Bed Committee kristallisierte sich schließlich das Konzept der „ausschließlichen Wirtschaftszone“ heraus (vgl. ebd.: 481 f.). Neben zahlreichen afrikanischen Staaten schlossen sich diesem Entwurf u. a. China, Indien, Indonesien und die Philippinen an (vgl. ebd.: 482). Bereits 1969 befürwortete der Internationale Gerichtshof in Den Haag im „North Sea Continental Shelf“-Case bzgl. der Abgrenzung von öl- und gasreichen Meeresgebieten zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden, dass die nationale Gerichtsbarkeit über die Grenzen der Hoheitsgewässer hinausgehen kann (vgl. Tønnesson 2001: 16). Dies richtete die weltweite Aufmerksamkeit zusätzlich auf die Frage, wie weit sich die nationalen Rechte eines Küstenstaates seewärtig erstrecken (vgl. ebd.). Demgegenüber standen zunächst diejenigen Staaten, die ihre Bewegungsfreiheit als gefährdet einschätzten oder aufgrund ihrer geografischen Binnen- oder Randlage keine bzw. flächenmäßig unbedeutende Wirtschaftszonen hatten (siehe Kapitel 2.2.10.2).

Welche Auswirkungen hatten die Dritte Seerechtskonferenz und sich abzeichnende rechtliche Entwicklungen nun auf die Inbesitznahme der Paracel-Inseln durch die Volksrepublik China im Januar 1974? Hat UNCLOS III die territorialen Streitigkeiten in der Region verschärft? Yann-Huei Song und Stein Tønnesson haben sich in ihrem Zeitschriftenaufsatz „The Impact of the Law of the Sea Convention on Conflict and Conflict Management in the South China Sea“ (2013) genau mit dieser Fragestellung beschäftigt, daher werden ihre Erkenntnisse in der nachfolgenden Analyse besonders berücksichtigt. Die Einführung einer 200-Meilen-Zone, innerhalb der Küstenstaaten souveräne Rechte zur Erforschung, Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen in den Gewässern, dem Meeresboden und dessen Untergrund besitzen, sowie die Möglichkeit, unter bestimmten geologischen und geomorphologischen Voraussetzungen die Schelfrechte über 200 sm hinaus auszudehnen, hatte die weitreichendste Wirkung auf die territorialen Dispute im Südchinesischen Meer (vgl. Song/Tønnesson 2013: 239). Konflikte entstehen zwangsläufig, wenn (1) der Abstand zwischen gegenüberliegenden Küsten weniger als 400 sm beträgt oder sich (2) Inseln in einem halbgeschlossenen Meer befinden, das von mehreren Staaten umgeben ist und Souveränitätsansprüchen unterliegt (vgl. ebd.). Song und Tønnesson geben zu bedenken, dass sich ein Konsens über die ausschließliche Wirtschaftszone erst 1975 herausbildete (vgl. ebd.: 243). Zum Zeitpunkt der militärischen Eskalation und Inbesitznahme der Paracel-Inseln durch China im Januar 1974, und somit einen Monat nach Beginn von UNCLOS III, waren die rechtlichen Neuerungen der Seerechtskonvention noch nicht bekannt (vgl. ebd.). Eine Wende zeichnete sich erst im Juni/Juli 1974 ab, als die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten ihre prinzipielle Bereitschaft erklärten, einer 200-Meilen-Zone zuzustimmen, unter der Voraussetzung, dass eine freie Durchfahrt durch Meerengen in den

Vertragstext aufgenommen wird (vgl. Jaenicke 1978: 484). Diese Konzessionsbereitschaft der beiden Großmächte auf Kosten ihrer Fernfischereiinteressen war politisch motiviert, wie Jaenicke darlegt: Es sollte ein günstiges Konferenzklima für eine Regelung der Meerengenfrage im Sinne ihrer militärstrategischen Bedürfnisse geschaffen werden (vgl. ebd.). Insofern lässt sich die Argumentation von Song und Tønnesson nachvollziehen. Die Grundlagen für die rechtlichen Neuerungen und ein, zwar nicht alle Staaten umfassender, breiter Konsens wurden aber vor UNCLOS III geschaffen, wie oberhalb erörtert. Das Sea-Bed Committee spielte eine tragende Rolle, indem es das Bewusstsein der Küstenstaaten für maritime Interessen stärkte und eine erste Ausarbeitung zur rechtlichen Gestaltung der EEZ lieferte. Die einseitig vorgenommenen Ausdehnungen auf 200 sm und deren zunehmende internationale Akzeptanz zeigten die Richtung der wahrscheinlichen Entwicklungen im Seevölkerrecht an, insbesondere da der Internationale Gerichtshof eine Ausweitung souveräner Rechte auf den Festlandsockel unterstützte. Aufgrund dessen wollte die VR China mit ihrem diplomatischen Protest und der darauffolgenden Eroberung der Paracel-Inseln womöglich auf Nummer sicher gehen, bevor sich die abzeichnenden Regelungen manifestieren, während Südvietnam die Paracel-Inseln bzw. die Crescent-Gruppe der Paracels besetzt hielt. Mit der Ankündigung von Verträgen zur Offshore-Ölförderung hatte Südvietnam ein deutliches Signal gesetzt. Eine weitere Erhöhung der militärischen Präsenz auf den Paracels durch südvietnamesische Truppen galt es aus chinesischer Sicht sicherlich zu vermeiden. Gleichzeitig sollten die parallelen Entwicklungen auf den Spratly-Inseln berücksichtigt werden. Zu Beginn der 1970er Jahre erklärten die Philippinen Kalayaan (siehe Kapitel 4.1.1.3) als eigenes Territorium und vergaben Konzessionen an ein Konsortium von Unternehmen zur Ölexploration auf den Spratlys (vgl. Tønnesson 2001: 16). Südvietnam vergab nicht nur für die Paracels, sondern auch für die Spratlys eine Reihe von Explorationsaufträgen und integrierte letztere sogar in die Verwaltung einer Provinz (vgl. ebd.). Dies könnte China zum schnelleren Agieren veranlasst haben.

Dennoch führten UNCLOS III und die erwartete Verrechtlichung des erarbeiteten EEZ-Konzepts insgesamt dazu, dass die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres ihren Einsatz erhöhten und sich die territorialen Streitigkeiten verschärften (vgl. Song/Tønnesson 2013: 243).

Song und Tønnesson argumentieren zudem, dass UNCLOS III zu einem bestehenden Disput zwischen den Staaten um ihre Souveränitätsansprüche beitrug und keinen neuen Konflikt hervorrief (vgl. ebd.). Bei Betrachtung der Besetzungsgeschichte hat sich gezeigt, dass es in den 1930er Jahren ähnliche Auseinandersetzungen gab und in der Zeit rund um den Zweiten Weltkrieg mehrfach die Besetzer wechselten. Ausschlaggebend waren hier vor allem

(militärisch-) strategische Motive. Die Paracel-Inseln waren seit über einem Jahrhundert umstritten. Darüber hinaus hätte die Aussicht auf Offshore-Lagerstätten auch ohne Einführung einer 200-Meilen-Zone zu Auseinandersetzungen führen können, da die Rechte auf dem Festlandsockel bereits in den Genfer Seerechtskonventionen festgelegt wurden, und zwar ohne jegliche definierte Grenze¹⁴⁰ (vgl. ebd.).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Eskalation des Konflikts um die Paracel-Inseln zwischen Südvietnam und China im Januar 1974 und die resultierende Inbesitznahme durch chinesische Truppen auf folgende, miteinander korrelierende Faktoren zurückzuführen sind: (1) die Erwartung von Offshore-Lagerstätten und die Ölkrise; (2) UNCLOS III und die Festlegung einer sich zuvor abzeichnenden Staatenpraxis.

4.1.1.3. Spratly-Inseln

In den 1870er Jahren erhielt eine Gruppe von Händlern im Norden Borneos vom britischen Gouverneur der nördlich von Borneo gelegenen Insel Labuan die Genehmigung zur Ausbeutung von Guano auf Spratly Island und Amboyna Cay (vgl. Tønnesson 2001: 7). Infolgedessen wurden die beiden Inseln 1877 offiziell vom Vereinigten Königreich beansprucht. Allerdings wurden keine nennenswerten Maßnahmen ergriffen, um die britische Souveränität über die Inseln auszuüben (vgl. ebd.).

In den 1920er Jahren bauten japanische Unternehmen mit Sitz in Taiwan systematisch Guano auf den Paracel- und Spratly-Inseln ab, ein rechtlicher Anspruch Japans folgte zu diesem Zeitpunkt nicht (vgl. ebd.: 8). Wie im vorherigen Kapitel erwähnt, reklamierte Frankreich aufgrund der wachsenden Bedrohung durch die japanische Expansion im südostasiatischen Raum im April 1930 die Spratly-Inseln zwischen 7° und 12° nördlicher Breite und 111° und 117° östlicher Länge für sich und besetzte einige Merkmale, darunter Itu Aba (vgl. Dzurek 1996a: 9). Eine formelle Verlautbarung erfolgte, neben einer Eingliederung der Inselgruppe in die Provinz Ba Ria (südlich von Saigon), erst 1933 (vgl. ebd.: 9 f.). Die britische Krone hatte ihren Anspruch auf Spratly Island und Amboyna Cay nicht offiziell aufgegeben, entschied sich jedoch, auf die französische Inbesitznahme nicht zu reagieren und entfernte stattdessen die beiden Inseln stillschweigend von der Liste des Colonial Office, auf welcher sie zwischen 1891 und 1933 geführt wurden (vgl. Tønnesson 2001: 8 f.). Die japanische Regierung protestierte dagegen zeitnah, errichtete aber erst 1939 eine dauerhafte militärische Präsenz auf den Spratlys (vgl. ebd.). Gleichzeitig erfolgte eine offizielle Anspruchserhebung und die

¹⁴⁰ Siehe hierzu Kapitel 2.2.10.1.

Inselgruppe wurde dem Gouverneur von Taiwan unterstellt (vgl. ebd.). Im darauffolgenden Jahr vertrieben japanische Truppen die Franzosen von Itu Aba und begannen dort mit dem Bau einer U-Boot-Basis (vgl. ebd.). Die größte Insel der Spratlys diente 1942 als Ausgangspunkt für die militärische Invasion der Philippinen und war somit von strategischer Bedeutung für die Expansionsbewegung (vgl. ebd.).

Das chinesische Außenministerium bekräftigte am 26. Juli 1933 öffentlich die nationale Souveränität über die Spratly-Inseln und betonte, dass diese ausschließlich von chinesischen Fischern bewohnt und international als chinesisches Hoheitsgebiet anerkannt sind (vgl. Dzurek 1996a: 10). Erst fünf Jahre zuvor wurde dieser Anspruch durch einen Bericht der Regierungskommission relativiert, so Dzurek. In diesem heißt es, dass die Paracel-Inseln das südlichste Territorium Chinas seien – die Spratlys wurden im Jahr 1928 demzufolge nicht als China zugehörig betrachtet (vgl. ebd.: 9).

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Spratly-Inseln von japanischen und französischen Truppen besetzt. Im Oktober 1946 landeten vietnamesische Streitkräfte auf Itu Aba und platzierten dort eine Steinmarkierung, um ihre Anwesenheit zu dokumentieren (vgl. Rosen 2014: 23). Den Rückzug der japanischen Truppen nutzte die Republik China (die Regierung von Chiang Kai-shek) im Jahr 1946/47, um Marineexpeditionen zu den Spratlys zu entsenden, eine ständige Präsenz auf Itu Aba einzurichten und durch entsprechende Markierungen u. a. auf Itu Aba, Spratly Island und West York Island ihre Ansprüche zu demonstrieren (vgl. Tønnesson 2001: 11; Dzurek 1996a: 10). Zudem veröffentlichte China eigene Bezeichnungen für die Inseln und gliederte sie in die Provinz Guangdong ein (vgl. Dzurek 1996a: 10). Rosen weist in seiner Ausarbeitung „Philippine Claims in the South China Sea: A Legal Analysis“ darauf hin, dass Vietnam über eine umfassende öffentliche Protestliste gegen die Besetzung von Itu Aba verfügte. Zudem gab es mit hoher Wahrscheinlichkeit einen nicht öffentlichen diplomatischen Austausch zwischen der Republik China und Vietnam, in welchem Vietnam bekräftigte, seinen Anspruch auf die Inseln nicht aufgeben zu haben¹⁴¹ (vgl. Rosen 2014: 23). Nachdem die Streitkräfte der Republik China nach Taiwan verlegt worden waren, blieb Itu Aba, die größte Insel der Spratlys, für den Zeitraum von sechs Jahren unbesetzt (vgl. ebd.).

¹⁴¹ Die Inbesitznahme von Itu Aba steht möglicherweise im Widerspruch zu Art. 2 Abs. 4 der UN-Charta, der es Staaten verbietet, sich gewaltsam gegen die territoriale Integrität anderer Staaten zu richten (vgl. Art. 2 UN-Charta). Andererseits wird in der wissenschaftlichen Literatur diskutiert, ob Frankreich/Vietnam im Zweiten Weltkrieg seine Ansprüche auf die Spratly-Inseln aufgegeben hatte (vgl. Rosen 2014: 24).

Mit der Genfer Konvention vom 24. April 1954, die die französische Herrschaft in Indochina beendete, entstanden die unabhängigen Staaten Kambodscha, Laos und Vietnam (vgl. ebd.: 24). Jedes Mitglied der Genfer Konferenz, hierzu gehörte auch die VR China, verpflichtete sich, die Souveränität, Unabhängigkeit und territoriale Integrität der genannten Staaten zu respektieren (vgl. ebd.: 25). Rosen argumentiert, dass durch die französischen Annexionsdokumente von 1933, in welchen u. a. Itu Aba genannt wird, die Ansprüche auf die Paracel- und Spratly-Inseln klar waren. China hätte der Übertragung der französischen Souveränität über sein gesamtes beanspruchtes Land an Vietnam nicht zustimmen und sie in die Transferinstrumente aufnehmen lassen können, wenn es sich als rechtmäßiger Eigentümer der beiden Inselgruppen sieht, so Rosen (vgl. ebd.). Stattdessen ratifizierte China die Maßnahmen und könne daher nicht behaupten, dass die Annexionsdokumente von 1933 keine Rechtswirkung hätten (vgl. ebd.). Andererseits erkannte die Regierung Nordvietnams im September 1958 die chinesische Souveränität über die Spratly-Inseln an, wie im vorherigen Kapitel dargelegt wurde. Dies vor dem Hintergrund, dass man in der VR China einen Verbündeten suchte. Legt man eine enge Lesart zugrunde, hat die nordvietnamesische Regierung lediglich die Ansprüche Chinas auf eine 12-Meilen-Zone anerkannt (vgl. ebd.).

In den 1950er Jahren trat ein weiterer Akteur im Souveränitätsdisput um die Spratly-Inseln in Erscheinung: die Philippinen. Nach ihrer Unabhängigkeitserklärung im Jahr 1946 wollte die philippinische Regierung einen Großteil der Spratly-Inseln beanspruchen, wurde jedoch durch Ratschläge der ehemaligen US-amerikanischen Kolonialmacht entmutigt¹⁴² (vgl. ebd.: 12). Darüber hinaus legt der spanisch-amerikanische Friedensvertrag von 1898 (Vertrag von Paris), in dem Spanien auf seine letzten Überseebesitzungen verzichtete und die Philippinen an die USA abtrat, fest, dass die westliche Grenze der Philippinen die Spratly-Inseln nicht umfasst. Die Vereinigten Staaten waren nicht bereit, die Kosten einer Inbesitznahme zu tragen, da sie zu territorialen Streitigkeiten mit der Republik China und Frankreich geführt hätte (vgl. ebd.). Trotzdem forderte der philippinische Außenminister im Jahr 1947, dass Japan die während des Zweiten Weltkriegs besetzten Spratly-Inseln offiziell den Philippinen zuspricht (vgl. Dzurek 1996a: 14).

Eine Gruppe philippinischer Seefahrer unter der Leitung der Brüder Tomás und Filemon Cloma begab sich 1956 auf eine Expedition ins Südchinesische Meer und entdeckte die Spratly-Inseln, von denen sie große Teile als „terra nullius“ in Besitz nahmen (vgl. Kreuzer

¹⁴² Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Rückeroberung der Philippinen durch die Vereinigten Staaten nach der japanischen Besetzung von 1942 bis 1945 wurden die Philippinen im Juli 1946 in die Unabhängigkeit entlassen.

2014: 8; Tønnesson 2001: 13). Sie besetzten insgesamt 33 Inseln und Riffe innerhalb eines geografischen Polygons mit einer Fläche von ca. 65.000 km² in der westlichen Hälfte der Spratlys (vgl. Dzurek 1996a: 16). Im Mai 1956 erklärte Tomás Cloma die Gründung der Kalayaan (Freiheitsland) und schickte einen Brief an den philippinischen Vizepräsidenten mit der Bitte um offizielle Zustimmung, welche ihm nach mehreren Monaten gewährt wurde (vgl. ebd.). Auf diese Weise legte Cloma den Grundstein für eine historisch begründete Anspruchserhebung der Philippinen auf einen Teil der Spratlys. Die philippinische Regierung teilt die Ansicht Clomas, dass es sich nach dem Rückzug der japanischen und taiwanesischen Truppen bei den Kalayaan um „terra nullius“ handelte, zumal Japan im Vertrag von San Francisco keinen Nachfolger bestimmt und die Inseln somit für den Gebietserwerb durch Dritte freigegeben habe (vgl. Dzurek 1996a: 46; Kreuzer 2014: 8). Die Expeditionsgruppe habe mit der Entdeckung der Inseln automatisch die Herrschaft über sie erlangt, die Tomás Cloma im Jahr 1974 an die Philippinen übergab (vgl. Gonzales 2014: 33).

Taiwan reagierte auf die vermeintliche Inbesitznahme einiger Spratly-Inseln durch Privatpersonen mit der erneuten Besetzung von Itu Aba, wo es seither regelmäßig präsent war, so u. a. durch Patrouillen in den umliegenden Gewässern – eine dauerhafte Besetzung erfolgte wahrscheinlich erst ab 1971¹⁴³ (vgl. Tønnesson 2001: 14). Der französische Geschäftsträger in Manila erinnerte die philippinische Regierung im Mai 1956 daran, dass die Spratlys seit 1933 zu Frankreich gehören (vgl. Pedrozo 2014: 53). Diplomatischer Protest kam auch vonseiten Südvietnams, die nochmals ihre Souveränität über die Spratlys betonten (vgl. ebd.). Die VR China bekräftigte ebenfalls ihren Anspruch auf die Spratlys, verfügte jedoch nicht über ausreichende Marinekapazitäten zur Machtprojektion (vgl. Tønnesson 2001: 14). Frankreich beschloss 1957, nach dem britischen Vorbild zu agieren und den Anspruch auf die Spratlys weder aufzugeben noch aktiv zu verteidigen (vgl. ebd.). Im September 1958 verlautbarte die VR China mit der Etablierung einer 12-Meilen-Zone nochmals ihren Anspruch auf alle Inseln und Riffe sowie überschwemmte Formationen auf den Spratlys (vgl. ebd.). Hier werden die Spratlys als Inseln gezählt, die durch die Hohe See vom Festland getrennt sind (vgl. Dzurek 1996a: 14). Die chinesische Regierung behauptet, dass es seit der Han-Dynastie im 2. Jh. v. Chr. Marine- und Fischereiaktivitäten im gesamten Südchinesischen Meer durch chinesische Seefahrer gab¹⁴⁴ (vgl. ebd.: 8).

¹⁴³ Unter Wissenschaftler*innen gibt es bezüglich des Beginns einer dauerhaften Präsenz Taiwans auf Itu Aba verschiedene Auffassungen, wie Daniel J. Dzurek zu bedenken gibt. So werden die späten 1950er Jahre ebenfalls genannt.

¹⁴⁴ Dzurek weist darauf hin, dass die chinesischen Aktivitäten auf den Paracel-Inseln aufgrund ihrer geografischen Lage zum Festland besser dokumentiert sind als auf den Spratly-Inseln (vgl. Dzurek 1996: 8).

Vietnam behauptet, dass die Paracel- und Spratly-Inseln, die südlich des 17. Breitengrades liegen, im Jahr 1956 von den Franzosen an die südvietnamesische Regierung übergeben wurden, allerdings gibt es hierüber keine Aufzeichnungen (vgl. ebd.: 17). Stattdessen teilten die Franzosen der philippinischen Regierung mit, dass sie die Spratlys als nationales Territorium betrachten, was demzufolge dem vietnamesischen Argument widerspricht (vgl. ebd.).

Ab den 1970er/80er Jahren entsandten die Philippinen, (Süd-) Vietnam, Malaysia und China ihre Streitkräfte, um geografische Formationen auf den Spratlys einzunehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind insgesamt 50 Merkmale dauerhaft besetzt. Im Folgenden werden die Inbesitznahmen durch die südostasiatischen Anrainerstaaten, wie sie sich bis heute darstellen, betrachtet¹⁴⁵. Die Philippinen rückten aus dem Osten, Südvietnam aus dem Westen und Malaysia aus dem Süden vor, während Taiwan weiterhin Itu Aba besetzte (vgl. Tønnesson 2001: 17).

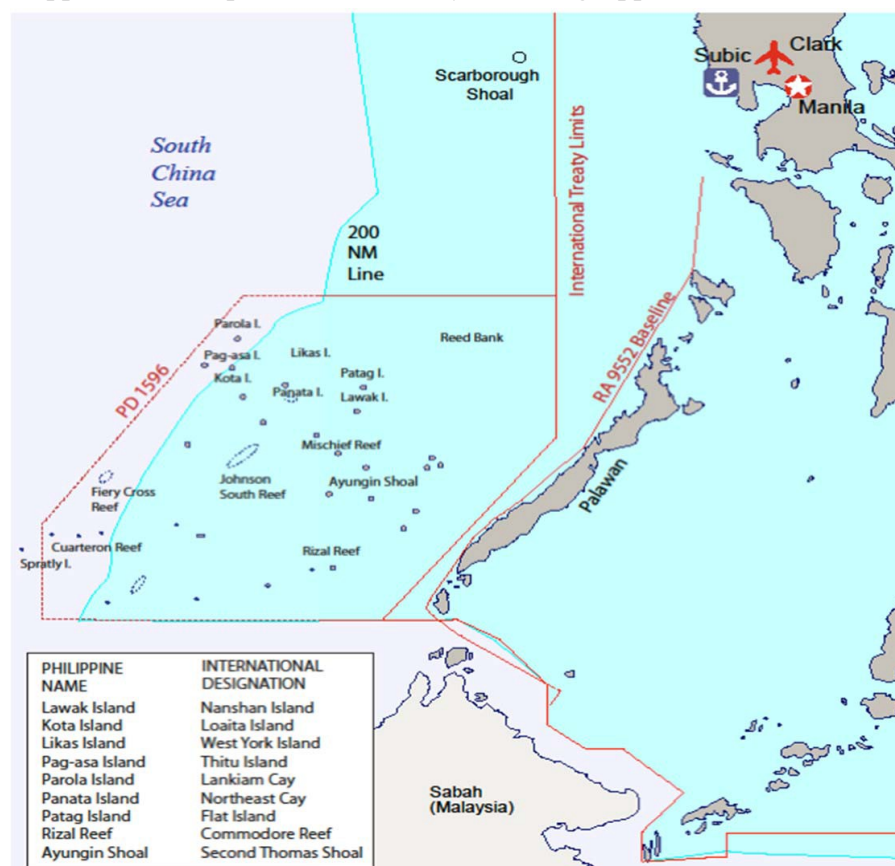
Im Jahr 1971 gaben die Philippinen bekannt, dass sie mehrere Merkmale der Kalayaan-Inselgruppe (engl. Kalayaan Island Group, kurz KIG) besetzt und nach der ersten Inbesitznahme 1970 Truppen auf Nanshan Island, Loaita Island, Northeast Cay, Thitu Island und West York Island stationiert haben (vgl. Center for Strategic and International Studies, kurz CSIS 2023). Rosen verweist darauf, dass Loaita Island, Northeast Cay und Thitu Island in den französischen Annexionsdokumenten von 1933 offiziell benannt wurden, was die Frage aufwirft, ob die Philippinen diese drei Inseln völkerrechtskonform durch Okkupation oder Ersitzung erworben haben oder ob sie weiterhin zu Frankreich gehören (vgl. Rosen 2014: 27). Rosen vertritt letztere Sichtweise. Die restlichen über den Wasserspiegel hinausragenden Merkmale seien von den Philippinen jedoch rechtmäßig besetzt worden, da Frankreich bzw. Vietnam diese zu keinem Zeitpunkt effektiv übernommen habe und sie daher als terra nullius galten (vgl. ebd.: 30).

In der unterhalb angeführten Grafik ist die Kalayaan-Inselgruppe, die von den Philippinen beansprucht wird, dargestellt. Die gesamte Region besteht aus ca. 65.000 Quadratmeilen, die Landfläche macht hiervon weniger als eine Quadratmeile aus (vgl. Rosen 2014: 18). Die KIG wird als philippinische Stadtgemeinde der westlichen Provinz Palawan zugerechnet, verfügt über eine lokale Regierung mit Bürgermeister und hat ca. 220 Einwohner, die auf neun bis zehn Merkmalen leben (vgl. ebd.: 19). Alle geografischen Formationen der KIG werden von China, Vietnam und Taiwan beansprucht, Malaysia reklamiert einige davon (vgl. ebd.: 18).

¹⁴⁵ An dieser Stelle sei auf die Tabelle 1 im Anhang verwiesen, auf welcher die nachfolgenden Erkenntnisse über die prozentuale Verteilung der Besetzungen auf den Spratly-Inseln basieren.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass viele der kleineren Merkmale innerhalb der 200-Meilen-Zone ausgehend von den philippinischen Archipelbasislinien liegen (vgl. ebd.: 18 f.). Die Philippinen beanspruchen¹⁴⁶ sämtliche Merkmale sowie die Gewässer, die innerhalb der roten Linie – beschriftet mit PD 1596 – liegen. Nachdem im Juni 1976 vor Palawan Ölvorkommen entdeckt wurden, schlug die staatliche philippinische Ölgesellschaft vor, die Paracels zwischen China und Vietnam aufzuteilen und die Spratly-Inseln vollständig den Philippinen zu überlassen (vgl. Dzurek 1996a: 20). Fast zur gleichen Zeit unterzeichneten sie einen Explorationsvertrag für das östliche Kalayaan-Gebiet (vgl. ebd.). Am 11. Juni 1978 erließ der philippinische Präsident Ferdinand Marcos ein Dekret, um den Anspruch über die KIG offiziell geltend zu machen (vgl. Rosen 2014: 19; Dzurek 1996a: 20). Die Philippinen begründen ihren Anspruch mit der geografischen Nähe der KIG, der effektiven Besetzung und Kontrolle sowie der rechtmäßigen Inbesitznahme durch Cloma (vgl. Dzurek 1996a: 20). Erwähnenswert ist, dass sie grundlegend zwischen Kalayaan und den Spratly-Inseln unterscheiden, auch wenn die KIG den größten Teil der Spratlys abdeckt (vgl. ebd.).

Abb. 34: Philippinischer Anspruch auf die Kalayaan-Inselgruppe



Quelle: Rosen 2014

¹⁴⁶ Dies ist nicht gleichzusetzen mit der tatsächlichen Besetzung einiger Merkmale auf den Spratlys.

Die Philippinen besetzen laut CSIS derzeit acht Inseln/Felsen und ein überschwemmtes Riff¹⁴⁷. Second Thomas Shoal, eine untergetauchte Sandbank, die 105 sm von der Insel Palawan entfernt ist und in der Nähe des permanenten chinesischen Militäraußenpostens auf Mischief Reef liegt, könnte zu besonderen Spannungen führen. Das Riff wurde im Jahr 1999 besetzt und beherbergt das ehemalige Landungsfahrzeug Sierra Madre, welches die philippinischen Streitkräfte absichtlich auf Grund laufen ließen und seither als Militärposten dient, um eine Präsenz in der Nähe von Mischief Reef aufzubauen (vgl. Rosen 2014: 19). China behauptet, die unbestreitbare Souveränität über Second Thomas Shoal zu haben, und hinderte im Mai 2013 zwei philippinische Schiffe daran, die auf Sierra Madre stationierten Marinesoldaten zu versorgen (vgl. Glaser/Szalwinski 2013). Die Philippinen werten die Sandbank als integralen Bestandteil des Landes und fordern, dass sich China aus dem Gebiet zurückzieht (vgl. Rosen 2014: 19). Der aufflammende Disput zwischen den beiden Anrainerstaaten um Second Thomas Shoal ist eine Folge eines Vorfalls am ebenfalls umstrittenen Scarborough Shoal: Im April 2012 entdeckte eine philippinische Marinefregatte dort acht mutmaßlich illegal fischende chinesische Boote und kontrollierte diese (vgl. ebd.). Daraufhin standen sich in der Region wochenlang zwei philippinische Marineschiffe und 90 chinesische Schiffe gegenüber (vgl. ebd.). Die beiden Konfliktparteien einigten sich, unter Vermittlung durch die USA, ihre Schiffe abzuziehen. China hielt sich nicht an diese Vereinbarung und berichtete kurze Zeit später von der erfolgreichen Inbesitznahme von Scarborough Shoal (vgl. ebd.). Der Generalmajor der chinesischen Luftwaffe schlug vor, im Second Thomas Shoal eine ähnliche Strategie anzuwenden und die Sandbank mit zivilen Schiffen im inneren Kreis und Marineschiffen im äußeren Kreis einzukesseln, um auf diese Weise die philippinischen Soldaten von der Nahrungsversorgung abzuschneiden und zur Aufgabe zu zwingen (vgl. ebd.).

Die Philippinen besetzen gegenwärtig 18 Prozent der 50 Spratly-Merkmale.

Im Jahr 1971 begann Nordvietnam mit der Suche nach Ölvorkommen im Golf von Tonkin, wo ein territorialer Konflikt mit China über die maritime Grenze entstand (vgl. Dzurek 1996a: 19). Aus Sorge um die chinesischen Ansprüche erklärte Hanoi 1971 und 1973 die Spratly-Inseln zu vietnamesischem Territorium (vgl. ebd.). Südvietnam vergab 1973 eine Reihe von Aufträgen an US-Unternehmen zur Ölexploration westlich der Spratly-Inseln (vgl. Tønnesson 2001: 16). Kurz darauf gliederte es zehn Merkmale in die Provinz Phuc Tuy ein und schickte Truppen auf die Spratlys. Sechs Merkmale wurden im Zuge dieser Aktion besetzt: Amboyna Cay, Nam Yit Island, Sand Cay, Sin Cowe Island, Southwest Cay und Spratly Island (vgl. Dzurek 1996a: 19; CSIS 2023). Ein wesentlicher Grund hierfür war die Vertreibung

¹⁴⁷ Siehe Anhang.

südvietnamesischer Truppen aus den westlichen Paracel-Inseln ohne vorherige Absprache mit Hanoi (vgl. Tønnesson 2001: 17). Damit hatte China die seit 1947 anhaltende Koexistenz auf den Paracels – Besetzung der Amphitrite-Gruppe und Crescent-Gruppe – beendet (vgl. ebd.). Südvietnam reagierte auf den Verlust der Crescent-Gruppe im Januar 1974 mit der raschen dauerhaften Besetzung der genannten Merkmale (vgl. ebd.). Es war der einzige Staat, der in diesem Jahr geografische Formationen auf den Spratlys besetzte – mit einem Anteil von zwölf Prozent ist 1974 das zweitstärkste Jahr an Besetzungen auf der Inselgruppe, wie sie sich uns gegenwärtig darstellen. Neben der Erwartung von Ölvorkommen auf den Spratlys sowie den rechtlichen Entwicklungen vor und während UNCLOS III spielte das Bestreben, die nationalen Interessen gegen China zu verteidigen, eine entscheidende Rolle bei Saigons Vorgehen (vgl. ebd.: 17 f.). Im Februar 1975 reagierte das Außenministerium auf eine Erklärung Chinas, dass die Paracel- und Spratly-Inseln sowie Macclesfield Bank und Pratas Island allesamt chinesisches Hoheitsgebiet seien, mit der Veröffentlichung eines Weißbuchs und erklärte hierin, dass die Republik Vietnam und das vietnamesische Volk entschlossen seien, die territoriale Integrität des Landes und somit die beiden Inselgruppen zu verteidigen (vgl. Song/Tønnesson 2013: 241). Zwei Monate später wurde Saigon von den nordvietnamesischen Streitkräften eingenommen. China nutzte diese politische Entwicklung, um mit einer diplomatischen Note an seine Souveränitätsansprüche zu erinnern (vgl. ebd.). Doch die Vereinigte Sozialistische Republik Vietnam verfolgte seit ihrer Gründung im Jahr 1976 hinsichtlich des Südchinesischen Meeres die südvietnamesische Politik.

Nachdem die Provinzen Sabah und Sarawat auf der Insel Borneo im Malaiischen Archipel 1963 die britische Herrschaft verlassen hatten und zu einem Teil der malaysischen Föderation wurden, begann Malaysia sich u. a. mit einem Festlandsockelgesetz (1966) auf die Durchsetzung nationaler Ansprüche im Südchinesischen Meer vorzubereiten. Im Jahr 1979 veröffentlichte Malaysia eine Karte, auf welcher der Anspruch auf den Festlandsockel, der mehrere – teilweise von den Philippinen und Vietnam besetzte – Spratly-Inseln umfasste, festgehalten ist (vgl. Dzurek 1996a: 20). In den Jahren 1983 und 1986 folgte die Inbesitznahme von Swallow Reef, Ardasier Reef und Mariveles Reef¹⁴⁸ (vgl. CSIS 2023). 1999 besetzten sie zwei weitere überschwemmte Merkmale: Erica Reef und Investigator Shoal (vgl. ebd.). Malaysia hat mit diesen fünf Merkmalen insgesamt zehn Prozent der besetzten Spratlys eingenommen.

China besetzte bis 1988 keine der Spratly-Inseln, protestierte jedoch gegen das Vorgehen anderer Staaten, bspw. gegen ein Abkommen zwischen der Sowjetunion und Vietnam zur

¹⁴⁸ Siehe Anhang.

Durchführung von Ölexplorationsaktivitäten (vgl. Dzurek 1996a: 18). Im Jahr 1987 führte China geophysikalische Untersuchungen des Meeresbodens im Spratly-Gebiet durch und gliederte die Inselgruppe als „strategische Grenze“ in die neue Provinz Hainan ein (vgl. Dzurek 1996a: 18; Song/Tønnesson 2001: 244). Vermutlich motivierte China auch der Abschluss des Seerechtsübereinkommens und sein bevorstehendes Inkrafttreten, sich auf den Spratly-Inseln zu engagieren und verschiedene Gebiete zu besetzen, wie Song und Tønnesson (2013) schlussfolgern.

Im März 1988 kam es zu einem bewaffneten Konflikt um Fiery Cross Reef, nachdem China dort mit dem Bau einer Beobachtungsstation begonnen hatte und vietnamesische Streitkräfte versuchten, die Bauarbeiten zu verhindern (vgl. Dzurek 1996a: 22).¹ Die Zwischenstaatliche Ozeanografische Kommission der UNESCO hatte China mit dem Bau einer Beobachtungsstation auf den Spratly-Inseln beauftragt (vgl. Song/Tønnesson 2013: 244). Es kam zu einem Wettstreit um die Inbesitznahme des ca. fünf Kilometer langen und 400 Meter breiten Riffs, das sich zu einem Bruchteil über Wasser befindet (vgl. ebd.). Hierbei wurden innerhalb von einer halben Stunde etwa 75 vietnamesische Soldaten getötet oder als vermisst gemeldet und drei vietnamesische Schiffe in Brand gesetzt (vgl. Dzurek 1996a: 22). Die Opfer auf chinesischer Seite waren deutlich geringer (vgl. ebd.). China behauptet, dass ein Vermessungsteam am Fiery Cross Reef landete, um einen Beobachtungsposten zu errichten, und von vietnamesischen Truppen angegriffen wurde (vgl. ebd.). Vietnam behauptet, dass drei chinesische Kriegsschiffe auf Fiery Cross Reef landeten, die dortige Nationalflagge entfernten und eine chinesische Flagge hissten. Als sie die Chinesen zum Abzug aufforderten, hätten diese das Feuer eröffnet (vgl. ebd.). Im Jahr 1988 besetzte China fünf weitere Merkmale: Cuarteron Reef, Gaven Reef, Johnson Reef, Subi Reef und Hughes Reef (vgl. CSIS 2023). Vietnam erweiterte daraufhin seine Besetzungen um zwölf Merkmale, darunter bspw. Collins Reef, East Reef und Lansdowne Reef nahe den chinesischen Besetzungen. Im Jahr 1988 ließen sich mit 36 Prozent die meisten Inbesitznahmen verzeichnen, davon erfolgten zwei Drittel durch Vietnam und ein Drittel durch China. Im Zeitraum von 1989 bis 1991 besetzte Vietnam sieben weitere Merkmale und hat heute die Kontrolle über 56 Prozent der aktuell besetzten Spratlys. Aus dieser Gesamtdynamik kristallisiert sich heraus, dass das vietnamesische Vorgehen auf den Spratlys unmittelbar mit den Besetzungen durch die VR China korreliert. Vietnam versuchte im Jahr 1988 viele Merkmale in kurzer Zeit einzunehmen, um in der Region nicht übervorteilt zu werden. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die erwähnte strategische Positionierung der ausgewählten Merkmale: Diese befinden sich entweder nahe den chinesischen Besetzungen wie im Fall Johnson Reef (China) und Collin Reef (Vietnam) oder zwischen den westlichen und östlichen Besetzungen Chinas. Vietnam hat sich hierbei ausschließlich für Inseln bzw. Felsen und trockenfallende Erhebungen

entschieden. Die Besetzung von überschwemmten Merkmalen erfolgte erst zwischen 1989 und 1991 und wurde klar zweitrangig behandelt. Zwar gibt es laut den CSIS-Daten auf den Spratlys noch unbesetzte Inseln bzw. Felsen, diese befinden sich aber in größerer Entfernung zu den chinesischen Außenposten. Eine wesentliche Rolle spielte hierbei zweifelsohne Art. 121 UNCLOS, wonach natürlich entstandene Landflächen, die vom Wasser umgeben sind und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragen, alle in Kapitel 2.2.10.3 genannten Meereszonen generieren können. Felsen, die für die menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder kein wirtschaftliches Eigenleben zulassen, wird immerhin ein Küstenmeer und eine Anschlusszone zugestanden (vgl. Art. 121 UNCLOS). Je mehr Inseln bzw. Felsen ein Anrainerstaat im Südchinesischen Meer besitzt, desto größer ist sein potenzieller maritimer Raum mit exklusiven Souveränitätsrechten. Die Inbesitznahmen im Jahr 1988 sind insofern durch verschiedene Faktoren geprägt: (1) die Erwartung von Rohstoffvorkommen, (2) die beschlossenen seevölkerrechtlichen Neuerungen und (3) der Kampf um Dominanz im Südchinesischen Meer.

Am 25. Februar 1992 erließ der chinesische Volkskongress das Gesetz über das Küstenmeer und die Anschlusszone, welches zu erneuten Spannungen in der Region führte (vgl. Song/Tønnesson 2013: 245). In Artikel 2 erklärt China, dass das chinesische Landgebiet aus dem Festland und allen dazugehörenden Inseln einschließlich der Pratas-, Paracel- und Spratly-Inseln sowie Macclesfield Bank besteht (vgl. ebd.). Darauf folgte ein Vertrag zwischen der „China National Offshore Oil Corporation“ (CNOOC) und dem US-amerikanischen Energiekonzern „Crestone Energy“ zur Ölexploration im westlichen Spratly-Gebiet nahe Vanguard Bank, einer überschwemmten Formation innerhalb von 200 sm vor der vietnamesischen Küste (vgl. ebd.). Vietnam sah hierin seine Souveränitätsrechte in der eigenen EEZ verletzt und protestierte, woraufhin China wiederum warnte, den Vertrag notfalls mit seiner Marine durchzusetzen (vgl. ebd.). Als Reaktion auf das Vorgehen Chinas wurden die Philippinen auf dem 24. ASEAN¹⁴⁹-Ministertreffen von anderen Mitgliedsstaaten bei der Verabschiedung einer Erklärung zur friedlichen Regelung aller Souveränitäts- und Gerichtsbarkeitsfragen im Südchinesischen Meer unterstützt (vgl. ebd.). China unterzeichnete diese Erklärung nicht. Trotzdem begannen die südostasiatischen Staaten in den frühen 1990er Jahren, die Seerechtskonvention nicht nur als Grundlage für exklusive Ansprüche, sondern auch als Anlass zu betrachten, die Souveränitätsstreitigkeiten zugunsten einer kooperativen Förderung der natürlichen Ressourcen auf den Spratly-Inseln zurückzustellen und an einer friedlichen Lösung der Konflikte zu arbeiten (vgl. ebd.: 246). Wie erwähnt, basiert UNCLOS in erheblichem Maße auf der Kompromissbereitschaft der Konfliktparteien und besitzt

¹⁴⁹ Verband Südostasiatischer Nationen, engl. Association of Southeast Asian Nations (kurz ASEAN).

Ausnahmeregelungen, um bestimmte Konfliktgegenstände direkt bei Ratifizierung des Vertrags auszuschließen. Die Wirkungsweise von UNCLOS als Instrument zur Streitbeilegung wird in Kapitel 4.1.6 anhand des Schiedsverfahrens im Fall „Philippinen vs. China“ von 2016 näher untersucht. Die VR China besetzte mit Mischief Reef im Jahr 1994 ihr bis dato letztes Merkmal auf den Spratlys und hat einen prozentualen Anteil von 14 Prozent an den eroberten Spratlys. Taiwan ist seit 1956 auf der größten Insel, Itu Aba, dauerhaft präsent.

Zwei Drittel der Inbesitznahmen erfolgten nach Abschluss der Seerechtskonvention im Jahr 1982. Die Besetzungsgeschichte spiegelt sich in den länderspezifischen Unterschieden im prozentualen Anteil wider:

- Taiwan besetzte eine Insel vor 1982
- Die Philippinen besetzten insgesamt neun Merkmale, hiervon 89 % vor 1982 und 11 % nach 1982
- Vietnam besetzte insgesamt 28 Merkmale, davon 29 % vor 1982 und 71 % nach 1982
- Malaysia besetzte alle fünf Merkmale nach 1982
- China besetzte alle sieben Merkmale nach 1982

Daraus lässt sich folgern, dass UNCLOS eine größere Wirkung entfaltet hat als die Verhandlung rechtlicher Neuerungen während der Dritten Seerechtskonferenz. Es hat zur Verschärfung der territorialen Streitigkeiten im Südchinesischen Meer beigetragen und China zusätzlich motiviert, sich dem Gerangel um die Inbesitznahme der geographischen Formationen auf den Spratlys anzuschließen. Zu diesem Ergebnis kommen auch Song und Tønnesson (2013) in ihrer Analyse der Ereignisse zwischen dem Abschluss von UNCLOS und seinem Inkrafttreten im Jahr 1994 (vgl. ebd.). Nicht zu vernachlässigen sind allerdings die gesamtpolitischen Entwicklungen. So sind die vietnamesischen Besetzungen im Jahr 1988 in erster Linie darauf zurückzuführen, dass sich China in der Spratly-Region engagierte und der Fokus nicht länger ausschließlich auf den Paracel-Inseln lag.

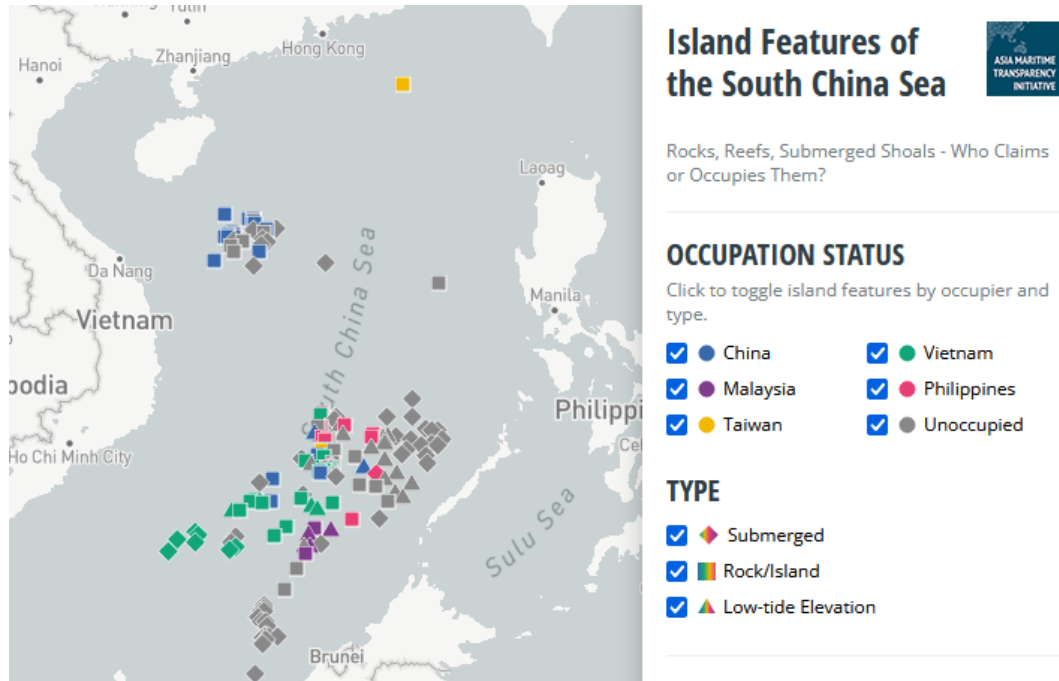
Am 15. Mai 1996 verkündete China, in Übereinstimmung mit dem Gesetz der VR China über das Küstenmeer und die Anschlusszone vom 25. Februar 1992, die geraden Basislinien (1) eines Teils seines an das Festland angrenzenden Küstenmeeres und auf der Insel Hainan sowie (2) um die Paracel-Inseln (vgl. ebd.: 247). Vietnam erhob in einer Verbalnote vom 6. Juni 1996 Einspruch, da diese Basislinien eine schwere Verletzung der vietnamesischen Souveränität darstellen und gleichzeitig gegen das Übereinkommen verstoßen, da China den Paracel-Inseln einen Archipelstatus zuerkannte (vgl. ebd.). Interessanterweise erfolgte die chinesische Erklärung einen Monat vor der Ratifizierung von UNCLOS.

Die Philippinen haben UNCLOS im Mai 1984 ratifiziert, lange bevor es am 16. November 1994 in Kraft trat. Vietnam trat im Juli 1994 bei und zwei Jahre später, im Juni, Oktober und November 1996, folgten China, Malaysia und Brunei. Somit hatten bis Ende 1996 alle Staaten, die in die territorialen Streitigkeiten um die Paracel- und Spratly-Inseln verwickelt sind, mit Ausnahme von Taiwan, das Seerechtsübereinkommen ratifiziert.

Nachdem die Besetzungsgeschichte der Paracel- und Spratly-Inseln beleuchtet wurde, folgt abschließend eine Gesamtübersicht über die besetzten Inseln, Riffe und trockenfallenden Erhebungen im Südchinesischen Meer. Das Center for Strategic and International Studies¹⁵⁰ hat im Rahmen der „Asia Maritime Transparency Initiative“ (AMTI) eine interaktive Karte entwickelt, auf welcher alle geografischen Formationen samt ihres Besatzungsstatus eingezeichnet sind. Die Merkmale können nach besetzendem Staat, Klassifizierung als Insel/Felsen, trockenfallender Erhebung oder dauerhaft überschwemmtem Merkmal gefiltert werden. Ebenso lassen sich alle Informationen, wie in der unterhalb angeführten Grafik, gleichzeitig veranschaulichen. Die geografische Klassifizierung von Merkmalen erfolgt laut CSIS auf öffentlich verfügbaren Beschreibungen und Satellitenanalysen. Dabei wird hier nicht zwischen Inseln und Felsen unterschieden. Im Zeitraum von 1956 bis 1999 wurden insgesamt 50 Merkmale auf den Spratly-Inseln durch die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres in Besitz genommen.

¹⁵⁰ Das CSIS wurde 1962 als Teil der Georgetown University in Washington D.C. gegründet und ist eigenen Angaben zufolge eine überparteiliche, gemeinnützige Organisation für Politikforschung, deren Ziel es ist, die Zukunft der nationalen Sicherheit zu definieren und praktische Ideen zur Bewältigung weltweiter Herausforderungen zu fördern (vgl. CSIS 2023). Mit der „Asia Maritime Transparency Initiative“ soll die Transparenz im indo-pazifischen Raum verbessert werden, ohne dabei Stellung zu Souveränitätsfragen zu nehmen (vgl. ebd.).

Abb. 35: Übersicht über besetzte geografische Formationen im Südchinesischen Meer



Quelle: AMTI CSIS 2023a

Die Abbildung zeigt, dass viele geografische Formationen der Spratly-Inseln von den Anrainerstaaten bislang nicht in Besitz genommen wurden. Dies birgt einerseits das Potenzial für weitere bi-/multilaterale Territorialkonflikte, andererseits stellt sich die Frage, weshalb die Konfliktparteien ausgerechnet die in Tabelle 1 des Anhangs aufgeführten Merkmale gewählt haben. Hierzu wäre eine strategische Gewichtung der einzelnen Spratly-Inseln notwendig. Grundsätzlich lässt sich jedoch festhalten, dass potenzielle Inseln und Felsen häufiger besetzt wurden als trockenfallende Erhebungen und überschwemmte Merkmale, die keinerlei Aussicht auf Meereszonen nach Art. 121 UNCLOS haben.

Gleichzeitig stellt sich die Frage, warum die Paracel- und Spratly-Inseln für die südostasiatischen Anrainerstaaten überhaupt interessant sind. In den vorherigen Kapiteln hat sich die Erwartung auf Offshore-Lagerstätten als wichtiges Konfliktmotiv herausgestellt. In Kapitel 4.1.2 wird die hinter diesem vielschichtigen Disput stehende Interessenlage skizziert.

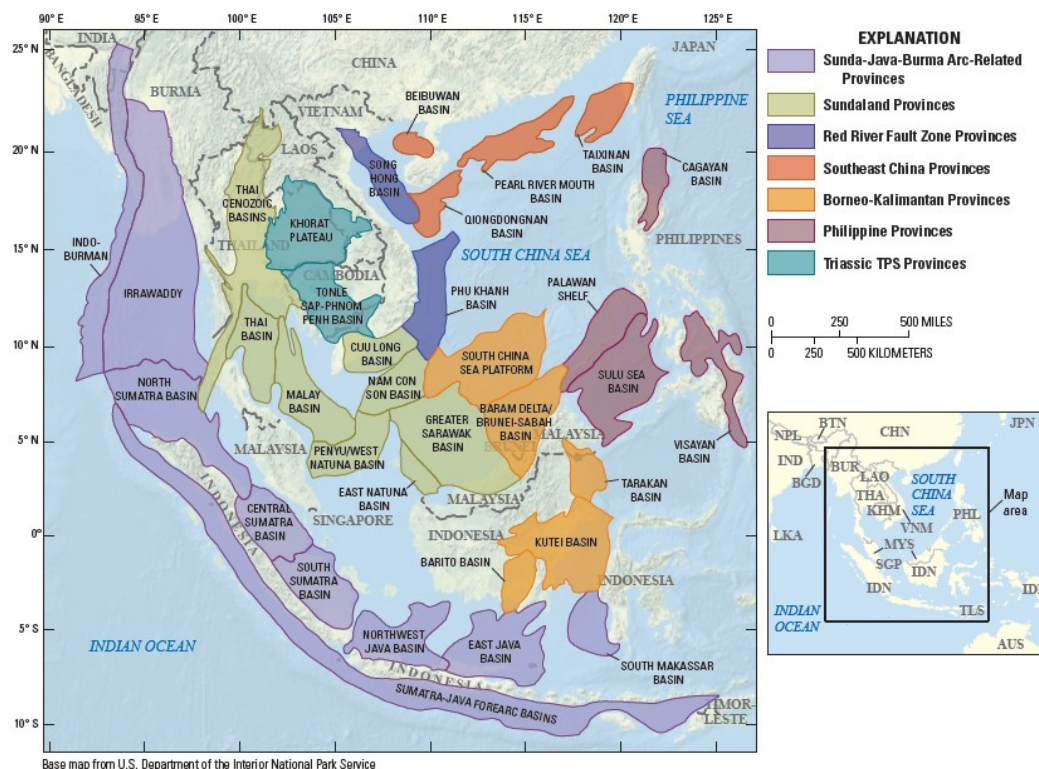
4.1.2. Interessenlage der Anrainerstaaten: Eine kurze Analyse der wirtschaftlichen und militärstrategischen Konfliktmotive

Auf den asiatisch-pazifischen Raum entfallen über ein Drittel des globalen Erdölverbrauchs – im Jahr 2022 waren es ca. 1,6 Mrd. Tonnen bzw. 10,1 Mrd. Barrel¹⁵¹ (vgl. statista 2023). Diese hohe Zahl spiegelt die rasante wirtschaftliche Entwicklung und das Bevölkerungswachstum in Ländern wie China, Indien und Japan wider. Die U.S. Energy Information Administration (EIA) geht davon aus, dass der Gesamtverbrauch jährlich um 1,3 Prozent steigen und bis 2050 etwa 43 Prozent des Weltverbrauchs ausmachen wird (vgl. EIA 2024). Die Volksrepublik China verbrauchte im Jahr 2023 im Durchschnitt fast 15 Mio. Barrel pro Tag – insgesamt 5,5 Mrd. Barrel pro Jahr – und ist damit der größte Konsument von Erdöl in der Region und nach den Vereinigten Staaten der zweitgrößte weltweit (vgl. statista 2024c). Dies ist einerseits auf das Wachstum der industriellen Produktion, die einen hohen Energiebedarf hat, und die Urbanisierung, welche den Bau neuer Infrastruktur erfordert, zurückzuführen. Andererseits hat eine höhere Nachfrage nach Konsumgütern zu mehr Transporten per Flugzeug, Schiene und Nutzfahrzeugen geführt, wodurch der Bedarf an Benzin und Kerosin steigt. Die chinesische Regierung hat strategische Rohölreserven aufgebaut, um die Versorgungssicherung zu gewährleisten und Preisschwankungen auf dem internationalen Markt abzufedern. Staatliche Ölkonzerne wie die China National Petroleum Corporation, Sinopec und CNOOC spielen eine zentrale Rolle bei der Erschließung und Förderung inländischer Rohstoffvorkommen, die u. a. aus den Ölfeldern von Daqing, gelegen zwischen den Flüssen Songhua Jiang und Nen Jiang und der Bohai-Bucht im Norden des Gelben Meeres, einem Randmeer nördlich des Ostchinesischen Meeres, gewonnen werden. Die heimische Produktion deckt einen geringen Teil des Energiebedarfs. Ein beträchtlicher Anteil – zwischen 70 und 80 Prozent – wird importiert, die wichtigsten Öllieferanten sind Russland und Saudi-Arabien (vgl. Montgomery 2018). Um die Abhängigkeit von Ölimporten zu reduzieren, investiert die chinesische Regierung verstärkt in den Ausbau erneuerbarer Energien wie Solar-, Wind- und Wasserkraft und in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen. Ein weiterer Bestandteil der nationalen Strategie ist (1) die Erschließung unkonventioneller Rohstoffe wie Schieferöl und -gas und (2) die Erschließung neuer (Offshore-) Lagerstätten. Das Südchinesische Meer gilt als eine der potenziell reichsten Regionen für Öl- und Gasvorkommen und wird als „Zweiter Persischer Golf“ bezeichnet. Am 8. März 2024 gab das Unternehmen CNOOC Limited bekannt, im östlichen Teil des Südchinesischen Meers in einer Tiefe von 3.426 Metern ein neues Ölfeld entdeckt zu haben (Kaiping South) – es handelt sich um die erste Entdeckung eines Tiefseeölfeldes in der Region. Dieses erhöht die

¹⁵¹ Ein Barrel entspricht ca. 159 Litern.

nachgewiesenen Vorkommen um über 100 Mio. Tonnen Öläquivalent (vgl. CNOOC Limited 2024). Zu den wichtigsten Fördergebieten der CNOOC gehören das westliche Südchinesische Meer mit einer Fördermenge von ca. 222.000 Barrel/Tag und das östliche Südchinesische Meer mit einer Fördermenge von 375.000 Barrel/Tag (vgl. CNOOC 2024). Die Reserven¹⁵² umfassen insgesamt etwa 3,6 Mrd. Barrel Erdöl und 40,3 Kubikfuß Erdgas (vgl. EIA 2024: 2). Schätzungen des U.S. Geological Survey zufolge könnten zusätzlich an unentdeckten, technisch gewinnbaren und konventionellen Vorkommen etwa 10,5 Mrd. Barrel Erdöl, 271,5 Billionen Kubikfuß Erdgas und 4,3 Barrel Flüssiggas in der Region lagern (vgl. USGS 2020: 2). Quantitativ untersucht wurden insgesamt 33 geologische Provinzen (vgl. ebd.). Es handelt sich hierbei um Durchschnittswerte. Die Prognose zeichnet sich jedoch durch eine große Bandbreite aus: Im Fall der Erdölvorkommen liegt der Fraktilbereich zwischen 5 Mrd. Barrel und 17,8 Mrd. Barrel (vgl. ebd.). Laut USGS liegt dies in geologischen Unsicherheiten begründet. Wie die CARA-Studie zeichnet sich diese Rohstoffschätzung durch hohe Variabilität aus, bedingt durch die probabilistische Methodik.

Abb. 36: Schätzungen des USGS zum Rohstoffpotenzial Südostasiens



Quelle: USGS 2024

¹⁵² Zu den Definitionen der einzelnen Begrifflichkeiten siehe Kapitel 3.1.3.

Bemerkenswert ist, dass eine USGS-Studie aus dem Jahr 2010 teilweise doppelt so hohe Werte prognostizierte: Das Südchinesische Meer solle durchschnittlich 21,6 Mrd. Barrel Öl, 298,8 Billionen Kubikfuß Gas und 9,1 Mrd. Barrel Flüssiggas beherbergen (vgl. USGS 2010). Der Grund für diese signifikanten Abweichungen liegt nach Angaben des USGS in den Explorationserfolgen und -misserfolgen des vergangenen Jahrzehnts und einer Neubewertung der geologischen Gegebenheiten (vgl. USGS 2020). Wie die oberhalb angeführte Grafik erkennen lässt, hat der USGS das zentrale Südchinesische Meer nicht bewertet. Dort gelegene Energierohstoffe werden als gegenwärtig nicht gewinnbar angesehen. Daher können theoretisch größere Mengen unentdeckter Vorkommen in der Region lagern als angenommen (vgl. EIA 2024: 4). Welche Bedeutung haben die prognostizierten Öl- und Gasressourcen nun für die chinesische Wirtschaft? Auf den ersten Blick erscheinen die Schätzungen relativ hoch. In Relation mit dem oben genannten jährlichen Verbrauch des asiatisch-pazifischen Raumes zeigt sich jedoch, dass diese bei weitem nicht ausreichen, um die nationale Abhängigkeit von Ölimporten zu verringern. Der USGS schätzt das Erdölpotenzial auf 10,5 Mrd. Barrel und der Erdölverbrauch lag 2022 bei ca. 10,1 Mrd. Barrel – beide Werte sind demnach nahezu identisch. „Moreover, the region is mainly natural gas-prone, rather than oil-prone, and gas exploration and production conditions there are extremely challenging and unfavorable” (Herberg 2016). Daraus lässt sich schlussfolgern, dass Energierohstoffe einen geringen Einfluss auf die territorialen Streitigkeiten in der Region haben. Zumal die meisten Lagerstätten wie im Fall des Arktischen Ozeans in unstrittigen Gebieten in Küstennähe erwartet werden (vgl. EIA 2024: 2 f.).

Allerdings bietet die CNOOC eine bedeutend optimistischere Schätzung von 125 Mrd. Barrel Öl und 500 Billionen Kubikfuß Gas an unentdeckten Ressourcen (vgl. Bouchat 2013: 5; Herberg 2016). Der U.S. Air Force Offizier ret. Clarence J. Bouchat gibt in seiner Publikation „Dangerous Ground: The Spratly Islands and U.S. Interests and Approaches” zu bedenken, dass diese Prognose „may be skewed in order to encourage investment and exploration since China’s domestic production has peaked, and it depends heavily on imported energy. China needs the ‘sweeter’ crude oil that comes from the South China Sea because it is easier for overburdened Chinese refineries to process (...)” (Bouchat 2013: 5). Das rohstoffreichste Gebiet der Spratly-Inseln könnte die Reed Bank im Nordosten sein, die 150 sm vor der philippinischen Insel Palawan und somit innerhalb der EEZ liegt und ebenfalls von China, Taiwan und Vietnam beansprucht wird (vgl. ebd.). Im März 2011 behinderten zwei chinesische Patrouillenboote ein vom philippinischen Energieministerium beauftragtes Vermessungsschiff des britischen Unternehmens Forum Energy, das seismische Untersuchungen durchführte (vgl. International Crisis Group 2016: 15). Danach gerieten die

Explorationstätigkeiten ins Stocken und wurden angesichts des Schiedsverfahrens eingestellt (vgl. ebd.). „Am 1. Mai 2014 entdeckten vietnamesische Patrouillenschiffe eine riesige chinesische Öl-Bohrplattform, 130 Seemeilen vor dem vietnamesischen Festland und 119 Seemeilen vor der Insel Ly Son“ (Schweisshelm 2014 1). Die Plattform des staatlichen Unternehmens CNOOC wurde von sieben Kriegsschiffen, 33 Patrouillenbooten und Fischereischiffen begleitet (vgl. ebd.). „Die vietnamesische Regierung entsandte daraufhin 29 Schiffe in die Region, um die Verankerung der Plattform zu unterbinden“ (ebd.). In der Folge kam es zu mehreren Kollisionen und dem Beschuss mit Wasserkanonen (vgl. ebd.). Aus vietnamesischer Sicht handelte es sich bei dieser Aktion um eine klare Verletzung der souveränen Rechte in der EEZ. Aus chinesischer Sicht befand sich die Plattform in der EEZ der Paracel-Inseln, welche China als entlegenen Archipel dem eigenen Staatsgebiet zurechnet (vgl. ebd.). Ob die Paracels überhaupt als Einheit beansprucht werden können und von geraden Basislinien profitieren, ausgehend derer die Meereszonen nach UNCLOS gemessen werden, wird in den nachfolgenden Kapiteln näher beleuchtet. Von Belang ist in diesem Zusammenhang die sog. Neun-Striche-Linie, welche Kapitel 4.1.3 thematisiert. Ob es bei derartigen Konfrontationen vordergründig um die prognostizierten Rohstoffvorkommen geht, lässt sich kritisch hinterfragen. In erster Linie dienen solche Aktionen wohl dazu, die nationale Zugehörigkeit des jeweiligen Meeresgebiets zu demonstrieren.

Im Hinblick auf die Fischbestände zählt das warme Südchinesische Meer zu den artenreichsten Gebieten der Welt und beheimatet bedrohte Fischarten wie den Thunfisch (vgl. Bouchat 2013: 3 f.). Der Fischfang ist eine bedeutende Einkommensquelle und spielt eine wichtige Rolle für die Ernährungssicherheit der Anrainerstaaten. China fing im Jahr 2020 mit knapp 12 Mio. Tonnen weltweit den meisten Fisch (vgl. statista 2022). In den letzten Jahrzehnten hat Überfischung dazu geführt, dass die Fischbestände in dieser Region stark zurückgegangen sind. Dies erhöht den Druck auf die verbleibenden Fischgründe und verstärkt die Konkurrenz um die Kontrolle und den Zugang zu diesen Ressourcen, was zu territorialen Spannungen führt. Sinkende Bestände zwingen die Fischer in Gewässer, die von anderen Staaten beansprucht werden, daher sind fischereibezogene Zwischenfälle, die teilweise zu bewaffneten Zusammenstößen führen, keine Seltenheit (vgl. Bouchat 2013: 4).

Über 40 Prozent der weltweiten Öltransporte per Seefracht – 18 Mio. Barrel/Tag – werden durch das Südchinesische Meer und den Golf von Thailand verschifft (vgl. EIA 2024: 22). Die meisten dieser Transporte gehen nach China (50 Prozent), Südkorea (14 Prozent) und Japan (12 Prozent) (vgl. ebd.). Zudem passierten im Jahr 2023 etwa 10 Mio. Barrel Erdölprodukte (ein Drittel des weltweiten Erdölproduktehandels) und 6,7 Kubikfuß LNG (34 Prozent des

weltweiten LNG-Handels) das Südchinesische Meer (vgl. ebd.). Es ist eine der strategisch wichtigsten Wasserstraßen der Welt, deren Bedeutung sich aus der Wirtschaftskraft der genannten drei Länder ergibt. „The South China Sea is a critical world trade route, with 21 % of global trade (\$ 3.4 trillion dollars) in 2016, the most recent year these data are available” (EIA 2024: 20). Die Route führt von Singapur und der über 900 km langen Straße von Malakka bis zur Straße von Taiwan im Nordosten (vgl. Bouchat 2013: 1). Die Straße von Malakka war bis in die frühen 2000er Jahre aufgrund des beträchtlichen Schiffsaufkommens bei geringer Breite der Meerenge ein Hotspot der Piraterie. Mit verbesserten Sicherheitsmaßnahmen der Anrainerstaaten, insbesondere Malaysia, Indonesien und Singapur, in Form von gemeinsamen Patrouillen und koordinierten Überwachungsaktionen sind die Zahlen seit 2005 extrem zurückgegangen. In Bezug auf die Schifffahrt zeichnen sich zwei grundlegende, konträre Positionen zur Sicherung dieser essentiellen Verbindung für den Import von Rohstoffen und den Export von Fertigwaren ab: Erstens die Kontrolle über die Seewege, um frei manövrieren zu können, und zweitens die Wahrung der Freiheit der Schifffahrt (vgl. Paul 2013: 8). Der erste Präsident der Republik China Sun Yat-sen sagte zudem einmal: „Whoever dominates the sea dominates world trade; whoever dominates world trade dominates the Golconda (location of great wealth); whoever dominates the Golconda dominates the world” (Bouchat 2013: 1).

Alle Staaten, die keine territorialen Ansprüche stellen, darunter Japan, Indien, Singapur und Australien sowie die Vereinigten Staaten, haben ein zentrales Interesse daran, dass die Seewege im Südchinesischen Meer offen zugänglich und sicher bleiben (vgl. Herberg 2016). Die USA und Australien gehören zu den Hauptexportländern von LNG. „Hence, securing reliable energy supplies and shipping to fuel Asia’s prosperity is tightly bound up with the maintenance of freedom of navigation (...) and is a core energy and national security interest for virtually every regional power” (ebd.). Die VR China hat ihre Kontrolle, verbunden mit dem ungeklärten Anspruch auf die innerhalb der Neun-Striche-Linie¹⁵³ gelegenen Merkmale und/oder den gesamten Meeresraum mit seinen natürlichen Ressourcen, schrittweise ausgebaut. Dazu gehören die künstliche Aufschüttung besetzter Merkmale und infrastrukturelle Maßnahmen wie der Bau einer Start- und Landebahn auf Fiery Cross Reef (Spratlys) und Woody Island (Paracels), der Bau großer Kriegsschiffe und die Modernisierung veralteter Kampfflugzeuge, die Errichtung militärischer Außenposten und die Durchführung großangelegter Militärübungen. Dies stellt prinzipiell eine Bedrohung für die freie Schifffahrt dar, auch wenn es gegenwärtig keine Anzeichen gibt, dass China die Transporte zu/von benachbarten Staaten zu blockieren gedenkt (vgl. ebd.). Insbesondere die Nähe der beiden

¹⁵³ Siehe hierzu Kapitel 4.3.

Inselgruppen zu den wichtigen Routen ermöglicht es, den Schiffsverkehr effektiv zu überwachen und zu kontrollieren. Diese Nähe zu den Handelsrouten bedeutet, dass jede Eskalation von Konflikten um die Paracel- und Spratly-Inseln unmittelbare Auswirkungen auf den internationalen Seeverkehr haben könnte, was wiederum erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen für den globalen Handel nach sich zieht.

Hinzu kommen Provokationen wie das erwähnte Platzieren einer chinesischen Ölbohrplattform in der vietnamesischen EEZ, die Behinderung philippinischer Versorgungsschiffe im März 2024 und das Abfeuern von Leuchtraketen durch chinesische Jets nahe einer Transportmaschine der philippinischen Luftwaffe über dem Scarborough-Riff im August 2024. In diesem Zusammenhang wird von der „salami slicing strategy“ (dt. Salami-Taktik) gesprochen: eine Strategie gezielter kleiner Provokationen, die einzeln keine militärische Reaktion rechtfertigen, zusammen jedoch zu einer strategischen Veränderung führen (vgl. Sajith 2023). Die chinesische Regierung rechtfertigt diese Aktionen normalerweise damit, auf rechtswidriges Verhalten anderer Staaten reagiert und sich verteidigt zu haben. Im oben genannten Fall teilte das chinesische Militär mit, dass das philippinische Transportflugzeug trotz wiederholter Warnungen unerlaubt in den Luftraum über dem Scarborough-Riff eingedrungen sei – obwohl der Ständige Schiedshof in Den Haag die chinesischen Gebietsansprüche im Juli 2016 zurückwies (vgl. SPIEGEL Ausland 12.08.2024). Darüber hinaus betrachtet China das Südchinesische Meer als Teil seiner „Ersten Inselkette“¹⁵⁴ (Ryukyu-Inseln-Taiwan-Philippinen-Indonesien), die als maritime Verteidigungslinie gegen potenzielle Bedrohungen von außen fungiert (vgl. Paul 2013: 8). Die Kontrolle dieser Gebiete ermöglicht es China, feindliche Streitkräfte zu identifizieren und abzuwehren, bevor sie das chinesische Festland erreichen können. Infolgedessen stärken die militärisch schwächeren Nachbarstaaten, allen voran die Philippinen und Vietnam, ihre Beziehungen zu außerregionalen Mächten wie den USA, Australien und Japan und versuchen, ein Gegengewicht zu Chinas wachsendem Einfluss zu schaffen¹⁵⁵. Gemeinsame Militärübungen im Südchinesischen Meer sind ein Ausdruck dieser Politik. So haben die Vereinigten Staaten bspw. im August 2024 mit den Philippinen, Australien und Kanada ein gemeinsames Manöver ihrer Marine- und Luftstreitkräfte abgehalten, worauf die chinesische Regierung mit einer Kampfpatrouille im See- und Luftraum nahe dem umstrittenen, fischreichen Scarborough-Riff reagierte (vgl. Zeit online 2024). Die Philippinen stellen den US-amerikanischen Streitkräften ihre Militärbasen zur Verfügung, um eine dauerhafte

¹⁵⁴ Die „Erste Inselkette“ ist ein Teil des militärstrategischen Konzepts der drei pazifischen „Inselketten“. Sie wurde erstmals während des Korea-Kriegs vom US-amerikanischen Außenpolitiker John Foster Dulles konzipiert und ist Bestandteil der nationalen Machtprojektion im Osten (vgl. Vorndick 2018).

¹⁵⁵ Zudem sind beide Staaten Mitglieder in der ASEAN und setzen sich für eine multilaterale Lösung der Streitigkeiten ein.

Stationierung zu fördern (vgl. Paul 2015). „However, this move increases the risk of [...] becoming entangled in the escalating geopolitics of major world powers“ (Sajith 2023). Durch die enge Zusammenarbeit mit den USA, die über eine signifikante militärische Präsenz im indo-pazifischen Raum verfügen, erhoffen sich die Philippinen und Vietnam nicht nur Unterstützung im Falle einer Eskalation. Die USA haben sich wiederholt gegen Chinas expansive Ansprüche ausgesprochen und unterstützen die Freiheit der Schifffahrt in diesem strategisch wichtigen Gewässer, wodurch die Anrainerstaaten ihre Verhandlungsposition verbessern und den politischen Druck auf China erhöhen, auf diplomatischer Ebene zu verhandeln und sich an internationale Normen zu halten. Dies gilt gleichermaßen für die Einbindung anderer Staaten. Andererseits können sich hierdurch die Fronten weiter verhärten und zu einer Rüstungsdynamik sowie instabilen Sicherheitslage führen. Dass die Spannungen zwischen China und den Philippinen im Jahr 2024 regelmäßig eskaliert sind lässt vermuten, dass die Zeichen auf Konfrontationskurs stehen. Doch es gibt auch gegenläufige Entwicklungen: Im Juli 2024 konnten sich beide Parteien darauf einigen, von weiteren Konflikten um das Second Thomas Shoal abzusehen. Hierbei handelt es sich um eine vorläufige Regelung zur Versorgung von philippinischen Truppen auf dem Riff in den umstrittenen Gewässern, die den Disput um die nationale Zugehörigkeit des Riffs in seinem Grundkern nicht berührt (vgl. ZEIT online 2024).

Was sich hieraus abzeichnet, ist der grundlegende hegemonialpolitische „Konflikt zwischen der aufstrebenden Macht China auf der einen und der globalen Führungsmacht USA sowie Japan (mit seinen südostasiatischen Verbündeten) auf der anderen Seite“ (Kreuzer 2014: 22), der sich im Südchinesischen Meer manifestiert. Spätestens seit der ehemalige US-Präsident Barack Obama im Jahr 2011 im Rahmen der Strategie des „Asia Pivot“ verlautbarte, dass sich die amerikanische Außenpolitik zukünftig verstärkt auf den asiatisch-pazifischen Raum konzentrieren wird, gehört die Verhinderung, dass eine „einzelne Nation oder eine Koalition von Staaten die Ressourcen und Völker auf der atlantischen oder pazifischen Gegenküste kontrolliert und sich damit in die Lage versetzen könnte, die USA zu bedrohen“ (Paul 2015: 15) zu den sicherheitspolitischen Prinzipien.

In die Diskussion um mögliche Konfliktmotive muss ebenfalls der innenpolitische Druck durch nationalistische Tendenzen einbezogen werden. Beispielhaft soll an dieser Stelle kurz die nationalistische Stimmung in China skizziert werden. In ihrem Zeitschriftenaufsatz „Chinas schleichende Annexion im Südchinesischen Meer – die strategischen Hintergründe“ merken Dr. Sarah Kirchberger und Patrick O’Keeffe an, dass diese über Jahrzehnte von staatlicher Seite geschürt wurde, durch ein „praktisch unangefochtenes historisches Narrativ, das der Bevölkerung einheitlich in den Geschichtslehrbüchern der Schule, den Medien und im

Rahmen von Kampagnen zur ‚patriotischen Erziehung‘ präsentiert wird“ (Kirchberger/O’Keeffe 2019: 7). Im modernen China ist der Nationalismus eng mit der Frage nach Souveränität und territorialer Integrität verknüpft. Die chinesische Regierung hat das Südchinesische Meer als Teil ihres historischen und kulturellen Erbes dargestellt, mit der „Neun-Striche-Linie“ als zentralem Element, und nutzt dieses Narrativ, um ihre Ansprüche in der Region zu legitimieren. Die Folge sei eine Einschränkung der politischen Entscheidungsmöglichkeiten der heutigen Führung der Kommunistischen Partei Chinas (vgl. ebd.). Dem chinesischen Politikwissenschaftler Masuda Masayuki zufolge erklärten fast 90 Prozent der chinesischen Bevölkerung, dass sie befürworten, dass die Regierung den Schiedsspruch des Ständigen Schiedshofs im Fall Philippinen vs. China nicht anerkennt (vgl. ebd.). Hieraus ergebe sich unweigerlich eine Angst vor öffentlicher Empörung (ebd.). Kirchberger und O’Keeffe geben in diesem Kontext zu bedenken, dass es die chinesische Regierung selbst war, die dieses Narrativ erschaffen und für propagandistische Zwecke eingesetzt hat – und folglich die öffentliche Meinung auch gegenteilig beeinflussen kann, sofern dies dem Regierungsinteresse entspricht (vgl. ebd.: 8). Vielmehr wird Nationalismus in China also als innenpolitisches Instrument genutzt, um die Unterstützung der Bevölkerung zu mobilisieren. Sie kommen daher zu der Schlussfolgerung, dass der Nationalismus zwar eine wichtige Rolle spielt, jedoch nicht das außenpolitische Verhalten Chinas leitet (vgl. ebd.). Der vietnamesische und philippinische Nationalismus sind stark von der postkolonialen Identität geprägt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die territorialen Dispute im Südchinesischen Meer durch eine komplexe Mischung aus ökonomischen, geopolitischen, militärstrategischen und hegemonialpolitischen Interessen sowie eine nationalistische Stimmung geprägt sind.

4.1.3. Die Untermauerung nationaler Ansprüche

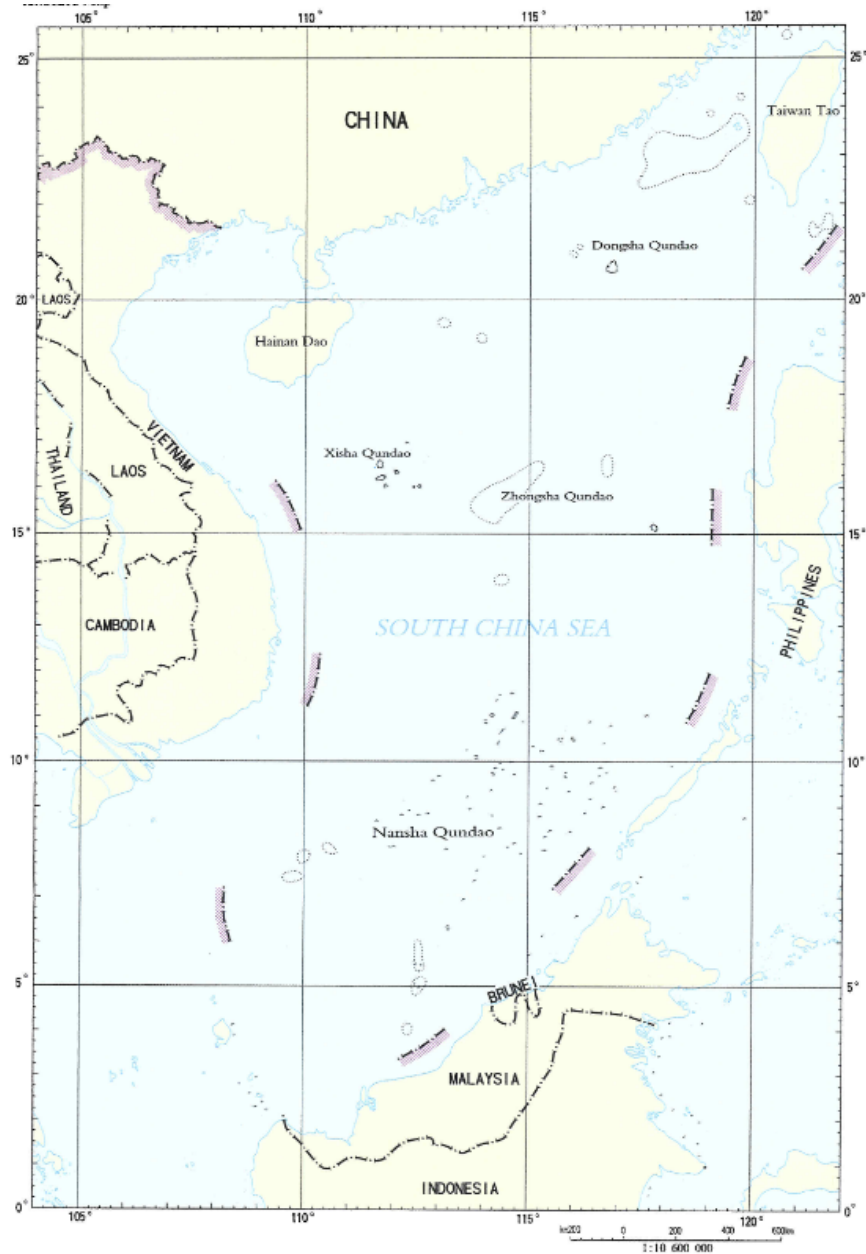
Das folgende Kapitel untersucht die verschiedenen Argumentationslinien zur Untermauerung nationaler Souveränitätsansprüche auf die Spratly- und Paracel-Inseln, aus welchen sich wiederum Ansprüche auf angrenzende Meereszonen ergeben, und fokussiert sich hierbei auf die drei Hauptakteure China¹⁵⁶, Vietnam und die Philippinen. Inwieweit beziehen sich die Anrainerstaaten in ihrer Argumentation auf die Regelungen des Seerechtsübereinkommens? Welche Rückschlüsse lassen sich für die zugrunde liegende Forschungsfrage ziehen, ob UNCLOS konfliktfördernd wirkt?

4.1.3.1. Chinas „Neun-Striche-Linie“

Die territorialen Dispute gewannen an Dynamik, als die chinesische Regierung dem UN-Generalsekretär im Mai 2009 in Reaktion auf den gemeinsamen Antrag der malaysischen und vietnamesischen Regierung bei der CLCS und einen separaten Antrag Vietnams auf Erweiterung des Festlandsockels über 200 sm zwei Verbalnotizen vorlegte. Die den beiden Mitteilungen beigelegte Karte zeigte eine U-förmige gestrichelte Linie, welche die Gebietsansprüche der VR China und der Republik China (Taiwan) im Südchinesischen Meer darstellen sollte. Die Linie, bestehend aus neun unterbrochenen Segmenten, umfasst ca. zwei Millionen Quadratkilometer Meeresraum – das entspricht 22 Prozent der gesamten Landfläche Chinas – und bloß 13 km² Landfläche exklusive Taiwan und den Pratas-Inseln (vgl. DoS 2014: 4). Wie die unterhalb angeführte Grafik erkennen lässt, sind die einzelnen Striche nicht gleichmäßig verteilt. Sie liegen zwischen 106 und 274 sm voneinander entfernt (vgl. ebd.). Der geringste Abstand zur Küste der Anrainerstaaten beträgt 24 sm (vgl. ebd.: 5). Die sog. „Neun-Striche-Linie“ liegt näher an den umliegenden Küsten als die beanspruchten Inselgruppen, die Paracel-Inseln sind mit einer minimalen Entfernung von 84 sm der nächstgelegene Punkt (vgl. ebd.).

¹⁵⁶ Da die chinesischen und taiwanesischen Argumentationen nahezu identisch sind, betrachtet die vorliegende Arbeit beispielhaft die chinesische Position.

Abb. 37: Chinas Neun-Striche-Linie



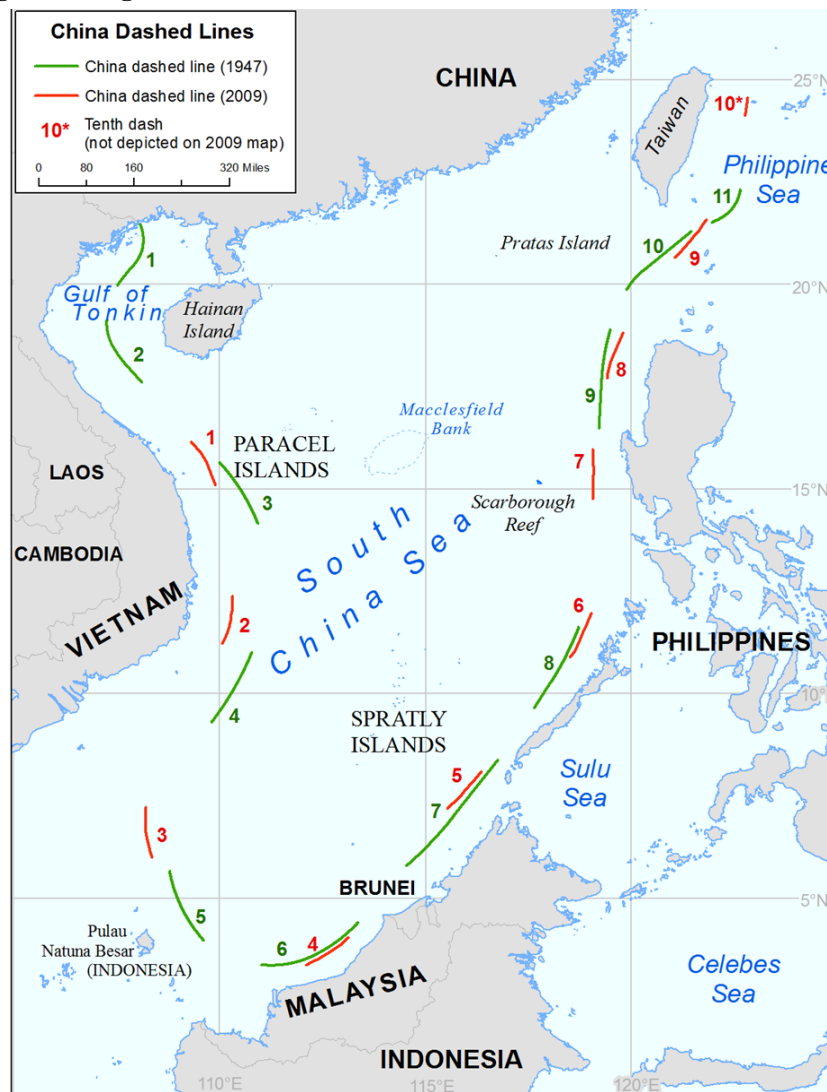
Quelle: CML/17/2009

Bereits im Februar 1948 veröffentlichte die Republik China mit der „Map on Location of Islands in the South China Sea“ im Atlas der Verwaltungsgebiete eine Karte mit elf unterbrochenen Strichen in U-Form¹⁵⁷ (vgl. Beckman 2013: 154; Zou 2012: 19). Der Titel legt nahe, dass die Karte ursprünglich die geografische Lage der beanspruchten Inselgruppen im Südchinesischen Meer darstellen sollte (vgl. ebd.). Sie basiert möglicherweise auf einer Karte mit dem Titel „Map of Chinese Islands in the South China Sea“, die 1935 vom Inspektionsausschuss für Land- und Wasserkarten der Republik China zeitgleich mit einer Liste geografischer Namen für die Formationen veröffentlicht wurde und noch eine

¹⁵⁷ Wenige Monate zuvor benannte das chinesische Innenministerium (später Taiwan) die Inseln im Südchinesischen Meer um und gliederte sie offiziell in die Verwaltung Hainan ein (vgl. Zou 2012: 19).

durchgezogene Linie enthielt (vgl. ebd.). Hier deutet der Titel darauf hin, dass die Inselgruppen im Südchinesischen Meer als chinesisches Territorium betrachtet wurden. Mit der Gründung der Volksrepublik China im Jahr 1949 übernahm die kommunistische Regierung den Anspruch der gestrichelten Linie. Zwei Striche im Golf von Tonkin wurden 1953 auf Veranlassung des Premierministers Zhou Enlai entfernt, wodurch sie sich auf die bekannte Neun-Striche-Linie reduzierte (vgl. ebd.). Die VR China und Taiwan haben zu keinem Zeitpunkt definiert, welche Ansprüche sie anhand dieser gestrichelten Linie stellen (vgl. Fravel 2011: 295). Auf horizontal ausgerichteten Karten von 2013 und 2014 ist ein zehnter Strich östlich von Taiwan eingezeichnet, welcher offenbar die Zugehörigkeit der Inselrepublik zur VR China unterstreichen soll (siehe Abb. 37). Dieser existiert auf der Karte von 2009 nicht. Die folgende Grafik vergleicht die gestrichelten Linien der genannten Karten und lässt einige Inkonsistenzen erkennen.

Abb. 38: Vergleich der gestrichelten Linie in den Karten von 1947, 2009 und 2013



Quelle: US Department of State 2014

Die Linien auf der Karte von 2009 liegen deutlich näher an den Küsten benachbarter Staaten. So liegt bspw. Strich 2 (rot) nahe der vietnamesischen Küste ganze 45 sm näher als Strich 4 (grün) von 1947 (vgl. DoS 2014: 7). Darüber hinaus sind die Striche auf der Karte von 1947 im Allgemeinen länger und liegen näher beieinander als auf der Karte von 2009. Sie sind zwischen 31 und 225 sm voneinander entfernt – eine Ausnahme bildet der Abstand von ca. 290 sm zwischen Strich 8 und 9 (vgl. ebd.).

Welche maritimen Ansprüche illustriert die Neun-Striche-Linie?

Die VR China hat durch Beifügung der Karte (siehe Abb. 37) zu den Verbalnotizen im Mai 2009 erstmals darauf hingewiesen, dass ihr Anspruch im Südchinesischen Meer mit der gestrichelten Linie zusammenhängt, und erklärte:

„China has indisputable sovereignty over the islands of the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof (see attached map). The above position is consistently held by the Chinese Government, and is widely known by the international community” (CML/17/2009; CML/18/2009¹⁵⁸).

China hat nie eine offizielle Erklärung zur Bedeutung der Neun-Striche-Linie sowie zur Frage, ob sie dazu gedacht ist, die beanspruchten Inselgruppen einzukreisen oder die gesamten Gewässer innerhalb der Neun-Striche-Linie abzugrenzen, abgegeben (vgl. Dupuy 2013: 132). Aus dem Wortlaut der beiden Verbalnotizen kristallisiert sich heraus, dass die VR China folgendes beansprucht:

- (a) Souveränität über die Inseln und angrenzenden Gewässer im Südchinesischen Meer

Der Begriff „adjacent“ (dt. angrenzend/nebeneinanderliegend) bezieht sich in diesem Zusammenhang möglicherweise auf das Küstenmeer (vgl. Beckman 2013: 156; Usuki 2015: 146). Dies würde prinzipiell mit dem geltenden Seevölkerrecht korrespondieren. Allerdings bleibt unklar, welche Merkmale die chinesische Regierung als Insel oder Felsen gemäß Art. 121 UNCLOS klassifiziert.

- (b) Souveräne Rechte und Gerichtsbarkeit über die „relevanten Gewässer“ einschließlich deren Meeresboden und -untergrund

Der Begriff „relevant waters“ existiert im Seevölkerrecht nicht und verleitet einzeln betrachtet zu der Annahme, dass sich China hier auf die nach UNCLOS gewährten Meereszonen bezieht. In Verbindung mit der beigegeführten Karte ergibt sich jedoch eine Vermutung: Mit „relevanten Gewässern“ könnten die gesamten Gewässer sowie der Meeresboden und -untergrund innerhalb der gestrichelten Linie gemeint sein. Auffallend ist in diesem Kontext der veränderte Verlauf der Linie vor der vietnamesischen Küste. Wenn der Zweck der Neun-

¹⁵⁸ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Permanent Mission of the People’s Republic of China (2009).

Striche-Linie ausschließlich darin besteht, die beanspruchten Inseln bzw. Inselgruppen im Südchinesischen Meer durch eine kartografische Illustration hervorzuheben, warum wurde der Strich dann um ganze 45 sm landwärts verschoben? In diesem Meeresgebiet befinden sich keine geografischen Formationen, die eine derartige Anpassung erklären würden. Interessanterweise betont China im zweiten Satz, dass die formulierten Ansprüche in der internationalen Gemeinschaft weithin bekannt sind. Bedarf es einer solchen expliziten Verlautbarung, wenn sämtliche Ansprüche im Einklang mit der Seerechtskonvention stehen? Im nächsten Abschnitt der Verbalnotizen erklärt China, dass die Anträge auf Festlandsockelerweiterung die Hoheitsrechte und Gerichtsbarkeit der VR China im Südchinesischen Meer ernsthaft verletzen und bittet die CLCS darum, diese nicht zu prüfen. Wenn sich die „relevanten Gewässer“ ausschließlich auf die nach UNCLOS gewährten Meereszonen – EEZ und Festlandsockel – beziehen, würde eine Abgrenzung der gegenüberliegenden und aneinander angrenzenden Zonen durch einvernehmliche Übereinkunft auf Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Artikels 38 des Status des Internationalen Gerichtshofs erfolgen (vgl. Art. 74, Art. 83 UNCLOS). Unter der Voraussetzung, dass es sich bei den Formationen (1) um eine Insel bzw. einen Felsen gem. Art. 121 UNCLOS handelt und diese (2) zweifelsohne der VR China angehören. Wie bereits in Kapitel 3 erwähnt, spricht die CLCS bei überlappenden Ansprüchen eine Empfehlung aus, auf deren Grundlage sich die Konfliktparteien einigen müssen¹⁵⁹. Vor diesem Hintergrund kristallisiert sich umso deutlicher heraus, dass China möglicherweise das gesamte Meeresgebiet reklamiert. Grundsätzlich zeigt sich, dass China die sprachliche Charakteristik der Seerechtskonvention übernimmt, indem eindeutig zwischen Souveränität über angrenzende Gewässer – wahrscheinlich das Küstenmeer – und souveränen Rechten und Gerichtsbarkeit in relevanten Gewässern unterschieden wird. Offenbar wurden nationale Ansprüche unter dem Deckmantel des Seevölkerrechts formuliert, die de facto weit über die gewährten Meereszonen hinausgehen.

Die Philippinen, Vietnam, Malaysia und Indonesien protestierten gegen die chinesischen Verbalnotizen und betonten, dass sich die Neun-Striche-Linie jeglicher völkerrechtlicher Grundlage entzieht (vgl. DoS 2014: 1). Die Philippinen verweisen in einer Verbalnote vom 5. April 2011 auf das völkerrechtliche Prinzip „la terre domine la mer“ (dt. das Land dominiert das Meer), wodurch Meereszonen nur ausgehend von Landgebieten geschaffen werden, über die ein Staat Souveränität hat. Zudem fehle dem chinesischen Anspruch auf Punkt 2 die entsprechende rechtliche Grundlage, denn die Gewässer gehörten nach Art. 3, 4, 55, 57 und 76

¹⁵⁹ In diesem Kontext sei auf die in Kapitel 3.4 erarbeiteten Problematiken bzgl. der Festlandsockelerweiterung und der konfliktfördernden Wirkung von UNCLOS verwiesen.

UNCLOS zum jeweiligen Küstenstaat, ausgenommen von Meereszonen, die Inseln/Felsen im Sinne von Art. 121 UNCLOS zugehörig sind (vgl. No 000228¹⁶⁰).

Daraufhin erklärte China am 14. April 2011:

„China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof. China’s sovereignty and related rights and jurisdiction in the South China Sea are supported by abundant historical and legal evidence” (CML/8/2011¹⁶¹).

Weiterhin argumentiert die chinesische Regierung, dass sie seit den 1930er Jahren den geografischen Umfang der Nansha-Inseln (Spratlys) und die Namen ihrer einzelnen Merkmale mehrfach bekannt gegeben habe (vgl. ebd.). Somit ergänzt China seine Anspruchsformulierung um eine dritte Variante:

(c) Historische Beweise untermauern Chinas Anspruch im Südchinesischen Meer

Daraus resultiert offenkundig ein Anspruch auf (1) einen historischen Rechtstitel über die geografischen Formationen im Südchinesischen Meer und (2) historische Rechte, die sich vermutlich auf das gesamte Meeresgebiet innerhalb der Neun-Striche-Linie beziehen. Da China in der Praxis zu keinem Zeitpunkt versucht hat, die Freiheit der Schifffahrt einzuschränken, ist anzunehmen, dass es sich nicht um einen Anspruch auf ein Binnengewässer handelt, sondern sich die historischen Rechte vornehmlich auf die Ausbeutung von natürlichen Ressourcen in den Gewässern, dem Meeresboden und seinem Untergrund beziehen (vgl. Kopela 2017: 183).

Im Folgenden verweist die chinesische Regierung darauf, dass die Spratly-Inseln den uneingeschränkten Anspruch auf eine eigene EEZ und einen Festlandsockel haben, ohne einen Bezug zur Neun-Striche-Linie herzustellen¹⁶² (vgl. ebd.). Hierdurch lässt sich die These, dass China den gesamten Meeresraum innerhalb der gestrichelten Linie beansprucht, jedoch nicht entkräften. Denn der Anrainerstaat stützt sich argumentativ nicht nur auf die Seerechtskonvention, sondern auch auf das „Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People’s Republic of China“ (1992 Territorial Sea Law) und das „Law on the Exclusive Economic Zone and Continental Shelf of the People’s Republic of China“ (1998 EEZ Law). Durch Nennung von UNCLOS als internationalem öffentlichen Recht und der nationalen Gesetzgebung in einem Satz erscheinen alle drei Argumentationsgrundlagen als inhaltlich deckungsgleich. Daher stellt sich die Frage, ob und inwieweit die genannten Gesetze

¹⁶⁰ Permanent Mission of the Republic of the Philippines (2011)

¹⁶¹ Permanent Mission of the People’s Republic of China (2011)

¹⁶² Die Karte von 2009 ist der Verbalnotiz vom 14. April 2011 nicht beigelegt. Die Verbalnotizen von 2009 enthalten wiederum keinen Hinweis auf historische Ansprüche.

von 1992 und 1998 tatsächlich mit UNCLOS übereinstimmen. Besonders interessant ist dies vor dem Hintergrund, ob China versuchen wird, seine innerstaatliche Gesetzgebung im Südchinesischen Meer durchzusetzen (vgl. Beckman 2013: 156).

Das „Gesetz über das Küstenmeer und die angrenzende Zone“ der VR China wurde am 25. Februar 1992 auf der 24. Sitzung des Ständigen Ausschusses des Nationalen Volkskongresses verabschiedet. Ziel des Gesetzes ist es, die Souveränität über das Küstenmeer einschließlich seines Luftraums, Meeresbodens und -untergrunds, sowie die Rechte in der Anschlusszone auszuüben und die Sicherheit des Staates zu schützen (vgl. 1992 Territorial Sea Law: Art. 1). Die Ausdehnung des Küstenmeers beträgt zwölf Seemeilen ausgehend von den Basislinien, welche durch die Verbindung verschiedener Basispunkte durch gerade Linien – also dem Prinzip der geraden Basislinien – gebildet wird (vgl. ebd.: Art. 3). Doch sind diese Basislinien mit Art. 7 UNCLOS vereinbar?¹⁶³ Die Anschlusszone ist gemessen ab der äußeren Linie des Küstenmeers ebenfalls zwölf Seemeilen breit, sodass die nach UNCLOS gewährte Gesamtbreite von 24 sm eingehalten wird (vgl. ebd.: Art. 4). Ausländische Schiffe genießen das Recht auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer. Hiervon ausgenommen sind Kriegsschiffe und Staatsschiffe, die anderen als Handelszwecken dienen; sie müssen zuvor eine Genehmigung bei den zuständigen Behörden einholen (vgl. ebd.: Art. 6). Die chinesische Regierung vertritt hiermit eine abweichende Lesart des Seerechtsübereinkommens bzgl. des Rechts auf friedliche Durchfahrt in Hoheitsgewässern im Vergleich zu den Vereinigten Staaten, worauf in Kapitel 4.5 näher eingegangen wird. Bemerkenswert ist, dass die zuständigen Organe der VR China laut Artikel 10 die sofortige Vertreibung von Kriegs- und Staatsschiffen aus dem Küstenmeer anordnen dürfen, wenn diese gegen Gesetze oder Vorschriften bzgl. der Durchfahrt verstoßen haben (vgl. ebd.: Art. 10). Hierbei verursachte Verluste oder Schäden werden von den Flaggenstaaten getragen (vgl. ebd.). Dies lässt vermuten, dass betroffene Schiffe unter der Anwendung von Zwangsmaßnahmen aus dem Küstenmeer gedrängt werden dürfen. Hier unterscheidet sich der Sprachgebrauch deutlich von UNCLOS. Gemäß Art. 30 UNCLOS kann ein Küstenstaat von Kriegsschiffen, die Gesetze und sonstige Vorschriften bei der Durchfahrt nicht einhalten, verlangen, dass sie das Küstenmeer unverzüglich verlassen (vgl. Art. 30 UNCLOS). Von einer „eviction“ (dt. Zwangsräumung, Vertreibung) ist in der Seerechtskonvention nicht die Rede. Während China auf aktive Maßnahmen setzt, zeichnet sich das Seevölkerrecht in diesem Zusammenhang durch eine passive Handlungsempfehlung aus. Bei der Fahrt durch das Küstenmeer müssen ausländische U-Boote an der Meeresoberfläche navigieren und ihre

¹⁶³ Kapitel 4.3 beschäftigt sich mit dem Disput um die völkerrechtskonforme Etablierung gerader Basislinien vor der chinesischen Küste.

Flagge zeigen (vgl. 1992 Territorial Sea Law: Art. 7). Bei der Durchfahrt müssen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der VR China, wie das Mitführen gesonderter Dokumente bei der Beförderung nuklearer, giftiger und anderer gefährlicher Stoffe, eingehalten werden (vgl. ebd.: Art. 8).

China darf alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine nicht friedliche Durchfahrt zu verhindern. Um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten, darf China von ausländischen Schiffen verlangen, dass diese ausgewiesene Seestraßen oder ein vorgeschriebenes Verkehrstrennungsgebiet nutzen (vgl. ebd.: Art. 9). Zudem dürfen Verstöße gegen Zoll-, Sicherheits-, Steuer- und Gesundheitsgesetze verhindert oder bestraft sowie Ein- und Ausreisekontrollen durchgeführt werden (vgl. ebd.: Art. 13). Wenn die zuständigen Behörden gute Gründe zu der Annahme haben, dass ein ausländisches Schiff gegen die Gesetze oder Vorschriften verstoßen hat, kann das Recht zur Nacheile ausgeübt werden (vgl. ebd.: Art. 14). Hinsichtlich der letztgenannten Punkte stimmt das Gesetz von 1992 mit den seevölkerrechtlichen Regelungen überein.

Das „Gesetz über die ausschließliche Wirtschaftszone und den Festlandsockel“ wurde auf der dritten Sitzung des Ständigen Ausschusses des Neunten Nationalen Volkskongresses am 26. Juni 1998 verabschiedet, um die ausschließlichen Rechte und die Gerichtsbarkeit sowie die maritimen Interessen Chinas in den genannten Meereszonen zu schützen (vgl. 1998 EEZ Law: Art. 1). Die Breite der EEZ beträgt 200 sm ausgehend von den Basislinien (vgl. ebd.: Art. 2). Der Festlandsockel umfasst den Meeresboden und -untergrund und erstreckt sich in der natürlichen Verlängerung der Landmasse bis zum äußeren Rand des Kontinentalrandes oder bis zu einer Entfernung von 200 sm (vgl. ebd.). Widersprüchliche Ansprüche der VR China und Staaten mit gegenüberliegenden oder angrenzenden Küsten sollen auf Grundlage des Völkerrechts und im Einklang mit dem Grundsatz der Gerechtigkeit mittels einer einvernehmlichen Vereinbarung geregelt werden (vgl. ebd.). Innerhalb der EEZ übt China souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Verwaltung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen und zur Energiegewinnung aus Wasser, Strömung und Wind aus (vgl. ebd.: Art. 3). China übt souveräne Rechte über den Festlandsockel aus, um ihn zu erforschen und natürliche Ressourcen auszubeuten. Dazu gehören mineralische und andere nicht-lebende Ressourcen sowie lebende Organismen sesshafter Arten, die unbeweglich auf dem Meeresboden liegen oder sich in ständigem physischen Kontakt mit dem Meeresboden oder seinem Untergrund befinden (vgl. ebd.: Art. 4). Darüber hinaus darf China in der EEZ und auf dem Festlandsockel künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke errichten (vgl. ebd.: Art. 3). Um diese dürfen Sicherheitszonen eingerichtet werden, innerhalb derer die chinesischen Behörden geeignete Maßnahmen

ergreifen können, um die Sicherheit der Schifffahrt und künstlicher Bauten zu gewährleisten (vgl. ebd.: Art. 11). Jegliche Fischereitätigkeiten von Drittstaaten brauchen eine vorherige Genehmigung durch chinesische Behörden (vgl. ebd.: Art. 5). Die Behörden haben das Recht, alle erforderlichen Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen zu ergreifen, um Überfischung zu verhindern (vgl. ebd.). Ebenso müssen Drittstaaten für die Erkundung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen sowie die Verlegung von Seekabeln und Rohrleitungen entsprechende Genehmigungen einholen (vgl. ebd.: Art. 7, Art. 11). Jeder Staat genießt in der EEZ und auf dem Festlandsockel die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs (vgl. ebd.: Art. 11). Des Weiteren darf China die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Meeresverschmutzung zu verhindern, zu verringern und zu kontrollieren sowie die Einhaltung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften sicherzustellen (vgl. ebd.: Art. 10, Art. 12). Bis zu diesem Punkt entspricht das Gesetz von 1998 vollumfänglich den Regelungen gemäß UNCLOS. In Artikel 14 erklärt China: „The provisions of this Act shall not affect the historical rights of the People’s Republic of China“ (ebd.: Art. 14). Ungeachtet der Frage nach einer möglichen Unterscheidung zwischen „historic rights“ and „historical rights“ zeigt Artikel 14, dass China nach eigenem Ermessen bestimmte Rechte¹⁶⁴ genießt, die auf historischen Beweisen beruhen (vgl. Dupuy 2013: 129). Zudem kristallisiert sich heraus, dass China historischen Rechten und folglich der historischen Beweislage einen höheren Stellenwert beimisst als dem geltenden Seevölkerrecht. Erweckt die nationale Gesetzgebung zunächst den Anschein, dass sich Chinas maritime Ansprüche auf die nach UNCLOS gewährten Meereszonen beziehen, zeigt sich letztlich nicht nur eine Politik der Ambiguität: Vielmehr werden sämtliche Regelungen einer historischen Argumentationsgrundlage untergeordnet und faktisch irrelevant, wenn China der Ansicht ist, in einem Meeresgebiet historische Rechte zu haben¹⁶⁵. Es findet sich kein Hinweis darauf, wo China historische Rechte haben könnte.

Ein möglicher Zusammenhang zwischen der Karte mit der gestrichelten Linie und dem Anspruch auf historische Rechte lässt sich nicht abschließend klären, da die Karte von 2009 der Verbalnotiz vom 14. April 2011 nicht beigelegt ist und die Verbalnotizen von 2009 wiederum keinen Hinweis auf historische Faktoren enthalten. Dennoch kann ein indirekter

¹⁶⁴ Da das Gesetz von 1998 die Grenzen der chinesischen Souveränität über Meeresgebiet festlegt, erscheint es logisch, dass sich die in Artikel 14 genannten historischen Rechte auf den Meeresraum und nicht auf Land beziehen (vgl. Dupuy 2013: 135).

¹⁶⁵ Vietnam hat offiziellen Protest gegen das chinesische Gesetz von 1998 eingelegt und erklärt, dass Vietnam keine „historischen Rechte“ anerkennt, die nicht im Einklang mit dem Völkerrecht stehen und die Souveränität Vietnams sowie die daraus resultierenden souveränen Rechte verletzen (vgl. Dupuy 2013: 129).

Bezug hergestellt werden, da China in sämtlichen Verbalnotizen den gleichen Wortlaut verwendet.

Das nationale Vorgehen im Südchinesischen Meer deutet ebenfalls darauf hin, dass China historische Rechte über die natürlichen Ressourcen in allen Meeresgebieten innerhalb der Neun-Striche-Linie beansprucht – ungeachtet der Tatsache, dass diese Gebiete in den Wirtschaftszonen benachbarter Staaten liegen:

- Chinesische Schiffe störten im Mai und Juni 2011 seismische Untersuchungen, die Vietnam in seiner eigenen EEZ durchführte (vgl. Beckman 2013: 156). Ein Vorfall endete mit der beabsichtigten Durchtrennung eines vom Vermessungsschiff geschleppten Kabels (vgl. Pedrozo 2014: 11 f.).
- Im September 2011 verurteilte das chinesische Außenministerium eine Übereinkunft zwischen Indiens ONGC Videsh und PetroVietnam zur Entwicklung von Öl- und Gasblöcken innerhalb der vietnamesischen EEZ mit der Begründung, dass dies ein Verstoß gegen die Souveränität Chinas sei¹⁶⁶ (vgl. ebd.: 11). Zwei Wochen später rammte ein chinesisches Fischereifahrzeug in Begleitung von zwei Patrouillenbooten absichtlich ein Vermessungskabel (vgl. ebd.).
- Die chinesische Regierung protestierte gegen die Ankündigung der Philippinen, neue Verträge für die Ölexploration in Reed Bank vor der Insel Palawan zu vergeben (vgl. Beckman 2013.: 157).
- Im März 2011 verdrängten zwei Patrouillenboote der „China Maritime Surveillance“ ein Vermessungsschiff, das im Auftrag des philippinischen Ministeriums für Energie eine seismische Untersuchung nach Öl- und Gasvorkommen nahe Reed Bank (ca. 80 sm westlich der Insel Palawan) durchführte (vgl. Pedrozo 2014: 11).
- Die CNOOC vergab neue Ölkonzessionsblöcke innerhalb der Neun-Striche-Linie nahe der vietnamesischen Küste, weit entfernt von allen beanspruchten Inselgruppen (vgl. ebd.). Diese Verhaltensweise liefert ein weiteres Indiz für die Annahme, dass sich Chinas souveräne Ansprüche nicht auf die nach UNCLOS gewährten Meereszonen beschränken, und zudem eine mögliche Erklärung, warum China den Strich nahe der vietnamesischen Küste angepasst hat: zur Ausbeutung von Erdölvorkommen. Wie erwähnt, befinden sich im dortigen Meeresgebiet keinerlei Merkmale, die China hätte

¹⁶⁶ Dieser Einwand verdeutlicht, dass sich die beanspruchten historischen Rechte im Südchinesischen Meer nicht nur auf Fischbestände, sondern auf sämtliche Rohstoffe beziehen. Gleichzeitig kristallisiert sich abermals heraus, dass sich die chinesischen Ansprüche nicht auf die Meereszonen rund um die einzelnen Inseln und Felsen, sondern vielmehr auf das gesamte Meeresgebiet innerhalb der Neun-Striche-Linie zu beziehen scheinen.

in Besitz nehmen können. Insofern ist eine Beanspruchung historischer Rechte aus chinesischer Perspektive hier die einzige Option.

- China führte seismische Untersuchungen in der philippinischen EEZ durch. Dieses Vorgehen unterstützt die These, dass China offenbar eine Politik der Durchsetzung von historischen Rechten in allen Meeresgebieten innerhalb der Neun-Striche-Linie verfolgt (vgl. Beckman 2013: 156).

Die oberhalb formulierte These, dass China den gesamten Meeresraum innerhalb der Neun-Striche-Linie beansprucht, wird zusätzlich durch die Aussagen eines Sprechers des chinesischen Außenministeriums im September 2011 gestützt, als er Fragen zu Chinas Einwänden gegen gemeinsame Explorationsvereinbarungen zwischen Vietnam und Indien beantwortete. Außenminister Jiang Yu erklärte: „We oppose any other country’s oil and gas exploration activity in the waters under China’s jurisdiction and hope relevant foreign companies do not involve themselves in the South China Sea dispute” (ebd.: 157). Weiterhin betonte er, dass Chinas Souveränität über die Inseln auf Entdeckung und einer langfristigen, ununterbrochenen und effektiven Kontrolle basiert (vgl. ebd.). Die Seerechtskonvention berechne keinen Küstenstaat, seine EEZ oder seinen Festlandsockel auf das Territorium eines anderen Staates auszudehnen (vgl. ebd.). Darüber hinaus beschränkt UNCLOS nicht die Rechte eines Küstenstaates, die historisch entstanden sind und dauerhaft gewahrt wurden (vgl. ebd.). Aus dieser Argumentation kristallisiert sich zudem heraus, dass China nicht nur souveräne Rechte über ca. 80 Prozent des Südchinesischen Meeres beansprucht, sondern ebenfalls einen historischen Rechtstitel auf die Inseln, ohne zu definieren, welche Merkmale als Insel klassifiziert werden (können).

Welche Argumente verwendet China, um die Souveränität auf die Inselgruppen und historischen Rechte im Südchinesischen Meer zu legitimieren?

Im Juni 2000 veröffentlichte das Außenministerium der Volksrepublik China (engl. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, kurz MFA PRC) das Dokument „The Issue of South China Sea”, in welchem China ausführlich seinen Souveränitätsanspruch auf die Paracel- und Spratly-Inseln und die angrenzenden Gewässer argumentativ untermauert. Im Folgenden werden die Kernargumente der chinesischen Regierung dargestellt, welche auf (1) historischen Belegen, (2) rechtlichen Beweisen und (3) internationaler Anerkennung beruhen.

- a. China hat die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer als erstes Land in der Han-Dynastie (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) entdeckt und benannt (vgl. MFA PRC 2000: 1).

Die chinesische Regierung verweist zur Untermauerung ihrer Behauptung auf zahlreiche alte Bücher und Karten. So beschreibt Yang Fu aus der östlichen Han-Dynastie (23–220 n. Chr.) in seinem Werk „Yiwu Zhi“ (engl. Records of Rarities) die geografischen Merkmale der Spratly-Inseln (vgl. ebd.: 2). General Kang Tai, ein berühmter chinesischer Seefahrer des Ost-Wu-Staates zur Zeit der Drei Königreiche¹⁶⁷ (220–280 n. Chr.), erwähnt die Spratlys in seinem Buch „Funan Zhuan“ (engl. Journeys to and from Phnom) (vgl. ebd.). In der Yuan-Dynastie (1279–1368) finden sich detailliertere Beschreibungen der verschiedenen Merkmale der Inselgruppe (vgl. ebd.). Eine sog. „Road Map“ aus der Qing-Dynastie illustriert die genauen Standorte aller Inseln, Felsen, Riffe und Untiefen, die von chinesischen Fischern aufgesucht wurden, darunter 73 benannte Merkmale der Spratly-Inseln (vgl. ebd.: 4). Der chinesische Rechtswissenschaftler Jianming Shen weist in seinem Zeitschriftenaufsatz „International Law Rules and Historical Evidences Supporting China’s Title to the South China Sea Islands“ darauf hin, dass die Karte „Zhu Fan Tu“ (engl. Maps of the Various Barbarian Peoples) die gefährlichen Meeresgebiete von Shichuang (bezeichnet die Paracels) und Changsha (bezeichnet die Spratlys) als äußere Seegrenzen Chinas zeigt – sobald man diese Gebiete passiert, erreiche man die Seegrenzen zwischen China und dem Ausland (vgl. Shen 1997: 24). Beide Inselgruppen hätten demnach zum Song-Reich gehört (vgl. ebd.).

- b. Seit der Ming-Dynastie (1368–1644) werden die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer von chinesischen Fischern genutzt (vgl. MFA PRC 2000: 3).

Chinesische Fischer fuhren damals von der Insel Hainan zu den Spratly-Inseln, um Seegurken und andere Meeresprodukte zu fischen, die sie dem „Guide to the South China Sea“ von 1868 zufolge gegen Reis und andere Güter des täglichen Bedarfs von kleinen Booten aus, die sich jedes Jahr im Dezember oder Januar zu den Spratlys begaben und mit Beginn des südwestlichen Monsunregens nach Hainan zurückkehrten, eintauschten (vgl. ebd.). Sie ließen sich dabei von der sog. „Road Map“ leiten, auf welcher die Navigationsrouten zu den Paracel- und Spratly-Inseln eingezeichnet waren (vgl. ebd.). Einige Fischer lebten trotz der ungünstigen Lebensbedingungen jahrelang auf den Spratlys (vgl. ebd.: 5). Nach Gründung der Republik China im Jahr 1912 wurden die produktiven Aktivitäten der chinesischen Fischer auf den Spratlys in nationalen und ausländischen Geschichtsbüchern dokumentiert (vgl. ebd.: 3). So berichtet die in Japan veröffentlichte Studie „A Survey of the New South Islands“, dass Fischer aus der Republik China auf den Spratlys lebten und dort u. a. Süßkartoffeln und

¹⁶⁷ Nach der Han-Dynastie war das Kaiserreich China in drei Königreiche zerfallen: Wei im Norden, Wu im Süden und Shu Han im Westen.

Gemüse anbauen (vgl. ebd.). Obwohl die anfängliche wirtschaftliche Erschließung der Inseln nicht staatlich gefördert wurde, organisierte die Regierung später die wirtschaftlichen Tätigkeiten in der Region (vgl. ebd.: 5). Des Weiteren wurden Steuern und Gebühren erhoben, die die chinesischen Fischer ohne Ausnahme entrichteten (vgl. ebd.).

c. China übt seit der Nord-Song-Dynastie (960–1126) die kontinuierliche effektive Gerichtsbarkeit über die Inselmerkmale aus (vgl. MFA PRC 2000: 1).

- Seit der Ming-Dynastie wurden regelmäßige Marinepatrouillen durchgeführt. Die Inschrift auf der Gedenktafel des Grabes von General Qian Shicai des Hainan-Garnisonskommandos verweist darauf, dass er über zehntausend Soldaten und fünfzig Schiffe anführte, um im Südchinesischen Meer zu patrouillieren (vgl. ebd.: 4). Diese Beschreibung bezeugt laut Außenministerium, dass die Inselmerkmale in der Ming-Dynastie zum chinesischen Territorium gehörten (vgl. ebd.). Das Hainan-Garnisonskommando sei für die Patrouille über die Paracel- und Spratly-Inseln sowie Macclesfield Bank zuständig gewesen (vgl. ebd.).
- In der Qing-Dynastie markierte die chinesische Regierung die Inselmerkmale in offiziellen Karten als nationales Territorium, bspw. auf der „Map of Administrative Divisions of the Whole China“ von 1724 (vgl. ebd.).
- Zwischen 1932 und 1935 richtete die Regierung das „Committee for the Review of Maps of Lands and Waters on China“ ein, welches insgesamt 132 Inselnamen überprüfte und genehmigte (vgl. ebd.). Diese wurden schließlich 1935 auf der „Map of the Islands in the South China Sea“ dargestellt.
- Japan annektierte die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer im Jahr 1939 (s. o.). Mit der Kairoer Deklaration¹⁶⁸ vom 27. November 1943 und der Potsdamer Proklamation¹⁶⁹ vom 26. Juli 1945 eroberte China die Paracel- und Spratly-Inseln rechtmäßig zurück (vgl. ebd.). Anschließend hielt die chinesische Regierung eine Übernahmezeremonie auf den Spratlys ab und schickte Truppen auf die Inselgruppe (vgl. ebd.: 6). Im darauffolgenden Jahr wurde eine offizielle Karte der Spratly-Inseln mit angepassten Inselnamen gedruckt (vgl. ebd.).
 - Zwischen 1912 und 1949 ergriff die Republik China einige Maßnahmen, um ihre Souveränität zu schützen. Beispielsweise wurden chinesische Fischer und

¹⁶⁸ Laut chinesischem Außenministerium legten China, die Vereinigten Staaten und das Vereinigte Königreich in der Kairoer Erklärung fest, dass alle von Japan eroberten Gebiete im Südchinesischen Meer an China zurückgegeben werden, einschließlich Mandschurei, Taiwan und die Penghu-Inseln (vgl. MFA PRC 2000: 6). Damals unterstellte Japan die Spratly-Inseln der Gerichtsbarkeit Taiwans (vgl. ebd.).

¹⁶⁹ Dass die „stolen territories“ an China zurückgegeben werden sollten, wurde in der Potsdamer Deklaration laut chinesischem Außenministerium bekräftigt (vgl. MFA PRC 2000: 6).

Fischerboote mit Nationalflaggen ausgestattet und Erkundungsreisen zu den Spratlys organisiert (vgl. ebd.: 5).

- Im Jahr 1936 errichtete China u. a. meteorologische Beobachtungsstationen, Radiostationen und Leuchttürme auf den Paracel-Inseln, basierend auf einer Resolution, die sechs Jahre zuvor auf der „Far Eastern Conference of Meteorology“ in Hongkong verabschiedet wurde (vgl. Pedrozo 2014: 16).
- 1946 wurden nationalistische Truppen auf Itu Aba stationiert, um die benachbarten Inselmerkmale und angrenzenden Gewässer zu überwachen und zu patrouillieren (vgl. ebd.).
- Nach Gründung der Volksrepublik China (1949) wurden die Spratly-Inseln nacheinander in die Provinzen Guangdong und Hainan eingegliedert (vgl. MFA PRC 2000: 6).
- Der chinesische Bürgerkrieg in den späten 1940er Jahren und die harschen Lebensbedingungen auf den beiden Inselgruppen hinderten China an einer aktiveren Entwicklung und Verwaltung (vgl. Shen 1997: 5). Der Rückzug der taiwanesischen Truppen (s. o.) kann nicht als Verzicht Chinas auf die Souveränität über die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer interpretiert werden, da (1) die neue Regierung in Peking die Nationalisten als legitime Regierung abgelöst hatte und Taiwan somit nicht im Namen gesamt Chinas handeln konnte und (2) der Rückzug ausschließlich auf militärischen und politischen Erwägungen, nämlich der Angst vor einer kommunistischen Invasion, beruhte (vgl. ebd.: 45 f.).
- Taiwan hat seine militärische Präsenz auf Itu Aba seit 1956 kontinuierlich aufrechterhalten. Die Abwesenheit der taiwanesischen Streitkräfte im Zeitraum von 1950 bis 1956 haben Frankreich und Vietnam nicht genutzt, um die Insel zurückzuerobern (vgl. Pedrozo 2014: 19). Des Weiteren haben die beiden Konfliktparteien keine Maßnahmen ergriffen, um gegen die fortgesetzte Besetzung durch Taiwan zu protestieren (vgl. Rosen 2014: 5). Aufgrund dessen könnte Taiwan argumentieren, ein Eigentumsrecht an Itu Aba durch Präskription erworben zu haben (vgl. ebd.).
- China hat stets gegen ausländische Ansprüche auf die Inselmerkmale protestiert: Die Qing-Regierung protestierte 1883 vehement gegen ein im Südchinesischen Meer operierendes deutsches Forschungsschiff, woraufhin die Deutschen ihre Vermessungen sofort beendeten (vgl. Shen 1997: 35). Nach dem Versuch Frankreichs im Dezember 1931, die Paracel-Inseln zu besetzen, legte China am 27. Juli 1932 diplomatischen Protest beim französischen Außenministerium ein (vgl. Pedrozo 2014: 19). Zwei Monate später verwiesen sie in einer weiteren Note

auf den chinesisch-französischen Grenzvertrag von 1887¹⁷⁰. Auf die Inbesitznahme von neun Inselmerkmalen auf den Spratlys durch französische Truppen im Jahr 1933 reagierte China unmittelbar mit diplomatischem Protest, über den in chinesischen Medien ausführlich berichtet wurde (vgl. MFA PRC 2000: 6). Zudem leisteten die chinesischen Fischer organisierten Widerstand (vgl. ebd.). Nachdem südvietnamesische Truppen im April 1956 die französischen Streitkräfte auf Pattle Island abgelöst hatten, entsandte China eigene Truppen auf die Amphitrite-Gruppe der Paracels (vgl. Pedrozo 2014: 22).

d. Die internationale Staatengemeinschaft hat Chinas Souveränität über die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer anerkannt.

- Vereinigtes Königreich von Großbritannien: Der „China Sea Pilot“, welcher im Jahr 1912 von der Hydrografie-Abteilung der Royal Navy zusammengestellt und gedruckt wurde, enthält Berichte über die Aktivitäten des chinesischen Volkes an verschiedenen Orten auf den Spratlys (MFA PRC 2000: 7). Darüber hinaus veröffentlichte die „Far Eastern Economic Review“ im Jahr 1973 einen Artikel, in dem der britische Hochkommissar aus dem Jahr 1970 zitiert wird (vgl. ebd.). Spratly Island wurde nach dem Krieg an China zurückgegeben und sei seither im Besitz des kommunistischen Staates (vgl. ebd.).
- Frankreich: Der französische Konsul in Canton (Guangzhou) warnte in einem Brief an das Außenministerium in Paris im Jahr 1909 davor, dass der Souveränitätsanspruch auf die Paracel-Inseln trotz möglicherweise berechtigten Anspruchs nicht im besten Interesse Frankreichs sei, da dies den chinesischen Nationalismus schüren könnte (vgl. Pedrozo 2014: 27; Tønnesson 2001: 7). Frankreich habe die Souveränität Chinas über die Paracel-Inseln im Jahr 1921 anerkannt. So erklärte der französische Premierminister Aristide Briand im Hinblick auf die Paracel-Inseln, dass es unmöglich sei, einen Anspruch auf die Insel zu erheben, da die chinesische Regierung seit 1909 ihre Souveränität etabliert hat (vgl. Shen 1997: 40). „Le Monde Colonial“ erwähnte in ihrer Ausgabe vom September 1933, dass Frankreich bei Inbesitznahme der neun Inselmerkmale feststellte, dass alle dort lebenden Menschen Chinesen waren (vgl. ebd.). Zudem veröffentlichte Frankreich im Jahr 1965 den „Atlas International Larousse“ und markierte dort die Paracel- und Spratly-Inseln mit ihren chinesischen Namen und wies in Klammern auf deren Zugehörigkeit zum chinesischen Territorium hin (vgl. ebd.).

¹⁷⁰ Siehe hierzu Kapitel 4.1.1.2.

- Japan: In seinem „Yearbook of New China“ beschreibt Japan die chinesische Küstenlinie als 11.000 km lang von der Liaoning-Halbinsel im Norden bis zu den Spratly-Inseln im Süden (vgl. MFA PRC 2000: 7). Im „Yearbook von the World“ von 1972 heißt es, dass zum chinesischen Territorium neben dem Festland und der Insel Hainan auch Taiwan sowie die Paracel- und Spratly-Inseln und die Penghu-Inseln, Pratas-Inseln und Macclesfield Bank gehören (vgl. ebd.).
- Nordvietnam: Der stellvertretende Außenminister der Demokratischen Republik Vietnam, Dung Van Khiem, teilte dem interimistischen Geschäftsträger der chinesischen Botschaft in Vietnam, Li Zhimin mit, dass die Paracel- und Spratly-Inseln historisch bedingt als chinesisches Territorium anzusehen seien (vgl. ebd.). Darüber hinaus verweist das chinesische Außenministerium auf ein vietnamesisches Schulbuch über Geografie, in dem die Paracel- und Spratly-Inseln gemeinsam mit der Insel Hainan und Taiwan eine große Verteidigungsmauer bilden (vgl. ebd.).
- Mit Unterzeichnung des chinesisch-französischen Vertrags von 1887, welcher die Grenze zwischen China und Tonkin festlegte, verzichtete Frankreich auf alle möglichen Ansprüche auf die Inselgruppen. Der Vertrag sah ausdrücklich vor, dass alle Inseln östlich der Grenzlinie (hier liegen sowohl die Paracel- als auch Spratly-Inseln) zu China gehören (vgl. Shen 1997: 35).
- Die chinesische Souveränität wurde mit dem Friedensvertrag von 1951 anerkannt. Das Außenministerium beruft sich hierbei auf eine Erklärung des Delegationsleiters der Sowjetunion, Andrei Gromkyo, in welcher er darauf hinwies, dass die Paracel- und Spratly-Inseln ein unveräußerlicher Teil des chinesischen Territoriums seien (vgl. MFA PRC 2000: 9). Am 7. September 1951 erklärte der vietnamesische Premierminister Tran Van Huu, dass die Inselmerkmale schon immer zu Vietnam gehörten (vgl. Pedrozo 2014: 32). Zwar widersprach keiner der anwesenden Staaten dieser Aussage, jedoch wurden die VR China und Taiwan nicht zur Teilnahme an der Friedenskonferenz eingeladen und konnten sich somit nicht vor Ort zu dieser Behauptung äußern (vgl. ebd.). Zudem sei der fehlende Widerspruch der teilnehmenden Delegationen nicht automatisch eine Zustimmung gewesen – vielmehr sei es sogar eine Zurückweisung der vietnamesischen Ansprüche gewesen (vgl. Shen 1997: 51). Es sei richtig, so das Außenministerium, dass im Friedensvertrag von San Francisco nicht dazu aufgefordert wurde, die Paracel- und Spratly-Inseln an China zurückzugeben, sondern die Frage der Zugehörigkeit ungeklärt blieb (vgl. MFA PRC 2000: 9). Jedoch waren auf der 15. Karte Südostasiens, die 1952 im japanischen Welt-Atlas

veröffentlicht wurde, die Inselmerkmale als chinesisches Territorium gekennzeichnet (vgl. ebd.). Daher erübrige sich die Frage, wem Japan die Inselmerkmale zurückgegeben hätte (vgl. ebd.).

- Auf der ersten Konferenz der „International Civil Aviation Organization“ am 27. Oktober 1955 in Manila wurde die Resolution Nr. 24 verabschiedet, in welcher Taiwan dazu aufgefordert wird, die meteorologische Beobachtung auf den Spratlys zu verbessern (vgl. ebd.).
- Laut dem Außenministerium gibt es zahlreiche ausländische Karten, in denen die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer als chinesisches Territorium gekennzeichnet sind, darunter u. a.: „Welt-Atlas“ (1954, Deutschland), „Encyclopaedia Britannica World Atlas“ (1958, Vereinigtes Königreich), „World Map Ordinary“ (1968, Institute Geographique National of France), „World Atlas“ (1972, Viet Nam) und „China Atlas“ (1973, Japan) (vgl. ebd.: 8 f.).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass China einerseits historische Beweise anführt, um seine Souveränitätsansprüche auf die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer zu untermauern, und sich andererseits auf rechtliche Beweise stützt, die vermeintlich im Einklang mit den in Kapitel 4.1.1.1 genannten Voraussetzungen für eine völkerrechtskonforme Okkupation eines „Terra nullius“-Gebietes sind. China habe die Inselgruppen als erstes Land entdeckt, woraus sich ein unvollständiger Rechtstitel ergab, der seit der Nord-Song-Dynastie durch die kontinuierliche und effektive Autoritätsausübung manifestiert wurde und von der internationalen Staatengemeinschaft anerkannt wurde. Raul (Pete) Pedrozo, Kapitän der U.S. Navy a. D. und Professor für Völkerrecht am Stockton Center for International Law am U.S. Naval War College, merkt in seiner Studie „China versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea“ (2014) an, dass Chinas erster angeblicher Akt der Souveränitätsausübung über die Paracel-Inseln im Jahr 1883 stattfand, als China gegen Vermessungsarbeiten eines deutschen Forschungsschiffes protestierte – allerdings sei fraglich, ob es einen solchen Protest tatsächlich gegeben hat (vgl. Pedrozo 2014: 73). Der erste nachweisbare Souveränitätsakt über die Paracels erfolgte 1909, als die Qing-Regierung vor Ort Markierungen errichten und die chinesische Flagge hissen ließ (vgl. ebd.). Dieses symbolische Handeln verdeutliche zudem, dass sich China hinsichtlich seiner Ansprüche auf die Inselgruppe offenbar unsicher war, da ein solches Vorgehen andernfalls nicht erforderlich gewesen wäre (vgl. ebd.).

Nach Gründung der Republik China im Jahr 1911 war die neue nationalistische Regierung wiederum politisch und militärisch nicht in der Lage, ihren Anspruch auf die Inselmerkmale

durch eine effektive Besetzung und Machtausübung aufrechtzuerhalten, so Pedrozo (vgl. ebd.). Der chinesische Rechtswissenschaftler Jianming Shen argumentiert in seinem Zeitschriftenaufsatz (1997), dass die bloße Entdeckung nach den Regeln des Völkerrechts aus der Zeit vor dem 18. Jahrhundert genüge, um vollständige Souveränität über ein terra nullius-Gebiet zu erlangen und eine effektive Inbesitznahme oder Verwaltung nicht erforderlich war (vgl. Shen 1997: 10). Hierbei handele es sich um ein Konzept des modernen Völkerrechts. Der Grad der wirksamen Ausübung von Autorität und physischer Kontrolle über das betreffende Gebiet hängt von ökologischen, klimatischen, geografischen und anderen Bedingungen ab, so Shen (vgl. ebd.: 11). Unbesiedelte und kaum bewohnbare Gebiete wie die Paracel- und Spratly-Inseln sind von besiedelten Gebieten zu unterscheiden (vgl. ebd.). Der Clipperton-Island-Fall reduzierte das Maß an effektiver Inbesitznahme auf ein absolutes Minimum, da es sich bei dem Streitgegenstand um eine kleine, unbewohnte Insel handelte. Im Westsahara-Fall stellte der ICJ ebenfalls fest, dass selbst eine unbedeutende Zurschaustellung von Souveränität den Anspruch auf unbesiedelte bzw. kaum besiedelte Gebiete begründet (vgl. ebd.: 13). China besitze demnach völkerrechtskonform die Souveränität über die Inselmerkmale im Südchinesischen Meer.

Was sagt UNCLOS zu historischen Rechten?

Die Seerechtskonvention enthält keine Regelungen zu historischen Gewässern, erkennt ihre Existenz aber implizit an. So gelten die in Art. 10 UNCLOS festgelegten Bestimmungen nicht für „historische“ Buchten. Eine Bucht im Sinne des Übereinkommens ist ein „deutlich erkennbarer Einschnitt, dessen Länge in einem solchen Verhältnis zur Breite seiner Öffnung steht, dass er von Land umschlossene Gewässer enthält [...] und Fläche so groß oder größer als die eines Halbkreises [...] ist“ (Art. 10 UNCLOS). Wenn die natürlichen Buchtöffnungspunkte nicht weiter als 24 sm auseinanderliegen, kann eine gerade Abschlusslinie gezogen werden (vgl. ebd.). Die eingeschlossenen Gewässer gelten dann als innere Gewässer. Ist die Buchtöffnung größer als 24 sm, wird eine gerade Basislinie von 24 sm innerhalb der Bucht gezogen (vgl. ebd.). Die Uferpunkte werden dabei so gewählt, dass sie die größtmögliche Wasserfläche einschließen (vgl. ebd.). „Da dies für einige Staaten territorialen (aquitorialen) Verzicht über Gebiete bedeutet hätte, über die sie schon über erhebliche Zeiträume Hoheitsgewalt ausgeübt hatten, festigte sich die Idee, die ‚neuen‘ Regeln auf bestimmte Gewässer [...] nicht anzuwenden“ (Blitza 2019: 203). Somit entfällt die Begrenzung für „historische Buchten“, das Seerechtsübereinkommen konkretisiert diesen Begriff jedoch nicht. Als historische Buchten gelten jene Buchten, deren Öffnungen die allgemein anerkannte Höchstbreite überschreiten und die von der Staatengemeinschaft als Binnengewässer anerkannt sind (vgl. Delbrück/Wolfrum 1989: 415). Der Küstenstaat muss

über einen erheblichen Zeitraum die alleinige, effektive und kontinuierliche Hoheitsgewalt über die Gewässer ausgeübt haben, ohne dass Drittstaaten hiergegen protestierten (siehe Kapitel 4.1.1.1). Das Bestehen historischer Rechtstitel (= historische Gewässer, die wie Binnengewässer zu behandeln sind) über Meeresräume wird in Art. 15 UNCLOS anerkannt. Wie bereits erwähnt, wird das Küstenmeer zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten durch eine Mittellinie abgegrenzt. Die Äquidistanzregel findet keine Anwendung, wenn historische Rechtstitel oder andere besondere Umstände eine abweichende Abgrenzung erfordern (vgl. Art. 15 UNCLOS).

In beiden genannten Fällen bezieht sich die Erwähnung historischer Gewässer auf die Bestimmung von Hoheitsgewässern. Bemerkenswert ist, dass Art. 74 über die Abgrenzung der EEZ und Art. 83 über die Abgrenzung des Festlandssockels keine Ausnahmeregelung für historische Gewässer beinhalten. Dies verleiht etwaigen Ansprüchen auf historische Gewässer eine geografische Begrenzung, nämlich die 12-Meilen-Zone, und lässt vermuten, dass die Seerechtskonvention darüber hinausgehenden Ansprüchen kritisch gegenübersteht. Gleichmaßen findet sich in UNCLOS keinerlei Bezug auf mögliche historische Rechte. Es ist eindeutig geregelt, welche exklusiven Rechte in welchen Meereszonen gelten. Insofern ist davon auszugehen, dass historische Rechte in diesem Kontext bewusst weggelassen wurden. Historische Gewässer werden erneut in Artikel 298 (1) anerkannt, wonach ein Küstenstaat jederzeit eines oder mehrere in Abschnitt 2 (obligatorische Streitbeilegungsverfahren mit verbindlichen Entscheidungen) Verfahren ausschließen darf, einschließlich Streitigkeiten über historische Buchten oder historische Rechtstitel. Dieser Artikel beschränkt sich nicht auf mögliche historische Gewässer in Küstennähe, sondern lässt jegliche geografische Begrenzung weg.

Auch in den letztgenannten Vorschriften entzieht sich UNCLOS einer weitergehenden Auseinandersetzung mit dem Rechtsinstitut der historischen Gewässer. Dieses unterliegt stattdessen dem Völkergewohnheitsrecht, auf welches die Seerechtskonvention in ihrer Präambel verweist. Darin heißt es: „In der Bekräftigung des Grundsatzes, dass für Fragen, die in diesem Übereinkommen nicht geregelt sind, weiterhin die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts gelten“ (UNCLOS Präambel). Das Seerechtsübereinkommen spiegelt zwar die allgemeinen Regeln des Völkerrechts wider, ist aber nicht vollumfänglich. Die Völkerrechtlerin Dr. Sophia Kopela gibt in ihrem Zeitschriftenaufsatz „Historic Titles and Historic Rights in the Law of the Sea in the Light of the South China Sea Arbitration“ zu bedenken, dass historische Rechte als *lex specialis* nicht durch einen allgemeinen Vertrag ersetzt werden können, wenn in diesem nicht Bezug darauf genommen wird (vgl. Kopela 2017: 184). Die UNCLOS-Vertragsparteien haben nicht unterzeichnet, dass sie auf etwaige historische Ansprüche im maritimen Raum verzichten und bestehende Ansprüche mit

Ratifizierung des Abkommens aufgeben. In diesem Kontext ist interessant, wie sich der Internationale Gerichtshof zu historischen Gewässern positioniert. Im Fall Tunesien/Libyen von 1982 stellte er fest, dass historische Rechtstitel respektiert werden müssen, da sie seit jeher einer langen Verwendung unterliegen (vgl. ICJ 1982: 59). Die seitliche Abgrenzung dürfe zu keinem Zeitpunkt in das Gebiet eingreifen, in welchem Tunesien über legitime historische Rechte verfügt, die sich aus lange bestehenden und von Drittstaaten stillschweigend geduldeten Fischereitätigkeiten nahe der Küste ergeben (vgl. ebd.: 12, 57). Der Gerichtshof interpretiert die in UNCLOS fehlende Ausarbeitung des rechtlichen Regimes historischer Gewässer als klares Zeichen, dass die Angelegenheit weiterhin dem allgemeinen Völkerrecht unterliegen soll (vgl. ebd.: 60). Dieses sieht kein einheitliches Rechtsinstitut für historische Gewässer oder historische Buchten vor, sondern Einzelfallentscheidungen basierend auf den in Kapitel 4.1.1.1 beschriebenen Voraussetzungen (vgl. ebd.). Im Fall El Salvador/Honduras von 1992 stellte der ICJ fest, dass die besondere Geschichte des Golfs von Fonseca zwingend einbezogen werden muss (vgl. Kopela 2017: 186). Im Fall Katar/Bahrain prüfte der ICJ u. a. den von Bahrain vorgebrachten Anspruch auf historische Rechte zur Perlenfischerei und stellte fest, dass das Perlentauchen im Golfgebiet traditionell ein gemeinsames Recht der Küstenbevölkerung ist (vgl. Kopela 2017: 189; ICJ 2001: 112). Selbst wenn die Perlenfischerei nur von bahrainischen Fischern ausgeübt wurde, habe dies offenbar nie zur Anerkennung eines souveränen Rechts auf die Fanggründe geführt (vgl. ICJ 2001: 112 f.). Daher befürwortete er keine Verschiebung der Äquidistanzlinie nach Osten zugunsten Bahrains (vgl. ebd.: 113). Der Gerichtshof hat sich mit diesem Urteil offenkundig nicht dafür ausgesprochen, historische Nutzungsrechte in bestimmten Meeresgebieten auszuschließen (vgl. Kopela 2017: 189). Im Fall Eritrea/Jemen stellte der ICJ fest, dass das traditionelle Fischereisystem generell nicht auf die Hoheitsgewässer von Inseln beschränkt ist und zum Wohle beider Staaten existiert (vgl. UN 2006: 361). Aufgrund seiner Natur sei es nicht durch die in UNCLOS festgelegten Meereszonen qualifiziert (vgl. ebd.). Damit hat er die Anwendbarkeit historischer Rechte sowohl im Küstenmeer als auch in anderen Meereszonen klar anerkannt und entschied, dass die Fischer beider Staaten freien Zugang rund um die Hanish- und Zuqar-Inseln sowie die Inseln Jabal al-Tayr und Zubayr im südlichen Roten Meer, welche der Gerichtshof dem Jemen zuschrieb, haben (vgl. Kopela 2017: 187; UN 2006: 359). Auf diese Weise sollte die Fischerei in ihrem Handwerk geschützt werden (vgl. Kopela 2017: 187). Die rechtliche Grundlage ergibt sich aus dem Verständnis, dass Generationen von Fischern ein Eigentumsrecht auf die Möglichkeit, weiterhin nach der Art ihrer Vorfahren zu fischen, erworben haben (vgl. Kopela 2017: 17; UN 2006: 359). Dies bezieht sich nicht auf die industrielle Fischerei, die in erheblichem Maße von traditionellen Praktiken der ortsansässigen Fischer abweicht (vgl. Kopela 2017: 187). Insofern handelt es sich bei den

anerkannten historischen Fischereirechten um private Rechte von Einzelpersonen (vgl. ebd.). Insgesamt zeigt sich, dass der Gerichtshof historische Gewässer oder historische Rechte in begrenzten Meeresgebieten befürwortet, jedoch stets eine individuelle Prüfung des Sachverhalts erfolgt. Zudem kristallisiert sich heraus, dass ein Anspruch auf historische Rechte in einem fast das gesamte Südchinesische Meer umfassenden Gebiet auf juristischer Ebene wohl keine Zustimmung finden wird¹⁷¹. Die Seerechtskonvention beabsichtigt, alle das Seerecht betreffenden Fragen zu klären und für Stabilität und Ordnung im maritimen Raum zu sorgen, lässt aber die Frage nach historischen Gewässern oder historischen Rechten (weitestgehend) unberücksichtigt, obwohl dies in besonderem Maße zu multilateralen Disputen zwischen Küstenstaaten führt. Einerseits enthält UNCLOS somit keine Regelungen, die zusätzliche Begehrlichkeiten im maritimen Raum per se legitimieren und ggf. zu einer weiteren Terranisierung führen. Wie das Fallbeispiel des Südchinesischen Meeres zeigt, nutzen einige Küstenstaaten diese „Regelungslücke“ offenbar, um ausgedehnte Souveränitätsansprüche, die über die nach UNCLOS gewährten Meereszonen hinausgehen und/oder exklusive Nutzungsrechte beinhalten, durch historische Beweise zu untermauern und auf diese Weise die rechtlichen Grenzen zu umgehen. Eine einheitliche Regelung, die historische Gewässer oder historische Rechte von vornherein ausschließt, hätte vermutlich dazu geführt, dass zahlreiche Staaten dem Übereinkommen nicht beitreten. Entsprechende bi- und multilaterale Streitigkeiten durch gerichtliche Einzelfallentscheidungen beizulegen, erscheint als praktikable Lösung, die zwar zeitintensiver ist, jedoch die individuellen Argumente und historischen Entwicklungen der beteiligten Konfliktparteien angemessen analysieren kann. Zumal UNCLOS hierfür die notwendigen Regelungen liefert (siehe Kapitel 2.2.10.4). Problematisch sind die in Art. 298 festgelegten Ausnahmen der Anwendbarkeit von obligatorischen Verfahren, zu denen (1) der Internationale Seegerichtshof, (2) der Internationale Gerichtshof, (3) ein gemäß Anlage VII gebildetes Schiedsgericht oder (4) ein in Übereinstimmung mit Anlage VII gebildetes besonderes Schiedsgericht gehören (vgl. Art. 287 UNCLOS). Hiernach kann jeder Vertragsstaat, wenn er dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, oder zu jedem späteren Zeitpunkt schriftlich erklären, dass er einem oder mehreren genannten Verfahren in Bezug auf historische Buchten oder historische Rechtstitel nicht zustimmt (vgl. Art. 298 UNCLOS). Von dieser Ausnahmeregelung hat China Gebrauch gemacht. Allerdings „stimmt ein Staat, der die Erklärung abgegeben hat, beim Entstehen einer solchen Streitigkeit nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens und wenn innerhalb einer angemessenen Frist in Verhandlungen zwischen den Parteien keine Einigung erzielt wird, auf Antrag einer Streitpartei der Unterwerfung der Angelegenheit unter ein

¹⁷¹ Der Schiedsspruch im Fall Philippinen/ China wird in Kapitel 4.1.6 untersucht und wird diese Vermutung bestätigen.

Vergleichsverfahren [...] zu“ (ebd.). Demzufolge entkräftet UNCLOS seine Ausnahmeregelung für Dispute über historische Gewässer, die nach dem 16. November 1994 entstanden sind. Im vorliegenden Fall gestaltet sich der Sachverhalt schwieriger. Der multilaterale Disput im Südchinesischen Meer existierte bereits Jahrzehnte vor Inkrafttreten des Übereinkommens. Wie dargelegt, existierte die Karte – zeitweise mit elf Strichen – deutlich vor November 1994. Eine klare Verknüpfung der Neun-Striche-Linie mit den Ansprüchen Chinas auf historische Rechte im Südchinesischen Meer erfolgte erst mit Veröffentlichung der Verbalnotizen im Mai 2009 und somit rund 15 Jahre nach Inkrafttreten von UNCLOS. Der ICJ hat sich auf philippinischen Antrag mit der Rechtmäßigkeit der Neun-Striche-Linie befasst, was vor dem Hintergrund der angeführten Überlegungen voraussichtlich rechtskonform war¹⁷².

Bestand ein Disput bzgl. historischer Gewässer vor Inkrafttreten des Übereinkommens, wird UNCLOS durch die Ausschlussmöglichkeiten in Art. 298 geradezu handlungsunfähig. In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Aspekt des vorliegenden Fallbeispiels bedeutsam: Die VR China beansprucht laut ihren Verbalnotizen keinen Rechtstitel über den Meeresraum innerhalb der Neun-Striche-Linie, sondern „lediglich“ historische Rechte, also exklusive Nutzungsrechte basierend auf einer historischen Beweislage. Die Seerechtskonvention beschäftigt sich in keinem Artikel mit historischen Rechten und eröffnet auf diese Weise eine weitere Regelungslücke, die diesmal theoretisch zulasten eines Küstenstaates mit ausgedehnten Ansprüchen geht. Hieran knüpft die Frage an, ob China mit dem Beitritt zum Übereinkommen mögliche historische Rechte an den natürlichen Ressourcen innerhalb der Neun-Striche-Linie durch die vorgesehenen Meereszonen ersetzt hat. Der Internationale Schiedshof in Den Haag hat dies in seinem Urteil vom 12. Juli 2016 im Fall „Philippinen vs. China“ bejaht und stützte sich hierbei auf Art. 293 und Art. 311 UNLCOS. Gemäß Artikel 311 hat das Seerechtsübereinkommen rechtlichen Vorrang vor den Genfer Seerechtskonventionen von 1958 (vgl. Art. 311 UNCLOS). Die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus anderen Übereinkünften bleiben bestehen, sofern sie mit UNCLOS vereinbar sind und andere Staaten in der Ausübung ihrer Rechte nicht beeinträchtigt werden (vgl. ebd.). Der Schiedshof stellte fest: „[...] this provision applies equally to the interaction of the Convention with other norms of international law, such as historic rights, that do not take form of an agreement“ (South China Sea Arbitration Award¹⁷³ 2016: Abs. 235). Ferner verdeutlicht Art. 293 (1) das Verhältnis zwischen dem Übereinkommen und anderen Regeln des Völkerrechts (vgl. ebd.). Dieser sieht vor, dass ein zuständiges Gericht neben UNCLOS jene Regeln des Völkerrechts

¹⁷² Eine detaillierte Betrachtung dieses Aspekts erfolgt in Kapitel 4.1.6.

¹⁷³ Im Folgenden zitiert als SCS Arbitration. Im Literaturverzeichnis aufgeführt als Permanent Court of Arbitration (2016).

anwendet, die mit dem Übereinkommen vereinbar sind (vgl. Art. 293 UNCLOS). Der Schiedshof schlussfolgerte, dass die Seerechtskonvention basierend auf Art. 30 (3) des Wiener Übereinkommens¹⁷⁴ und Art. 293 UNCLOS Vorrang vor früheren, unvereinbaren Rechten oder Pflichten hat (SCS Arbitration: Abs. 238). Kopela merkt kritisch an, dass der Internationale Schiedshof keine hinreichende Erklärung dafür liefert, warum sich das in Art. 311 geregelte Verhältnis zwischen UNCLOS und anderen Verträgen analog auf das Verhältnis zwischen UNCLOS und historischen Rechten als Regeln des Völkergewohnheitsrechts übertragen lässt (vgl. Kopela 2017: 184). Ebenso sei unklar, warum das Gericht argumentativ auf Art. 30 (3) VCLT verweist, obwohl diese Bestimmung eindeutig auf aufeinanderfolgende Verträge mit demselben Gegenstand abzielt (vgl. ebd.). Diese Überlegung ist berechtigt, denn (1) befasst sich die Seerechtskonvention nicht mit historischen Rechten und beinhaltet somit nicht den gleichen Regelungsstand und (2) handelt es sich bei den beanspruchten historischen Rechten nicht um einen vertraglich festgelegten Inhalt, sondern um die Verlautbarung eines Anrainerstaates des Südchinesischen Meeres gegenüber dem UN-Generalsekretär. Darüber hinaus betrifft Art. 293 UNCLOS die Streitbeilegung und nicht das Verhältnis zwischen dem Übereinkommen und Völkergewohnheitsrecht (vgl. ebd.). Das Seerechtsübereinkommen verweist in seiner Präambel lediglich darauf, dass unberücksichtigte Angelegenheiten weiterhin durch das Völkerrecht geregelt werden – dies sagt nichts über das Verhältnis beider Rechtsstatute aus.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Seerechtskonvention in Bezug auf historische Gewässer und historische Rechte konfliktfördernd wirkt, da sie sich einer einheitlichen und verbindlichen Regelung entzieht und stattdessen in der Präambel auf das Völkergewohnheitsrecht verweist. Die VR China nutzt diese Regelungslücke, um ausgedehnte Ansprüche im Südchinesischen Meer zu reklamieren und diese durch historische Belege zu untermauern. Zwar bietet UNCLOS eine angemessene Lösungsmöglichkeit, indem die Entscheidung über historische Gewässer auf gerichtliche Ebene verlegt wird und Einzelfallentscheidungen basierend auf einer detaillierten Analyse der vorgebrachten Argumente erfolgen können. Die in Artikel 298 ermöglichten Ausnahmeregelungen, die sich explizit auf historische Gewässer und Buchten beziehen, erschweren eine Lösung. Problematisch erweist sich weiterhin, dass UNCLOS keinerlei Aussage zu historischen Rechten sowie zum Verhältnis zwischen derzeit geltendem Seevölkerrecht und

¹⁷⁴ „Sind alle Vertragsparteien eines früheren Vertrags zugleich Vertragsparteien eines späteren, ohne dass der frühere Vertrag beendet oder nach Artikel 59 suspendiert wird, so findet der frühere Vertrag nur insoweit Anwendung, als er mit dem späteren Vertrag vereinbar ist“ (Art. 30 VCLT).

Völkergewohnheitsrecht trifft. Allerdings enthält UNCLOS auch keine Bestimmungen, die historische Rechte innerhalb der Neun-Striche-Linie legitimieren.

Kopela hält in ihrer Ausarbeitung fest: „Historic rights reflect an undisturbed and long-established situation and the particular circumstances and realities of a maritime area, but require a high threshold of evidence, as they form an exception to the general rules” (Kopela 2017: 199). In Kapitel 4.1.6 wird am Beispiel des Falls „Philippinen vs. China“ näher analysiert, ob die in UNCLOS verankerten Streitbeilegungsmechanismen effektiv genug sind, um derartige territoriale Konflikte beizulegen.

4.1.3.2. Vietnam

Das Außenministerium der Republik Vietnam (engl. Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Vietnam, kurz MFA RVN) veröffentlichte seine offizielle Position zu den Souveränitätsansprüchen auf die Paracel- und Spratly-Inseln erstmals im Jahr 1975 mit dem „White Paper on Hoang Sa (Paracel) and Truong Sa (Spratly) Islands“. Das Weißbuch entstand kurz nach der militärischen Annexion der Paracels durch China im Januar 1974 und spricht von einem dreisten Akt der Invasion, welcher nicht nur eine grobe Verletzung der vietnamesischen Souveränität und ein Verstoß gegen das Völkerrecht und die UN-Charta, sondern eine Bedrohung für den Frieden und die Stabilität im gesamten südostasiatischen Raum darstelle (vgl. MFA RVN 1975: 1). Die Besetzung der Spratly-Inseln durch benachbarte Staaten sei ebenfalls eine schwerwiegende Verletzung der territorialen Integrität der Republik Vietnam (vgl. ebd.). Das Außenministerium behauptet, dass alle völkerrechtlich erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind, um den Anspruch auf den Besitz der beiden Inselgruppen geltend zu machen (vgl. ebd.). Ab dem 17. Jahrhundert gelang es den Vietnamesen, ihre Souveränität über die Paracels schrittweise zu festigen und eine effektive Gerichtsbarkeit auszuüben (vgl. ebd.). Die Spratly-Inseln waren den vietnamesischen Fischern zwar seit Jahrhunderten bekannt und wurden wirtschaftlich genutzt, eine offizielle Eingliederung in das vietnamesische Territorium erfolgte jedoch erst durch die Kolonialmacht Frankreich (vgl. ebd.). Weiter heißt es: „The continuous display of state authority was coupled with the constant Vietnamese will to remain the owner of a legitimate title over those islands” (ebd.). Die Souveränität über die beiden Inselgruppen wurde von der internationalen Staatengemeinschaft im Laufe der Geschichte vermeintlich anerkannt. Die vietnamesische Regierung orientiert sich eindeutig an den drei Bedingungen für den rechtmäßigen Gebietserwerb durch Okkupation¹⁷⁵ und benennt diese teilweise explizit. Bemerkenswert ist hierbei, dass Vietnam eine mögliche Entdeckung der Inselmerkmale als erstes Land

¹⁷⁵ Siehe Kapitel 4.1.1.

vollständig außen vorlässt und argumentativ erst die Zeit ab dem 17. Jh. berücksichtigt. Zwar bezieht sich Vietnam ebenso auf jahrhundertelange Fischereiaktivitäten, konstruiert hieraus jedoch keine eigenständige Behauptung, die den nationalen Souveränitätsanspruch untermauert. Stattdessen verdeutlichen sie das allgemeine Bewusstsein über die Existenz und geografische Lage der Paracel-Inseln¹⁷⁶. Hierin unterscheidet sich die vietnamesische Argumentationsweise von der seines Nachbarstaates China.

Im Folgenden werden die wesentlichen Argumente Vietnams dargestellt, welche ebenfalls auf (1) historischen Belegen, (2) rechtlichen Beweisen und (3) internationaler Anerkennung beruhen. In Anlehnung an das genannte Weißbuch werden die Paracel- und Spratly-Inseln in diesem Kapitel getrennt betrachtet.

Paracel-Inseln

- a) Vietnam übt seit dem 17. Jahrhundert nachweislich die Souveränität über die Paracel-Inseln aus (vgl. ebd.: 4).

Laut dem Außenministerium finden sich historische Beweise für die vietnamesische Souveränität über die Paracels in den Werken des Gelehrten Do Ba in einer Reihe von Karten, die zwischen 1630 und 1653 entstanden, im dritten Teil des Hong-Duc-Atlas (vgl. ebd.). Die beigegefügtten Notizen weisen darauf hin, dass die Nguyen-Herrscher bereits im frühen 17. Jh. regelmäßig Schiffe zu den Paracel-Inseln entsandten, um die Besatzung während der Südwest- und Nordost-Monsunzeit verunglückter Schiffe verschiedener Länder zu retten (vgl. ebd.: 4 f.). Dabei beschafften die Seeleute große Mengen an Gold, Silber, Münzen, Gewehren und Munition (vgl. ebd.: 5). Spätestens seit 1653 sei die Inselgruppe ein Teil des wirtschaftlichen Erbes Vietnams (vgl. ebd.). Gleichzeitig lässt sich das beschriebene Handeln als Übernahme staatlicher Verantwortung in der Region interpretieren. Darüber hinaus berichtete der vietnamesische Historiker Le Qui Don (1726–1784) in seinem Werk „Phu Bien Tap Luc“ (engl. *Miscellaneous Records on the Pacification of the Frontiers*), dass die Nguyen-Herrscher eine Hoang-Sa-Kompanie gründeten, die im ersten Monat des Mondkalenders zu den Paracels fuhr, um Waren wie Seeigel und Muscheln von den Inseln sowie Bronze- und Kupferprodukte, Zinnbarren, Geld, Blei etc. aus Schiffswracks zu sammeln (vgl. ebd.: 7). Diese wurden in Phu Xuan (heutiges Hue) vor dem Verkauf überprüft. Anschließend erhielt das Unternehmen eine Bescheinigung, mit welcher sie nach Hause fahren konnten (vgl. ebd.).

¹⁷⁶ Dies ist auch ein wesentlicher Kritikpunkt des Völkerrechtlers Raul Pedrozo, der im Zusammenhang mit der chinesischen Argumentationsweise anmerkt, dass das Völkerrecht zwischen dem Konzept des geografischen Bewusstseins und dem Konzept der Entdeckung unterscheidet (vgl. Pedrozo 2014: 65). Die allgemeine Kenntnis der chinesischen Seefahrer um die Existenz der Inselmerkmale im Südchinesischen Meer beweise keine Entdeckung im rechtlichen Sinne (vgl. ebd.).

Die jährliche Ausbeutung der Paracels wurde demzufolge von den Nguyen-Herrschern¹⁷⁷ organisiert (vgl. ebd.).

Ein französisches Dokument vom 10. April 1768 mit dem Titel „Note sur l'Asie demandee par M. de la Borde a M. d'Estaing“ bestätigt laut Außenministerium, dass die Paracels im 18. Jahrhundert u. a. durch intensive Patrouillenfahrten durch Marineeinheiten zwischen der Inselgruppe und dem Festland in das vietnamesische Verteidigungssystem eingebunden waren (vgl. ebd.: 9). Angeblich war es diese militärische Präsenz, die den französischen Admiral d'Estaing von einem Überfall auf die Stadt Hue abhielt (vgl. ebd.).

- b) Mit Beginn des 19. Jahrhunderts verfolgten die Kaiser der Nguyen-Dynastie eine systematische Politik der vollständigen Integration der Paracels in den Bereich Verwaltung, Verteidigung, Transport und wirtschaftliche Ausbeutung, um die Souveränität über die Inselgruppe zu festigen (vgl. ebd.: 10).

Der erste Kaiser der Nguyen-Dynastie (ab 1802), Gia Long, ließ in einer feierlichen Zeremonie im Jahr 1816 eine vietnamesische Flagge auf den Paracel-Inseln hissen und nahm diese formell in Besitz (vgl. ebd.: 11). Jean-Louis Taberd, Bischof von Isauropolis, berichtete in seinem Aufsatz „Note in the Geography of Cochinchina“, welcher im Journal der Royal Asiatic Society of Bengal gedruckt wurde, dass Kaiser Gia Long durch diese Inbesitznahme seine Herrschaft vergrößern wollte (vgl. ebd.). Im Jahr 1833 befahl Kaiser Minh Mang, einige Bäume auf den Paracel-Inseln zu pflanzen, um die Navigationssicherheit in der Region zu verbessern (vgl. ebd.). Das Außenministerium merkt diesbezüglich an: „Considering the fact that most ships that sank in the area were foreign-owned, there is no doubt that the Vietnamese executed this act to meet their international responsibilities“ (ebd.). Im darauffolgenden Jahr schickte Kaiser Minh Mang den Garnisonskommandanten Truong Phuc Si mit zwanzig Männern zu den Paracels, um das Gebiet zu kartografieren (vgl. ebd.). Aufgrund der Größe des Gebietes gelang es der Mannschaft lediglich, eine Insel auf der Karte einzuzichnen (vgl. ebd.). Infolgedessen wurde entschieden, jedes Jahr Missionen zu entsenden, um die Paracel-Inseln in ihrer Gesamtheit zu erkunden und sich mit den dortigen Seewegen vertraut zu machen (vgl. ebd.: 12). Im Jahr 1836 platzierte das Marineteam im Rahmen einer solchen Mission insgesamt zehn Markierungen auf den Inselmerkmalen¹⁷⁸, die wiederum Vietnams Souveränität demonstrierten (vgl. ebd.). Die gesammelten Daten wurden schließlich für die Erstellung der „Detailed map of the Dai Nam“ (1838) verwendet (vgl. ebd.). Des Weiteren ließ Minh Mang auf den Paracels einen Tempel errichten (vgl. ebd.).

¹⁷⁷ Die Nguyen-Dynastie regierte von 1802 bis 1945 – die vorherigen Nguyen-Herrscher bzw. Nguyen-Lords beherrschten zwar Zentral- und Südvietnam, beanspruchten aber in der Zeit zuvor keinen Kaisertitel.

¹⁷⁸ Siehe hierzu Kapitel 4.1.1.2.

- c) Selbst wenn Vietnam zum Zeitpunkt der offiziellen Inbesitznahme der Paracel-Inseln durch Kaiser Gia Long im Jahr 1816 ein chinesischer Vasallenstaat war, konnte das formelle Verhältnis der Oberhoheit derartige Souveränitätsakte nicht ausschließen (vgl. ebd.: 16). Mit dieser Argumentation erkennt China implizit an, dass Vietnam seinen Anspruch auf die Paracel-Inseln geltend gemacht hat (vgl. ebd.).
- d) Die Souveränität Vietnams über die Paracel-Inseln wurde unter der französischen Kolonialherrschaft gestärkt.

Die Franzosen übernahmen die internationale Verantwortung für die Navigationssicherheit ausländischer Schiffe, indem sie eine Machbarkeitsstudie für den Bau eines Leuchtturms auf den Paracel-Inseln anfertigten – welcher aus Geldmangel nicht realisiert werden konnte – sowie regelmäßige Patrouillenfahrten und Rettungseinsätze für havarierte Schiffe durchführten (vgl. ebd.: 13). Ab 1920 begannen die indochinesischen Zollbehörden, offenbar besorgt über die verdächtige Präsenz verschiedener Arten von Schiffen rund um die Paracel-Inseln, den Seeverkehr zu kontrollieren (vgl. ebd.). In erster Linie sollte hierdurch der illegale Handel mit Waffen, Munition und Opium eingedämmt werden (vgl. Pedrozo 2014: 46). Diese offensichtliche staatliche Verwaltung der Paracels veranlasste ein japanisches Unternehmen – die Mitsui Bussan Kaisha Company – dazu, sich bei den französisch-indochinesischen Behörden zunächst eine Genehmigung für den Abbau von Phosphat auf Woody Island einzuholen (vgl. MFA RVN 1975: 14; Pedrozo 2014: 46). Dadurch habe die japanische Regierung die französische Gerichtsbarkeit über die Inselgruppe stillschweigend anerkannt (vgl. MFA RVN 1975: 14). Während der französischen Kolonialzeit wurden zudem zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen auf den Paracels durchgeführt. Die erste Mission startete im Jahr 1925 mit renommierten Wissenschaftlern des Ozeanografischen Instituts von Nha Trang, die auf ihrer Reise mit der „De Lanessan“ die Existenz von Phosphatlagerstätten und eines Kontinentalschelfs, das sich auf Plattformen von der vietnamesischen Küste ins Meer erstreckt, bestätigten (vgl. ebd.). Das MFA behauptet, dass sich die Paracels auf einer dieser Plattformen befinden und mit der Küste Vietnams verbunden sind (vgl. ebd.). Monique Chemillier-Gendreau, emeritierte Professorin für öffentliches Recht und Politikwissenschaft an der Universität Paris-Diderot, gibt in ihrer Monografie „Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands“ zu bedenken, dass die Paracel- und Spratly-Inseln weit jenseits des geologischen Festlandssockels inmitten einer Meereszone liegen, die nahe den Paracels eine Tiefe von etwa 1.000 m und nordöstlich der Spratlys eine Tiefe von etwa 3.000 m erreicht (vgl. Chemillier-Gendreau 2000: 16). Daher seien sie nicht als natürliche Verlängerung des Festlands der sechs Anrainerstaaten anzusehen. Aus seevölkerrechtlicher Perspektive wäre dieses Argument ohnehin unerheblich, da die Souveränität über Inseln und Felsen unabhängig

von der geomorphologischen Verbindung dieser Formationen und des Meeresuntergrunds ist (vgl. ebd.).

Der Generalgouverneur von Indochina, Pierre Pasquier, verlieh den Paracels mit dem Dekret Nr. 156-SC vom 15. Juni 1932 den Namen „Delegation des Paracels“ und ernannte sie als Verwaltungseinheit der Provinz Thua Thien, nachdem China eine Beilegung der konkurrierenden Ansprüche durch ein internationales Schiedsverfahren abgelehnt hatte (vgl. MFA RVN 1975: 16; Pedrozo 2014: 48). Erneute Bemühungen Frankreichs zur Konfliktlösung im Jahr 1937 stießen ebenfalls auf chinesischen Widerstand (vgl. ebd.). Infolgedessen entsandte die französische Kolonialregierung den Minister für öffentliche Arbeiten zu den Paracels, um das Potenzial für See- und Flugverkehrsanlagen zu bewerten und auf Pattle Island einen Leuchtturm bauen zu lassen (vgl. Pedrozo 2014: 48). Anschließend wurden u. a. vietnamesische Truppen (Garde Indochinoise) entsandt, um die Inselmerkmale zu besetzen und dort sog. „sovereignty columns“ aufzustellen, um Souveränität zu demonstrieren (vgl. MFA RVN 1975: 16). Mit dem Dekret vom 5. Mai 1939 wurden die Paracels in die Crescent-Gruppe und die Amphitrite-Gruppe aufgeteilt; auf diesen wurden Beamte des öffentlichen Dienstes dauerhaft stationiert – sie lebten entweder auf Pattle Island oder Biosee Island (vgl. MFA RVN 1975: 16; Chemillier-Gendreau 2000: 38).

Als Frankreich erfuhr, dass chinesische nationalistische Streitkräfte, die zu den Paracel-Inseln geschickt worden waren, um die Kapitulation der japanischen Garnison zu akzeptieren, nach dem Abzug der alliierten Besatzungstruppen aus Französisch-Indochina im Jahr 1946 auf der Inselgruppe blieben, erhob Frankreich am 13. Januar 1947 formellen Protest und schickte ein Kriegsschiff nach Woody Island, um die Chinesen von dort zu vertreiben (vgl. Pedrozo 2014: 49). Die französisch-vietnamesischen Truppen wurden jedoch zurückgedrängt und auf Pattle Island stationiert (vgl. ebd.).

- e) Am 14. Oktober 1950 übergaben die Franzosen die Verteidigung der Paracel-Inseln offiziell Vietnam, welches demzufolge die Souveränität durch Zession erhalten hat.

Zur feierlichen Übernahme reiste der damalige Gouverneur von Zentralvietnam, General Phan Van Gao, nach Pattle Island (vgl. MFA RVN 1975: 18). Im Jahr 1961 landeten Besatzungsmitglieder der vietnamesischen Schiffe Van Kep und Van Don auf Southwest Cay, Thitu Island, Loaita Island und Amboyna Cay, um dort Souveränitätsmarkierungen zu errichten und die vietnamesische Flagge zu hissen (vgl. Pedrozo 2014: 57). Im September 1973 übertrug die südvietnamesische Regierung die Verwaltung der Inseln Amboyna Cay, Spratly Island, Itu Aba, Loaita Island, Thitu Island, Namyit und Sin Cowe an die Gemeinde

Phuoc Hai, Distrikt Dat Do, Provinz Phuoc Tuy (vgl. ebd.). Zudem wurden im Januar und Februar 1974 diplomatische Noten an Taiwan und die Philippinen gesendet, in denen die jeweiligen Ansprüche als ungerechtfertigt zurückgewiesen wurden (vgl. ebd.).

- f) Die internationale Staatengemeinschaft hat Vietnams Souveränität über die Paracel-Inseln seit dem 17. Jahrhundert anerkannt.

Das vietnamesische Außenministerium verweist zur Untermauerung seiner Behauptung auf ausländische Quellen. So beschrieb das 1634 von der niederländischen Ostindien-Kompanie herausgegebene „Journal of Batavia“, dass am 20. Juli 1634 drei niederländische Schiffe die Stadt Touron (heute Da Nang) verließen, um sich auf den Weg nach Formosa (das heutige Taiwan) zu machen (vgl. MFA RVN 1975: 5). Ein Schiff kenterte am darauffolgenden Tag infolge eines Sturms in der Nähe der Paracels nördlich des 17. Breitengrades (vgl. ebd.). Knapp die Hälfte der geladenen Waren konnte durch die Überlebenden geborgen und auf den Inseln gelagert werden (vgl. ebd.). Auf der Suche nach Hilfe fuhren einige Seeleute des gesunkenen Schiffs nach Vietnam und nicht nach China, obwohl China deutlich näher an den Paracels liegt (vgl. ebd.: 6). Dies verdeutlicht laut MFA, dass die Seeleute davon ausgingen, dass Vietnam die Gerichtsbarkeit über die Inselgruppe ausübt und für Rettung sorgen wird (vgl. ebd.). Darüber hinaus erwähnt ein französisches Geografiebuch, dass die Paracels zu Vietnam gehören (vgl. ebd.: 13). Das Außenministerium betont, dass alle zitierten französischen Werke zu einer Zeit entstanden, als Frankreich das Land noch nicht kontrollierte (vgl. ebd.).

Auf der Friedenskonferenz von San Francisco im Jahr 1951 bekräftigte Ministerpräsident Tran Van Huu die vietnamesische Souveränität über die Paracel- und Spratly-Inseln. Da keiner der teilnehmenden Staaten gegen diese Aussage protestierte, wurde diese international anerkannt (vgl. ebd.: 24).

Spratly-Inseln

- a) Frankreich ergriff alle notwendigen Maßnahmen, um eine Rechtsgrundlage für die Inbesitznahme der Spratly-Inseln zu schaffen (vgl. ebd.: 20).

Im Jahr 1933 wurden die Spratlys offiziell in die französische Kolonie Cochinchina eingegliedert und verfügen seitdem über eine angemessene Verwaltungsstruktur (vgl. ebd.). Frankreich entsandte im April 1933 drei Schiffe – Alerte, Astrobale und De Lanessan – zu den Spratlys, um die Inselgruppe offiziell in Besitz zu nehmen (vgl. ebd.: 22 f.). Im Anschluss an die Expedition veröffentlichte das französische Außenministerium eine Annexionsmitteilung einschließlich spezifischer Koordinaten der besetzten Inselmerkmale im „Journal Officiel“ vom 26. Juli 1933 (Seite 7837):

“Notice concerning the occupation of certain islands by French naval units:

The French government has caused the under mentioned isles and islets to be occupied by French naval units:

1. Spratley Island, situated 8°39' latitude north and 111°55' longitude east of Greenwich, with its dependent isles (Possession taken April 13, 1930).
2. Islet caye of Amboine, situated at 7°52' latitude north and 112°55' longitude east of Greenwich, with its dependent isles (Possession taken April 7, 1933).
3. Itu Aba Island situated at latitude 10°2' north and longitude 114°21' east of Greenwich, with its dependent isles (Possession taken April 10, 1933).
4. Group of two islands [North East Cay and Shira Island] situated at latitude 11°29' north and longitude 114°21' east of Greenwich, with their dependent isles (Possession taken April 10, 1933).
5. Loaita Island, situated at latitude 10°42' north and longitude 114°25' east of Greenwich, with its dependent islands (Possession taken April 12, 1933).
6. Thi Tu Island, situated at latitude 11°7' north and longitude 114°16' east of Greenwich, with its dependent islands (Possession taken April 12, 1933).

The above-mentioned isles and islets henceforward come under French sovereignty (this notice cancels the previous notice inserted in the Official Journal dated July 25, 1933, page 7784)” (ebd.: 23 f.).

Es finden sich keinerlei Hinweise darauf, dass Frankreich und später Vietnam ihre Ansprüche auf die genannten Inselinformationen aufgegeben haben (vgl. Rosen 2014: 5).

- b) Zwischen Juli und September 1933 informierte Frankreich auch China, Großbritannien (Borneo, Brunei und Malaysia), Japan, die Niederlande (Indonesien) und die Vereinigten Staaten (Philippinen) über die Besetzung (vgl. MFA RVN 1975: 24; Pedrozo 2014: 52). China behauptet, gegen diese Besetzung im Juli und August 1933 protestiert zu haben, Vietnam bestreitet dies (vgl. ebd.). Großbritannien stellte sechs Jahre später fest, keine Eigentumsrechte an den Spratly-Inseln zu haben, da es auf die Entdeckung nie eine formelle Annexion oder offene Zurschaustellung der Souveränität gegeben habe (vgl. ebd.).

4.1.3.3. Philippinen

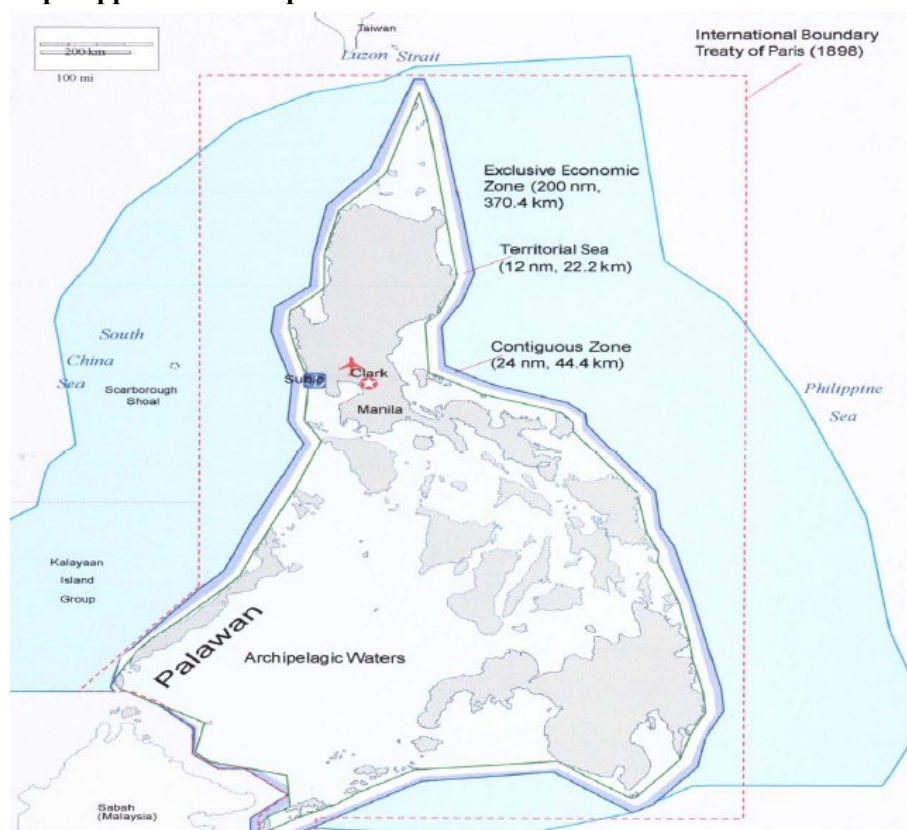
Der philippinische Präsident Ferdinand E. Marcos verkündete den formellen Anspruch auf die Kalayaan-Inselgruppe¹⁷⁹, einschließlich des Meeresbodens und -untergrunds sowie des Kontinentalrandes, als eigenständige Gemeinde der Provinz Palawan in einem Dekret vom 11. Juni 1978 (vgl. Presidential Decree No. 1596¹⁸⁰). Die Philippinen begründen ihren Anspruch mit der geografischen Nähe der KIG zum Archipel, der essenziellen Bedeutung für die Sicherheit und das wirtschaftliche Überleben des Landes, der rechtmäßigen Inbesitznahme durch Cloma sowie der effektiven Besetzung und Kontrolle der Inselmerkmale gemäß den völkerrechtlichen Bestimmungen (vgl. ebd.). Darüber hinaus sei ein Großteil des Gebietes mit dem Kontinentalrand des philippinischen Archipels verbunden (vgl. ebd.).

¹⁷⁹ Die Philippinen verwenden in ihrem Dekret den gleichen Namen, den Tomás Cloma dem Gebiet gab.

¹⁸⁰ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Official Gazette of the Republic of the Philippines (1978)

Erwähnenswert ist, dass die KIG und Scarborough Shoal nicht in die sog. „Treaty Box“ integriert wurden, als die Vereinigten Staaten im Jahr 1946 offiziell die Unabhängigkeit des Archipelstaates anerkannten (vgl. Rosen 2014: 3). Im Jahr 1898 trat die spanische Regierung mit dem Vertrag von Paris die Gebiete und Gewässer innerhalb des in Abbildung 38 rot eingezeichneten Rechtecks an die Vereinigten Staaten ab (vgl. ebd.). Mit dem Republic Act No. 3046¹⁸¹ vom 17. Juni 1961 zog die philippinische Regierung, wie unterhalb veranschaulicht, 65 gerade Basislinien um den Archipel und ersetzte damit die alte „Treaty Box“ (vgl. Republic Act No. 3046). Die Gewässer innerhalb der Basislinien betrachteten die Philippinen als Binnengewässer und die Gewässer jenseits der äußeren Inseln des Archipels, jedoch innerhalb der vertraglich festgelegten Grenzen, als Küstenmeer (vgl. ebd.). Im März 2009 passte die philippinische Regierung ihre Archipelbasislinien den Anforderungen von UNCLOS an, da gerade Basislinien eine Länge von 100 sm nicht überschreiten, jedoch bis zu drei Prozent der Gesamtzahl der einzelnen Basislinien maximal 125 sm lang sein dürfen (vgl. Art. 47 UNCLOS). Die hierdurch gebildete Box, bestehend aus 101 geraden Basislinien, stimmt weitestgehend mit der angeführten Darstellung überein.

Abb. 39: Der philippinische Archipel



Quelle: Rosen 2014

¹⁸¹ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Congress of Philippines (1961).

Während die Philippinen die Gewässer innerhalb ihrer Archipelbasislinien weiterhin als Binnengewässer betrachten, widersprechen insbesondere die USA diesem Anspruch, da hierdurch internationale Meerengen wie Surigao, Sibutu und Balabac abgeriegelt werden (vgl. ebd.). Hier kristallisiert sich die aus Kapitel 3.5 bekannte Streitfrage um den rechtlichen Status von Seewegen heraus.

Darüber hinaus verkündete die philippinische Regierung in ihrem Republic Act No. 9522¹⁸², dass:

„The baselines in the following areas over which the Philippines likewise exercise sovereignty and jurisdiction shall be determined as ‘Regime of Islands’ under the Republic of the Philippines consistent with Article 121 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS):

- a) the Kalayaan Island Group as constituted under the Presidential Decree No. 1596; and
- b) Bajo de Masinloc, also known as Scarborough Shoal” (Republic Act No. 9522)¹⁸³.

Basierend auf dem Wortlaut lässt sich vermuten, dass die Philippinen gerade Basislinien um die gesamte KIG ziehen wollen. Das Präsidialdekret beschreibt explizit die geografischen Koordinaten der einzelnen Linien (siehe Abbildung 34), die als Grundlage für gerade Basislinien herangezogen werden sollen. Allerdings kann dieses Vieleck mit den Regelungen nach Art. 121 UNCLOS nicht im Einklang stehen, denn hierin ist festgelegt, dass Inseln nach den für andere Landgebiete geltenden Bestimmungen alle Meereszonen zugestanden werden¹⁸⁴. Demzufolge müsste jede einzelne Formation anhand der in Artikel 121 verankerten Kriterien – auch wenn diese stellenweise unpräzise formuliert sind – bewertet werden, um entscheiden zu können, ob und welche Meereszonen ihr zustehen. Die KIG besteht vorrangig aus trockenfallenden Erhebungen und dauerhaft überschwemmten Merkmalen, die hierfür nicht relevant sind. Zudem handelt es sich bei Kalayaan um eine Inselgruppe, die nicht als Archipelstaat klassifiziert wird, sondern vermeintlich unter philippinischer Souveränität steht, sodass sich Teil IV UNCLOS ebenfalls nicht anwenden lässt. Ausgehend von den festgelegten Grenzen der KIG können demnach keine Basislinien festgelegt werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Argumentationslinien beleuchtet, die eine Zugehörigkeit der KIG zum philippinischen Archipel untermauern sollen.

- a) Tomás Cloma nahm die Kalayaan-Inseln im Jahr 1956 völkerrechtskonform in Besitz, nachdem Japan seine Gebietsansprüche auf der Friedenskonferenz von San Francisco

¹⁸² Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Congress of Philippines (2009).

¹⁸³ Diesbezüglich wurden keine geografischen Koordinaten veröffentlicht.

¹⁸⁴ Eine detaillierte Betrachtung von Art. 121 UNCLOS erfolgt in Kapitel 4.1.4.

formell aufgegeben hatte (vgl. Dzurek 1996a: 14; Tønnesson 2001: 3; Rosen 2014: 27). Die Eigentumsrechte wurden im Dezember 1974 an die Philippinen übertragen.

Im Jahr 1947 entdeckte eine Gruppe philippinischer Seefahrer, die einem von Tomás Cloma gegründeten Fischerei- und Transportunternehmen angehörte, unter der Leitung von Kapitän Filemon Cloma unbewohnte Inselmerkmale auf den Spratlys (vgl. Granados 2009: 275). Tomás Cloma berichtete in einem Interview, daraufhin mehrere Expeditionen in die Region organisiert zu haben (vgl. ebd.). Hierbei fanden seine Männer auf einer Insel u. a. bemalte Schilder in halb zerstörten, verlassenen Gebäuden, die vermutlich einst als Stützpunkte der japanischen Marine dienten (vgl. ebd.). Eigenen Angaben zufolge suchte Cloma in Manila vergeblich nach verfügbaren Aufzeichnungen über die Spratlys und entschloss sich, das vermeintlich herrenlose Gebiet für sich zu beanspruchen. Um 1948 hisste er die Flagge seines im selben Jahr gegründeten „Philippine Maritime Institute“ und besetzte angeblich einige Merkmale (vgl. ebd.).

Im Mai 1956 verkündete Tomás Cloma die Inbesitznahme von insgesamt 33 Inseln, Riffen und Untiefen, die seiner Ansicht nach nicht unter der Kontrolle eines anderen Staates standen (vgl. Granados 2009: 275; Rosen 2014: 27). In einem Brief informierte er das philippinische Außenministerium sowie den Vizepräsidenten Carlos P. García über seine Aktivitäten im Spratly-Gebiet (vgl. Severino 2011: 67). Am 6. Juli 1956 erklärte sich Cloma zum Staatsoberhaupt und richtete die Landeshauptstadt auf Flat Island ein (vgl. Granados 2009: 274).

Südvietnam, Großbritannien, Frankreich, die VR China und Taiwan protestierten gegen Clomas Anspruch. Das philippinische Außenministerium äußerte zunehmend Besorgnis über die Auswirkungen dieser Proteste auf die regionale Sicherheit. In einer offiziellen Erklärung aus dem Februar 1957 verlautbarte es, das Gebiet namens Kalayaan nicht als Teil des nationalen Territoriums zu betrachten, jedoch die privaten Aktivitäten im Südchinesischen Meer zu unterstützen, da es sich bei den beanspruchten Merkmalen um „terra nullius“ handele (vgl. Granados 2009: 280).

Der Internationale Gerichtshof hat im Pulau-Ligitan-Fall entschieden, dass Aktivitäten von Privatpersonen unwirksam sind, wenn sie nicht auf der Grundlage behördlicher Vorschriften und unter staatlicher Autorität erfolgen oder diese Handlungen nicht umgehend ratifiziert werden (vgl. ICJ 2002: 62; Rosen 2014: 22). Mark E. Rosen gibt in seiner Studie „Philippine Claims in the South China Sea: A Legal Analysis“ (2014) zu bedenken, dass es keinen offiziellen Akt der philippinischen Regierung gab, der gleichzeitig Clomas Erklärung ratifizierte. Zudem handelte Cloma nicht auf staatliche Anweisung. Der Republic Act No. 3046 bezog sich ebenfalls nicht auf das Kalayaan-Gebiet. Erst nach Veröffentlichung einer

UN-Studie aus dem Jahr 1969 über die Existenz fossiler Offshore-Vorkommen im Südchinesischen Meer und dem darauffolgenden Beginn von Explorationsarbeiten vor der Insel Palawan erkannten die Philippinen Clomas Anspruch an und veranlassten die Errichtung von Garnisonen auf drei Inseln, um der Kalayaan-Regierung unter Tomás Cloma Schutz zu gewähren (vgl. Granados 2009: 282). Allerdings kollidierte Clomas Anspruch auf die KIG mit den wirtschaftlichen Interessen des Landes zur Erschließung von Ölfeldern im Südchinesischen Meer: Im Dezember 1974 wurde Cloma unter dem Kriegsrechtsregime verhaftet und gezwungen, eine Urkunde über die Abtretung von Kalayaan an die Philippinen und den Verzicht auf jegliche Souveränitätsrechte zu unterzeichnen (vgl. ebd.: 283). Interessanterweise distanzierte sich Manila anschließend – zumindest teilweise – von Clomas Anspruch und veränderte die geografischen Koordinaten der Kalayaan-Box, vermutlich um „in order to protect the official view that the KIG is not the Spratlys“ (ebd.: 289). Die Westspitze der Box wurde nach Osten verschoben, sodass Spratly Island als größte Insel ausgeschlossen wurde (vgl. ebd.).

Wie in Kapitel 4.1.1.3 erläutert, besetzten philippinische Truppen bis 1971 die Inselmerkmale Nanshan Island, Loaita Island, Northeast Cay, Thitu Island und West York, die alle innerhalb der KIG liegen. Rosen merkt an, dass Thitu Island, Loaita Island und Northeast Cay im Jahr 1933 mit dem oberhalb genannten Annexionsdokument rechtmäßig durch Frankreich annektiert und bis zum Zweiten Weltkrieg besetzt wurden (vgl. Rosen 2014: 29). Nach Einschätzung von Rosen haben Frankreich und Vietnam ihren Anspruch auf Loaita Island und Thitu Island niemals aufgegeben (vgl. ebd.). Ein überzeugender Beweis hierfür seien die Maßnahmen der vietnamesischen Behörden, wie bspw. die Errichtung von Souveränitätsmarkierungen im Jahr 1956 und die Durchführung regelmäßiger Marinepatrouillen in den frühen 1970er Jahren (vgl. ebd.). Diese beiden Inselmerkmale waren somit zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme durch Cloma kein „terra nullius“. Es ist wichtig zu betonen, so Rosen, dass die vietnamesischen Maßnahmen vor der Besetzung durch die Philippinen erfolgten (vgl. ebd.). Die Philippinen argumentieren, dass die Ansprüche aller anderen Staaten auf die KIG verfallen seien, da sie das Gebiet aufgegeben hätten (vgl. Presidential Decree No. 1596). Tatsächlich stellt sich die Frage, ob die Philippinen nach über fünfzig Jahren der Besetzung durch Präskription die Eigentumsrechte an den beiden Merkmalen erworben haben. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Vietnam keine Maßnahmen ergriffen hat, um die philippinischen Truppen von seinem Territorium zu vertreiben. In diesem Kontext verweist Rosen erstens auf die gemäß Art. 2.4 der UN-Charta völkerrechtswidrige Inbesitznahme durch die Philippinen und zweitens auf den Palmas-Insel-Fall, in welchem der Internationale Gerichtshof 1928 entschied, dass keine Handlung der

Konfliktparteien nach dem Zeitpunkt, an dem sich der Streit entschärfte, ihre Position verbessern kann (vgl. Rosen 2014: 30). Artikel 2.4 der UN-Charta besagt, dass alle Mitglieder „jede gegen die territoriale Unversehrtheit oder die politische Unabhängigkeit eines Staates gerichtete [...] Androhung oder Anwendung von Gewalt“ (Art. 2 Charta der Vereinten Nationen 1945) unterlassen müssen. Die Philippinen haben Loaita Island und Thitu Island im Jahr 1971 durch ihre Streitkräfte in Besitz genommen. Einerseits waren zum Zeitpunkt der Besetzung auf den beiden Inselmerkmalen offenbar keine vietnamesischen Truppen stationiert, was darauf hindeutet, dass die eingesetzten Streitkräfte eher der Machtprojektion dienten. Andererseits wären diese als Instrument organisierter Gewaltanwendung zu solcher jederzeit fähig gewesen. Zudem agierten die Philippinen möglicherweise gegen die territoriale Integrität Vietnams¹⁸⁵. Bezüglich des zweiten Arguments merkt Mark E. Rosen an, dass der Konflikt beiden Parteien bekannt war und sich die Philippinen gemäß internationaler Rechtsprechung durch die Besetzung keinen Vorteil mehr verschaffen können (vgl. Rosen 2014: 30). Eine Präskription hätte lediglich Erfolgsaussichten, wenn sich unbewaffnete philippinische Bürger auf diesen Gebieten niedergelassen hätten und die Gemeinschaft später von den Philippinen anerkannt worden wäre (vgl. ebd.). Allerdings hätten die Philippinen ihren Anspruch auf die Gebiete stärken können, indem sie Loaita Island und Thitu Island absichtlich dauerhaft besiedelt hätten. Insofern ist hier keine positive Wirkung dieser alternativen Handlungsweise erkennbar. An dieser Stelle ist nochmal erwähnenswert, dass die Souveränität über die Gebiete im Südchinesischen Meer aus seevölkerrechtlicher Perspektive nur lohnenswert ist, wenn diese nach Artikel 121 UNCLOS als Inseln klassifiziert werden. Alle Anrainerstaaten, ausgenommen Taiwan, haben die Seerechtskonvention ratifiziert und sind somit an die darin festgelegten Bestimmungen gebunden.

- b) Die Philippinen haben die KIG kontinuierlich und effektiv besetzt, indem sie u. a. Marinesoldaten auf den Inselmerkmalen stationierten und eine Landebahn errichteten. Zudem wurden die Stützpunkte mit Artillerie, Radaranlagen, Wetterstationen und Munitionsdepots ausgestattet.
- c) Die KIG ist Teil der natürlichen Erweiterung des philippinischen Kontinentalrandes und liegt innerhalb der legitimen EEZ des Archipelstaates.

Bei zahlreichen Formationen innerhalb der KIG handelt es sich um trockenfallende Erhebungen oder dauerhaft überschwemmte Merkmale wie Korallenriffe. Innerhalb der 200-Meilen-Zone könnten trockenfallende Erhebungen¹⁸⁶ ein Teil des philippinischen Festlandsockels sein, der rechtlich nicht aneignungsfähig ist. Ein Beispiel hierfür ist das von

¹⁸⁵ Bis dato ist keine rechtlich bindende Zuweisung der umstrittenen Inselmerkmale an die Anrainerstaaten erfolgt.

China besetzte Mischief Reef (vgl. ebd.: 33). Zur Klassifizierung von LTE als solche sind Daten über (1) den Zustand der Formation vor der Errichtung von infrastrukturellen und militärischen Baumaßnahmen sowie darüber, ob die Formation (2) dauerhaft mit dem Meeresuntergrund verbunden ist und (3) jederzeit bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt, erforderlich (vgl. ebd.: 33). Vor dem Hintergrund der in Kapitel 3.7 erläuterten Problematik des steigenden Meeresspiegels ist zu beachten, dass eine derartige Klassifizierung nicht statisch ist, sondern an die sich verändernden geografischen Gegebenheiten angepasst werden muss. Dies hat keinen Einfluss auf die territoriale Zugehörigkeit. Gleichmaßen könnten trockenfallende Erhebungen im Spratly-Gebiet einer nach Art. 121 UNCLOS klassifizierten Insel, denen ebenfalls ein Festlandsockel und sämtliche Meereszonen zugestanden werden, zugehören. Daher lässt sich Mischief Reef nicht automatisch den Philippinen zuordnen. Wie das nachfolgende Kapitel verdeutlichen wird, könnte dieses Merkmal ebenso ein Teil des umstrittenen Itu Aba sein.

4.1.4. Der rechtliche Status von Inselmerkmalen nach Art. 121 UNCLOS

Die Seerechtskonvention enthält einen einzigen Artikel über natürlich vorkommende Inseln, welcher wie folgt lautet:

1. „Eine Insel ist eine natürlich entstandene Landfläche, die vom Wasser umgeben ist und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt.
2. Sofern in Absatz 3 nichts anderes vorgesehen ist, bestimmen sich das Küstenmeer, die Anschlußzone, die ausschließliche Wirtschaftszone und der Festlandsockel einer Insel nach den für andere Landgebiete geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens.
3. Felsen, die für die menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben nicht zulassen, haben keine ausschließliche Wirtschaftszone und keinen Festlandsockel“ (Art. 121 UNCLOS).

Wie erwähnt legt Art. 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge (VCLT) von 1969 die Regeln für die Vertragsauslegung fest. Demnach ist ein Vertrag nach „Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen“ (Art. 31 VCLT). Hierbei wird gleichermaßen jede zwischen allen Vertragsparteien getroffene und sich auf den Vertrag beziehende Übereinkunft oder Urkunde berücksichtigt (vgl. ebd.). Bei der Auslegung des Vertragstextes können vor allem der Wortlaut, das Ziel und der Zweck des Artikels und die staatliche Praxis einbezogen werden. Das folgende Kapitel wird zeigen, dass sich aus Art. 121 Abs. 3 UNCLOS zahlreiche Interpretationsfragen ergeben, die wiederum zu einem erheblichen Konfliktpotential führen.

4.1.4.1. Was ist eine Insel im rechtlichen Sinne?

Eine Insel wird rechtlich als eine natürliche Erhebung im Meer definiert, die bei Flut aus dem Wasser ragt. Hierdurch sind trockenfallende Erhebungen und künstlich aufgeschüttete Inseln *per se* ausgeschlossen. Das Seerechtsübereinkommen legt keine Mindestgröße oder geologische Eigenschaften wie bspw. eine vulkanische Entstehung fest und übernimmt Artikel 10 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone von 1958. Während sich die Genfer Seerechtskonventionen auf ein max. zwölf Seemeilen breites Küstenmeer beschränken, können Inseln dieselben Meereszonen wie jedes andere Landgebiet beanspruchen. Nicht eindeutig ist die Bedeutung von „natürlich entstanden“. Handelt es sich hierbei um eine Anforderung an die Materialien geografischer Formationen oder geht es darum, menschliche Eingriffe in den Entstehungsprozess auszuschließen? (vgl. Hayashi 2021: 11) Die Aufschüttung einer trockenfallenden Erhebung unter Verwendung natürlicher Materialien wie Sand oder Kies – oft wird hierfür vom Meeresboden aufgesaugter Sand genutzt – würde die erstgenannte Anforderung erfüllen (vgl. ebd.). Entsteht dadurch eine Landfläche, die bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt, wird diese aber nicht als neues Inselmerkmal anerkannt (vgl. ebd.). Wie verhält es sich, wenn natürliche Landbildungsprozesse durch menschliches Eingreifen beeinflusst werden? Diese Frage nach dem rechtlichen Status solcher Merkmale wird in Kapitel 4.1.5 näher erörtert.

4.1.4.2. Was versteht man unter „Felsen“?

Zunächst ist festzuhalten, dass Felsen seevölkerrechtlich als eine besondere Form von Inseln behandelt werden. Dies geht aus der Artikelüberschrift und Präskription in Absatz 2 hervor¹⁸⁷ (vgl. ebd.: 2). Dementsprechend gilt die in Art. 121 Abs. 1 festgelegte Definition gleichermaßen für Felsen. Der Wortlaut in Absatz 3 impliziert, dass zwischen zwei Arten von Felsen unterschieden wird: (1) Felsen, die für die menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder kein wirtschaftliches Eigenleben zulassen, und (2) Felsen, die mindestens eines der beiden Kriterien erfüllen¹⁸⁸. Doch inwiefern unterscheiden sich Felsen von einer Insel? Das Seevölkerrecht liefert hierzu bislang keine Definition. Dies führt zu individuellen Interpretationen auf nationalstaatlicher Ebene. Die japanische Regierung argumentiert, dass die zwei aus dem untermeerischen Atoll Okinotorishima im nordwestlichen Pazifik ragenden Formationen als Insel zu definieren sind, da alle Bedingungen aus Art. 121 Abs. 1 erfüllt seien (vgl. ebd.: 3). Da UNCLOS keine Definition enthält, haben die Staaten bei *jeder* natürlichen

¹⁸⁷ Siehe hierzu auch: Jayakumar, S./Koh, Tommy/Beckman, Robert (2014): *The South China Sea Disputes and Law of the Sea*, CSIL, Cheltenham/Northampton, S. 68.

¹⁸⁸ Im weiteren Verlauf des Kapitels wird auf die Problematik des Wortlautes in Art. 121 Abs. 3 genauer eingegangen.

Erhebung, die von Wasser umgeben ist und dauerhaft bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt, die Möglichkeit, diese als Insel zu bewerten. In Artikel 121 wird kein Zusammenhang zwischen Inseln und den in Absatz 3 festgelegten Kriterien geknüpft. Insofern bietet die fehlende Begriffsdefinition eine Regelungslücke, die dazu genutzt werden kann, die einschränkenden Kriterien zu umgehen. Dies führt wiederum dazu, dass eine rechtliche Bewertung geografischer Formationen nicht möglich ist. Entweder es handelt sich um eine Insel oder nicht.

Das widerspricht der Intention von Absatz 3. Seit der zweiten Sitzung der Dritten Seerechtskonferenz, die 1974 in Caracas stattfand, sind sich die Staaten einig, dass Inseln wie kontinentale Landmassen zu behandeln sind und in der Konsequenz alle Meereszonen in Übereinstimmung mit UNCLOS etablieren können (vgl. Yiallourides 2017: 351). Zypern betonte in diesem Zusammenhang, dass Inseln in besonderem Maße auf Ressourcen in ihren Meereszonen angewiesen sind und mögliche Abweichungen zu den Rechten und Pflichten von Kontinentalgebieten zugunsten und nicht zulasten dieser erfolgen sollten (vgl. ebd.: 352). Einige Staaten äußerten Bedenken, dass die bestehende vage Definition aus Art. 10 CTS verallgemeinert und kleinste Formationen im rechtlichen Sinne als Inseln anerkannt werden (vgl. ebd.). Dies würde eine weitreichende Terranisierung der Weltmeere bedeuten. Zahlreiche Delegationen, darunter aus Rumänien, Algerien, Tunesien und Sambia versuchten, Inseln anhand spezifischer Kriterien wie Größe, geologischer und geomorphologischer Konfiguration sowie den Lebensbedingungen der dort lebenden Bevölkerung von anderen inselähnlichen Merkmalen zu unterscheiden (vgl. ebd.: 353). Andere Delegationen befürworteten eine allgemeine Anwendung der Definition (vgl. ebd.). Artikel 121 UNCLOS kombiniert im Grundgedanken beide Sichtweisen. Durch die unklare Ausformulierung wird de facto Letztere begünstigt. Eine Unterscheidung zwischen Inseln, Felsen und weiteren Merkmalen, basierend auf festgelegten Faktoren wie der Größe, wurde als zu komplex abgelehnt (vgl. ebd.: 354). Allerdings deutet die Aufnahme von Absatz 3 in den Vertragstext darauf hin, dass sich im Rahmen der Seerechtskonferenz ein gemeinsames Verständnis herausbildete, dass kleine unbewohnbare Inseln ohne wirtschaftliches Leben nicht von exklusiven Rechten in einer Zone von 200 sm rund um das Inselmerkmal profitieren sollen (vgl. ebd.). Der Zweck von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS ist es, das Ausmaß maritimer Zonen zu begrenzen.

Bei dem Begriff „Felsen“ handelt es sich nicht um einen gänzlich undefinierten Begriff. Laut dem „Cambridge English Dictionary“ wird darunter ein „dry solid part of the earth’s surface or any large piece of this that sticks up out of the ground or the sea“ (Cambridge English

Dictionary) verstanden: eine Gesteinsmasse, die aus der Erdoberfläche oder dem Meer herausragt. Im rechtlichen Sinne können Felsen ebenso aus Sand bestehen, weshalb die gewöhnliche Begriffsdefinition nicht als Interpretationsgrundlage für Art. 121 UNCLOS herangezogen werden kann (vgl. ebd.: 353).

Darüber hinaus ist bemerkenswert, dass in Absatz 3 die Pluralform¹⁸⁹ und in den vorherigen beiden Absätzen die Singularform („eine Insel“) verwendet wird, was zu weiteren Unklarheiten führt (vgl. Gau 2019: 60). Bezieht sich die Regelung auf mehrere nebeneinanderliegende Felsen? Wie groß muss der Abstand zwischen den einzelnen Merkmalen sein? Oder ist der Begriff verallgemeinernd gemeint? Falls ja, warum wurde die Pluralform nicht auf Absatz 1 und 2 angewendet? Allein diese geringe sprachliche Abweichung generiert ein weiteres Fenster für individuelle Interpretationen. Erkennt ein Staat hier einen klaren Bezug auf eine Gruppe von Inselmerkmalen, lässt sich eine einzelne Formation, die die Anforderungen nach Absatz 1 erfüllt, als Insel einordnen.

Prof. em. Moritaka Hayashi, ehemaliger Direktor der Abteilung „Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea“ des Bereichs Rechtsangelegenheiten des UN-Sekretariats und Professor an der juristischen Fakultät der Waseda-Universität in Tokio, weist in seinem Aufsatz „International Legal Regime regarding Islands and Rocks“ darauf hin, dass Art. 121 Abs. 3 nicht in allen Meeresgebieten gilt. Es gibt drei Ausnahmefälle:

- (1) Befindet sich ein/e Insel/Felsen in unmittelbarer Nähe zur Küste und erfüllt die Bedingungen für die Verwendung gerader Basislinien, sind menschliche Besiedlung oder wirtschaftliches Eigenleben unerheblich;
- (2) Archipelstaaten dürfen gem. Art. 47 UNCLOS gerade Basislinien ziehen und hierbei die äußersten Inseln/Felsen miteinander verbinden;
- (3) Über die Behandlung von Inseln/Felsen, die innerhalb der EEZ, aber weit entfernt von der Küste liegen, wird normalerweise durch eine Vereinbarung zwischen den betreffenden Staaten über die Abgrenzung der EEZ befunden (vgl. Hayashi 2021: 3).

Abschließend ist festzuhalten, dass es aufgrund der fehlenden Definition von „Felsen“ zu Disputen über den rechtlichen Status eines Inselmerkmals kommen kann. Während der Eigentümer eines Merkmals in den meisten Fällen darauf bedacht sein wird, eine 200-Meilen-Zone mit exklusiven Nutzungsrechten zu generieren, werden insbesondere Binnenstaaten ein Interesse daran haben, dass ein Merkmal als Felsen wird und die größtmögliche Fläche als Hohe See erhalten bleibt. Beträgt der Abstand zwischen einem Inselmerkmal und der

¹⁸⁹ In der folgenden Analyse wird die Pluralform als derzeitiger Wortlaut des Seevölkerrechts beibehalten.

Küstenlinie eines gegenüberliegenden Staates weniger als 400 sm, wird letzterer ebenfalls daran interessiert sein, dass dem Inselmerkmal keine EEZ und kein Festlandsockel zugestanden wird. Andernfalls wäre eine maritime Abgrenzung gem. Art. 74 bzw. Art. 83 UNCLOS erforderlich, die einen Flächenverlust des Küstenstaates zur Folge hätte. Die Problematik der fehlenden Definition setzt sich mit den weiteren in Absatz 3 verwendeten Formulierungen fort.

4.1.4.3. Was bedeutet „menschliche Besiedlung oder wirtschaftliches Eigenleben“?

Artikel 121 Abs. 3 UNCLOS legt fest, dass Felsen, die für die menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder kein wirtschaftliches Eigenleben zulassen, keine EEZ und keinen Festlandsockel haben (vgl. Art. 121 UNCLOS). Die beiden Anforderungen sind durch die grammatikalische Konjunktion „oder“ miteinander verbunden. Das führt zu der begründeten Annahme, dass *eine* Bedingung erfüllt sein muss, damit ein Felsen wie eine Insel zu behandeln ist und von allen Meereszonen profitiert. Bei der Ausarbeitung dieser Regelung hatte die dänische Delegation vorgeschlagen, beide Kriterien mit der Konjunktion „und“ zu verbinden, was keinen allgemeinen Zuspruch fand (vgl. Hayashi 2021: 6). Vermutlich, weil sich die Hürde für den rechtlichen Inselstatus erhöht hätte. Allerdings stellt sich die Frage, inwieweit wirtschaftliches Eigenleben ohne Bevölkerung funktioniert und umgekehrt.

Während der Wortlaut „oder“ weitestgehend klar zu interpretieren ist, weisen die anderen beiden Satzteile mehrere Auslegungsfragen auf. Zunächst soll untersucht werden, was unter „menschlicher Besiedlung“ zu verstehen ist.

Menschliche Besiedlung

Hier lassen sich vier Szenarien unterscheiden:

- A. In der Vergangenheit hatten Menschen ihren ständigen Wohnsitz auf dem/den betreffenden Felsen, heute jedoch nicht mehr.
- B. Die Felsen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt bewohnt.
- C. Auf den Felsen gibt es vorübergehende Aufenthalte bspw. von Personal für meteorologische Beobachtungs-, Telekommunikations- oder Forschungseinrichtungen oder auf Militärstützpunkten; Möglich sind auch regelmäßige Fischerei von Personen, die nicht auf den Felsen leben, oder der regelmäßige Besuch von Personen, die Ressourcen auf den Felsen oder in den umliegenden Gewässern abbauen (vgl. Hayashi 2021: 7).
- D. Felsen haben das Potenzial für zukünftig dauerhafte menschliche Besiedlung.

Die in Absatz 3 verwendete Formulierung „nicht geeignet“ (in der englischen Fassung „cannot sustain“) bezieht sich auf die grundsätzliche Fähigkeit von Felsen zur menschlichen Besiedlung und nicht auf die aktuellen Tatsachen (vgl. Yiallourides 2017: 354). Demzufolge müssen Felsen nicht unbedingt bewohnt (gewesen) sein, um alle Meereszonen nach UNCLOS etablieren zu können, es reicht die Kapazität hierfür. Das Seerechtsübereinkommen beantwortet jedoch nicht die Frage, was unter einer „Besiedlung“ im rechtlichen Sinne zu verstehen ist und aus wie vielen Personen eine solche mindestens besteht. Ist darunter eine organisierte Gemeinschaft zu verstehen oder kann bereits eine Person den/die betreffenden Felsen besiedeln? Müssen Felsen dauerhaft bewohnt sein oder sind vorübergehende Aufenthalte wie in Szenario C ausreichend? Ungeklärt bleibt ebenfalls, ob die Fähigkeit zur menschlichen Besiedlung für mehrere Felsen (Pluralform in Absatz 3) gilt. Müssen dann alle Felsen besiedelt sein oder einer der Felsen?

Zu A: Historische Beweise können die Behauptung, dass Felsen für menschliche Besiedlung geeignet sind, argumentativ untermauern. Auf einem Landgebiet, das vor einiger Zeit bewohnt war, könnten sich erneut Menschen ansiedeln. Ein Mangel an solchen Beweisen bedeutet nicht automatisch, dass Felsen nicht die erforderliche Kapazität hierfür haben (vgl. Gau 2019: 61). Michael Sheng-ti Gau, Professor für internationales Recht an der Wuhan University School of Law, merkt in diesem Kontext an, dass ein souveräner Staat seine Bevölkerung davon abhalten kann, auf einem Inselmerkmal zu leben (vgl. ebd.: 60). Andererseits könnten einst bewohnte Inselmerkmale durch bestimmte Bedingungen unbewohnbar geworden sein. Interessant ist in diesem Zusammenhang, ob solche Merkmale ihre EEZ und ihren Festlandsockel verlieren (vgl. Yiallourides 2017: 354). Wenn beide Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, müsste dies dem Vertragstext entsprechend der Fall sein.

Zu B: Mit einer vorhandenen Besiedlung ist die Anforderung gem. Art. 121 Abs. 3 UNCLOS erfüllt.

Zu C und D: Wie lässt sich das Potenzial für zukünftige Besiedlung nachweisen? Dr. Constantino Yiallourides, leitender Forscher am British Institute of International and Comparative Law, bezieht verschiedene Faktoren in seine Überlegung ein: die historische Nutzung der umliegenden Gewässer bspw. für den Fischfang oder Bergbau sowie das Vorhandensein von kultivierbarem Boden, Süßwasser und ausreichend Platz für den Bau von Unterkünften (vgl. ebd.: 355). Yiallourides leitet die drei letztgenannten Faktoren aus den grundlegenden Überlebensbedürfnissen des Menschen ab: Nahrung, frisches Wasser und Unterkunft (vgl. ebd.). Wenn man davon ausgeht, dass mit „Besiedlung“ eine organisierte

Gemeinschaft einer bestimmten Größenordnung gemeint ist, erweist sich die zur Verfügung stehende Fläche wohl als entscheidender Faktor. Auf einem 1,3 km² großen Inselmerkmal wie der Hans-Insel könnten sich nicht mehrere Personen dauerhaft ansiedeln. Ohne rechtliche Begriffsdefinition lässt sich das zukünftige Potenzial aber nicht bewerten. Es macht einen Unterschied, ob Felsen für die vorübergehende Anwesenheit einzelner Personen wie z. B. eines Forscherteams oder die dauerhafte Ansiedlung von mehreren Personen, die ggf. eine organisierte Gemeinschaft darstellen, ausgelegt sein müssen. Doch wie soll die Mindestanzahl an Personen festgelegt werden, ohne sich einer willkürlich ausgewählten Anzahl zu bedienen? Die Schlichtungskommission im Jan-Mayen-Fall hat empfohlen, dass meteorologisches Beobachtungspersonal und anderes Personal, das ständig auf dem Felsen stationiert ist, ausreichend sind, um die Anforderung zu erfüllen (vgl. Hayashi 2021: 8). Da von einem wiederkehrenden Austausch des Personals auszugehen ist, lässt sich schlussfolgern, dass niemand seinen ständigen Wohnsitz auf dem/den betreffenden Felsen anmelden, sondern eine dauerhafte Anwesenheit von Menschen gegeben sein muss. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Technologien, die es ermöglichen, bspw. Forschungseinrichtungen von außen zu bedienen und dort erhobene Daten auszuwerten, ist fraglich, inwieweit diese juristische Sichtweise sich mittel- bis langfristig auf neue Fälle übertragen lässt.

Wirtschaftliches Eigenleben

Zunächst ist festzuhalten, dass „wirtschaftliches Eigenleben“ nicht auf das Landgebiet beschränkt ist, sondern die umliegenden Gewässer, der Meeresboden und sein Untergrund genutzt werden können – Küstenmeer und Anschlusszone stehen schließlich jedem Felsen zu (vgl. Hayashi 2021: 9). Zu den wirtschaftlichen Aktivitäten gehören u. a. Fischerei, Fischzucht und die Erschließung von Bodenschätzen (vgl. ebd.). Wie bei der vorherigen Anforderung deutet der Wortlaut „nicht zulassen“ darauf hin, dass das Vorhandensein von natürlichen Ressourcen bedeutender ist als die gegenwärtige Existenz eines „wirtschaftlichen Eigenlebens“ (vgl. Yiallourides 2017: 355). Der Oberste Gerichtshof Norwegens hat im Jahr 1996 entschieden, dass die Insel Abel (13,2 km²) im nordöstlichen Teil Spitzbergens das in Art. 121 Abs. 3 festgelegte Kriterium erfüllt, da eine Jagd auf Eisbären stattfinden würde, wenn diese nicht aus Naturschutzgründen verboten wäre (vgl. Hayashi 2021: 8; Yiallourides 2017: 355). Dies wurde als ausreichende Begründung angesehen, um dem Felsen den rechtlichen Status einer Insel zu verleihen (vgl. Yiallourides 2017: 355). Weiterhin können Leuchttürme und andere unbemannte Einrichtungen zur Navigationsunterstützung als Teil wirtschaftlicher Aktivität bewertet werden, da sie wertvoll für den Seetransport und die Fischerei sind und – abhängig von der geografischen Lage – als kommerzielle Satellitenortungsstützpunkte genutzt werden können (vgl. Hayashi 2021: 8). Im

wissenschaftlichen Diskurs gibt es gegensätzliche Meinungen, ob hierdurch ein wirtschaftliches Eigenleben repräsentiert wird oder es vielmehr kommerzielle und produktive Aktivitäten vor Ort braucht (vgl. ebd.: 9).

Der Ständige Schiedshof interpretierte die gewöhnliche Bedeutung des Begriffs „wirtschaftlich“ im Fall „Philippinen vs. China“ basierend auf der im „Shorter Oxford English Dictionary“ angegebenen Definition folgendermaßen: „[It] is, relating to the development and regulation of the material resources of a community‘ and may relate to a process or system by which goods and services are produced, sold and bought, or exchanged” (SCS Arbitration: Abs. 499). Der Begriff „Leben“ weise darauf hin, dass das Vorhandensein von natürlichen Ressourcen nicht ausreicht, sondern ein gewisses Maß an kontinuierlicher¹⁹⁰ lokaler menschlicher Aktivitäten zur Nutzung, Entwicklung und Verteilung dieser Ressourcen erforderlich ist (vgl. ebd.).

Es ist fraglich, inwieweit das Wirtschaftsleben auf Felsen tatsächlich autark sein muss, wie es die Silbe „eigen“ vermuten lässt. Angesichts der weltweit hohen Importzahlen, sei es bspw. in der Energie- oder Lebensmittelversorgung, erscheint die Forderung nach einem autarken Wirtschaftsleben auf Inselmerkmalen absurd. Der Ständige Schiedshof unterstützt grundlegend eine wortwörtliche Auslegung des Vertragstextes, sieht aber keine komplette Selbstversorgung: „[...] a feature itself (or group of related features) must have the ability to support an independent economic life, without relying predominantly on the infusion of outside resources or serving purely as an object for extractive activities, without the involvement of a local population” (ebd.: 211 f.). Ein gewisser Grad an externer Unterstützung, um das wirtschaftliche Leben aufrechtzuerhalten, wäre demnach zulässig – dieser wird durch den Schiedshof jedoch nicht näher bestimmt. Die Verwendung des Begriffs „predominantly“ (dt. überwiegend) lässt vermuten, dass die Anzahl der Importe unter 50 Prozent liegen muss, da alles darüber eine überwiegend externe Versorgung darstellen würde. Durch reine Bergbauaktivitäten ohne Beteiligung der lokalen Bevölkerung wäre die in Art. 121 Abs. 3 UNCLOS formulierte Anforderung nicht erfüllt. Bemerkenswert ist, dass der Schiedshof hier extraktive Tätigkeiten und eine dort lebende Bevölkerung unmittelbar miteinander verknüpft. Wie verhält es sich bei unbewohnten bzw. unbewohnbaren Felsen?

Wie im Fall der menschlichen Besiedlung kann das wirtschaftliche Zukunftspotenzial in die Bewertung des rechtlichen Status von Felsen einfließen. Vor dem Hintergrund der offenen Auslegungsfragen lässt sich dieses faktisch kaum einschätzen.

¹⁹⁰ Das heißt, kurzzeitige wirtschaftliche Aktivitäten sind nicht ausreichend.

4.1.4.4. Problematik der abweichenden Übersetzung des Vertragstextes

Auffällig ist, dass die deutsche Übersetzung der Seerechtskonvention, wie sie u. a. auf dem offiziellen Online-Portal der Europäischen Union zum EU-Recht veröffentlicht wurde, von der offiziell von den Vereinten Nationen herausgegebenen englischen Fassung abweicht. Im Englischen heißt es: „Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone OR continental shelf“ (Art. 121 UNCLOS). Im Deutschen heißt es: „Felsen, die für die menschliche Besiedlung nicht geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben nicht zulassen, haben keine ausschließliche Wirtschaftszone UND keinen Festlandsockel“ (ebd.). Der englischen Fassung folgend haben Felsen, welche die in Art. 121 Abs. 3 festgelegten Kriterien beide nicht erfüllen, entweder keine EEZ oder keinen Festlandsockel.

Wie in Kapitel 2.2.10.3 erläutert, kann es nach dem geltenden Seevölkerrecht tatsächlich eine EEZ ohne Festlandsockel geben, z. B. wenn der Festlandsockel unmittelbar in Küstennähe in die Tiefsee abfällt. Umgekehrt kann es einen Festlandsockel ohne EEZ geben, wenn der jeweilige Küstenstaat die ausschließliche Wirtschaftszone nicht aktiv proklamiert hat. Mit der vorliegenden Ausnahmeregelung sollen Felsen auf ein Küstenmeer und eine Anschlusszone, also maximal 24 sm, begrenzt werden. Auf den ersten Blick scheint es offensichtlich, dass Felsen keine ausschließliche Wirtschaftszone UND keinen Festlandsockel haben, wie in der deutschen Version formuliert. Wie Abbildung 5 veranschaulicht, ist das nicht korrekt, da der Festlandsockel bereits ab den Basislinien und nicht erst ab der Anschlusszone beginnt. Zur Erinnerung: „Der Festlandsockel [...] umfasst den jenseits seines Küstenmeeres¹⁹¹ gelegenen Meeresboden und Meeresuntergrund der Unterwassergebiete, die sich über die gesamte natürliche Verlängerung seines Landgebiets bis zur äußeren Kante des Festlandrands erstrecken oder bis zu einer Entfernung von 200 sm von den Basislinien [...]“ (Art. 76 UNCLOS). Insofern ist der Vertragstext in Art. 121 Abs. 3 UNCLOS an dieser Stelle in allen sprachlichen Fassungen nicht korrekt. Möglicherweise sollte verdeutlicht werden, dass solche Inselmerkmale keine EEZ und keinen erweiterten Festlandsockel beanspruchen können.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Art. 121 Abs. 3 UNCLOS zwar das Ausmaß von maritimen Zonen im Fall von Inselmerkmalen zu begrenzen gedenkt, durch die mit jedem einzelnen Wort verbundenen offenen Auslegungsfragen aber faktisch unwirksam wird. Jeder Staat kann den Vertragstext so auslegen, dass er zu den tatsächlichen Gegebenheiten des jeweiligen Inselmerkmals passt. Dadurch lassen sich maritime Zonen ohne explizite Fallentscheidung durch eine juristische Instanz unter Berücksichtigung vielfältiger Beweise

¹⁹¹ Der Wortlaut „seines Küstenmeeres“ impliziert, dass der Festlandsockel ebenfalls in der 12-Meilen-Zone existiert.

nicht begrenzen. Prof. Alex Oude Elferink, Direktor des Netherlands Institute for the Law of the Sea, verweist darauf, dass die Art der rechtlichen Prozesse maßgeblich die Möglichkeiten einer Klärung von Absatz 3 definieren könnte. Allerdings beschränken sich die Gerichte auf jene Fragen, die zur Lösung des ihnen vorliegenden Falls erforderlich sind, und entwerfen keine allgemeingültige Auslegung, die sich wie eine Schablone auf andere Inselmerkmale übertragen lässt (vgl. Elferink 1998: 64). Den größten Stellenwert zur Klärung von Auslegungsfragen misst Elferink hier der staatlichen Praxis bei. Inwieweit wäre die staatliche Praxis der zugrunde liegenden Intention von Absatz 3 dienlich? Schließlich wird diese von den betroffenen Küstenstaaten geprägt, die vorrangig auf ihren eigenen Vorteil bedacht sind, und nicht von den Binnenstaaten, die an einer größtmöglichen Erhaltung der Hohen See interessiert sind. Exklusive Nutzungsrechte erscheinen aus nationaler Sicht lohnenswerter als das Gemeinwohl.

Der Rechtswissenschaftler Prof. Erik Franckx gibt darüber hinaus zu bedenken, dass Absatz 3 durch die Konjunktion „oder“ zwischen den beiden Anforderungen wirkungslos ist, da bspw. das bloße Potenzial der Offshore-Fischerei oder die Entsendung von Wissenschaftler*innen auf ein Inselmerkmal als ausreichend bewertet werden kann (vgl. Franckx 2016: 22). Aufgrund dessen plädiert er für eine kumulative Anwendung beider Anforderungen.

4.1.4.5. Die Auswirkungen des rechtlichen Status als Insel

Als allgemeine Regel gilt, dass jede Insel dieselben Meereszonen beanspruchen kann wie jedes andere Landgebiet – also ein Küstenmeer, eine Anschlusszone, eine EEZ und einen erweiterten Festlandsockel. Basierend auf der dargelegten Analyse trifft dies gleichermaßen auf Felsen zu, die für die menschliche Besiedlung geeignet sind oder ein wirtschaftliches Eigenleben ermöglichen. Die Meereszonen können dabei die Größe des eigentlichen Inselgebiets erheblich übertreffen. Daraus ergeben sich folgende potenzielle Konfliktpunkte:

- (1) Streitigkeiten um die Klassifizierung von Inselmerkmalen
- (2) Maritime Abgrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone und des (erweiterten) Festlandsockels zu gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten. Insbesondere in kleineren maritimen Räumen wie dem Arktischen Ozean oder dem Südchinesischen Meer können sich überlappende Ansprüche auf eine Festlandsockelerweiterung herausbilden.
- (3) Vergrößerung der Meeresgebiete mit souveränen Rechten zum Nachteil der Binnenstaaten – je mehr geografische Formationen als Insel klassifiziert werden, desto geringer wird der maritime Raum der Hohen See, die als gemeinsames Erbe der

Menschheit allen Staaten offen steht. Und je mehr Inseln ein einzelner Staat besitzt, desto größer wird sein exklusiv nutzbarer Meeresraum¹⁹². Letztlich bedeutet das eine weitere Terranisierung der Weltmeere.

- (4) Dispute um die rechtliche Zugehörigkeit von Inselmerkmalen, die sich vor dem Hintergrund der in Kapitel 4.1.2 beschriebenen Konfliktmotive verschärfen können.

Solange die staatliche Souveränität über ein Inselmerkmal nicht geklärt ist, können keine rechtsverbindlichen Meereszonen etabliert werden. Das Seevölkerrecht beschäftigt sich nicht mit der Zugehörigkeit von Landmerkmalen, da es auf dem Prinzip „das Land dominiert das Meer“ basiert, welches die Vorrangstellung des territorialen Status beschreibt (vgl. Jia 2014: 4). Landgebiete bilden den Ausgangspunkt für die Bestimmung von Seerechten. Der ICJ bekräftigte diesen Grundsatz im Nordsee-Festlandsockel-Fall von 1969 (vgl. ICJ 1969: 52). In den meisten Fällen der maritimen Grenzziehung muss zunächst die Souveränität über umstrittene Inselmerkmale geklärt werden. So betonte der Gerichtshof im Fall „Katar vs. Bahrain“, dass Seerechte aus der Souveränität eines Staates über sein Landgebiet abgeleitet werden (vgl. ICJ 2001: 61). In diesem Sinne werden maritime Streitigkeiten häufig von territorialen Streitigkeiten dominiert (vgl. Jia 2014: 22). Die Zuständigkeit der Gerichte für diese Fragen ist durch das Seevölkerrecht nicht abgedeckt, da UNCLOS keine anwendbare Regelung beinhaltet. Gleichwohl werden bilaterale und multilaterale Streitigkeiten über die territoriale Zugehörigkeit von Merkmalen durch UNCLOS verursacht, da Inseln (und ggf. Felsen, sofern sie eine der in Art. 121 Abs. 3 UNCLOS festgelegten Anforderungen erfüllen) dieselben Rechte wie andere Landgebiete genießen. Diese Regelung weckt automatisch nationale Begehrlichkeiten hinsichtlich des Besitzes von Inseln, um von exklusiven Nutzungsrechten zu profitieren. In den Genfer Seerechtskonventionen beschränkte man sich noch auf das Küstenmeer.

Die Quintessenz der durchgeführten Analyse ist, dass das Seevölkerrecht durch die Übertragung des konfliktbehafteten Konzepts der ausschließlichen Wirtschaftszone und des erweiterten Festlandsockels auf Inseln und Felsen – wie im Fall des Südchinesischen Meeres – zu zwischenstaatlichen Disputen führt, sich in der Folge allerdings hiermit nicht auseinandersetzt und stattdessen in der Präambel auf die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts verweist.

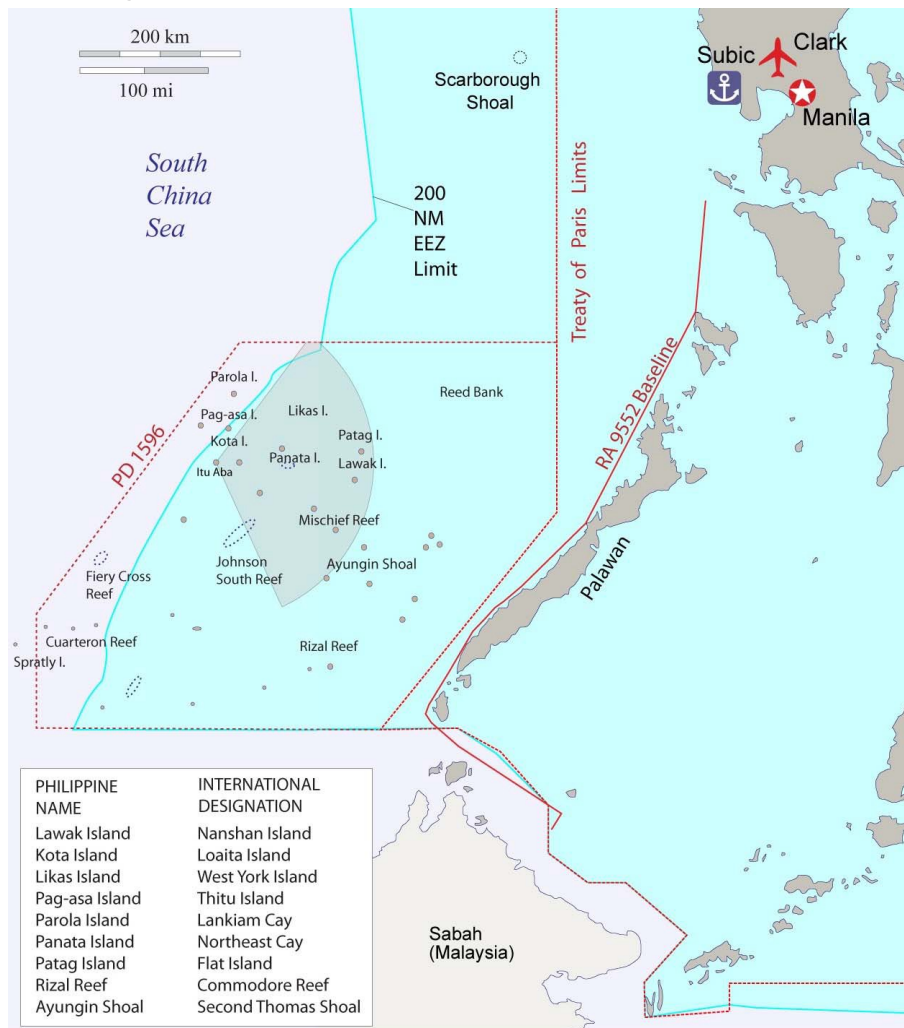
Im Südchinesischen Meer hätte die Einstufung von geografischen Formationen als Insel – ungeachtet der Souveränitätsfrage – erhebliche Auswirkungen. Die nachfolgende Grafik veranschaulicht dies beispielhaft an Itu Aba. Der grau schattierte Bereich zeigt einen

¹⁹² Zu den souveränen Rechten des Küstenstaates siehe Kapitel 2.2.10.3.

Kreisbogen, den ein Gericht um die Insel ziehen könnte und der sich bis zu einem Mittelpunkt gegenüber der Basislinie des philippinischen Archipels (die Linie mit der Bezeichnung RA 9552) erstreckt (vgl. Rosen 2014: 34). Alle dauerhaft überschwemmten Merkmale und trockenfallenden Erhebungen würden dann zum Festlandsockel von Itu Aba gehören (vgl. ebd.). Innerhalb des schattierten Kreisbogens liegen von den Philippinen besetzte Merkmale, darunter Flat Island und Nanshan Island. Werden diese als Felsen gem. Art. 121 Abs. 3 UNCLOS bewertet und erhalten lediglich ein Küstenmeer und eine Anschlusszone, würden sie als philippinisches Territorium¹⁹³ von den Meereszonen der Insel eingeschlossen (vgl. ebd.). Allerdings bleibt es hier bei einem rein hypothetischen Beispiel, da der Ständige Schiedshof im Fall „Philippinen vs. China“ im Jahr 2016 entschieden hat, dass Itu Aba und andere Spratly-Inseln nach dem Seerechtsübereinkommen als einfache Felsen einzustufen sind und keine 200-Meilen-Zone beanspruchen können. Bemerkenswert ist diese Entscheidung angesichts der Tatsache, dass Itu Aba über Trinkwasser verfügt, seine eigene Vegetation anbauen kann und in der Vergangenheit über längere Zeiträume von Militärkräften und Fischern bewohnt wurde (vgl. Reeves 2019: 48). Der Ständige Schiedshof begründete seine Entscheidung mit folgenden Punkten: Abhängigkeit von regelmäßigen Waren- und Lebensmittelimporten, um eine langfristige Besiedlung des Gebietes zu gewährleisten; Itu Aba habe einen extraktiven Wert für Bevölkerungsgruppen außerhalb des Inselmerkmals und somit kein wirtschaftliches Eigenleben (vgl. SCS Arbitration: Abs. 616 f.; Reeves 2019: 48).

¹⁹³ Sofern als philippinisches Territorium anerkannt.

Abb. 40: Auswirkungen des Inselstatus von Itu Aba



Quelle: Rosen 2014

Vor dem Hintergrund der im Südchinesischen Meer verstärkt zu beobachtenden künstlichen Aufschüttung von Formationen stellen sich einige Fragen: Können trockenfallende Erhebungen durch künstliche Aufschüttung zu Felsen aufgewertet werden? Können Felsen durch künstliche Aufschüttung und infrastrukturelle Baumaßnahmen zu Inseln werden? Wenn Inselmerkmale durch künstliche Aufschüttung topographisch verbreitert werden, verschieben sich dann die Meereszonen um die entsprechenden Meter seewärts? Hinsichtlich der zweiten Fragestellung wurden in der vorliegenden Arbeit erste Annahmen dargelegt, die im folgenden Kapitel näher beleuchtet werden.

4.1.5. Künstliche Aufschüttung von Inseln und infrastrukturelle Baumaßnahmen

Eine Fläche so groß wie die ostfriesische Insel Borkum in der Nordsee: Insgesamt 31,68 km² hat die Volksrepublik China in einem beispiellosen Landgewinnungsprojekt auf ihren sieben besetzten (Korallen-) Riffen auf den Spratlys mit Sand und Korallengestein vom Meeresboden künstlich aufgeschüttet¹⁹⁴. In den 1990er Jahren durchgeführte Probebohrungen brachten festen Korallenkalkstein direkt unter der Wasseroberfläche zum Vorschein, welcher von der Chinesischen Akademie der Wissenschaften im Jahr 2008 als geeigneter Baugrund für groß angelegte Ingenieurprojekte einschließlich Start- und Landebahnen bewertet wurde (vgl. Dahm 2020: 2 f.). Bei dem verwendeten Sand handelt es sich hauptsächlich um Kalksand, der sich leicht verdichten lässt¹⁹⁵. Betonmauern oder Tetrapoden umgeben die Riffe als Schutz vor Welleneinwirkung und Erosion (vgl. ebd.: 3).

Wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, hat sich die chinesische Regierung auf drei Merkmale fokussiert: Mischief Reef, Subi Reef und Fiery Cross Reef. Diese sog. „Big 3“ machen rund 96 Prozent der aufgeschütteten Flächen aus. Auch Vietnam hat besetzte Gebiete – aber nicht alle – auf den Spratly-Inseln künstlich vergrößert, die erschlossene Fläche entspricht mit ca. 1,65 km² nur fünf Prozent der chinesischen Landgewinnung. Taiwan hat die größte Insel der Spratlys, Itu Aba, um unerhebliche 0,08 km² aufgeschüttet, während sich die von den Philippinen besetzten Merkmale weiterhin im natürlichen Zustand befinden.

Tab. 5: Landgewinnungsmaßnahmen auf den Spratly-Inseln

	Geografische Formation	Rechtlicher Status	Fläche der Landgewinnung
China	Mischief Reef	Trockenfallende Erhebung	1379 Hektar
	Subi Reef	Trockenfallende Erhebung	976 Hektar
	Fiery Cross Reef	Felsen	677 Hektar
	Cuarteron Reef	Felsen	56 Hektar
	Gaven Reef	Felsen	34 Hektar
	Johnson Reef	Felsen	27 Hektar
	Hughes Reef	Trockenfallende Erhebung	19 Hektar
			Total: 3168 Hektar = 31,68 km²

¹⁹⁴ Basierend auf den Daten der „Asia Maritime Transparency Initiative“ des „Center for Strategic and International Studies“ (Stand: November 2023).

¹⁹⁵ In diesem Kontext sei auf die verheerenden Folgen für das marine Ökosystem hingewiesen, die u. a. durch die Zerstörung der Korallenriffe entstehen.

Vietnam	West Reef	Felsen	70,5 Hektar
	Spratly Island	Felsen	37,19 Hektar
	Sin Cowe Island	Felsen	26,07 Hektar
	Sand Cay	Felsen	9,19 Hektar
	Southwest Cay	Felsen	7,45 Hektar
	Pearson Reef	Felsen	6,03 Hektar
	Cornwallis South Reef	Trockenfallende Erhebung	4,17 Hektar
	Central Reef	Felsen	4,13 Hektar
	Lansdowne Reef	Felsen	0,24 Hektar
			Total: 164,97 Hektar = 1,6497 km²
Taiwan	Itu Aba	Felsen	8 Hektar = 0,08 km²

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf den Daten der AMTI des CSIS

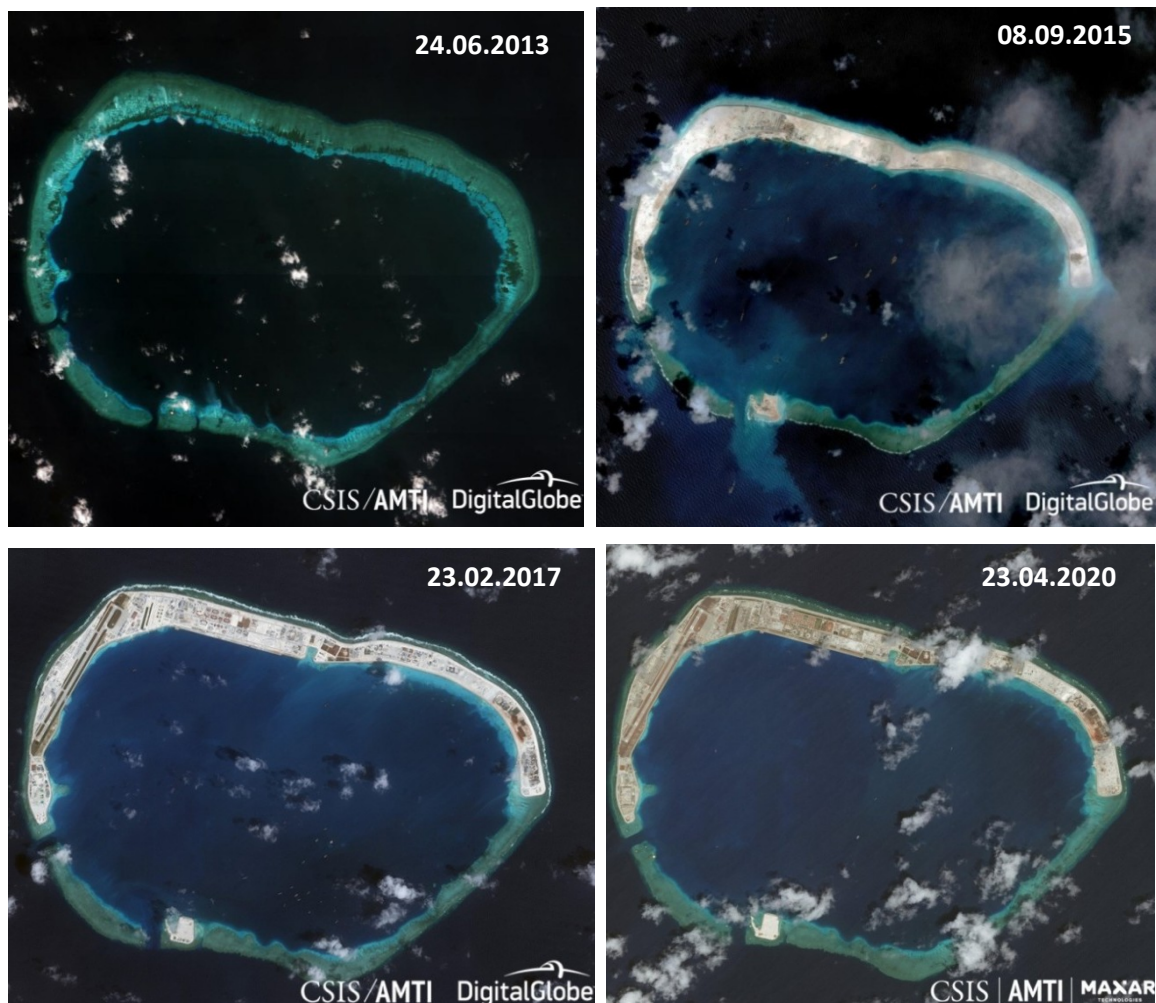
Die unterhalb angeführten Grafiken zeigen die durchgeführten Landgewinnungs- und infrastrukturellen Baumaßnahmen auf den drei genannten Inselmerkmalen.

Bei Mischief Reef handelt es sich um ein nahezu geschlossenes, kreisförmiges Riff, das neun Kilometer lang und sechs Kilometer breit ist und bei dem bei Ebbe einige Korallenblöcke aus dem Wasser ragen. Es liegt auf den östlichen Spratly-Inseln, nahe der Mitte der polygonalen Kalayaan-Box und ca. 240 km¹⁹⁶ nordwestlich der philippinischen Insel Palawan (vgl. Dzurek 1995: 65). Somit bietet Mischief Reef die geringste Distanz einer von China besetzten Formation zu den Philippinen und befindet sich als einziges Riff der „Big 3“ innerhalb der philippinischen EEZ (vgl. AMTI CSIS 2018). Die nächsten Spratly-Merkmale, die von den Philippinen und Vietnam besetzt werden, sind 100 km entfernt: Sin Cowe East Island (Vietnam) und Nanshan Island (Philippinen). Die Distanz zur chinesischen Insel Hainan beträgt ca. 1.110 km (vgl. Dzurek 1995: 65). Zwei kleine Passagen ermöglichen die Durchfahrt in das Riff. Wie Abbildung 41 zeigt, sind die nördliche und nordwestliche Seite von Mischief Reef bedeutend breiter als die restliche Fläche – genau diese Bereiche wurden ab Anfang 2015 halbkreisförmig aufgeschüttet. Es ist nicht ganz klar, was China dazu veranlasst hat, Mischief Reef im Jahr 1995 zu besetzen. Der US-amerikanische Geograf Daniel J. Dzurek führt in diesem Kontext zwei mögliche Auslöser an: Erstens gaben die Philippinen im Juli 1994 bekannt, dass Alcorn Petroleum in der Region Kalayaan, insbesondere im Gebiet um Nanshan Island und Flat Island, nach Ölvorkommen suchen wird (vgl. ebd.: 67 f.). Mischief Reef liegt diesen beiden Formationen am nächsten (vgl. ebd.: 68).

¹⁹⁶ Das entspricht ca. 130 Seemeilen.

Zweitens befürchtete die chinesische Regierung womöglich eine militärische Zusammenarbeit zwischen Hanoi und Manila, nachdem der vietnamesische Verteidigungsminister Doan Khue am 4. Dezember 1994 zu einem fünftägigen Besuch in Manila eingetroffen war, um über den Spratly-Konflikt zu sprechen (vgl. ebd.). Eine Diskussion zwischen Verteidigungsministern in einer solchen Angelegenheit ist eine Seltenheit, so Dzurek.

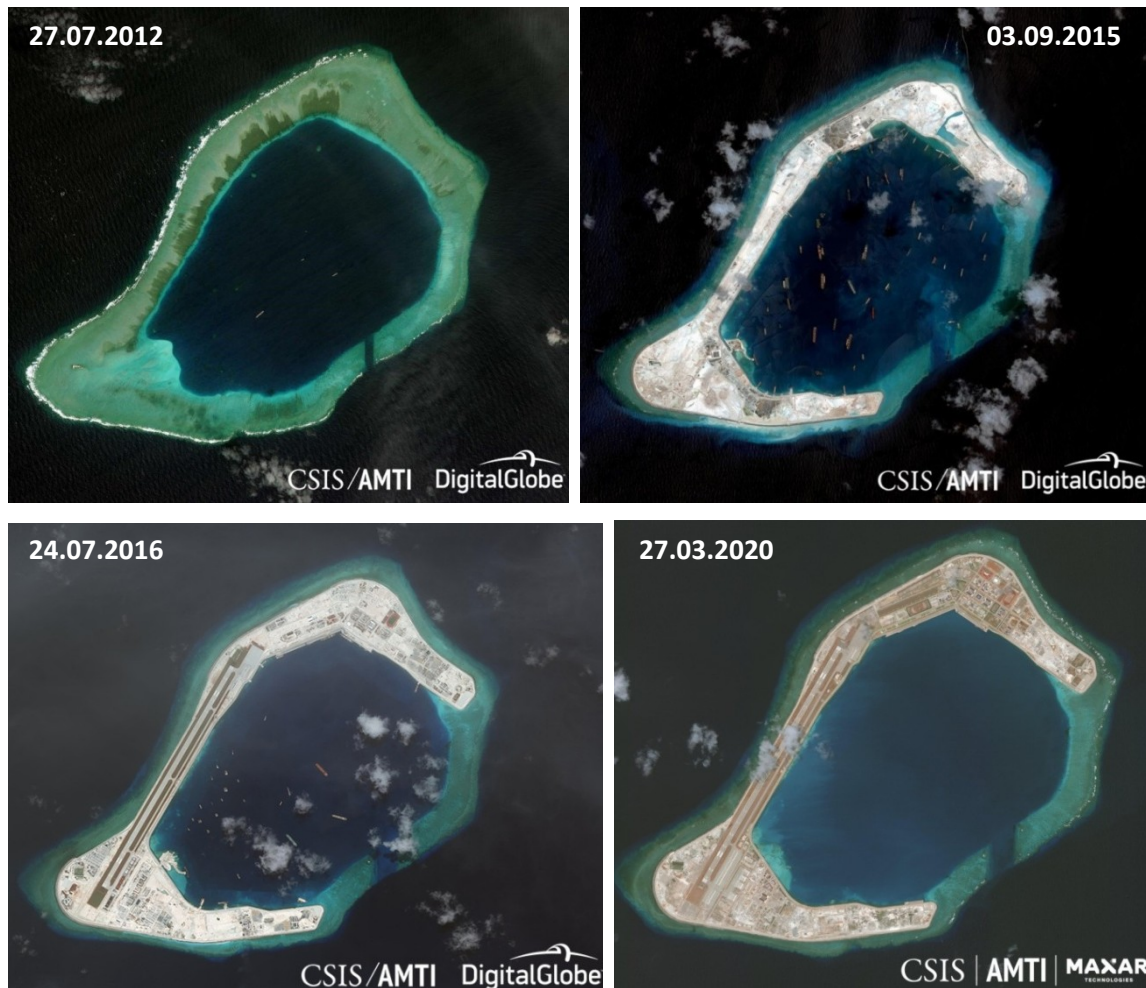
Abb. 41: Landgewinnungsprojekt auf Mischief Reef



Quelle: AMTI CSIS 2023b

Subi Reef ist ein fast vollständig geschlossener, kreisförmiger Ring, der ursprünglich nur bei Ebbe über den Wasserspiegel hinausragte. Es befindet sich ca. 26 km südwestlich der von den Philippinen kontrollierten Insel Thitu und ermöglicht durch eine schmale Passage den Zugang zum Atoll. Zudem ist es ca. 430 km von der philippinischen Insel Palawan entfernt. Die Landgewinnungsmaßnahmen wurden ebenfalls Anfang 2015 begonnen. Hierbei wurde das Riff halbkreisförmig aufgeschüttet und die Durchfahrt für Schiffe vergrößert.

Abb. 42: Landgewinnungsprojekt auf Subi Reef



Quelle: AMTI CSIS 2023c

Fiery Cross Reef ist ein Korallenriff mit rundlicher Form, das 26 km lang und 7 km breit ist und in dessen Mitte sich ursprünglich eine Lagune befand, wie Abbildung 43 veranschaulicht. Die zahlreichen Riffe und Sandbänke lagen bei Flut unter Wasser, mit der Ausnahme von zwei Felsen am südwestlichen und nordöstlichen Ende des Riffs. Aufgrund dessen hat der Ständige Schiedshof das Atoll als Felsen eingestuft (vgl. SCS Arbitration: Abs. 342). Es liegt am westlichen Rand der Spratly-Inseln und mehr als 450 km vom vietnamesischen Festland und den Inseln Palawan und Borneo entfernt (vgl. Centre for International Law, NUS 2016). Fiery Cross Reef wurde seit 2011 als Sitz des Oberkommandos der chinesischen Streitkräfte im Gebiet der Spratly genutzt; am südlichen Rand des Atolls befand sich ein Stützpunkt. Die künstliche Aufschüttung begann in der zweiten Hälfte des Jahres 2014¹⁹⁷.

¹⁹⁷ Bemerkenswert ist der Zeitpunkt, an dem mit den Landgewinnungsarbeiten begonnen wurde. Die Philippinen haben im Januar 2013 ein Schiedsverfahren im Territorialstreit mit China beantragt. Zu dieser Zeit bestand erhebliche Unsicherheit über die rechtliche Klassifizierung der Merkmale im Südchinesischen Meer. Möglicherweise versuchte China vor dem Schiedsspruch, welchen es nicht anerkennt, den Status der Inselmerkmale zu verändern (vgl. Davenport 2018: 78). Im weiteren Verlauf des Kapitels wird beleuchtet, ob das tatsächlich möglich ist.

Abb. 43: Landgewinnungsprojekt auf Fiery Cross Reef



Quelle: AMTI CSIS 2023d

Die künstliche Aufschüttung der sieben Riffe wurde bis Anfang 2016 weitestgehend abgeschlossen. Auf der entstandenen Landfläche trieb Peking anschließend den Bau von Infrastruktur voran, um funktionsfähige Luft- und Marinestützpunkte auf den größten Außenposten zu haben (vgl. AMTI CSIS 2017a). Die drei Inselmerkmale verfügen über:

- Luftwaffenstützpunkte mit Start- und Landebahn und Hangars, die Platz für je 24 Kampfflugzeuge und vier bis fünf größere Flugzeuge wie ISR-, Transport-, Betankungs- oder Bomberflugzeuge sowie Hubschrauberlandeplätzen¹⁹⁸ bieten;
- Strukturen zur Unterbringung von Flugabwehrraketen;
- Schutzräume mit ausfahrbaren Dächern für mobile Raketenwerfer (z. B. HQ-9), die gleichzeitig eine Überwachung aus der Luft verhindern;
- Anlagen für Boden-Boden-Raketen wie bspw. YJ-12-Anti-Schiffs-Marschflugkörper mit einer Reichweite von ca. 300 km (Schiffsabwehrraketen);

¹⁹⁸ Auf Fiery Cross Reef gibt es 24 kleine Hangars und vier große Hangars, auf Mischief Reef gibt es 24 kleine Hangars und fünf große Hangars (vgl. Dahm 2020: 13). Die größten Hangars mit 68x64 Metern bieten Platz für einen Y-20-Transporter (vgl. ebd.).

- Radaranlagen und Kommunikationseinrichtungen in der Nähe von Verteidigungsstrukturen;
- Verwaltungsgebäude;
- Unterirdische Strukturen, die wahrscheinlich für die Unterbringung von Munition, Treib- und Wasserspeicherung oder andere lebenswichtige Materialien genutzt werden;
- Vergrabene Tanks – in den größeren Tanks (48x48 m) lagern vermutlich verschiedene Arten von Treibstoff für Flugzeuge, Schiffe, Dieselmotoren etc.;
- Dieselelektrische Kraftwerke, welche die Merkmale mit Strom versorgen;
- Wetterstationen, teilweise mit meteorologischen Radargeräten, die in Radomen untergebracht sind;
- Hafenanlagen und Tiefseehäfen;
- Erweiterte Küstenschutzmauern (vgl. Dahm 2020; AMTI CSIS 2017a; AMTI CSIS 2017b; McLaughlin 2018).

Innerhalb der Spratlys bilden Mischief Reef, Fiery Cross Reef und Subi Reef ein perfektes Dreieck, um den gesamten Archipel zu beobachten und kontrollieren, wie die nachfolgende Abbildung veranschaulicht¹⁹⁹ (vgl. Vuving 2016: 32).

Abb. 44: Fiery Cross Reef (A) Subi Reef (B) und Mischief Reef (C) als Dreiecks-Formation



Quelle: McLaughlin 2018

Doch was bezweckt die Volksrepublik China mit den beschriebenen Landgewinnungs- und infrastrukturellen Baumaßnahmen? Die Suche nach dem malaysischen Passagierflugzeug

¹⁹⁹ Aus Woody Island, Fiery Cross Reef, Mischief Reef und Scarborough Shoal ergibt sich wiederum eine ideale Vier-Punkte-Konstellation, um mit einem Radius von 250 km den Großteil des gesamten Südchinesischen Meeres zu beobachten (vgl. Vuving 2016: 32).

(Flug MH370), das im März 2014 auf seinem Weg von Kuala Lumpur nach Peking spurlos verschwand, habe eindrücklich gezeigt, dass die Seeraumüberwachung im Südchinesischen Meer verbessert werden muss, wie ein hochrangiger Offizier der PLA Air Force auf einem internationalen Verteidigungsforum betonte (vgl. Dolven et al. 2015: 10). Wie die oberhalb dargelegte Auflistung vermuten lässt, dient die errichtete Infrastruktur wohl nicht ausschließlich der zivilen maritimen Aufklärung. Hierfür hätten die Start- und Landebahnen nicht drei Kilometer lang sein müssen, wie Michael Paul in seinem Aufsatz „Eine ‚Große Sandmauer‘ im Südchinesischen Meer? Politische, seerechtliche und militärische Aspekte des Inselstreits“ zu bedenken gibt. Die gewählte Länge der Start- und Landebahn habe militärische Gründe, sie erlaube den Einsatz von Kampfflugzeugen und Langstreckenbombern, für die auf allen drei Riffen entsprechende Hangars gebaut wurden (vgl. Paul 2016a: 15 f.). Und der Hafen auf Fiery Cross Reef ist groß genug für Kriegsschiffe (vgl. ebd.). Durch den Aufbau von militärischen Außenposten kann die Entfernung der Insel Hainan zum Konfliktort umgangen werden. Stattdessen werden direkt vor Ort militärische Mittel stationiert, die es ermöglichen, im gesamten Südchinesischen Meer zu operieren und die Kontrolle über den Meeres- und Luftraum zu erlangen. Durch Stationierung von Truppenkontingenten auf den Stützpunkten können die umstrittenen Inseln mit kurzer Vorwarnzeit angegriffen werden (vgl. ebd.: 16). Im Vordergrund steht offenbar die Absicherung der territorialen Souveränitätsansprüche und maritimen Interessen in der Region durch eine verstärkte militärische Präsenz und notfalls militärische Verteidigung entlang der Neun-Striche-Linie (vgl. ebd.: 14). Die Errichtung künstlicher Inseln sei eine notwendige defensive Maßnahme, da sich China durch die Verteidigungskooperation der USA mit den Philippinen unsicher fühle, so die innenpolitische Rechtfertigung (vgl. ebd.). Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Außenposten wichtig für die Exploration und spätere Ausbeutung von erwarteten Öl- und Gasvorkommen (vgl. ebd.: 15). In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob China beabsichtigt, den Status von Inselmerkmalen zu verändern, um Meereszonen zu generieren bzw. auszuweiten und auf diese Weise von exklusiven Zugangsrechten zu marinen Ressourcen zu profitieren.

Kann ein Felsen durch ein solches Landgewinnungsprojekt überhaupt zu einer Insel oder eine trockenfallende Erhebung zu einem Felsen oder einer Insel im Sinne von Art. 121 UNCLOS aufgewertet werden?

Nach Art. 60 UNCLOS hat der Küstenstaat in der EEZ das alleinige Recht, künstliche Inseln sowie Anlagen und Bauwerke für die in Art. 56 vorgesehenen und für andere wirtschaftliche Zwecke zu errichten – allerdings nicht im Bereich anerkannter und für die internationale

Schifffahrt relevanter Seewege (vgl. Art. 56, Art. 60 UNCLOS). Diese sind ordnungsgemäß bekannt zu machen und es müssen ständige Warneinrichtungen unterhalten werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu gewährleisten (vgl. Art. 60 UNCLOS). Um künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke können Sicherheitszonen über eine Entfernung von max. 500 Metern eingerichtet werden, sofern die internationalen Normen nichts anderes gestatten oder die zuständige internationale Organisation eine abweichende Empfehlung ausspricht. Alle nicht mehr benutzten Anlagen und Bauwerke sind im Einklang mit den allgemein internationalen Normen und unter Berücksichtigung der Fischerei, des Umweltschutzes und der Rechte und Pflichten anderer Staaten zu beseitigen (vgl. ebd.). Diese Regelung bezieht sich nicht auf künstliche Inseln. In Art. 60 Abs. 8 UNCLOS ist explizit geregelt, dass künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke rechtlich nicht als Inseln zu behandeln sind und kein eigenes Küstenmeer haben (vgl. ebd.). Ihr Vorhandensein beeinflusst zudem nicht die Abgrenzung von Meereszonen (vgl. ebd.). Dieselben Regelungen gelten nach Art. 80 UNCLOS sinngemäß für künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke auf dem Festlandsockel (vgl. Art. 80 UNCLOS). Die Freiheit der Hohen See umfasst gemäß Art. 87 für alle Küsten- und Binnenstaaten das Recht, künstliche Inseln und andere nach dem Völkerrecht zulässige Anlagen zu errichten (vgl. Art. 87 UNCLOS). Doch was versteht das Seevölkerrecht unter einer künstlichen Insel? Bezieht sich die Errichtung künstlicher Inseln ebenfalls auf die künstliche Aufschüttung vorhandener Inselmerkmale, wie im Südchinesischen Meer zu beobachten? Das Seerechtsübereinkommen liefert diesbezüglich keine klare Definition. Wie oberhalb ersichtlich, wird zwischen künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken unterschieden – die konkreten Unterschiede bleiben jedoch ungeklärt. Der niederländische Völkerrechtler Alfred Soons differenziert in seinem Aufsatz „Artificial Islands and Installations in International Law“ zwischen vier Arten von Offshore-Anlagen: (1) Schwimmende Strukturen, die durch Anker oder andere Mittel an der gleichen Position gehalten werden, (2) feste Strukturen, die im Meeresboden verankert sind, (3) Betonbauten und (4) Bauwerke, die durch die Ablagerung natürlicher Materialien wie Sand, Gestein und Kies entstanden sind (vgl. Soons 1974: 1 f.). Nur bei Letzterem handelt es sich um echte künstliche Inseln. Dem ließe sich hinzufügen, dass künstliche Inseln fest mit dem Meeresboden verbunden und unbeweglich sind. Sie entstehen durch menschliche Landgewinnungsmaßnahmen.

Nach Artikel 121 ist eine Insel eine „natürlich entstandene Landfläche, die vom Wasser umgeben ist und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt“ (Art. 121 UNCLOS). Zwar ist die Bedeutung von „natürlich entstanden“, wie in Kapitel 4.1.4.1 dargelegt, nicht eindeutig²⁰⁰,

²⁰⁰ Bezieht sich der Begriff auf die Materialien, die Land bilden und erweitern, oder auf menschliche Eingriffe in den Entstehungsprozess? Oder müssen beide Kriterien erfüllt sein?

aber die Seerechtskonvention beinhaltet eine klare sprachliche Unterscheidung zwischen natürlichen und künstlichen Inseln. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass sich Staaten keine Meeresgebiete aneignen, indem sie künstlich eine Landfläche erschaffen (vgl. Galea 2009: 44). Und bei den Landgewinnungsprojekten im Südchinesischen Meer handelt es sich zweifelsohne nicht um einen natürlichen Entstehungsprozess.

Basierend auf Art. 60 und 121 UNCLOS lässt sich annehmen, dass eine trockenfallende Erhebung durch künstliche Aufschüttung und infrastrukturelle Baumaßnahmen nicht zu einem Felsen oder einer Insel und ein Felsen nicht zu einer Insel wird, selbst wenn diese hierdurch die in Art. 121 Abs. 3 festgelegten Anforderungen erfüllt.

Theoretisch können solche Merkmale jedoch zu künstlichen Inseln werden (vgl. Saunders 2019: 647). Demzufolge wäre eine Änderung des rechtlichen Status von Inselmerkmalen nicht per se ausgeschlossen. Ein Küstenstaat erlangt hierdurch keine zusätzlichen souveränen Rechte im maritimen Raum, sondern verliert sie. Trockenfallende Erhebungen können nicht länger als Basislinie verwendet werden und für Felsen entfällt der Anspruch auf ein Küstenmeer und eine Anschlusszone von max. 24 sm zugunsten/zulasten²⁰¹ einer max. 500 Meter breiten Sicherheitszone, nun greift Art. 60 UNCLOS. Interessant ist in diesem Kontext das Urteil des Ständigen Schiedshofs im Fall „Philippinen vs. China“ vom 12. Juni 2016: Eine trockenfallende Erhebung bleibt eine trockenfallende Erhebung im Sinne des Seerechtsübereinkommens, unabhängig von ihrer Größe nach künstlicher Aufschüttung oder der darauf errichteten Anlagen (vgl. SCS Arbitration: Abs. 305). Der rechtliche Status eines Merkmals ist anhand seines früheren, natürlichen Zustands zu bewerten (vgl. ebd.: Abs. 306). Nach Auffassung des Gerichts können künstlich aufgeschüttete Merkmale demnach nicht zu einer künstlichen Insel werden. In rechtlicher Konsequenz kann Art. 60 UNCLOS hier nicht angewendet werden und es gelten weiterhin die „ursprünglichen“ Regelungen des Übereinkommens. Dennoch definiert der Schiedshof das Mischief Reef im weiteren Verlauf des Urteils als „künstlich“ im Sinne von Art. 60 und verstrickt sich somit in einen entscheidenden Widerspruch: „China has elevated what was originally a reef platform that submerged at high tide into an island that is permanently exposed. Such an island is undoubtedly ‘artificial’ for the purposes of Article 60” (ebd.: Abs. 1037). Wie der Schiedshof richtigerweise betont, handelt es sich bei Mischief Reef – das gilt ebenso für Subi Reef – nicht mehr um eine trockenfallende Erhebung, die bei Ebbe über den Wasserspiegel ragt, sondern um eine Formation, die sich dauerhaft über Wasser befindet und somit die grundlegenden

²⁰¹ Abhängig von der Perspektive des Betrachters. Der Küstenstaat verliert Meereszonen im Umfang von 23,5 sm, während alle anderen Staaten hierdurch an frei verfügbarer Fläche gewinnen, da diese nun zur Hohen See zählt.

Kriterien nach Art. 121 Abs. 1 UNCLOS erfüllt. Angesichts dieser Tatsache ist kritisch zu hinterfragen, ob z. B. Mischief Reef noch als trockenfallende Erhebung angesehen werden kann. Wenn Felsen wie Fiery Cross Reef weiterhin als Felsen klassifiziert werden, bleibt die in Kapitel 4.1.4.2 geschilderte Problematik bestehen. Auch in diesem Fall muss reflektiert werden, inwieweit die Einordnung als Felsen mittel- bis langfristig aufrechterhalten werden kann, wenn die Anforderungen nach Art. 121 Abs. 3 erfüllt sind. Zumal dies vor dem Hintergrund zu bewerten ist, dass Inseln durch künstliche Aufschüttung nicht nur ihre Landfläche und Bevölkerung vor dem Meeresspiegelanstieg schützen, sondern gleichzeitig ihre Basislinien und ggf. ihren rechtlichen Status (siehe Kapitel 3.7). Kennzeichnend ist hier allerdings, dass im einen Fall etwas dazugewonnen und im anderen Fall bereits Vorhandenes erhalten wird. Umgekehrt lässt sich wiederum hinterfragen, ob aus einer künstlich aufgeschütteten Insel eine künstliche Insel wird. Eine mögliche Lösung könnte zukünftig eine seevölkerrechtliche Unterscheidung zwischen künstlicher Aufschüttung und künstlicher Erhaltung sein. Folgend dem Grundgedanken, dass einer weiteren Aufteilung der Weltmeere durch exzessive Souveränitätsansprüche vorgebeugt werden soll, wie die Untersuchung von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS gezeigt hat, sollte eine künstliche Aufschüttung von Inselmerkmalen nicht dazu führen, dass diese als Insel im rechtlichen Sinne gewertet werden, selbst wenn jegliche Kriterien hierfür erfüllt sind. Hierfür bedarf es entweder einer Beseitigung der in Art. 121 UNCLOS herausgearbeiteten Unklarheiten oder einer generellen Regelung, dass künstlich aufgeschüttete Formationen stets als künstliche Inseln gemäß Art. 60 UNCLOS einzuordnen sind.

Des Weiteren stellt sich die Frage, ob sich die Basislinien und folglich die äußeren Grenzen der Meereszonen mit der künstlichen Verbreiterung des/der Felsen seewärts verschieben. In der Seerechtskonvention findet sich diesbezüglich keine Antwort. Da der Schiedshof dafür plädiert, sich an der ursprünglichen, natürlichen Form der jeweiligen Formation zu orientieren, lässt sich diese Frage tendenziell verneinen.

Interessant ist ebenfalls die Frage, ob die chinesischen Landgewinnungsmaßnahmen im Südchinesischen Meer legal sind. Wie erwähnt, geht aus UNCLOS hervor, dass die Errichtung künstlicher Inseln ausschließlich innerhalb der eigenen EEZ bzw. auf dem eigenen Festlandsockel oder im Bereich der Hohen See erfolgen darf. Mischief Reef ist laut Schiedsspruch eine trockenfallende Erhebung, über die kein Land die Souveränität haben kann, und liegt in der philippinischen EEZ²⁰² und hätte somit von der VR China nicht

²⁰² Da Itu Aba nicht als Insel klassifiziert wurde und somit nicht über eine eigene EEZ verfügt, innerhalb derer sich Mischief Reef befinden könnte (vgl. Gewirtz 2016: 10).

aufgeschüttet werden dürfen (vgl. Saunders 2019: 665). Allerdings regelt UNCLOS nicht, ob diese Aktivitäten auf umstrittenen Inseln erlaubt sind oder nicht.

4.1.6. Das Schiedsverfahren im Fall „Philippinen vs. China“ – Effektives Instrument zur Streitbeilegung?

Im Dezember 2023 stießen ein philippinisches Boot und ein Schiff der chinesischen Küstenwache nahe des umstrittenen Second Thomas Shoal zusammen. Der Vorfall ereignete sich während einer philippinischen Versorgungsmission für Fischer, die auf Booten in der Spratly-Region leben und arbeiten, sowie für auf der Sierra Madre, einem absichtlich auf Grund gesetzten militärischen Transportschiff, stationierte Truppen (vgl. Stehle 2023). Die Regierungen in Manila und Peking beschuldigten sich gegenseitig der Aggression (vgl. ebd.). Philippinische Behörden berichteten, dass zwei Versorgungsschiffe von der chinesischen Küstenwache bedrängt, blockiert und mit Wasserwerfern beschossen wurden (vgl. ebd.). Zudem sei eines der Schiffe vorsätzlich gerammt worden (vgl. James 2023). Die chinesische Küstenwache wies diese Darstellung zurück und erklärte, das philippinische Schiff sei für die Kollision verantwortlich, da es zunächst mehrere klare Warnungen ignoriert und dann abrupt den Kurs gewechselt habe, um legitimen Kontrollmaßnahmen zu entgehen (vgl. Spiegel 2023). Die Schiffe seien illegal durch von China beanspruchte Gewässer gefahren. In Reaktion auf die Ereignisse kündigte Präsident Ferdinand Marcos Jr. auf der Social-Media-Plattform X an, dass die Philippinen ihre Souveränität im Südchinesischen Meer verteidigen werden (vgl. James 2023). In einem Kommentar der Zeitung „People’s Daily“, welche als Parteiorgan der Kommunistischen Partei Chinas fungiert, wurde kritisiert, dass sich die Philippinen zu sehr auf US-amerikanische Unterstützung verlassen und mit ihrem Verhalten den Frieden und die Stabilität in der Region gefährden (vgl. Spiegel 2023). Ähnliche Zwischenfälle gab es bereits im Oktober 2023. Zu Beginn des Jahres 2024 hielten die Volksrepublik und die USA – letztere gemeinsam mit der philippinischen Marine – jeweils eigene Militärmanöver in der Region ab. Darüber hinaus haben chinesische Kriegsschiffe im September 2023 schwimmende Barrieren in Form von bis zu 300 m langen Ketten aus Bojen ausgelegt, um philippinische Fischerboote vom Scarborough Shoal fernzuhalten (vgl. Musch-Borowska 2023).

Die jüngsten Konfrontationen zwischen den beiden Streitparteien verdeutlichen, dass das Urteil des Ständigen Schiedshofs in Den Haag vom 12. Juli 2016 im berühmten Schiedsverfahren „Philippinen vs. China“ nicht zur entscheidenden Lösung des vielschichtigen Disputs geführt hat. Das Eskalationspotenzial bleibt weiterhin hoch. Daher stellt sich die Frage nach der Effektivität solcher Verfahren im Rahmen internationaler

Konfliktbewältigung. Im folgenden Kapitel werden die im Seerechtsübereinkommen verankerten Regelungen anhand des vorliegenden Fallbeispiels analysiert.

Überblick: Das Schiedsverfahren im Fall „Philippinen vs. China“

Am 22. Januar 2013 initiierten die Philippinen ein obligatorisches Schiedsverfahren gegen die VR China gemäß Art. 287 und Anlage VII UNCLOS. Sie strebten einen Schiedsspruch an, der

- (1) erklärt, dass die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien in Bezug auf die Gewässer, den Meeresboden und -untergrund sowie die Inselmerkmale des Südchinesischen Meeres durch UNCLOS geregelt werden und die sog. Neun-Striche-Linie mit dem Übereinkommen nicht vereinbar ist;
- (2) bestimmt, ob es sich bei den beanspruchten Inselmerkmalen auf den Spratlys und Scarborough Shoal um Inseln und Felsen gemäß Art. 121 UNCLOS oder trockenfallende Erhebungen handelt und ob sie einen Anspruch auf Meereszonen begründen können;
- (3) es den Philippinen ermöglicht, ihre Rechte u. a. hinsichtlich Fischerei, Ölexploration und freier Schifffahrt ausüben zu können (vgl. SCS Arbitration: Abs. 28).

In ihrer Klageschrift betonten die Philippinen, dass das Schiedsverfahren nicht darauf abziele, die Souveränität über beanspruchte Inselmerkmale zu klären oder maritime Grenzen festzulegen. Sie bekräftigten zudem, dass sie die Erklärung der VR China vom 25. August 2006 gemäß Artikel 298 UNCLOS respektieren (vgl. Notification and Statement of Claim 2013: Abs. 7).

Wie in Kapitel 2.2.10.4 erläutert, kann nach Artikel 287 UNCLOS jeder Staat eine schriftliche Erklärung abgeben, in welcher er das priorisierte Mittel zur Streitbeilegung angibt. Genannt werden: der Internationale Seegerichtshof, der Internationale Gerichtshof, die Schiedsgerichtsbarkeit gemäß Anlage VII sowie die spezielle Schiedsgerichtsbarkeit gemäß Anlage VIII UNCLOS (vgl. Art. 287 UNCLOS). Diese Regelung versucht, „zwei an sich unvereinbare Ansätze miteinander zu vereinen: die Dispositionsfreiheit der Parteien hinsichtlich der Streitbeilegung einerseits und die Verbindlichkeit des Verfahrens andererseits“ (Wolfrum 2006: 469). So wird die Dispositionsfreiheit der Parteien zwar anerkannt, aber die Wahl der Mittel eingegrenzt (vgl. ebd.). In einem konkreten Streitfall wird jenes Forum einberufen, das beide Parteien gewählt haben (vgl. Art. 287 UNCLOS; Vitzthum 2006: 469). Haben die Parteien nicht demselben Verfahren zugestimmt oder keine Erklärung abgegeben, wird die Streitigkeit einem Schiedsverfahren gemäß Anlage VII UNCLOS unterstellt (vgl. ebd.). Da weder die Philippinen noch China eine schriftliche Erklärung beim UN-Generalsekretär hinterlegt haben, wurde in diesem Fall ein Schiedsgericht nach Anlage

VII eingerichtet (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 109). „Wird die Zuständigkeit eines Gerichtshofs oder Gerichts bestritten, so entscheidet der Gerichtshof oder das Gericht darüber“ (vgl. Art. 298 UNCLOS). Eine vergleichbare Regelung findet sich in Art. 9 Anlage VII, auf die im weiteren Verlauf eingegangen wird. Jede Entscheidung eines zuständigen Gerichtshofs oder Gerichts ist nach Artikel 296 UNCLOS für die Parteien und den betreffenden Konflikt rechtsverbindlich (vgl. Art. 296 UNCLOS). Jede Streitpartei kann durch eine schriftliche Notifikation, die an die andere(n) Partei(en) gerichtet ist und das Klagebegehren sowie dessen Begründung enthält, eine Streitigkeit dem in Anlage VII vorgesehenen Schiedsverfahren unterwerfen (vgl. Art. 1, Anlage VII UNCLOS). Jeder Vertragsstaat darf vier fachlich geeignete und unparteiische Schiedsrichter ernennen (vgl. ebd.: Art. 2). Das Schiedsgericht bestand aus fünf Mitgliedern, das sich im vorliegenden Fall aus folgenden Personen zusammensetzte: Richter Thomas A. Mensah (Vorsitzender), Richter Jean-Pierre Cot, Richter Stanislaw Pawlak, Professor Alfred H. A. Soons und Richter Rüdiger Wolfrum. Die Streitparteien sind gemäß Artikel 6 verpflichtet, alle sachdienlichen Schriftstücke vorzulegen und die notwendigen Informationen bereitzustellen, um die Arbeit des Schiedsgerichts zu erleichtern (vgl. ebd.: Art. 6). Zudem geben sie dem Gericht die Möglichkeit, Zeugen oder Sachverständige zu laden sowie für den Fall relevante Örtlichkeiten zu besichtigen (vgl. ebd.). Die Entscheidungen des Schiedsgerichts basieren auf dem Mehrheitsprinzip. Dabei hindert die „Abwesenheit oder Stimmenthaltung von weniger als der Hälfte der Mitglieder“ (ebd.: Art. 8) das Gericht nicht an der Entscheidungsfindung. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag (vgl. ebd.).

Als Reaktion auf die Klageschrift übermittelte die chinesische Regierung dem Außenministerium der Philippinen am 19. Februar 2013 eine Verbalnote, in welcher sie das Schiedsverfahren entschieden ablehnte und die Klageschrift an die Philippinen zurücksandte. Darin heißt es: „The position of China on the South China Sea issues has been consistent and clear. China has indisputable sovereignty over the Nanhai [Spratly] Islands and their adjacent waters. At the core of the disputes [...] are the territorial disputes over some islands and reefs of the Nansha Islands“ (Note Verbale from the Embassy of the PRC in Manila to the Department of Foreign Affairs of the Republic of the Philippines 2013).

Am 30. März 2014 reichten die Philippinen gemäß der Verfahrensordnung Nr. 1 insgesamt 15 Vorlagen zu Streitigkeiten bzgl. der Auslegung und Anwendung des Seerechtsübereinkommens ein, die folgend in ihrer endgültigen und überarbeiteten Fassung vom 30. November 2015 angeführt werden:

1. China darf keine maritimen Ansprüche über die in UNCLOS gewährten Rechte hinaus geltend machen;
2. Die chinesische „Neun-Striche-Linie“ verstößt gegen die Seerechtskonvention;
3. Scarborough Shoal begründet keinen Anspruch auf eine EEZ oder einen Festlandsockel;
4. Mischief Reef, Second Thomas Shoal und Subi Reef sind trockenfallende Erhebungen, die keine Meereszonen etablieren und nicht in Besitz genommen werden können;
5. Mischief Reef und Second Thomas Shoal liegen innerhalb der philippinischen EEZ und auf dem Festlandsockel der Philippinen;
6. Gaven Reef und McKennan Reef (einschl. Hughes Reef) sind trockenfallende Erhebungen, die lediglich zur Bestimmung der Basislinie verwendet werden können, von welcher aus die Breite des Küstenmeeres von Namyit und Sin Cowe gemessen wird;
7. Johnson Reef, Cuarteron Reef und Fiery Cross Reef begründen keinen Anspruch auf eine EEZ oder einen Festlandsockel;
8. China hat rechtswidrig die Ausübung souveräner Rechte der Philippinen über die lebenden und nicht-lebenden Ressourcen beeinträchtigt;
9. China hat chinesische Fischer nicht daran gehindert, lebende Ressourcen innerhalb der philippinischen EEZ auszubeuten;
10. China hat philippinische Fischer rechtswidrig daran gehindert, ihren Lebensunterhalt durch traditionelle Fischereiaktivitäten am Scarborough Shoal zu verdienen;
11. China hat gegen seine Verpflichtungen zum Schutz und Erhalt der Meeresumwelt gemäß UNCLOS verstoßen;
12. Die Besetzung von Mischief Reef durch China sowie die dort durchgeführten Bauaktivitäten verstoßen gegen die Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens über künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke sowie gegen Chinas Pflicht zum Schutz und Erhalt der Meeresumwelt. Zudem stellen sie eine rechtswidrige Handlung der versuchten Aneignung dar;
13. China hat durch den gefährlichen Einsatz von Strafverfolgungsschiffen, der ein ernsthaftes Kollisionsrisiko für philippinische Schiffe darstellt, gegen seine Verpflichtungen gemäß UNCLOS verstoßen;
14. Seit Einleitung des Schiedsverfahrens im Januar 2013 hat China den Konflikt unrechtmäßig verschärft und ausgeweitet, indem es in die Schifffahrtsrechte der Philippinen in den Gewässern um Second Thomas Shoal eingegriffen, die Versorgung und damit die Gesundheit des dort stationierten Personals gefährdet sowie Bauaktivitäten an den sieben besetzten Riffen durchgeführt hat;

15. China muss die Rechte und Freiheiten der Philippinen gemäß UNCLOS respektieren, die Verpflichtungen im Rahmen dieses Übereinkommens erfüllen und darf seine Rechte und Freiheiten im Südchinesischen Meer nur unter gebührender Berücksichtigung derer der Philippinen ausüben (vgl. Award 2016: Abs. 112)²⁰³.

Am 7. Dezember 2014 veröffentlichte das chinesische Außenministerium das „Position Paper of the Government of the People’s Republic of China on the Matter on Jurisdiction in the South China Sea Arbitration by the Republic of the Philippines“ (Position Paper 2014), das vom Schiedsgericht als Einwand gemäß Art. 20 der Verfahrensordnung bewertet wurde. Das Positionspapier sollte darlegen, dass das eingerichtete Schiedsgericht für den vorliegenden Fall nicht zuständig ist (vgl. Positionspapier 2014: Abs. 2). Es bedeute keinesfalls, dass China die von den Philippinen vorgebrachten Ansichten oder Ansprüche akzeptiert, und stelle keine Annahme oder Teilnahme der Volksrepublik an diesem Schiedsverfahren dar (vgl. ebd.). Der einseitige Rückgriff auf ein Zwangsschiedsverfahren sei zudem kein freundschaftlicher Akt, wenn sich der initiiierende Staat des Widerstands der anderen Partei bewusst ist (vgl. ebd.: Abs. 90). Im Folgenden werden die wichtigsten Argumentationslinien der chinesischen Regierung aus dem genannten Positionspapier und die jeweiligen Entscheidungen des Schiedsgerichts herangezogen, um die Effektivität des Verfahrens nach Anlage VII UNCLOS einzuschätzen.

Konfliktgegenstand

Die chinesische Regierung behauptet, dass der Kerngegenstand des Schiedsverfahrens die territoriale Souveränität über mehrere Inselmerkmale im Südchinesischen Meer und nicht die Auslegung oder Anwendung des Seerechtsübereinkommens sei (vgl. ebd.: Abs. 3). Um über die von den Philippinen vorgebrachten Anträge zu entscheiden, müsse das Schiedsgericht zwangsläufig die Souveränität Chinas über die betreffenden Merkmale feststellen, bevor eine Entscheidung darüber getroffen werden könne, ob Chinas maritime Ansprüche das nach UNCLOS zulässige Maß überschreiten (vgl. ebd.: Abs. 10). Eine geografische Formation besitzt per se keine maritimen Rechte, wenn sie nicht der staatlichen Souveränität unterliegt (vgl. ebd.: Abs. 17). Wenn die Souveränität über ein Merkmal nicht geklärt ist, könne es keinen Disput über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens geben, noch über die Frage, ob die maritimen Ansprüche des Staates mit UNCLOS vereinbar sind (vgl. ebd.:

²⁰³ Folgende Änderungen wurden im Vergleich zu den 15 Vorlagen vom 30. März 2014 vorgenommen: Ergänzung von Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef, Johnson Reef, Hughes Reef und Subi Reef in Nr. 11, Verweis auf Baggararbeiten und Bautätigkeiten am Mischief Reef, Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef, Johnson Reef, Hughes Reef und Subi Reef in Nr. 14 und Änderung des Textes von Nr. 15 (vgl. SCS Arbitration: Abs. 78).

Abs. 16, 17). Noch nie habe ein internationales (Schieds-) Gericht die Seerechtskonvention angewendet, um über Seerechte zu entscheiden, die sich aus einem Merkmal ergeben, bevor die Souveränität über das betreffende Merkmal geklärt war (vgl. ebd.: Abs. 18). Darüber hinaus vertritt China die Auffassung, dass die Frage, ob trockenfallende Erhebungen angeeignet werden können oder nicht, eine Angelegenheit der territorialen Souveränität darstelle (vgl. ebd.: Abs. 23, 25). Diese liege außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Übereinkommens (vgl. ebd.: Abs. 13). Um diese Tatsache zu umgehen, hätten die Philippinen wiederholt erklärt, dass sie vom Schiedsgericht keine Feststellung der Souveränität über bestimmte, von beiden Streitparteien beanspruchte Merkmale erwarteten, sondern vielmehr eine Entscheidung über die Vereinbarkeit der maritimen Ansprüche der VR China mit den Regelungen des Seerechtsübereinkommens (vgl. ebd.: Abs. 14). Durch diese „künstliche Aufmachung“ verschleierten die Philippinen vermeintlich den wahren Kern des Schiedsgegenstands (vgl. ebd.). Des Weiteren kritisiert China, dass die größte Insel der Spratly-Inseln, Itu Aba, bewusst aus der Kategorie der „von China besetzten oder kontrollierten Merkmale“ ausgeschlossen wurde. Die Philippinen hätten damit einen schweren Verstoß gegen das Ein-China-Prinzip begangen und die territoriale Integrität Chinas verletzt (vgl. ebd.: Abs. 22).

Die Philippinen machen geltend, dass sich der Streitgegenstand auf die von China beanspruchten historischen Rechte im Südchinesischen Meer bezieht (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 140). Sie erkennen zudem an, dass ein Souveränitätskonflikt besteht und dass die gesamten Streitigkeiten zwischen den Philippinen und China mehrere Ebenen aufweisen (vgl. ebd.: Abs. 141). Diese Faktoren seien jedoch für die Zuständigkeit des Schiedsgerichts irrelevant, da keine der philippinischen Vorlagen eine Entscheidung über das Ausmaß der chinesischen Hoheit über Landgebiete fordere (vgl. ebd.). Die Philippinen weisen darauf hin, dass zunächst der Charakter und die Natur eines Merkmals bestimmt werden müssen (vgl. ebd.: Abs. 144). Dies erfordere keine vorherige Bestimmung der nationalen Zugehörigkeit (vgl. ebd.). „In other words, the Philippines argues, ‘the same feature could not be a rock if it pertains to one State but an island capable of generating entitlement to an EEZ and continental shelf if it pertains to another’” (ebd.). Zudem sei gemäß Art. 13 Abs. 1 UNCLOS zu bestimmen, ob es sich bei einem Merkmal um eine trockenfallende Erhebung handelt – hierfür sei das Schiedsgericht zuständig (vgl. ebd.).

Artikel 279 UNCLOS verpflichtet alle Vertragsstaaten, ihre Streitigkeiten durch friedliche Mittel in Übereinstimmung mit Art. 2 Abs. 3 sowie Art. 33 Abs. 1 der Charta der Vereinten Nationen beizulegen (vgl. Art. 279 UNCLOS). Als friedliche Mittel gelten: Verhandlung,

Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung, Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen und Vereinbarungen sowie andere friedliche Mittel nach Wahl der Parteien (vgl. Art. 33 UN-Charta). In diesem Sinne lässt sich von einer obligatorischen Streitbeilegung für seevölkerrechtliche Belange sprechen (vgl. Wolfrum 2006: 468). Eine Rechtsstreitigkeit liegt vor, wenn zwischen Parteien eine Meinungsverschiedenheit über einen rechtlichen Punkt oder eine Tatsache besteht und gegensätzliche Positionen vertreten werden (vgl. ebd.: 467). Nach der Seerechtskonvention muss sich der Disput auf die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beziehen. Diese Regelung findet sich ebenfalls in Art. 288 UNCLOS über die Zuständigkeit eines Gerichtshofs oder Gerichts. Andere Konfliktgegenstände, wie die territoriale Zugehörigkeit von Inselmerkmalen, sind von den in Teil XV festgelegten Streitbeilegungsverfahren ausgeschlossen. Wie in Kapitel 4.1.4 erläutert, befasst sich das Seevölkerrecht nicht mit Souveränitätsfragen, gleichwohl diese u. a. durch die Ausweitung von Meereszonen und die Übertragung des Konzepts auf Inseln und Felsen zu erheblichen Disputen führen, wie der vorliegende Fall verdeutlicht. Dadurch bleibt ein wesentlicher Streitpunkt im Südchinesischen Meer ungelöst. Zwar hat das Seerechtsübereinkommen gemäß seiner Präambel den Anspruch, „alle das Seerecht betreffenden Fragen im Geiste gegenseitiger Verständigung und Zusammenarbeit zu regeln“ (UNCLOS, Präambel), allerdings muss man anerkennen, dass UNCLOS als sog. „Verfassung der Ozeane“ nicht für alle durch das Übereinkommen induzierten Streitigkeiten einen adäquaten Lösungsansatz bieten kann. Zumal der dargelegte Konfliktfall sich auf Landformationen bezieht. Hierfür verweist die Seerechtskonvention auf die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts. Dennoch ist das Seevölkerrecht, wie die philippinische Regierung herausgestellt hat, nicht vollends handlungsunfähig: Das Schiedsgericht kann über den rechtlichen Status von Inselmerkmalen entscheiden. Dieser ist wiederum ausschlaggebend, ob ein Merkmal über die Anschlusszone hinausgehende Meereszonen oder, im Fall von trockenfallenden Erhebungen, überhaupt Meereszonen beanspruchen darf.

Das Schiedsgericht kommt in seinem „Award on Jurisdiction and Admissibility“²⁰⁴ (Award on Jurisdiction) vom 29. Oktober 2015 zu der Schlussfolgerung, dass Streitigkeiten zwischen den Parteien über die Auslegung und Anwendung des Übereinkommens in Bezug auf alle von den Philippinen in ihren Vorlagen aufgeworfenen Fragen bestehen (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 178). Es steht außer Frage, dass ein Disput über die territoriale Hoheit zwischen den Philippinen und China existiert (vgl. ebd.: Abs. 152). Das Schiedsgericht akzeptiert jedoch nicht, dass sich hieraus die Charakterisierung der philippinischen Vorlagen ableitet

²⁰⁴ Übersetzt ins Deutsche: Urteil über die Zuständigkeit und Zulässigkeit des Schiedsgerichts.

(vgl. ebd.). Eine Beurteilung der philippinischen Ansprüche erfordert keineswegs, dass zuvor eine ausdrückliche oder implizierte Entscheidung über die Souveränität getroffen wird (vgl. ebd.: Abs. 153). Die Vorlagen Nr. 1 und 2 reflektieren einen Konflikt über die Wechselwirkung der von China beanspruchten „historischen Rechte“ mit den Bestimmungen des Übereinkommens und somit über dessen Auslegung und Anwendung (vgl. ebd.: Abs. 164). Die philippinische Position, dass UNCLOS alle „historischen Rechte“ aufhebt, die vor Inkrafttreten des Übereinkommens bestanden haben, verdeutliche, dass ein grundsätzlicher Disput über historische Rechte im Rahmen von UNCLOS besteht und nicht über die Existenz spezifischer historischer Rechte (vgl. ebd.: Abs. 168). Laut Schiedsgericht formulieren die Vorlagen Nr. 3, 4, 6 und 7 einen Streit über den rechtlichen Status von neun geografischen Formationen und die Quelle maritimer Ansprüche im Südchinesischen Meer (vgl. ebd.: Abs. 169). Vorlage Nr. 5 stellt einen weiteren Aspekt desselben Streits dar (vgl. ebd.: Abs. 172). Allerdings haben die Philippinen darum gebeten, Mischief Reef und Second Thomas Shoal als trockenfallende Erhebungen innerhalb der eigenen EEZ zu bewerten.

„In doing so, the Philippines has in fact presented a dispute concerning the status of every maritime feature claimed by China within 200 nautical miles of Mischief Reef and Second Thomas Shoal, at least to the extent of whether such features are islands capable of generating an entitlement to an exclusive economic zone and to a continental shelf“ (ebd.).

Das Schiedsgericht kann über Vorlage Nr. 5 nur entscheiden, wenn kein überschneidender Anspruch vorliegt und wenn China nicht berechtigt ist, souveräne Rechte auf den Spratlys zu beanspruchen²⁰⁵ (vgl. ebd.). Es liegen nur überschneidende Ansprüche vor, wenn es sich bei Mischief Reef und Second Thomas Shoal um eine Insel oder einen Felsen gemäß Art. 121 UNCLOS handelt. Problematisch ist hier die ungeklärte Frage nach der Aneignung von trockenfallenden Erhebungen²⁰⁶. Bezüglich der Vorlagen Nr. 8 bis 14 entschied das Gericht, dass sich diese u. a. auf Artikel 192 und 194 UNCLOS bzgl. der Verhinderung, Verringerung und Kontrolle von Meeresverschmutzung beziehen (vgl. ebd.: Abs. 175 f.).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass China zwar versucht, sich der Definition des Konfliktgegenstands in Art. 279 und 288 UNCLOS zu bedienen, um die Zuständigkeit des Schiedsgerichts für den philippinischen Antrag zu negieren, dieses konnte die chinesischen Argumente jedoch in Gänze zurückweisen, sodass die Effektivität des Verfahrens hierdurch nicht beeinträchtigt war. Grundsätzlich besteht die Problematik, dass UNCLOS keinen umfassenden Lösungsansatz für alle Streitigkeiten bietet, die durch das Seevölkerrecht induziert sind.

²⁰⁵ Siehe hierzu Vorlagen Nr. 1 und 2.

²⁰⁶ Der Schiedsspruch diesbezüglich wird im weiteren Verlauf des Kapitels umrissen.

Bilaterale Vereinbarungen

Die chinesische Regierung vertritt die Ansicht, sich mit den Philippinen durch bilaterale Vereinbarungen und die „Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea“ (DoC) darauf geeinigt zu haben, ihre Streitigkeiten durch Verhandlungen und freundschaftliche Konsultationen basierend auf Gleichheit und gegenseitigem Respekt und im Einklang mit den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts einschließlich UNCLOS friedlich beizulegen (vgl. Position Paper 2014: Abs.: 3). Durch die einseitige Initiierung des Schiedsverfahrens hätten die Philippinen gegen ihre völkerrechtliche Verpflichtung verstoßen (vgl. ebd.). Zu den genannten bilateralen Dokumenten gehören:

- Joint Statement between the People's Republic of China and the Republic of the Philippines concerning Consultations on the South China Sea and on Other Areas of Cooperation (10. August 1995)
- Joint Statement in the China-Philippines Experts' Group Meeting on Confidence-Building Measures (23. März 1999)
- Joint Statement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of the Philippines on the Framework of Bilateral Cooperation in the Twenty-First Century (16. Mai 2000)
- Joint Press Statement on the Third China-Philippines Experts' Group Meeting on Confidence-Building Measures (4. April 2001)
- Joint Press Statement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of the Philippines (3. September 2004)

Die Volksrepublik China argumentiert, dass sich die Bestimmungen in den genannten bilateralen Instrumenten sowie in der DoC gegenseitig verstärken und ein Abkommen zwischen den beiden Parteien bilden, auf dessen Grundlage sie sich verpflichten, ihre Streitigkeiten durch Verhandlungen beizulegen (vgl. ebd.: Abs. 39). Jegliche Streitbeilegung durch alternative Mittel sei hierdurch ausgeschlossen (vgl. ebd.: Abs. 40). Außerdem bestehe keine Frist für die Verhandlungen (vgl. ebd.: Abs. 44). Darüber hinaus kritisiert China, dass zu keinem Zeitpunkt ein Meinungsaustausch über den Gegenstand des Schiedsverfahrens stattgefunden hat (vgl. ebd.: Abs. 45). Dieser bezog sich lediglich, so China, auf die Reaktion auf Vorfälle auf See in den umstrittenen Gebieten, die Förderung von Maßnahmen zur Konfliktverhütung und zur Reduzierung von Spannungen sowie die Aufrechterhaltung von Stabilität in der Region und die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit (vgl. ebd.: Abs. 47). Das grundlegende Ziel des Schiedsverfahrens, eingeleitet von den Philippinen, liege nicht in einer friedlichen Streitbeilegung, sondern darin, politischen Druck auszuüben, um Chinas

souveräne Rechte zu bestreiten und eine Lösung der Konflikte zu eigenen Bedingungen zu erzwingen (vgl. ebd.: Abs. 56). Dies sei vollkommen inakzeptabel (vgl. ebd.).

Nach Art. 280 UNCLOS steht es den Vertragsparteien frei, besondere Vereinbarungen über die Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens durch friedliche Mittel zu treffen (vgl. Art. 280 UNCLOS). Die in Teil XV vorgesehenen obligatorischen Verfahren finden nur Anwendung, wenn die von den Parteien im Einklang mit Art. 280 gewählten Mittel gescheitert sind und die Vereinbarung ein weiteres Verfahren nicht ausschließt (vgl. Art. 281 UNCLOS). Sofern die Parteien eine Frist vereinbart haben, gilt die beschriebene Regelung erst nach Ablauf dieser Frist (vgl. ebd.). Das Schiedsgericht hat sich im vorliegenden Fall explizit mit der Frage beschäftigt, ob eine solche Vereinbarung zwischen den Streitparteien getroffen wurde. Die Philippinen behaupten, dass die Einleitung eines Schiedsverfahrens im Januar 2013 legitim sei, da erstens keine Einigung durch bilaterale Verhandlungen erzielt werden konnte und zweitens weitere Verfahren nicht ausgeschlossen wurden. Das Gericht prüfte zunächst, ob die am 4. November 2002 von den Regierungsvertretern der ASEAN-Mitgliedsstaaten und China unterzeichnete DoC eine verbindliche Vereinbarung im Sinne von Art. 281 UNCLOS darstellt, und kam zu dem Schluss, dass diese die Zuständigkeit des Gerichts keinesfalls ausschließt. Die Unterzeichner bekräftigten in erster Linie bestehende Verpflichtungen, bis eine Einigung über einen neuen Kodex erzielt wird, der neue Verpflichtungen festlegt (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 215). Die DoC war nicht als rechtverbindliche Vereinbarung in Bezug auf die Streitbeilegung im Südchinesischen Meer gedacht, sondern vielmehr als ehrgeiziges politisches Dokument (vgl. ebd.: Abs. 222). Trotz jahrelanger Diskussionen konnten sich die Parteien im Konfliktfall nicht einigen und Art. 281 schreibt nicht vor, ein vereinbartes Mittel auf unbestimmte Zeit zu verfolgen (vgl. ebd.: Abs. 224). Des Weiteren hat das Gericht entschieden, dass die genannten bilateralen Dokumente die Anwendung von Art. 281 nicht ausschließen. Viele Stellungnahmen beziehen sich auf das Bestreben der Vertragsparteien, zu einem späteren Zeitpunkt einen Verhaltenskodex zur Beilegung von Streitigkeiten in der Region zu verabschieden und ihre Zusammenarbeit zu verstärken (vgl. ebd.: 243). Das Schiedsgericht verneinte, dass sich die Erklärungen gegenseitig verstärken und Verhandlungen als Mittel der Streitbeilegung durch die wiederholte Bekräftigung rechtsverbindlich werden (vgl. ebd.: Abs. 244). Es handele sich hierbei bloß um die Mitteilung des präferierten Mittels (vgl. ebd.: Abs. 247). Das wiederholte Beharren einer Partei, auf unbestimmte Zeit zu verhandeln, führt nicht dazu, dass die in Teil XV festgelegten Verfahren außer Kraft gesetzt sind (vgl. ebd.). Dies wäre nur möglich, wenn die Philippinen klare und konsistente Erklärungen abgegeben hätten, dass sie nicht auf die Verfahren gemäß Teil XV

UNCLOS zurückgreifen werden (vgl. ebd.: Abs. 251). Die Philippinen beabsichtigten jedoch die Inanspruchnahme einer obligatorischen Streitbeilegung bei Nichteinigung (vgl. ebd.). Zudem integrieren die DoC und bilaterale Vereinbarungen ausdrücklich die Seerechtskonvention und Art. 33 der UN-Charta und somit das Schiedsverfahren als akzeptables Mittel (vgl. ebd.).

Gemäß Art. 282 UNCLOS können die in Teil XV vorgesehenen Verfahren unter folgenden Bedingungen ersetzt werden: Es gibt (1) eine allgemeine, regionale oder bilaterale Übereinkunft oder anderweitige Vereinbarung zwischen den Streitparteien, die (2) eine Streitigkeit auf Antrag einer Partei einem Verfahren unterwirft, das (3) zu einer bindenden Entscheidung führt, sofern (4) die Streitparteien nichts anderes vereinbaren (vgl. Art. 282 UNCLOS). Das Schiedsgericht urteilte, dass die DoC kein obligatorisches, verbindliches Verfahren anstelle des Teil XV-Verfahrens vorsieht und die gemeinsamen Erklärungen der Philippinen und Chinas keine verbindlichen Vereinbarungen darstellen (vgl. ebd.: Award on Jurisdiction: Abs. 300).

Im Einklang mit Art. 33 der UN-Charta verweist Art. 283 UNCLOS auf Verhandlungen als Hauptmechanismus zur Beilegung von Streitigkeiten. Das Seevölkerrecht geht davon aus, dass zwischenstaatliche Konflikte primär auf dem Verhandlungsweg gelöst werden können (vgl. Wolfrum 2006: 468). Erst dann greifen die in Art. 284–287 UNCLOS genannten Verfahren (siehe hierzu Kapitel 2.2.10.4). Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, umgehend einen Meinungsaustausch über Streitbeilegung durch Verhandlungen oder andere friedliche Mittel aufzunehmen, auch wenn ein Verfahren ohne Beilegung beendet worden ist oder eine Lösung zwar erzielt worden ist, aber erneute Konsultationen über die Art ihrer Durchführung notwendig sind (vgl. Art. 283 UNCLOS). Das Schiedsgericht weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in der Praxis oftmals keine klare Trennung zwischen Verfahrens- und Sachangelegenheiten im diplomatischen Austausch zwischen den Parteien erfolgt und eine allgemeine Unsicherheit bzgl. der beabsichtigten Bedeutung von Art. 283 existiert (vgl. Award on Jurisdiction 2015: 332). Im Grunde ist die Regelung klar formuliert. Sobald eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung des Seerechtsübereinkommens zwischen Vertragsstaaten entsteht, müssen sie ihre Ansichten über die friedliche Beilegung dieses Streits austauschen – nicht über den Streitgegenstand (vgl. Art. 283 UNCLOS). In der praktischen Umsetzung dieser Regelung zeigt sich, dass der Streitgegenstand automatisch zur Sprache kommt, sobald ein Austausch über mögliche Streitbeilegungsverfahren erfolgt. Beide Themen sind untrennbar miteinander verwoben; ohne einen bestehenden Disput ist ein Meinungsaustausch gemäß Art. 283 UNCLOS hinfällig. Die Korrespondenz, in der die

Positionen der Parteien zur Sachlage dargelegt werden, kann durchaus Aufschluss darüber geben, wie der Streit beigelegt werden kann (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 332). Das Gericht gelangt zu dem Schluss, dass auf den bilateralen Konsultationsrunden in den Jahren 1995 und 1998 ein ausreichender Meinungsaustausch im Sinne von Art. 283 stattgefunden hat (vgl. ebd.: Abs. 334). In diesem Zusammenhang konnten die beiden Parteien jedoch keine Einigung über den Ansatz zur Streitbeilegung erzielen. Während die Philippinen einen multilateralen Ansatz befürworteten, strebte China an, die Angelegenheit auf bilateraler Basis anzugehen (vgl. ebd.: Abs. 349).

Gesamtblickend lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Vertragsstaaten im Einklang mit Art. 280 UNCLOS vereinbaren können, ihre Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens durch friedliche Mittel beizulegen (vgl. Art. 280 UNCLOS). Das Seevölkerrecht sieht aber nicht vor, dass dieses Mittel auf unbestimmte Zeit verfolgt werden muss. Daher wird der Streitbeilegungsmechanismus durch bi-/multilaterale Vereinbarungen nicht unwirksam, sondern höchstens verzögert.

Art. 298 UNCLOS

Am 25. August 2006 erklärte China gemäß Art. 298 UNCLOS, keines der in Teil XV vorgesehenen obligatorischen Verfahren für die in Absatz 1 genannten Streitigkeiten zu akzeptieren (vgl. Position Paper 2014: Abs. 58). Diese Streitigkeiten betreffen (a) die Auslegung oder Anwendung der Art. 15, 74 und 83, (b) militärische Handlungen und Vollstreckungsmaßnahmen zur Ausübung souveräner Rechte oder Hoheitsbefugnisse nach Art. 297, die ohnehin von der Gerichtsbarkeit ausgenommen sind, und (c) Streitigkeiten, bei denen der UN-Sicherheitsrat die ihm durch die UN-Charta zugewiesenen Aufgaben wahrnimmt, sofern der Sicherheitsrat nicht beschließt, den Gegenstand von seiner Tagesordnung auszuschließen (vgl. Art. 298 UNCLOS). Eine Streitigkeit kann gemäß Art. 299 UNCLOS nur dann einem Verfahren unterworfen werden, wenn sich die beteiligten Parteien darauf einigen (vgl. Art. 299 UNCLOS).

In ihrem Positionspapier vom 7. Dezember 2014 argumentiert die Volksrepublik China, dass die von den Philippinen vorgelegten Angelegenheiten einen integralen Bestandteil der maritimen Abgrenzung zwischen den Parteien darstellen (vgl. Position Paper 2014, Abs. 68). Selbst wenn die Auslegung oder Anwendung des Seerechtsübereinkommens der Verfahrensgegenstand wäre, würde dieser notwendigerweise die Seegrenzen betreffen und somit in den Anwendungsbereich von Art. 298 UNCLOS fallen (vgl. ebd., Abs. 3). Da der Disput über die territoriale Souveränität mehrerer Inselmerkmale ungeklärt ist, sei es

erforderlich, dass beide Staaten Verhandlungen über die maritime Abgrenzung aufnehmen (vgl. ebd., Abs. 59). Weiter heißt es: „Ostensibly, the Philippines is not seeking from the Arbitral Tribunal a ruling regarding maritime delimitation, but instead a decision, inter alia, that certain maritime features are part of the Philippines’ EEZ and continental shelf” (ebd., Abs. 69). Dabei handele es sich, so China, um einen verschleierte Antrag auf Seeabgrenzung (vgl. ebd.). Sollte das Schiedsgericht über den Antrag der Philippinen entscheiden, stelle sich die Frage nach der praktischen Relevanz von Art. 298 UNCLOS (vgl. ebd., Abs. 74). China kommt zu dem Schluss, dass „the unilateral initiation by the Philippines of the present arbitration constitutes an abuse of the compulsory procedures provided in the Convention and a grave challenge to the solemnity of the dispute settlement mechanism under the Convention” (ebd., Abs. 74).

Das Schiedsgericht stellte in seinem „Award on Jurisdiction and Admissibility“ fest, dass die Anwendbarkeit von Art. 298 UNCLOS im vorliegenden Verfahren und folglich seine Zuständigkeit von bestimmten Aspekten der Begründetheit des philippinischen Antrags abhängen:

- (1) Art und Gültigkeit des chinesischen Anspruchs auf historische Rechte im Südchinesischen Meer und ob diese Rechte durch „historische Buchten oder Rechtstitel“ von der Gerichtsbarkeit ausgeschlossen sind;
- (2) Status bestimmter Meeresgebiete im Südchinesischen Meer und das Vorhandensein sich überschneidender Ansprüche auf diese;
- (3) Meereszone, in welcher vermeintliche Strafverfolgungsaktivitäten durch China stattgefunden haben;
- (4) Militärische Natur chinesischer Aktivitäten (vgl. Award on Jurisdiction 2015: Abs. 393–396).

Das Schiedsgericht kam zu dem Ergebnis, dass Art. 298 Abs. 1 a) i) über die Auslegung und Anwendung von Art. 15, 74 und 83 UNCLOS nicht anwendbar ist²⁰⁷. Während die Festlegung von Seegrenzen auf überlappenden Ansprüchen basiert, betreffen nicht alle Streitigkeiten die maritime Abgrenzung (vgl. SCS Arbitration: Abs. 204). Wenn eine Partei, wie in diesem Fall, das Bestehen eines legitimen Anspruchs bestreitet, kann sich herausstellen, dass es gar keine Überschneidungen und somit keine Notwendigkeit zur Abgrenzung gibt (vgl. ebd.). Ebenfalls nicht anwendbar ist die in Art. 298 Abs. 1 a) i) verankerte Ausnahmeregelung zu historischen Buchten oder historischen Rechtstiteln. Zunächst ist das Südchinesische Meer nicht als Bucht

²⁰⁷ In diesem Zusammenhang betonte das Schiedsgericht, dass Art. 298 Abs. 1 UNCLOS nicht so weit reicht, einen Konflikt über das Bestehen von Ansprüchen zu erfassen, der letztlich (k)einer Abgrenzung bedarf (vgl. SCS Arbitration: Abs. 204).

einzuordnen, sodass nur die zweite Ausnahme zu überprüfen ist (vgl. ebd., Abs. 205). Das Schiedsgericht geht auf der Grundlage der chinesischen Verhaltensweisen davon aus, dass China souveräne Rechte an den lebenden und nicht-lebenden Ressourcen innerhalb der Neun-Striche-Linie beansprucht, die Gewässer jedoch nicht als Binnengewässer ansieht (vgl. ebd., Abs. 214). Im Juni 2012 veröffentlichte die CNOOC eine Bekanntmachung über potenzielle Gebiete zur Ölexploration am westlichen Rand der Neun-Striche-Linie (vgl. ebd., Abs. 208). Mindestens eines dieser Gebiete liegt mehr als 200 sm von jedem von China beanspruchten Merkmal und außerhalb eines möglichen erweiterten Festlandsockels (vgl. ebd.). Daher sei China aus völkerrechtlicher Perspektive nicht befugt, diese Gebiete für die Ölexploration freizugeben (vgl. ebd.). Das Schiedsgericht berücksichtigt in diesem Zusammenhang nicht, dass nach Art. 121 UNCLOS eine Festlandsockelerweiterung ausgehend von einer Insel beantragt werden kann. Allerdings hat das Schiedsgericht diesbezüglich entschieden, dass keines der beanspruchten Merkmale als Insel im Sinne von Art. 121 UNCLOS zu klassifizieren ist. China erklärte zudem, dass es die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs im Südchinesischen Meer respektiere (vgl. ebd., Abs. 212). Dies wertete das Gericht als Beweis dafür, dass „China does not consider the sea areas within the nine-dash line to be equivalent to its territorial sea or internal waters“ (ebd., Abs. 213). Diese Auffassung ließe sich zudem dadurch untermauern, dass China Basislinien um Hainan und die Paracel-Inseln festgelegt hat²⁰⁸ (vgl. ebd.). Es sei unwahrscheinlich, dass China dies getan hätte, wenn es die Gewässer aufgrund eines historischen Rechtstitels als Binnengewässer betrachtet (vgl. ebd.). Das Schiedsgericht legt zugrunde, dass sich Art. 298 Abs. 1 a) i) auf historisch gewachsene Souveränitätsansprüche bezieht (vgl. ebd., Abs. 226). Dies steht im Einklang mit Art. 15 UNCLOS, wonach sich eine historische Souveränität auf die Abgrenzung des Küstenmeeres zu gegenüberliegenden oder angrenzenden Küsten auswirkt (vgl. ebd.). Historische „Rechte“ hingegen werden nicht erwähnt. Daher sieht das Schiedsgericht keine Anhaltspunkte dafür, dass Art. 298 UNCLOS die Zuständigkeit eines Gerichts oder Schiedsgerichts in Bezug auf mögliche Ansprüche auf historische Rechte ausschließt (vgl. ebd.).

Des Weiteren entschied das Gericht, dass die Philippinen in Vorlage Nr. 5 keine maritime Abgrenzung fordern: „The premise of the Philippines’ Submission is not that the Tribunal will delimit any overlapping entitlements in order to declare that these features form part of the exclusive economic zone and continental shelf of the Philippines, but rather that no overlapping entitlements can exist“ (Award on Jurisdiction 2015, Abs. 402). Artikel 298 UNCLOS hätte das Schiedsgericht daran hindern können, sich mit dieser Vorlage zu befassen, wenn eines der von China beanspruchten Merkmale im Umkreis von 200 sm um Mischief

²⁰⁸ Siehe hierzu Kapitel 4.3.

Reef oder Second Thomas Shoal als Insel im rechtlichen Sinne anerkannt worden wäre (vgl. SCS Arbitration: Abs. 630). In diesem Fall wären überlappende Ansprüche entstanden, die eine Grenzziehung erfordern. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Auch die chinesischen Baumaßnahmen auf den Inselmerkmalen fallen nicht unter den Zuständigkeitsausschluss für militärische Aktivitäten gemäß Art. 298 UNCLOS, da China diese wiederholt als Maßnahmen zu zivilen Zwecken deklariert hat (vgl. ebd., Abs. 893). Ebenso sind die schädlichen Fischereiaktivitäten nicht militärischer Natur (vgl. ebd., Abs. 928).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Art. 298 UNCLOS das Schiedsgericht bzgl. der von den Philippinen vorgetragenen Sachverhalte nicht beeinträchtigt. Grundsätzlich werden den Streitbeilegungsmechanismen von UNCLOS durch die in Kapitel 2.2.10.4 genannten fakultativen Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Verfahren jedoch Grenzen auferlegt.

Fehlende Akzeptanz verpflichtender Verfahren

Die chinesische Regierung argumentiert, dass die Zuständigkeit eines internationalen (Schieds-) Gerichts basierend auf dem völkerrechtlichen Grundsatz der Einwilligung von der vorherigen Zustimmung der Streitparteien abhängt und China zu keinem Zeitpunkt irgendwelche verpflichtenden Verfahren gemäß UNCLOS akzeptiert hat (vgl. Position Paper 2014: Abs. 76). China beruft sich hier auf Art. 286 UNCLOS, wonach jede Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens auf Antrag einer Streitpartei erst dann dem zuständigen Gerichtshof oder Gericht unterbreitet werden kann, wenn keine Einigung durch ein vereinbartes Mittel erzielt werden konnte (vgl. Art. 286 UNCLOS). China behauptet, dass sie sich mit den Philippinen auf ein Mittel zur Streitbeilegung geeinigt haben (siehe oben) und die obligatorischen Verfahren für die betreffende Streitigkeit nicht gelten (vgl. ebd. Position Paper 2014: Abs. 81). Als Vertragsstaat habe China zwar die in Art. 287 UNCLOS verankerten Verfahren akzeptiert, das bedeute aber nicht, dass Streitigkeiten über die territoriale Souveränität oder Streitigkeiten, für deren Beilegung China mit anderen Vertragsstaaten eine bilaterale Vereinbarung getroffen hat, oder im Einklang mit Art. 298 UNCLOS ausgeschlossene Streitigkeiten durch diese Verfahren geklärt werden dürfen (vgl. ebd.: Abs. 79). Ebenfalls erfolgt in diesem Kontext ein Rückgriff auf Art. 280 UNCLOS. Da das Schiedsgericht die chinesischen Argumente sowohl in seinem Urteilsspruch zur eigenen Zuständigkeit und Zulässigkeit als auch im abschließenden Urteil vom 12. Juli 2016 umfassend entkräftet und die VR China keine Erklärung abgegeben hat, in welcher sie eines

oder mehrere Verfahren priorisiert, wird die Effektivität des Schiedsverfahrens durch diese Argumentationsweise keineswegs eingeschränkt.

Problem der Nichtbeteiligung am Schiedsverfahren

Die Volksrepublik China hat sich nicht an der Konstituierung des Schiedsgerichts beteiligt, keine offizielle Gegendarstellung als Antwort auf die Klageschrift eingereicht und nicht an den Anhörungen zur Zuständigkeit des Gerichts und zur Begründetheit des philippinischen Antrags teilgenommen (vgl. SCS Arbitration: Abs. 116). Zudem reagierte China nicht auf die Aufforderungen des Gerichts zur Stellungnahme zu inhaltlichen oder verfahrensbezogenen Fragen (vgl. ebd.). Die Möglichkeit des Nichterscheins einer Streitpartei ist in Art. 9 Anlage VII UNCLOS geregelt. Hierin heißt es:

„Erscheint eine der Streitparteien nicht vor dem Schiedsgericht oder unterlässt sie es, sich zur Sache zu äußern, so kann die andere Partei das Gericht ersuchen, das Verfahren fortzuführen und seinen Schiedsspruch zu fällen. Abwesenheit oder Versäumnis einer Partei, sich zur Sache zu äußern, stellen kein Hindernis für das Verfahren dar. Bevor das Schiedsgericht seinen Spruch fällt, muss es sich nicht nur vergewissern, dass es für die Streitigkeit zuständig ist, sondern auch, dass das Begehren in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht begründet ist“ (Art. 9 Anlage VII UNCLOS).

Demzufolge verhindert die Nichtbeteiligung nicht das Schiedsverfahren. Die Philippinen beantragten gemäß Artikel 9 die Fortsetzung des Verfahrens und das Schiedsgericht betonte, dass China weiterhin Partei des Verfahrens und nach internationalem Recht an jede Entscheidung gebunden ist (vgl. SCS Arbitration: Abs. 118). Nach Art. 5 Anlage VII muss jeder Partei die Möglichkeit gegeben werden, sich zu der Sache zu äußern. Daher hat das Schiedsgericht einige Maßnahmen ergriffen, um die Verfahrensgerechtigkeit für beide Streitparteien gleichermaßen sicherzustellen, zum Beispiel:

- Alle Mitteilungen und Materialien im Verfahren unverzüglich an den chinesischen Botschafter in Den Haag übermittelt;
- China wurde ausreichend und gleich viel Zeit eingeräumt, schriftlich auf die von den Philippinen eingereichten Schriftsätze zu antworten;
- Beide Parteien wurden aufgefordert, sich zu den Verfahrensschritten zu äußern;
- Beiden Parteien wurden Gelegenheiten eingeräumt, sich zum Verfahrensablauf und zur Terminierung der Anhörung zur Zuständigkeit und der Anhörung zur Begründetheit zu äußern;
- Beiden Parteien wurden umgehend Kopien der Abschriften der Anhörungen zur Verfügung gestellt;
- China wurde aufgefordert, sich zu allem zu äußern, was während der Anhörungen gesagt wurde;

- Beide Parteien wurden dazu aufgerufen, sich zu den vorgeschlagenen Kandidaten für das Schiedsgericht und den Aufgabenbereichen der unabhängigen Experten zu äußern;
- Das Gericht bekräftigte, dass es China jederzeit offensteht, sich an dem Verfahren zu beteiligen (vgl. ebd.: Abs. 121).

Die Volksrepublik hat zwar keine Stellungnahmen eingereicht, dennoch hat sie u. a. mit dem Positionspapier vom 7. Dezember 2014 und individuellen Schreiben des chinesischen Botschafters Chinas an die Mitglieder des Schiedsgerichts indirekt und außerhalb offizieller Kanäle auf die Verfahrensanweisungen des Schiedsgerichts reagiert (vgl. Ibarra 2017). „China qualified that these communications to the registry and the tribunal during the proceedings are not to be considered a form of participation in or acceptance of the arbitration. Nonetheless, its intention to influence the outcome of the case despite a policy of non-participation is clear” (Ibarra 2017).

Problem der fehlenden Akzeptanz des Schiedsspruchs

“The Chinese Government has subsequently reiterated that it will neither accept nor participate in the arbitration thus initiated by the Philippines” (Position Paper 2014: Abs. 1). Die chinesische Regierung hat von Beginn an erklärt, dass sie den Schiedsspruch nicht akzeptieren wird, und manövriert die Effektivität des Schiedsverfahrens damit in eine Sackgasse. Während die Nichtteilnahme einer Streitpartei durch entsprechende Regelungen in der Seerechtskonvention keine erhebliche Problematik darstellt, außer dass es zu möglichen Verzögerungen kommt und Unklarheiten bzgl. der Argumentation der nichtteilnehmenden Partei bestehen, verliert der Schiedsspruch durch die fehlende Akzeptanz – insbesondere im vorliegenden Fall – seine Wirkung. Die mühsam untermauerte Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit des philippinischen Antrags sowie die detaillierte Analyse der chinesischen und philippinischen Argumentationen im Lichte der in UNCLOS verankerten Regelungen und das daraus folgende Urteil bleiben schlichtweg ohne Erfolg – und zwar aufgrund fehlender Durchsetzungs- und Sanktionsmechanismen. Zwar ist die getroffene Entscheidung gemäß Art. 296 und Art. 11 Anlage VII UNCLOS endgültig und bindend, aber es gibt keine Instrumente, um diese durchzusetzen und ihre Einhaltung zu überwachen (vgl. Paul 2016b: 1).

Theoretisch kann nach Art. 94 Abs. 2 UN-Charta der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen durch Zwangsmaßnahmen sicherstellen, dass die Entscheidung des Schiedsgerichts befolgt wird (vgl. Ganepola 2019: 30). Hierin heißt es: „Kommt eine Streitpartei ihren Verpflichtungen aus einem Urteil des Gerichtshofs nicht nach, so kann sich die andere Partei

an den Sicherheitsrat wenden; dieser kann [...] Empfehlungen abgeben oder Maßnahmen beschließen, um dem Urteil Wirksamkeit zu verschaffen“ (Art. 94 UN-Charta). Allerdings müsste China als ständiges Mitglied des UN-Sicherheitsrats solchen Sanktionsmaßnahmen zustimmen und kann deren Durchsetzung blockieren. Somit kann die Volksrepublik ihre nationalstaatlichen Interessen im Südchinesischen Meer ohne Rücksicht auf das Schiedsurteil weiterverfolgen. Drastisch gesprochen hätte das Verfahren im Grunde genommen sofort eingestellt werden können, als China verlautbart hat, dieses nicht anzuerkennen. Die Praxis zeigt, dass der Schiedsspruch im Fall „Philippinen vs. China“ sich nicht als Lösungsgrundlage zumindest für Streitigkeiten im Südchinesischen Meer eignet. Das trifft gleichermaßen auf alle anderen Verfahren nach Teil XV UNCLOS zu. Der US-amerikanische Politikwissenschaftler Graham T. Allison hat in seinem Zeitschriftenartikel „Of Course China, Like All Great Powers, Will Ignore an International Legal Verdict“ vom 11. Juli 2016 herausgestellt, dass keines der fünf ständigen Mitglieder des UN-Sicherheitsrates jemals die Entscheidung eines internationalen Gerichts akzeptiert hat, wenn diese ihrer Ansicht nach ihre Souveränität oder nationalen Sicherheitsinteressen verletzt (vgl. Allison 2016). Insofern sei die chinesische Reaktion nicht verwunderlich.

Der Politikwissenschaftler Edcel John A. Ibarra verweist in einem Aufsatz „Probing the (Im) possibility of China’s Compliance with the South China Sea Arbitration Award“ (2017) darauf, dass internationale Gerichtsentscheidungen nicht zwischen den beteiligten Parteien bleiben, was zu einem politischen Druck durch inländische und ausländische Akteure führen kann (vgl. Ibarra 2017). Im Fall „Nicaragua vs. USA“ stellte der ICJ im Jahr 1986 fest, dass die USA gegen ihre Verpflichtungen gegenüber Nicaragua verstoßen haben, indem sie die Contra-Rebellen gegen die linksgerichtete sandinistische Regierung unterstützten und Minen in nicaraguanische Häfen legten (vgl. ebd.). Die USA wurden u. a. zu einer Entschädigungszahlung verurteilt. Wie China verlautbarte die US-amerikanische Regierung, das Gerichtsurteil nicht anzuerkennen, und verweigerte die Teilnahme am Verfahren (vgl. ebd.). Nicaragua wandte sich nach der Urteilsverkündung an den UN-Sicherheitsrat und forderte dessen Umsetzung, wogegen die USA ihr Veto einlegten (vgl. ebd.). In der Folge versuchte Nicaragua, die negative Wahrnehmung durch die Nichteinhaltung des Urteils zu erhöhen und die Sympathie wichtiger inländischer Akteure in den USA zu gewinnen (vgl. ebd.). Der Staat wandte sich an die UN-Generalversammlung, die eine Resolution verabschiedete, die die Einhaltung des Gerichtsurteils fordert. Im Gegensatz zu den Resolutionen des UN-Sicherheitsrates sind diese nicht völkerrechtlich bindend; sie stellen vielmehr politische Empfehlungen dar, die im Falle ihrer Missachtung keine rechtlichen Konsequenzen nach sich ziehen. Der US-Kongress zeigte schließlich ein gewisses Maß an

Nachgiebigkeit und stoppte die Finanzierung der Contra-Rebellen (vgl. ebd.). Allerdings führte dieser politische Druck nicht zu einer umfassenden Umsetzung des Gerichtsurteils.

Der Reputationsschaden durch die Nichtbefolgung des Gerichtsurteils blieb für China weitestgehend gering. Der Rechtswissenschaftler Julian Ku, Professor an der Hofstra University in Long Island gibt in seinem Artikel „Assessing the South China Sea Arbitral Award after One Year: Why China Won and the U.S. is Losing“ zu bedenken: „[...] even reputational costs of violating international law do not arise unless other states impose those costs on the law-breaker“ (Ku 2017). Die Philippinen hätten regionale und internationale Unterstützung suchen können, um die Einhaltung des Schiedsspruchs durch China zu fordern, z. B. bei ASEAN-Treffen oder bei der UN-Generalversammlung, haben darauf verzichtet, um bessere (Wirtschafts-) Beziehungen zu China aufzubauen, so Ku (vgl. ebd.). Lediglich sieben Staaten haben nach Urteilsverkündung China aufgefordert, den Schiedsspruch umzusetzen; die meisten Länder blieben zu dieser Sache stumm (vgl. ebd.).

Insgesamt gilt es zu differenzieren, da nicht in jede Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung des Seerechtsübereinkommens ein Mitglied des UN-Sicherheitsrats involviert ist – in diesen Fällen könnte der Sicherheitsrat entsprechende Sanktionsmaßnahmen beschließen, um einen solchen Schiedsspruch durchzusetzen.

Übersicht über die Entscheidungen des Schiedsgerichts zu den einzelnen Vorlagen

Abschließend soll ein kurzer Blick darauf geworfen werden, was der Ständige Schiedshof in Den Haag in Bezug auf die philippinischen Vorlagen entschieden hat.

Vorlage Nr. 1: Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen definiert die Seerechte im Südchinesischen Meer, die nicht über die festgelegten Grenzen hinausgehen dürfen (vgl. SCS Arbitration: Abs. 277).

Vorlage Nr. 2: Chinas Ansprüche auf historische Rechte oder andere souveräne Rechte oder Gerichtsbarkeiten innerhalb der Neun-Striche-Linie verstoßen gegen die Seerechtskonvention und sind insoweit ohne rechtliche Wirkung (vgl. ebd.: Abs. 278). Das Übereinkommen hat jegliche historischen Rechte oder andere souveräne Rechte oder Gerichtsbarkeiten ersetzt (vgl. ebd.).

Vorlage Nr. 3: Scarborough Shoal ist im Sinne von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS ein Felsen, der keine menschliche Besiedlung oder kein wirtschaftliches Eigenleben ermöglicht und über keine EEZ und keinen Festlandsockel verfügt (vgl. ebd.: Abs. 643).

Vorlage Nr. 4 und 6: Scarborough Shoal, Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Johnson Reef, McKennan Reef und Gaven Reef (Nord) gehören bzw. gehörten in ihrem natürlichen Zustand zu der Kategorie Felsen, die dauerhaft über den Wasserspiegel hinausragen (vgl. ebd.: Abs. 382). Hughes Reef, Gaven Reef (Süd), Subi Reef, Mischief Reef und Second Thomas Shoal sind bzw. waren in ihrem natürlichen Zustand trockenfallende Erhebungen, die keine eigenen Meereszonen generieren (vgl. ebd.: Abs. 383, 646). Zudem liegt Hughes Reef innerhalb der 12-Meilen-Zone von McKennan Reef und Sin Cowe Island, Gaven Reef (Süd) liegt innerhalb der 12-Meilen-Zone von Gaven Reef (Nord) und Namyt Island und Subi Reef liegen innerhalb der 12-Meilen-Zone von Sandy Cay auf den Riffen westlich von Thitu (vgl. ebd.: Abs. 384).

Vorlage Nr. 5: Mischief Reef und Second Thomas Shoal befinden sich innerhalb der philippinischen 200-Meilen-Zone und somit in einem Meeresgebiet, das sich nicht mit den Ansprüchen überschneidet, die durch ein von China beanspruchtes Merkmal entstehen (vgl. ebd.: Abs. 647).

Vorlage Nr. 7: Johnson Reef, Cuarteron Reef und Fiery Cross Reef sind gemäß Art. 121 Abs. 3 UNCLOS als Felsen zu bewerten, die keine EEZ und keinen Festlandsockel haben (vgl. ebd.: Abs. 644).

Vorlage Nr. 8: China hat durch den Einsatz seiner Seeüberwachungsschiffe am 1. März und 2. März 2011 gegen Art. 77 UNCLOS in Bezug auf die philippinischen Souveränitätsrechte an den nicht-lebenden Ressourcen ihres Festlandsockels im Bereich von Reed Bank verstoßen. Zudem hat China gegen Art. 56 UNCLOS in Bezug auf die philippinischen Souveränitätsrechte an den lebenden Ressourcen in ihrer EEZ verstoßen, indem es 2012 ein Moratorium für die Fischerei im Südchinesischen Meer verhängte und Gebiete der EEZ der Philippinen hierin einbezog (vgl. ebd.: Abs. 716).

Vorlage Nr. 9: China hat durch den Einsatz seiner Seeüberwachungsschiffe die Fischerei von unter chinesischer Flagge fahrenden Schiffen am Mischief Reef und Second Thomas Shoal im Mai 2013 geduldet. Dabei wurden die philippinischen Souveränitätsrechte hinsichtlich der

Fischerei in ihrer EEZ nicht gebührend berücksichtigt, was einen Verstoß gegen Art. 58 Abs. 3 UNCLOS darstellt (vgl. ebd.: 757).

Vorlage Nr. 10: China hat ab Mai 2012 die traditionellen Fischereiaktivitäten am Scarborough Shoal durch philippinische Fischer verhindert (vgl. ebd.: 814). Das Gericht stellte diesbezüglich fest, dass diese Entscheidung die Frage nach der Souveränität über Scarborough Shoal nicht berührt (vgl. ebd.).

Vorlage Nr. 11: China hat gegen Art. 192 und Art. 194 Abs. 5 UNCLOS verstoßen, indem es schädliche Fangaktivitäten für gefährdete Arten durch chinesische Fischereiboote im Scarborough Shoal, Second Thomas Shoal und anderen Teilen der Spratly-Inseln nicht verhinderte (vgl. ebd.: Abs. 992). Durch seine Baumaßnahmen auf Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef (Nord), Johnson Reef, Hughes Reef, Subi Reef und Mischief Reef hat China zudem gegen Art. 123, Art. 192, Art. 194 Abs. 1, Art. 197 und Art. 206 UNCLOS verstoßen.

Vorlage Nr. 12: China hat durch die künstliche Aufschüttung von Mischief Reef und die dortige Errichtung von Anlagen ohne Genehmigung der Philippinen gegen Art. 60 und Art. 80 UNCLOS verstoßen. Das Schiedsgericht urteilte zudem, dass Mischief Reef als trockenfallende Erhebung nicht angeeignet werden kann (vgl. ebd.: Abs. 1043).

Vorlage Nr. 13: Das Verhalten chinesischer Strafverfolgungsschiffe nahe Scarborough Shoal hat ein erhebliches Kollisionsrisiko und eine Gefahr für philippinische Schiffe und ihr Personal geschaffen (vgl. ebd.: 1109). China hat damit gegen Art. 94 UNCLOS verstoßen (vgl. ebd.).

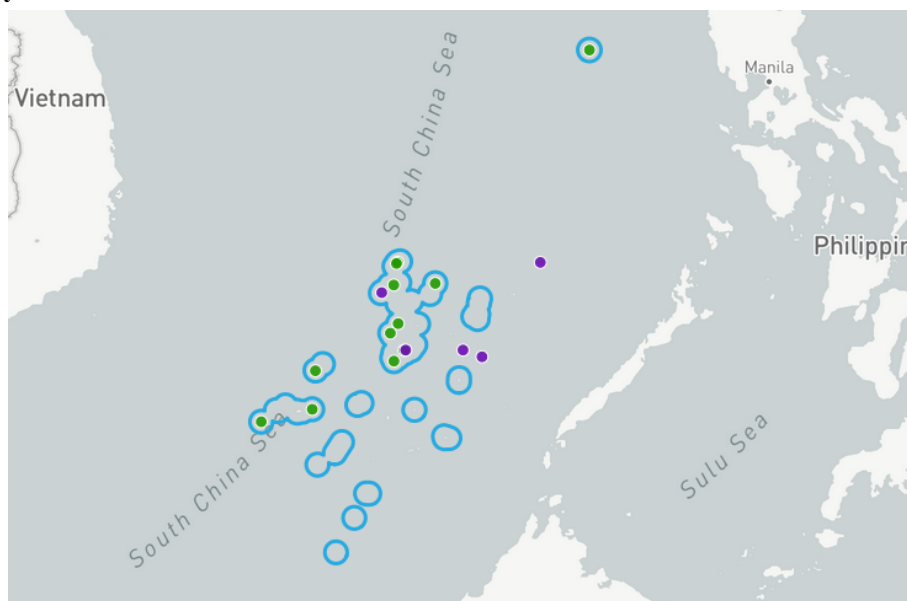
Vorlage Nr. 14: China hat die bilateralen Streitigkeiten im Laufe des Schiedsverfahrens durch seine Bauaktivitäten verschärft (vgl. ebd.: Abs. 1181). Dazu gehören: (1) Künstliche Aufschüttung von Mischief Reef innerhalb der philippinischen EEZ, (2) Verursachung von dauerhaftem, irreparablen Schaden an Korallenriffen, (3) großangelegte Aufschüttungs- und Bauaktivitäten am Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef (Nord), Johnson Reef, Hughes Reef und Subi Reef und (4) dauerhafte Zerstörung von Beweisen für den natürlichen Zustand aller genannten Merkmale (vgl. ebd.).

Vorlage Nr. 15: Beide Streitparteien sind verpflichtet, die Seerechtskonvention einschließlich ihrer Bestimmungen zur Streitbeilegung einzuhalten und die Rechte und Freiheiten anderer

Staaten gemäß dem Übereinkommen zu respektieren (vgl. ebd.: Abs. 1201). Weil keine Partei dies bestreitet, hält es das Gericht nicht für angemessen, eine weitere Erklärung diesbezüglich abzugeben (vgl. ebd.).

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht abschließend die Entscheidungen des Schiedsgerichts über den rechtlichen Status der Inselmerkmale auf dem Spratly-Archipel und die daraus resultierenden territorialen Gewässer im Umfang von maximal zwölf Seemeilen.

Abb. 45: Entscheidungen des Schiedsgerichts über den rechtlichen Status der Inselmerkmale auf den Spratlys



Quelle: AMTI 2016

4.2. Nationale Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel

Die in Artikel 76 UNCLOS verankerte Möglichkeit, den Festlandsockel über 200 sm hinaus auszudehnen, manifestiert sich im südostasiatischen Raum in entsprechenden Anträgen an die Festlandsockelkommission.

Die **Philippinen** übermittelten der CLCS am 8. April 2009 gemäß Art. 76 Abs. 8 UNCLOS ihre Informationen über die äußeren Grenzen des Kontinentalrandes jenseits von 200 sm ausgehend von den Basislinien in der Benham Rise²⁰⁹ Region östlich von Luzon, einer der Hauptinseln des Landes (vgl. Republic of the Philippines 2009: 1). Die Benham Rise Region befindet sich östlich der Philippinen und wird im Norden und Osten vom West-Philippinischen Becken und im Westen und Süden von der philippinischen Insel Luzon begrenzt (vgl. ebd.: 8). Da es sich bei den Philippinen um einen Archipelstaat im Sinne von

²⁰⁹ Das Gebiet ist mittlerweile unter dem Namen „Philippine Rise“ bekannt.

Teil IV des Übereinkommens handelt, wird die Breite des erweiterten Festlandssockels von den in Übereinstimmung mit Art. 47 gezogenen Archipelbasislinien gezogen (vgl. Art. 47 UNCLOS). Demnach kann ein Archipelstaat „gerade Archipelbasislinien ziehen, welche die äußersten Punkte der äußersten Inseln und trockenfallenden Riffe des Archipels verbinden, sofern davon die Hauptinseln und ein Gebiet umschlossen sind, in dem das Verhältnis der Wasserfläche zur Landfläche einschließlich der Atolle zwischen 1 zu 1 und 9 zu 1 beträgt“ (Art. 47 UNCLOS). Die Basislinien dürfen nicht erheblich vom allgemeinen Umriss des Archipels abweichen und maximal 100 sm lang sein – bis zu drei Prozent der Basislinien dürfen diese Länge um maximal 25 sm überschreiten (vgl. ebd.). Der äußere Rand des Festlandssockels sollte gemäß Art. 76 Abs. 4 (a) (ii) unter Bezugnahme auf feste Punkte bestimmt werden, die nicht weiter als 60 sm vom Fuß des Festlandabhangs entfernt sind (vgl. Republic of the Philippines 2009: 15; Art. 76 UNCLOS). In der unterhalb angeführten Grafik wird dies durch eine rote Linie veranschaulicht. Die beanspruchte Außengrenze liegt hierbei innerhalb der maximal zulässigen Ausdehnung von 350 sm, welche in Abbildung 46 durch die gelbe Linie dargestellt ist. Im April 2012 legte die Unterkommission der CLCS ihre Empfehlungsvorwürfe vor und genehmigte die von den Philippinen beantragte Festlandssockelerweiterung, die nicht Gegenstand eines bi-/multilateralen Streits ist und keine Protestnoten hervorrief²¹⁰. Am 12. April 2012 betonte die Delegation der Philippinen ihr Einverständnis (vgl. CLCS 74).

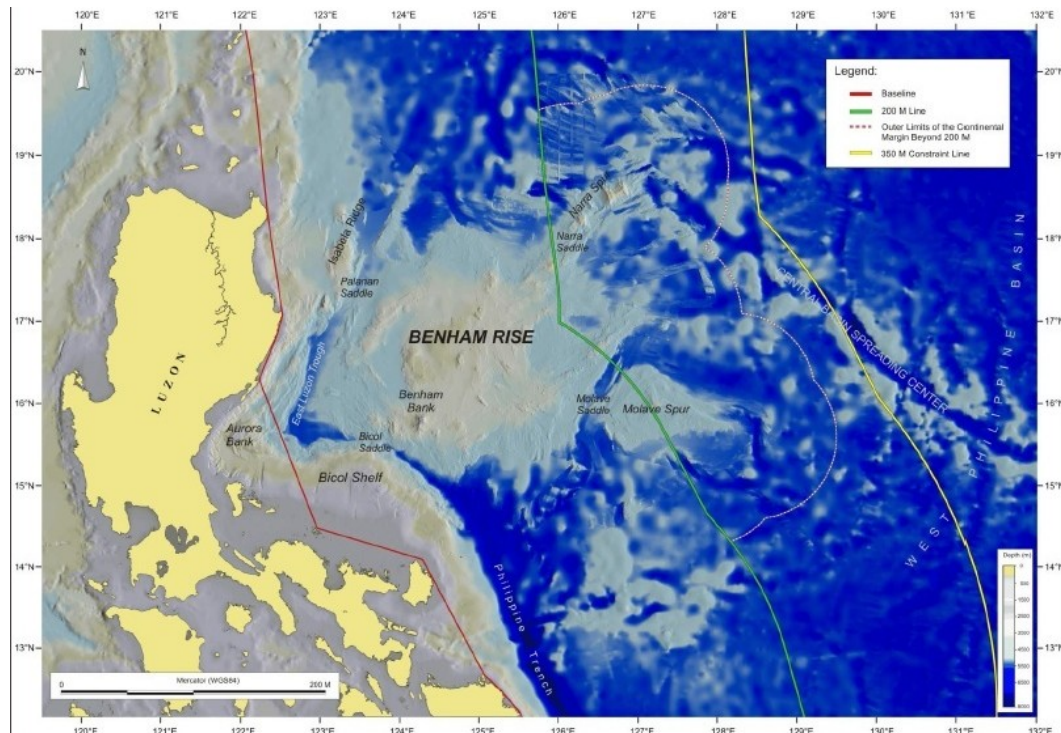
Für die zugrunde liegende Forschungsfrage interessant ist die Tatsache, dass die Philippinen ihren (Teil-) Antrag erst 16 Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens eingereicht haben und somit deutlich über die in Art. 4 Anlage II UNCLOS festgelegte Zehnjahresfrist hinaus. Wie in Kapitel 3.4.6 dargelegt, findet sich eine ähnliche Sachlage in Bezug auf Kanada. Auf der 11. Tagung der Vertragsstaaten vom 18. bis 21. Mai 2001 wurde vereinbart, dass dieser Zehnjahreszeitraum erst am 13. Mai 1999 beginnt, dem Datum, an dem die wissenschaftlichen und technischen Leitlinien der CLCS angenommen wurden²¹¹ (vgl. Republic of Philippines 2009: 6). Diese Ausnahmeregelung gilt für jene Staaten, für die UNCLOS vor dem 13. Mai 1999 in Kraft trat (vgl. SPLOS/72). Kanada hat das Seerechtsübereinkommen im Jahr 2003 ratifiziert und ist demzufolge an die Zehnjahresfrist gebunden. Die Philippinen behalten sich mit diesem Teilantrag vor, zu einem späteren Zeitpunkt weitere Ausdehnungen des Festlandssockels zu beantragen. Nach Art. 3 Annex I der Geschäftsordnung der CLCS kann ein Küstenstaat einen Antrag für einen Teil seines Festlandssockels stellen, um Fragen bzgl. der

²¹⁰ Da sich der beanspruchte Festlandssockel nicht im Südchinesischen Meer befindet, gibt es keine überlappenden Ansprüche mit den Anrainerstaaten.

²¹¹ Siehe hierzu das Dokument SPLOS/72.

Grenzziehung zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder angrenzenden Küsten nicht vorzugreifen (vgl. CLCS/40/Rev.1²¹²). Ein solcher Antrag kann ungeachtet der Zehnjahresfrist übermittelt werden (vgl. ebd.).

Abb. 46: Der beanspruchte Festlandsockel der Philippinen in der Benham Rise Region



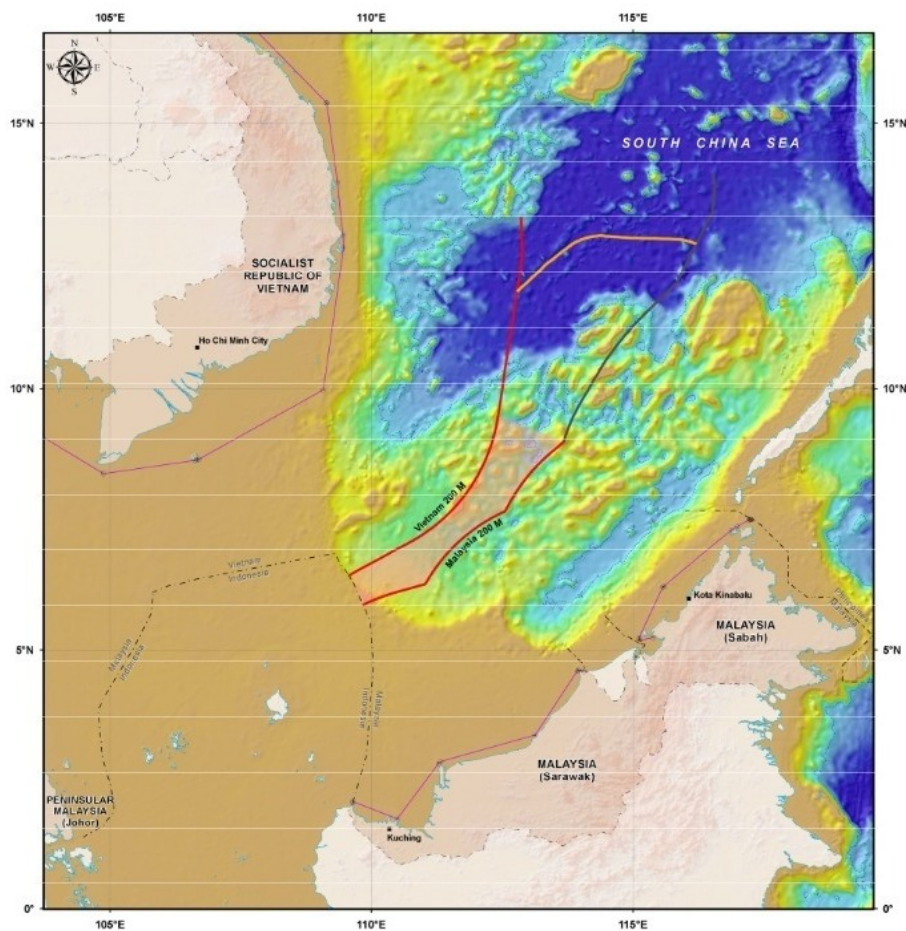
Quelle: Republic of the Philippines 2009

Am 6. Mai 2009 reichten **Malaysia und Vietnam** einen gemeinsamen Teilantrag auf Festlandsockelerweiterung in Bezug auf den südlichen Teil des Südchinesischen Meeres ein. Beide Anrainerstaaten behalten sich vor, für andere Gebiete gemeinsam oder einseitig weitere Anträge an das CLCS zu übermitteln (vgl. Malaysia/SRV 2009: 1). Das Seerechtsübereinkommen trat in Malaysia am 13. November 1996 und in Vietnam am 16. November 1999 in Kraft. Insofern profitieren beide von der oben genannten Ausnahmeregelung. Wie in der nachfolgenden Grafik zu erkennen, verfügen beide Länder über die gleiche Fläche des Festlandsockels, die sich über 200 sm hinaus erstreckt. Der vietnamesische Anspruch reicht bis zur malaysischen 200-Meilen-Zone und umgekehrt. Die roten Linien kennzeichnen die 200-Meilen-Zonen der beiden Küstenstaaten, ausgehend von den geraden Basislinien. Die gestrichelten Linien markieren festgelegte Seegrenzen und der äußere Rand des Kontinentalrandes ist durch eine orange Linie dargestellt. Das Gebiet wird durch den Schnittpunkt der Bogenhüllen der 200-Meilen-Zone von Malaysia und den Philippinen im Osten (Punkt A), den Schnittpunkt zweier konvergierender Bogenhüllen der

²¹² Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Commission on the Limits of the Continental Shelf (2008): Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf, Twenty-first session, New York, 17 March – 18 April 2008.

200-Meilen-Zone Malaysias südwestlich von Punkt A (Punkte B und C), durch die Grenzlinie gemäß dem zwischen Malaysia und Indonesien im Jahr 1969 geschlossenen Abkommen über die Abgrenzung des Kontinentalschelfs (Punkte D und E), die Grenzlinie gemäß dem 2003 zwischen Vietnam und Indonesien unterzeichneten Abkommen über die Grenze des Kontinentalschelfs in Richtung Nordwesten (Punkte F und G) und den Schnittpunkt der Bogenhülle der 200-Meilen-Zone Vietnams in Richtung Nordosten (Punkte H und I) definiert (vgl. Malaysia/SRV 2009: 4; Thao/Amer 2011: 251).

Abb. 47: Anspruch auf einen gemeinsamen Festlandsockel Vietnams und Malaysias



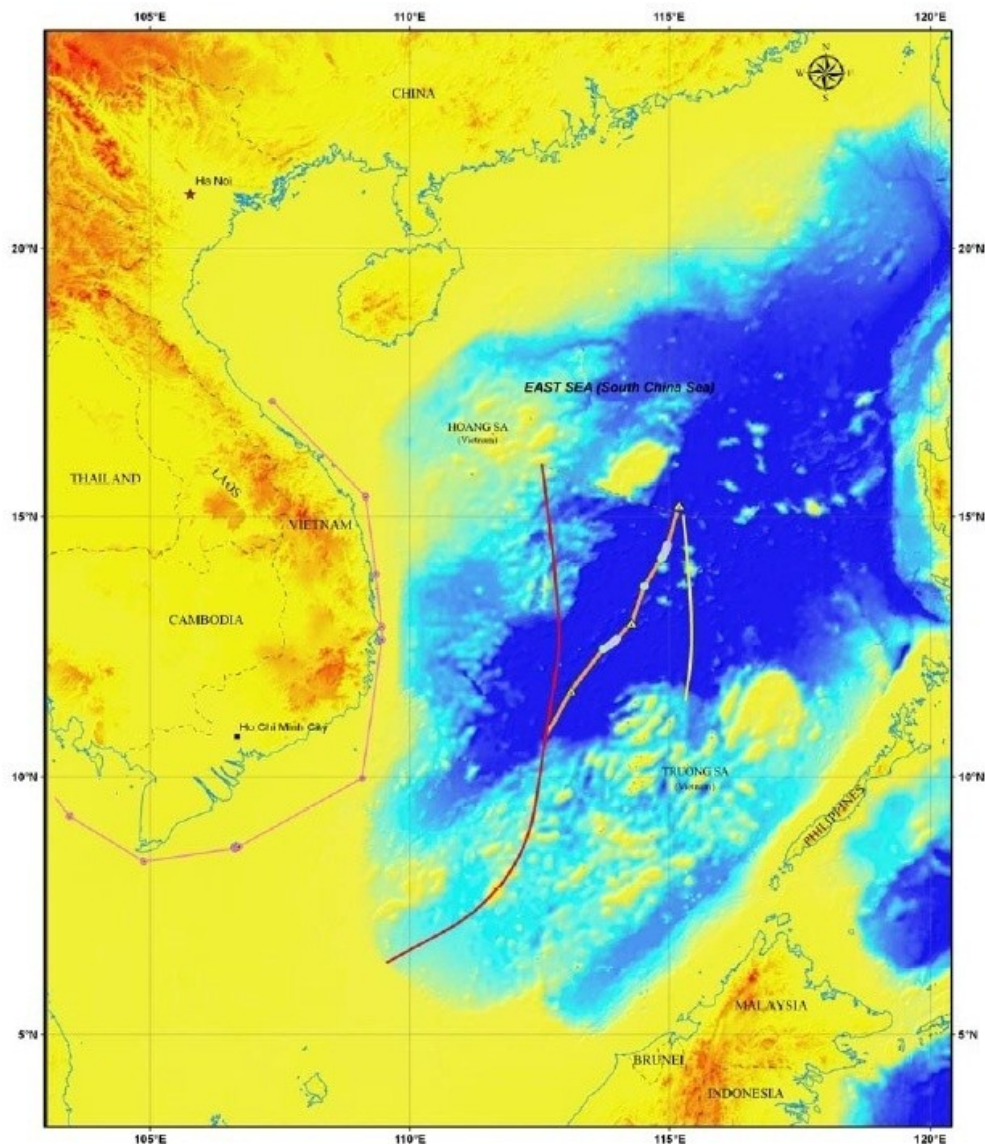
Quelle: Malaysia/SRV 2009

Beide Staaten haben bekräftigt, dass die Bestimmungen von Art. 76 Abs. 10 und Art. 9 Anlage II UNCLOS sowie Art. 46 und die Art. 1, 2 und 5 der Geschäftsordnung der Kommission berücksichtigt wurden und die gemeinsame Vorlage keine Fragen der Abgrenzung des Festlandsockels zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten berührt. Des Weiteren wurde die Kommission im Rahmen des Antrags darüber informiert, dass es im angrenzenden Gebiet ungelöste Streitigkeiten gibt.

Die Sozialistische Republik **Vietnam** hat am 11. Mai 2009 darüber hinaus einen eigenständigen (Teil-) Antrag auf Festlandsockelerweiterung in der sog. North Area im

Nordwesten des Südchinesischen Meeres gestellt. Die nördliche Grenze ist die Äquidistanzlinie zwischen den Basislinien Vietnams und den Basislinien der VR China. Die östlichen und südlichen Grenzen sind die äußeren Grenzen des Festlandssockels gemäß Art. 76 Abs. 8 UNCLOS. Die westliche Grenze liegt 200 sm von den Basislinien Vietnams entfernt (vgl. SRV 2009: 2 f). Vietnam hat durch Anwendung der Irischen Formel und Hedberg-Formel²¹³ insgesamt 45 Fixpunkte festgelegt, welche die Außengrenzen des Festlandssockels bilden (vgl. ebd.). Die in der unterhalb angeführten Grafik eingezeichnete rote Linie markiert die 200-Meilen-Zone Vietnams, welche von den geraden Basislinien ausgeht. Die gelbe Linie markiert die maximale Breite von 350 sm und die orange Linie verbindet die festgelegten Fixpunkte miteinander.

Abb. 48: Die beanspruchten Außengrenzen des vietnamesischen Festlandssockels



Quelle: SRV 2009

²¹³ Siehe hierzu Kapitel 3.4.3.

Die Sozialistische Republik Vietnam informiert die CLCS in ihrem Antrag darüber, dass das Gebiet des erweiterten Festlandsockels nicht umstritten ist und Fragen der maritimen Abgrenzung zwischen Vietnam und anderen relevanten Küstenstaaten nicht beeinträchtigt (vgl. ebd.: 3).

Im Zusammenhang mit den beiden letztgenannten Anträgen erreichten den UN-Generalsekretär im Zeitraum von Mai 2009 bis Mai 2011 heftige Proteste in Form diplomatischer Noten²¹⁴. Die chinesische Regierung reagierte am 7. Mai 2009 mit zwei Verbalnotizen, in denen sie die CLCS auffordert, die gemeinsame Vorlage Malaysias und Vietnams sowie den einseitigen Teilantrag Vietnams gemäß Art. 5 (a) der Geschäftsordnung der CLCS nicht zu prüfen (vgl. CML/17/2009; CML/18/2009). Die beigelegten Karten zeigen die in Kapitel 4.1.3.1 untersuchte U-förmige Neun-Striche-Linie. China vertritt die Auffassung, dass die beiden Anträge die souveränen Rechte und die Gerichtsbarkeit der Volksrepublik im Südchinesischen Meer verletzen (vgl. ebd.). Vietnam wies den chinesischen Anspruch am darauffolgenden Tag in einer Verbalnote als „null und nichtig“ ab: „The Hoang Sa (Paracels) and Truong (Spratlys) archipelagos are parts of Viet Nam’s territory. Viet Nam has indisputable sovereignty over these archipelagos. China’s claim over the islands and adjacent waters [...] has no legal, historical or factual basis, therefore is null and void“ (Permanent Mission of the SRV 2009). Diese Position wurde in der Note 77/HC-2011 vom 3. Mai 2011 erneut bekräftigt. Malaysia argumentierte in seiner Verbalnote vom 20. Mai 2009, dass die gemeinsame Vorlage ein legitimes Unterfangen zur Umsetzung der Verpflichtungen der Vertragsstaaten von UNCLOS und der Verfahrensordnung der CLCS darstelle (vgl. Permanent Mission of Malaysia 2009a). Zudem sei der Antrag unbeschadet der Frage nach maritimen Grenzziehungen und den Positionen von Staaten, die an Land- oder Seestreitigkeiten beteiligt sind (vgl. ebd.). Die Philippinen forderten die Kommission in ihrer Verbalnote vom 4. August 2009 ebenfalls dazu auf, den gemeinsamen Antrag nicht zu prüfen, sofern und solange Streitigkeiten zwischen den betroffenen Parteien nicht erörtert und beigelegt wurden (vgl. Permanent Mission of the Republic of the Philippines 2009: 2). Dieser beanspruche Gebiete, die sich mit den philippinischen Ansprüchen überschneiden und aufgrund Kontroversen, die sich aus den Gebietsansprüchen auf einige Inseln in der Region einschließlich Nord-Borneo²¹⁵ ergeben, umstritten seien (vgl. ebd.). In der Notiz nennen die Philippinen kein konkretes Gebiet, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass hiermit der südliche Teil des philippinischen Anspruchs im Spratly-Archipel gemeint ist (vgl.

²¹⁴ Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte ausgewählter Verbalnotizen dargelegt.

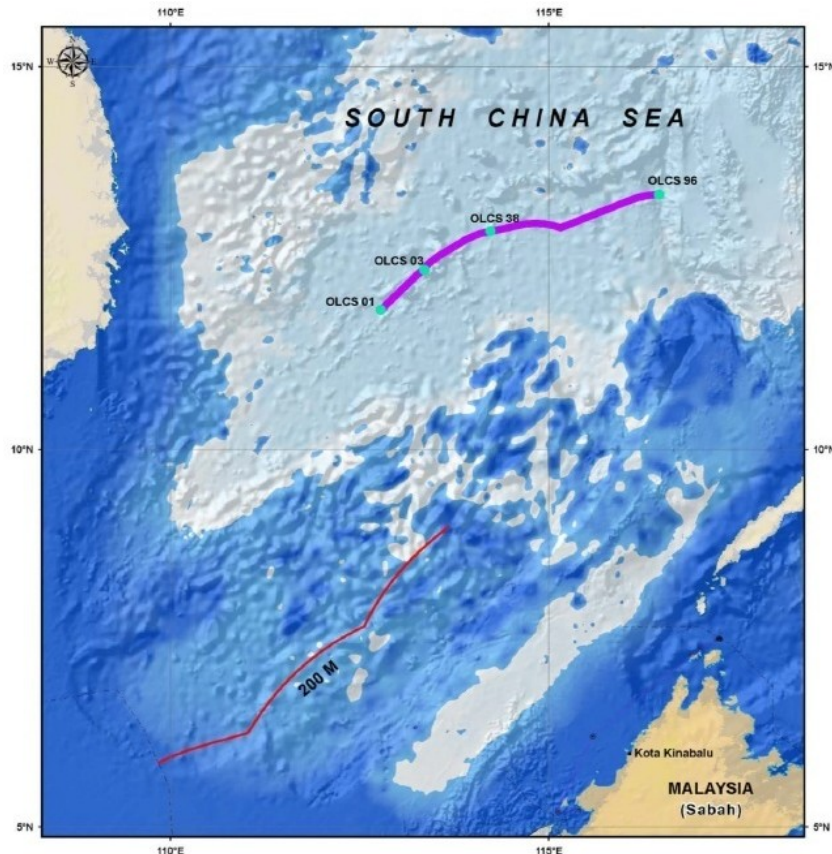
²¹⁵ Hier wird der Territorialstreit zwischen Malaysia und den Philippinen um den Bundesstaat Sabah, früher bekannt als Nord-Borneo, angesprochen, welcher in der vorliegenden Arbeit nicht beleuchtet werden kann.

Thao/Amer 2011: 254). Malaysia bekräftigte daraufhin seine Souveränität über Nord-Borneo und gab in seiner Verbalnote vom 21. August 2009 außerdem zu bedenken, dass die Regierungen beider Staaten den Philippinen die Möglichkeit vorgeschlagen hatten, sich dem gemeinsamen Antrag anzuschließen (vgl. Permanent Mission of Malaysia 2009b). Unter Berücksichtigung der Proteste hat die Kommission beschlossen, eine weitere Prüfung der Anträge zu verschieben, bis diese in der Reihenfolge ihres Eingangs drankommen (vgl. CLCS/64²¹⁶, Item 21 & Item 24).

Malaysia übermittelte am 12. Dezember 2019 einen eigenständigen (Teil-) Antrag für den verbleibenden Teil des Festlandsockels jenseits von 200 sm im nördlichen Teil des Südchinesischen Meeres. Die Außengrenzen wurden gemäß Art. 76 Abs. 4 (a) (ii) UNCLOS durch 96 Fixpunkte definiert, die 60 sm vom Fuß des Kontinentalabhangs entfernt sind (vgl. Permanent Mission of Malaysia 2019: 2). Diese festen Punkte sind durch gerade Linien mit einer Länge von maximal 60 sm verbunden (vgl. ebd.: 3). In der unterhalb angeführten Grafik ist die 200-Meilen-Zone durch eine rote Linie gekennzeichnet. Die lila Markierung verdeutlicht die äußeren Grenzen des Festlandsockels ausgehend von den Fixpunkten, die als grüne Punkte eingezeichnet sind – beispielhaft werden hier die Fixpunkte 1, 3, 38 und 96 veranschaulicht.

²¹⁶ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Commission on the Limits of the Continental Shelf (2009): Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, Twenty-fourth session, New York, 10 August – 11 September 2009.

Abb. 49: Der Anspruch Malaysias auf einen erweiterten Festlandsockel



Quelle: Permanent Mission of Malaysia 2019

Die malaysische Regierung hat die CLCS im Rahmen ihres Antrags darüber informiert, dass das beanspruchte Gebiet nicht Gegenstand eines Land- oder Seestreits zwischen Malaysia und einem anderen Küstenstaat ist (vgl. ebd.: 2). Dessen ungeachtet erkennt Malaysia an, dass es Gebiete gibt, in denen sich potenzielle überlappende Ansprüche entfalten. Die Vorlage erfolge jedoch unbeschadet der Abgrenzung des Festlandsockels jenseits von 200 sm zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder angrenzenden Küsten (vgl. ebd.). Wie bei den vorherigen Anträgen entschied sich die Kommission dazu, die weitere Prüfung des Teilantrags und der eingereichten Verbalnoten wegen Bedenken hinsichtlich Souveränitätsstreitigkeiten zurückzustellen (vgl. CLCS/55/2²¹⁷). Der Völkerrechtler Nguyen Hong Thao merkt in seinem Aufsatz „Malaysia’s New Game in the South China Sea“ an, dass Malaysia mit diesem Antrag implizit seine Unterstützung für das Schiedsurteil aus dem Jahr 2016 zeigt (vgl. Thao 2019). Zudem könnte es andere Anrainerstaaten dazu veranlassen, in diesem Gebiet über die Abgrenzung möglicher überlappender Ansprüche zu verhandeln (vgl. ebd.). Thao gibt außerdem zu bedenken, dass der malaysische Antrag die Frage zum Verhältnis zwischen der Arbeit der CLCS und juristischen Entscheidungen aufwirft, denn das Schiedsgericht hat die

²¹⁷ Im Literaturverzeichnis aufgeführt unter: Commission on the Continental Shelf (2022).

Neun-Striche-Linie als rechtswidrig bewertet und somit die rechtliche Grundlage für den chinesischen Protest aufgehoben (vgl. ebd.).

Am selben Tag übermittelte China die Verbalnote CML/14/2019 und protestierte, dass der genannte Antrag gegen die Souveränität, souveränen Rechte und Gerichtsbarkeit Chinas im Südchinesischen Meer verstoße (vgl. Permanent Mission of the PRC 2019). China bezieht sich hierbei auf die Verbalnote CML/17/2009 vom 7. Mai 2009 und somit auf die Neun-Striche-Linie. Darüber hinaus forderte China gemäß Art. 5 (a) Anhang I der Geschäftsordnung der CLCS dazu auf, die malaysische Vorlage nicht zu prüfen (vgl. ebd.). Die Philippinen betonten in ihrer Verbalnote vom 6. März 2020 unter Hinweis auf die Verbalnote Nr. 000819 vom 4. August 2009, dass die malaysische Vorlage Gebiete innerhalb der KIG umfasst, über welche die Philippinen vermeintlich Souveränität ausüben, und sich das Gebiet zudem mit dem philippinischen Festlandsockel jenseits von 200 sm überschneidet (vgl. Permanent Mission of the Republic of the Philippines 2020: 1). Sie definieren jedoch nicht, in welchen Gebieten überschneidende Ansprüche konkret erwartet werden. Des Weiteren wird der Anspruch ausgehend von Teilen Nord-Borneos projiziert, welche die Philippinen niemals aufgegeben hätten (vgl. ebd.). Auf die chinesische Verbalnote vom 12. Dezember 2019 reagierten alle Anrainerstaaten – abgesehen von Brunei – und zahlreiche Drittstaaten mit heftigem Protest. Die Philippinen beriefen sich auf das Schiedsurteil, wonach keines der Inselmerkmale auf den Spratlys in ihrem natürlichen Zustand dazu geeignet ist, menschliche Besiedlung oder ein wirtschaftliches Eigenleben im Sinne von Art. 121 Abs. 3 UNCLOS zu gewährleisten und keine EEZ oder einen Festlandsockel generieren (vgl. ebd.). Zudem können die Spratly-Inseln nicht in ein System von geraden (Archipel-) Basislinien integriert werden (vgl. ebd.). Das Schiedsgericht hat historische Rechte oder andere souveräne Rechte, die über die nach UNCLOS gewährten Seerechte hinausgehen, zurückgewiesen (vgl. ebd.). Die Sozialistische Republik Vietnam vertrat in ihrer Verbalnote vom 30. März 2020 dieselbe Position, bekräftigte aber gleichzeitig die nationale Souveränität über die Paracel- und Spratly-Inseln basierend auf historischen Beweisen. Die Vereinigten Staaten forderten China in ihrer Verbalnote vom 1. Juni 2020 dazu auf, die maritimen Ansprüche an das geltende Seevölkerrecht anzupassen, der Entscheidung des Schiedsgerichts gemäß Art. 296 UNCLOS nachzukommen und seine provokativen Aktivitäten im Südchinesischen Meer einzustellen, da sie ihre maritimen Rechte und Freiheiten durch den chinesischen Anspruch auf historische Rechte gefährdet sehen (vgl. The Permanent Representative of the USA to the UN 2020: 2). Darüber hinaus bekräftigten die USA ihre früheren Einwände gegen jegliche Ansprüche auf Binnengewässer zwischen den Inselmerkmalen sowie gegen jegliche Ansprüche auf Meereszonen, die sich aus der Behandlung von Inselmerkmalen als vermeintliches Kollektiv

ergeben (vgl. ebd.). Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich erinnerten an den universellen und einheitlichen Charakter von UNCLOS, das den rechtlichen Rahmen für alle Aktivitäten im maritimen Raum festlegt, und betonten die Bedeutung einer ungehinderten Ausübung der Freiheit der Hohen See sowie des Rechts auf friedliche Durchfahrt im Südchinesischen Meer (vgl. Permanent Mission of the Federal Republic of Germany 2020: 1). Darüber hinaus hoben sie hervor, dass Landgewinnungsmaßnahmen nicht die Klassifizierung eines Merkmals ändern und historische Rechte nicht im Einklang mit dem Völkerrecht und den Bestimmungen von UNCLOS stehen (vgl. ebd.: 1 f.).

Malaysia lehnte die chinesische Verbalnote vom 12. Dezember 2019 und die philippinische Verbalnote vom 6. März 2020 in vollem Umfang ab und erklärte, dass der (Teil-) Antrag im Einklang mit Art. 76 UNCLOS steht (vgl. Permanent Mission of Malaysia 2020: 1). Die Behauptung der Philippinen, dass sich das Gebiet mit ihrer künftigen Vorlage überschneidet, sei zudem verfrüht (vgl. ebd.).

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass es durch Malaysias einseitigen Antrag zu überlappenden Ansprüchen mit Vietnam kommt. Allerdings hat Vietnam bis dato nicht dagegen protestiert. Die Abweichung könnte durch die unterschiedlichen Methoden erklärt werden, die zur Berechnung der äußeren Grenzen des Festlandsockels angewendet wurden: „Vietnam delineated the outer limits of its extended continental shelf in the North Area by application of both the 1 percent sediment thickness formula (the Garinder formula) and the Foot of the Slope + 60 M formula (the Hedberg formula) while Malaysia only used the latter“ (Thao 2019).

Abb. 50: Überlappende Ansprüche auf einen erweiterten Festlandsockel Vietnams und Malaysias



Quelle: Thao 2019

Neben möglichen überlappenden Ansprüchen stellt sich die Frage, welche Auswirkungen eine Festlandsockelerweiterung auf trockenfallende Erhebungen hat. Wie erwähnt, sind trockenfallende Erhebungen im Übereinkommen definiert als „natürlich entstandenes Land, das bei Ebbe von Wasser umgeben ist und über den Wasserspiegel hinausragt, bei Flut jedoch unter Wasser liegt“ (Art. 13 UNCLOS). Sie haben keinen Anspruch auf Meereszonen, innerhalb des Küstenmeeres kann ihre Niedrigwasserlinie jedoch als Basislinie für die Messung der Küstenmeerbreite verwendet werden (vgl. ebd.). Dies ist eine weitere Ausprägung des bekannten Prinzips „Das Land dominiert das Meer“, denn nur Merkmalen, die dauerhaft über den Wasserspiegel hinausragen, wird ein Meeresgebiet zugestanden (vgl. Davenport 2018: 79). Hieraus resultiert eine grundlegende Unterscheidung zwischen trockenfallenden Erhebungen im Küstenmeer, innerhalb der EEZ oder des Festlandsockels sowie auf Hoher See. Im Streitfall „Nicaragua gegen Kolumbien“ entschied der Internationale Gerichtshof, dass trockenfallende Erhebungen nicht angeeignet werden können, obwohl ein Küstenstaat Souveränität über diese innerhalb seines Küstenmeeres ausübt, da er die Souveränität über das Küstenmeer selbst innehat (vgl. ICJ 2012: 641). Somit sind trockenfallende Erhebungen nicht Teil des Territoriums eines Staates, sondern stellen eine überschwemmte Landmasse dar, die den Regelungen der jeweiligen Meereszone unterliegt. Im Fall „Katar gegen Bahrain“ stellte der ICJ fest, dass die bestehenden Regeln des Seevölkerrechts „do not justify a general assumption that low-tide elevations are territory in the same sense as islands. [...] the difference in effects which the law of the sea attributes to islands and low-tide elevations is considerable“ (ICJ 2001: Abs. 206). Aus diesem Grund kann über trockenfallende Erhebungen keine Souveränität erworben werden (vgl. ebd.).

Sie besitzen demnach einen nicht-territorialen Status und unterliegen den Bestimmungen des Festlandsockels. Das Schiedsgericht bestätigte diese Argumentationsweise in seinem Urteil vom 12. Juli 2016 und betonte, dass trockenfallende Erhebungen ungeachtet der Verwendung des Begriffs „Land“ in Art. 13 UNCLOS im rechtlichen Sinne nicht zum Landgebiet eines Staates gehören (vgl. SCS Arbitration: Abs. 309). Gleichwohl kann die im Übereinkommen gewählte Formulierung „natürlich entstandenes Land“ (in der englischen Fassung „naturally formed area of land“) irreführend sein und auf nationaler Ebene dazu verleiten, Souveränitätsansprüche zu reklamieren. Durch eine Festlandsockelerweiterung übt ein Küstenstaat also souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen gemäß Art. 77 UNCLOS über trockenfallende Erhebungen aus. Diese Rechte können nicht von einem Drittstaat angeeignet werden. Bemerkenswert ist, dass alle Staaten die Freiheit haben, im Bereich der Hohen See künstliche Inseln oder andere nach dem Völkerrecht zulässige Anlagen zu errichten (vgl. Art. 87 UNCLOS). Auf dem Festlandsockel

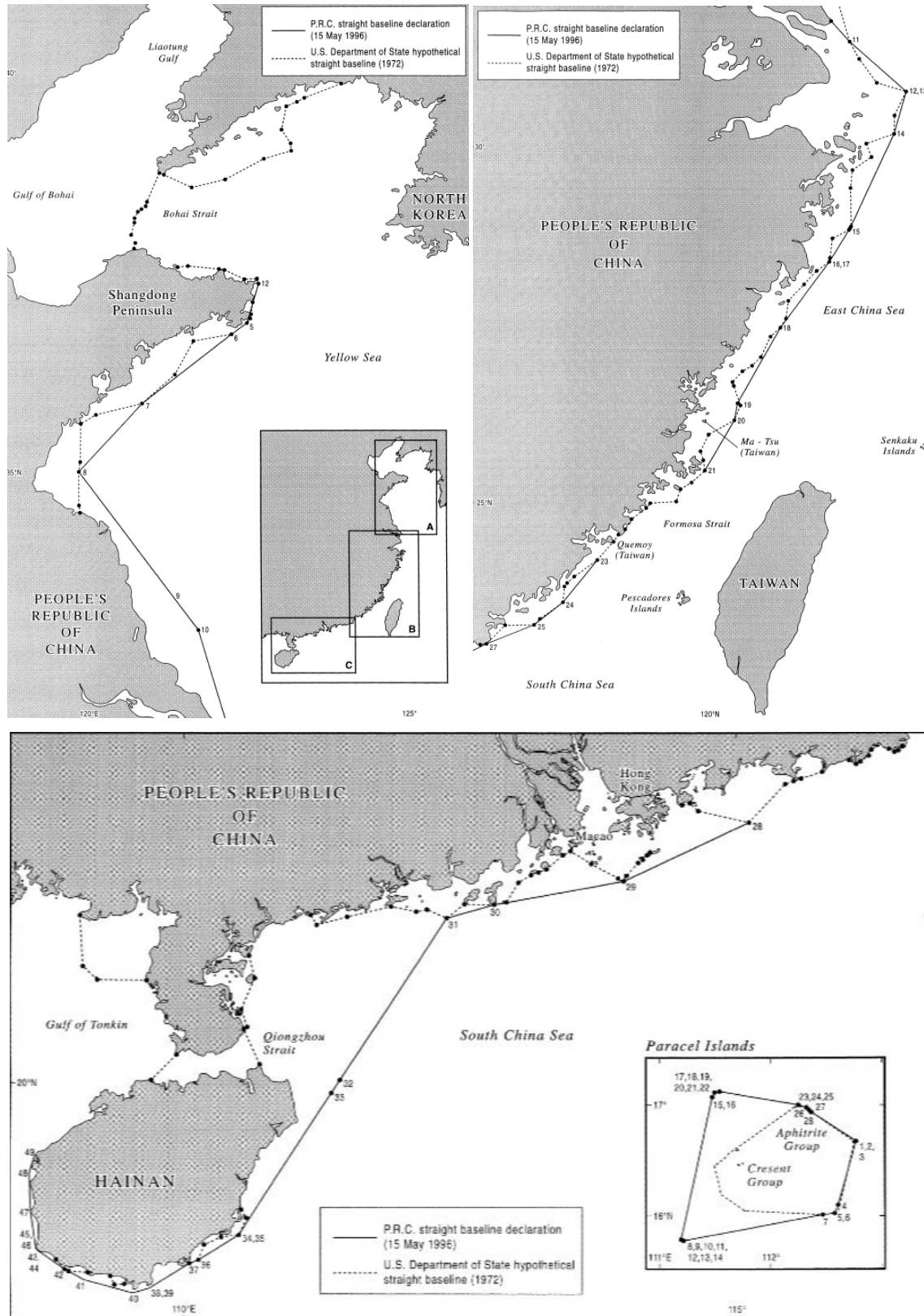
obliegt dem Küstenstaat nach Artikel 80 UNCLOS aber das ausschließliche Recht, solche Landgewinnungs- und Bauaktivitäten zu genehmigen und zu regeln. Sofern die CLCS einem Antrag auf einen ausgedehnten Festlandsockel zustimmt, fällt bspw. eine künstliche Insel an den Küstenstaat. Dies birgt ein erhebliches Konflikt- und Eskalationspotenzial, insbesondere in politisch dynamischen Regionen wie dem Südchinesischen Meer.

4.3. Streitgegenstand gerade Basislinien am Beispiel China

Die VR China verlautbarte in ihrem „Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone“ (1992) gerade Basislinien zu verwenden, ohne diese explizit festzulegen (vgl. Dzurek 1996b: 77; 1992 Territorial Sea Law). Bereits in der Erklärung zur Errichtung einer 12-Meilen-Zone aus dem Jahr 1958 hieß es, dass Chinas territoriale Gewässer entlang des Festlands und der vorgelagerten Küsteninseln durch gerade Linien, die Festpunkte miteinander verbinden, definiert (vgl. Dzurek 1996b: 77). Am 15. Mai 1996 gab die chinesische Regierung in einer Erklärung zu den Basislinien des Küstenmeeres die geografischen Koordinaten eines Großteils der beanspruchten geraden Basislinien entlang der Festlandküste sowie rund um die Paracel-Inseln bekannt (vgl. ebd.). Das vorliegende Kapitel untersucht die Frage, ob China gemäß UNCLOS berechtigt ist, gerade Basislinien anzuwenden, und inwieweit diese rechtskonform gezogen wurden. Im Fall der Paracel-Inseln schließt sich die Frage an, ob es nach geltendem Seevölkerrecht zulässig ist, entlegene Archipele zu reklamieren: Archipele, die keinen eigenständigen Staat wie bspw. Indonesien oder die Philippinen bilden. Letzteres soll im Vordergrund von Kapitel 4.4 stehen.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen jeweils einen Ausschnitt der von China proklamierten geraden Basislinien (durchgezogene Linien) und im Vergleich hierzu die diesbezüglichen Ideen des US-amerikanischen Außenministeriums aus dem Jahr 1972, welche als Reaktion auf die Erklärung von 1958 entwickelt wurden (gestrichelte Linien). Das chinesische Basisliniensystem umfasst entlang der Festlandküste insgesamt 48 Segmente (49 Festpunkte), die sich über eine Gesamtlänge von 3.230 km erstrecken, und verwendet keinerlei Niedrigwasserlinien (vgl. ebd.: 83 f.). Die hypothetischen Basislinien des DoS hingegen beziehen sich auf 121 Festpunkte (vgl. ebd.: 84).

Abb. 51: Chinas gerade Basislinien



Quelle: Dzurek 1996b

Auffällig ist, dass die gestrichelten Linien (a) deutlich näher an der chinesischen Küstenlinie liegen, (b) diese nicht vollständig umranden und (c) aufgrund der höheren Anzahl an Festpunkten kürzer sind. In Übereinstimmung mit Art. 7 UNCLOS ist China berechtigt,

gerade Basislinien festzulegen, da ein Großteil der Küste von tiefen Einbuchtungen und Einschnitten, Küsteninseln und Flussdeltas geprägt ist (vgl. ebd.: 77). Allerdings darf der Verlauf gerader Basislinien nicht erheblich von der allgemeinen Richtung der Küsten abweichen (vgl. Art. 7 UNCLOS; Dzurek 1996: 82). „Die innerhalb dieser Linien gelegenen Seegebiete müssen mit dem Landgebiet so eng verbunden sein, dass sie der Ordnung der inneren Gewässer unterstellt werden können“ (Art. 7 Abs. 3 UNCLOS). Die Grafik lässt jedoch einen teils großen Abstand zwischen den Festpunkten und der Küste erkennen. So liegt Punkt 10 fast 70 km vom Festland entfernt (vgl. ebd.: 84). Daniel J. Dzurek merkt an: „If an extensive straight baseline system were drawn along a deeply indented coast or one by islands, it would be expected to have many small and medium length segments and few long components“ (Dzurek 1996b: 82). Im chinesischen System sind vier Segmente über 150 km lang und drei Segmente erstrecken sich über eine Länge von 197 km, 201 km und 227 km (vgl. ebd.: 83). Zum Vergleich: Das schwedische System besteht aus fast doppelt so vielen Segmenten mit einer Gesamtlänge von 1.844 km, wovon keines länger als 70 km ist (vgl. ebd.). Das Seerechtsübereinkommen enthält keinen Passus, mit welchem die Länge einzelner Basislinien begrenzt wird. Allerdings kristallisiert sich heraus, wie auch Dzurek schlussfolgert, dass das chinesische Basisliniensystem nicht den natürlichen Küstenverlauf widerspiegelt. Dies zeigt sich ebenfalls bzgl. der allgemeinen Richtung der Segmente. Südlich der Halbinsel Shandong macht die Küste einen großen Bogen im Umfang eines Kreises mit einem Radius von 1.100 km von Nordosten nach Südwesten (vgl. ebd.). Aufgrund dessen sollte die vorherrschende Richtung der Segmente südwestlich sein (vgl. ebd.). „Since the coastline is roughly circular, one would expect the directional distribution to be gradual and roughly symmetric about the dominant direction“ (ebd.). Stattdessen weichen die Segmente nach Südosten ab. Des Weiteren wurden Gebiete mit geraden Basislinien abgegrenzt, an denen die Küste nicht tief eingebuchtet oder von Küsteninseln gesäumt ist, u. a. zwischen Punkt 8 und 11 (vgl. ebd.: 84). Wie in der ersten Grafik zu erkennen, führen die US-amerikanischen Linien ab Punkt 8 genau in südlicher Richtung bis zum Festland und schließen somit den genannten Bereich aus. Bei Punkt 9 und 10 scheint es sich außerdem um trockenfallende Erhebungen ohne darauf errichtete Leuchttürme oder ähnliche über den Wasserspiegel hinausragende Anlagen zu handeln (vgl. ebd.). Chinesische und US-amerikanische Karten identifizieren diese Festpunkte als Puzi Sha und Jinjia Sha – der Begriff „Sha“ bedeutet im Chinesischen „Sandbank“. Nach Art. 7 Abs. 4 UNCLOS dürfen gerade Basislinien nicht zu und von trockenfallenden Erhebungen gezogen werden, wenn keine Leuchttürme oder ähnliche Anlagen auf ihnen errichtet sind oder sie als Festpunkte allgemeine internationale Anerkennung finden (vgl. Art. 7 Abs. 4 UNCLOS). Und zudem befinden sich diese nicht innerhalb der 12-Meilen-Zone. Weiterhin auffällig sind die Segmente von Punkt

31 bis 34, die das Festland mit der Insel Hainan verknüpfen und erheblich vom Küstenverlauf abweichen (vgl. Dzurek 1996: 84). „These segments enclose 23,000 km², which could not be considered closely linked to the land domain and subject to an internal waters regime” (ebd.). Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich das chinesische Basisliniensystem durch lange Segmente auszeichnet, die teilweise in erheblichem Maße von der allgemeinen Richtung der Küste abweichen und Gebiete einschließen, welche die in Art. 7 UNCLOS formulierten Bedingungen nicht erfüllen.

Basierend auf den dargelegten Aspekten sind die von China angewendeten Basislinien nicht in vollem Umfang als seevölkerrechtlich zulässig zu bewerten. Zumal es die Möglichkeit eines kombinierten Systems aus normalen Basislinien, die sich an der Niedrigwasserlinie richten, und geraden Basislinien gibt. In diesem Kontext ist die in Art. 7 Abs. 5 UNCLOS verankerte Ausnahmeregelung zu beachten, dass „bei der Festlegung bestimmter Basislinien die dem betreffenden Gebiet eigenen wirtschaftlichen Interessen, deren Vorhandensein und Bedeutung durch lange Übung eindeutig erwiesen sind, berücksichtigt werden“ (Art. 7 Abs. 5 UNCLOS). Hiermit bietet UNCLOS einen potenziellen Anhaltspunkt, um vom Küstenverlauf abweichende Segmente argumentativ zu legitimieren, sofern die in Absatz 1 festgelegten Bedingungen – tiefe Einbuchtungen und Einschnitte, Inselkette in unmittelbarer Küstennähe oder Vorhandensein eines Flussdeltas – erfüllt sind. Das Übereinkommen definiert nicht den Zeitraum, über welchen wirtschaftliche Aktivitäten in dem betroffenen Gebiet ausgeübt worden sind, und welcher Art diese „wirtschaftlichen Interessen“ sein müssen. Beziehen sich diese auf die Ausbeutung und Bewirtschaftung lebender und nicht-lebender Ressourcen oder lediglich auf den Fischfang? Sind durch entsprechende Studien prognostizierte Rohstoffvorkommen ein zulässiges wirtschaftliches Interesse? Müssen diese z. B. durch Probebohrungen nachgewiesen sein? Oder ist ausschließlich die seit Jahren bestehende Förderung von bspw. Öl- oder Gasvorkommen ein legitimes Argument? Die verwendete Formulierung „deren Vorhandensein und Bedeutung durch lange Übung eindeutig erwiesen sind“ (Art. 7 Abs. 5 UNCLOS) könnte darauf hindeuten, dass andauernde oder wiederkehrende Forschungsaktivitäten in dem Gebiet ein wirtschaftliches Interesse signalisieren. Weiterhin impliziert der Wortlaut „der Verlauf gerader Basislinien darf nicht erheblich von der allgemeinen Richtung der Küste abweichen“ (Art. 7 Abs. 1 UNCLOS), dass eine gewisse Abweichung rechtskonform ist, ohne diese zu definieren. Auf diese Weise wird den Küstenstaaten ein Interpretationsspielraum gelassen. Zwar müssen die innerhalb der Basislinien gelegenen Seegebiete so eng mit dem Landgebiet verbunden sein, dass sie als innere Gewässer angesehen werden, doch auch diese Regelung wird nicht zahlenmäßig konkretisiert (vgl. Art. 7 Abs. 3 UNCLOS). Und nach Art. 8 UNCLOS gehören alle Gewässer

landwärts der Basislinien zu den inneren Gewässern eines Küstenstaates, sodass die in Art. 7 Abs. 3 festgelegte Bedingung automatisch erfüllt wird. Die VR China könnte argumentieren, dass zwischen dem äußersten Punkt des Festlands (Punkt 31) und dem äußersten Punkt der Insel Hainan (Punkt 34) eine tiefe Einbuchtung vorhanden ist, die solche geraden Basislinien rechtfertigt. Auch wenn es UNCLOS folgend logisch erscheint, dass die Basislinien dem Küstenverlauf in südwestliche Richtung folgen, wie es das DoS herausgearbeitet hat.

In Bezug auf die „Archipelbasislinien“²¹⁸ lässt sich – zunächst ungeachtet der Diskussion über die Rechtmäßigkeit eines Anspruchs auf entlegene Archipele – kritisch anmerken, dass das Verhältnis der Wasserfläche zur Landfläche zwischen 1:1 und 9:1 nicht erfüllt ist (vgl. Dzurek 1996b: 84). Das von den geraden Basislinien umschlossene Gebiet um die Paracels beträgt 17.400 km² (vgl. ebd.). Demnach müsste die gesamte Landfläche der Paracel-Inseln mindestens 1.933 km² betragen. Tatsächlich liegt diese einschließlich der von Riffen umschlossenen Flächen lediglich bei einigen hundert Quadratkilometern, sodass kein akzeptables Wasser-Land-Verhältnis erreicht wird (vgl. ebd.). Inwieweit muss dieses im Fall entlegener Archipele überhaupt beachtet werden?

Bemerkenswert ist, dass die VR China nicht nur einen entlegenen Archipel mit geraden Basislinien beansprucht, sondern damit gleichzeitig impliziert, dass sie innerhalb der Neun-Striche-Linie womöglich keine historischen Rechte beansprucht, sondern die Inselmerkmale und angrenzenden Gewässer (vgl. ebd.: 85).

4.4. Exkurs: Entlegene Archipele

Die „Chinese Society of International Law“ (CSIL) veröffentlichte im Jahr 2018 einen Sonderbericht über die Schiedsgerichtsbarkeit im Südchinesischen Meer und formulierte hierin den Anspruch auf die Paracel- und Spratly-Inseln als entlegenen Archipel: „China’s claims to maritime entitlements have always been based on each archipelago as a unit“ (CSIL 2018: Abs. 67). Youngmin Seo weist in ihrem Artikel „Are the Spratly Islands an Outlying Archipelago of China?“ darauf hin, dass die genannte Studie als offizielle Position der chinesischen Regierung bewertet werden kann, da die CSIL im Zeitraum von September 2016 bis Dezember 2017 mit mehr als 60 Experten aus den Bereichen Recht, internationale Beziehungen, Geschichte und Geografie sowie mehr als 20 Experten mit anerkannter Kompetenz aus China zusammengearbeitet hat, um die Position der CSIL zum Schiedsverfahren herauszustellen (vgl. Seo 2023: 321). Die CSIL betont, dass die Spratlys

²¹⁸ Der Begriff wird hier bewusst in Anführungszeichen gesetzt, da sich Archipelbasislinien nach UNCLOS ausschließlich auf Archipelstaaten beziehen.

eine geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden und sich als Archipel im rechtlichen Sinne qualifizieren (vgl. CSIL 2018: 589). Seit der Ming-Dynastie habe es durch Fischereitätigkeiten chinesischer Fischerei ein wirtschaftliches Netzwerk auf den Spratlys gegeben (vgl. ebd.). Zudem hätten die Chinesen den Archipel als erste entdeckt und seit jeher die Souveränität darüber ausgeübt (vgl. ebd.). Ohne bei der Argumentationsweise der CSIL weiter ins Detail zu gehen, lassen sich klare Parallelen zu der in Kapitel 4.1.3 dargelegten Sichtweise Chinas erkennen. In Kombination mit den beanspruchten (Archipel-) Basislinien um die Paracel-Inseln stellt sich die Frage, ob Kontinentalstaaten berechtigt sind, entlegene Archipele²¹⁹ zu beanspruchen und gerade Basislinien um diese zu ziehen.

Während der Dritten Seerechtskonferenz diskutierten die teilnehmenden Staaten, ob das Konzept gerader Archipelbasislinien gleichermaßen für entlegene Archipele gelten soll. Hierbei kristallisierten sich während der zweiten Sitzungsperiode (1974) zwei Lager heraus: Fidschi, Indonesien, Mauritius und die Philippinen sprachen sich dafür aus, dass das sog. Archipelprinzip ausschließlich von Archipelstaaten angewendet werden darf, während die zweite Gruppe, u. a. bestehend aus Kanada, Chile und Norwegen, eine Übertragung des Konzepts auf ozeanische Archipele von kontinentalen Staaten befürwortete (vgl. Hong/Li/Chen 2013: 219). Bei der dritten Sitzungsperiode (1975) wurden entlegene Archipele in Part VII mit dem Titel „Archipelagos“ des „Informal Single Negotiating Text“ (ISNT) aufgenommen, welcher zwei Abschnitte umfasst (vgl. ebd.). Abschnitt 1 (Art. 117–130) befasste sich mit „Archipelstaaten“. Abschnitt 2 bezieht sich auf „ozeanische Archipele, die kontinentalen Staaten gehören“ und umfasst mit Art. 131 einen einzigen Artikel. In diesem heißt es: „The provisions of section 1 are without prejudice to the states of oceanic archipelagos forming an integral part of the territory of a continental state“ (Art. 131 ISNT). Aufgrund des fehlenden Konsenses bei den Verhandlungen wurde die zweite Position bzgl. gerader Archipelbasislinien ausgelassen (vgl. ebd.). Es ist unklar, ob „it is ‚without prejudice‘ that archipelagic State principles apply in whole or part to oceanic archipelagos of a Continental state (or) it is ‚without prejudice‘ that the same principles shall not apply“ (ebd.: 220). Eine mögliche Interpretation ist, dass mit Art. 131 ISNT zu Kontinentalstaaten gehörende Archipele vom speziellen Basisliniensystem ausgeschlossen werden (vgl. Seo 2023: 334). Aus dem Artikel ging unmissverständlich hervor, dass der Anspruch auf entlegene Archipele rechtmäßig ist. Artikel 131 wurde mit der überarbeiteten Version RSNT/Part III gestrichen. In der Folge befasst sich das Übereinkommen mit Archipelstaaten.

²¹⁹ In der englischsprachigen Literatur werden verschiedene Begriffe für entlegene Archipele verwendet: Outlying archipelago, dependent archipelago, mid-ocean archipelago und off-shore archipelago.

Ein Archipelstaat ist gemäß UNCLOS ein „Staat, der vollständig aus einem oder mehreren Archipelen und gegebenenfalls anderen Inseln besteht“ (Art. 46 UNCLOS). Ein Archipel ist wiederum definiert als „eine Gruppe von Inseln einschließlich Teilen von Inseln, dazwischenliegende Gewässer und andere natürliche Gebilde, die so eng miteinander in Beziehung stehen, dass diese [...] eine wirkliche geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden, oder die von alters her als solche angesehen worden sind“ (Art. 46 UNCLOS). Daraus lässt sich schließen, dass ozeanische Archipele außerhalb von Archipelstaaten existieren. Ein Archipel *kann* einen Teil bzw. einen vollständigen Archipelstaat bilden. Nach Art. 47 UNCLOS darf ein Archipelstaat „gerade Archipelbasislinien ziehen, welche die äußersten Punkte der äußersten Inseln und trockenfallenden Erhebungen des Archipels verbinden, sofern davon die Hauptinseln und ein Gebiet umschlossen sind, in dem das Verhältnis der Wasserfläche zur Landfläche einschließlich der Atolle zwischen 1 zu 1 und 9 zu 1 beträgt“ (Art. 47 UNCLOS). Diese Regelung beschränkt sich eindeutig, wie die Überschrift von Teil IV erkennen lässt, auf Archipelstaaten und nicht auf Archipele im Allgemeinen²²⁰. Dies bekräftigte das Schiedsgericht in seinem Urteilsspruch vom 12. Juli 2016 (siehe hierzu SCS Arbitration: Abs. 573). Die CSIL kritisiert, dass aus der Nicht-Anwendung gerader Archipelbasislinien auf entlegene Archipele erhebliche Konsequenzen folgen: Ein Kontinentalstaat muss seine Souveränität über jedes einzelne Inselmerkmal nachweisen und möglicherweise fallen nicht alle Gewässer, welche die Merkmale miteinander verbinden, in die nach Art. 121 UNCLOS gewährten Meereszonen, sodass die Gesamtgröße des unter Souveränität stehenden Gebietes kleiner ausfällt, als wenn man den Archipel als integrale Einheit betrachtet (vgl. CSIL 2018: Abs. 550). Zudem kann ein Kontinentalstaat nicht alle Meereszonen unabhängig vom Status einzelner Merkmale beanspruchen, obwohl diese eine geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden (vgl. ebd.). Des Weiteren kann der Archipel ohne Archipelbasislinien nicht von benachbarten Meereszonen abgegrenzt werden. Stattdessen könnten relevante Merkmale bspw. als Felsen charakterisiert werden, sodass ggf. gar keine Abgrenzungssituation vorliegt (vgl. ebd.). Eine Anwendung von geraden Archipelbasislinien würde bedeuten, dass all diese Fälle eintreten und zu einer weiteren Terranisierung der Weltmeere führen. Die Seerechtskonvention definiert nicht, was unter einer „Gruppe von Inseln“ zu verstehen ist. Bilden bereits drei Inseln eine Gruppe? Hinzu kommt die in Kapitel 4.1.4 dargelegte unzureichende Definition des Begriffs „Insel“. In der Folge könnten jegliche „Inselgruppen“ von allen Meereszonen profitieren. Dies wird durch die Begrenzung von Art. 47 UNCLOS auf Archipelstaaten verhindert.

²²⁰ Dies bedeutet auch eine rechtliche Ungleichbehandlung von Archipelen aufgrund ihrer staatlichen Zugehörigkeit (vgl. Hong/Li/Chen 2013: 222).

Prinzipiell nicht ausgeschlossen ist allerdings die Möglichkeit, gerade Basislinien in Übereinstimmung mit Art. 7 UNCLOS zu ziehen, denn das Seevölkerrecht bezieht sich hier nicht auf die Festlandküste (vgl. Hong/Li/Chen 2013: 221). Diese haben in der Praxis einige Staaten umgesetzt, bspw. Spanien. Am 5. August 1977 erließ Spanien das Königliche Dekret Nr. 2510/1977, wonach um die Kanarischen Inseln gerade Basislinien zwischen 13 Festpunkten auf den Inseln Lanzarote, Fuerteventura, Alegranza, La Graciosa, Montana Clara und Lobos bestimmt wurden²²¹ (vgl. ebd.: 234). Um die vier größten Inseln Teneriffa, Gran Canaria, El Hierro und La Palma wurden jeweils eigene gerade Basislinien gezogen (vgl. ebd.). Demzufolge hat Spanien keine geraden Basislinien um den gesamten Archipel der Kanaren gezogen. Die portugiesische Regierung hat sich für die Insel Madeira und die Azoren für eine Mischform zwischen normalen und geraden Basislinien entschieden (vgl. ebd.: 235). Zudem teilte sie die Azoren, abhängig von der geografischen Lage und Entfernung zwischen den einzelnen Inseln und Inselmerkmalen, in drei Gruppen auf. Die Vereinigten Staaten kritisierten die geraden Basislinien als unverhältnismäßig, da die Küstenlinie an diesen Stellen weder tief eingeschnitten noch von Küsteninseln gesäumt sei (vgl. DoS 1992: 32). Für gerade Basislinien gemäß Art. 7 UNCLOS gilt die Bedingung des Wasser-Land-Verhältnisses zwischen 1:1 und 9:1 nicht. Das bedeutet nicht, dass alle Merkmale, die als Teil einer geografischen, wirtschaftlichen und politischen Einheit angesehen werden, von geraden Basislinien umschlossen werden können – sie müssen die in Artikel festgelegten Bedingungen berücksichtigen. Doch wie sich bei der Analyse des UNCLOS-Textes mehrfach gezeigt hat, sind die Formulierungen „tiefe Einbuchtungen und Einschnitte“ (engl. „deeply indented and cut into“), „Inselkette“ (engl. „fringe of islands“) und „entlang der Küste in ihrer unmittelbaren Nähe“ (engl. „along the coast in its immediate vicinity“) nicht konkretisiert. Wie viele Einbuchtungen oder Einschnitte müssen vorhanden sein, damit eine gerade Basislinie gezogen werden darf? Welche Entfernung darf zwischen ihnen liegen? Wie tief muss die Einbuchtung bzw. der Einschnitt sein? Aus wie vielen Merkmalen muss die Inselkette mindestens bestehen? Muss es sich hierbei um Inseln gemäß Art. 121 UNCLOS handeln? Und wie weit dürfen diese von der Küste entfernt sein? Ab welcher Seemeile spricht man nicht mehr von „unmittelbarer Nähe“? All diese offenen Fragen verdeutlichen die rechtlichen Unsicherheiten, die Art. 7 UNCLOS beinhaltet und verschiedene Auslegungen ermöglichen.

In Bezug auf die Paracel-Inseln schreibt Dzurek: „Some subgroups in the Paracels, parts of the Crescent Group and the northern portion of the Amphitrite Group, might qualify for straight

²²¹ Das Chinjio-Archipel mit den kleinen Merkmalen La Graciosa, Alegranza, Montana Clara und Lobos liegt etwa einen Kilometer im Norden der Insel Lanzarote.

baselines under Article 7, if smaller islets mask a nearby larger island or islands were deeply indented. However, any such straight baselines would affect a very small area and utilize legs only a few kilometers long. The baselines that the PRC drew around the Paracels contravene the 1982 UN Convention” (Dzurek 1996b: 85).

4.5. Abweichende Lesarten der Seerechtskonvention durch China und die USA

„Nowhere is the issue of freedom of navigation more contentious, with more potential to spark wider conflict, than in the South China Sea” (Houck/Anderson 2014).

Im Südchinesischen Meer entfalten sich neben Disputen zwischen den Anrainerstaaten auch die Auswirkungen abweichender Lesarten der Seerechtskonvention. Im folgenden Kapitel sollen die jeweiligen Positionen Chinas und der Vereinigten Staaten hinsichtlich der Frage, ob ausländische Militärschiffe ein Recht auf friedliche Durchfahrt durch territoriale Gewässer haben und ein Staat ohne vorherige Zustimmung militärische Aktivitäten in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines anderen Staates durchführen kann, untersucht werden.

4.5.1. Recht auf friedliche Durchfahrt für Militärschiffe

Im Rahmen der „Freedom of Navigation Operations“ (FONOP) fuhren u. a. im Zeitraum von Oktober 2015 bis Oktober 2016 vier Lenkwaffenzerstörer der US-Marine innerhalb von zwölf Seemeilen um von China beanspruchte und besetzte Inselmerkmale, ohne die chinesischen Behörden hierüber im Vorfeld zu informieren (vgl. Marksteiner 2017: 20 ff.). Dazu gehörten Subi Reef²²² und Fiery Cross Reef (Spratlys) sowie Triton Island und Woody Island (Paracels). Der Zweck des im Jahr 1979 gegründeten FON-Programms²²³ besteht darin, übermäßige Gebietsansprüche auf die Weltmeere und den Luftraum anzufechten, die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs zu stärken und die Auslegung des Seerechtsübereinkommens durch die USA – obwohl diese UNCLOS noch nicht ratifiziert haben – durchzusetzen, indem alle nach UNCLOS zulässigen Meeresgebiete befahren werden

²²² Wobei Subi Reef als trockenfallende Erhebung gemäß Urteilsspruch über kein eigenes Küstenmeer verfügt.

²²³ Das US-Verteidigungsministerium veröffentlicht Jahresberichte, in denen durchgeführte FONOPs dargelegt und relevante ausländische Ansprüche auf die Weltmeere aufgelistet werden. Diese sind öffentlich zugänglich unter: <https://policy.defense.gov/OUSDP-Offices/FON/> (Zugriff am 02.02.2024). Im Jahresbericht 2022 werden im Zusammenhang mit der VR China im Südchinesischen Meer angeführt: (1) Gerade Basislinien, die nicht im Einklang mit dem Völkerrecht gezogen wurden, (2) Gerichtsbarkeit über dem Luftraum oberhalb der EEZ, (3) Beschränkungen für ausländische Luftfahrzeuge, die durch eine Air Defense Identification Zone fliegen, ohne in den nationalen Luftraum eindringen zu wollen, (4) vorherige Genehmigung für die friedliche Durchfahrt ausländischer Militärschiffe durch das Küstenmeer, (5) Anspruch auf ein Küstenmeer um trockenfallende Erhebungen sowie den Luftraum darüber (vgl. DoD 2022). Dass ausländische Militärschiffe ihre friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer in Taiwan und Vietnam ebenfalls zuvor genehmigen lassen müssen, wird kritisiert und in Bezug auf Malaysia wird das Verbot für militärische Übungen oder Manöver in der EEZ ohne vorherige Zustimmung (vgl. ebd.).

(vgl. Marksteiner 2017: 20; Aceves 1996: 263). Hierbei werden diplomatische Maßnahmen und operative Durchsetzung kombiniert (vgl. ebd.). Als exzessive Ansprüche gelten dem FON-Programm zufolge: das Beharren auf einer vorherigen Genehmigung oder Mitteilung für die friedliche Durchfahrt durch Kriegsschiffe innerhalb der 12-Meilen-Zone eines Küstenstaates sowie durch Meerengen und Archipelgewässer, das Verbot militärischer Aktivitäten in der EEZ und die Festlegung gerader Basislinien entgegen geografischer Bedingungen (vgl. Marksteiner 2017: 23; Kuok 2016: iii). Nachdem die Trump-Regierung im Frühjahr 2017 die FONOPs im Südchinesischen Meer kurzzeitig gestoppt hatte, damit China den Druck auf Nordkorea wegen dessen Raketentests erhöhen konnte, wurden sie ab Sommer 2017 fortgesetzt und verzeichneten fortan Rekordzahlen (vgl. Fähnders 2017). Die FONOPs spiegeln die US-amerikanische Position wider: Ausländische Militärschiffe genießen das Recht der friedlichen Durchfahrt durch territoriale Gewässer ohne vorherige Ankündigung oder gar Genehmigung. Die Erteilung einer solchen Vorabgenehmigung wird nicht nur als Hindernis, sondern auch als Widerspruch zu Art. 24 UNCLOS angesehen (vgl. Colin 2016: 60). Hierin heißt es: „Der Küstenstaat darf, außer in den von diesem Übereinkommen vorgesehenen Fällen, die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe durch das Küstenmeer nicht behindern“ (Art. 24 UNCLOS). Die Volksrepublik China vertritt die Ansicht, dass es keine Durchfahrt von ausländischen Militärschiffen durch das Küstenmeer geben darf, und setzt diese in der Praxis um. In Artikel 6 des „Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone“ vom 25. Februar 1992 ist klar formuliert, dass das Recht auf friedliche Durchfahrt für nicht-militärische ausländische Schiffe gilt und ausländische Militärschiffe eine Genehmigung²²⁴ der chinesischen Regierung einholen müssen, um in das Küstenmeer einfahren zu dürfen (vgl. 1992 Territorial Sea Law: Art. 6).

Das Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer ist in Teil II Abschnitt 3 UNCLOS geregelt. Zunächst lässt sich feststellen, dass der Unterabschnitt A den Titel „Regeln für alle Schiffe“ trägt und nicht zwischen nicht-militärischen und militärischen Schiffen unterscheidet. Diese fehlende Differenzierung setzt sich in den jeweiligen Artikeln des Unterabschnitts (Art. 17–26) fort, indem von „fremden“ Schiffen gesprochen wird. Nach Art. 19 Abs. 2 gilt die Durchfahrt eines fremden Schiffes als nicht friedlich, wenn folgenden Tätigkeiten den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates beeinträchtigen: (a) Androhung oder Anwendung von Gewalt, die gegen die Souveränität, territoriale Integrität oder politische Unabhängigkeit des Küstenstaates gerichtet ist oder die UN-Charta verletzt, (b) Übungen oder Manöver mit Waffen jeder Art, (c) Sammeln von Informationen zum Schaden der Verteidigung oder Sicherheit des Küstenstaates, (d) Propagandahandlungen, (e) Starten,

²²⁴ Neben der Volksrepublik verlangen auch einige andere Staaten wie bspw. Vietnam eine vorherige Genehmigung der Durchfahrt.

Landen oder Anbordnehmen von Luftfahrzeugen, (f) Aussetzen, Landen oder Anbordnehmen von militärischem Gerät, (g) Verletzung der Zoll-, Finanz-, Einreise- oder Gesundheitsgesetze oder sonstigen Vorschriften des Küstenstaates, (h) vorsätzliche schwere Verschmutzung, (i) Fischereitätigkeiten, (j) Forschungs- oder Vermessungsarbeiten, (k) Störung von Nachrichtenübermittlungssystemen oder (l) andere Tätigkeiten, die nicht im direkten Zusammenhang mit der Durchfahrt stehen (vgl. Art. 19 UNCLOS). Es ist nicht zu vernachlässigen, dass Kriegsschiffe als Instrumente organisierter Gewaltanwendung prinzipiell einen Bedrohungscharakter haben, insbesondere wenn sie sich in unmittelbarer Küstennähe eines anderen Staates bewegen. Zudem muss berücksichtigt werden, dass Kriegsschiffe mit Überwachungs-, Radar- und Sonartechnologien ausgestattet sind, die während der Durchfahrt eventuell nicht ausgeschaltet werden, was einen Verstoß gegen Art. 19 Abs. 2 (c) und (j) darstellt (vgl. Marksteiner 2017: 28). Marksteiner weist in ihrem Zeitschriftenaufsatz „It’s Not All FON and Games: U.S. ‚Freedom of Navigation‘ Operations and the Legal Debate Surrounding Innocent Passage“ außerdem darauf hin, dass es für Kriegsschiffe nicht erforderlich ist, das Küstenmeer eines anderen Staates zu durchqueren und in internationalen Meerengen andere Bestimmungen gelten, wie Kapitel 3.5 gezeigt hat (vgl. ebd.). Daher handele es sich vielmehr um einen „strategic move“ (vgl. ebd.).

Wie erwähnt, müssen Unterseeboote gemäß Art. 20 UNCLOS im Küstenmeer über Wasser fahren und ihre Flagge zeigen. Sofern es sich nicht um Tiefsee- oder Forschungs-U-Boote zur bspw. geologischen oder ozeanografischen Untersuchung der Meeresböden handelt, werden diese im Regelfall der Marine angehören. Vor diesem Hintergrund gilt das Recht auf friedliche Durchfahrt mutmaßlich ebenfalls für ausländische Militärschiffe. In den beiden darauffolgenden Unterabschnitten differenziert UNCLOS zwischen (1) Handelsschiffen und Staatsschiffen, die Handelszwecken dienen, und (2) Kriegsschiffen und sonstigen Staatsschiffen, die anderen als Handelszwecken dienen. Die hierin festgelegten Regelungen sind dem Abschnitt 3 zugeordnet. In Artikel 30 wird gesondert betont, dass Kriegsschiffe die Gesetze und sonstigen Vorschriften des Küstenstaates über die Durchfahrt durch das Küstenmeer einzuhalten haben und andernfalls dazu aufgefordert werden können, das Küstenmeer sofort zu verlassen (vgl. Art. 30 UNCLOS). Dies impliziert, dass Kriegsschiffen ein Recht zur friedlichen Durchfahrt durch die 12-Meilen-Zone zusteht.

Basierend auf dem Vertragstext des Übereinkommens sind alle ausländischen Schiffe nicht von der Durchfahrt ausgeschlossen, solange diese friedlich im Sinne von Art. 19 UNCLOS erfolgt. Jedoch kann die Durchfahrt eines Kriegsschiffes – abhängig von dem aktuellen zwischenstaatlichen Verhältnis – als Bedrohung für den Frieden, die Ordnung und die

Sicherheit des Küstenstaates wahrgenommen werden, sodass sich eine ambivalente Lesart abzeichnet. Im Seerechtsübereinkommen findet sich keine entsprechende Regelung, die eine vorherige Genehmigung bzw. Mitteilung der Durchfahrt (nicht) zulässt.

4.5.2. Hydrographische Erfassung, wissenschaftliche Meeresforschung und militärische Aktivitäten in der EEZ

Ein weiterer Punkt der sino-amerikanischen Kontroverse betrifft die Unterscheidung zwischen hydrografischer Erfassung und wissenschaftlicher Meeresforschung, denn das Seerechtsübereinkommen definiert diese beiden Arten von Tätigkeiten nicht (vgl. Colin 2016: 60).

Die VR China betrachtet hydrografische Erfassung als einen Teil der wissenschaftlichen Meeresforschung, die nach Art. 246 Abs. 2 UNCLOS in der ausschließlichen Wirtschaftszone und auf dem Festlandsockel der vorherigen Zustimmung vonseiten des Küstenstaates bedarf. Diese Auffassung hat die chinesische Regierung in ihrem Gesetz vom 25. Februar 1992 verankert. Im Dezember 2002 erließ China ein neues Gesetz, das vorschreibt, dass sämtliche Vermessungs- und Kartierungsaktivitäten innerhalb der EEZ genehmigungspflichtig sind. Nicht genehmigte Aktivitäten werden dabei mit Geldstrafen sowie der Beschlagnahmung von Ausrüstung und Daten sanktioniert (vgl. SOF/EWC²²⁵ 2003: 39). Gemäß Art. 246 Abs. 3 darf wissenschaftliche Meeresforschung ausschließlich zu friedlichen Zwecken und zur Erweiterung des Wissens über die Meeresumwelt zum Wohle der gesamten Menschheit durchgeführt werden (vgl. Art. 246 UNCLOS). China argumentiert, dass die von ausländischen Militärschiffen durchgeführten hydrografischen Erfassungen nicht friedlich seien, da die gesammelten Daten für militärische Zwecke genutzt werden können (vgl. Colin 2016: 61). Die Vereinigten Staaten differenzieren zwischen der hydrografischen Erfassung, die u. a. für die Erstellung von Seekarten und zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt benötigt wird, und wissenschaftlicher Meeresforschung (vgl. ebd.). Hydrografische Erfassungen seien ein Teil der Schifffahrtsfreiheit und unterlägen nicht der Kontrolle des Küstenstaates (vgl. Bateman 2005: 164). Die USA berufen sich dabei auf den vage formulierten Wortlaut „andere völkerrechtlich zulässige, mit diesen Freiheiten zusammenhängende Nutzungen des Meeres“ (Art. 58 UNCLOS), der sich auf die Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs und die Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen bezieht (vgl. ebd.). Somit werden hydrografische Erhebungen offenbar als international rechtmäßige Nutzung zum Betrieb von Schiffen angesehen, die gemäß Art. 58 in der EEZ frei

²²⁵ Ship and Ocean Foundation/ East-West Center.

durchgeführt werden dürfen. Militärische Vermessungen seien ähnlich wie hydrografische Vermessungen. Hierbei handelt es sich um einen Ausdruck, der vorwiegend von den Vereinigten Staaten geprägt wurde und im Seerechtsübereinkommen nicht verwendet wird – somit existiert keine Regelung, aufgrund derer Küstenstaaten militärische Erhebungen außerhalb ihrer territorialen Gewässer regulieren können (vgl. Bateman 2005: 166). Hier kristallisieren sich zwei grundlegende Fragen heraus: Ist das Sammeln von hydrografischen Daten durch Militärschiffe friedlich oder nicht? Darf ein Staat ohne vorherige Zustimmung hydrografische Erhebungen in der EEZ eines anderen Staates durchführen? Zur Klärung dieser Fragen ist zu untersuchen, ob es sich um zwei verschiedene Arten von Tätigkeiten handelt oder sie als gleichwertig anzusehen sind.

Während die Seerechtskonvention in Teil XIII klare Bestimmungen für die wissenschaftliche Meeresforschung festlegt, beinhaltet sie keine spezifische Regelung für hydrografische Erhebungen (vgl. Bateman 2005: 163). Nach Art. 238 UNCLOS dürfen alle Binnen- und Küstenstaaten sowie die zuständigen Organisationen wissenschaftliche Meeresforschung betreiben (vgl. Art. 238 UNCLOS). Diese darf (a) nur für friedliche Zwecke und (b) mit den adäquaten wissenschaftlichen Methoden und Mitteln betrieben werden und dabei (c) die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres nicht ungerechtfertigt beeinträchtigen oder (d) die in Übereinstimmung mit allen diesbezüglich erlassenen Vorschriften z. B. zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt missachten (vgl. Art. 240 UNCLOS). Die wissenschaftliche Meeresforschung darf im Küstenmeer „nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Küstenstaates und zu den von ihm festgelegten Bedingungen betrieben werden“ (Art. 245 UNCLOS). In der EEZ und auf dem Festlandsockel bedarf sie ebenfalls der vorherigen Zustimmung des Küstenstaates (vgl. Art. 246 UNCLOS). Ein solches Forschungsvorhaben kann versagt werden, wenn es (a) von unmittelbarer Bedeutung für die Erforschung und Ausbeutung der lebenden und nicht-lebenden Ressourcen ist, (b) Bohrungen im Festlandsockel oder Abgabe von Schadstoffen an die Meeresumwelt vorsieht, (c) die Errichtung von künstlichen Inseln, Anlagen oder Bauwerken benötigt oder (d) Verpflichtungen gegenüber dem Küstenstaat nicht erfüllt wurden (vgl. Art. ebd.). Sofern der Küstenstaat dem Forschungsvorhaben nicht innerhalb von vier Monaten nach Erhalt der erforderlichen Informationen hierüber aktiv widerspricht, darf ein Staat bzw. eine Organisation unter Annahme einer stillschweigenden Zustimmung zwei Monate später mit dem Vorhaben beginnen (vgl. Art. 252 UNCLOS). Das Seerechtsübereinkommen definiert die Begriffe „wissenschaftliche Meeresforschung“ und „hydrografische Erhebungen“ nicht. Dadurch lässt sich keine zuverlässige Aussage darüber treffen, ob letzteres einen Teil wissenschaftlicher Meeresforschung darstellt. Sam Bateman, ehemaliger Flottillenadmiral der

Royal Australian Navy und Direktor des Centre for Maritime Policy (heute Australian National Centre for Ocean Resources and Security – ANCORS) hielt in seinem Zeitschriftenaufsatz „Hydrographic surveying in the EEZ: differences and overlaps with marine scientific research“ fest:

“Marine scientific research is the general term most often used to describe those activities undertaken in ocean and coastal waters to expand scientific knowledge of the marine environment. [It] includes oceanography, scientific ocean drilling and coring, geological/geophysical scientific surveying, as well as other activities with a scientific purpose. There is a tendency in practice to use the term ‘marine scientific research’ loosely when referring to all kinds of data collection. However, not all data collection conducted at sea necessarily comes within the scope of the marine scientific research regime established by Part XIII of UNCLOS” (Bateman 2005: 164 f.).

Bateman sieht demzufolge eine Tendenz in der staatlichen Praxis, sämtliche auf See durchgeführten Datenerfassungen als „wissenschaftliche Meeresforschung“ zu bezeichnen, obwohl sich hydrografische Erhebungen hiervon unterscheiden können (vgl. ebd.). Dazu gehören bspw. Tiefenmessungen und die Beobachtung von Windgeschwindigkeit und -richtung, um eine sichere Navigation zu gewährleisten (vgl. ebd.: 165). In diesem Fall findet eine permanente Datenerhebung statt, die jedoch keinem wissenschaftlichen Zweck dient oder im Sinne von Art. 143 UNCLOS für die gesamte Menschheit von Nutzen wäre. Ein möglicher Hinweis auf eine solche Unterscheidung findet sich in Art. 21, wonach ein Küstenstaat in Bezug auf die friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer Gesetze und sonstige Vorschriften für „wissenschaftliche Meeresforschung und hydrografische Vermessungen“ erlassen darf (vgl. Art. 21 UNCLOS). Zudem ist in Art. 40 geregelt, dass ausländische Schiffe, einschließlich solcher für „wissenschaftliche Meeresforschung oder hydrografische Vermessung“ während der Transitdurchfahrt keine Forschungs- oder Vermessungsarbeiten ohne vorherige Genehmigung durchführen dürfen (vgl. Art. 40 UNCLOS). Bemerkenswert ist, dass das Seevölkerrecht offenbar davon ausgeht, dass beide Tätigkeiten von verschiedenen Arten von Schiffen durchgeführt werden. In Anlehnung an Art. 21 legt Art. 245 fest, dass Küstenstaaten wissenschaftliche Meeresforschung in ihrem Küstenmeer regeln, genehmigen oder betreiben dürfen (vgl. Art. 245 UNCLOS; Bateman 2005: 165). Bateman weist darauf hin, dass viele für die wissenschaftliche Meeresforschung und hydrografische Erfassung verwendete Technologien gleich sind – dazu gehören u. a. präzise Navigationssysteme, Strömungsmesser und Multi-Sonarsysteme (vgl. Bateman 2005: 166). Sie verfolgen jedoch nicht den gleichen Zweck. Durch hydrografische Erfassung gesammelte Daten wie die Wassertiefe, die Beschaffenheit des Meeresbodens und die Richtung und Stärke der Strömungen werden zur Erstellung von Seekarten oder ähnlichen Dokumenten genutzt, die eine sichere Navigation gewährleisten (vgl. ebd.). Sie werden zu friedlichen Zwecken durchgeführt, selbst wenn einige hydrografische Daten – bspw. zur Bodentopografie – erst zu einem späteren Zeitpunkt für die Schifffahrtssicherheit relevant

werden können (vgl. ebd.: 168). Hydrografische Schiffe werden i. d. R. von der Marine oder Verteidigungsbehörden betrieben (vgl. ebd.: 166). Daher lässt sich anhand des Schiffstyps nicht per se ein Rückschluss auf die durchgeführten Tätigkeiten treffen. Ein Schiff, das hydrografische Erhebungen durchführt, lässt sich zudem anhand seines Bewegungsmusters erkennen, so Bateman: Es wird einem regelmäßigen Muster von Sondierungslinien folgen (vgl. ebd.: 167). Ein Schiff, das andere Aktivitäten durchführt, ist in seinen Bewegungen zufällig und hält gelegentlich an, um Experimente durchzuführen oder Bodenproben zu entnehmen (vgl. ebd.). Tendenziell ist hydrografische Erfassung nicht mit wissenschaftlicher Meeresforschung gleichzusetzen. Militärische Vermessungen sind gemeinhin nicht für die allgemeine Wissenschaft bestimmt und werden i. d. R. für militärische Zwecke oder die Navigationssicherheit verwendet (vgl. ebd.: 166). Doch inwieweit sind militärische Aktivitäten in der EEZ als friedlich anzusehen? Nach Art. 301 UNCLOS über die friedliche Nutzung der Meere „enthalten sich die Vertragsstaaten jeder Androhung oder Anwendung von Gewalt, die sich gegen die territoriale Unversehrtheit oder politische Unabhängigkeit eines Staates richtet oder sonst mit der Charta der Vereinten Nationen unvereinbar ist“ (Art. 301 UNCLOS). Welche militärischen Aktivitäten sind friedlich und welche nicht? In dem von der „Ship and Ocean Foundation“ und dem „East-West Center“ gesponserten Bericht „The Regime of the Exclusive Economic Zone: Issues and Responses“ über die Diskussionen, die Analysten aus dem asiatisch-pazifischen Raum im Februar 2003 bei einem Treffen in Tokio führten, wird auf den in Art. 300 formulierten Grundsatz des guten Glaubens verwiesen. Demnach erfüllen die Vertragsstaaten „die aufgrund dieses Übereinkommens übernommenen Verpflichtungen nach Treu und Glauben und über die in dem Übereinkommen anerkannten Rechte, Hoheitsbefugnisse und Freiheiten in einer Weise aus, die keinen Rechtsmissbrauch darstellt“ (Art. 300 UNCLOS). Es ist umstritten, ob sich „Treu und Glauben“ auf Datenerhebungen anwenden lässt, da der Zweck einiger Informationen darin besteht, sich einen militärischen Vorteil zu verschaffen, was keine gutwillige Aktion darstellt (vgl. SOF/EWC 2003: 9). Andererseits kann die militärische Datenbeschaffung abschreckend wirken oder ist Teil von Überprüfungsvereinbarungen der Rüstungskontrolle (vgl. ebd.). Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass militärische Untersuchungen durch den angrenzenden Küstenstaat als bedrohlich wahrgenommen werden können. Ein Beispiel hierfür ist die Erstellung bathymetrischer Karten, die zur Identifizierung von Minen oder auf Grund gelaufener U-Boote genutzt werden können (vgl. Bateman 2005: 167).

Sollte die hydrografische Erfassung in den Zuständigkeitsbereich des Küstenstaates fallen? Einerseits dienen hydrografische Daten der Gewährleistung der Navigationssicherheit oder (friedlichen) militärischen Zwecken. Andererseits können diese Daten einen wirtschaftlichen

Wert für den Küstenstaat haben oder für nicht-friedliche Zwecke genutzt werden. Daher sollten hydrografische Vermessungen, so Bateman, in der EEZ nur mit der Zustimmung des Küstenstaates durchgeführt werden (vgl. ebd.: 172). Diese Genehmigung sollte erteilt werden, sofern die Vermessungen nicht in eine der Kategorien von Art. 246 UNCLOS fallen (vgl. ebd.). Das Seerechtsübereinkommen enthält bislang keine explizite Regelung. Allerdings ist der Diskurs um die Legalität von hydrografischen Vermessungen in der EEZ mit der Einführung von GPS und DGPS²²⁶, also nach den Seerechtskonferenzen, aufgekommen. Daher wird der vorliegende Konfliktpunkt nicht durch UNCLOS selbst verursacht, sondern vielmehr durch die fehlende Anpassung an die neuen technischen Gegebenheiten, die neue seevölkerrechtliche Fragen aufwerfen. Die verschiedenen nationalen Rechtsphilosophien führen so zu abweichenden Lesarten des Vertragstextes: „[...] one argues that what is not expressly prohibited is permitted; the other argues that what is not expressly permitted is not allowed” (SOF/EWC 2003: 7).

Ein weiteres Argument für die Zustimmungsregelung bezieht sich auf den in UNCLOS verwendeten Begriff hydrografische „Vermessungen“. Das konsultierte Internationale Hydrografische Büro vertrat die Auffassung, dass sich „Vermessungen“ auf für die Schifffahrt genutzte Küstenmeere und Meerengen beziehen und nicht auf die EEZ (vgl. ebd.: 13). Unter hydrografischen Vermessungen verstand man folglich Vermessungen zur Verbesserung der Navigationssicherheit, die nicht der wissenschaftlichen Meeresforschung angehören (vgl. ebd.). Auf dieser Grundlage müssten hydrografische Vermessungen in der EEZ der Genehmigung des Küstenstaates unterliegen (vgl. ebd.). Auf dem Tokioter Treffen wurde zwischen (1) hydrografischer Vermessung, (2) Forschung durch Militärschiffe und (3) wissenschaftlicher Meeresforschung unterschieden (vgl. ebd.). Diese Unterteilung erscheint angesichts der Tatsache, dass militärische Erhebungen einer weiteren Klassifizierung zwischen friedlichen und nicht-friedlichen Zwecken bedürfen und hydrografische Vermessungen sich anhand der oberhalb dargelegten Aspekte nicht als Teil der wissenschaftlichen Meeresforschung benennen lassen, besonders sinnvoll. Aufgrund dessen sollten, so die Schlussfolgerung der Analysten, hydrografische Vermessungen keiner Genehmigung des Küstenstaates unterliegen, sofern sie keinen wirtschaftlichen Wert haben (vgl. Bateman 2005: 172; SOF/EWC 2003: 14). Die EEZ wurde vornehmlich eingerichtet, um die wirtschaftliche Entwicklung der Küstenstaaten zu fördern, und solche Aktivitäten können sich auf die lebenden und nicht-lebenden Ressourcen auswirken oder die erhobenen Daten wirtschaftlich interessant für den Küstenstaat sein (vgl. SOF/EWC 2003: 14). Bateman gibt in diesem Kontext richtigerweise zu bedenken: „However, the fact that hydrographic surveying

²²⁶ Zuvor war man auf die Unterstützung des Küstenstaates bei der genauen Positionsbestimmung angewiesen (vgl. Bateman 2005: 167).

is not permitted in the territorial sea or during transit or ASL passage would appear to run against the argument that it is required for the safety of navigation and thus might be conducted in an EEZ without the permission of the coastal state” (Bateman 2005: 170). Dies würde ebenfalls dafür sprechen, eine Zustimmungsregelung einzuführen. Bemerkenswert ist an dieser Stelle ein scheinbarer Widerspruch zwischen Art. 19 Abs. 2 (j) und Art. 21 Abs. 1 (g) UNCLOS. Nach Artikel 19 gelten Forschungs- und Vermessungsarbeiten im Küstenmeer eines anderen Küstenstaates als Beeinträchtigung des Friedens, der Ordnung und der Sicherheit (vgl. Art. 19 UNCLOS). Hierbei wird nicht zwischen verschiedenen Tätigkeiten differenziert. Nach Artikel 21 kann der Küstenstaat in Übereinstimmung mit UNCLOS und den sonstigen Regeln des Völkerrechts Gesetze und Vorschriften in Bezug auf wissenschaftliche Meeresforschung und hydrografische Vermessungen im Küstenmeer erlassen (vgl. Art. 21 UNCLOS). Aber wenn nach Art. 19 jegliche Forschungs- und Vermessungsarbeiten durch fremde Schiffe als nicht-friedliche Tätigkeiten deklariert werden und somit nicht erlaubt sind, kann ein Küstenstaat diesbezüglich im Grunde keine Regelungen mehr vornehmen.

Zwar sind militärische Vermessungen ebenfalls nicht wissenschaftlich ausgerichtet, aufgrund des Charakters der eingesetzten Schiffe und der prinzipiellen Verwendungsmöglichkeit zu nicht-friedlichen Zwecken, sollte hier allerdings differenziert werden. Hier gilt es zu bedenken, dass hydrografische Erhebungen häufig von Militärschiffen durchgeführt werden (vgl. Bateman 2005: 166).

Bei der Frage nach einer Zustimmungsregelung für hydrografische Vermessungen in der EEZ handelt es sich um ein komplexes Thema, das weiterer Forschung und einer detaillierten Abwägung bedarf. Insgesamt kristallisiert sich heraus, dass in dieser Frage zwei Aspekte entscheidend sein werden: der Zweck der Datenerhebung und der potenzielle wirtschaftliche Wert und Nutzen der gesammelten Daten (vgl. ebd.: 172). Tendenziell sollten hydrografische Vermessungen in der EEZ ebenfalls der Genehmigung des Küstenstaates unterliegen, die im Interesse der Navigationssicherheit erteilt wird, wenn sie nicht in eine der Kategorien in Art. 246 Abs. 5 fallen.

5. Schlussfolgerung

Diese Dissertation hat untersucht, ob das Seevölkerrecht als Konfliktkatalysator für territoriale Dispute wirkt, indem es rechtliche Rahmenbedingungen schafft, die bestehende Konflikte verschärfen oder neue Spannungen erzeugen. Im Mittelpunkt der Analyse stand hierbei das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, das als sog. „Verfassung der Ozeane“ bestrebt ist, alle das internationale öffentliche Seerecht betreffenden Fragen im Geiste gegenseitiger Zusammenarbeit zu regeln, unter gebührender Berücksichtigung der Souveränität aller Staaten eine friedliche Nutzung des maritimen Raumes zu fördern und den Schiffsverkehr zu erleichtern. Das Übereinkommen haben bis dato 170 Parteien (darunter 169 Staaten und die Europäische Union) ratifiziert und gilt somit nicht für alle Staaten weltweit. Ein Beispiel hierfür sind die Vereinigten Staaten und Taiwan. Aufgrund dessen wurden ebenfalls die Genfer Seerechtskonventionen und gewohnheitsrechtliche Überlegungen in die Untersuchung einbezogen. Um konfliktverursachende/-fördernde Elemente des Seevölkerrechts zu identifizieren, hat diese Arbeit die territorialen Streitigkeiten im Arktischen Ozean und Südchinesischen Meer beleuchtet. Nach einer begrifflichen Definition des Seevölkerrechts als Teilbereich des „Seerechts“ hat sich Kapitel 2 zunächst mit dessen historischer Entwicklung im Lichte der gesellschafts-, wirtschafts- und sicherheitspolitischen Gegebenheiten der jeweiligen Zeit befasst. Hierbei wurde herausgearbeitet, ob sich in den betrachteten Epochen territoriale Ansprüche auf Meeresgebiete finden lassen, welche möglichen Motive sich dahinter verbergen und inwieweit solches Souveränitätsdenken das moderne Seevölkerrecht geprägt hat. Zu berücksichtigen waren dabei die unterschiedlichen Ausprägungen: Küstenstaaten können (1) bestimmte Gebiete als ihrem eigenen Staatsgebiet zugehörig ansehen oder (2) exklusive Nutzungsrechte beanspruchen.

Es hat sich gezeigt, dass nahezu mit Beginn des Seehandels auch der Kampf um die maritime Vorherrschaft und die Kontrolle über wirtschaftlich genutzte Seewege sowie die exklusive Beanspruchung von Teilen des Meeres – bis zum Ausgreifen europäischer Mächte nach Übersee vornehmlich im Mittelmeerraum – einsetzte. Dies betraf ausschließlich die Meeresoberfläche, eine dimensionale Erweiterung des maritimen Raumes stellte sich erst Mitte des 20. Jahrhunderts mit neuen technologischen Errungenschaften und dem zunehmenden Interesse an einer Ausbeutung natürlicher Ressourcen aus dem Meeresboden und -untergrund ein. In der griechisch-persischen Epoche (ca. 600–300 v. Chr.) versuchte Karthago durch die Errichtung von Kolonien auf nahegelegenen Inseln und entlang der nordafrikanischen Küste eine Monopolstellung im Seehandel zu erzielen und strebte offenbar

danach, das Seegebiet zwischen Spanien und Sizilien für fremde Schiffe zu sperren. So durfte Rom gemäß einem gemeinsamen Handelsvertrag nur im Seenotfall über das „schöne Gebirge“ hinausfahren. Der Stadtstaat Athen baute seine maritime Vorherrschaft in der ca. fünfzig Jahre andauernden Pentekontaetie (Zeit zwischen dem Persischen Krieg und Peloponnesischen Krieg) mithilfe des Delisch-Attischen Seebundes in der Ägäis aus und kontrollierte durch seine militärische Überlegenheit, die u. a. durch regelmäßige Übungs- und Überwachungsfahrten demonstriert wurde, den Seeverkehr. In Reaktion auf bestimmte politische Situationen sperrte Athen den Zutritt zu allen Häfen seines Herrschaftsgebietes und verhängte Fahrtbeschränkungen oder Nutzungsverbote für die Seewege. Ein Beispiel hierfür ist die Handelssperre gegen die Stadt Megara, die nach ihrem erneuten Beitritt in den gegnerischen Peloponnesischen Bund erlassen wurde, um politischen Druck auszuüben. Des Weiteren forderte Athen eine vorherige Erlaubnis für Fahrten im östlichen Mittelmeer, was darauf hindeutet, dass während der athenischen Vormacht keine uneingeschränkte Schifffahrtsfreiheit herrschte. Im Gegensatz dazu wurde im Korinthischen Bund, einem im Jahr 337 v. Chr. gegründeten und fast alle griechischen Poleis umfassenden politisch-militärischen Bündnis unter Philipp II. von Makedonien, für sämtliche Bündnispartner das Prinzip der freien Seefahrt und Unverletzlichkeit der Häfen verbindlich festgelegt. Auch wenn sich hieraus zunächst keine allgemein gültige Navigationsfreiheit entwickelte, stellte dies eine bedeutende seevölkerrechtliche Errungenschaft dar. Daneben existierte die sog. Ein-Schiff-Klausel, derer zufolge die Häfen der Verbündeten stets nur von einem einzigen Kriegsschiff angelaufen werden durften. Die Vertragsparteien betrachteten die küstennahen Gewässer als ihre eigene Sicherheits- bzw. Herrschaftszone und fremde Schiffe mussten vor ihrer Durchquerung eine Genehmigung einholen. Es bestand jedoch ein grundlegendes Recht auf friedliche Durchfahrt. Bereits zur Zeit des Peloponnesischen Krieges etablierte sich die Gewohnheit, neutrale Handelsschiffe unbehelligt zu lassen, um den Transport lebenswichtiger Güter zu gewährleisten. Nach einem möglichen Anspruch des Römischen Reiches auf das gesamte Mittelmeer als „Mare Nostrum“ (dt. unser Meer) entwickelte sich im 6. Jahrhundert v. Chr. die Freiheit der Meere zu einem Rechtsprinzip des Byzantinischen Reiches, das in der Corpus Iuris Civilis, einer Gesetzessammlung des oströmischen Kaisers Justinian I. schriftlich fixiert wurde.

Das Mittelalter, bekannt als Zeit der seefahrenden Städte, war in besonderem Maße von dem Kampf um die hegemoniale Vormacht zwischen den konkurrierenden Seerepubliken Venedig und Genua geprägt. Venedig kontrollierte nach der Eroberung Dalmatiens alle wichtigen Orte an der Gegenküste zu Italien sowie mit seiner mächtigen Flotte die Zufahrt in das Adriatische Meer. Die Republik erhob Zölle für die Einfahrt in die Adria und versperrte dem

rivalisierenden Genua den Zugang. Der venezianische Anspruch erstreckte sich nicht nur auf küstennahe Gewässer, sondern auf ganze Teile des Mittelmeeres. Mit dem Vierten Kreuzzug eroberte Venedig zudem Konstantinopel und erhielt hierdurch strategisch wichtige Kolonien wie Kreta und Rhodos. Genua konnte 1381 mit dem Seesieg bei Chioggia endgültig zurückgedrängt werden. Diese Ereignisse führten dazu, dass genuesische Seefahrer auf der Suche nach neuen wirtschaftlichen Möglichkeiten außerhalb des Mittelmeeres ihr nautisches und schiffbautechnisches Wissen an portugiesische Seefahrer weitergaben und das Land zu Entdeckungs- und Handelsfahrten in den Atlantik inspirierten: der Beginn einer neuen Dimension territorialen Souveränitätsdenkens.

Portugals Ausgreifen nach Übersee wurde durch zwei Faktoren vorangetrieben: Erstens die Suche nach einem alternativen Seeweg zu den profitablen asiatischen Märkten, nachdem das Osmanische Reich den Zugang zum Schwarzen Meer versperrt hatte, und zweitens das Bestreben, den christlichen Glauben zu verbreiten. Um 1430 wurden die Azoren entdeckt, die ca. 1500 km vom Festland und somit fern jeglicher Küstengewässer liegen. Der portugiesische Seefahrer Bartolomeu Dias entdeckte als erster den Seeweg um die Südspitze Afrikas (1487/88), Vasco da Gama erreichte rund zehn Jahre später Indien. Parallel begann Spanien mit der überseeischen Expansion. Die Entdeckung Amerikas im Jahr 1492 führte zu einem signifikanten Disput zwischen den beiden iberischen Mächten um die neu entdeckten Gebiete. Erstmals wurde ein gesamtes Weltmeer beansprucht, mit dem strategischen Ziel, die jeweils andere Nation vom Handel mit diesen Regionen abzuschneiden. Der Vertrag von Tordesillas (1494) teilte den Atlantischen Ozean mittels einer Demarkationslinie ca. 2000 km westlich der Kapverdischen Inseln in zwei Monopolsphären auf. Ein gleichgelagerter Konflikt bildete sich dreißig Jahre später im Pazifischen Ozean heraus, nachdem Portugal die Seeroute nach Indien bis in den Pazifik und Spanien die Meerenge entlang des südamerikanischen Festlandes erkundet hatte. Der Vertrag von Zaragoza (1529) legte eine Demarkationslinie bei 142° Ost im Pazifik fest, was zur Folge hatte, dass alle westlich dieser Linie gelegenen Gebiete zu Portugal und alle östlich gelegenen Gebiete zu Spanien gehörten. Unter dem Druck der staatlich bzw. fürstlich legitimierten Kaperei, die gleichzeitig eine Teilhabe am neuen Wohlstand der iberischen Mächte und den Aufstieg zu neuen Seefahrernationen begünstigte, wurden Portugal und Spanien gezwungen, den nordwesteuropäischen Ländern die Fahrt über den Atlantik und Pazifik zu erlauben. Zu den Verfechtern der Meeresfreiheit gehörte u. a. England – aber nur, solange es den eigenen wirtschaftlichen Interessen diente. Infolge eines Konflikts mit den Niederlanden um Fischereirechte in der Nordsee veränderte sich die englische Position: Die freie Schifffahrt wurde nicht länger als vorteilhaft erachtet. Stattdessen beanspruchte England einen Oceanus Britannicus mit exklusiven Fischereirechten. Was sich hier abzeichnet, sind

zwei konkurrierende Denkansätze, die sich in der folgenden grotianischen Epoche durch die Konzepte „Mare Liberum“ (Hugo Grotius) und „Mare Clausum“ (John Selden) manifestierten. Während Grotius eine Freiheit der Meere mit staatlicher Souveränität über einen schmalen Küstenstreifen vertrat, verteidigte Selden die englischen Ansprüche auf den Oceanus Britannicus mit der Argumentation, dass durch die Ausübung nationaler Autorität mittels militärischer Überlegenheit ein bestimmtes Meeresgebiet geschlossen und fremden Schiffen somit die Durchfahrt verwehrt werden kann.

In Bezug auf die Frage, ob sich territoriale Ansprüche auf das Meer in Teilen oder in seiner Gesamtheit finden lassen, kristallisierten sich drei Forderungen heraus: (1) Beanspruchung staatlicher Hoheit der küstennahen Gewässer, (2) Souveränität über definierte angrenzende Gewässer jenseits der Küstengewässer und (3) Anspruch auf ganze Weltmeere, die in eine Aufteilung unter den Hegemonialmächten mündeten. In diesem Zusammenhang wurde deutlich, dass die Tendenz eines Küstenstaates, das Konzept „Mare Liberum“ oder „Mare Clausum“ durchzusetzen, von Beginn an eng mit seiner (See-) Macht basierend auf der Flottenstärke und den wirtschaftlichen Interessen verknüpft war. Sobald ein Souveränitätsanspruch auf den Widerstand einer Vielzahl von Staaten trifft oder das beanspruchte Gebiet aufgrund seiner Größe kaum zu überwachen ist, stößt Seldens Konzept an seine praktischen Grenzen.

In der französischen Epoche setzte sich die von Grotius vorgeschlagene Unterteilung in eine Hohe See und ein schmales Küstenmeer gewohnheitsrechtlich durch. Die Breite des Küstenmeeres wurde zunächst nach der sog. Kanonenschuss-Regel festgelegt, die besagt, dass die Hoheitsgewalt eines Staates mit der Reichweite eines Kanonenschusses von Land aus endet. Das Prinzip basierte auf der Idee, dass ein Staat jenes Meeresgebiet kontrollieren sollte, das er militärisch effektiv beherrschen kann. Da es sich bei der Kanonenschuss-Regel um ein relatives Maß handelt, setzte sich später mit der Drei-Meilen-Zone eine präzisere und technikunabhängige Definition durch. Von großer Bedeutung waren ebenfalls die britischen Hovering Acts, der Vorläufer der heutigen Anschlusszone. Sie erlaubten es, fremde Schiffe innerhalb von 24 sm zu durchsuchen und beschlagnahmen, um die Schmuggelei zu bekämpfen und die Durchsetzung von Zöllen und Abgaben auf Importe zu verbessern. In dieser Epoche entwickelte sich somit ein Meereszonen-Konzept, das sich im modernen Seevölkerrecht wiederfindet.

Hatte man sich auf die Einhaltung gewohnheitsrechtlicher Bestimmungen verlassen, erwies sich die fehlende völkerrechtliche Verbindlichkeit im Ersten Weltkrieg schnell als

problematisch: Die Meeresfreiheit wurde durch Kriegserklärungen, Blockademaßnahmen und Seesperrerrlässe drastisch eingeschränkt und mit dem U-Boot-Krieg gegen die zivile Schifffahrt das älteste seevölkerrechtliche Grundprinzip verletzt: der Schutz neutraler (Handels-) Schiffe. Nach dem Ersten Weltkrieg scheiterten mehrere Kodifikationsversuche, bis sich die Vereinten Nationen auf der Ersten Seerechtskonferenz im Jahr 1958 mit der Kodifizierung des Seevölkerrechts beschäftigten. Das nach dem Zweiten Weltkrieg aufkommende Interesse an einer Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Meeresbodens und -untergrunds sowie die daraus resultierende dimensionale und funktionale Erweiterung des maritimen Raumes machten verbindliche Regelungen umso notwendiger. Mit der Truman-Proklamation von 1945 beanspruchten die Vereinigten Staaten eine exklusive wirtschaftliche Nutzung des Festlandsockels vor ihrer Küste, ohne staatliche Souveränität darüber zu erheben. Sie markierte zusammen mit der Ölversorgungskrise einen Wendepunkt in der internationalen Diskussion um das Seevölkerrecht und stellte das bis dahin geltende Prinzip der „Freiheit der Meere“, welches die freie Zugänglichkeit der Ressourcen außerhalb des Küstenmeeres garantierte, essenziell infrage. Die Untersuchung der Seevölkerrechtsgeschichte hat gezeigt, dass das Seerechtsübereinkommen von 1982 – als Weiterentwicklung der Genfer Seerechtskonventionen – eine Mischung der beiden Konzepte „Mare Liberum“ und „Mare Clausum“ darstellt. Das territoriale Souveränitätsdenken spiegelt sich in der Etablierung von Meereszonen wider. Dabei erweisen sich die inneren Gewässer und das Küstenmeer als Ausdruck des territorialen Anspruchs der Staaten, wonach die küstennahen Gewässer ihrer Hoheit unterliegen. Die Anschlusszone, die ausschließliche Wirtschaftszone und der erweiterte Festlandsockel stellen den Anspruch auf exklusive Nutzungsrechte dar. Gleichzeitig bleibt die Freiheit der Schifffahrt als zentrales Prinzip des Seevölkerrechts weiterhin bestehen.

Die Seevölkerrechtsgeschichte zeigt, dass sich bi- und multilaterale Territorialkonflikte auch ohne das Seerechtsübereinkommen entwickelt haben. In diesem Punkt schließt sich die vorliegende Arbeit der eingangs vorgestellten Argumentation von Tønnesson und Song an, die die konfliktfördernde Wirkung des Übereinkommens durch die Erweiterung souveräner Rechte erkennen, jedoch auf ein potenziell schlimmeres Szenario ohne völkerrechtlich verbindliche Regelungen verweisen. Gleichzeitig heben sie die zahlreichen in UNCLOS verankerten Lösungsansätze positiv hervor, wodurch dem Übereinkommen eine ambivalente Wirkung auf die Konflikte im Südchinesischen Meer zukomme (vgl. Song/Tønnesson 2013: 258). Bei der Analyse der Konfliktkatalysatoren ist allerdings deutlich geworden, dass die Lösungsansätze oftmals unnötig kompliziert sind, in hohem Maße von der Kompromissbereitschaft der beteiligten Parteien abhängen und ihre beabsichtigte Wirkkraft

nicht entfalten können, da es an Durchsetzungs- und Sanktionsmechanismen fehlt. Darüber hinaus führen sie aufgrund verknüpfter Ausnahmeregelungen und unklarer Formulierungen zu neuen Streitigkeiten. Ein Beispiel hierfür ist Artikel 15: Dieser regelt, dass das Küstenmeer zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten grundsätzlich durch eine Mittellinie abgegrenzt wird. Diese scheinbar einfache Lösung wird direkt im nächsten Satz eingeschränkt, indem Küstenstaaten einen historischen Rechtstitel oder andere besondere Umstände geltend machen können. Artikel 298 ermöglicht es Staaten, Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung von Artikel 15 betreffend historische Rechtstitel von den vorgesehenen Streitbeilegungsverfahren auszuschließen. Wenn der Disput vor Inkrafttreten des Übereinkommens existierte, entfällt zudem die Verpflichtung zu einem Vergleichsverfahren.

5.1. Die Konfliktkatalysatoren des modernen Seevölkerrechts

Diese Arbeit konnte anhand der beiden untersuchten Fallbeispiele zahlreiche Konfliktkatalysatoren identifizieren, die sich durch wiederkehrende Problemmuster verschiedenen Kategorien zuordnen lassen.

1. Erweiterung souveräner Rechte als grundsätzliche und von historisch gewachsenem Souveränitätsdenken der Küstenstaaten geprägte Charakteristik des modernen Seevölkerrechts

Das konvergierende Interesse aller Anrainerstaaten an einer Erweiterung des Festlandsockels gemäß Art. 76 UNCLOS bis zu 350 sm ausgehend von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie hat besonders im Arktischen Ozean zu überlappenden Ansprüchen und infolgedessen zu bi- und multilateralen Territorialkonflikten geführt. In der Beaufortsee hat sich zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten ein Disput um die seitliche Abgrenzung der EEZ manifestiert, welcher sich zwar auf die Anwendung einer Sektorlinie basierend auf dem Vertrag von Sankt Petersburg (1825) oder senkrecht zur Küste verlaufenden Äquidistanzlinie bezieht, jedoch grundlegend aus der Errichtung einer EEZ entstanden ist.

Die Festlandsockelerweiterung stellt den größeren Ausgangspunkt für Territorialkonflikte dar. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass mit zunehmender Gesamtbreite der Meereszonen der Abstand zu gegenüberliegenden Küstenstaaten geringer wird. Zudem zeichnet sich ein allgemeines Spannungsverhältnis zu den geografisch benachteiligten Staaten ab, die durch eine Verringerung der Hohen See weitere Zugriffsrechte auf die natürlichen Ressourcen des Meeresbodens und -untergrunds verlieren. Die vollständige Übertragung des Meereszonen-Konzepts auf (1) Inseln und (2) Felsen, die für die menschliche Besiedlung geeignet sind oder

ein wirtschaftliches Eigenleben zulassen, erweist sich ebenfalls als grundlegendes konfliktförderndes Element hinsichtlich konkurrierender Souveränitätsansprüche auf geografische Formationen und ihren rechtlichen Status nach Art. 121 UNCLOS. Das Seevölkerrecht befasst sich naturgemäß nicht mit Fragen der staatlichen Zugehörigkeit von Landgebieten, kann derartige Dispute aber sekundär beeinflussen, vor allem bei einem nationalen Interesse an der wirtschaftlichen Nutzung angrenzender Meeresgebiete, bspw. aufgrund vermuteter Erdöl- und Erdgasvorkommen. Hieraus können wiederum Streitigkeiten über die Festlegung von Seegrenzen entstehen.

Die Erweiterung souveräner Rechte wirft in all ihren genannten Ausprägungen unmittelbar die konfliktbehaftete Frage nach der Abgrenzung gegenüberliegender oder aneinander angrenzender Küsten auf, sobald die geografischen Gegebenheiten keinen ausreichenden Raum bieten, um die nach UNCLOS gewährten Meereszonen in voller flächenmäßiger Ausdehnung zu etablieren. Diese Kategorie charakterisiert die Terranisierung großer Teile der Weltmeere, wie Abbildung 1 veranschaulicht hat, und nähert sich damit dem Konzept des „Mare Clausum“ nach Selden. In diesem Zusammenhang stellt sich die weiterführende Forschungsfrage, warum das moderne Seevölkerrecht überhaupt das Konzept eines erweiterten Festlandsockels über 200 sm hinaus etabliert hat.

2. Regelungslücken

Die Analyse der verschiedenen Argumentationslinien zur Untermauerung nationaler Souveränitätsansprüche im Südchinesischen Meer hat gezeigt, dass sich insbesondere China auf historische Beweise wie die erste Entdeckung der Paracel- und Spratly-Inseln, die regelmäßige Nutzung der angrenzenden Gewässer durch chinesische Fischer sowie die kontinuierliche effektive Gerichtsbarkeit bspw. durch Marinepatrouillen und die Veröffentlichung von Kartenmaterial beruft. Die Volksrepublik versucht hierdurch (1) einen Rechtstitel über die geografischen Formationen und (2) historische Rechte auf das gesamte Meeresgebiet innerhalb der Neun-Striche-Linie zu reklamieren²²⁷. In Artikel 14 des “Law on the Exclusive Economic Zone of the People’s Republic of China” (1998) betont die chinesische Regierung, dass die Bestimmungen des Gesetzes nicht die historischen Rechte der Volksrepublik berühren. Erweckt die nationale Gesetzgebung zunächst den Anschein, dass sich Chinas territoriale Ansprüche auf die nach UNCLOS gewährten Meereszonen beschränken, kristallisiert sich letztlich heraus, dass jegliche Regelungen einer historischen

²²⁷ Die VR China hat nie eine offizielle Erklärung abgegeben, um die Bedeutung der Neun-Striche-Linie zu definieren. Wie die vorliegende Arbeit herausgestellt hat, finden sich jedoch einige Hinweise, die darauf hindeuten, dass China historische Rechte über die natürlichen Ressourcen im gesamten Meeresgebiet innerhalb der Neun-Striche-Linie beansprucht.

Argumentationsgrundlage untergeordnet werden. Ein Sprecher des chinesischen Außenministeriums merkte darüber hinaus an, dass UNCLOS die historisch entstandenen und dauerhaft gewährten Rechte eines Küstenstaates nicht beschränke. Daraus folgt, dass kein Küstenstaat seine EEZ oder einen erweiterten Festlandsockel in den historischen Gewässern eines anderen Staates errichten kann. Hiermit macht sich China erhebliche Regelungslücken im Seerechtsübereinkommen zunutze: Die Existenz historischer Gewässer wird implizit anerkannt, diesbezüglich finden sich im Vertragstext aber keine konkreten Regelungen. Und während Art. 10 und Art. 15 vermuten lassen, dass ein solcher Rechtstitel lediglich im Bereich der 12-Meilen-Zone möglich ist, entfällt diese geografische Begrenzung in Art. 298 Abs. 1. Eine Aussage zu historischen Rechten – zu unterscheiden von Rechtstiteln! – fehlt ganz. Stattdessen verweist UNCLOS in seiner Präambel auf das Völkergewohnheitsrecht, ohne eine verbindliche Stellungnahme zum Verhältnis zwischen diesem und den seevölkerrechtlichen Bestimmungen abzugeben. Nach Artikel 311 UNCLOS bleiben die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus anderen Übereinkünften nur bestehen, wenn sie mit UNCLOS vereinbar sind und andere Staaten in der Ausübung ihrer Rechte nicht beeinträchtigen. Dieser Artikel bezieht sich somit auf das Verhältnis von UNCLOS zu anderen internationalen Übereinkünften und lässt sich nicht ohne Weiteres übertragen. Das entkräftet eine wesentliche Argumentationslinie des Ständigen Schiedshofs im Fall „Philippinen vs. China“, der feststellte, dass Artikel 311 in gleicher Weise für das Zusammenwirken der Konvention mit anderen Normen des Völkerrechts wie bspw. historischen Rechten gilt und die chinesischen Ansprüche im Südchinesischen Meer zurückwies. In diesem Kontext ist ebenfalls zu beachten, dass die UNCLOS-Vertragsstaaten nicht unterzeichnet haben, dass sie auf etwaige historische Rechte verzichten. Und als *lex specialis* können sie nicht durch einen allgemeinen Vertrag ersetzt werden, der keinerlei Bezug zum Sachverhalt herstellt. Damit schließt sich die vorliegende Arbeit den Schlussfolgerungen der Völkerrechtlerin Dr. Sophia Kopela in ihrem Zeitschriftenaufsatz „Historic Titles and Historic Rights in the Law of the Sea in the Light of the South China Sea Arbitration“ an. In den Urteilen des Internationalen Gerichtshofs zeigt sich, dass historische Rechtstitel und historische Rechte in *räumlich begrenzten* Meeresgebieten nach individueller Prüfung des jeweiligen Falls anerkannt werden. Dies impliziert, dass Ansprüche auf fast das gesamte Südchinesische Meer auf juristischer Ebene voraussichtlich keine Zustimmung erfahren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass UNCLOS keine spezifischen Regelungen enthält, die zusätzliche Begehrlichkeiten im maritimen Raum grundsätzlich legitimieren. Dennoch erweist sich das Übereinkommen als Konfliktkatalysator, da Küstenstaaten bestehende

Regelungslücken ausnutzen, um umfangreiche Gebiets- oder Nutzungsansprüche durch vermeintlich historische Beweise zu untermauern.

Weitere Regelungslücken bestehen hinsichtlich der rechtlichen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs. Das Seerechtsübereinkommen wurde zu einer Zeit verfasst, als dieses Phänomen nicht als regelungsbedürftiges Problem wahrgenommen wurde. Daher gibt es zahlreiche offene Fragen: Verschieben sich die Basislinien und äußeren Grenzen der Meereszonen landwärts? Verlieren Inseln, Felsen und trockenfallende Erhebungen ihren rechtlichen Status als solche? Können Landgewinnungs- und Befestigungsmaßnahmen den Verlust von souveränen Rechten verhindern? Oder werden geografische Formationen durch die Aufschüttung als künstliche Insel mit einer Sicherheitszone von maximal 500 m bewertet? Wäre stattdessen die Einführung des Begriffs der „künstlichen Erhaltung“ angebracht?

Der UNCLOS-Vertragstext bietet lediglich erste Ansätze zum Umgang mit der zunehmenden Problematik, birgt jedoch gleichzeitig unklare Formulierungen, die zu Disputen führen können. Gemäß Art. 5 UNCLOS ist die normale Basislinie die Niedrigwasserlinie entlang der Küste, weshalb anzunehmen ist, dass sie sich mit steigendem Meeresspiegel landwärts bewegt (Prinzip der beweglichen Basislinien). Gerade Basislinien sind an den Ausgangspunkten anfällig für Veränderungen. Innerhalb gerader Basislinien gelegene Seegebiete müssen nach Art. 7 Abs. 3 eng mit dem Festland verbunden sein, was theoretisch eine entsprechende Anpassung erfordert. Doch auch hier versäumt es UNCLOS, ein konkretes Maß festzulegen, und lässt den Küstenstaaten einen Interpretationsspielraum. Mit den Basislinien verschieben sich auch die äußeren Grenzen der Meereszonen landwärts. Dies gilt für Küstenmeer, Anschlusszone und ausschließliche Wirtschaftszone. Mit Art. 76 Abs. 9 existiert jedoch eine interessante Ausnahmeregelung: Die Grenzen des Festlandsockels werden durch Seekarten und geodätische Informationen dauerhaft beschrieben – sofern sie beim UN-Generalsekretär hinterlegt wurden. In der Praxis fallen sie oftmals mit den Außengrenzen der EEZ zusammen. Zwar betont die International Law Commission, dass UNCLOS faktisch keine räumliche Koinzidenz zwischen beiden Außengrenzen vorsieht. Die Analyse hat gezeigt, dass eine solche Koinzidenz nach Art. 76 Abs. 1 durchaus gegeben sein kann. Zukünftig stellt sich die Frage, ob sich die 200-Meilen-Zone als äußere Grenze des Festlandsockels dauerhaft festlegen lässt oder diese Ausnahme ausschließlich für den erweiterten Festlandsockel gilt. Interessant wäre vor diesem Hintergrund, ob ein Küstenstaat im erstgenannten Fall gleichzeitig sein Recht auf eine Festlandsockelerweiterung bis zu 350 sm ausgehend von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie verwirkt. Für Letzteres spricht, dass das Wort

„dauerhaft“ im vorherigen Artikel 75 zu Seekarten und Verzeichnissen in Bezug auf die EEZ bewusst weggelassen wurde.

Diesem Kapitel lag die These zugrunde, dass geografische Formationen mit steigendem Meeresspiegel ihren rechtlichen Status verlieren und „heruntergestuft“ werden können. Die ILC geht davon aus, dass ihr ursprünglicher Zustand maßgeblich ist und nicht das menschliche Eingreifen, sei es durch den anthropogen verursachten Meeresspiegelanstieg oder künstliche Aufschüttung/Erhaltung. Inwiefern ein (teilweise) überschwemmtes Merkmal weiterhin als „natürlich entstanden“ angesehen werden kann, lässt sich demnach aus verschiedenen Perspektiven betrachten. Es erscheint jedoch ungerechtfertigt und fern geografischer Tatsachen, wenn bspw. ein Felsen, der unbewohnbar geworden ist und kein wirtschaftliches Eigenleben mehr zulässt, also die Kriterien gemäß Art. 121 Abs. 3 nicht länger erfüllt, weiterhin eine ausschließliche Wirtschaftszone und u. U. einen erweiterten Festlandsockel beanspruchen darf. Die These ist nicht zweifelsfrei zu bestätigen und vor dem Hintergrund, dass Küstenstaaten tendenziell eher nach rechtlicher Stabilität, Vorhersehbarkeit und der Erhaltung von maritimen Zonen mit exklusiven Rechten streben, möglicherweise nicht haltbar. In diesem Fall würde das Seevölkerrecht allerdings keine realistische Abbildung der geografischen Gegebenheiten darstellen. In Bezug auf die Forschungsfrage lässt sich festhalten: Solange die seevölkerrechtlichen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs nicht verbindlich geregelt sind, kommt es zu Meinungsverschiedenheiten.

Ein weiterer konfliktfördernder Aspekt ist die seevölkerrechtlich ungeklärte Frage, ob Kriegsschiffen ein uneingeschränktes Recht auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer zusteht oder vorher eine entsprechende Genehmigung von den zuständigen Behörden eingeholt werden muss. Der UNCLOS-Vertragstext lässt hier unterschiedliche Auslegungen zu, die sich in einem Disput zwischen den Vereinigten Staaten und China manifestiert haben. Zunächst ließ sich feststellen, dass der Unterabschnitt A „Regeln für alle Schiffe“ nicht zwischen zivilen und militärischen Schiffen unterscheidet. Das Übereinkommen beinhaltet eine detaillierte Auflistung, welche Tätigkeiten nicht als friedlich gelten; die ununterbrochene, zügige Durchfahrt eines Kriegsschiffes ist hierin nicht aufgeführt. Zudem ist explizit geregelt, dass U-Boote im Küstenmeer über Wasser fahren und ihre Flagge zeigen müssen. Diese gehören im Regelfall der Marine an. Artikel 30 betont, dass Kriegsschiffe die Gesetze und Vorschriften des Küstenstaates über die Durchfahrt einzuhalten haben und andernfalls aufgefordert werden können, das Küstenmeer zu verlassen. Hiernach scheint die Frage klar und deutlich geregelt zu sein und unterstützt die US-amerikanische Position einer freien Schifffahrt. Die Krux liegt darin, dass Kriegsschiffe als Instrument organisierter

Gewaltanwendung insbesondere in unmittelbarer Küstennähe einen gewissen Bedrohungscharakter besitzen und oft mit Überwachungs-, Radar- und Sonartechnologien ausgestattet sind, mit denen sie ggf. Informationen im Sinne von Art. 19 Abs. 2 c) – zum Schaden der Verteidigung oder Sicherheit des Küstenstaates – sammeln können. Der Bedrohungscharakter ist abhängig von der aktuellen politischen Situation und dem zwischenstaatlichen Verhältnis, das sich jederzeit verändern kann. Des Weiteren findet sich im Übereinkommen keine Regelung, die eine vorherige Genehmigung der Durchfahrt vorschreibt oder ausschließt. Dies unterstützt wiederum die chinesische Sichtweise. China verweigert nicht grundsätzlich die Durchfahrt, nutzt diese Regelungslücke jedoch, um die Kontrolle über durchquerende Militärschiffe zu erlangen. Wobei kritisch zu hinterfragen ist, warum diese in der 12-Meilen-Zone eines anderen Staates fahren müssen, wenn es ansonsten keine Einschränkungen bei der Wahl des Seeweges gibt, wie es (noch) im eisbedeckten Arktischen Ozean der Fall ist.

3. Fehlende (Begriffs-) Definitionen

In der Seerechtskonvention finden sich in erheblichem Maße fehlende (Begriffs-) Definitionen, die zu abweichenden Lesarten des UNCLOS-Vertragstextes abhängig von den nationalen Interessen und folglich territorialen Streitigkeiten führen. Diese Arbeit konnte folgende offene Fragen identifizieren:

- Art. 7 Abs. 1: Was versteht man unter einer Inselkette und ab welcher Entfernung befindet sich eine solche in unmittelbarer Nähe zur Küste, um die Methode gerader Basislinien anzuwenden?
- Art. 7 Abs. 3: Wie eng müssen innerhalb gerader Basislinien gelegene Meeresgebiete mit dem Landgebiet verbunden sein (See-Land-Verhältnis), sodass sie nicht nennenswert von der allgemeinen Richtung der Küste abweichen?
- Art. 7 Abs. 5: Welcher Zeitraum ist unter einer „langen Übung“ zu verstehen und in welcher Intensität muss ein Staat im jeweiligen Meeresgebiet aktiv sein, um wirtschaftliche Interessen bei der Festlegung gerader Basislinien berücksichtigen zu können? Welche wirtschaftlichen Aktivitäten sind hier relevant?
- Art. 7: Was ist die maximale Länge von geraden Basislinien?
- Art. 15: Welche „besonderen Umstände“ können bei der Abgrenzung von Küstenmeeren berücksichtigt werden?
- Art. 21, 40 und 143: Was versteht man unter „hydrografischer Vermessung“ und „wissenschaftlicher Meeresforschung“? Inwieweit lässt sich zwischen den beiden Begrifflichkeiten differenzieren?

- Teil III: Was ist unter einer „Meerenge, die der internationalen Schifffahrt dient“ zu verstehen? Ab welchem Schiffsaufkommen spricht man von einer Meerenge im seevölkerrechtlichen Sinne und ist eine konstante Nutzung zum gegenwärtigen Zeitpunkt notwendig, oder ist ebenfalls das zukünftige Nutzungspotenzial relevant?
- Art. 121 Abs. 1: Was versteht man unter einer „natürlich entstandenen“ Insel?
- Art. 121 Abs. 2: Wie unterscheidet sich ein Felsen von einer Insel?
- Art. 121 Abs. 3: Wie sind „menschliche Besiedlung“ und „wirtschaftliches Eigenleben“ definiert?

In Kapitel 4.1.4 ist deutlich geworden, dass sich die Frage nach der Unterscheidung zwischen Insel und Felsen vordergründig im Zusammenhang mit den gewährten Meereszonen stellt. Nach Art. 121 Abs. 3 UNCLOS werden Felsen – neben Küstenmeer und Anschlusszone – wie jedem anderen Landgebiet eine EEZ und ein (erweiterter) Festlandsockel zugestanden, sofern sie die Voraussetzung der „menschlichen Besiedlung“ oder Fähigkeit zu „wirtschaftlichem Eigenleben“ erfüllen. Aus der Überschrift von Artikel 121 sowie der Präskription in Absatz 2 geht hervor, dass es sich bei Felsen um eine besondere Form von Inseln handelt, wobei für sie gleichermaßen die Bedingung „natürlich entstanden“ gilt. Somit kann prinzipiell *jede* natürliche Erhebung, die von Wasser umgeben ist und dauerhaft bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt, als Insel klassifiziert werden. Dadurch verlieren die in Art. 121 Abs. 3 festgelegten Bedingungen ihre Wirkkraft und machen eine rechtliche Klassifizierung geografischer Formationen nach UNCLOS praktisch unmöglich. Das hat signifikante Auswirkungen auf die Aufteilung der Weltmeere, da selbst kleinste (Insel-) Merkmale theoretisch alle Meereszonen beanspruchen könnten. Die Einbeziehung von Art. 121 Abs. 3 in den Vertragstext deutet darauf hin, dass während der Dritten Seerechtskonferenz ein konsensuales Verständnis darüber erzielt wurde, dass kleine unbewohnbare Merkmale nicht von einer 200-Meilen-Zone profitieren sollen. Der Zweck des Absatzes ist unverkennbar, die Terranisierung der Weltmeere zu begrenzen. Dies spiegelt sich nicht in klaren (Begriffs-) Definitionen wider, was zwischenstaatliche Konflikte über den rechtlichen Status von geografischen Formationen verstärkt. Zudem sorgen die beiden Kriterien aus Absatz 3 für weitere Rechtsunsicherheit.

Der Konflikt um den rechtlichen Status der Nordwestpassage als Teil des kanadischen Binnengewässers oder internationale Meerenge mit dem Recht auf erweiterte Transitdurchfahrt bezieht sich primär auf die Frage, ob die NWP vor der Festlegung gerader Basislinien im Jahr 1986 für die internationale Schifffahrt genutzt wurde. Gerade Basislinien können eine bestehende Transitspassage nicht schließen. Da seevölkerrechtlich nicht definiert ist, ab welchem Schiffsaufkommen eine Transitspassage vorliegt und ob das zukünftige

Potenzial ebenfalls zu berücksichtigen ist, haben sich diesbezüglich abweichende Positionen herausgebildet.

4. Ausnahmeregelungen

Darüber hinaus finden sich im UNCLOS-Vertragstext einige Ausnahmeregelungen, die bi- und multilaterale Konflikte verursachen:

- Art. 7 Abs. 5: Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen bei der Festlegung gerader Basislinien;
- Art. 15: Abgrenzung von gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küstenmeeren erfolgt durch eine Mittellinie, es sei denn, ein historischer Rechtstitel oder andere besondere Umstände erfordern eine abweichende Grenzziehung;
- Art. 35: Innere Gewässer einer Meerenge werden nicht vom Recht eines erweiterten Transitdurchgangs berührt, es sei denn, die Festlegung gerader Basislinien führt dazu, dass Gebiete, die vorher nicht als innere Gewässer galten, in diese einbezogen werden;
- Art. 298 Abs. 1 a) i): Streitigkeiten über (a) die Auslegung und Anwendung der Artikel 15, 74 und 83, die sich mit der Abgrenzung von Meeresgebieten sowie historischen Buchten oder historischen Rechtstiteln befassen, (b) militärische Handlungen, die im Rahmen souveräner Rechte oder Hoheitsbefugnisse gemäß Art. 297 erfolgen, und (c) Streitigkeiten, bei denen der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen die ihm durch die UN-Charta übertragenen Aufgaben wahrnimmt, können von den in Teil XV vorgesehenen Streitbeilegungsverfahren ausgeschlossen werden.

Die enge Verwobenheit von Ausnahmeregelungen mit fehlenden (Begriffs-) Definitionen führt zu vielschichtigen territorialen Streitigkeiten. Beispielsweise ist nicht geklärt, welche besonderen Umstände gemäß Art. 15 UNCLOS eine abweichende Grenzlinie und welche wirtschaftlichen Interessen die Anwendung gerader Basislinien nach Art. 7 UNCLOS legitimieren.

5. Lückenhafte Regelungen

Neben den herausgearbeiteten Regelungslücken charakterisiert das moderne Seevölkerrecht auch lückenhafte Regelungen. Das bedeutet, der Sachverhalt ist zwar grundsätzlich geregelt, allerdings nur unzureichend:

- Art. 74 und 83: Die Abgrenzung von gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden EEZ und Festlandsockeln erfolgt durch einvernehmliche Übereinkunft zwischen den betreffenden Küstenstaaten und basiert nicht auf einem Prinzip (Äquidistanzlinie, Sektorlinie)

- Art. 76 Abs. 6: Das Seerechtsübereinkommen berücksichtigt nicht die verschiedenen Arten der Erdkruste, sodass bspw. nicht genau zwischen unterseeischen Bergrücken und unterseeischen Erhebungen unterschieden werden kann.
- Art. 76 Abs. 8 und Anlage II: Die Empfehlungen der Festlandsockelkommission sind nicht rechtsverbindlich.
- Art. 4 Anlage II: Innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens für den betreffenden Küstenstaat (auf den Tag genau) kann ein Antrag auf Erweiterung des Festlandsockels gestellt werden. Wenn innerhalb dieser vorgegebenen Frist ein Antrag gestellt wird, ist eine Antragstellung für eine andere dem Küstenstaat zugehörige Region nach Fristablauf dann möglich?

Besondere Bedeutung kommt den letzten beiden Punkten zu. Ist ein Küstenstaat mit den Empfehlungen der CLCS nicht einverstanden, kann er innerhalb einer „angemessenen“ Frist einen überarbeiteten Antrag einreichen. Hieraus ergibt sich zusammen mit der fehlenden rechtlichen Verbindlichkeit ein wesentlicher Konfliktkatalysator: Erstens besteht die Gefahr eines Antragszyklus, da das Seevölkerrecht keine höchstzulässige Menge an überarbeiteten Anträgen festlegt. Dadurch kann sich eine Entscheidung über Jahrzehnte hinziehen. Zweitens könnte ein Küstenstaat die Außengrenzen seines Festlandsockels entgegen den Empfehlungen der CLCS festlegen, wenn diese wiederholt nicht den nationalen Ansprüchen entsprechen. Dies wäre vertragswidrig, jedoch nicht völkerrechtswidrig. Daraus resultiert, dass die festgelegten Grenzen u. a. durch militärische Präsenz durchgesetzt werden müssten, was nichts anderem als Seldens „Mare Clausum“ entspricht. Die Empfehlungen haben keine Wirkkraft, wenn Küstenstaaten diese nicht akzeptieren und auf ihren Ansprüchen beharren. Gleichzeitig besteht mit Art. 317 UNCLOS die Möglichkeit, das Übereinkommen zu kündigen. Laut den Verfahrensregeln darf die CLCS im Streitfall die eingereichten Anträge nicht überprüfen, es sei denn, die Konfliktparteien haben einer Prüfung explizit zugestimmt. Das kann dazu beitragen, eine mögliche Aufteilung des umstrittenen Gebietes aufzuzeigen, ohne über die Grenzziehung zu urteilen. Allerdings werden die Anträge einzeln geprüft und es ist ggf. ein hohes Maß an staatlicher Kompromissbereitschaft erforderlich. Ein weiteres konfliktförderndes Element ist die Zehnjahresfrist: Weder im Vertragstext noch in den Verfahrensregeln der CLCS findet sich ein Hinweis, ob die einmalige Antragstellung innerhalb von zehn Jahren ausreicht, um zu einem späteren Zeitpunkt weitere Anträge für andere Gebiete zu stellen. In der Praxis nutzen Staaten wie bspw. Kanada genau diese Unklarheit.

6. Fehlende Festsetzung von Fristen

Das moderne Seevölkerrecht legt durchweg die angeführten Fristen nicht fest. So bleibt bzgl. der Abgrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone und des (erweiterten) Festlandsockels zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten durch Übereinkunft unklar, welchen Zeitraum eine Frist längstens umfassen darf, um als „angemessen“ zu gelten. Des Weiteren ist nicht festgelegt, wie lange die CLCS nach Bekanntmachung des Antrags auf Festlandsockelweiterung gegenüber den UN-Mitgliedsstaaten und den UNCLOS-Vertragsstaaten auf einen möglichen Widerspruch gegen die Überprüfung warten muss.

7. Unzureichende Berücksichtigung geografischer Besonderheiten

Nach Art. 36 UNCLOS gilt das Recht eines Transitdurchgangs nicht für Meerengen, wenn ein in navigatorischer und hydrografischer Hinsicht geeigneter, durch die Hohe See oder eine EEZ führender Seeweg vorhanden ist. Angesichts der klimatischen Veränderungen stellt sich die Frage, ob die Nordwestpassage als Transitpassage deklassifiziert werden könnte, sobald durch die Eisschmelze ein solch alternativer Seeweg zugänglich wird: die Transpolare Route. Hierbei handelt es sich offenkundig um eine kleine Regelungslücke, die sich auf einen bestimmten geografischen Raum bezieht und eine geringere Tragweite besitzt als die zuvor diskutierten Konfliktkatalysatoren.

Auf der Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse lässt sich im Gesamtfazit die eingangs vorgestellte These, dass das moderne Seevölkerrecht als Konfliktkatalysator für territoriale Dispute wirkt, zweifelsfrei bestätigen. Eine weitergehende Forschungsfrage wäre, wie sich die identifizierten sieben Kategorien und die einzelnen Konfliktkatalysatoren hinsichtlich ihres konkreten Einflusses auf Territorialkonflikte gewichten lassen. Diese kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht näher untersucht werden, allerdings kristallisiert sich heraus, dass der Erweiterung souveräner Rechte die wohl bedeutendste Rolle zukommt.

5.2. Ausblick: Reform des Seevölkerrechtsübereinkommens von 1982?

In der Konsequenz ergibt sich die interessante Frage, wie das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 reformiert werden kann, um konfliktverursachende und -fördernde Elemente zu minimieren.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, das Seerechtsübereinkommen zu ändern oder anzupassen. Diese sind explizit in den Artikeln 312 bis 316 festgelegt. Erstens kann jeder Vertragsstaat zehn Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens dem UN-Generalsekretär einen schriftlichen Änderungsvorschlag unterbreiten und ihn auffordern, eine Konferenz einzuberufen²²⁸ (vgl. Art. 312 UNCLOS). Hierfür muss mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten innerhalb von zwölf Monaten dem Vorschlag zustimmen. Sofern alle Bemühungen um einen Konsens erschöpft sind, müssen die Änderungen von einer festgelegten Anzahl der anwesenden Staaten, meist einer Zweidrittelmehrheit, angenommen werden (vgl. ebd.). Zweitens beschreibt Artikel 313 ein vereinfachtes Verfahren, das ohne die Einberufung einer Konferenz auskommt²²⁹. In diesem Fall legt ein Vertragsstaat dem UN-Generalsekretär einen schriftlichen Änderungsvorschlag vor, welcher an alle Vertragsstaaten weitergeleitet wird. Erhebt innerhalb von zwölf Monaten kein Staat hiergegen Einspruch, gilt die Änderung als angenommen; andernfalls als abgelehnt (vgl. Art. 313 UNCLOS). Damit ist Artikel 313 auf unumstrittene Regelungen beschränkt. Beide Verfahren dürfen sich nicht auf Tätigkeiten in einem Gebiet beziehen. Drittens können Anhänge des Übereinkommens, die spezifische oder administrative Details betreffen, durch ein vereinfachtes Verfahren geändert werden. Dazu gehören u. a. die Bestimmungen zur Kammer für Meeresbodenstreitigkeiten gemäß Anlage VI Abschnitt 4 (vgl. Art. 314 UNCLOS). Änderungen bedürfen hier der Genehmigung sowohl des Rates als auch der Versammlung. Dabei haben beide Instanzen dafür Sorge zu tragen, dass die Erforschung und Ausbeutung natürlicher Ressourcen im betroffenen Gebiet bis zur Überprüfungskonferenz nicht beeinträchtigt werden (vgl. ebd.). Die angenommenen Änderungen liegen den Vertragsstaaten zwölf Monate zur Unterzeichnung vor (vgl. Art. 315 UNCLOS). In allen genannten Verfahrensweisen können demzufolge Änderungen erwirkt werden, ohne das gesamte Übereinkommen neu zu verhandeln. Allerdings erscheinen diese Verfahren angesichts der Abhängigkeit von einer konsensualen Entscheidung, der Vielzahl der identifizierten Konfliktkatalysatoren und den Interessen der beteiligten Staaten in der Praxis als schwer umsetzbar.

²²⁸ Nicht zu verwechseln mit der verankerten Zehnjahresfrist. Hier muss der Vertragsstaat nicht innerhalb von zehn Jahren tätig werden, sondern darf dies nach Ablauf von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens.

²²⁹ Diesbezüglich ist vertraglich keine Frist verankert.

Eine pragmatische Herangehensweise zur effektiven Bewältigung territorialer Dispute besteht darin, dass sich die Konfliktparteien auf eine gemeinsame Auslegung des bestehenden Vertragstextes verständigen. Die jährlich stattfindenden Treffen der Vertragsstaaten könnten eine geeignete Plattform bieten, um informell wesentliche Fragen zu diskutieren und eine einheitliche Anwendung der in UNCLOS verankerten Regelungen zu fördern. Die Versammlung, bestehend aus Vertretern jedes Mitglieds, tritt gemäß Art. 159 UNCLOS zu ordentlichen Jahrestagungen sowie Sondertagungen zusammen. Im Vertragstext findet sich keine Regelung, die vorschreibt, dass über etwaige diskutierte Sachfragen abgestimmt werden muss. Den Mitgliedern steht es jederzeit frei, über den Inhalt und die Anwendung des Übereinkommens zu sprechen – auch bi-/multilateral außerhalb von Tagungen. Die in Teil XV vorgesehenen Verfahren zur Streitbeilegung können konsultiert werden, wenn die Konfliktparteien keine Einigung über die Auslegung und Anwendung des Übereinkommens erzielen. Die Analyse des Schiedsverfahrens im Fall „Philippinen vs. China“ hat gezeigt, dass es sich hierbei grundsätzlich um einen zielführenden Lösungsansatz handelt, selbst wenn die Argumentation des Schiedsgerichts stellenweise kritisch zu betrachten ist. Als positiv erweist sich hier, dass die Nichtteilnahme einer Partei nicht automatisch das Verfahren beendet und der Schiedsspruch rechtlich bindend ist. Die Effektivität des Schiedsverfahrens scheitert im untersuchten Fall an den fehlenden Durchsetzungs- und Sanktionsmechanismen. Nach Art. 94 Abs. 2 der UN-Charta kann der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen durch Zwangsmaßnahmen sicherstellen, dass der Schiedsspruch befolgt wird. Da China ein ständiges Mitglied des Sicherheitsrates ist und ein Veto gegen solche Maßnahmen einlegen kann, bleibt letztlich die Ausübung politischen Drucks durch Dritte. Resümierend lässt sich festhalten, dass die Streitbeilegungsmechanismen nur dann effektiv greifen, wenn alle Staaten bereit sind, das Urteil umzusetzen. Umso notwendiger erscheint eine Reform des Seerechtsübereinkommens.

Dieses kann durch internationale Zusatzabkommen ergänzt oder in spezifischen Bereichen modifiziert werden. Bislang wurden vier solcher Zusatzabkommen verabschiedet, darunter das am 4. März 2023 verabschiedete Hochseeabkommen über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Diversität des Meeres in Gebieten außerhalb nationaler Gerichtsbarkeit, das u. a. die Ausweisung großer Schutzgebiete auf Hoher See ermöglicht. Ein weiteres Beispiel ist das Übereinkommen über die Erhaltung und Bewirtschaftung der Fischereiressourcen der Hohen See im Südpazifik, das sich auf die nachhaltige Bewirtschaftung und den Schutz der Fischbestände in einem begrenzten geografischen Geltungsbereich konzentriert. Generell kristallisieren sich zwei Typen von Zusatzabkommen heraus: Thematische Abkommen, die neue Regelungsbereiche wie den Schutz der

Biodiversität betreffen, und regionale Abkommen, die auf die besonderen Bedürfnisse und Herausforderungen bestimmter maritimer Gebiete zugeschnitten sind. Beide Abkommenstypen können kombiniert angewendet werden, um die jeweilige Problemlage zu lösen. Mit Zusatzabkommen könnten bspw. Regelungslücken wie der seevölkerrechtliche Umgang mit dem Meeresspiegelanstieg und die daraus resultierende mögliche Verschiebung von Basislinien und Außengrenzen etablierter Meereszonen geschlossen oder fehlende (Begriffs-) Definitionen wie die Unterscheidung zwischen Insel und Felsen ergänzt werden. Aus der Analyse des UNCLOS-Vertragstextes ist ersichtlich geworden, dass einzelne Artikel in besonderem Maße konfliktbehaftet sind. Ein möglicher Ansatz wäre, Zusatzprotokolle zu entwickeln, die sich konkret auf einen Artikel oder ein Thema – beispielsweise Art. 121 UNCLOS oder den Themenkomplex der geraden Basislinien – fokussieren und gezielt versuchen, die identifizierten Konfliktkatalysatoren zu beseitigen oder zu reduzieren. So könnte die Einführung einer Äquidistanzlinie als allgemeines Prinzip zur seitlichen Abgrenzung von Meereszonen diesbezügliche Dispute lösen²³⁰. Allerdings bleibt fraglich, ob alle in territoriale Streitigkeiten involvierten Staaten ein solches Zusatzabkommen unterzeichnen würden, da die neuen Regelungen zwangsläufig nicht allen nationalen Interessen entsprechen. Das führt dazu, dass solche Abkommen mit hoher Wahrscheinlichkeit nur Staaten ratifizieren, die nicht direkt betroffen sind oder denen die Regelungen dienlich sind. Daher erscheint eine Reform der Seerechtskonvention auf diesem Wege nicht realisierbar.

Vor ähnlichen Problemen steht die Verhandlung einer aktualisierten zweiten Fassung des Übereinkommens im Rahmen einer Vierten Seerechtskonferenz. Diese bietet theoretisch die Möglichkeit, konfliktverursachende und -fördernde Artikel zu korrigieren und neue rechtliche Herausforderungen im maritimen Raum zu integrieren. Ein zentraler Ansatzpunkt könnte hierbei die Orientierung an den bisherigen Urteilen des Internationalen Gerichtshofs und des Ständigen Schiedshofs oder, hinsichtlich des Meeresspiegelanstiegs, die Überlegungen des „Committee on Baselines under the International Law of the Sea“ sein. Bereits auf der Dritten Seerechtskonferenz konnten sich die teilnehmenden Staaten jedoch nicht auf ein allgemeines Unterscheidungskriterium für verschiedene Inseltypen wie z. B. die flächenmäßige Größe einigen, obwohl hierdurch die eigentliche Intention des Artikels 121 Abs. 3, die Begrenzung übermäßiger Ansprüche und Terranisierung des maritimen Raums ausgehend selbst von kleinsten Merkmalen, gestärkt worden wäre. „[...] the majority of these proposals were simply sophisticated attempts to protect national interests, and thus, despite the superficial appeal of

²³⁰ Im Fall der Beaufortsee steht zunächst die Frage nach der Relevanz des Vertrags von Sankt Petersburg im Raum.

the approach, the absence of any reference to these characteristic of islands [...] comes as no surprise“ (Karl 1977: 645). Dies wird sich vor dem Hintergrund gegenwärtiger Souveränitätsansprüche auf (Insel-) Merkmale nicht verändert haben, sodass eine Vierte Seerechtskonferenz ebenfalls von der grundlegenden Problematik einer Konsensfindung steht. Vor allem in Bezug auf historische Rechtstitel und historische Rechte werden viele Staaten nicht bereit sein, von ihren Positionen abzurücken. Theoretisch wäre es zwar möglich, für bestimmte Änderungen die erforderliche Zweidrittelmehrheit zu erreichen, doch es werden nicht alle Staaten das modifizierte Übereinkommen unterzeichnen und ratifizieren. Schlussendlich gelten dann zwei Fassungen des Seerechtsübereinkommens parallel, was die internationale Rechtsordnung im maritimen Raum weiter fragmentiert und zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führt. Eine umfassende Überarbeitung des Vertragstextes muss somit nicht zwangsläufig einen positiven Effekt auf manifestierte Dispute haben. Nach einiger Zeit stellt sich allerdings die Frage, abhängig von der Anzahl der Vertragsparteien des UNCLOS 2.0, ob sich ein neues Völkergewohnheitsrecht etabliert hat. Dies wäre ebenfalls ohne eine formelle Revision des Seerechtsübereinkommens möglich, wenn zahlreiche Staaten über einen längeren Zeitraum die bestehenden Regelungen in einer bestimmten Weise interpretieren und anwenden. Eine besondere Rolle könnten hier die Urteile internationaler Gerichte wie der Schiedsspruch vom 12. Juli 2016 und daraus geschaffene Präzedenzfälle spielen. Denn diese Entscheidungen tragen nicht nur zur Klärung bestehender Rechtsfragen bei, sondern prägen auch die zukünftige Auslegung und Anwendung des Seevölkerrechts.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Reform des international öffentlichen Seerechts nicht zwingend auf formalen Vertragsänderungen beruhen muss, sondern sich durch staatliche Praxis und richtungsweisende Gerichtsurteile weiterentwickeln kann. Im Hinblick auf territoriale Dispute im maritimen Raum, die durch das Seevölkerrecht induziert oder verschärft werden, bedeutet dies einen langwierigen Prozess, der nicht erfolgversprechend sein muss, da sich einige Konfliktparteien der allgemeinen Staatenpraxis entziehen und voraussichtlich auf ihren nationalen Ansprüchen beharren werden. Zudem hat die vorliegende Arbeit gezeigt, dass bestimmte Konfliktkatalysatoren des modernen Seevölkerrechts wie die Erweiterung souveräner Rechte im Rahmen des Meereszonen-Konzepts gewohnheitsrechtlich fest etabliert sind. Allerdings könnten resultierende Konflikte teilweise durch allgemeine klare Abgrenzungsregeln geklärt werden.

Die Reform des modernen Seevölkerrechts stellt ein komplexes Themenfeld dar, das sich an die Fragestellung der vorliegenden Arbeit anschließt und weitergehende wissenschaftliche Forschung bedarf, inwieweit sich die identifizierten Konfliktkatalysatoren minimieren lassen.

Von zentraler Relevanz ist hier die Frage, wie die bestehenden Regelungen konkret verändert werden müssen.

Literaturverzeichnis

Aceves, William J. (1996): The Freedom of Navigation Program: A Study of the Relationship between Law and Politics, in: Hastings International and Comparative Law Review, Jg. 19, Nr. 2, Winter 1996, S. 259–326.

Agreement between the Government Canada and the Government of the United States of America on Arctic cooperation, 11. January 1988, U.N.T.S. No. 1852, online: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201852/volume-1852-I-31529-English.pdf> (Zugriff am 27.02.2023).

Allen, Jared (2012): Beaufort Sea Dispute, ArcticEcon, online: <https://arcticecon.wordpress.com/2011/01/10/beaufort-sea-dispute/> (Zugriff am 04.07.2022).

Allison, Graham (2016): Of Course China, Like All Great Powers, Will Ignore an International Legal Verdict, The Diplomat, online: <https://thediplomat.com/2016/07/of-course-china-like-all-great-powers-will-ignore-an-international-legal-verdict/> (Zugriff: 29.01.2024).

Ambsdorf, J. et al. (2017): Meeresatlas: Daten und Fakten über unseren Umgang mit dem Ozean, Heinrich-Böll-Stiftung, Kieler Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“, Berlin/ Kiel.

Anderson, David (2008): Modern Law of the Sea: Selected Essays, Publications on Ocean Development, Band 59, A Series of Studies on the International, Legal, Institutional and Policy Aspects of Ocean Development, Leiden/ Boston.

Angele, Elias (2021): Arktische Visionen: Die sowjetische Expansion nach Norden, Russland-Analysen, Nr. 405 vom 31.07.2021, S. 2–6.

Arase, David (2017): Kommt es zum Showdown? Die Grenzstreitigkeiten im Südchinesischen Meer und das Ringen um Asiens Zukunft, in: Auslandsinformationen, Konrad Adenauer Stiftung, S. 70–83.

Arctic Climate Impact Assessment (2004): Impacts of a Warming Arctic, Cambridge.

Arctic Forum Foundation (o. J.): Delimitation agreement: A new era in the Barents Sea and the Arctic?, online: <http://eu-arctic-forum.org/allgemein/delimitation-agreement-a-new-era-in-the-barents-sea-and-the-arctic/> (Zugriff am 15.04.2024).

- Arctic Monitoring Assessment Program (2009): Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report: Arctic Council, Protection of the Marine Environment, Oslo.
- Asia Maritime Transparency Initiative (2017a): A Constructive Year for Chinese Base Building, online: <https://amti.csis.org/constructive-year-chinese-building/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2017b): Updated: China's Big Three near Completion, <https://amti.csis.org/chinas-big-three-near-completion/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2018): Comparing Aerial and Satellite Images of China's Spratly Outposts, online: <https://amti.csis.org/comparing-aerial-satellite-images-chinas-spratly-outposts/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2023a): Island Features of the South China Sea, Center for Strategic and International Studies, online: <https://amti.csis.org/scs-features-map/> (Zugriff am 12.07.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2023b): Mischief Reef, online: <https://amti.csis.org/mischief-reef/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2023c): Subi Reef, online: <https://amti.csis.org/subi-reef/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Asia Maritime Transparency Initiative (2023d): Fiery Cross Reef, online: <https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Baltrusch, Ernst (2018): Anfällig für „Korruption und Sittenverfall“? Die Rezeption griechischer Seemacht in Rom, in: Kopp, Hans/ Wendt, Christian (Hrsg.): Thalassokratographie: Rezeption und Transformation antiker Herrschaft, Berlin/ Boston, S. 93–114.
- Bartsch, Golo M. (2015): Zukunftsraum Arktis: Klimawandel, Kooperation oder Konfrontation?, Wiesbaden.
- Bateman, Sam (2005): Hydrographic surveying in the EEZ. Differences and overlaps with marine scientific research, in: Marine Policy, Jg. 29, Center for Maritime Policy, University of Wollongong, S. 163–174.

- Baumert, Kevin A. (2017): The Outer Limits of the Continental Shelf Under Customary International Law, in: The American Journal of International Law, Jg. 11, Nr. 4, S. 827–872.
- Beckert, Erwin / Breuer, Gerhard (1988): Öffentliches Seerecht, Berlin.
- Beckman, Robert (2013): The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea, in: The American Journal of International Law, Jg. 107, Nr. 1, S. 142–163.
- Berckenhagen, Ekhart (1994): Mediterrane Schifffahrt im Mittelmeer, Deutsches Schifffahrtsarchiv, Nr. 17, S. 23–50.
- Berg, Andreas (1999): Die Kodifikationsbemühungen des Völkerbundes auf dem Gebiet des Seerechts (Küstenmeer), Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte des Fachbereichs Rechtswissenschaften der Universität Hamburg, Hamburg.
- Blitza, Eike (2019): Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf maritime Grenzen, Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, Band 279, Heidelberg.
- Bodewin, Lena (2019): Der sterbende Südseestaat Kiribati, Deutschlandfunk, online: <https://www.deutschlandfunk.de/klimawandel-der-sterbende-suedseestaat-kiribati-100.html> (Zugriff am 06.03.2023).
- Bohn, Robert (2011): Geschichte der Seefahrt, Berlin.
- Bosold, David/ Koschut, Simon (2009): Die Zukunft der Arktis, Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e. V., DGAPaktuell 3, Berlin.
- Bouchat, Clarence J. (2013): Dangerous Ground: The Spratly Islands and U.S. Interests and Approaches, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Carlisle Barracks/ Pennsylvania.
- Bouchat, Clarence J. (2014): The Paracel Islands and U.S. Interests and Approaches in the South China Sea, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Carlisle Barracks/ Pennsylvania.
- Braune, Gerd (2016): Die Arktis: Porträt einer Weltregion, Bundeszentrale für Politische Bildung, Schriftenreihe Band 1705, Bonn.

- Breuer, Marten (2014): Gebietserwerb: staatlicher, in: Schöbener, Burkhard (Hrsg.): Völkerrecht. Lexikon zentraler Begriffe und Themen, Heidelberg.
- Breum, Martin (2022): Canada, Denmark agree on a landmark deal over disputed Hans Island, in: Arctic Today, online: <https://www.arctictoday.com/canada-denmark-agree-on-a-landmark-deal-over-disputed-hans-island/>, (Zugriff am 30.06.2022).
- Budd, Christopher / Ahlawat, Dalbir (2015): Reconsidering the Paracel Island Dispute: An International Law Perspective, in: Strategic Analysis, Jg. 39, Nr. 6, S. 661–682.
- Buixadé Farré, Albert (2014): Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: Routes, resources, governance, technology, and infrastructure, in: Polar Geography, Jg. 37, Nr. 4, S. 298–324.
- Bundeszentrale für Politische Bildung (2016): Freihandel: Freihandelsabkommen, Das Lexikon der Wirtschaft, online: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/19333/freihandel/>, (Zugriff am 19.03.2024).
- Burkhardt, Stefan (2014): Mediterranes Kaisertum und imperiale Ordnungen: Das lateinische Kaiserreich von Konstantinopel, Abhandlungen und Beiträge zur historischen Komparatistik, Band 25, Berlin.
- Busch, Signe Veierud (2018): Sea Level Rise and Shifting Maritime Limits: Stable Baselines as a Response to Unstable Coastlines, in: Arctic Review on Law and Politics, Jg. 9, S. 174–194.
- Byers, Michael / Lalonde, Suzanne (2009): Who Controls the Northwest Passage?, in: Vanderbilt Law Review, Jg. 42, Issue 4, S. 1133–1211.
- Byers, Michael (2007): Internationales Recht und internationale Politik in der Nordwestpassage: Konsequenzen des Klimawandels, in: Zeitschrift für ausländisches Recht und Völkerrecht (ZaöRV), Jg. 67, S. 145–157.
- Byers, Michael (2013): International Law and the Arctic, Cambridge.
- Byers, Michael / Østhagen, Andreas (2017): Why does Canada have so many unresolved maritime boundary disputes?, in: Canadian Yearbook of International Law, Jg. 54, S. 1–62.
- Cá da Mosto, Alvise/ de Zurara, Gomes Easnes/ de Barros, João (2013): Heinrich der Seefahrer. Oder die Suche nach Indien 1415-1460, Wiesbaden.

- Cambridge English Dictionary: Rock, online: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/rock> (Zugriff: 06.11.2023).
- Caron, David D. (1990): When Law Makes Climate Change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level, in: *Ecology Law Quarterly*, Jg. 17, Nr. 4, S. 621–653.
- Casper, Kristin Noelle (2009): Oil and Gas Development in the Arctic: Softening of Ice Demands Hardening of International Law, in: *Natural Resources Journal*, Jg. 49, Nr. 3/4, S. 825–881.
- Castonguay, Nicolas (2017): The Efficiency of Institutions in Regards to Disputes within the Arctic. A Case Study of the Beaufort Sea and the Barents Sea Disputes, *l'École nationale d'administration publique*, Février.
- Centre for International Law (2016): Fiery Cross Reef, National University of Singapore, NUS Satellite Project on Insular Features in the South China Sea, online: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2016/06/Fiery-Cross-Reef-Final.pdf> (Zugriff am 30.11.2023).
- Chemillier-Gendreau, Monique (2000): Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands, Den Haag.
- Chinese Society of International Law (2018): The South China Sea Arbitration Awards: A Critical Study, in: *Chinese Journal of International Law*, Jg. 17 Nr. 2, S. 207–748.
- Churchill, Robin / Ulfstein, Geir (2010): The Disputed Maritime Zones Around Svalbard, in: Nordquist, Myron/ Moore, John Norton/ Heidar, Tomas H. (2010): Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea, Center for Oceans Law and Policy, Jg. 14, S. 551–594.
- Clark, Joe (1985): Statement on sovereignty, 10. September 1985, in: Griffiths, Franklyn (1987): *Politics of the Northwest Passage*, Kingston & Montreal, S. 269 ff.
- Chinese National Offshore Oil Corporation (2024): CNOOC Limited Announces A Hundred-Million-Ton Oilfield Discovery of Kaiping South in South China Sea, CNOOC News Releases, online: https://www.cnooc.com.cn/art/2024/3/8/art_6261_15343439.html (Zugriff am 07.08.2024).
- Cohen, Edward (1973): *Ancient Athenian Maritime Courts*, Princeton.

- Colin, Sébastien (2016): China, the US, and the Law of the Sea, in: China Perspectives, Jg. 2/ 2016, S. 57–62.
- Commission on the Limits of the Continental Shelf (2008): Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf, Twenty-first session, New York, 17 March - 18 April 2008, CLCS/40/Rev., online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_documents.htm (Zugriff am 17.02.2024).
- Commission on the Continental Shelf (2009): Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, Twenty-fourth session, New York, 10 August - 11 September 2009, CLCS/64, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_documents.htm (Zugriff am 17.02.2024).
- Congress of Philippines (1961): Republic Act No. 3046, 17. Juni 1961, online: https://lawphil.net/statutes/repacts/ra1961/ra_3046_1961.html (Zugriff am 11.10.2023).
- Congress of the Philippines (2009): Republic Act No. 9522, Fourteenth Congress, Second Regular Session, 10. März 2009, Manila, online: https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2009/ra_9522_2009.html (Zugriff am 11.10.2023).
- CNOOC Limited (2024): CNOOC Limited Adds over 100 Billion Cubic Meters of Proved Gas In-place, 07.08.2024, online: https://www.cnooc ltd.com/art/2024/8/7/art_32091_15345960.html (Zugriff am 13.08.2024).
- Convention Between Great Britain and Russia (1825), online: <https://explore north.com/library/history/bl-ruseng1825.htm> (Zugriff am 05.08.2022).
- Corfu Channel Case (United Kingdom vs. Albania), Judgment of 9th April 1949, I.C.J. Reports, 1949, 4.
- Dahm, Georg / Delbrück, Jost/ Wolfrum, Rüdiger (1989): Völkerrecht, Band I/1, 2. Auflage, Berlin / New York.
- Dahm, J. Michael (2020): Hardened Infrastructure, Counter-Reconnaissance, and Battlespace Environment Management, South China Sea Military Capability Series: A Survey of Technologies and Capabilities on China's Military Outposts in the South China Sea, The Johns Hopkins University Applied Physics Laboratory LLC.

- Damm, Volkmar et al. (2016): Der Arktische Ozean aus rohstoffwirtschaftlicher und völkerrechtlicher Sicht, *Commodity TopNews* Nr. 52, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), Hannover.
- Dauses, Manfred A. (1972): *Die Grenze des Staatsgebietes im Raum*, Berlin.
- Davenport, Tara (2018): Island-Building in the South China Sea: Legality and Limits, in: *Asian Journal of International Law*, Nr. 8, S. 76–90.
- Delbrück, Jost / Wolfrum, Rüdiger (1989): *Völkerrecht. Begründet von Georg Dahm*, 2. völlig neu bearbeitete Auflage, Band I/1, *Die Grundlagen. Die Völkerrechtssubjekte*, Berlin/ New York.
- Department of Defense (2019): *Report to Congress. Department of Defense Arctic Strategy*, Office of the Under Secretary of Defense for Policy, June 2019, Washington DC.
- Department of Defense (2022): *Annual Freedom of Navigation Report: Fiscal Year 2022*, online:
https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/FON%20Program%20Report_FY2022.pdf?ver=8of4c3mCAOnzfa4AfTYIyg%3d%3d (Zugriff am 15.02.2024).
- Deutsches Arktisbüro am Alfred Wegener Institut (2019): *Schifffahrt in der Arktis*, AWI Factsheet, Alfred Wegener Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, Potsdam.
- Deutsches Arktisbüro am Alfred Wegener Institut (2020): *Svalbard*, AWI Factsheet, Alfred Wegener Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, Potsdam.
- Diercke Drei Universalatlas (2017): *Erde – Entdeckungsreisen und koloniale Eroberungen (15. Jahrhundert bis Mitte 17. Jahrhundert)*, Braunschweig, S. 26.
- Dolven, Ben et al. (2015): *Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options*, CRS Report, Congressional Research Service, Washington DC.
- Dupuy, Florian/ Dupuy, Pierre-Marie (2013) : A Legal Analysis of China’s Historic Rights Claim in the South China Sea, in: *The American Journal of International Law*, Jg. 107, Nr. 1, S. 124–141.

- Dzurek, Daniel J. (1995): China Occupies Mischief Reef in Latest Spratly Gambit, International Boundaries and Research Unit (IBRU), Boundary and Security Bulletin 3, Nr. 1, April 1995, S. 65–71.
- Dzurek, Daniel J. (1996a): The Spratly Islands Dispute: Who's On First?, in: Maritime Briefing, Vol. 2 No. 1, International Boundaries Research Unit, University of Durham, Durham.
- Dzurek, Daniel J. (1996b): The People's Republic of China Straight Baseline Claim, International Boundaries Research Unit (IBRU), IBRU Boundary and Security Bulletin, Summer 1996, S. 77–89.
- Ellrich, Mirko (2020): Infoblatt Suezkanal, TERRASSE online, Klett, online: <https://www.klett.de/alias/1019457> (Zugriff am 28.04.2020).
- Ellrich, Mirko / Uhlenbrock, Kristian / Waha, Katharina (2019): Infoblatt Panamakanal, TERRASSE online, Klett, online: <https://www.klett.de/alias/1019466> (Zugriff am 28.04.2020).
- Encyclopaedia Britannica (2024): Exclusive economic zone, online: <https://www.britannica.com/topic/exclusive-economic-zone> (Zugriff am 16.07.2024).
- Executive Office of the President of the United States (2016): Implementation Framework for the National Strategy for the Arctic Region, prepared by the Arctic Executive Steering Committee, March 2016, Washington DC.
- Fähnders, Till (2017): Zerstörer auf heikler Fahrt, Frankfurter Allgemeine, online: <https://www.faz.net/aktuell/politik/us-wahl/nordkorea-konflikt-amerika-uebt-mit-marinemanoever-druck-auf-china-aus-15147257.html> (Zugriff am 15.02.2024).
- Fischer, Eugen et al. (1927): Völkerrecht im Weltkrieg 1914–1918: Dritte Reihe im Werk des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses 1919–1928, Band 4, Herausgegeben im Auftrage des Deutschen Reichtages, Berlin.
- Franckx, Erik (2016): The Engima of Article 121, Paragraph 3: The Way Forward?, Working Paper, presented at the High-level Workshop “Maritime Issues and United Nations Convention on the Law of the Sea: Sharing European and Asia Approaches to Territorial Disputes”, 4-5 June 2015, Halong Bay, Vietnam.
- Fravel, M. Taylor (2008): Strong Borders, Secure Nation: Cooperation and Conflict in China's Territorial Disputes, Princeton/ New Jersey.

- Fravel, M. Taylor (2011): China's Strategy in the South China Sea, in: Contemporary Southeast Asia, A Journal of International and Strategic Affairs, Jg. 33 Nr. 3, S. 292–319.
- Freestone, David / Vidas, Davor / Torres Camprubí, Alejandra (2017): Sea Level Rise and Impacts on Maritime Zones and Limits: The Work of the ILA Committee in International Law and Sea Level Rise, in: The Korean Journal on International and Comparative Law, Jg. 5, Nr. 1, S. 5–35.
- Funke, Peter (2019): Die griechische Staatenwelt in klassischer Zeit (500-336 v. Chr.), in: Gehrke, Hans-Joachim / Schneider, Helmuth (2019): Geschichte der Antike. Ein Studienbuch, 5. Auflage, Berlin, S. 145–210.
- Galea, Francesca (2009): Artificial Islands in the Law of the Sea, Dissertation, Faculty of Law, University of Malta,
- Ganepola, Alexander (2019): Internationale Streitbeilegung im Südchinesischen Meer: Eine völkerrechtliche Analyse der Territorialstreitigkeiten im Kontext des Schiedsspruchs „The Philippines v. China“, in: Tietje, Christian (Hrsg.): Beiträge zum Europa- und Völkerrecht, Heft 18, Institut für Wirtschaftsrecht, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle (Saale).
- Gau, Michael (2019): The Interpretation of Article 121 (3) of UNCLOS by the Tribunal for the South China Sea Arbitration: A Critique, in: Ocean Development and International Law, Jg. 50, Nr. 1, January 2019, S. 49-69.
- Gehrke, Hans-Joachim / Schneider, Helmuth (2019): Geschichte der Antike. Ein Studienbuch, 5. Auflage, Berlin.
- Geological Survey of Denmark and Greenland (2009): The Continental Shelf North of the Faroe Islands, Executive Summary.
- Geological Survey of Denmark and Greenland (2010): The Southern Continental Shelf of the Faroe Islands, Executive Summary.
- Geological Survey of Denmark and Greenland (2012): The Southern Continental Shelf of Greenland, Executive Summary.
- Geological Survey of Denmark and Greenland (2013): The North-Eastern Continental Shelf of Greenland, Executive Summary.

- Geological Survey of Denmark and Greenland (2014): The Northern Continental Shelf of Greenland, Executive Summary.
- Gerstacker, Andreas (2019): Mehr als ein türkisches „Mare Nostrum“ – das Marmarameer in der Antike und heute, in: Ost-West Europäische Perspektiven: Meere im Osten und Südosten Europas, Jg. 20 Nr. 2, S. 21–30.
- Gewirtz, Paul (2016): Limits of the Law in the South China Sea, in: East Asia Policy Paper, Nr. 8, Center for East Asia Policy Studies, Brookings Institution, Washington.
- Gierloff-Emden, Hans-Günther (1980): Geografie des Meeres. Ozeane und Küsten, Band 5/1, Lehrbuch der allgemeinen Geografie, Berlin/ New York.
- Glaser, Bonnie S. / Szalwinski, Alison (2013): Second Thomas Shoal Likely the Next Flashpoint in the South China Sea, in: China Brief, Jg. 13, Nr. 13, online: <https://jamestown.org/program/second-thomas-shoal-likely-the-next-flashpoint-in-the-south-china-sea/> (Zugriff am 12.07.2023).
- Goetz, Hans-Werner (2003): Europa im frühen Mittelalter 500–1050: Handbuch der Geschichte Europas, Band 2, Stuttgart.
- Gonzales, Robin (2014): The Spratly Islands Dispute: International Law, Conflicting Claims, and Alternative Frameworks For Dispute Resolution, Calvert Undergraduate Research Awards, University of Nevada, Las Vegas.
- Government of Canada (2009): Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future, Ottawa.
- Government of Canada (2010): Statement on Canada’s Arctic Foreign Policy: Exercising Sovereignty and Promoting Canada’s Northern Strategy Abroad, Ottawa.
- Government of Canada (2019): Partial Submission of Canada to the Commission on the Limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Arctic Ocean, Executive Summary.
- Government of Canada (2022): Arctic and Northern Policy Framework, Ottawa.
- Granados, Ulises (2009): Ocean frontier expansion and the Kalayaan Island Group claim: Philippines’ postwar pragmatism in the South China Sea, in: International Relations of the Asia-Pacific, Vol. 9, S. 267–294.

- Grewe, Wilhelm G. (1943): Die Epochen der modernen Völkerrechtsgeschichte: Erster Teil, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft / Journal of Institutional and Theoretical Economics, Band 103, Nr. 1, S. 38–66.
- Grewe, Wilhelm G. (1984): Epochen der Völkerrechtsgeschichte, Baden-Baden.
- Harsson, Bjørn/ Preiss, George (2012): Norwegian Baselines, Maritime Boundaries and the UN Convention on the Law of the Sea, in: Arctic Review on Law and Politics, Jg. 3, Nr. 1/2012, S. 108–129.
- Hayashi, Moritaka (2021): International Legal Regime regarding Islands and Rocks, The SPF Review of Island Studies, online: <https://www.spf.org/islandstudies/global-data/a00025.pdf> (Zugriff am 06.11.2023).
- Henriksen, Tore / Ulfstein, Geir (2011): Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty, in: Ocean Development & International Law, Nr. 42, S. 1–21.
- Herber, Rolf (2008): Gedanken zur Einheit des deutschen Seerechts, in: Ehlers, Peter / Paschke, Marian (Hrsg.): Meeresfreiheit und Ocean Governance. Festgabe zum 65. Geburtstag von Rainer Lagoni, Schriftenreihe der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg, Band 4, Hamburg, S. 41–52.
- Herber, Rolf (2015): Seehandelsrecht. Systematische Darstellung, 2. neu bearbeitete Auflage, Berlin.
- Herberg, Mikal E. (2016): The Role of Energy in Disputes over the South China Sea, The National Bureau of Asian Research, Commentary from the Maritime Awareness Project, online: <https://www.nbr.org/publication/the-role-of-energy-in-disputes-over-the-south-china-sea/> (Zugriff am 13.08.2024).
- Herz, Hans (1937): Das Meerengenstatut von Montreux: Seine völkerrechtliche und politische Tragweite, in: Die Friedenswarte, Jg. 37, Nr. 3/4, S. 126–144.
- Hettner, Alfred (1907): Englands Seeherrschaft und unser Kampf um die Freiheit der Meere; in: Geografische Zeitschrift, Jg. 23 Nr. 8, S. 393–409.
- Hinz, Karl/ Weichsel, Volker (2011): „Es gibt keinen Wettlauf um die Arktis“: Karl Hinz über die Festlandsockelgrenzkommission, den Rohstoffmythos und einen Präzedenzfall, in: Osteuropa, Jg. 61, Nr. 2/3, Logbuch Arktis: Der Raum, die Interessen und das Recht, S. 93–100.

- Hobe, Stefan (2008): Einführung in das Völkerrecht, 9. Aktualisierte und erweiterte Auflage, Tübingen.
- Hobe, Stefan (2020): Einführung in das Völkerrecht, 10. überarbeitete und aktualisierte Auflage 2014, Tübingen.
- Holste, Svenja et al. (2020): Svalbard: Fact Sheet, Deutsches Arktisbüro am Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, Berlin.
- Hong, Nong / Li, Jianwei / Chen, Pingping (2013): The Concept of Archipelagic State and the South China Sea: UNCLOS, State Practice and Implication, in: China Oceans Law Review, Vol. 2013, Nr. 1, S. 209–239.
- Houck, James W. / Anderson, Nicole M. (2014): The United States, China, and Freedom of Navigation in the South China Sea, in: Washington University Global Studies Law Review, Jg. 13, Nr. 44, S. 441–452.
- Hønneland, Geir (2010): Kompromiss als Routine: Russisch-norwegische Konfliktlösung in der Barentssee, in: Sapper, Manfred et al. (Hrsg.): Logbuch Arktis. Der Raum, die Interessen und das Recht, Osteuropa, Jg. 61, Nr. 2-3/2011, Berlin.
- Höfelmeier, Anja (2013): Der völkerrechtliche Status der Nordwestpassage: Im Spannungsfeld zwischen internationalem Seerecht und arktischer Souveränität, Freiburger Informationspapiere zum Völkerrecht und Öffentlichen Recht, Nr. 6/2013.
- Hüging, Hanna (2013): Wetter, Klima und Klimawandel: Was unser Klima heute und in der Vergangenheit beeinflusst, Bundeszentrale für Politische Bildung, online: <https://www.bpb.de/themen/klimawandel/dossier-klimawandel/38427/wetter-klima-und-klimawandel/> (Zugriff am 15.02.2022).
- Hüttl, H. / Schobel, S. / Puhl, D. (2021): Auswirkungen des Klimawandels in der Arktis: Wirtschaft, Infrastruktur und Sicherheitspolitik, in: Leiter Geoinformationsdienst der Bundeswehr (Hrsg.): Geopolitische Information, 1/2021, Euskirchen.
- Ibarra, Edcel John A. (2017): Probing the (Im)possibility of China's Compliance with the South China Sea Arbitration Award, Foreign Service Institute, Republic of the Philippines, online: <https://fsi.gov.ph/probing-the-impossibility-of-chinas-compliance-with-the-south-china-sea-arbitration-award/> (Zugriff am 29.01.2024).

IBRU: The Centre for Borders Research at the Durham University (2021a): Briefing notes for IBRU Arctic map series, Durham University, online: <https://www.durham.ac.uk/media/durham-university/research-/research-centres/ibru-centre-for-borders-research/maps-and-databases/arctic-maps-2021/updated-maps-and-notes/Map-Notes.pdf> (Zugriff am 25.10.2022).

IBRU: The Centre for Borders Research at the Durham University (2021b): Continental shelf submissions in the Central Arctic Ocean, Durham University, Department of Geography, online: [https://www.durham.ac.uk/media/durham-university/research-/research-centres/ibru-centre-for-borders-research/maps-and-databases/arctic-maps-2021/updated-maps-and-notes/Map-2-IBRU-Arctic-map-07-04-21-\(Continental-shelf-submissions-in-the-CAO\).pdf](https://www.durham.ac.uk/media/durham-university/research-/research-centres/ibru-centre-for-borders-research/maps-and-databases/arctic-maps-2021/updated-maps-and-notes/Map-2-IBRU-Arctic-map-07-04-21-(Continental-shelf-submissions-in-the-CAO).pdf) (Zugriff am 25.10.2022).

International Court of Justice (1969): North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands), Judgment of 20 February 1969, online: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/52/052-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> (Zugriff: 06.11.2023).

International Court of Justice (1982): Continental Shelf (Tunisia / Libyan Arab Jamahiriya), Judgment of 24 February 1982, Reports, online: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf> (Zugriff am 29.08.23).

International Court of Justice (2001): Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Merits, Judgment of 16 March 2001, Reports, online: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf> (Zugriff am 29.08.2023).

International Court of Justice (2002): Case Concerning Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/ Malaysia), Judgment of 17 December 2002, online: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/102/102-20021217-JUD-01-00-EN.pdf> (Zugriff am 11.10.2023).

International Court of Justice (2012): Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgement of 19 November 2012, online: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/124/124-20121119-JUD-01-00-EN.pdf> (Zugriff am 17.02.2024).

- International Law Association (2012): Baselines under the International Law of the Sea, Sofia Conference 2012, online: <https://ilareporter.org.au/wp-content/uploads/2015/07/Source-1-Baselines-Final-Report-Sofia-2012.pdf> (Zugriff am 21.03.2023).
- International Crisis Group (2016): Stirring up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters, Asia Report, Nr. 275, 26 January 2016, Brüssel.
- International Law Commission (2020): Sea-level rise in relation to international law, First issue paper by Bogdan Aurescu and Nilüfer Oral, Co-Chairs of the Study Group on sea-level rise in relation to international law, United Nations General Assembly, 28 February 2020, Seventy-second session, A/CN.4/740, Genf.
- IPCC, International Panel on Climate Change (2021): Klimawandel 2021: Naturwissenschaftliche Grundlagen, Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung, Beitrag von Arbeitsgruppe I zum Sechsten Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC), vorläufige deutsche Übersetzung, online: https://www.de-ipcc.de/media/content/AR6-WGI-SPM_de.pdf (Zugriff am 26.02.2022).
- Jaenicke, Günther (1978): Die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, in: Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Jg. 38, S. 438–512.
- Jahn, Egbert (1973): Das Problem der Identifizierung von Interessen im internationalen System, in: Politische Vierteljahresschrift, Zeitschrift der Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft, Jg. 1973 Nr. 5, S. 347–384.
- James, Katharina (2023): USA schalten sich in Streit zwischen China und Philippinen ein, in: Zeit online, 11.12.2023, 04:53 Uhr, online: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2023-12/usa-china-philippinen-kollision-suedchinesisches-meer> (Zugriff am 25.01.2024).
- Jarashow, Mark / Runnels, Michael B. / Svenson, Tait (2006): UNCLOS and the Arctic: The Path of Least Resistance, in: Fordham International Law Journal, Jg. 30, Nr. 5, Art. 9, S. 1587–1652.
- Jia, Bing Bing (2014): The Principle of the Domination of the Land over the Sea: A Historical Perspective on the Adaptability of the Law of the Sea to New Challenges, in: von Arnould, Andreas / Matz-Lück, Nele / Odendahl, Kerstin (Hrsg.): German Yearbook of International Law, Jg. 57, S. 63–94.

- Johnston, Peter F. (2012): Arctic Energy Resources: Security and Environmental Implications, in: Journal of Strategic Security, Jg. 5, Nr. 3, S. 13–32.
- Kallenborn, Roland / Quillfeldt, Cecile (2009): Die Barentssee: ein Schelfmeer von globaler Bedeutung: Integrierte Verwaltung von marinen Ökosystemen, Fischerei und offshore Ressourcen, in: Lozán, José L. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.
- Karl, Donald E. (1977): Islands and the Delimitation of the Continental Shelf: A Framework for Analysis, in: American Journal for International Law, Jg. 71, Nr. 4, S. 642–673.
- Katz, Guy (2018): Jahrzehnte des Wirtschaftswachstums, in: Informationen zur politischen Bildung, Bundeszentral für politische Bildung, online: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/israel-336/268917/wirtschaftliche-grundzuege-und-entwicklungen/> (Zugriff am 12.07.2023).
- Kälin, Walter et al. (2022): Völkerrecht. Eine Einführung, 5. Auflage, Stämpfli Verlag, Bern.
- Kehden, Max. I. (1971): Abschied von der Freiheit der Meere? Zu den Bemühungen der UNO um eine soziale Ordnung des ozeanischen Raumes, in: Vereinte Nationen: German Review on the United Nations, Jg. 19, Nr. 5 (Oktober 1971), S. 123–129.
- Kehden, Max I. (1976): Nationalisierung und Internationalisierung der Meere: Zur Vierten Verhandlungsrunde der Dritten Seekonferenz, in: Vereinte Nationen: German Review on the United Nations, Jg. 24, Nr. 2 (April 1976), S. 41–45.
- Kehden, Max I. (1979): Zwanzig Jahre danach: Die Genfer Seerechtskonferenzen im kritischen Rückblick, in: Vereinte Nationen: German Review on the United Nations, Jg. 27, Nr. 6 (Dezember 1979), S. 195–201.
- Keil, Kathrin (2015): Economic Potential, in: Jokela, Juha (Hrsg.): Arctic security matters, Report Nr. 24, Institute for Security Studies, Paris, S. 21–32.
- Kempe, Michael (2012): Schrecken der Ozeane: Eine kurze Globalgeschichte der Piraterie, in: Aus Politik und Zeitgeschichte: Piraterie, 48/2012, Bundeszentrale für Politische Bildung, S. 3–9.
- Kimminich, Otto (1983): Einführung in das Völkerrecht, 2. vollständig überarbeitete Auflage, München.

- Kirchberger, Sarah / O’Keeffe, Patrick (2019): Chinas schleichende Annexion im Südchinesischen Meer – die strategischen Hintergründe, in: Zeitschrift für Strategische Analysen (SIRISU), Jg. 3, Nr. 1, S. 3–20.
- Klapheck, Willy (2008): Venezia Curiosa: Eine Kuriositätensammlung aus Streifzügen durch Venedig, Dettelbach.
- Koch, Klaus-Uwe (2012): Infoblatt Christoph Kolumbus (1456-1506), TERRA-Online, Klett-Verlag, online: https://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&extra=TERRA-Online&artikel_id=104957&inhalt=klett71prod_1.c.188916.de (Zugriff am 17.06.2021).
- Koch, Klaus-Uwe / Uhlenbrock, Kristian/ Wagener, Dietmar (2012): Die Seefahrt zur Zeit der großen Entdeckungen, Infoblatt, Klett-Verlag, TERRA GWG Geografie Wirtschaft-Online, online: https://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&extra=TERRA%20GWG%20Geografie%20Wirtschaft-Online&artikel_id=104332&inhalt=klett71prod_1.c.124281.de (Zugriff am 18.06.2021).
- Kopela, Sophia (2017): Historic Titles and Historic Rights in the Law of the Sea in the Light of the South China Sea Arbitration, in: Ocean Development & International Law, Jg. 48, Nr. 2, S. 181–207.
- Kopp, Hans / Wendt, Christian (2018): Rezeption und Transformation antiker ‚Seeherrschaft‘ – eine Einleitung, in: Kopp, Hans/ Wendt, Christian (Hrsg.): Thalassokratographie. Rezeption und Transformation antiker Seeherrschaft, Berlin/ Boston.
- Koshkin, Valentin A. (2022): Delimitation of the Continental Shelf in the Central Arctic Ocean: Is It Possible Nowadays?, in: Arctic Review on Law and Politics, Jg. 13, S. 393–406.
- Köster, August (2017): Das antike Seewesen, Berlin/ Boston.
- Kreuzer, Peter (2014): Konfliktherd Südchinesisches Meer, HSFK-Report Nr. 2/2014, Leibniz-Institut, Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung, Frankfurt am Main.
- Kruse, Wolfgang (2013): Kriegsverlauf und Außenpolitik, Dossier: Der Erste Weltkrieg, Bundeszentrale für Politische Bildung, online: <https://www.bpb.de/geschichte/deutsche-geschichte/ersterweltkrieg/155304/kriegsverlauf-und-aussenpolitik> (Zugriff am 05.11.2021).

- Krümmel, Otto (2012): *Der Ozean. Eine Einführung in die allgemeine Meereskunde*, Barsinghausen.
- Ku, Julian (2017): *Assessing the South China Sea Arbitral Award after One Year: Why China Won and the U.S. is Losing*, *Lawfare, Foreign Relations and International Law*, online: <https://www.lawfaremedia.org/article/assessing-south-china-sea-arbitral-award-after-one-year-why-china-won-and-us-losing> (Zugriff 25.01.2024).
- Kuok, Lynn (2016): *The U.S. FON Program in the South China Sea: A lawful and necessary response to China's strategic ambiguity*, *East Asia Policy Paper*, Nr. 9, June 2016, Center for East Asia Policy Studies at Brookings, Washington DC.
- Ladewig, Marco (2014): *Rom – Die antike Seerepublik: Untersuchungen zur Thalassokratie der res publica populi romani von den Anfängen bis zur Begründung des Principats*, *Potsdamer Altertumswissenschaftliche Beiträge*, Stuttgart.
- Lalonde, Suzanne (2004): *Increased Traffic through Canadian Arctic Waters: Canada's State of Readiness*, in: *Revue Juridique Thémis*, Jg. 38, Nr. 49, S. 53–124.
- Lalonde, Suzanne (2020): *The U.S.-Canada Northwest Passage Disagreement: Why Agreeing to Disagree Is More Important Than Ever*, in: Spohr, Kristina/ Hamilton, Daniel S. / Moyer, Jason (Hrsg.): *The Arctic and World Order*, S. 267–294.
- Lange, Manfred A. (2014): *Die Nutzung von Öl- und Gasvorkommen in einer nahezu eisfreien Arktis*, in: Lozán, José L. (Hrsg.): *Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen*, Hamburg.
- Langer, Marco / Schwantz, Steffen / Steinecke, Karin / Venzke, Jörg-Friedhelm (2014): *Perspektiven der arktischen Seefahrt in der Zukunft*, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): *Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen*, Hamburg.
- Larsson, Erik (2014): *Commercial or Political Interests: Oil and Gas in the Russian Arctic*, *Swedish Institute of International Affairs, Utrikespolitiska institutet (UI), UIpaper Nr. 7*, Stockholm.

- Leyboldt, Patrick (2009): Die Nordostpassage als Alternative zu den bestehenden Seeverkehrsrouten zwischen Europa und Asien: Potenziale bis zum Jahr 2050, Dissertation, Basel.
- Lüken, Sven (2014): Der Seekrieg, Lebendiges Museum Online, Deutsches Historisches Museum, online: <https://www.dhm.de/lemo/kapitel/erster-weltkrieg/kriegsverlauf/seekrieg.html> (Zugriff am 09.11.2021).
- Madlener, Stefan (2017): Republikanismus und Festkultur im Venedig des 16. Jahrhunderts: Selbstverständnis und politisch-religiöse Repräsentation in der Serenissima, Diplomarbeit, Universität Wien, Wien.
- Malaysia/ Socialist Republic of Vietnam (2009): Joint Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf pursuant to Article 76, paragraph 8 of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 in respect of the southern part of the South China Sea, May 2009, Part I – Executive Summary, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_vnm2009_executivesummary.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Marksteiner, Alexandra (2017): It's not All FON and Games: U.S. "Freedom of Navigation" Operations and the Legal Debate Surrounding Innocent Passage, in: Hemispheres: The Global Commons, Jg. 40, S. 19–36.
- McLaughlin, Andrew (2018): China deploys missile systems to disputed South China Sea islands, Australian Defence Business Review, online: <https://adbr.com.au/china-deploys-missile-systems-to-disputed-south-china-sea-islands/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Meereisportal (2021a): Arktis. Meereiskonzentration Maximum und Minimum 2012-2021, online: <https://www.meereisportal.de/meereisentwicklung/arktis-maximum-und-minimum-ab-2012/> (Zugriff am 08.02.2022).
- Meereisportal (2021b): Monatsmittelwerte der Meereisausdehnung: Arktis, online: <https://www.meereisportal.de/meereisentwicklung/monatsmittelwerte-arktis/> (Zugriff am 08.02.2022).
- Meereisportal (2023): Meereisbedeckung, online: <https://www.meereisportal.de/glossar/Meereisbedeckung> (Zugriff am 16.02.2023).

- Meier, Mischa (2016): The ‚Justinianic Plague‘: the economic consequences of the pandemic in the eastern Roman Empire and its cultural and religious effects, in: *Early Medieval Europe*, Vol. 24 No. 3, S. 267–292.
- Menzel, Ulrich (2007): Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499, *Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW)*, Technische Universität Braunschweig, Nr. 83, Braunschweig.
- Meyer-Lindenberg, Hermann (1961): Seerechtliche Entwicklungstendenzen auf den Genfer Konferenzen von 1958 und 1960, in: *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, Band 20 (1959/1960), S. 38–80.
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark (2011): Denmark, Greenland and the Faroe Islands. Kingdom of Denmark’s Strategy for the Arctic 2011–2020, Copenhagen.
- Ministry of Foreign Affairs of Norway (2006): The Norwegian Government’s High North Strategy, Oslo.
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China (2000): The Issue of South China Sea, Peking.
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Vietnam (1975): White Paper on the Hoang Sa (Paracel) and Truong Sa (Spratly) Islands, online: https://huongduongtxd.com/tshts_whitepaper.pdf (Zugriff am 11.10.2023).
- Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation et al. (2015): Partial Revised Submission of the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in respect of the Continental Shelf of the Russian Federation in the Arctic Ocean, Executive Summary.
- Moe, Arild / Fjaertoft, Daniel/ Øverland, Indra (2011): Space and Timing: Why was the Barents Sea delimitation dispute resolved in 2010?, in: *Polar Geography*, Jg. 34, Nr. 3, S. 145–162.
- Montgomery, Scott L. (2018): Oil, History, and the South China Sea. A Dangerous Mix, *Global Policy Journal*, GP Opinion, 07.08.2018, online: <https://www.globalpolicyjournal.com/blog/07/08/2018/oil-history-and-south-china-sea-dangerous-mix> (Zugriff am 13.08.2024).

- Musch-Borowska, Bernd (2023): Chinesische Bojen im Meer sorgen für Ärger, Tagesschau, ARD Tokio, 25.09.2023 11:44 Uhr, online: <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/china-philippinen-bojen-barriere-meer-102.html> (Zugriff am 26.01.2024).
- Münch, Fritz (1961): Die Zweite Internationale Seerechtskonferenz in Genf 1960, in: Archiv des Völkerrechts, Band 9, Nr. 1 (Januar 1961), S. 59–71.
- Münch, Wolfgang (1982): Die Régime internationaler Meerengen vor dem Hintergrund der Dritten UN-Seerechtskonferenz, Schriften zum Völkerrecht, Band 74, Berlin.
- National Petroleum Council (2015): Arctic Potential. Realizing the Promise of U.S. Arctic Oil and Gas Resources, Executive Summary, U.S. Department of Energy, Washington DC.
- National Snow and Ice Data Center (2017): Thermodynamics. Albedo, NSDIC, online: Thermodynamics: Albedo | National Snow and Ice Data Center (Zugriff am 14.02.2022).
- Neitzel, Sönke (2014): Der historische Ort des Ersten Weltkrieges in der Gewaltgeschichte des 20. Jahrhunderts, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Jg. 64 (2014), Nr. 16/17, S. 17–23.
- Neukirchen, Heinz (1982): Seemacht im Spiegel der Geschichte, 1. Auflage, Berlin.
- Northern Sea Route Information Office (2021): Transit Voyages on NSR in 2021, online: <https://arctic-lio.com/transit-voyages-on-nsr-in-2021/> (Zugriff am 10.06.2022).
- Norwegian Fisheries Case (United Kingdom vs. Norway), Judgment of 18th December 1951, I.C.J. Reports 1951, 116.
- Nunavut Land Claims Agreement Act, 10th June 1993, S.C. 1993, c. 29.
- o. A. (2011): Die Hans-Insel, in: Zeitschrift für Osteuropa: Logbuch Arktis. Der Raum, die Interessen und das Recht, Nr. 2-3/2011, online: <https://zeitschrift-osteuropa.de/karten/01/arktis-und-zentralasien/arktis/die-hans-insel/> (Zugriff am 30.06.2022).
- O'Rourke, Ronald (2017): Changes in the Arctic. Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, CRS Report, Washington DC.
- Oceans North Conservation Society, World Wildlife Fund Canada, and Ducks Unlimited Canada (2018): Canada's Arctic Marine Atlas, Ottawa.

- Official Gazette of the Republic of the Philippines (1978): Presidential Decree No. 1596, online: <https://www.officialgazette.gov.ph/1978/06/11/presidential-decree-no-1596-s-1978/> (Zugriff am 11.10.2023).
- Oljedirektoratet (2006): Continental Shelf Submission of Norway in respect to the areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea, Executive Summary.
- Ong, David M. (2023): Discerning the International Legal Threshold for Acquisition of Sovereignty over Remote and Uninhabited Islands. Implications for Judicial Settlement of International Disputes, in: Kraska, James / Yang, Hee Cheol (Hrsg.): Peaceful Management of Maritime Disputes, Routledge Research on the Law of the Sea, Abdingdon/ New York.
- Oppenheimer, M. et al (2019): Sea Level Rise and Implications for Low-Lying Islands, Coasts and Communities, in: Pörtner, H. O. et al. (Hrsg.): IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate, New York, S. 321–445.
- Oude Elferink, Alex (1998): Clarifying Article 121 (3) of the Law of the Sea Convention: The Limits Set by the Nature of International Legal Process, in: IBRU Boundary and Security Bulletin, Summer 1998, S. 59–69.
- Østreng, Willy (2012): Shipping and Resources in the Arctic Ocean: A Hemispheric Perspective, in: Heininen, Lassi / Exner-Pirot, Heather/ Plouffem Joël (Hrsg.) (2012): The Arctic Yearbook 2012, Northern Research Forum, S. 247–280.
- Østreng, Willy / Eger, Karl Magnus / Fløistad, Brit / Jørgensen-Dagl, A. (2013): Shipping in Arctic Waters. A Comparison between the Northeast, Northwest and Trans Polar Passage, Berlin.
- Paul, Michael (2013): Die Flottenrüstung der Volksrepublik China: Maritime Aspekte sino-amerikanischer Rivalität, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Studie, August 2013, Berlin.
- Paul, Michael (2015): Die amerikanische Schwerpunktverlagerung nach Asien: Die militärische Dimension, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin.
- Paul, Michael (2016a): Eine „Große Sandmauer“ im Südchinesischen Meer? Politische, seerechtliche und militärische Aspekte des Inselstreits, SWP-Studie, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin.

- Paul, Michael (2016b): Der Schiedsspruch im Fall „Philippinen v. China“: Zwiespältige Konsequenzen, in: Mitteilungen des Japanisch-Deutschen Zentrums Berlin (JDZB), Nr. 116, Berlin.
- Paul, Michael (2017): Kriegsgefahr im Pazifik: Die maritime Bedeutung der sino-amerikanischen Rivalität, Baden-Baden.
- Paul, Michael (2020): Arktische Seewege: Zwiespältige Aussichten im Nordpolarmeer, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Studie 14, Berlin.
- Paulsen, Reinhard (2016): Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter: Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Köln.
- Pedersen, Torbjørn (2006): The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political Rivalries, in: Ocean Development and International Law, Jg. 37, S. 1–20.
- Pedrozo, Raul (2014): China versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea, CAN Occasional Paper, Center for Naval Analyses, August 2014, Arlington.
- People’s Republic of China (1992): Law on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 25 February 1992, online: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf (Zugriff am 29.08.2023).
- People’s Republic of China (1998): Law on the Exclusive Economic Zone and Continental Shelf, online: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf (Zugriff am 29.08.23).
- People’s Republic of China (2013): Note Verbale from the Embassy of the People’s Republic of China in Manila to the Department of Foreign Affairs of the Republic of the Philippines, Nr. 13, PG-039, 19th February 2013, in: The Philippines Memorial – Volume III (Annexes 1-60), Annex I, 30th March 2014, online: <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/The%20Philippines%27%20Memorial%20-%20Volume%20III%20%28Annexes%201-60%29.pdf> (Zugriff am 30.01.2024).

People's Republic of China (2014): Position Paper on the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration Initiated by the Republic of the Philippines, 7th December 2014, online: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/201412/t20141207_679387.html (Zugriff am 30.01.2024).

Perels, Ferdinand (1882): Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin.

Perels, Ferdinand (1903): Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, 2. Auflage, Berlin.

Permanent Court of Arbitration (2015): South China Sea Arbitration, Philippines v. China, Award on Jurisdiction and Admissibility, PCA Case No 2013-19, 29th October 2015, online: <https://pcacases.com/web/sendAttach/2579> (Zugriff am 30.10.2024).

Permanent Court of Arbitration (2016): South China Sea Arbitration, Philippines v. China, Award, PCA Case No 2013-19, 12th July 2016, online: <https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf> (Zugriff am 30.01.2024).

Permanent Mission of the People's Republic of China (2009a): Note Verbale, CML/17/2009, 7 May 2009, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf (Zugriff am 29.08.23).

Permanent Mission of the People's Republic of China (2009b): Note Verbale, CML/18/2009, 7 May 2009, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf (Zugriff am 29.08.2023).

Permanent Mission of the People's Republic of China (2011): Note Verbale, CML/8/2011, 14 April 2011, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2011_re_phl_e.pdf (Zugriff am 30.08.2023).

Permanent Mission of the People's Republic of China (2019): Note Verbale, CML/14/2019, 12 Dezember 2019, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mys85_2019/CML_14_2019_E.pdf (Zugriff am 17.02.2024).

Permanent Mission of the Federal Republic of Germany (2020): Note Verbale, No. 324/2020, 16 September 2020, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mys_12_12_2019/2020_09_16_DEU_NV_UN_001.pdf (Zugriff am 17.02.2024).

- Permanent Mission of Malaysia (2009a): Note Verbale, HA 24/09, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_re_chn_2009re_mys_vnm_e.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of Malaysia (2009b): Note Verbale, HA 41/09, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_re_phl_2009re_mys_vnm_e.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of Malaysia (2019): Note Verbale, HA 59/19, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mys85_2019/2019_12_12_MYS_NV_UN_001.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of Malaysia (2020): Note Verbale, HA 30/20, 27.08.2020, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mys_12_12_2019/2020_08_27_MYS_NV_UN_003.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of the Republic of the Philippines (2009): Note Verbale, No. 000819, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/clcs_33_2009_lop_phl.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of the Republic of the Philippines (2011): Note Verbale No. 000228, 5 April 2011, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/phl_re_chn_2011.pdf (Zugriff am 30.08.2023).
- Permanent Mission of the Republic of the Philippines (2020): Note Verbale, No. 000192-2020, 03.06.2020, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mys_12_12_2019/2020_03_06_PHL_NV_UN_002.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Permanent Mission of the Socialist Republic of Viet Nam (2009): Note Verbale, No. 86/HC-2009, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/vnm_chn_2009re_mys_vnm_e.pdf (Zugriff am 17.02.2024).

- Permanent Representative of the United States of America (2020): Letter dated 1 June 2020 from the Permanent Representative of the United States of America to the United Nations addressed to the Secretary-General, General Assembly, Seventy-fourth session, Agenda item 74 (a), 01.06.2020, online: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/136/09/pdf/n2013609.pdf?token=tHK9dNdZyC6At1Fn9P&fe=true> (Zugriff am 17.02.2024).
- Petkunaite, Dovile (2011): Cooperation or Conflict in the Arctic? UNCLOS and the Barents and Beaufort Sea Disputes, Master's Thesis, The City College of New York/ Cuny, New York.
- Pharand, Donat (1989): Canada's Sovereignty Over the Northwest Passage, in: Michigan Journal of International Law, Jg. 10, Nr. 2, S. 653–677.
- Preiser, Wolfgang (1956): Die Epochen der antiken Völkerrechtsgeschichte, in: JuristenZeitung, 11. Jg., Nr. 23/24, S. 737–744.
- Prewo, Wilfried et al. (1982): Die Neuordnung der Meere: Eine ökonomische Kritik des neuen Seerechts, Kieler Studien, No. 173, Tübingen.
- Republic of the Philippines (2009): A Partial Submission of Data and Information on the Outer Limits of the Continental Shelf of the Republic of the Philippines pursuant to Article 76 (8) of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Part I – Executive Summary, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/phl22_09/phl_esummary.pdf (Zugriff am 17.02.2024).
- Republic of the Philippines (2013): Notification and Statement of Claim, in: The Philippines Memorial – Volume III (Annexes 1-60), Annex I, 30th March 2014, online: <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/The%20Philippines%27%20Memorial%20-%20Volume%20III%20%28Annexes%201-60%29.pdf> (Zugriff am 30.01.2024).
- Reeves, Liam (2019): The South China Sea Disputes. Territorial and Maritime Difference Between the Philippines and China, in: Journal of Global Faultlines, Vol. 6, No. 1 (August-October 2019), S. 39–61.
- Reibstein, Ernst (1956): Das Völkerrecht der deutschen Hanse, in: Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Band 17, S. 38–92.
- Reynolds, Paul (2007): Russia ahead in Arctic 'gold rush', in BBC News, online: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6925853.stm> (Zugriff am 29.10.2022).

- Reller, Armin / Holdinghausen, Heike (2014): *Der geschenkte Planet*, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.
- Rosen, Mark E. (2014): *Philippine Claims in the South China Sea. A Legal Analysis*, An CNA Occasional Paper, Center for Naval Analyses, August 2014, Arlington.
- Rotte, Ralph (2019): *Das Phänomen Krieg: Eine sozialwissenschaftliche Bestandsaufnahme*, Springer VS, Wiesbaden.
- Sajith, Shambhu (2023): *Offshore Wind in the South China Sea. A Counter-Salami Slicing Strategy for Vietnam*, *The Diplomat*, 13. November 2023, online: <https://thediplomat.com/2023/11/offshore-wind-in-the-south-china-sea-a-counter-salami-slicing-strategy-for-vietnam/> (Zugriff am 13.08.2024).
- Salentiny, Ferdinand (1977): *Aufstieg und Fall des portugiesischen Imperiums*, Wien/Köln/Graz.
- Sanguin, André-Louis (1997): *Geopolitical Scenarios, from the Mare Liberum to the Mare Clausum: The High Sea and the Case of the Mediterranean Basin*, in: *Geoadria*, Jg. 2, Nr. 1, S. 51–62.
- Saunders, Imogen (2019): *Artificial Island and Territory in International Law*, in: *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Jg. 52, S. 643–684.
- Schweisshelm, Erwin (2014): *Eine schwierige Nachbarschaft: China, Vietnam und der Konflikt im Südchinesischen Meer*, Friedrich Ebert Stiftung, Internationale Politikanalyse, Berlin.
- Seo, Youngmin (2018): *Are the Spratly Islands an Outlying Archipelago of China? Politico-Legal Implication of Proclaiming the Spratly Islands as a China's Outlying Archipelago that International Lawyers Should Know*, in: *Emory International Review*, Jg. 37 Nr. 3, S. 320–364.
- Schaller, Christian (2021): *Der Meeresspiegelanstieg als Herausforderung für die maritime Ordnung: Kann das Seevölkerrecht Stabilität gewährleisten?*, SWP-Studie 1, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin.
- Schaller, Heribert (1993): *Möglichkeiten und Grenzen maritimer Rüstungskontrolle*, Institut für Sicherheitspolitik, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Berlin.

- Schlochauer, Hans-Jürgen / Krüger, Herbert / Mosler, Hermann / Scheuner, Ulrich (1962): Wörterbuch des Völkerrechts, 3. Band: Rapallo-Vertrag bis Zypern, 2. Auflage, Berlin.
- Schopmans, Hendrik (2018): Kampf der Narrative. Inseln im Fokus geopolitischer Konflikte, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 32-33/2018, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.
- Schönfeldt, Kristina (Hrsg.) (2017): The Arctic in International Law and Policy, Oxford.
- Schönwiese, Christian-Dietrich (2008): Einführung in die Klimatologie, 3. Überarbeitete und aktualisierte Auflage, UTB, Stuttgart.
- Schubert, Klaus/ Klein, Martina (2020): Das Politiklexikon, 7. Aktualisierte und erweiterte Auflage, Ratifikation/ Ratifizierung, online: <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/politiklexikon/18098/ratifikation-ratifizierung> (Zugriff am 02.12.2021).
- Schubert, Mathias (2015): Maritimes Infrastrukturrecht, Tübingen.
- Schuffert, Frank-Gernot (2005): Studien zu Krieg und Machtbildung im Frühhellenismus, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades, Gießen.
- Schuller, Wolfgang (1974): Die Herrschaft der Athener im Ersten Attischen Seebund, Berlin.
- Schulz, Raimund (1998): Roms Griff nach dem Meer, in: Hantos, Theodora/ Lehmann, Gustav A. (Hrsg.): Althistorisches Kolloquium aus Anlaß des 70. Geburtstages von Jochen Bleicken, Wiesbaden, S. 121–134.
- Schulz, Raimund (2014): Die Antike und das Mittelmeer – ein Kampf um Routen und Ressourcen, in: Holbach, D. / von Reeken, D. (Hrsg.): Das ungeheure Wellen-Reich. Bedeutungen, Wahrnehmungen und Projektionen des Meeres in der Geschichte, Oldenburger Schriften zur Geschichtswissenschaft, S. 23–32.
- Schulz, Raimund (2015): Athen und Sparta, 5. bibliographisch aktualisierte Auflage, Darmstadt.
- Schulz, Raimund (2018): Krieg und Seefahrt in der Antike, in: Elvert, J. / Elvert, M. (Hrsg.): Agenten, Akteure, Abenteuer. Beiträge zur Ausstellung „Europa und das Meer“ am Deutschen Historischen Museum Berlin, Berlin, S. 37–41.

- Security Council of the Russian Federation (2009): Basics of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and for a further perspective, online: https://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-pcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian_Arctic_Policy_2009.pdf (Zugriff am 29.10.2022).
- Seidler, Christoph (2012): New Estimates or Drilling Costs. The Exorbitant Dream of Arctic Oil, Spiegel Online, online: New Estimates for Drilling Costs: The Exorbitant Dream of Arctic Oil - DER SPIEGEL (Zugriff am 28.03.2022).
- Seifert, Martina / Ziemer, Leon (2015): Seefahrt und Seehandel im östlichen Mittelmeer ca. 1600–400 v. Chr., Hamburger Beiträge zur Archäologie und Kulturgeschichte des antiken Mittelmeerraumes, Aachen.
- Severino, Rodolfo (2011): Where in the World is the Philippines? Debating Its National Territory, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore.
- Sharma, Surya P. (1997): Territorial Acquisition, Disputes and International Law, Den Haag.
- Sharp, Gregor (2016): An old problem, a new opportunity. A case for solving the Beaufort Sea boundary dispute, The Arctic Institute, online: <https://www.thearcticinstitute.org/an-old-problem-a-new-opportunity-a-case-for-solving-the-beaufort-sea-boundary-dispute/> (Zugriff am 05.08.2022).
- Shen, Jianming (1997): International Law Rules and Historical Evidences Supporting China's Title to the South China Sea Islands, in: Hastings International and Comparative Law Review, Jg. 21, Nr. 1 Fall 1997, S. 1–75.
- Ship and Ocean Foundation / East-West Center (2003): The Regime of the Exclusive Economic Zone: Issues and Responses, A Report of the Tokyo Meeting 19-20 February 2003, online: <https://www.eastwestcenter.org/publications/regime-exclusive-economic-zone-issues-and-responses-report-tokyo-meeting> (Zugriff am 16.02.2024).
- Smith, Mark A. (1977): Sovereignty Over Unoccupied Territories: The Western Sahara Decision, in: Case Western Reserve Journal of International Law, School of Law Case Western Reserve University, Art. 8, S. 135–159.

Socialist Republic of Vietnam (2009): Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf pursuant to Article 76, Paragraph 8 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Partial Submission in respect of Vietnam's Extended Continental Shelf: North Area (VNM-N), April 2009, Part I – Executive Summary, online: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/vnm2009n_executivesummary.pdf (Zugriff am 17.02.2024).

Sommer, Michael (2004): Die Phönizier – Handelsherren der Eisenzeit: Macht und Mammon zwischen Orient und Okzident, in: *Antike Welt*, Jg. 35, Nr. 5, S. 19–28.

Song, Yann-huei / Tønnesson, Stein (2013): The Impact of the Law of the Sea Convention on Conflict and Conflict Management in the South China Sea, in: *Ocean Development & International Law*, Jg. 44, S. 235–269.

Soons, Alfred H. A. (1974): Artificial Island and Installations in International Law, Occasional Paper, Nr. 22, Law of the Sea Institute, University of Rhode Island.

SPIEGEL Ausland (2023): China wirft Philippinen “extrem gefährliches“ Verhalten vor, 25.12.2023, 19:43 Uhr, online: <https://www.spiegel.de/ausland/suedchinesisches-meer-china-wirft-philippinen-extrem-gefaehrliches-verhalten-vor-a-e624ec32-c240-4c4e-acf7-4ae6b04bd5ec> (Zugriff am 26.01.2024).

SPIEGEL Ausland (25.02.2024): Philippinen werfen China neue Blockadeaktionen vor, online: <https://www.spiegel.de/ausland/suedchinesisches-meer-philippinen-werfen-china-neue-blockadeaktion-vor-a-6b0469b3-8934-4227-92c7-afe73fb5dc1a> (Zugriff am 16.07.2024).

SPIEGEL Ausland (24.03.2024): Philippinen werfen China „unverantwortliches und provokatives“ Verhalten vor, online: <https://www.zeit.de/gesellschaft/2024-05/china-philippinen-atoll-fischer-protest-boote> (Zugriff am 16.07.2024).

SPIEGEL Ausland (08.07.2024): Philippinen und Japan schließen Verteidigungspakt, online: <https://www.spiegel.de/ausland/suedchinesisches-meer-philippinen-und-japan-schliessen-historischen-verteidigungspakt-a-fb742145-288e-401a-88d8-b3ed43653d61> (Zugriff am 16.07.2024).

SPIEGEL Ausland (09.07.2024): Philippiner sichten chinesisches „Monsterschiff“, online: <https://www.spiegel.de/ausland/suedchinesisches-meer-kuestenwache-chinas-laesst-monsterschiff-vor-philippinen-ankern-a-9990febb-e8b9-4287-8dfe-c73347de468b> (Zugriff am 16.07.2024).

- SPIEGEL Ausland (12.08.2024): Philippinen werfen China gefährliches Manöver in umstrittenem Seegebiet vor, online: <https://www.spiegel.de/ausland/philippinen-werfen-china-gefaehrliches-manoever-in-umstrittenem-seegebiet-vor-a-e6fb9d71-859e-4b93-ba8a-df5cc208f259> (Zugriff am 13.08.2024).
- statista (2022): Anlandungen der führenden Fischfangnationen weltweit bis 2020, Juni 2022, online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30255/umfrage/gesamtfaenge-von-fisch-der-wichtigsten-erzeuger-weltweit/> (Zugriff am 13.08.2024).
- statista (2023): Erdölverbrauch im Asiatisch-pazifischen Raum in den Jahren 1970 bis 2022, Juni 2023, online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40607/umfrage/asiatisch-pazifischer-raum-insgesamt-erdoelverbrauch-in-millionen-tonnen/> (Zugriff am 13.08.2024).
- statista (2024a): Flächen in den Weltmeeren nach rechtlichem Status, August 2023, online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1299706/umfrage/politische-geographie-der-weltmeere/> (Zugriff am 13.08.2024).
- statista (2024b): Weltweiter Erdölverbrauch in den Jahren 1970 bis 2022, Statista Research Department, 02.01.2024, online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40612/umfrage/welt-insgesamt-erdoelverbrauch-in-millionen-tonnen/> (Zugriff am 04.04.2024).
- statista (2024c): Erdölverbrauch in China in den Jahren 1970 bis 2023, Juni 2024, online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40340/umfrage/china-erdoelverbrauch-in-tausend-barrel-pro-tag/> (Zugriff am 13.08.2024).
- Stehle, Anja (2023): Streit zwischen China und den Philippinen wegen Schiffskollision, in: Zeit online, 10. Dezember, online: <https://www.zeit.de/politik/2023-12/seegebiet-china-philippinen-konflikt> (Zugriff am 26.01.2024).
- Stevenson, Christopher (2007): Hans Off!: The Struggle for Hans Island and the Potenzial Ramifications for International Border Dispute Resolution, in: Boston College International and Comparative Law Review, Vol. 30 Article 16.
- Stier-Somlo, Fritz (1917): Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht, Leipzig.
- Symonides, Janusz (2018): Unresolved Issues and Emerging Challenges in the Law of the Sea, in: Maritime Law, Jg. XXXIV, S. 17–39.

- Thao, Nguyen Hong / Amer, Ramses (2011): Coastal States in the South China Sea and Submissions of the Outer Limits of the Continental Shelf, in: Ocean Development & International Law, Jg. 42, S. 245–263.
- Thao, Nguyen Hong (2019): Malaysia's New Game in the South China Sea, Maritime Issues, online: <http://www.maritimeissues.com/law/malaysias-new-game-in-the-south-china-sea.html> (Zugriff am 17.02.2024).
- The Arctic Coast Guard Forum (o. J.): About the ACGF, online: <https://www.arcticcoastguardforum.com/about-acgf> (Zugriff am 10.06.2022).
- The Guardian (2015): US Navy: Beijing creating a 'great wall of sand' in the South China Sea, 31.05.2015, online: <https://www.theguardian.com/world/2015/mar/31/china-great-wall-sand-spratlys-us-navy> (Zugriff am 10.11.2023).
- The White House (1994): United States Policy on the Arctic and Antarctic Regions, Presidential Decision Directive, NSC-26, Washington DC.
- The White House (2009): National Security Presidential Directive/ NSPD-66/ Homeland Security Presidential Directive/0160HSPD-25, Office of the Press Secretary, Washington DC.
- The White House (2022): National Strategy for the Arctic Region, Washington DC.
- Tønnesson, Stein (2001): An International History of the Dispute in the South China Sea, EAI Working Paper No. 71, National University of Singapore, East Asian Institute, Singapore.
- Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean, 2010, online: <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/NOR-RUS2010.PDF> (Zugriff am 05.08.2022).
- Uebachs, Marina Isabel (2018): Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis: Ökonomische Chancen und ökologische Herausforderungen als komplexes internationales Konfliktpotenzial, IPW Selected Student Papers, Nr. 63, Aachen.
- Umweltbundesamt (2015): Die Arktis – Der „Bär im Norden“, online: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/arktis/wissenswertes-zur-arktis/Geografie-der-arktis#keine-klare-grenze-nach-suden> (Zugriff am 30.09.2024).

- United Nations (1969): Vienna Convention on the Law of the Treaties, 23 May 1969, 8 ILM 679, 1155 U.N.T.S. 331, online: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (Zugriff am 05.08.2022).
- United Nations (1975): Third Conference on the Law of the Sea, Informal Single Negotiating Text, Part II, Text presented by the Chairman of the Second Committee, A/CONF.62/WP.8/Part II, 7 May 1975, online: <https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP82S00697R000400040018-3.pdf> (Zugriff am 03.03.2024).
- United Nations (2006): Award of the Arbitral Tribunal in the second stage of the proceedings between Eritrea and Yemen (Maritime Delimitation), Decision of 17 December 1999, U.N. Reports of International Arbitration Awards, Jg. XXII, S. 334-410, online: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXII/335-410.pdf (Zugriff am 29.08.2023).
- United States Department of State (1992): United States Responses to Excessive National Maritime Claims, Limits in the Seas, Nr. 112, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, Washington DC.
- United States Energy Information Administration (2024): Regional Analysis Brief. South China Sea, last updated: March 21, 2024, U.S. Department of Energy, Washington DC.
- United States Geological Survey (2008a): Circum-Arctic Resource Appraisal. Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, Factsheet 2008-3049, U.S. Department of the Interior, Reston.
- United States Geological Survey (2008b): 90 Billion Barrels of Oil and 1,670 Trillion Cubic Feet of Natural Gas Assessed in the Arctic, Press Release, online: <https://www.arctic-report.net/wp-content/uploads/2012/01/USGS-Press-release.pdf> (Zugriff am 24.03.2022).
- United States Geological Survey (2010): Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of Southeast Asia, Fact Sheet 2010–2015 U.S. Department of the Interior, Reston.
- United States Geological Survey (2020): Assessment of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources of Southeast Asia, Fact Sheet 2020–3046, 1. November 2020, U.S. Department on the Interior, Reston.
- UNRIC – Regionales Informationszentrum der Vereinten Nationen (o. J.): Die Geschichte der Vereinten Nationen, online: <https://unric.org/de/die-vereinten-nationen/geschichte-un/> (Zugriff am 17.11.2021).

- UNTC (2021a): Chapter XXI, Law of the Sea: 1. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, online: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en (Zugriff am 03.12.2021).
- UNTC (2021b): Chapter XXI, Law of the Sea: 4. Convention on the Continental Shelf, online: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-4&chapter=21&clang=_en (Zugriff am 03.12.2021).
- UNTC (2021c): Chapter XXI, Law of the Sea: 2. Convention on the High Seas, online: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en (Zugriff am 03.12.2021).
- UNTC (2021d): Chapter XXI, Law of the Sea: 3. Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, online: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-3&chapter=21&clang=_en (Zugriff am 03.12.2021).
- US Department of State (o. J.): What is the U.S. ECS Project?, online: <https://www.state.gov/about-the-u-s-extended-continental-shelf-project/> (Zugriff am 29.10.2022).
- US Department of State (2014): China: Maritime Claims in the South China Sea, Limits in the Seas, No. 143, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, online: <https://www.state.gov/limits-in-the-seas/> (Zugriff am 29.08.2023).
- US Department of State (2023a): U.S. Extended Continental Shelf, online: <https://www.state.gov/the-us-ecs/>, (Zugriff am 25.06.2024).
- US Department of State (2023b): Announcement of U.S. Extended Continental Shelf Outer Limits, online: <https://www.state.gov/announcement-of-u-s-extended-continental-shelf-outer-limits/> (Zugriff am 25.06.2024).

- Usuki, Eiichi (2015): China's Three Distinctive Assertions under the 'Nine-dash-line' Claims and the Annex VII Arbitral Tribunal's Interpretation of Article 121 Regarding an Island and Rocks under the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, in: Lee, Seokwoo/ Lee, Hee Eun (Hrsg.): Asean Yearbook of International Law, Jg. 21, S. 141–165.
- Vereinte Nationen (1945): Charta der Vereinten Nationen vom 26.06.1945, online: <https://unric.org/de/charta/> (Zugriff am 30.01.2024).
- Vereinte Nationen (1958a): Internationales Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone, online,: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1966/977_1003_995/de (Zugriff am 26.02.2022).
- Vereinte Nationen (1958b): Übereinkommen über den Festlandsockel, online: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1966/1003_1031_1020/de (Zugriff am 26.02.2022).
- Vereinte Nationen (1958c): Übereinkommen über die Hohe See, online: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1966/986_1013_1004/de (Zugriff am 26.02.2022).
- Vereinte Nationen (1958d): Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See, online: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1966/996_1023_1013/de (Zugriff am 26.02.2022).
- Vereinte Nationen (1982): Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, online: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF> (Zugriff am 12.04.2021).
- Vereinte Nationen: United Nations Convention on the Law of the Sea, 10th December 1928, online: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Zugriff am 16.10.2023).
- Vertrag über Spitzbergen, 9. Februar 1920, deutsche Übersetzung, online: https://fedlex.data.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/cc/41/464_470_450/20190308/de/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-cc-41-464_470_450-20190308-de-pdf-a.pdf (Zugriff am 12.07.2024).
- Villiger, Mark E. (1985): Customary International Law and Treaties. A Study of their Interactions and Interrelations with Special Consideration of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, Dordrecht.

- Vitzthum, Wolfgang Graf (2003): Seerechtsglobalisierung: Von der iberischen Epoche bis zur Ära der Vereinten Nationen, in: von Schorlemer, Sabine (Hrsg.): Praxishandbuch UNO. Die Vereinten Nationen im Lichte globaler Herausforderungen, Berlin, S. 397–418.
- Vitzthum von Eckstädt, Wolfgang Graf (Hrsg.) (2006): Handbuch des Seerechts, München.
- Voigt, Fritz (1965): Verkehr, Die Entwicklung des Verkehrssystems, 2. Band, Berlin.
- Vuving, Alexander L. (2016): South China Sea Strategies. Determining China's next move in the region, IAPD Forum, S. 31-35, online: <https://seasresearch.wordpress.com/2017/01/05/south-china-sea-strategies-determining-chinas-next-move-in-the-region/> (Zugriff am 30.11.2023).
- Wagener, Dietmar / Uhlenbrock, Kristian / Bünstorf, Jürgen (2012): Das Zeitalter der großen Entdeckungsfahrten, Infoblatt, Klett-Verlag, online: [https://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&extra=Geschichte%20und%20Geschehen-Online%20\(BG\)&artikel_id=104321&inhalt=klett71prod_1.c.212638.de](https://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&extra=Geschichte%20und%20Geschehen-Online%20(BG)&artikel_id=104321&inhalt=klett71prod_1.c.212638.de) (Zugriff am 17.06.2021).
- Werkner, Ines-Jacqueline (2020): Friedens- und Konfliktforschung. Eine Einführung, Tübingen.
- Wolf, Sarah (2013): Svalbard's Maritime Zones, their Status under International Law and Current and Future Disputes Scenarios, Stiftung Wissenschaft und Politik, Working Paper FG 2, 2013/ Nr. 02, Berlin.
- Wolff, Reinhard (2015): Verkehrsregeln im Eiswasser: Die Vereinten Nationen einigen sich auf den „Polar Code“: Mit den Vorschriften soll die Schifffahrt in den Polarregionen sicherer werden, taz, online: <https://taz.de/Schifffahrt-in-Polargebieten/!5200482/> (Zugriff am 10.06.2022).
- World Ocean Review (2010): Die Rechtsordnung der Ozeane, in: Das Internationale Seerecht – ein potentes Regelwerk, Heft 1, Hamburg.
- Yiallourides, Constantinos (2017): Senkaku/ Diaoyu. Are They Islands?, in: The International Lawyer. A Triannual Publication of the ABA/ Section of International Law, Jg. 50, Nr. 2, S. 347–365.
- Young, Oran R. (1987): Arctic Shipping: An American Perspective, in: Griffiths, Franklyn (Hrsg.): Politics of the Northwest Passage, Dalhousie Ocean Studies Programme, Kingston.

- Young, Oran R. / Berkman, Paul Arthur / Vylegzhanin, Alexander N. (2020): Governing Arctic Seas. Sustainability in the Bering Strait and Barents Region, in: Young, Oran R./ Berkman, Paul Arthur/ Vylegzhanin, Alexander N. (2020): Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea, Jg. 1, S. 3–21.
- ZEIT online (15.05.2024): 100 philippinische Boote fahren aus Protest zu umstrittenem Atoll, online: <https://www.zeit.de/gesellschaft/2024-05/china-philippinen-atoll-fischer-protest-boote> (Zugriff am 16.07.2024).
- ZEIT online (07.08.2024): USA und China halten Militärmanöver im Südchinesischen Meer ab, online: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2024-08/suedchinesisches-meer-usa-china-philippinen-militaermanoever> (Zugriff am 13.08.2024).
- Zeitschrift für Osteuropa (2011): Arktis, online: https://zeitschrift-osteuropa.de/site/assets/files/1337/pim_karte_0105016.jpg (Zugriff am 04.08.2022).
- Zou, Keyuan (2005): The Sino-Vietnamese Agreement on Maritime Boundary Delimitation in the Gulf of Tonkin, in: Ocean Development and International Law, Jg. 36, S. 13–24.
- Zou, Keyuan (2012): China's U-Shaped Line in the South China Sea Revisited, in: Ocean Development and International Law, Jg. 43, Nr. 1, S. 18–34.
- Zysk, Katarzyna (2010): Russia's Arctic Strategy. Ambitions and Constraints, in: Joint Force Quarterly, Vol. 57, National Defense University Press, Washington DC, S. 103–110.

Anhang

Tab. 1: Inbesitznahme der Spratly-Inseln durch die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres

	Insel/ Felsen	Trockenfallende Erhebung	Überschwemmtes Merkmal	Jahr der Besetzung
China	Cuarteron Reef			1988
	Fiery Cross Reef			1988
	Gaven Reef			1988
	Johnson Reef			1988
		Subi Reef Hughes Reef Mischief Reef		1988 1988 1995
				Total: 7
Vietnam	Amboyna Cay			1974
	Nam Yit Island			1974
	Sand Cay			1974
	Sin Cowe Island			1974
	Southwest Cay			1974
	Spratly Island			1974
	Central Reef			1978
	Barque Canada Reef			1987
	Collins Reef			1988
	Discovery Great Reef			1988
	East Reef			1988
	Lansdowne Reef			1988
	Pearson Reef			1988
	Petley Reef			1988
	South Reef			1988
	Tennent Reef			n.b.
	West Reef			
	Grierson Reef			
		Alison Reef		1988
		Cornwallis South Reef		1988
		Ladd Reef		1988
			Prince of Wales Bank	1989
			Rifleman Bank/ Kingston Shoal	1989
			Rifleman Bank/ Orleana Shoal	1989
			Vanuad Bank	1990
			Prince Consort Bank	1991
			Alexandra Bank	
			Grainger Bank	
				Total: 28

Malaysia	Swallow Reef			1983
	Erica Reef			1999
		Ardasier Reef Mariveles Reef Investigator Shoal		1986 1986 1999
				Total: 5
Taiwan	Itu Aba			1956
				Total: 1
Philippinen	Nanshan Island			1970
	Loaita Island			1971
	Northeast Cay			1971
	Thitu Island			1971
	West York Island			1971
	Flat Island			1977
	Commodore Reef			1980
	Loaita Cay			n.b.
			Second Thomas Shoal	1999
				Total: 9

Quelle: Eigene Darstellung²³¹

²³¹ Basierend auf den Daten des CSIS (siehe <https://amti.csis.org/scs-features-map/>).

Danksagung

Diese Dissertation ist das Ergebnis einer intensiven Zeit, die sowohl von wissenschaftlicher Neugier als auch von persönlichem Durchhaltevermögen geprägt war. Ich bin dankbar für all jene Menschen, die mich auf diesem Weg unterstützt und begleitet haben.

Mein besonderer Dank gilt meinem Doktorvater, Prof. Dr. Ralph Rotte, für die wissenschaftliche Betreuung, seine fachliche Unterstützung und das stetige Vertrauen, das er meiner Arbeit entgegengebracht hat. Seine wertvollen Anregungen, der konstruktive Austausch und die Möglichkeit, meine Forschungsfrage in einem frei gestaltbaren Raum zu verfolgen, haben diese Dissertation maßgeblich geprägt.

Ebenso danke ich Prof. Dr. Jared Sonnicksen, der sich bereit erklärt hat, das Zweitgutachten zu übernehmen, und dessen Zeit ich sehr zu schätzen weiß.

Von Herzen danke ich meiner Mutter, die während der gesamten Promotionszeit mit Liebe und unerschütterlicher Unterstützung an meiner Seite stand. Ihr Glaube an mich, ihre bestärkenden Worte und ihre Zuversicht haben mir gerade in schwierigen Momenten immer wieder Kraft gegeben und mir geholfen, diesen Weg bis zum Ende zu gehen. Ihr ist diese Arbeit gewidmet.