



**Wem
gehört
das
Meer ?**

**Verein für Internationalismus
und Kommunikation e.V.**

WATERWORLD ÜBER DIE BEDEUTUNG DER MEERESPOLITIK FÜR DAS NORD-SÜD-VERHÄLTNIS	KAI KASCHINSKI	6
EINE AUSWAHL: SEERECHT UND MEERESPOLITIK	TANJA TAIEB EZZRAIMI	7
DOKUMENTATION: DAS UN-SEERECHTSÜBEREINKOMMEN IN AUSZÜGEN	FRANZISKA RAUH	18
AUFBRUCH IN UNBEKANNTE GEFILDE ASPEKTE DER ENTDECKUNG UND ERSCHLIESSUNG DER WELTMEERE	KAI KASCHINSKI	22
BOX WORLD ÜBER DIE LOGISTIK DER GLOBALISIERUNG UND DEN GERECHTEN HANDEL AUF SEE	CHRISTOPH SPEHR	28
DOKUMENTATION: DER JAHRESBERICHT 2008 DES FLOTTENKOMMANDOS IN AUSZÜGEN	ANNIKA SAERBECK	32
HÄFEN - SCHNITTSTELLEN VON GLOBALISIERUNG UND ARMUT	CHRISTOPH SPEHR	34
MIT DEM MEER LEBEN	MARTIN FOTH	38
NAHRUNGSQUELLE MEER	PETER JARCHAU MARC NOLTING KAI WIEGLER	40
S.O.S.: SAVE OUR SEAS ÜBER DIE GLOBALE BEDROHUNG DER MEERESUMWELT UND IHRE AUSWIRKUNGEN	KAI KASCHINSKI	48
FREIHEIT FÜR DIE MEERE EINE KURZE GESCHICHTE DER KRITIK DER FREIHEIT DER MEERE	ANNA-KATHARINA WÖBSE	56
KAMPF GEGEN PIRATEN ODER KONTROLLE DER MEERE?	CLAUDIA HAYDT	62
DAS HERZ IST EIN EINSAMER JÄGER DAS MEER UND SEINE KULTURELLE DIMENSION	CHRISTOPH SPEHR	70
EINE AUSWAHL: DAS MEER IN BEWEGUNG IN DER MEERESPOLITIK AKTIVE ORGANISATIONEN	ANNIKA SAERBECK	72

HERAUSGEBER

VEREIN FÜR INTERNATIONALISMUS
UND KOMMUNIKATION E.V. (INTKOM)
BERNHARDSTRASSE 12, 28203 BREMEN

REDAKTIONSANSCHRIFT

BERNHARDSTRASSE 12
28203 BREMEN
FON: +49-421-720 34
FAX: +49-421-307 46 65
E-MAIL: VEREIN.INTKOM@GMX.DE
WEB: WWW.INTKOM.INFO

PRODUKTIONSTEAM

CHEFREDAKTION: KAI KASCHINSKI &
CHRISTOPH SPEHR
REDAKTION: FRANZISKA RAUH
ÜBERSETZUNGEN: MUAMMER GÜLER
LAYOUT: MUAMMER GÜLER
FOTOS: HARRY LOGES
DRUCK: DRUCKWERKSTATT SCHMIDTSTRASSE

RECHTE

V.i.S.d.P.: KAI KASCHINSKI
DAS COPYRIGHT LIEGT BEI DEN AUTORINNEN.

AUSGABE

ERSCHEINUNGSDATUM: NOVEMBER 2009
AUFLAGENHÖHE: 2.500 EXEMPLARE
ROHSTOFF: RECYCLINGPAPIER
ISSN: 1436-3100

PREIS

KOSTENLOS
VERSCHICKUNGSKOSTEN: 2,00 EUR

BANKVERBINDUNG

VEREIN FÜR INTERNATIONALISMUS
UND KOMMUNIKATION E.V. (INTKOM)
KONTO: 6669-209
STICHWORT: MEER
INSTITUT: POSTBANK HAMBURG
BLZ: 200 100 20

PROJEKTTEAM - WEM GEHÖRT DAS MEER?

GESCHÄFTSFÜHRUNG: KAI KASCHINSKI
PROJEKTLEITUNG: TANJA TAIEB EZZRAIMI
PROJEKTMITARBEIT: ADEBAYO ALABI &
MUAMMER GÜLER &
ISABELL HOHNROTH &
FRANZISKA RAUH &
ANNIKA SAERBECK &
CHRISTOPH SPEHR

DAS PROJEKT »WEM GEHÖRT DAS MEER?
ENTWICKLUNGSPOLITISCHE DIMENSIONEN DER
MEERESPOLITIK« WIRD

GEFÖRDERT VON
INWENT GMBH
AUS MITTELN DES BMZ.



Internationale Weiterbildung
und Entwicklung gGmbH

INWENT

INTERNATIONALE WEITERBILDUNG
UND ENTWICKLUNG GMBH
FRIEDRICH-EBERT-ALLEE 40
53113 BONN
FON: +49-228-4460-0
FAX: +49-228-4460-1766
WEB: WWW.INWENT.ORG/INDEX.PHP.DE

Trotz ihrer langen Geschichte und der wachsenden Bedeutung der Meere als Verkehrs- und Fluchtweg, als Ressourcen- und Nahrungsquelle sowie ihrer Küsten als Lebensbereich, werden die Meere im Allgemeinen vor allem als ein Urlaubsort wahrgenommen. Dem politischen Charakter der Meere und seiner weitreichenden Bedeutung für das Verhältnis von globalem Norden zu globalem Süden wird bisher kaum Beachtung geschenkt. Der Anstieg des Meeresspiegels im Zeichen des Klimawandels und der Schutz der Meeressäuger erregt zwar immer wieder die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit, doch beschränken sich die daraus resultierenden Debatten auf isolierte Fragen, die weitgehend dem Umweltschutz zugerechnet werden. Und auch das aktuell brisante Thema der Piraterie wird in erster Linie als ein schlagzeilen-trächtiger Sonderfall behandelt. Tatsächlich deutet sich in den vielen unterschiedlichen Facetten, in denen das Meer in unser Blickfeld gerät, seine globale politische Dimension an. Diese Publikation im Rahmen unseres Projektes »Wem gehört das Meer?« diskutiert verschiedene Aspekte der Meerespolitik in Hinsicht auf ihre Konsequenzen für das Nord-Süd-Verhältnis und will dazu anregen, Ansätze für eine internationalistische Politik zu entwickeln. Unserem Verständnis nach ist das Meer nicht irgendwo da draußen, kein romantischer Naturraum, sondern ein unmittelbarer Bestandteil sozialer und politischer Prozesse im Rahmen der Globalisierung. Die Hohe See ist bisher das letzte große Gemeineigentum und es steht an zu klären, wie sie und die Meere insgesamt für alle global und sozial gerecht zugänglich bleiben können.

Wem gehört

das

Meer?

- Weltweit leben ca. 20 Prozent der Menschen weniger als 25 km und 39 Prozent weniger als 100 km von der Küste entfernt.
- Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) geht von einem Anstieg des Meeresspiegel um 18 bis 59 cm bis zum Jahr 2100 aus.
- 380.000 Menschen sind allein in Deutschland in der maritimen Wirtschaft beschäftigt.
- 95 Prozent des internationalen Güterferntransports läuft über den Seeweg.
- 77 Prozent der globalen Fischbestände sind entweder erschöpft, überfischt oder komplett ausgebeutet.
- Weltweit über 1 Milliarde Menschen decken ihren Proteinbedarf wesentlich durch den Verzehr von Fisch.
- Im August 2007 wurde eine russische Flagge aus Titan in über 4.000 m Tiefe am Nordpol gehisst um entsprechende Territorialansprüche zu demonstrieren.
- International arbeiten ca. 1,4 Mio. Personen auf fast 2.700 Bohrseln.
- Zehn Staaten unterhalten derzeit insgesamt 38 aktive Flugzeugträger.
- Seit Ende 2008 wurden im Golf von Aden mehr als 20 Schiffe von Piraten gekapert.

WATERWORLD

ÜBER DIE BEDEUTUNG DER MEERESPOLITIK FÜR DAS NORD-SÜD-VERHÄLTNIS

KAI KASCHINSKI

»LA MER

DAS MEER

QU'ON VOIT DANSER LE LONG DES GOLFS CLAIRS

DAS MAN ENTLANG DER KLAREN GOLFE TANZEN SIEHT

A DES REFLETS D'ARGENT

HAT SILBERNE SPIEGELUNGEN

LA MER

DAS MEER

DES REFLETS CHANGEANTS

SICH VERÄNDERNDE SPIEGELUNGEN

SOUS LA PLUIE

IM REGEN

....«

CHARLES TRENET (1946)

Das Meer ist weit mehr als nur eine ungeheure Ansammlung von Wasser. Es weckt Träume. Ist voller unentdeckter Orte mit Raum für Utopien. Seine verborgene Seite kann genauso gut die Furcht vor dem Unbekannten schüren wie es den Drang erzeugen kann gerade dieses zu erkunden. Die Meere markieren die Grenzen unserer Welt, sie trennen die Kontinente voneinander und sind doch zugleich die wichtigste Verbindung zwischen ihnen. Dies wie auch vieles Andere macht die Meere seit Langem zu einem kulturellen und politischen Fixpunkt und zu einem zentralen Element der globalen Beziehungen.

Über die Ozeane kamen die Kolonisatoren. Entdecker suchten auf dem Seeweg nach den Schätzen unerforschter Kontinente. Handelsgesellschaften versprachen sich Reichtum durch die Eröffnung neuer Routen und Umschlagsplätze. Matrosen fanden zu Abertausenden einen nassen Tod. Walfänger durchstreiften auf der Suche nach Tran, Ambra und Fischbein die unwirtlichsten Plätze der Weltmeere. Über den Atlantik spannte sich das Dreieck, das Menschen im Süden zu Sklaven und Menschen im Norden zu Sklavenhaltern machte. Und heute sind die Schifffahrtswege der Weltmeere mit ihren Containerriesen und Tankern die Schlagadern des globalen Warenverkehrs und seiner Ökonomie.

DIE MEERE ALS SCHLÜSSEL ZUR WELT

Als Schlüssel zur Welt sind die Meere politisch umstrittenes Terrain. Flotten führten bei Salamis, Lepanto, Trafalgar, am Skagerrak und bei den Midway-Inseln Schlachten um die Vorherrschaft zu See. In der Antike war es das Mittelmeer, das die Römer nicht umsonst ihr »mare nostrum« nannten, dessen Kontrolle über Aufstieg und Fall in Europa und Nordafrika entschied. Für die Hanse waren es später ihre Flotten auf Nord- und Ostsee, die ihren Erfolg begründeten. Keine Weltmacht hatte lange ohne eine entsprechende Macht zu See Bestand. Erst mit dem Untergang der Armada konnte der Aufstieg der neuen Kolonialmächte beginnen und der dann im 19. Jahrhundert so berühmte Satz »Britannia rules the waves« zu seiner Bedeutung gelangen. Wer die Welt wollte, brauchte das Meer. Dementsprechend naheliegend war es, dass Kaiser Wilhelm I. seinen Traum vom »Platz an der Sonne« und deutschen Kolonien in Übersee durch ein Flottenprogramm verwirklichen wollte, das Großbritanniens Vormachtstellung auf den Weltmeeren in Frage stellen sollte.

Auch die ungewöhnliche Geschichte Japans, aus dem in kurzer Zeit statt einer Kolonie eine Regionalmacht in Südostasien wurde, begründet sich nicht unwesentlich auf dessen Seemacht. In der Seeschlacht bei Tsushima siegte die japanische Flotte 1905 über ein russisches Geschwader und entschied so den »Russisch-Japanischen Krieg«, der Japans politische Position festigte und seine Unabhängigkeit wahrte. In Russland hingegen trug die Niederlage zum Ausbruch der »Russischen Revolution« von 1905 bei. Die Seemacht Japans und eine andere Perspektive auf die Geschichte des Kriegsverlaufs führten dazu, dass viele Menschen in Südostasien den Zweiten Weltkrieg, der aus europäischer Sicht vor allem ein Krieg zu Land war, auch heute noch als den »Pazifischen Krieg« bezeichnen.

Wird ein Blick auf die Überbleibsel der Kolonialzeit geworfen, so fällt neben vielem Anderem auf, dass die meisten der Kolonialgebiete, die europäische Staaten wie Frankreich und Großbritannien nicht oder erst sehr spät in die Unabhängigkeit entlassen haben,

Auf diesen sich durch die Broschüre ziehenden Blöcken findet sich auf den folgenden Seiten eine Auswahl wichtiger Internationaler Regelungen und Abkommen, die Einfluss auf die Meerespolitik haben. Geordnet sind sie chronologisch, so dass sie zugleich

einen kleinen Einblick in die Geschichte der Meerespolitik geben. Unter den angegebenen Weblinks sind weitere Informationen zu den jeweiligen Abkommen zu finden. Die Auswahl zusammengestellt hat Tanja Taieb Ezzraimi.

scheinbar unbedeutende Inseln an den unterschiedlichsten Punkten der Erde sind. Ihre Bedeutung erschließt sich vor allem in Hinsicht auf ihre geostrategische Lage für See- und Luftflotten. Die Kontrolle dieser Gebiete eröffnet weit mehr als den »Platz an der Sonne« an einem tropischen Strand. Nicht umsonst war einer der wenigen Seekriege, die zwischen Staaten des globalen Nordens und Südens geführt wurden, der 1982 entbrannte »Falkland-Krieg« um die gleichnamigen Inseln in Südatlantik und ihre Schlüsselposition auf der Südhalbkugel.

Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass Hugo Grotius' heute noch bekanntes Werk »mare liberum« und seine Forderung nach der »Freiheit der Meere« schon bei seiner Entstehung 1609 eine ungemein kontroverse Publikation war. Seine Auftraggeber von der holländischen Ostindien-Kompanie wollten das, was die Spanier und Portugiesen seit längerem besaßen und die Briten sich gerade erkämpft hatten, den freien Zugang zum Meer und zur Welt. Grotius betrachtete die Meere als ein exterritoriales Gebiet, dessen Nutzung und Befahrung jedem zustand. Das britische Königreich konterte 1639 mit dem von John Selden aufgestellten Grundsatz »mare clausum« Grotius' »Freiheit der Meere« und versuchte damit den Status quo für die maritimen Großmächte zu sichern und den Aufstieg neuer Seemächte zu verhindern. Großbritannien gestand seinen neu erworbenen Status anderen Ländern nicht zu und erklärte die Rechte am Meer als vergebend. Ein Unterfangen, das nicht gelang. Bis in das 20. Jahrhundert hinein wurde international weitgehend die 1703 von Cornelis van Bynkershoek in seiner Schrift »De dominio maris dissertatio« formulierte Position anerkannt, dass die nationalen Territorialrechte bei drei Seemeilen enden, der Reichweite eines Geschützes. Darüber hinaus beschränkte sich das Seerecht auf die Sanktion von Meuterei und Piraterie. Lange Zeit war das Seerecht also vor allem ein Recht der Seefahrt. Die Seerouten sollten ungehindert zwischen den Kontinenten verkehren können und der Handel sollte florieren. Die Ressourcen der Meere selbst wurden in erster Linie durch Fisch- und Walfang erschlossen. Da

Fisch- und Walbestände aber bis in das 20. Jahrhundert hinein als unerschöpflich galten, erschien ihre Reglementierung unnützlich. Das Meer war unermesslich, entscheidend war nur das notwendige Kapital zur Ausrüstung eines Fangschiffes aufzubringen. Was sich tief unter der Meeresoberfläche befand war ohnehin unerreichbar und lag allein dadurch jenseits des Interesses.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts traten dann einige wesentliche Änderungen an dieser Situation ein, die nun dazu beitragen, dass die Meerespolitik international deutlich an Bedeutung gewinnt. Der ungehinderte Zugang zu den Meeren ist bis heute die Voraussetzung zu globalem Handel. Globalisierung ist ohne den Seeverkehr, der rund 90 Prozent der Waren weltweit transportiert, nicht zu denken. So steht bis heute die Forderung nach einem freien ungehinderten Seeverkehr ganz oben auf der Agenda des Seerechts, aber unübersehbar sind andere relevante Fragestellungen hinzugekommen. Auf der einen Seite ist es die Umweltpolitik, die eine neue Sicht auf die Welt der Ozeane beigesteuert hat. Die Meere werden nicht mehr als die unerschöpfliche Ressourcenquelle angesehen. Ihre Bestände sind überfischt, ihr Wasser ist verschmutzt und ihre Küsten verschwinden unter Beton. Eine dauerhafte Nutzung und Erhaltung der Meeresökosysteme verlangt globale Umweltschutzmassnahmen. Daneben ist es die mit der Ausweitung der Globalisierung einhergehende allgemeine Verknappung von Rohstoffen, die das Meer ins Blickfeld rückt. Technische Entwicklungen und die Etablierung der Ozeanografie als Wissenschaft haben die natürlichen Reichtümer der Meere ausbeutbar gemacht. Sie können geborgen und an die Oberfläche geholt werden. Etwas das heute kaum verwunderlich erscheint, aber vor wenigen Jahren noch in weiter Ferne lag.

DAS UN-SEERECHTSÜBEREINKOMMEN

Die Seerechtskonferenzen der UN von 1956, 1960 und 1972 wie auch die daran anschließenden internationalen Verhandlungen im Bereich der Meerespolitik dokumentieren diese Veränderungen. Vor der ersten UNCLOS-Konferenz (»United Nations Conven-

»International Council for the Exploration of the Sea«/
»Internationaler Rat für Meeresforschung« (ICES/1902)
ICES dient WissenschaftlerInnen aus unterschiedlichen Staaten als interdisziplinäres Forum für alle Fragestellungen der Meeresforschung. Seit seiner Gründung berät ICES die europäischen Staaten in Meeresfragen. Heute zählt der ICES 20 Mitgliedsländer und sechs Länder mit Beobachterstatus. Als außereuropäische Staaten sind Kanada, die USA, Australien, Chile, Griechenland, Neuseeland,

Peru und Südafrika vertreten. Mit der Zeit hat sich der ICES zu einer modernen zwischenstaatlichen Organisation entwickelt, die sich vorwiegend mit Meeresforschung im Nordatlantik sowie in der Nord- und Ostsee beschäftigt.
www.ices.dk/indexfla.asp

tion on the Law of the Sea») 1956 hatten bereits eine Reihe von Staaten ihre Territorialgebiete bis zu 200 Seemeilen weit in die internationalen Gewässer ausgedehnt. Es bestand Klärungsbedarf. Die Verhandlungen um eine einheitliche Regelung zur Nutzung der Meere und ihres rechtlichen Status sollten jedoch bis 1994 andauern. In diesem Jahr trat das heute geltende Seerechtsübereinkommen der UN in Kraft. Sie ist das Ergebnis der dritten UNCLOS-Konferenz, die 1972 eröffnet wurde. 1982 nach zehn Jahren zäher Verhandlungen war das Vertragswerk schließlich unterschriftsreif, doch sollten noch einmal mehr als zehn weitere Jahre mit verbissenen Debatten und nachträglichen Vertragsänderungen bis zur eigentlichen Ratifizierung vergehen. Erst dann waren endlich auch große Industriestaaten bereit dem hart umstrittenen Kompromiss mit dessen Ratifizierung ihre Zustimmung zu geben. Nachdem bis 1993 zwar über 50 Staaten aus dem globalen Süden dem Vertrag beigetreten waren, hatten bis dahin aus dem Norden nur Island und Malta zugestimmt. 1994 traten als erste große Industriestaaten Australien und Deutschland dem Vertrag bei. Als bisher letzter von insgesamt 158 Staaten kam 2009 die Schweiz hinzu. In der Zwischenzeit war ein weit gespanntes Netz internationaler Abkommen und Institutionen zur Verwaltung der Meere geknüpft worden.

Nur am Anfang war es ein Streit um die Kontrolle der Seewege und der Fischereizonen gewesen, der für Unruhe in den internationalen diplomatischen Gewässern gesorgt hatte. Am Ende waren es aber nicht die Fischkriege vor Island, Norwegen oder an der südamerikanischen Küste, die den ganzen Prozess dermaßen in die Länge zogen, sondern der Streit um die Rohstoffe am Meeresboden. Die Streitigkeiten um die Fischereizonen ließen sich durch eine allgemeine Ausdehnung der nationalen Wirtschaftszonen auf 200 Seemeilen schlichten. Ebenfalls geklärt werden konnten die Fragen zum Seeverkehr. Meerengen und Wirtschaftszonen dürfen frei befahren werden und Marineschiffe genießen überall Immunität. Dem Kalten Krieg gebot das Übereinkommen damit keinen Einhalt. Machtdemonstrationen und militärische Unternehmungen auf See wurden durch die Erklärung der Hohen See zu einer

Friedenszone nicht eingeschränkt. Auch die Vereinbarungen zum Meeresschutz konnten sich im Fahrwasser der entstehenden internationalen Umweltpolitik durchsetzen. Die neu entdeckten Ressourcen der Tiefsee und die Verhandlungen über die entsprechenden Nutzungsrechte hingegen entfachten Konkurrenzkämpfe und zeigten, dass das politische Interesse am Meer nicht mehr an dessen Oberfläche halt machte.

Obwohl die USA nie das UN Seerechtsübereinkommen unterzeichneten, betrachtete Henry Kissinger die Konvention dennoch als das bedeutendste Abkommen in der Geschichte der Menschheit. Die Ozeane und ihre Ressourcen wurden 1982 mit Artikel 136 der Konvention zum gemeinsamen Erbe der Menschheit erklärt. Ein Erbe, das gerecht aufgeteilt und für zukünftige Generationen bewahrt werden soll. Ein Gemeingut, das zwar internationaler Verwaltung unterliegt aber nicht in nationalen Besitz übergehen kann und damit einen transnationalen Charakter innehat. Selbst die festgelegte »Ausschließliche Wirtschaftszone« ist im Sinne der Konvention nur der Verwaltung und wirtschaftlichen Nutzung des jeweiligen Staates übergeben und nicht Teil seines Territoriums. Die »Freiheit der Meere« war nun im ursprünglichen Sinne der Konvention zumindest auf dem Papier kein Recht des Stärkeren mehr. Verschiedene Verfahrensweisen und Institutionen zur friedlichen Regelung möglicher Konflikte auf See wie der heute in Hamburg ansässige »Internationale Seegerichtshof« wurden eingerichtet. Die seit 1996 auf Jamaika arbeitende »Internationale Meeresbodenbehörde« wurde geschaffen um eine Beteiligung der ökonomisch und technologisch schwächeren Länder des Südens am Reichtum der Meere zu gewährleisten. Technologie-, Wissens- und Geldtransfers soll die Behörde organisieren damit ungleiche Ausgangsbedingungen und eventuelle Nachteile bei der Nutzung des gemeinsamen Erbes abgebaut werden.

Genau dieser Punkt des Abkommens war es aber, an dem der Streit um die Nutzung der Tiefsee-Ressourcen eskalierte und der die jahrelange Ablehnung des Seerechtsübereinkommens seitens der Industrieländer nach sich zog. Erst die Nachverhandlungen und das »Übereinkommen zur Durchführung des Teiles XI des

»International Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea«/
»Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Festlegung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot« (1910)
1910 wurde der erste internationale Vertrag zur Rettung und Bergung auf See abgeschlossen. Bereits auf der »Internationalen Funkkonferenz« in Berlin am 03. Oktober 1906 war das »SOS« als internationales Notrufzeichen festgelegt worden und nach der Be-

stätigung durch alle seefahrenden Nationen ab dem 1. Juli 1908 offiziell eingeführt. Ebenfalls noch vor der internationalen Konvention verabschiedete das »Council of Lloyd's« 1908 das »Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement« (LOF) mit dem vertraglich Bergungsrechte festgelegt werden können.
www.nvzb.de/html/1996/papers/05.pdf

Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen« von 1994, das die Mechanismen zur Durchsetzung einer gerechten Verteilung der Meeresressourcen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern durch eine Reihe von Ausnahmen wieder beträchtlich einschränkte, sicherte die weltweite Zustimmung zum Übereinkommen. Die Industriestaaten waren nicht bereit auf dem Meer eine ökonomische Ordnung zu etablieren, die die weltweite Ungleichheit an diesem Ort tendenziell hätte eibebnen können.

DAS MEER ALS GEMEINGUT

Eingebracht hatte Arvid Pardo, UN-Botschafter Maltas, die Idee vom »Meer als gemeinsamen Erbe der Menschheit« 1967 zu einer Zeit als die Dekolonisierung die meisten Teile der Erde erfasst hatte und sich viele Länder des Südens in der Bewegung der Blockfreien organisierten. 1958 beim Abschluss von UNCLOS II waren viele der Staaten des Südens noch Kolonien gewesen und hatten noch gar nicht die Chance ihre Positionen in das internationale Seerecht einzubringen. 1972 aber hatte die Bewegung der Blockfreien starken Einfluss auf die beginnenden Verhandlungen zum neuen Seerechtsübereinkommen und konnte eine gerechte Verteilung der Meeresressourcen einfordern und zunächst auch im Vertragswerk verankern.

Kurz zuvor hatte die Meerespolitik eine wichtige Rolle bei den Ost-West-Abrüstungsverhandlungen gespielt und war damit bereits ins internationale Blickfeld gerückt. Nachdem die USA und die Sowjetunion in den 60er Jahren begonnen hatten U-Boote mit Atomraketen zu bestücken, waren die Ozeane Teil der strategischen Atomwaffenplanungen geworden. Der »Vertrag über das Verbot der Anbringung von Kernwaffen und anderen Massenvernichtungswaffen auf dem Meeresboden und im Meeresuntergrund« (Seabed Treaty) schrieb 1971 fest, dass auf und unter dem Meeresboden keine Massenvernichtungswaffen stationiert werden dürfen. Während früheren meerespolitischen Abkommen zur Seefahrt, der wissenschaftlichen Erforschung der Meere oder der Fischerei der transnationale Ansatz der Konvention und der Idee



»International Convention for the Safety of Life at Sea«/
»Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See« (SOLAS/1913)
SOLAS ist eine UN-Konvention zur Schiffssicherheit. Die erste »International Convention for the Safety of Life at Sea« wurde am 12. November 1913 einberufen, als Reaktion auf den Untergang der Titanic. Die vierte Fassung der Konvention (1960) war die erste größere Aufgabe der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation. Die

aktuelle, fünfte SOLAS-Konvention (SOLAS 74) stammt von 1974 und besteht aus zwölf Kapiteln, die sich mit Bemannung, Sicherheitsmanagement, Technik, Ladung und Rettungsmitteln beschäftigen.
www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647

vom »Meer als gemeinsamen Erbe der Menschheit« fehlte, wurde er im Meeresboden-Vertrag in Ansätzen sichtbar.

Erst in den 70er Jahren setzte jedoch eine Bewegung ein, die einer Perspektive des Gemeinguts, wie sie die Länder des Südens dann in Bezug auf die Meerespolitik einnahmen, auch im Norden zu politischer Relevanz verhalf. Während die Verhandlungen des Seerechtsübereinkommens gerade begannen, wurden im Rahmen der UN zwei Abkommen zum Schutz der Meeresumwelt auf den Weg gebracht. Das »Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen« (London Convention) von 1972 und das »Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe« (MARPOL) von 1973 waren ein Ausdruck des sich verbreitenden Umweltschutzgedankens. Auch die Umweltschutzbewegung bezog sich auf die Idee vom gemeinsamen Erbe der Menschheit. »Wir haben die Erde von unseren Kindern nur geborgt« ist bis heute ein Leitmotiv der Umweltschutzbewegung geblieben. 1972 begann nicht nur der Verhandlungsprozess des Seerechtsübereinkommens, es war zugleich das Jahr in dem die erste Umweltkonferenz der UNO stattfand und von Apollo 17 das berühmte Foto »Blue Marble«, das erste Bild vom »Blauen Planeten«, aus dem All aufgenommen wurde. Diese »Blaue Murmel«, die heute das Sinnbild für die Meereswelt und unseren Planeten schlechthin darstellt, wurde zunächst zum Symbol der internationalen Umweltbewegung. Mit der Verknüpfung von Meeres- und Umweltpolitik in der internationalen Politik wie auch auf Ebene sozialer Bewegungen setzte sich ein globaler Blick durch, der half die Idee vom Gemeingut im Seerechtsübereinkommen zu verankern. Umwelt- und Meerespolitik sind in der öffentlichen Wahrnehmung also keineswegs nur zufällig bis heute eng miteinander verknüpft.

Während die Umweltpolitik jedoch in den 80er und 90er Jahren zu einem zentralen Feld der internationalen Politik wurde, steckte das Seerechtsübereinkommen noch in seinen politischen Kontroversen fest. Die politische Situation im Süden veränderte sich zugleich aber drastisch. Das große Versprechen auf Fortschritt und

Entwicklung löste sich nicht ein. Im Gegenteil, die Entwicklungsmodelle scheiterten, die Verschuldung vieler Staaten nahm in den 1980er Jahren dramatisch zu und ihr politischer Bewegungsspielraum wurde durch neue strukturelle ökonomische Abhängigkeiten eingegrenzt. Trotz des Seerechtsübereinkommens lag eine gleichberechtigte Erschließung der Meere für die Länder des Südens in weiter Ferne. Weder nach einer ganzen Reihe weiterer Abkommen zur Meerespolitik in den 80er und 90er Jahren, noch nach der späten Ratifizierung des Übereinkommens wurde der Gedanke vom Meer als Gemeingut zum Grundsatz internationaler Politik. Politische Utopien wie sie Elisabeth Mann Borgese in ihrem 1985 im Auftrag des »Club of Rome« geschriebenen Bericht »Die Zukunft der Weltmeere« formulierte und die den Gedanken von den Meeren als gemeinsamen Erbe der Menschheit auch in seiner sozialen Dimension aufgriffen, führen lediglich ein Schattendasein. Weder die Weltmeere im Allgemeinen noch das Seerecht im Speziellen konnten ihrer Rolle als Hoffnungsträger für eine Entwicklung, wie sie in der Einleitung zum Seerechtsübereinkommen formuliert ist, bisher gerecht werden: »Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens [...] überzeugt, daß die in diesem Übereinkommen verwirklichte Kodifizierung und fortschreitende Entwicklung des Seerechts zur Festigung des Friedens, der Sicherheit, der Zusammenarbeit und der freundschaftlichen Beziehungen zwischen allen Nationen in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Gleichberechtigung beitragen und den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt aller Völker der Welt in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Vereinten Nationen fördern werden ...«

DIE GEGENWART DER WELTMEERE

Elisabeth Mann Borgese hob drei Bereiche der Meerespolitik in ihrem Bericht hervor, die für sie wesentliche globale Entwicklungsoptionen für die Zukunft beinhalteten. Dies waren die Aquakultur, die Offshore-Förderung von Rohstoffen und die Gewinnung von regenerativen Energien aus dem Meer. Sowohl die

»Mediterranean Science Commission«/
»Internationale Kommission zur wissenschaftlichen Erforschung
des Mittelmeeres« (CIESM/1919)
Die Internationale Kommission zur wissenschaftlichen Erforschung
des Mittelmeeres wurde von Anrainerstaaten des Mittelmeeres ge-
gründet, um die Förderung und Organisation der Zusammenarbeit
auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Erforschung der Meere zu
fördern.

www.ciesm.org

PORTRÄT: ELISABETH MANN BORGESSE

»Ihre Beschäftigung mit den Meeren ist so umfassend und tief wie die Ozeane selber, ihr Wissen und ihr Verständnis hinsichtlich der Probleme und ihrer Wechselwirkungen ist hervorragend.«
(Alexander King, »Club of Rome«, 1984)

Elisabeth Veronika Mann Borgese wurde am 24. April 1918 in München als jüngste Tochter von Thomas und Katia Mann geboren. Sie war unter anderem Seerechterin, Ökologin, Pianistin und Schriftstellerin. Am 8. Februar 2002 verstarb sie in St. Moritz in der Schweiz. Durch ihr jahrelanges Engagement beeinflusste sie die Entwicklung eines internationalen Seerechts in dem das Meer als Gemeinerbe der Menschheit anerkannt wird. Außerdem trug sie maßgeblich zur Verbreitung und Intensivierung des Interesses an maritimen Problemen und Möglichkeiten bei.

Bevor sie sich intensiv mit Fragen des internationalen Seerechts beschäftigte, engagierte Mann Borgese sich lange Zeit für Menschenrechtsfragen. Als wissenschaftliche Mitarbeiterin war Mann Borgese unter anderem ab 1939 im »Komitee für eine Weltverfassung« an der Universität von Chicago tätig. 1964 wechselt sie ihren Wohnort und ging an das »Center for the Study of Democratic Institutions« in Santa Barbara, USA. Dort erarbeitete sie den Entwurf für eine Seerechtsverfassung, den sie 1970 auf der eigens gegründeten Konferenz »Pacem in Maribus« (PIM, Frieden der Weltmeere) auf Malta vorstellte. Diese Veranstaltung war der Auftakt einer bis heute andauernden Reihe von Konferenzen zum Thema Meer. Zur institutionellen Unterstützung ihrer Ideen gründete Mann Borgese 1972 das »International Ocean Institute« (IOI). Zusammen mit den »Pacem in Maribus«-Konferenzen als Diskussionsplattform, half das IOI insbesondere bei der Formulierung und Installation eines neuen internationalen Seerechts, das 1982 verabschiedet und 1994 in Kraft treten konnte.

Zudem rief Elisabeth Mann Borgese die Unabhängige Weltkommission für Meere ins Leben, die über einen UN-Beobachterstatus verfügt. Einer Gastprofessur an der »Dalhousie University« in Halifax folgte 1980 die Berufung als Professorin für Internationales Seerecht an der Politischen Fakultät in Halifax. Aus dieser Position heraus bestimmte Mann Borgese maßgeblich das Seerechtsübereinkommen von 1982. Ihre Lehrtätigkeit beinhaltete auch internationale Ausbildungskurse im neuen Seerecht. Diese Tätigkeit prägte wiederum die Ausrichtung des IOI. Im Vordergrund stehen seitdem die Verbreitung der Ideen, die Ausbildung im neuen Seerecht und die Förderung von Projekten, die im Sinne der neuen Verantwortung für das Meer konzipiert waren. Die strukturelle Basis des IOI wurde dafür durch die Gründung von weiteren Außenstellen kontinuierlich erweitert. Bis heute zählen 25 Zentren zum IOI-Netzwerk. Im Jahr 2001 kam es aufgrund einer Vereinbarung des »Zentrums für Marine Tropenökologie« (ZMT) und des IOI zur Einrichtung eines IOI-Zentrums in Deutschland. Erklärtes Ziel der Zusammenarbeit ist die Intensivierung von Trainings- und Ausbildungsmaßnahmen im Bereich »Nachhaltige Nutzung unserer Meere«. Durch die Beteiligung der Bremer Universität wird die Aus- und Weiterbildung in Seerecht, Küstenmanagement, Ressourcen-Management, Verschmutzung, Verkehr und Transport deutschen und internationalen Studierenden angeboten. Das IOI-Deutschland arbeitet darüber hinaus auch mit anderen Bremer Einrichtungen wie dem Landesamt für Entwicklungszusammenarbeit oder INWEnt zusammen. Seit 2006 wird in Schleswig-Holstein regelmäßig der Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreis für ausgezeichnetes Engagement zum Schutz der Ozeane vergeben. Ausgezeichnet werden Persönlichkeiten, die durch ihr politisches, wissenschaftliches oder gesellschaftliches Engagement auf die zentrale Rolle der Meere, deren Erhalt und Schutz aufmerksam gemacht ha-

ben. Im Jahr 2009 waren die Preisträger der deutsche Bestseller-Autor Frank Schätzing, der erste EU-Meereskommissar Dr. Joe Borg und der österreichische Meeresforscher Professor Dr. Hans Hass.

»Eine Änderung unserer Einstellung zu den Meeren bedeutet eine Änderung unserer Einstellung zur Natur schlechthin, und Natur schließt natürlich auch uns selbst ein. Wenn wir also von einer »Philosophie des Gemeinerbes« sprechen, dann meinen wir nicht »das Konzept des Gemeinerbes«, sondern den ideologischen und philosophischen Hintergrund, der für die Verwirklichung dieses Gedankens erforderlich ist; denn Frieden und Entwicklung, der Schutz des Menschen und der Natur sind weder in einem juristischen und organisatorischen Rahmen noch in einer ökonomischen Theorie verwurzelt, so notwendig diese auch sein mögen. Letztlich sind sie im Denken des Menschen verwurzelt.« (Mann Borgese in die »Zukunft der Weltmeere«, S. 145)

Literaturauswahl

Holzer, Kerstin: Elisabeth Mann Borgese: Ein Lebensportrait, Frankfurt am Main, 2001.
Mann Borgese, Elisabeth:
To whom it may concern (1962);
Ascent of Women (1963);
The Language Barrier (1965);
The Ocean Regime (1968);
The Drama of the Oceans (1976);
Seafarm. The Story of Aquaculture (1980);
Die Zukunft der Weltmeere: ein Bericht an den Club of Rome, 1985;
The Oceanic Circle: a report to the Club of Rome (1998);
Mit den Meeren leben: ein Bericht an den Club of Rome, Köln 1999.
IOI - Außenstelle Deutschland
<http://ioi.zmt-bremen.de/>

von Franziska Rauh

»United Nation Food and Agriculture Organization«/
»Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der
Vereinten Nationen« (FAO/1945)
Die FAO ist eine Sonderorganisation der UN mit 188 Mitgliedsstaa-
ten zur Verbesserung der Ernährungslage sowie zur Förderung der
Landwirtschaft und der Fischerei.
www.fao.org/fi/default_all.asp

Aquakultur als auch die Nutzung des Meeres als regenerative Energiequelle standen damals gerade am Anfang. Die Offshore-Förderung hingegen wurde insbesondere mit der Erschließung der Erdölfelder auf der Nordsee bereits in den 70er Jahren stark vorangetrieben. Die Errichtung der Ölplattformen war eine Reaktion auf die erste Erdölkrise, die eine unabhängigere europäische Ölversorgung politisch vorteilhaft erscheinen ließ und die teuren Anlagen auf See ökonomisch rentabel machte. Ebenfalls schon in den 70er Jahren wurden aufgrund der in Folge der Krise steigenden Preise für mineralische Rohstoffe die ersten Versuche zur Förderung von Manganknollen aus der Tiefsee unternommen. Während der Mineralienabbau in der Tiefsee schon nach sehr kurzer Zeit aus ökonomischen Gründen eingestellt wurde, expandierte die Offshore-Gewinnung von Erdöl bis auf aktuell ca. 25 Prozent der gesamten Ölfördermenge. Die Aquakultur, die erst später deutlich ausgebaut wurde, hat mittlerweile einen Anteil von über 20 Prozent an der weltweiten Fischproduktion. Sie gilt als das am stärksten wachsende Feld des gesamten Ernährungssektors. Die Gewinnung regenerativer Energien aus oder auf dem Meer ist der Bereich, der zuletzt merklich ausgebaut und vorangetrieben wurde. Die Anlage von Offshore-Windparks ist hier das wahrscheinlich bekannteste Beispiel. Vor Kurzem sind vor der deutschen Küste mehrere Windpark-Projekte genehmigt worden und das erste von ihnen, »Alpha ventus«, befindet sich in Bau. Damit holt Deutschland als Staat, der über die weltweit größten Kapazitäten von Windenergie an Land verfügt, eine Entwicklung nach, die andere europäische Staaten ein paar Jahre zuvor begonnen haben. »Die Zukunft der Weltmeere« hatte jedoch nicht auf die Erhaltung des ökonomischen und gesellschaftlichen Status quo durch die Erschließung neuer Rohstoffquellen abgezielt. Im Vordergrund stand für Mann Borgese der gemeinsame Nutzen, den das Meer für die gesamte Menschheit haben sollte sowie der gemeinsame Schutz dieses Erbes. Letztlich sollte ein anderer Blick auf das Meer auch das Denken über unser Leben beeinflussen. Jenseits der neuen ökonomischen Projekte gelang von den durch

Elisabeth Mann Borgese behandelten maritimen Zukunftsfragen nur noch der Umweltproblematik mit dem Rückenwind ihres globalen Bedeutungszuwachses der Sprung vom Land ins Meer. Der Meeresschutz konnte sich dauerhaft neben den klassischen Feldern der Meerespolitik, der Seefahrt und der Fischerei, auf internationaler Ebene festsetzen. Im Rahmen des »Regional Seas Programme of UNEP« wurden bis in die 90er Jahre hinein verschiedene regionale Abkommen zum Schutz der Meeresumwelt geschlossen. Nun ist es insbesondere die Klimafrage, die in das Blickfeld der Ozeanografie und des Meeresschutzes geraten ist. Schon 1990 nach den ersten größeren Debatten um den Klimawandel wurde »AOSIS«, ein Bündnis kleiner Insel- und niedrig liegender Küstenstaaten gegründet. In der Organisation haben sich eine ganze Reihe von Staaten aus dem globalen Süden zusammengeschlossen um Maßnahmen gegen die Auswirkungen der globalen Erwärmung und die Bedrohung durch einen beschleunigten Meeresspiegelanstieg voranzutreiben. Es sind vor allem Themen des Meeresschutzes wie der Meeresspiegelanstieg oder die Überfischung der Weltmeere, die globale Aspekte der Meerespolitik immer wieder in die öffentliche Diskussion bringen und dabei zumindest in Ansätzen entwicklungspolitische Probleme berücksichtigen. Andere im Kontext der Globalisierung relevante Entwicklungen auf den Meeren werden kaum als Teil des Nord-Süd-Verhältnisses wahrgenommen. Selbst der Seeverkehr wird meist nur als ein Randphänomen des globalen Handels verstanden. Werden allerdings die Analysen zur Geschichte der Globalisierung und ihren Voraussetzungen näher betrachtet, muss sich diese Einschätzung verändern. Die Modernisierung und Rationalisierung des Seeverkehrs ist eine der Grundlagen, auf denen die Globalisierung aufgebaut ist. 1956 war in den USA das erste Containerschiff gebaut worden und 1960 hatte der Erfinder des Containers, Malcom Mclean, seine Reederei »Sea Land« gegründet. Bis zu Beginn der 80er Jahre waren die zentralen weltweiten Seeverkehre für Stückgut auf den Containerdienst umgestellt. Heute werden über 90 Prozent des Warenhandels über See abgewickelt, wovon 37 Prozent auf Tan-

»International Maritime Organization«/
»Internationale Meeresorganisation« (IMO/1948)
Die IMO ist eine 1948 gegründete UN-Organisation, in der 163 Staaten und zwei assoziierte Staaten organisiert sind. Bis 1982 wurde die IMO die »Intergovernmental Maritime Consultative Organization« (IMCO) genannt. Ziel der IMO ist die Regelung aller nicht rein wirtschaftlichen Angelegenheiten der Handelsschifffahrt. Die IMO hat Übereinkommen erarbeitet, in denen es unter anderem um die

berufliche Befähigung und die Sicherheit der Schiffsbesatzungen (STCW-Übereinkommen), die Verhütung von Havarien (SOLAS-Übereinkommen), die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen), verbesserte Such- und Rettungsmaßnahmen bei Seenot sowie Schutz vor Piraterie und Terrorismus geht.
www.imo.org/index.htm

ker, rund 36 Prozent auf Massengutschiffe und rund 13 Prozent auf Containerschiffe entfallen. Ohne den Seeverkehr und einen kostengünstigen, durch digitale Datenverarbeitung unterstützten Transport in global standardisierten Boxen und riesigen Tank- und Transportschiffen, gäbe es kein auch nur annähernd so hohes Handelsvolumen. Die Sicherstellung eines freien Warenverkehrs und seine Effizienzsteigerung hatten jedoch entgegen den Prognosen des sich in den 1980ern durchsetzenden Neoliberalismus keine generell positiven Effekte auf die Ökonomien des Südens. Die Seerouten bilden lediglich die Strukturen der internationalen Arbeitsteilung ab und ihre Anlaufpunkte, die Häfen mit ihrem jeweiligen Hinterland, verweisen als Knotenpunkte einer globalisierten Ökonomie nicht nur auf die daran Beteiligten, sondern zugleich auf die Unbeteiligten. Der Seeverkehr verdeutlicht die Ströme von Rohstoffen und Produkten, die global gehandelt werden und die Orte an denen dies geschieht. Wer nicht die notwendigen technologischen, finanziellen oder eben auch logistischen Voraussetzungen zur Verfügung hat, ist von diesem Warenstrom ausgeschlossen. Anders als in Bezug auf die natürlichen Ressourcen der Hohen See war es weder Ziel des Seerechtsübereinkommens die Möglichkeit zur Teilnahme am globalen Handel zu gewährleisten noch diesen gerecht zu gestalten. Auch die »Internationale Seeschifffahrts-Organisation« (IMO), eine seit 1959 tätige Sonderorganisation der UN, hat keinen Auftrag dieser Art. Die Organisation regelt lediglich die sozial- und umweltpolitischen Standards der Seefahrt an Bord und in den Häfen. In der Zwischenzeit ist diese Problematik durchaus erörtert worden und es sind vereinzelte Programme ins Leben gerufen worden, aber ihre Gewichtung im Vergleich zu anderen Fragen der internationalen Politik und des Nord-Süd-Verhältnisses ist immer noch nachrangig. Dabei ist das Vorhandensein einer funktionierenden Infrastruktur sowohl regional, in Hinblick auf einen Stadtteil oder die Anbindung des Landes an die jeweiligen Metropolen, als auch international eine Basis für eine sozial gerechte Verteilung.

Noch gravierender als den Seeverkehr aus entwicklungspoliti-



»International Union for Conservation of Nature and Natural Resources«/

»Weltnaturschutzunion« (IUCN/1948)

Seit 1963 stellt die IUCN die internationale »Rote Liste« für (marine) Tiere und Pflanzen auf. Ebenfalls werden von der IUCN die international gültigen Kategorien und Richtlinien für (Meeres-) Schutzgebiete festgelegt. Der Kern der Arbeit der Weltnaturschutzunion ist der Erhalt der Artenvielfalt.

www.iucn.org

schen Debatten auszublenden, ist es einem anderen Punkt keine Aufmerksamkeit zu schenken, der zurück zu den Konflikten um das Seerechtsübereinkommen führt. Wie schon angesprochen sind es vor allem die neuen Chancen für Offshore-Vorhaben und die Ressourcenfrage, die das Gesicht der heutigen Meerespolitik verändert haben. Ihr Zusammenspiel prägt die wesentlichen Dynamiken, die die Zukunft der Ozeane bestimmen. Im Kontext der Globalisierung und eines intensivierten Zugriffs auf Naturressourcen, der sich darüber hinaus durch das ökonomische Wachstum von Staaten wie China, Indien und Brasilien verschärft hat, rücken die Rohstoffvorkommen auf See zunehmend in den Focus entsprechender ökonomischer Begehrlichkeiten. Aufgrund dieser Situation wurde die wissenschaftliche Erforschung der globalen Naturgüter in den letzten Jahren auch auf See immer weiter ausgedehnt. Liefert die Meeresforschung einerseits wichtige Grundlagen für den Meeresschutz, so ist sie andererseits doch auch die Voraussetzung zur ökonomischen Erschließung der Ozeane. Es entspinnt sich ein Wettlauf um die Schätze am Meeresgrund, der nicht mehr an den Grenzen der jeweiligen Wirtschaftszonen halt machen wird. Die zunehmende Knappheit an Ressourcen auf dem globalen Markt macht so den 15 Jahre zurückliegenden Streit um die Tiefsee-Rohstoffe und das Seerechtsübereinkommen wieder aktuell. Doch nur das notwendige technische Knowhow und Kapital machen es möglich an diesem Rennen teilzunehmen. Während Schwellenländer wie China mittlerweile durchaus über die notwendigen Voraussetzungen verfügen, treten die ärmeren Staaten der Welt nur als Lizenzgeber in diesem Konkurrenzkampf an und verkaufen die Rechte an ihren maritimen Rohstoffvorkommen auf dem Weltmarkt. So haben China und Korea wie Deutschland, Japan, Frankreich und Russland bei der »Internationalen Meeresbodenbehörde« im Pazifik Claims zur Förderung von Manganknollen aus der Tiefsee eingetragen. Angola hingegen hat die Ölreservoirs seiner Wirtschaftszone an den französischen Ölmulti »Total« abgetreten. Grenzkonflikte um die Festlegung der »Ausschließlichen Wirtschaftszonen«, die jahrelang im Hintergrund gärten und zunächst keine praktische Relevanz besaßen werden im Rah-

men dieser Entwicklungen akut und nehmen an Schärfe zu. Die Offshore-Aktivitäten, die bisher in erster Linie innerhalb der jeweiligen Wirtschaftszonen stattfanden, werden ausgedehnt. Sie sollen in neues, noch unbewirtschaftetes Terrain, an die Grenzen des Unbekannten vorstoßen. Es sind Vorhaben von Unternehmen, die staatlich gefördert werden, multinational agieren, aber in erster Linie betriebswirtschaftlich und gewinnorientiert entscheiden. Letztlich bleiben es also privatwirtschaftliche Eigeninteressen, die mit dem Argument der Rohstoffknappheit den Zugriff auf das gemeinsame Erbe der Menschheit legitimieren und vorantreiben. Andererseits sind diese Unternehmungen durchaus nationalstaatlich zu verorten. Sichtbar wird dies derzeit unter anderem in den Konflikten zwischen den Anrainern der Arktis um die Grenzziehung der Wirtschaftszonen in dieser Region. Aufgrund sich verstärkender Interessen an den Rohstoffen der Arktis, sind die bisher nicht gänzlich geklärten Grenzverläufe umstritten. 2007 platzierte die Russische Föderation nahe dem Nordpol in über 2000 Metern Meerestiefe sehr medienwirksam eine Nationalflagge um ihre Ansprüche zu dokumentieren. Ein ganz ähnlicher Konflikt lässt sich zwischen Japan und Südkorea beobachten. Die für die Regelung der Grenzziehung im Rahmen des Seerechtsübereinkommens eingerichtete »Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels« und der für die strittigen Fälle zuständige »Internationale Seegerichtshof« rechnen mit über 100 Fällen, in denen weltweit eine entsprechende Klärung noch aussteht.

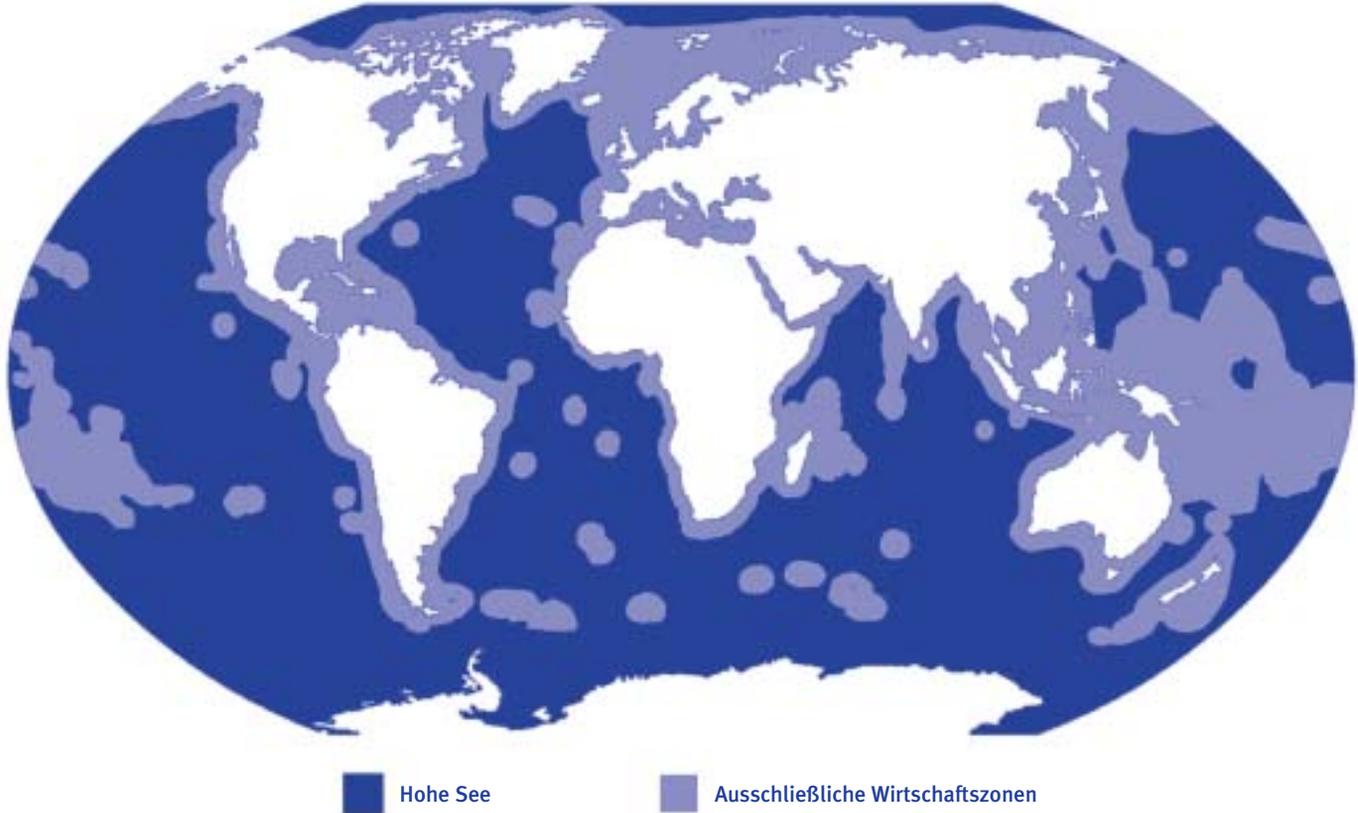
DIE ZUKUNFT DER WELTMEERE

Die Meerespolitik, die in der Zivilgesellschaft wie auch in der staatlichen Entwicklungspolitik noch wenig Berücksichtigung findet, hat seit der Jahrtausendwende innerhalb der EU stark an Gewicht gewonnen. Der 20. Mai wurde zum offiziellen, doch bisher wenig beachteten »Europäischen Tag des Meeres«. Mit dem Forschungsprogramm »Ozean von morgen« sind 2009 34 Millionen Euro an Fördergeldern für multidisziplinäre maritime Forschungsvorhaben bereitgestellt worden. In erster Linie sind aber eine gan-

»International Atomic Energy Agency«/
»Internationale Agentur für Atomenergie« (IAEA/1956)
Die IAEA ist eine Sonderorganisation der UN mit 137 Mitgliedsstaaten zur weltweiten Kontrolle kerntechnischer Anlagen, des »Atomwaffensperrvertrages« sowie des Transports radioaktiver Stoffe auf See.
www.iaea.org

GRAFIK: DIE RECHTLICHE AUFTEILUNG DER MEERE 1

In dieser Grafik wird das Flächenverhältnis zwischen den Ausschließlichen Wirtschaftszonen der einzelnen Staaten und der Hohen See, dem gemeinsamen Erbe der Menschheit, veranschaulicht.



»Intergovernmental Oceanographic Commission«/
»Zwischenstaatliche Ozeanografische Kommission« (IOC/1960)
IOC ist eine zwischenstaatliche Kommission der UNESCO zur Ozeanografie und Forum der Vereinten Nationen zur Koordination und Förderung der Ozeanforschung und -beobachtung. Die IOC stellt den Mitgliedsstaaten der UN den Austausch von wissenschaftlichen Erkenntnissen und technischem Knowhow, zur Koordinierung von Programmen und zur globalen Kooperation bei der Ozean-

forschung zur Verfügung. Speziell zur Förderung des Austausches von Forschungsdaten zwischen den Mitgliedsländern wurde 1961 »International Oceanographic Data and Information Exchange« (IODE) gegründet. Die IOC ist für die Betreuung und Einrichtung eines Tsunami-Frühwarnsystems im Indischen Ozean zuständig.
<http://ioc-unesco.org>
www.unesco.de/ioc.html?&L=0

ze Reihe von Konzepten verabschiedet worden, die die Meerespolitik der Mitgliedsstaaten wie auch die unterschiedlichen Politikfelder aufeinander abstimmen sollen. Das »Integrierte Küstenzonenmanagement«, das »Grüne Buch«, und das »Blaue Buch« zählen hierbei zu den wesentlichen Papieren. Dabei handelt es sich um Konzepte, die die unterschiedlichsten Aspekte der Meerespolitik thematisieren und verdeutlichen, wie abhängig die europäischen Gesellschaften vom Meer sind. Sie fordern dazu auf, die Meerespolitik auf die politische Agenda zu setzen und ihre Bedeutung zu erfassen. Begleitet werden sie von einer wachsenden Anzahl an Programmen in einzelnen Fachgebieten der EU-Kommission, wie zum Beispiel der »Meeres-Rahmenkonvention«, die auf den Meeresschutz zielt. Entwicklungspolitische Fragestellungen finden innerhalb dieser Konzepte jedoch so gut wie keine Erwähnung. Das Meer wird aus sozialer, umweltpolitischer und ökonomischer Perspektive betrachtet, nicht aber aus einer internationalen. Das Anliegen eine gemeinsame Nutzung der Meere zu fördern, endet an den Grenzen der EU.

Die Praxis der internationalen Meerespolitik der EU-Politik konkretisiert sich am Beispiel der Fischereipolitik. Die »Gemeinsame Fischereipolitik« der EU setzt unter anderem die Vereinbarungen des Seerechtsübereinkommens zum Schutz der lebenden Ressourcen der Meere um und bildet den Rahmen für den Abschluss von Fischereiverträgen zwischen der EU und Staaten aus dem Süden. Mit diesen Verträgen erwirbt die EU Fischereikonzessionen für die Wirtschaftszonen von Ländern vor Westafrika oder im Pazifik. Die Größe der EU-Fischereiflotte und die Überfischung der eigenen Gewässer treiben die Mitgliedsstaaten zur Suche nach solchen neuen Fanggründen an. Im Endergebnis erhalten die EU-Fischer damit für eine durch die EU subventionierte Zahlung, die weit unter dem Marktpreis der gefangenen Fische liegt, den Zugriff auf eine Ressource, die für viele Menschen im globalen Süden eine Grundlage ihrer Existenz ist. In Westafrika trägt dies dazu bei, dass die Erträge der lokalen Fischerei erheblich sinken und der Zugang zu einer Nahrungsquelle eingeschränkt wird, die weltweit und insbesondere in vielen ärmeren Küstenstaaten gut

eine Milliarde Menschen versorgt. Hinzu kommt, dass es durch die Maßnahmen, die die EU zur Kontrolle der Fischerei in diesen Gebieten unterstützt, nicht gelingt, die illegale Piratenfischerei zu unterbinden. Deren Fänge landen über Umwege ebenfalls auf den Tellern von Kunden der reicheren Länder im Norden. Umfragen unter den Flüchtlingen aus Westafrika, die versuchen ins Territorium der EU zu gelangen, haben ergeben, dass 15 Prozent der Flüchtlinge zuvor in den zusammenbrechenden Fischereisektoren der Länder tätig waren. Insgesamt ist dies eine Politik, die aus vielen Richtungen kritisiert wird und die weder eine zukunftsweisende Perspektive für den Meeresschutz beinhaltet, noch den politischen Ansprüchen des Seerechtsübereinkommens entspricht. Inwieweit sich die Meere als Ort einer gerechteren Form der globalen Verteilung und einer umweltfreundlicheren Form des Wirtschaftens durchsetzen können, entscheidet sich nicht unwesentlich an den hier zuvor dargestellten Fragen zum Seeverkehr, der Fischerei und den Offshore-Aktivitäten. Insbesondere der Offshore-Politik auf der Hohen See wird dabei eine Schlüsselrolle zukommen. Trotz aller Einschränkungen besteht hier auf Grundlage des Seerechtsübereinkommens die Möglichkeit, Problematiken des Nord-Süd-Verhältnisses mit weniger ungleichen Ausgangsbedingungen zu verhandeln. Das Abkommen und die »Internationale Meeresbodenbehörde« reglementieren mit der Hohen See ungefähr 60 Prozent der Erdoberfläche und die dort in der Tiefsee lagernden Ressourcen. Dies kann als Ansatz genutzt werden, um die Idee von globalen Gemeingütern und gerechten ökonomischen Strukturen zu thematisieren und in die Öffentlichkeit zu tragen. Um hierbei nicht in eine Defensive gegenüber ständig neu formulierten Ansprüchen zu geraten, die versuchen dieses gemeinsame Erbe der Menschheit anzugraben und auszuhöhlen, gilt es angesichts der aktuellen Entwicklungen zügig zu handeln. Wie schon an anderer Stelle erscheint es bei dieser Thematik sinnvoll, eine Vernetzung zwischen der Umwelt- und Internationalismus-Bewegung herzustellen. Sowohl die inhaltlichen Gemeinsamkeiten in der Beschäftigung mit der Meerespolitik, als auch die praktischen Handlungsfelder und Ziele bieten eine Vielzahl an

»International Convention for the Conservation of Atlantic Tunas«/
»Internationale Konvention zur Erhaltung der atlantischen
Thunfische« (ICCAT/1966)
Eine Kooperation von 37 Staaten zum Erhalt der Populationen at-
lantischer Thunfische und thunfischähnlicher Arten im Atlantik und
den angrenzenden Meeren und ihrer nachhaltigen Befischung.
www.iccat.org

möglichen Kooperationen. Eine Auseinandersetzung mit der Zu-
kunft der Hohen See ist ohne die Formulierung umweltpolitischer
Positionen ebenso unschlüssig wie eine Kampagne zum Schutz
der Tiefsee, die deren rechtlichen Status und die Bedeutung der
Rohstoffpolitik für das Nord-Süd-Verhältnis ausklammert.

Aus internationalistischer Perspektive können bei künftigen Kam-
pagnen zur Meerespolitik Fragen zur Umsetzung eines nicht ge-
winnerorientierten Transfers von Wissen und Technologie, zur insti-
tutionellen Verwaltung der Meeresgebiete, zur Zweischneidigkeit
globaler Umweltkontrollen sowie zur Gewährleistung einer ge-
rechten Verteilung der natürlichen Ressourcen eine zentrale Rol-
le spielen. Fragen, die nicht nur für eine global gerechte Meeres-
politik von Bedeutung sind, aber in diesem Zusammenhang auf-
grund des transnationalen Charakters der Hohen See einen neuen
Blickwinkel erfordern.

Gelingt es der Internationalismus-Bewegung sich das Thema
Meerespolitik anzueignen, eröffnen sich ihr neue politische An-
satzpunkte, die das Verständnis für globale Probleme in der Öff-
entlichkeit insgesamt verbreitern können. Um dies zu erreichen
muss jedoch zunächst das Wissen über die Meerespolitik und
ihre Geschichte inner- und außerhalb der Bewegung vermittelt
und diskutiert werden. Noch ist das Meer für die Zivilgesellschaft
in politischer Hinsicht ein weitgehend unbeschriebenes Blatt.
Was sich draußen auf Hoher See abspielt ist scheinbar weit weg,
aber eben nur scheinbar.

LITERATUR

- Babbage, Ross, Sam Bateman (Hrsg.), Maritime Change. Issues for Asia, St. Leonards 1993.
- Chomsky, Noam, Wirtschaft und Gewalt, Lüneburg 2001.
- Ellis, Richard, Der lebendige Ozean. Nachrichten aus der Wasserwelt, Hamburg 2006.
- Englert, Birgit/Grau, Ingeborg/Komoloso, Andrea, Nord-Süd-Beziehungen, Wien 2006.
- Gröh, Walter, Freiheit der Meere. Die Ausbeutung des »Gemeinsamen Erbes der Menschheit«, Bremen 1988.
- Hutchinson, Stephen, Lawrence E. Hawkins, Wissen neu erleben. Ozeane, München 2005.
- Inoue, Kiyoshi, Geschichte Japans, Köln 2002.
- Mann Borgese, Elisabeth, Die Zukunft der Weltmeere, München 1987.
- Mayer-Tasch, Peter Cornelius (Hrsg.), Meer ohne Fische? Profit und Welternährung, Frankfurt/M., New York 2007.
- Meere. Vom sorglosen Umgang mit einem endlichen Schatz, Politische Ökologie, Heft 111, 26. Jahrgang, München, 2008.
- Pfeiffer, Hermannus, Seemacht Deutschland. Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex, Berlin 2009.
- Platt McGuinn, Anne, Ein neuer Umgang mit dem Meer, in: Zur Lage der Welt 1999: Daten für das Überleben unseres Planeten, herausg. Worldwatch Institute, Frankfurt/M. 1999.
- Schätzing, Frank, Nachrichten aus einem unbekanntem Universum. Eine Zeitreise durch die Meere, Köln 2006.
- Schmitt, Carl, Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung, 6. Aufl. Stuttgart 2008.
- Schulz, Raimund, Die Antike und das Meer, Darmstadt 2005.
- Thema: Lebensraum- und Wirtschaftsraum Weltmeere. Das Parlament, Nummer 25, 56. Jahrgang, Berlin 2006.
- Tomczak, Matthias, Das Ende der imperialistischen Seeherrschaft naht. Das Weltmeer - seine Erforschung, seine Nutzung und der misslungene Versuch seiner endgültigen Plünderung, Frankfurt/M., 1977.
- Vitzthum, Wolfgang Graf (Hrsg.), Die Plünderung der Meere. Ein gemeinsames Erbe wird zerstückelt, Frankfurt/M. 1981.
- Wende, Peter, Das britische Empire. Geschichte eines Weltreichs, 2. Aufl. München 2009.
- Die Zukunft der Europäischen Union. Europas Meere: Geschützte Vielfalt oder Müllkippe und Selbstbedienungsladen? EU-Rundschreiben, herausg. vom Deutschen Naturschutzring (DNR) e.V., Heft 09/10, Jahrgang 13, Bonn 2004.

INTERNETQUELLEN

- www.un.org/Depts/los/index.htm
- www.greenpeace.de
- www.waterkant.info
- www.wikipedia.de

AUTOR

KAI KASCHINSKI ARBEITET IM »VEREIN FÜR INTERNATIONALISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISATION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.
▪ KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE

DAS UN-SEERECHTSÜBEREINKOMMEN IN AUSZÜGEN

DOKUMENTATION

FRANZISKA RAUH

Wem gehört das Meer? ■ IntKom ■ 11/2009

AN DIESER STELLE DOKUMENTIEREN WIR IN AUSZÜGEN DAS UN-SEERECHTSÜBEREINKOMMEN UND DAS SPÄTER AUSGEHANDELTE ÜBEREINKOMMEN ZUR DURCHFÜHRUNG VON TEIL 11 DES SEERECHTSÜBEREINKOMMENS. GEKÜRZT UND ZUSAMMENGESTELLT WURDEN DIE TEXTE DER ÜBEREINKOMMEN IN HINSICHT AUF DIE FÜR DAS NORD-SÜD-VERHÄLTNIS BESONDERS RELEVANTEN ABSCHNITTE. DIE VORLAGEN FÜR DIE TEILWEISE ÜBERARBEITETEN ÜBERSETZUNGEN DES SEERECHTSÜBEREINKOMMENS STAMMEN VON DEN FOLGENDEN WEBSEITEN:

- WWW.BSH.DE/DE/MEERESNUTZUNG/WIRTSCHAFT/WINDPARKS/SRUE.PDF
- WWW.ADMIN.CH/CH/D/AS/2009/3411.PDF

»SEERECHTSÜBEREINKOMMEN DER VEREINigten NATIONEN« ABGESCHLOSSEN AM 10.12.1982

TEIL I: EINLEITUNG

TEIL II: KÜSTENMEER UND ANSCHLUßZONE

TEIL III: MEERENGEN, DIE DER INTERNATIONALEN SCHIFFFAHRT DIENEN

TEIL IV: ARCHIPELSTAATEN

TEIL V: AUSSCHLIEßLICHE WIRTSCHAFTSZONE

Artikel 64: Weit wandernde Arten

(1) Der Küstenstaat und andere Staaten, deren Angehörige in der Region die in Anlage I aufgeführten weit wandernden Arten befischen, arbeiten unmittelbar oder im Rahmen geeigneter internationaler Organisationen zusammen, um die Erhaltung dieser Arten zu gewährleisten und ihre optimale Nutzung in der gesamten Region sowohl innerhalb als auch außerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone zu fördern. In Regionen, für die es keine geeignete internationale Organisation gibt, arbeiten der Küstenstaat und die anderen Staaten, deren Angehörige diese Arten in der Region befischen, bei der Errichtung einer solchen Organisation zusammen und beteiligen sich an ihrer Arbeit.

...

Artikel 69: Recht der Binnenstaaten

(1) Binnenstaaten haben das Recht, auf der Grundlage der Billigkeit an der Ausbeutung eines angemessenen Teiles des Überschusses der lebenden Ressourcen der ausschließlichen Wirtschaftszone von Küstenstaaten derselben Subregion oder Region teilzunehmen; dabei sind die in Betracht kommenden wirtschaftlichen und geographischen Gegebenheiten aller beteiligten Staaten zu berücksichtigen und die

Bestimmungen dieses Artikels und der Artikel 61 und 62 zu beachten.

...

Artikel 72: Einschränkungen der Übertragung von Rechten

(1) Die in den Artikeln 69 und 70 vorgesehenen Rechte zur Ausbeutung von lebenden Ressourcen dürfen, sofern die beteiligten Staaten nichts anderes vereinbaren, nicht unmittelbar oder mittelbar durch Verpachtung oder Lizenzerteilung, durch Schaffung gemeinschaftlicher Unternehmungen oder auf andere eine solche Übertragung bewirkende Weise auf dritte Staaten oder ihre Angehörigen übertragen werden.

...

TEIL VI. FESTLANDSOCKEL

TEIL VII: HOHE SEE

Artikel 87: Freiheit der Hohen See

(1) Die Hohe See steht allen Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, offen. Die Freiheit der Hohen See wird gemäß den Bedingungen dieses Übereinkommens und den sonstigen Regeln des Völkerrechts ausgeübt. Sie umfasst für Küsten- und Binnenstaaten unter anderem

- a) die Freiheit der Schifffahrt,
- b) die Freiheit des Überflugs,
- c) die Freiheit, vorbehaltlich des Teiles VI, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen,
- d) die Freiheit, vorbehaltlich des Teiles VI, künstliche Inseln und andere nach dem Völkerrecht zulässige Anlagen zu errichten,
- e) die Freiheit der Fischerei unter den Bedingungen des Abschnitts 2,
- f) die Freiheit der wissenschaftlichen Forschung vorbehaltlich der Teile VI und XIII.

(2) Diese Freiheiten werden von jedem Staat unter gebührender Berücksichtigung der Interessen anderer Staaten an der Ausübung der Freiheit der Hohen See sowie der Rechte ausgeübt, die dieses Übereinkommen im Hinblick auf die Tätigkeiten im Gebiet vorsieht.

Artikel 88: Bestimmung der Hohen See für friedliche Zwecke

Die Hohe See ist friedlichen Zwecken vorbehalten.

Artikel 89: Ungültigkeit von Souveränitätsansprüchen über die Hohe See

Kein Staat darf den Anspruch erheben, irgendeinen Teil der Hohen See seiner Souveränität zu unterstellen.

Artikel 90: Recht der Schifffahrt

Jeder Staat, ob Küsten- oder Binnenstaat, hat das Recht, Schiffe, die seine Flagge führen, auf der Hohen See fahren zu lassen.

Artikel 95: Immunität von Kriegsschiffen auf Hoher See

Kriegsschiffe genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen als des Flaggenstaats.

Artikel 99: Verbot der Beförderung von Sklaven

Jeder Staat ergreift wirksame Maßnahmen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhindern und zu bestrafen sowie die unrechtmäßige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf einem Schiff gleich welcher Flagge Zuflucht nimmt, ist ipso facto frei.

Artikel 100: Pflicht zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Seeräuberei

Alle Staaten arbeiten in größtmöglichem Maße

Ziel der Vermessung der Schiffe nach dem Übereinkommen ist die Ermittlung der Raumzahlen zur Größenbestimmung von Seeschiffen. Für die »Bruttoraumzahl« (BRZ) wird das gesamte umbaute Schiffsvolumen in Kubikmetern ermittelt; für die »Nettoraumzahl« (NRZ) entsprechend das umbaute Volumen der Laderäume.

zusammen, um die Seeräuber auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Artikel 116: Recht zur Fischerei auf Hoher See
Jeder Staat hat das Recht, dass seine Angehörigen Fischerei auf Hoher See ausüben können, vorbehaltlich

...

Artikel 118: Zusammenarbeit der Staaten bei der Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Ressourcen

Die Staaten arbeiten bei der Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Ressourcen in den Gebieten der Hohen See zusammen. Staaten, deren Angehörige dieselben lebenden Ressourcen oder verschiedene lebende Ressourcen in demselben Gebiet ausbeuten, nehmen Verhandlungen auf, um die für die Erhaltung der betreffenden lebenden Ressourcen erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Gegebenenfalls arbeiten sie bei der Errichtung subregionaler oder regionaler Fischereiorganisationen zu diesem Zweck zusammen.

Artikel 119: Erhaltung der lebenden Ressourcen der Hohen See

(1) Bei der Festlegung der zulässigen Fangmenge und anderer Maßnahmen für die Erhaltung der lebenden Ressourcen der Hohen See
a) ergreifen die Staaten Maßnahmen, die auf der Grundlage der besten den betreffenden Staaten zur Verfügung stehenden wissenschaftlichen Angaben darauf gerichtet sind, die Populationen befischer Arten auf einem Stand zu erhalten oder auf diesen zurückzuführen, der den größtmöglichen Dauerertrag sichert, wie er sich im Hinblick auf die in Betracht kommenden Umwelt- und Wirtschaftsfaktoren, einschließlich der besonderen Bedürfnisse der Entwicklungsstaaten, ergibt, wobei die Fischereistrukturen, die gegenseitige Abhängigkeit der Bestände sowie alle allgemein empfohlenen internationalen Mindestnormen, gleichviel ob subregionaler, regionaler oder weltweiter Art, zu berücksichtigen sind;
b) berücksichtigen die Staaten die Wirkung auf jene Arten, die mit den befischten Arten vergesellschaftet oder von ihnen abhängig sind, um

die Populationen dieser vergesellschafteten oder abhängigen Arten über einem Stand zu erhalten oder auf diesen zurückzuführen, auf dem ihre Fortpflanzung nicht ernstlich gefährdet wird.

...

TEIL VIII: ORDNUNG DER INSELN

TEIL IX: UMSCHLOSSENE ODER HALBUMSCHLOSSENE MEERE

TEIL X: RECHT DER BINNENSTAATEN AUF ZUGANG ZUM UND VOM MEER UND TRANSITFREIHEIT

Artikel 125: Recht auf Zugang zum und vom Meer und Transitfreiheit

(1) Die Binnenstaaten haben das Recht auf Zugang zum und vom Meer zur Ausübung der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Rechte einschließlich der Rechte, die sich auf die Freiheit der Hohen See und das gemeinsame Erbe der Menschheit beziehen. Zu diesem Zweck genießen die Binnenstaaten die Freiheit des Transits durch das Hoheitsgebiet der Transitstaaten mit allen Verkehrsmitteln.

...

TEIL XI: DAS GEBIET

Artikel 133: Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Teiles

a) bedeutet »Ressourcen« alle festen, flüssigen oder gasförmigen mineralischen Ressourcen in situ, die sich im Gebiet auf oder unter dem Meeresboden befinden, einschließlich polymetallischer Knollen; b) werden Ressourcen, die aus dem Gebiet gewonnen worden sind, als »Mineralien« bezeichnet.

Artikel 136: Gemeinsames Erbe der Menschheit

Das Gebiet und seine Ressourcen sind das gemeinsame Erbe der Menschheit.

Artikel 140: Nutzen für die Menschheit

(1) Die Tätigkeiten im Gebiet werden, wie in diesem Teil ausdrücklich vorgesehen, zum Nutzen der gesamten Menschheit ausgeübt, ungeachtet der geographischen Lage der Staaten als Küsten- oder Binnenstaaten und unter besonderer Berücksichtigung der Interessen und Bedürf-

nisse der Entwicklungsstaaten und der Völker, die noch nicht die volle Unabhängigkeit oder einen sonstigen von den Vereinten Nationen in Übereinstimmung mit der Resolution 1514 (XV) und anderen einschlägigen Resolutionen der Generalversammlung anerkannten Status der Selbstregierung erlangt haben.

....

Artikel 144: Weitergabe von Technologie

(1) Die Behörde ergreift Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen, um
a) Technologie und wissenschaftliche Kenntnisse betreffend Tätigkeiten im Gebiet zu erwerben und

b) die Weitergabe dieser Technologie und wissenschaftlichen Kenntnisse an Entwicklungsstaaten zu fördern und zu ermutigen, damit alle Vertragsstaaten daraus Nutzen ziehen können.

...

Artikel 145: Schutz der Meeresumwelt

Hinsichtlich der Tätigkeiten im Gebiet werden in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen die notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Meeresumwelt vor schädlichen Auswirkungen, die sich aus diesen Tätigkeiten ergeben können, wirksam zu schützen. Zu diesem Zweck beschließt die Behörde geeignete Regeln, Vorschriften und Verfahren, um unter anderem

...

Artikel 150: Leitsätze für die Tätigkeiten im Gebiet

Die Tätigkeiten im Gebiet werden, wie in diesem Teil ausdrücklich vorgesehen, so ausgeübt, dass sie die gesunde Entwicklung der Weltwirtschaft und das ausgewogene Wachstum des Welthandels begünstigen und die internationale Zusammenarbeit mit dem Ziel einer umfassenden Entwicklung aller Länder, insbesondere der Entwicklungsstaaten, fördern, und um Folgendes sicherzustellen:

a) die Erschließung der Ressourcen des Gebiets;

...

d) die Beteiligung der Behörde an den Einnahmen und die Weitergabe von Technologie an das Unternehmen und an Entwicklungsstaaten, wie in diesem Übereinkommen vorgesehen;

...

»Treaty on the Prohibition of the Emplacement of Nuclear Weapons and other Weapons of Mass Destruction on the Sea-Bed and the Ocean Floor and in the Subsoil Thereof«/
»Vertrag über das Verbot der Anbringung von Kernwaffen und anderen Massenvernichtungswaffen auf dem Meeresboden und im Meeresuntergrund« (Seabed Treaty/1971)
Der »Meeresboden-Vertrag« ist ein völkerrechtliches Übereinkommen zwischen den Vereinigten Staaten, der Sowjetunion, Groß-

britannien und 84 weiteren Ländern, das die Anbringung von Massenvernichtungswaffen oder von Einrichtungen, die der Lagerung, Erprobung oder Verwendung dieser Waffen dienen, auf dem Meeresboden oder im Meeresuntergrund jenseits des Küstenmeers untersagt.
www.state.gov/www/global/arms/treaties/seabed1.html

h) den Schutz der Entwicklungsstaaten vor nachteiligen Auswirkungen auf ihre Wirtschaft oder ihre Ausfuhrerinnahmen, die sich aus einem Rückgang des Preises des betroffenen Minerals oder der Ausfuhrmenge dieses Minerals ergeben, soweit ein solcher Rückgang auf Tätigkeiten im Gebiet zurückzuführen ist, wie in Artikel 151 vorgesehen;

...
j) Marktzugangsbedingungen für die Einfuhr der aus den Ressourcen des Gebiets erzeugten Mineralien sowie für die Einfuhr der aus diesen Mineralien erzeugten Rohstoffe, die nicht günstiger als die für Einfuhren aus anderen Vorkommen geltenden günstigsten Bedingungen sein dürfen.

Artikel 151: Leitsätze für die Produktion

...
(10) Auf Empfehlung des Rates, die sich auf Gutachten der Kommission für wirtschaftliche Planung stützt, errichtet die Versammlung ein System für Ausgleichszahlungen oder ergreift sonstige die wirtschaftliche Anpassung erleichternde Hilfsmaßnahmen, einschließlich Zusammenarbeit mit Sonderorganisationen und anderen internationalen Organisationen, zur Unterstützung von Entwicklungsländern, die erste nachteilige Auswirkungen auf ihre Ausfuhrerinnahmen oder ihre Wirtschaft aus einem Rückgang des Preises für das betroffene Mineral oder der Ausfuhrmenge dieses Minerals erleiden, soweit ein solcher Rückgang auf Tätigkeiten im Gebiet zurückzuführen ist. Auf Antrag veranlasst die Behörde Untersuchungen über die Probleme derjenigen Staaten, die wahrscheinlich am schwersten betroffen werden, um ihre Schwierigkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken und ihnen bei ihrer wirtschaftlichen Anpassung zu helfen.

TEIL XII: SCHUTZ UND BEWAHRUNG DER MEERESUMWELT

Artikel 192: Allgemeine Verpflichtung

Die Staaten sind verpflichtet, die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren.

Artikel 195: Verpflichtung, keine Schäden oder Gefahren zu verlagern und keine Art der Verschmutzung in eine andere umzuwandeln
Beim Ergreifen von Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt handeln die Staaten so, dass sie Schäden oder Gefahren weder unmittelbar noch mittelbar von einem Gebiet in ein anderes verlagern oder eine Art der Verschmutzung in eine andere umwandeln.

Artikel 202: Wissenschaftliche und technische Hilfe an Entwicklungsstaaten

Die Staaten werden unmittelbar oder im Rahmen der zuständigen internationalen Organisationen

a) Programme für Hilfe an die Entwicklungsstaaten im Bereich der Wissenschaft, des Bildungswesens, der Technik und in anderen Bereichen fördern, um die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren und die Meeresverschmutzung zu verhüten, zu verringern und zu überwachen. Diese Hilfe umfasst unter anderem
I) die Ausbildung ihres wissenschaftlichen und technischen Personals;

...
II) ihre Belieferung mit den erforderlichen Ausrüstungen und Einrichtungen;
IV) die Verbesserung ihrer Fähigkeit zur Herstellung solcher Ausrüstungen;
V) die Beratung über Einrichtungen für Forschungs-, Überwachungs-, Bildungs- und andere Programme und die Entwicklung solcher Einrichtungen;
b) insbesondere Entwicklungsstaaten geeignete Hilfe leisten, um die Auswirkungen größerer Ereignisse, die eine starke Verschmutzung der Meeresumwelt hervorrufen können, auf ein Mindestmaß zu beschränken;

...
TEIL XIII: WISSENSCHAFTLICHE MEERESFORSCHUNG

TEIL XIV: ENTWICKLUNG UND WEITERGABE VON MEERESTECHNOLOGIE

Artikel 266: Förderung der Entwicklung und Weitergabe von Meerestechnologie

(1) Die Staaten arbeiten, soweit es ihnen mög-

lich ist, unmittelbar oder im Rahmen der zuständigen internationalen Organisationen zusammen, um die Entwicklung und Weitergabe von meereswissenschaftlichen Kenntnissen und von Meerestechnologie zu angemessenen und annehmbaren Bedingungen aktiv zu fördern.

(2) Die Staaten fördern die Entwicklung der meereswissenschaftlichen und technologischen Leistungsfähigkeit der Staaten, die technische Hilfe auf diesem Gebiet benötigen und um diese ersuchen, insbesondere der Entwicklungsstaaten einschließlich der Binnenstaaten und der geographisch benachteiligten Staaten, im Hinblick auf die Erforschung, Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der Meeresressourcen, den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt, die wissenschaftliche Meeresforschung und sonstige Tätigkeiten in der Meeresumwelt, die mit diesem Übereinkommen vereinbar sind, um den sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt der Entwicklungsstaaten zu beschleunigen.

(3) Die Staaten bemühen sich, günstige wirtschaftliche und rechtliche Bedingungen für die Weitergabe von Meerestechnologie zum Nutzen aller Beteiligten auf gerechter Grundlage zu fördern.

TEIL XV: BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

TEIL XVI: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

PART XVII: SCHLUSSBESTIMMUNGEN

ANNEX I: WEITWANDERENDE ARTEN

ANNEX II: KOMMISSION ZUR BEGRENZUNG DES FESTLANDSOCKELS

ANNEX III: GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN FÜR DIE ERKUNDUNG, DIE ERFORSCHUNG UND DIE ERSCHLIEßUNG

ANNEX IV: STATUTEN DES UNTERNEHMENS

ANNEX V: SCHLICHTUNGSVERFAHREN

ANNEX VI: STATUTEN DES INTERNATIONALEN SEEGERICHTSHOFS

ANNEX VII: SCHIEDSVERFAHREN

ANNEX VIII: SPEZIELLE SCHIEDSVERFAHREN

ANNEX IX: MITWIRKUNG INTERNATIONALER ORGANISATIONEN

»United Nation Environment Program«/
»Umweltprogramm der Vereinten Nationen« (UNEP/1972)
Im Rahmen des »Umweltprogramms der Vereinten Nationen« sind wie auch bei anderen UN-Organisationen grundlegende Aufgaben im Bereich der Meerespolitik verankert und entsprechende Institutionen aufgebaut worden. So wurde auf der »Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung« im Juni 1992 (Rio-Konferenz) im Kapitel 17 der »Agenda 21« erklärt, dass der Schutz der

Ozeane sowie aller Arten von Meeren und Küstengebieten sowie den Schutz, die rationale Nutzung und Entwicklung ihrer lebenden Ressourcen ein primäres Politikziel der Umwelt- und Entwicklungspolitik der Völkergemeinschaft darstellt.
www.unep.org
<http://s244621454.online.fr/>
www.unga-regular-process.org/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1

»ÜBEREINKOMMEN ZUR DURCHFÜHRUNG DES TEILES XI DES SEERECHTSÜBEREINKOMMENS DER VEREINTEN NATIONEN VOM 10. DEZEMBER 1982« ABGESCHLOSSEN AM 28.07.1994

ABSCHNITT 5: WEITERGABE VON TECHNOLOGIE

1. Die Weitergabe von Technologie für die Zwecke des Teiles XI wird durch Artikel 144 des Seerechtsübereinkommens sowie durch folgende Grundsätze geregelt:

a) Das Unternehmen und Entwicklungsstaaten, die Tiefseebergbautechnologie zu erhalten wünschen, bemühen sich, solche Technologie zu angemessenen und annehmbaren kommerziellen Bedingungen auf dem freien Markt oder durch Vereinbarungen über gemeinschaftliche Unternehmungen zu erhalten.

b) Können das Unternehmen oder Entwicklungsstaaten Tiefseebergbautechnologie nicht erhalten, so kann die Behörde alle oder einzelne Vertragsnehmer und ihre jeweiligen befürwortenden Staaten auffordern, mit ihr zur Erleichterung des Erwerbs von Tiefseebergbautechnologie durch das Unternehmen oder seine gemeinschaftliche Unternehmung oder durch einen oder mehrere Entwicklungsstaaten, die sich um den Erwerb solcher Technologie zu angemessenen und annehmbaren kommerziellen Bedingungen im Einklang mit dem wirksamen Schutz der Rechte des geistigen Eigentums bemühen, zusammenzuarbeiten. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, zu diesem Zweck uneingeschränkt und wirksam mit der Behörde zusammenzuarbeiten und dafür zu sorgen, dass die von ihnen befürworteten Vertragsnehmer ebenfalls uneingeschränkt mit der Behörde zusammenarbeiten.

c) In der Regel fördern die Vertragsstaaten die internationale technische und wissenschaftliche Zusammenarbeit in Bezug auf Tätigkeiten im Gebiet zwischen den jeweils Beteiligten oder durch Ausarbeitung von Programmen zur Ausbildung, technischen Hilfe oder wissenschaftlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Meereswissenschaft und Meerestechnologie sowie

des Schutzes und der Bewahrung der Meeresumwelt.

ABSCHNITT 6: PRODUKTIONSPOLITIK

1. Die Produktionspolitik der Behörde beruht auf folgenden Grundsätzen:

a) Die Erschließung der Ressourcen des Gebiets erfolgt nach vernünftigen kommerziellen Grundsätzen.

b) Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen, seine einschlägigen Kodizes und Folge- oder Ab löseübereinkünfte gelten für Tätigkeiten im Gebiet.

...

d) Eine Diskriminierung der aus dem Gebiet stammenden Mineralien gegenüber den aus anderen Vorkommen stammenden Mineralien ist verboten. Diesen Mineralien oder den Einfuhren von aus solchen Mineralien erzeugten Rohstoffen wird kein bevorzugter Zugang zu den Märkten gewährt, insbesondere:

i) durch Anwendung von Zöllen oder nichttarifären Handelshemmnissen;

ii) seitens der Vertragsstaaten für solche Mineralien oder Rohstoffe, die von ihren staatlichen Unternehmen oder von natürlichen oder juristischen Personen ihrer Staatsangehörigkeit erzeugt wurden oder von ihnen oder ihren Staatsangehörigen kontrolliert werden.

...

ABSCHNITT 7: WIRTSCHAFTLICHE HILFE

1. Die Politik der Behörde in Bezug auf die Hilfe für Entwicklungsstaaten, die ernste nachteilige Auswirkungen auf ihre Ausfuhrerinnahmen oder ihre Wirtschaft aus einem Rückgang des Preises für das betroffene Mineral oder der Ausfuhrmenge dieses Minerals erleiden, stützt sich, soweit ein solcher Rückgang auf Tätigkeiten im Gebiet zurückzuführen ist, auf folgende Grundsätze:

a) Die Behörde errichtet einen Fonds für wirtschaftliche Hilfe mit einem Anteil ihrer Mittel, die den zur Deckung ihrer Verwaltungskosten erforderlichen Betrag übersteigen. Der für diesen Zweck bereitgestellte Betrag wird auf Empfehlung des Finanzausschusses von Zeit zu Zeit vom Rat festgelegt. Für die Errichtung des Fonds

für wirtschaftliche Hilfe werden lediglich Mittel aus Zahlungen von Vertragsnehmern einschließlich des Unternehmens sowie freiwillige Beiträge verwendet.

b) Entwicklungsstaaten mit Landproduktion, bei denen festgestellt wurde, dass ihre Wirtschaft durch den Abbau von Mineralien vom Tiefseeboden schwer betroffen ist, erhalten Hilfe aus dem Fonds für wirtschaftliche Hilfe der Behörde.

...

2. Artikel 151 Absatz 10 des Seerechtsübereinkommens wird mit Hilfe der in Absatz 1 bezeichneten Massnahmen der wirtschaftlichen Hilfe durchgeführt.

...

ABSCHNITT 8: FINANZIELLE BESTIMMUNGEN DER VERTRÄGE

1. Folgende Grundsätze dienen als Grundlage zur Aufstellung von Regeln, Vorschriften und Verfahren für die finanziellen Bestimmungen der Verträge:

a) Das System der Zahlungen an die Behörde muss sowohl für den Vertragsnehmer als auch für die Behörde angemessen sein und ausreichende Mittel für die Feststellung vorsehen, dass der Vertragsnehmer dieses System einhält.

b) Die Höhe der Zahlungen auf Grund dieses Systems muss sich im Rahmen der Zahlungen bewegen, die bei Abbau gleicher oder ähnlicher Mineralien an Land üblich sind, damit vermieden wird, dass die Unternehmer, die Tiefseebergbau betreiben, einen künstlichen Wettbewerbsvorteil erhalten oder ihnen ein Wettbewerbsnachteil auferlegt wird.

...

d) Mit Aufnahme der kommerziellen Produktion ist eine feste Jahresgebühr zu zahlen. Diese Gebühr kann gegen andere fällige Zahlungen im Rahmen des nach Buchstabe c angenommenen Systems verrechnet werden. Die Höhe der Gebühr wird vom Rat festgelegt.

...

AUFBRUCH IN UNBEKANNTE GEFILDE

ASPEKTE DER ENTDECKUNG UND ERSCHLISSUNG DER WELTMEERE

KAI KASCHINSKI

DIE TOURISMUSBRANCHE IST EIN EXPANDIERENDER SEKTOR DER GLOBALEN ÖKONOMIE UND EINER SEINER VERKAUFSSCHLAGER SIND DIE MEERE MIT IHREN TRAUMSTRÄNDEN RUND UM DEN GLOBUS. WER ES SICH NICHT LEISTEN KANN, AN EINEM TROPISCHEN STRAND EIN PAAR WOCHEN IN DER HÄNGEMATTE ZU VERBRINGEN ODER SICH AUF EINE KREUZFAHRT IN DIE ANTARKTIS ZU BEGEBEN, GEHÖRT VIELLEICHT ZU DEN VIELEN TAUSEND KURZURLAUBERINNEN UND -URLAUBERN, DIE SICH IM SOMMER AN JEDEM WOCHENENDE AUFMACHEN UND MIT IHREN BADESACHEN IM GEPÄCK AN DIE NÄCHSTE KÜSTE STRÖMEN. DARIN SEINEN AUSDRUCK FINDET EIN ROMANTISCHER BLICK AUF DAS MEER. SEINE WEITE, SEINE SCHÖNHEIT UND UNERGRÜNDLICHKEIT SIND EIN TEIL DES IMMER NOCH GEGENWÄRTIGEN MYTHOS, DER UM DIE OZEANE KREIST. ABER DIE LEGENDEN UND MYTHEN VOM MEER HABEN AUCH NOCH EINE ANDERE WENIGER SONNIGE SEITE. SIE SPIEGELT DIE ANGST VOR DEM MEER UND SEINEN UNGEHEUERN, DEM WILDEN UND UNZÄHMBAREN WIDER. »MOBY DICK«, DER »WEISSE WAL«, DER MIT ALL SEINER NATURGEWALT GEGEN SEINE VERFOLGER ZURÜCKSCHLÄGT UND SIE SAMT MANN UND MAUS IN DER TIEFE VERSINKEN LÄSST, IST EINE ENTSPRECHUNG DIESER DÜSTEREN SEITE. BEIDE SEITEN GRÜNDEN SICH ZU EINEM GUTEN TEIL DARAUF, DASS DAS MEER BIS JETZT IN WEITEN TEILEN UNBEKANNT UND UNERFORSCHT GEBLIEBEN IST. DIE OZEANOGRAPHIE IST ZWAR MITTLERWEILE ZU EINER POPULÄREN WISSENSCHAFT GEWORDEN, ABER SIE IST EINE RELATIV JUNGE SPARTE UND IHR WISSEN ÜBER DIE WELTMEERE IST BEGRENZT.

Nur langsam hatte der Mensch im Laufe seiner Geschichte begonnen sich das Meer zu erschließen. Um sich nicht in der Weite der Ozeane zu verlieren und mit Schiffen den Stürmen auf offener See trotzen zu können, musste sich die Seefahrt über Jahrtausende weiterentwickeln. Auch heute noch wird gut begründet die Meinung vertreten, dass die Forschung mehr über die Oberfläche des Mondes weiß, als über die Tiefsee. 1960, acht Jahre vor der ersten Mondlandung, waren es der Schweizer Jacques Piccard und der US-Amerikaner Don Walsh, die mit dem Bathyskaphen »Trieste« als die ersten und bisher einzigen Menschen den Meeresgrund an einer seiner tiefsten Stellen erreichen konnten. Nur eine

Handvoll von Tauchrobotern auf der Welt ist bisher in der Lage in eine Region unterhalb der durchschnittlichen Meerestiefe von 3.790 Metern vorzustößen. Tatsächlich scheint es einfacher die Atmosphäre zu verlassen und in den Weltraum zu fliegen als auf den Boden der Ozeane zu tauchen.

Nichtsdestotrotz wurden die berühmten und immer noch viele Menschen in Spannung versetzenden europäischen Entdeckungsreisen auf See lange vor der Erfindung des GPS gemacht. 986 erreichte der Norweger Bjarni Herjolfson als der wahrscheinlich erste Europäer Nordamerika. 1488 umsegelte Bartolomeo Diaz im Auftrag der portugiesischen Krone das Kap der Guten Hoffnung. Vier Jahre später brach Christoph Columbus für Spanien zu seiner Überfahrt in die Karibik auf. Vasco da Gama gelang es 1497 Indien zu erreichen. 1522 umrundet der Portugiese Ferdinand Magellan auf See die Erde. Henry Hudson erforscht 1610 die nach ihm benannte Hudson Bay. 1642 sichtet Abel Tasman als erster Europäer Tasmanien, Neuseeland, Tonga und die Fidschi-Inseln. Vitus Bering schaffte es 1725 um Sibirien herum nach China zu segeln. 1820 wurde endlich auch der letzte Kontinent von See aus gesichtet. Fabian von Bellingshausen, Kapitän der russischen Marine, sah am 16. Januar 1820 vermutlich als Erster den lange vermuteten südlichen Kontinent, die Antarktis. Diese in Europa so gerne als große Abenteuer angesehenen Seefahrten der Neuzeit waren jedoch keine von reinem Erkenntnisinteresse inspirierten wissenschaftlichen Forschungsvorhaben. Sie zielten auf die Entdeckung vorteilhafter Handelswege und lohnender Handelsgüter - später war eine der Triebfedern sicher auch der Ehrgeiz der erste Weiße vor Ort sein zu wollen. Abgesehen von der Antarktis waren alle der entdeckten Landstriche zuvor bereits besiedelt. Entdeckt wurden sie nur aus Sicht des Nordens. Selbst die verstreuten Inseln des Pazifiks hatten die Polynesier bereits 2.500 Jahre vor den Europäern mit ihren Booten angesteuert. Zu ihren letzten Stationen gehörte Neuseeland. Ende des 13. Jahrhunderts gelangten Polynesier, die späteren Maori, auf dem Weg durch den nördlichen Pazifik dorthin und besiedelten die beiden Inseln. Als Abel Tasman über 300 Jahre später die Küste Neuseelands fand, war er

»Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea«/
»Übereinkommen über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See« (COLREG/1972)
Das Übereinkommen hat entsprechende Bestimmungen von 1960 erneuert und nautische Regelungen für Verkehrstrennungsgebiete aufgestellt. So wurden unter anderem Vorgaben für sichere Geschwindigkeiten, das Verhalten bei Kollisionsgefahr und in der

Nähe von Schifffahrtswegen gemacht.
www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257

vor allem eins, ein Vorbote des Kolonialismus.
Im 18. und 19. Jahrhundert, der Frühzeit moderner Naturforschung, begannen verschiedene Forscher Expeditionen auf See zu begleiten, doch richtete sich ihr Interesse weniger auf die Meereswelt, als auf die unbekannte Flora und Fauna an Land. Ein anschauliches Beispiel dafür ist die berühmte Reise Charles Darwins mit der HMS Beagle in den Jahren 1831 bis 1836. Während Darwin auf dieser Seereise begann seine Evolutionstheorie zu entwerfen und seine Landaufenthalte nutzte um unzählige Proben zu sammeln, waren der Kapitän und die Mannschaft des Schiffes damit beschäftigt Vermessungen für die britische Marine durchzuführen. Wenn auf See geforscht wurde dann stand für lange Zeit die Geografie und die Karteografierung der Küstenverläufe, Strömungen und Winde im Vordergrund. Wissenschaft auf See diente der Seefahrt. Möglichst schnell und sicher wollte man über das Meer hinweg den nächsten Hafen anlaufen können. Die im Verlauf des 18. Jahrhunderts eingerichteten hydrografischen Dienste und die systematischen Untersuchungen der Ozeane orientierten sich alle zunächst an diesem Ziel. Edmond Halley war einer der Pioniere dieser wissenschaftlichen Richtung. Seine 1705 vorgenommenen Berechnungen der Bahnelemente des später nach ihm benannten Kometen waren ein Nebenprodukt seiner Beobachtungen des Mondes zur Berechnung der Längenbestimmung auf See. Die Bestimmung des genauen Standorts auf See war eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine eingehendere Erschließung und Erforschung der Meere. Zudem versprach eine exakte Navigation sowohl Vorteile für den Seehandel als auch für den Einsatz der Marine. Seit dem 16. Jahrhundert war durch das Astrolabium und den Jakobstab die Ermittlung des jeweiligen Breitengrades möglich. Die Bestimmung des Längengrades war erst mit der Erfindung des Sextanten (1731) und des Schiffschronometers (1764) zu bewältigen. In Folge dieses Fortschritts konnten genauere Karten der hydrografischen Verhältnisse gezeichnet werden und die Reisezeiten auf See dadurch deutlich verkürzt werden. Nicht unwesentlich zu dieser Entwicklung wie auch zur Einberufung der ersten »Internationalen Hydro-



»Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes at Sea«/

»Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen« (London Convention/1972)

Die Londoner Konvention - bis 1992: London Dumping Convention - wurde von der IMO zum Schutz der Meere vor Verschmutzung und Verseuchung durch Giftmüllverklappung und radioaktive Abfälle

eingerichtet. Demnach dürfen nur noch genau bestimmte Abfälle wie z.B. Baggergut, organische Stoffe natürlichen Ursprungs oder Fischereiabfälle ins Meer eingebracht werden. Außerdem verbietet das Übereinkommen generell und weltweit die Abfallverbrennung auf See.

www.londonconvention.org

graphischen Konferenz« 1853 in Brüssel beigetragen hat Matthew Fontaine Maury. Der Offizier der US-Marine hat durch die systematische Auswertung von Schiffsbeobachtungen das Datenmaterial für die Seekarten erheblich erweitert und die Anregung für einen bis heute aktiven internationalen Beobachtungsdienst der physikalischen Verhältnisse auf den Ozeanen gelegt.

Rückblickend verweisen die ersten Schritte der Wissenschaft auf den Ozeanen auf eine enge Verflechtung von ökonomischen Interessen und Forschung und machten die Entdeckung der Welt und ihrer Meere zu einer wichtigen Basis kolonialer Unternehmungen. Eine Verflechtung von Meeresforschung und ökonomisch geleiteten Interessen besteht bis heute fort. Zunächst haben die Meereswissenschaften jedoch noch eine wesentliche Ergänzung erfahren, die ihnen die Ozeane in ihrer ganzen Größe eröffneten und zur Herausbildung der Ozeanografie führte, einer Fachrichtung, die nicht mehr allein auf hydrografische Studien beschränkt war. Den Beginn der modernen Meereskunde markiert die Forschungsfahrt der »HMS Challenger« vom 21. Dezember 1872 bis zum 24. Mai 1876. An Bord der Challenger wurde weltweit eine Vielzahl unterschiedlicher Untersuchungen der Meere vorgenommen. Biologische Fragestellungen in die Forschung integriert und der Blick unter die Meeresoberfläche wurde gewagt. Neue Methoden wurden entwickelt, 4717 neue Meeresorganismen entdeckt und mit 8.164 Metern im Marianengraben der bis dahin tiefste Punkt des Meeresgrundes gemessen. Physikalisch-chemische, meteorologische und geografische Betrachtungen verbanden sich mit biologischen Erkenntnissen zur Ozeanografie und füllten am Ende 50 Bücher mit den Ergebnissen der Expedition. Diese interdisziplinäre Praxis war wegweisend für die zukünftige Entwicklung der Meeresforschung.

Auch in Deutschland etablierte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dieser neue Blick auf das Meer. Karl A. Möbius, Professor in Kiel, untersuchte die Biologie der Seetiere und veröffentlichte 1865 und 1872 mit Heinrich Adolph Meyer die zwei Bände ihrer Arbeit »Die Fauna der Kieler Bucht«. 1870 prägte Möbius im Zusammenhang mit der Auswertung seiner meeres-

biologischen Untersuchungen zu den Möglichkeiten der Austernzucht in deutschen Gewässern in »Die Auster und die Austernwirtschaft« den ökologischen Fachbegriff »Biozönose«, der die biologischen Wechselwirkungen von Lebewesen an einem Ort zusammenfaßt. Sein Kollege Professor Hensen prägte unterdessen den ebenfalls bis heute verwendeten Begriff »Plankton« für frei im Wasser schwebende Organismen. 1902 richtete die »Preußische Kommission zur wissenschaftlichen Erforschung der deutschen Meere« an der Kieler Universität ein »Laboratorium für die internationale Meeresforschung« ein, das einen ersten Vorläufer der heutigen Meeresforschungszentren in Deutschland wie dem »Leibniz-Institut für Meereswissenschaften« (IfM-Geomar; 1937/1987) in Kiel, dem »Alfred-Wegener-Institut« (AWI; 1980) in Bremerhaven, dem »Zentrum für Marine Tropenökologie« (ZMT; 1991), dem »Zentrum für Marine Umweltwissenschaften« (MARUM; 2001) und dem »Max-Planck-Institut für marine Mikrobiologie« (MPI-MM; 1992) in Bremen oder dem »Zentrum für Meeres- und Klimaforschung« (ZMK; 1989) in Hamburg darstellte. Ebenfalls 1902 wurde der Reichsforschungsdampfer »Poseidon« in Dienst gestellt und mit deutscher Beteiligung der »Internationale Rat für Meeresforschung« (ICES) gegründet. Die »Poseidon« wurde vom ICES auf Nord- und Ostsee unter anderem eingesetzt, um die Entwicklung der Fischbestände zu beobachten, damit der Rat seiner Aufgabe eine optimale Bewirtschaftung der Bestände zu gewährleisten nachkommen konnte. ICES arbeitet bis heute als zwischenstaatliche Organisation und stellt eine interdisziplinäre Plattform für Probleme der Meereswissenschaften dar. Vom 31. Juli 1898 bis zum 28. April 1899 hatte bereits ein anderer umgebauter Postdampfer, die »Valdivia«, dem deutschen Meeresbiologen Carl Chun für eine Tiefsee-Expedition gedient. Auf Empfehlung der »Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte« von 1897 wurde diese erste deutsche Tiefseeforschung mit Reichsmitteln finanziert. Eine zweite deutsche Tiefsee-Expedition, die bis heute immer wieder Erwähnung findet, ist die »Deutsche Atlantische Expedition« von 1925 bis 1927 mit dem Forschungsschiff »Meteor«. Mittels des von Alexander Behm 1912 entwickel-

»International Convention for the Prevention of Pollution from Ships«/
»Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe« (MARPOL/1973)
MARPOL wurde 1973 durch die IMO verabschiedet und 1978 ergänzt. MARPOL ist heute das wichtigste internationale Abkommen für den Meeresumweltschutz in der kommerziellen Seefahrt. Zuständig für die Umsetzung ist der jeweilige Flaggenstaat der Schiffe

oder die Behörden des Hafenlandes.
www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258

ten Echolot wurden 67.000 Tiefenmessungen im Südatlantik durchgeführt und die ersten detaillierten ozeanografischen Tiefenkarten erstellt.

Mit Forschungen dieser Art, die weltweit stattfanden, trat die Erschließung der Ozeane in eine neue Phase. In ihrer Folge galten die Meere in ihren Tiefen nicht mehr wie zuvor als unbelebt. Der Blick auf die Meereswelt begann sich in wesentlichen Punkten zu wandeln. Das anfangs erwähnte romantische Naturbild vom Leben im und am Meer entfaltete sich und verdrängte nun zunehmend die Vorstellung vom Meer als einem Ort unbekannter Gefahren. Personen wie der Tauchpionier Hans Hass und Jacques-Yves Cousteau präsentierten mit ihren Bildern der Unterwasserwelt der Öffentlichkeit seit Mitte des 20. Jahrhunderts die Geheimnisse der Ozeane und ihre Schönheit. Technische Innovationen beim Tauchen und Filmen unter Wasser waren hierfür von wesentlicher Bedeutung. Insbesondere Cousteau, der seit 1957 bis 1988 Direktor des 1889 von Fürst Albert I. gegründeten Museums und »Instituts für Meereskunde« in Monaco war, gelang es mit seinen Filmen über die Forschungsfahrten der »Calypso« die ZuschauerInnen vor dem Fernseher zu faszinieren. Das Meer wurde präsentiert als ein Ort voller Geheimnisse und Wunder an deren Entdeckung jeder teilnehmen konnte.

Sowohl für die Erforschung wie auch für die Darstellung und Wahrnehmung der Ozeane ist die technische Entwicklung entscheidend geblieben. Auch jetzt noch bestimmt der Stand der Technik wesentlich die Möglichkeiten und Grenzen der Meeresforschung. Neue Meerestechniken verheißen neue Erkenntnisse. Die Weiterentwicklung von Tauchrobotern hat 1979 die Entdeckung eines bis dahin völlig unbekanntes Ökosystems ermöglicht, den »Schwarzen Rauchern« und ihren Biozönosen. Ein paar Jahre vorher zwischen 1970 und 1975 und damit ebenfalls zur Zeit der Verhandlungen zum UN-Seerechtsübereinkommen und dem Status der Tiefsee fanden erstmals umfangreiche Bohrungen im Grund der Tiefsee im Rahmen des »Deep Sea Drilling Project« statt. Diese ergänzten und verfeinerten die noch jungen Vorstellungen über Seafloor-spreading und Kontinentaldrift. Aktuell



»Convention on Trade of Endangered Species«/
»Konvention über den Handel mit bedrohten Arten« (CITES/1973)
Das »Washingtoner Artenschutzabkommen« dient dem Schutz bedrohter Arten vor Übernutzung durch Regelung des internationalen Handels. Die internationale Kooperation von 164 Staaten soll sicherstellen, dass der internationale Handel mit wildlebenden Tier- und Pflanzenarten nicht ihre Existenz gefährdet.
www.cites.org

werden die Möglichkeiten der Informations- und Satellitentechnologie verstärkt für globale Monitoring-Projekte eingesetzt um nicht nur in der Tiefe, sondern auch in der Weite die Ozeane erfassen zu können. Mit dem Flair von Jules Vernes Roman »20.000 Meilen unter dem Meer« können diese Technologien und ihr Einsatz bei der Suche nach dem Unbekanntem faszinieren. Doch zugleich verstärken sie die erwähnten Verflechtungen zwischen den Meereswissenschaften und den ökonomischen Interessen der Industrie. Je weniger es dabei allein um die Ausstattung der Forschung mit neuen Geräten geht und je mehr das Interesse an der Verwertung der Forschungsergebnisse und der natürlichen Ressourcen des Meeres wächst, um so brisanter wird diese Verflechtung.

Seit Jahren bestehen in Deutschland enge Kooperationen zwischen staatlichen Behörden wie der »Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe« oder dem »Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie«, Unternehmen der maritimen Industrie aus den Bereichen Meerestechnik, Schiffbau, Maschinenbau oder Rohstoffverarbeitung sowie diversen Forschungsinstituten wie dem AWI und dem IfM-GEOMAR. Dass der Charakter dieser Kooperationen schon jetzt nicht rein technischer Natur ist kann an der »German Hydrographic Consultancy Pool w.V.« (GHyCoP) und der »Gesellschaft für Maritime Technik e.V.« (GMT) nachvollzogen werden. GHyCoP und GMT sind Vereine, deren Mitglieder aus den genannten Bereichen kommen und gemeinsam an der Umsetzung maritimer Vorhaben arbeiten. Die Vereinsarbeit beschränkt sich jedoch nicht auf die Abstimmung und die Steigerung der Effizienz der Unternehmungen auf See. Beide Vereine verstehen sich auch als politische Lobbygruppen ihrer Mitglieder. GMT bezeichnet sich selbst auf seiner Webseite als ein »Verein, der bundesweit die Interessen deutscher Unternehmen und Forschungseinrichtungen auf dem Gebiet der Meerestechnik und maritimen Technik gegenüber der Öffentlichkeit und den politischen Entscheidungsträgern vertritt.« GHyCoP bezeichnet sich im Internet als »wirtschaftlicher Verein«, der auf einer »Partnerschaft öffentlicher und privater Einrichtungen und Unternehmen der maritimen Industrie,

der öffentlichen Verwaltung, von Lehre und Forschung in Deutschland« beruht und ebenfalls »wichtige Lobbyarbeit für maritime Themen« betreibt. GMT sieht sich zudem an einer »Schnittstelle zwischen Wirtschaft, Forschung und Anwendung« und will dort die »Initiierung, Förderung und Koordinierung von nationalen und internationalen Forschungs- und Entwicklungsprojekten« auf und unter den Meeren voranbringen. Zum einen ist eine enge Zusammenarbeit bei technologisch anspruchsvollen Forschungsprojekten auf dem Meer sicher sinnvoll und notwendig. Allein der Bau des mit deutscher Beteiligung finanzierten neuen Forschungsschiffes, der »Aurora Borealis«, ist ein 650 Millionen Euro Vorhaben, das eine Menge technischer Herausforderungen beinhaltet. Zum anderen birgt eine solch enge Form der Zusammenarbeit zwischen Grundlagenforschung, nationalen Behörden und Wirtschaft die Gefahr Dynamiken hervorzubringen, die gesellschaftlich weder überschaubar noch kontrollierbar sind. Dies ist insbesondere in Hinsicht auf die Tiefseeforschung zu befürchten. Das UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 schreibt hier einen Technologie- und Wissenstransfer zwischen Industrie- und Entwicklungsländern vor sowie Massnahmen zum Schutz der lebenden Ressourcen. Angesichts der international ungleichen ökonomischen Verhältnisse, der Konkurrenz um neue Rohstoffvorkommen und dem Interesse Hochtechnologie auf dem Weltmarkt profitabel zu vermarkten, erfordert eine global gerechte Nutzung der Tiefseeressourcen eine durchsetzungsfähige politische Kontrolle. Die Umsetzung des Seerechtsübereinkommens als auch der Schutz von unterseeischen Ökosystemen, deren ökologisches Gefüge noch nicht einmal im Ansatz bekannt ist, benötigt deshalb Zeit für entsprechende politische Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse. Werden die Ressourcen der Tiefsee tatsächlich, wie im Übereinkommen festgehalten, als gemeinsames Erbe der Menschheit betrachtet, so muss ihre Erschließung in Kooperation mit den Staaten des Südens erfolgen. Ihrem Verständnis nach nationale politisch orientierte Lobbyvereinigungen können in einer solchen Situation nur kontraproduktiv wirken. Ansätze, wie die von der »Deutschen Forschungs-

»Dock Work Convention«/
»Übereinkommen über die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagmethoden in Häfen« (C137/1973)
Die »Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation« hat am 6. Juni 1973 festgestellt, dass »in den Umschlagmethoden in den Häfen - z.B. durch die Einführung von Ladungseinheiten, von Roll-on-roll-off-Verfahren sowie die zunehmende Mechanisierung und Automatisierung - und in der Struktur des Güterver-

kehr« bedeutende Änderungen stattfanden. Änderungen bei denen sichergestellt werden sollte, das sie »der gesamten Wirtschaft des betreffenden Landes zugute kommen und zur Hebung des Lebensstandards beitragen können«.
www.ilo.org/ilolex/german/docs/convdisp1.htm

gemeinschaft - Senatskommission für Ozeanographie« und dem »Konsortium Deutsche Meeresforschung« unterstützten »Grundsätze der verantwortungsvollen Meeresforschung« der internationalen Forschungsvereinigung »InterRidge« und die Offenlegung von Forschungsergebnissen sind ebenfalls keine hinreichende Antwort auf diese Problematik. Auf die wissenschaftliche Arbeit von Tiefseeforschern konzentrierte Selbstverpflichtungen ersetzen keine international politisch diskutierten und reglementierten Nutzungsstrukturen der Tiefsee. Der im UN-Seerechtsübereinkommen vorgesehene Ort für die Entwicklung entsprechender Regelungen ist die »Internationale Meeresbodenbehörde«. Aber deren Finanz- und Personalstärke hat seit ihrer Einrichtung 1996 nicht annähernd einen Umfang erreicht, der es ihr ermöglichen würde, die notwendigen rechtlichen und organisatorischen Mechanismen zu schaffen um den Großteil der Erdoberfläche zu überwachen. Hier an dieser Stelle muss angesetzt werden.

Desweiteren ist es überfällig, dass die Zivilgesellschaft von der Forschungsgemeinde und ihren Kooperationspartnern nicht nur als Adressat spannender Forschungsberichte angesprochen wird, sondern auch als Akteur der Meerespolitik eingebunden wird. Dass offene politische Debatten nicht oder nur am Rande geführt werden, zeigen Veranstaltungen wie die im Mai 2009 in Bremen ausgerichtete ozeanografische Konferenz des »Institute of Electrical and Electronics Engineers«, dem weltgrößten Berufsverband von Ingenieuren, die »OCEANS '09«. Obwohl es in Hinsicht auf die praktische Nutzung des Meeresbodens in naher Zukunft zu zentralen Weichenstellungen kommen wird, bleibt die Frage welcher Weg dabei genau beschritten werden soll schlicht unerörtert. Reflektieren die Meereswissenschaften nicht ihre historische Rolle während des Kolonialismus und ihre aktuelle Verantwortung gegenüber den Grundsätzen des Seerechtsübereinkommens kann sie ihre Vorreiterrolle bei der Erforschung der letzten unbekanntenen Regionen der Erde zu Wegbereitern neokolonialer Strukturen am Grunde des Meeres werden lassen.

LITERATUR

- Gourlay, Ken A., Mord am Meer. Bestandsaufnahme der globalen Zerstörung, 2. Aufl. München 1991.
- Gründer, Horst, Eine Geschichte der europäischen Expansion: Von den Entdeckern und Eroberern zum Kolonialismus, Stuttgart 2003.
- Hempel, Gotthilf/Hempel, Irmtraut/Schiel, Sigrid, Faszination Meeresforschung. Ein ökologisches Lesebuch, Bremen 2006.
- Hutchinson, Stephen, Lawrence E. Hawkins, Wissen neu erleben. Ozeane, München 2005.
- Das Lexikon der Entdecker: Die bedeutendsten Pioniere aller Zeiten, National Geographic Deutschland, Deutschland 2009.
- Richard, Bryan, Das Meer. Geheimnisse aus 400 Millionen Jahren, München 2007.
- Spehr, Christoph, (Diss.), Die Jagd nach Natur. Zur historischen Entwicklung des gesellschaftlichen Naturverhältnisses in den USA, Deutschland, Großbritannien und Italien am Beispiel von Wildnutzung, Artenschutz und Jagd, Frankfurt/M., 1994.
- Lalli, Carol M./Parsons, Timothy R., Biological Oceanography: An Introduction, Oxford 1997.
- Vitzthum, Wolfgang Graf (Hrsg.), Die Plünderung der Meere. Ein gemeinsames Erbe wird zerstückelt, Frankfurt/M. 1981.

INTERNETQUELLEN

- www.awi-bremerhaven.de/de
- www.bgr.bund.de
- www.ghycop.de
- www.maritime-technik.de
- www.ifm-geomar.de
- www.interridge.org/de
- www.isa.org/jm
- www.marum.de
- www.oceansogeeebremen.org
- www.waterkant.info
- www.wikipedia.de
- www.zmk.uni-hamburg.de
- www.zmt.uni-bremen.de

AUTOR

KAI KASCHINSKI ARBEITET MIT IM »VEREIN FÜR INTERNATIONALISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISATION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.

- KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE

BOX WORLD

ÜBER DIE LOGISTIK DER GLOBALISIERUNG UND DEN GERECHTEN HANDEL AUF SEE

CHRISTOPH SPEHR

IM PRINZIP IST ES EINE KISTE: ETWA 6 M LANG, 2,5 M HOCH UND EBENSOWEIT BREIT. DER TRICK BESTEHT DARIN, DASS ES 28 MILLIONEN DAVON GIBT, ALLE MIT DEN GLEICHEN MAßEN - UND DASS MAN SIE ALLE AUSEINANDER HALTEN KANN. JEDE EINZELNE DIESER KISTEN IST ELEKTRONISCH ABLESBAR GEKENNZEICHNET, UND IHR WEG WIRD DATENTECHNISCH VERFOLGT UND GESPEICHERT. SO SCHWEBT ÜBER JEDER KISTE EINE UNSICHTBARE WOLKE, DIE SOGENANNT »INFORMATION CLOUD«, DIE SIE IMMER UND ÜBERALL IDENTIFIZIERBAR MACHT. BEIDES ZUSAMMEN, DIE NORMIERUNG UND DIE DATENTECHNISCHE VERARBEITUNG, MACHEN DEN CONTAINER AUS. OHNE IHN GÄBE ES KEINE GLOBALISIERUNG, JEDENFALLS NICHT IN DER UNS BEKANNTEN FORM.

EINE KISTE FÜR DIE GLOBALISIERUNG

Globaler Handel ist uralt, auch die globale Konkurrenz um Märkte. Was die Globalisierung als ein junges ökonomisches Phänomen ausmacht, ist die globale Produktion. Die Herstellung von Gütern geschieht in einem hohen Maße nicht mehr national, sondern in Produktionsprozessen, die über den Erdball verteilt sind und durch Telekommunikation und Datenaustausch zusammengehalten werden. Damit wird auch die koloniale und neokoloniale Form der internationalen Arbeitsteilung - Rohstoffe aus Entwicklungsländern, Vorprodukte und Energieträger aus Schwellenländern, Endfertigung, Planung und Entwicklung in Industrieländern - zusehends aufgehoben. Alle Stufen der Produktionsketten können zunehmend überall stattfinden. Auch die einzelnen Entwicklungs- und Kontrollprozesse sind dezentralisiert, die Mitglieder eines Teams können an verschiedenen Orten der Welt sitzen. Die globale Fabrik erstreckt sich über den gesamten Globus. Nicht nur die Kommunikations- und Datentechnologie hat die Voraussetzungen dafür geschaffen. Die Dekolonialisierung, der Kampf um Entwicklung und nationale Souveränität in Ländern der Dritten Welt haben durch Bildung, Demokratisierung und aufholende Industrialisierung die sozialen und gesellschaftlichen Bedingungen erreicht, ohne welche die global integrierte Fabrik nicht denkbar wäre.

Durchgesetzt aber wurde die Globalisierung durch den Container und die Finanzmärkte. Die Liberalisierung der Finanzmärkte erzeugte den hohen Renditedruck und die enormen liquiden Mittel, die zur Globalisierung der Produktion auslösend bzw. erforderlich waren. Der Container und die Revolution der Logistik öffneten den Weg, diese Mittel zur internationalen Produktionsverlagerung einzusetzen und die gewaltigen Unterschiede zwischen den nationalen Lohnkosten für entsprechende Renditen auszunutzen. Die erste Welle fand in den siebziger Jahren statt. Transporte in Container-artigen Behältern waren bereits in den zwanziger und dreißiger Jahren auf den US-amerikanischen Eisenbahnen üblich geworden. Im Zweiten Weltkrieg wandte die US-Armee das Prinzip auch auf den Schiffstransport an. Die ersten Schiffe, die als Container-Schiff gebaut wurden, kamen in den fünfziger Jahren zum Einsatz. Neben der zivilen Nutzung trug auch die militärische Nutzung zum Durchbruch der Container-Technik bei; die USA stellten im Vietnamkrieg die Seetransporte weitgehend auf Container-Transporte um. Aber erst die internationale Normierung durch die ISO (Internationale Standard-Organisation) zwischen 1968 und 1970 legte den Grund für einen internationalen Seehandel, in dem weltweit Schiffe, Häfen, Eisenbahnen und Lastwagen auf identische Container eingestellt wurden. Die zweite Welle der Containerisierung kam in den neunziger Jahren. Computerisierung und das Internet ermöglichten jetzt das weltweite Identifizieren und Verfolgen des einzelnen Containers. Sowohl in den siebziger Jahren als auch den neunziger Jahren stieg der weltweite Seehandel sprunghaft an und der Containertransport wurde zur Norm internationaler Transporte.

AUF DEM WEG ZUM ÖKONOMISCHEN HYPERRAUM

Der Container verbilligte den globalen Transport enorm. Die Kosten des Transports auf hoher See sind, umgelegt auf das Stückgut, nahezu zu vernachlässigen; der größte Teil der Transportkosten entsteht beim Be- und Entladen und beim Transport vom und zum Hafen. Bei einem Transport von 20.000 km sind die

»Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area«/
»Konvention zum Schutz der Ostsee« (Helsinki Convention/1974)
Die Konvention ist ein Abkommen im Rahmen des »Umweltprogramms der Vereinten Nationen« (UNEP) und beschäftigt sich mit der Meeresverschmutzung und Ausbeutung des Meeresbodens in der Ostsee. Umgesetzt wird die Konvention durch die »Helsinki Kommission« (HELCOM), die von den neun Anliegerstaaten und der

Europäischen Gemeinschaft sowie seit 1992 zudem von Norwegen, der Tschechische Republik und anderen Staaten im Einzugsgebiet der Ostsee getragen wird. Für den Schutz des Nordostatlantik wurde 1992 aufbauend auf den Vorläufern von den Mitgliedsstaaten die Rahmenkonvention zur Gründung der »Oslo-Paris Commission« (OSPAR) getroffen.
www.helcom.fi
www.ospar.org

ersten und letzten 250 km teuer, wenn der Container per Lastwagen und Eisenbahn transportiert wird; die 19.500 km dazwischen auf See fallen demgegenüber kaum ins Gewicht. Der moderne Seehandel schafft damit einen Hyperraum, in dem Städte in Hafennähe, auch wenn sie auf entfernten Kontinenten liegen, ökonomisch praktisch nebeneinander liegen - während geographisch nahe liegende Orte, die jedoch verkehrstechnisch schlecht angebunden sind, ökonomische »Peripherie« sind.

Heute werden 90 Prozent des weltweiten Stückgut-Handels durch Container transportiert. Der Seehandel wuchs in den letzten 15 Jahren dreimal so schnell wie das Wachstum der weltweiten Produktion. Neben den 28 Millionen Standardcontainern (TEU = Twenty-foot Equivalent Unit) sind inzwischen auch 15 Millionen doppelt so lange Großcontainer unterwegs (FEU = »Forty-foot Equivalent Unit«), darüber hinaus Kühlcontainer für Frischwaren und andere Spezialcontainer. Die Spezialcontainer öffnen den ökonomischen Hyperraum für Produkte, die ihn lange Zeit nur eingeschränkt betreten konnten, etwa frische Nahrungsmittel oder lebende Pflanzen. Denn der Seeweg ist zwar um ein Vielfaches billiger als Landweg oder Luftfahrt, dauert jedoch immer noch erheblich länger. Moderne Containerschiffe verfrachten eine Ladung in 3-4 Wochen von China in die USA oder von Europa nach Asien; die Fracht über den Atlantik dauert dagegen nur 1 Woche. Die Normierung des Containers hat eine weitgehende Automatisierung von Be- und Entladevorgängen forciert. Riesige Containerschiffe werden von einer handvoll Seeleute manövriert, einige Containerhäfen sind vollautomatisiert. Die »economy of scale«, d.h. die Tatsache, dass desto geringere Transportkosten pro Stückgut anfallen je mehr Container auf einmal transportiert werden, hat die Containerschiffe immer größer werden lassen. Die sogenannte E-Klasse, Containerschiffe von der Größe der Emma Maersk, können über 14.000 TEU laden. Im Vorgriff auf immer größere Schiffe mit immer mehr Tiefgang werden weltweit Tiefsee-Häfen angelegt, vom Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven bis zu Pointe Noire in der Republik Kongo, Lagos in Nigeria oder Chittagong in Bangladesch.

Der Aufschwung des globalen maritimen Handels zum Herzschlag der Globalisierung hat das Wachstum der Schwellenländer begünstigt. Die größten und umschlagstärksten Containerhäfen der Welt liegen heute in China und Singapur, mit einem Umschlag von 20-25 Mio. TEU pro Jahr. Malaysia und Indonesien erlebten bereits in den achtziger Jahren ein gewaltiges Wachstum ihrer Hafenstädte, Indien und Südkorea haben in den letzten Jahren nachgezogen. Aber auch der Umschlag in Ho Chi Minh City (Vietnam) oder Manila (Philippinen) liegt mit 2,5 Mio. TEU gleichauf mit dem in Le Havre (Frankreich). Die Dominanz liegt eindeutig bei China: Von den 25 umschlagstärksten Containerhäfen weltweit liegen neun in China.

Die Bedeutung des Seehandels im Zeitalter der Globalisierung hat umgekehrt zur Folge: Länder, die keinen eigenen Zugang zum Meer haben (»land-locked countries« = Binnenstaaten), haben ein Entwicklungsproblem. Die UNO schätzt, dass Binnenstaaten etwa 15 Prozent ihrer Exporterlöse für Transport aufwenden müssen. Für Entwicklungsländer kommt die Abhängigkeit von Nachbarländern erschwerend hinzu. Von den 43 Binnenstaaten der Welt sind 31 Entwicklungsländer (land-locked developing countries). 16 davon gehören zur Gruppe der ärmsten Staaten (least developed countries, LDC, etwa 50 Länder) weltweit.

ARBEITSORT MEER

Containerisierung, Automatisierung und Rationalisierung haben das Meer als Arbeitsort grundlegend verändert. Bis Anfang der siebziger Jahre bestand für Seeleute eine starke Arbeitsmarktnachfrage, mit der Folge steigender Heuern und verbesserter Lebensbedingungen. Dies änderte sich mit der Wirtschaftskrise 1973. Nach dem Bankrott vieler Reedereien kam es zu einem Konzentrationsschub im Reedereigeschäft und einer verstärkten internationalen Konkurrenz. Diese Situation begünstigte den beschleunigten Umbau der Arbeitsbedingungen.

Das moderne Schiff kommt mit geringen Besatzungsstärken aus. Der ökonomische Druck zur Verkürzung der Transportzeiten und

»Continuity of Employment (Seafarers) Convention«/
»Übereinkommen über die Kontinuität der Beschäftigung
von Seeleuten« (C145/1976)

In jedem Mitgliedstaat, der Seeschifffahrt betreibt, ist es Aufgabe der innerstaatlichen Politik, auf alle Beteiligten einzuwirken, dass qualifizierten Seeleuten, soweit durchführbar, eine ununterbrochene oder regelmäßige Beschäftigung geboten wird und somit den Reedern beständige und sachkundige Arbeitskräfte zur Verfügung

stehen. Es ist alles zu tun, um den Seeleuten Mindestbeschäftigungszeiten oder ein Mindesteinkommen oder eine Barleistung zu gewährleisten, deren Form und Ausmaß von der wirtschaftlichen und sozialen Lage des betreffenden Landes abhängen.
www.ilo.org/ilolex/german/docs/convdisp1.htm

zur Minimierung der Liegezeiten im Hafen, die Automatisierung und Beschleunigung der Ladevorgänge und die internationale Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen seit den Anschlägen vom 11. September 2001 haben dazu geführt, dass Seeleute heute praktisch keinen Landgang mehr haben. Nach der Krise von 1973 begann das »Ausflaggen« der Flotten, d.h. die Eintragung der Schiffe auf Staaten mit möglichst geringen Abgaben und Auflagen. Fast alle Schiffe fahren heute im sogenannten »Zweitregister« (»internationale Register«), die nur für die Offiziere noch Vorschriften hinsichtlich der Staatsangehörigkeit machen. Die Mannschaften sind daher in ihrer Zusammensetzung globalisiert und stammen fast ausschließlich aus Ländern mit niedrigen Lohnniveaus, die Heuern sind entsprechend gefallen.

Das Meer ist daher heute einer der am weitesten globalisierten Arbeitsorte. Der globale Arbeitsmarkt übt einen extrem negativen Druck auf die Verhandlungssituation der Seeleute aus. Der Organisationsgrad in der ITF, der »Internationalen Transportarbeiter-Föderation«, ist niedrig. Fielen von den Arbeitskämpfen im Transportsektor 1920-1940 noch über die Hälfte auf Schifffahrt und Häfen, waren es 1980 noch knapp 20 Prozent. Heute sind Arbeitskämpfe im Bereich der Seeleute praktisch zum Erliegen gekommen, während das Gros der Arbeitskämpfe im Transportsektor auf die Luftfahrt entfällt.

Die Spaltung der Arbeit in einen verhältnismäßig gesicherten und gut bezahlten Bereich und in einen prekarierten Sektor, die sich im Zuge der Globalisierung und der globalen Konkurrenz überall einstellt, ist in der Seefahrt auf die Spitze getrieben. Die Offiziere sind gut ausgebildet und finden mit hoher Sicherheit Anstellung, sehen sich in ihrer Qualifikation und Verantwortung jedoch entfremdet durch die zunehmende Steuerung aller Vorgänge und Entscheidungen von Land aus. Die Mannschaften sind so schlecht bezahlt, dass der Beruf für Menschen aus Industriestaaten nicht mehr darstellbar ist. Sie sind auf den Schiffen eingesperrt und haben weder Beschäftigungssicherheit noch soziale Absicherung. Ein extremer Ausdruck der Ausbeutung und Rechtlosigkeit der Mannschaften sind die sogenannten »Abandonments«, das Ab-

stellen der Schiffe in einem entlegenen Hafen, während es auf einen neuen Charter-Auftrag wartet. Weltweit wurden von 1990 bis 2006 etwa 1.000 Schiffe mit etwa 15.000 Seeleuten auf diese Weise »aufgegeben«. Seit 2000 ist ein Tarifvertrag zwischen der ITF und der IMEC, dem internationalen Arbeitgeberverband der Schifffahrt, in Kraft. Es ist der erste internationale Tarifvertrag und schließt auch die Belegschaften von Schiffen ein, die unter Billigflaggen fahren. Die Kontrolle der Einhaltung ist jedoch schwierig.

DIE ÖKOLOGIE DES SEEHANDELS

Die ökonomische Betonung der »letzten Kilometer«, d.h. die Tatsache, dass der größte Teil der Strecke die geringsten Kosten verursacht, hat eine ökologische Entsprechung. Auch Energieverbrauch und Umweltverschmutzung konzentrieren sich im Containerverkehr auf die ersten und letzten Kilometer. Die »economy of scale« gilt ebenfalls: Wie der Kostenanteil pro Stückgut, so fallen auch der Brennstoffverbrauch und Emission pro Stückgut mit zunehmendem größeren Transportschiffen. Im Vergleich zu Landverkehr und Luftfahrt ist der Seeverkehr mit erheblich weniger Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung verbunden.

Dennoch ist die Ökobilanz des maritimen Containertransports fragwürdig. Die schiere Masse des heutigen maritimen Handels führt zu erheblichen Belastungen - CO₂-Emissionen, Wasserverschmutzung, Energieverbrauch für Kühlgüter usw. Ökologisch gesehen, ist der Container eine verschwenderische Transportweise, da einerseits die Unterbringung von Ware im Container nicht platzsparend ist und andererseits ein enormes Verpackungsgewicht mittransportiert wird - eben der Container selbst, der in der Regel aus Stahl besteht. Ein Standardcontainer (TEU) wiegt ca. 2,4 Tonnen und kann 21,6 Tonnen Ladung aufnehmen, der Gewichtsanteil der Verpackung liegt vollbeladen also bei 10 Prozent. Ein 10.000-TEU-Containerschiff fährt damit 24.000 Tonnen Stahl nutzlos um die Welt, zusätzlich zur eigentlichen Ware.

Preiskonkurrenz und schwache gesetzliche Regulierung (aufgrund des internationalen Status) begünstigen Schiffsunfälle (Ha-

»Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention«/
»Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf
Handelsschiffen« (C147/1976)
Übereinkommen über Mindestnormen auf Handelsschiffen in Bezug
auf Sicherheitsnormen, einschließlich Normen für Befähigung, Ar-
beitszeit und Besatzungsstärke, um die Sicherheit des Lebens an
Bord und Sozialstandards zu gewährleisten.
www.ilo.org/ilolex/german/docs/convdsp1.htm

varien) aller Art. Diese können verheerende Folgen haben, da in der Regel Küstenzonen betroffen sind, die ökologisch empfindlich sind und für die Nahrungsmittelversorgung einer großen Zahl von Menschen entscheidend sind.

DIE SPALTUNG DES HANDELS

90 Prozent des weltweiten Handels werden über den Seeweg abgewickelt. Dies gilt jedoch nur für die Betrachtung nach Tonnage. Die Luftfahrt transportiert umgekehrt zwar weniger als ein Prozent des Welthandels an Gewicht, aber 30 Prozent des Warenwertes des weltweiten Handels.

Wie die Ökonomie, die Räume und die Arbeit, so spaltet die Globalisierung auch den Handel in zwei Welten. Hochpreisgüter und sensible Bestandteile der globalen Produktionsketten werden per Luftfracht transportiert: just in time, mit geringer Transportzeit und einer hohen Zustellsicherheit, ökonomisch und ökologisch extrem teuer. Massengüter aller Art werden dagegen zur See bewegt: zu einem Bruchteil des Preises, in einem Vielfachen der Zeit, und auf der Grundlage der prinzipiellen Ersetzbarkeit und »Verlierbarkeit« der Ware. Auch dies ist einer der Gründe, warum Arbeitskämpfe in der Luftfahrt zahlreich und erfolgversprechend sind, Arbeitskämpfe in der Seefahrt jedoch extrem selten und oft aussichtslos. Eine gerechte Globalisierung (»fair globalisation«), die zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen, einer Verringerung der Umweltbelastungen und einem sozialen Ausgleich zwischen Profiteuren und Benachteiligten des Globalisierungsprozesses führt, wird nur im Zusammenwirken zwischen globalen Bewegungen, internationalen Gewerkschaften und nationalen, aber international vernetzten politischen Organisationen erreicht werden können.

LITERATUR

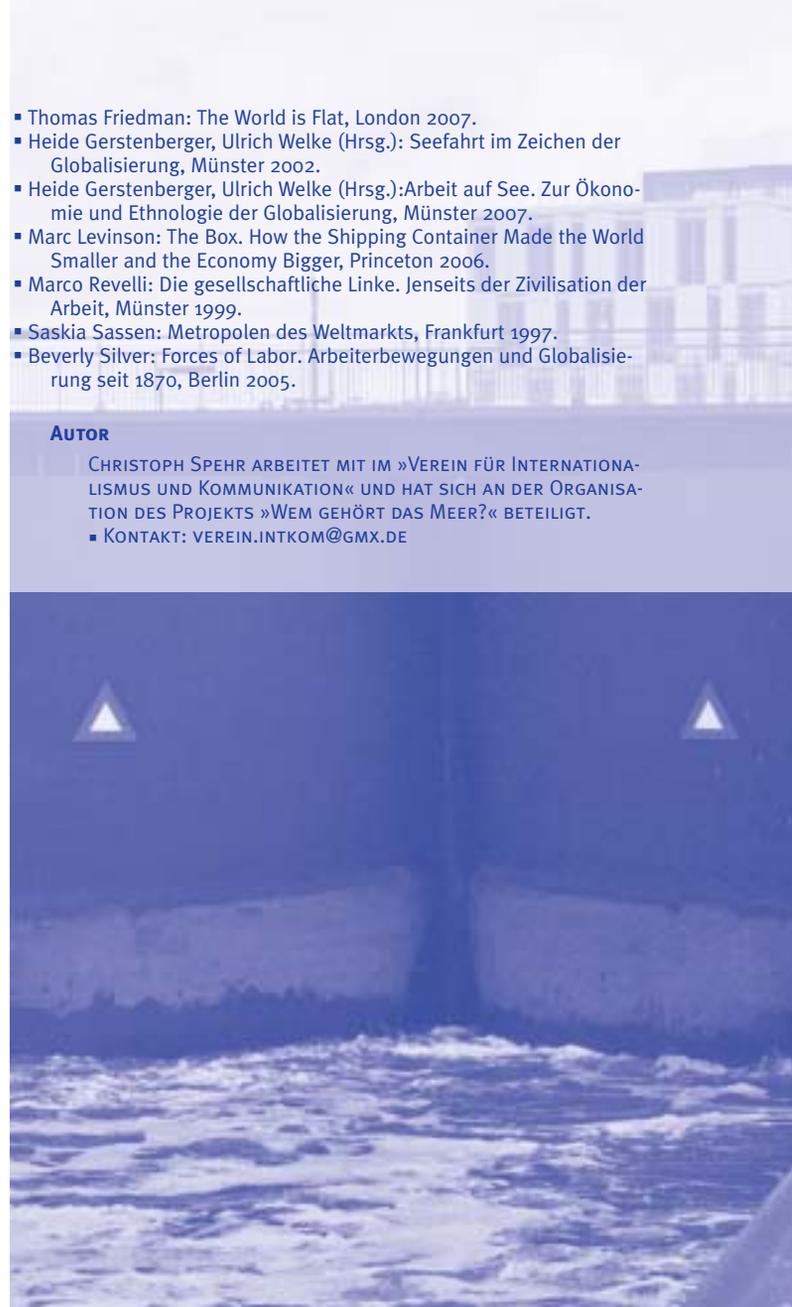
- Wal Buchenberg: Unser Globus schrumpft, Indymedia 2006, <http://de.indymedia.org/2006/06/150660.shtml>
- Rainer Dombois, Heiner Heseler (Hrsg.): Seaports in the Context of Globalization and Privatization, Bremen 2000.

- Thomas Friedman: The World is Flat, London 2007.
- Heide Gerstenberger, Ulrich Welke (Hrsg.): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung, Münster 2002.
- Heide Gerstenberger, Ulrich Welke (Hrsg.): Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung, Münster 2007.
- Marc Levinson: The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the Economy Bigger, Princeton 2006.
- Marco Revelli: Die gesellschaftliche Linke. Jenseits der Zivilisation der Arbeit, Münster 1999.
- Saskia Sassen: Metropolen des Weltmarkts, Frankfurt 1997.
- Beverly Silver: Forces of Labor. Arbeiterbewegungen und Globalisierung seit 1870, Berlin 2005.

AUTOR

CHRISTOPH SPEHR ARBEITET MIT IM »VEREIN FÜR INTERNATIONA-
LISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISA-
TION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.

- KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE



DER JAHRESBERICHT 2008 DES FLOTTENKOMMANDOS IN AUSZÜGEN

ANNIKA SAERBECK

DOKUMENTATION

IM REGELMÄSSIG ERSCHEINENDEN JAHRESBERICHT DES FLOTTENKOMMANDOS WIRD GEORDNET NACH VERSCHIEDENEN BEREICHEN EIN ÜBERBLICK ÜBER DIE WESENTLICHEN DATEN ZU SCHIFFFAHRT UND SEEHANDEL MIT KONZENTRATION AUF DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND GEGEBEN. DER HIER GEGÜRZTE TEIL DES BERICHTS ÜBER DIE »KENNZAHLEN ZUR MARITIMEN ABHÄNGIGKEIT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND« IST VOLLSTÄNDIG AUF DEM WEBPORTAL DER MARINE NACHZULESEN:

- WWW.MARINE.DE/PORTAL/A/MARINE

KENNZAHLEN ZUR MARITIMEN ABHÄNGIGKEIT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

MARITIME WIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND

Die maritime Wirtschaft zählt [mit] mehr als 380.000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von rund 48 Mrd. EUR zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.

Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Die deutsche Handelsflotte steht nach der Nationalität der Eigner weltweit an dritter, bei den Containerschiffen und deren Vermarktung weltweit an erster Stelle (36,5%).

Die deutsche Hafenwirtschaft ist ein wichtiger Garant für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Die Häfen haben eine große Bedeutung als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte. Etwa 2,7 Mio. Beschäftigte arbeiten in der Logistik, etwa 500.000 Arbeitsplätze sind direkt und indirekt hafengebunden. Gut 315 Mio. t Güter wurden 2007 umgeschlagen, bis 2025 wird ein Anstieg der Umschlagsmengen auf 759 Mio. t erwartet. Wachstumsprognosen deuten auch auf eine Verdoppelung des Containerumschlags bis 2015 auf dann etwa 25 Mio. TEU.

Deutschland steht dank hochwertiger Produkte und innovativer Entwicklungen an vierter Position im Weltschiffbau. Werften und Schiffbauzulieferindustrie erzielen ein Umsatz-

volumen von etwa 17,1 Mrd. EUR und beschäftigen rund 100.000 Mitarbeiter, davon etwa 20.000 auf deutschen Werften.

Meeresforschung und Meerestechnik zählen zu den High-Tech-Branchen. Das weltweite Marktpotenzial für die meerestechnische Industrie beträgt etwa 150 Mrd. EUR, daran hat die deutsche meerestechnische Industrie einen Anteil von etwa 2,3% (etwa 3,5 Mrd. EUR).

Die Offshore-Windenergie ist ein junger High-Tech-orientierter Wirtschaftszweig der maritimen Wirtschaft. Deutschland ist Weltmarktführer in der Offshore-Technologie. In diesem Jahr wurde die Genehmigung zum Bau des ersten deutschen Offshore-Parks erteilt.

CONTAINER

Anfang 2008 waren weltweit 4.259 Containerschiffe mit einer Containerkapazität von 10,8 Mio. TEU im Einsatz: 13,4% der Welthandelsflotte nach Tragfähigkeit. Fast 23% der weltweiten Containerschiffsflotte hatte eine Stellplatzkapazität von 4.000 TEU und mehr. Die beiden größten Containerschiffs-Reedereien Maersk Line und MSC erreichen mittlerweile Kapazitäten von 1,729 Mio. TEU bzw. 1,160 Mio. TEU. Die Top 15 der Containerreedereien halten allein über 80% der weltweiten Stellplatzkapazitäten.

Hapag-Lloyd rangiert mit einer Transportkapazität von 484.300 TEU auf dem fünften Platz und Hamburg Süd belegt mit 264.700 TEU Rang 15 der weltweit führenden Containerschiffsreedereien.

Der Weltcontainerbestand betrug Ende 2007 24,78 Mio. TEU, das sind rund 16,2 Mio.

Container in verschiedenen Abmessungen. Die Jahresproduktion neuer Container belief sich auf rund 3,9 Mio. TEU, davon allein 3,695 Mio. TEU aus China.

Mit 15,3 Mio. TEU entfielen 3,2% des weltweiten Containerumschlags von 485,4 Mio. TEU auf die deutschen Seehäfen: Hamburg 9,9 Mio. TEU (Rang 9) und Bremen/Bremerhaven 4,9 Mio. TEU (Rang 20). Damit liegt Hamburg hinter Rotterdam (10,8 Mio. TEU) in Europa auf dem 2. Platz, Bremen/Bremerhaven hinter Antwerpen (8,2 Mio. TEU) auf dem 4. Platz.

SCHIFFBAU

Im Weltschiffbau wurden 2007 2.689 Schiffe mit 56,56 Mio. gt abgeliefert, darunter 678 Tanker und 393 meist große Containerschiffe.

Die deutsche Werftindustrie hat daran einen Marktanteil von 2,4% (1,362 Mio. gt): in Europa die Nr. 1 und weltweit die Nr. 4 nach Südkorea, Japan und China.

Deutsche Werften lieferten 74 Neubauten ab, davon allein 54 Containerschiffe und acht Fahrgastschiffe.

Der Werftumsatz erreichte 5,13 Mrd. EUR; durchschnittlich 50% entfallen auf den Handelsschiffbau und rund 25% auf den Marineschiffbau Der Rest entfällt auf Reparaturen und Umbauten sowie den Binnenschiffs-, Boots- und Yachtbau. 11,9 Mrd. EUR erwirtschaftete die Schiffbau-/Offshore-Zulieferindustrie.

Rund 100.000 Mitarbeiter werden in der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie beschäftigt: auf deutschen Werften 20.178, weitere etwa

»International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers«/
»Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten« (STCW/1978)
Das Übereinkommen soll zwischen den unterzeichnenden Staaten grundlegende Standards in der Ausbildung, der Zertifizierung und im Wachdienst von Seeleuten sichern. 1997 wurden die Vereinbarun-

gen weitgehend aktualisiert.
www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257

6.000 bei Unterauftragnehmern und in der Zulieferindustrie in rund 400 Betrieben weitere 76.000.

SCHIFFSPASSAGEN

147.528 Schiffe liefen 2007 einen deutschen Seehafen an.

Mit 32.955 Handelsschiffspassagen im Durchgangsverkehr weist der NOK fast genau so viele Passagen auf wie der Panama-Kanal (13.234) und der Suez-Kanal (20.384) zusammen.

Im Verhältnis der Gütermengen wurden im NOK (93,8 Mio. t) allerdings nur rund 13,4% der Transportmenge des Suez-Kanals (700 Mio. t) und rund 45% der Transportmenge des Panama-Kanals (208,2 Mio. t) im Durchgangsverkehr transportiert.

FISCHEREI UND FISCHEREIFLOTTE

Nach Angaben der FAO betrug die globale Fischproduktion etwa 141 Mio. t.

[Die] europäische Fischereiflotte der EU-27 umfasst 88.230 Fahrzeuge, u.a. 17.540 in Griechenland, 13.816 in Italien und 12.860 in Spanien. 80% der EU – Fischereiflotte ist kleiner als 12 Meter.

Zur deutschen Fischereiflotte gehörten Ende 2007 1.872 Fahrzeuge, die insgesamt 1.906 Mitarbeiter an Bord beschäftigten. Nur noch 9 Trawler gehören zur Hochseefischerei.

In 2007 landete die deutsche Fischereiflotte 266.668 t an, davon fast 70% oder 185.516 t im Ausland. Der Fangerlös belief sich auf insgesamt 229,2 Mio. EUR.

68 Betriebe der Fischindustrie beschäftigten 8.155 Mitarbeiter und erwirtschafteten einen Umsatz von 2,3 Mrd. EUR. Der landesweite Pro-Kopf-Verbrauch an Fisch und Fischereierzeugnissen betrug 16,4 kg.

WELTHANDEL/WELTHANDELSFLOTTE

In 2007 wuchs der Welthandel um durchschnittlich 5,5%.

Das Transportvolumen des seewärtigen Welthandels betrug 7,57 Mrd. t (+5,2%).

95% des Güterferntransports im Welthandel werden über den Seetransport abgewickelt.

Die weltweite Seetransportkapazität belief sich auf 1.079,5 Mio. dwt, rund 37% entfielen auf Tanker, rund 36% auf Massengutschiffe und rund 13% auf Containerschiffe.

Die Welthandelsflotte setzte 44.553 Seeschiffe im internationalen Seeverkehr ein:
- 11.356 Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von 439,3 Mio. dwt,
- 4.259 Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von 144,55 Mio. dwt,
- 17.647 General-Cargo-Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 102,78 Mio. dwt,
- 7.156 Massengutschiffe mit einer Tragfähigkeit von 386,6 Mio. dwt,
- 4.135 Passagierschiffe mit einer Tragfähigkeit von 6,2 Mio. dwt.

Rund 24,9% des seewärtigen Welthandels entfallen auf den Transport von Rohöl (1,89 Mrd. t). Rohöl deckt zu rund 36% den Primärenergiebedarf der Welt. Im islamischen Krisenbogen des Nahen und Mittleren Ostens lagern etwa 102,9 Mrd. t oder 61% der nachgewiesenen Weltrohölreserven von geschätzten 168,8 Mrd. t, davon allein in Saudi-Arabien 36,3 Mrd. t. Iran, Irak, Kuwait und die Vereinigten Arabischen Emirate weisen jeweils zwischen 8% und 11% der Weltrohölreserven auf. Deutschland bezieht aus dieser Region etwa 6% des eigenen Rohölbedarfs.

Rund 10,5% des seewärtigen Welthandels entfielen in 2007 auf den Transport von Kohle (798 Mio. t), 10,6% entfielen auf den Transport von

Eisenerzen (799 Mio. t) und rund 4,4% auf den Transport von Getreide (332 Mio. t).

ZUSAMMENFASSUNG

Die Bedeutung des Schifffahrtsstandortes Deutschland wächst, die Zahl der von deutschen Reedern und Schifffahrtsgesellschaften kontrollierten Handelsschiffe stieg auf 3.281. Weltweit nimmt Deutschland den 2. Platz ein, bei der Containerschiffflotte sogar den 1. Rang. Das Wachstum konzentrierte sich allerdings auf die Flottenteile, die von Deutschland aus unter ausländischen Flaggen eingesetzt werden – 2.654 in Bareboat-Charter und 134 unter ausländischer Flagge. Die deutsche Flagge hat dagegen nur eine geringe Bedeutung mit 548 Schiffen zum 30.04.2008, 375 davon eingetragen im deutschen Zweitregister; aktuell 420 Schiffe unter deutscher Flagge fahren im internationalen Verkehr (wichtig für die Beschlüsse der 5. NMK – 500 Schiffe bis Ende 2008).

[TEU = »Twenty-foot Equivalent Unit«, ein Maß für Kapazitäten von Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen.
gt = »Groß Tonnage«, ein Maß für die Schiffsgröße.
dwt = »deadweight«, ein Maß für die Tragfähigkeit eines Schiffs.
NOK = »Nord-Ostsee-Kanal«.
Anm. d. Red.]

HÄFEN - SCHNITTSTELLEN VON GLOBALISIERUNG UND ARMUT

CHRISTOPH SPEHR

KNAPP 1 MILLIARDE MENSCHEN LEBEN WELTWEIT IN SLUMS - IN NICHT BEFESTIGTEN, SELBST ERRICHTETEN, PROVISORISCHEN BEHAUSUNGEN, IN ELENDSVIERTELN OHNE GEPLANTE ÖFFENTLICHE VERSORGUNG MIT STROM, WASSER, KANALISATION, STRAßEN UND ÖFFENTLICHEN EINRICHTUNGEN. BIS 2030 KÖNNTEN ES, SO SCHÄTZT DIE UNO, KNAPP ZWEI MILLIARDEN MENSCHEN SEIN. DIE ÜBERGROßE MEHRHEIT VON SLUM-BEWOHNERN LEBT IN HAFENSTÄDTEN: MUMBAI IN INDIEN; KARATSCHI IN PAKISTAN; DURBAN IN SÜDAFRIKA; LAGOS IN NIGERIA; CARACAS IN VENEZUELA; LIMA IN PERU; USW. DIE UN SCHÄTZEN, DASS ALLEIN IN ASIEN ETWA 550 MILLIONEN MENSCHEN IN SLUMS LEBEN, WÄHREND IM SUB-SAHARISCHEN AFRIKA BEREITS DIE MEHRHEIT DER STADTBEWOHNER BETROFFEN IST. DIE LAGE IN DEN RIESIGEN HAFENSTÄDTEN CHINAS IST ANDERS, ABER DENNOCH ANGESpanNT: HIER EXISTIEREN KAUM SELBST ERRICHTETE WOHNVIERTEL, ABER GROßE ARMUTSVIERTEL MIT SEHR SCHLECHTEN WOHNVERHÄLTNISSEN UND VERFALLENDER INFRASTRUKTUR. DAS GILT INZWISCHEN AUCH FÜR INDUSTRIESTAATEN: NACH SCHÄTZUNG DER UN LEBEN ÜBER 50 MILLIONEN DER WELTWEITEN SLUM-BEWOHNER IN INDUSTRIESTAATEN. DIE ÜBERGÄNGE ZWISCHEN SOZIAL BENACHTEILIGTEN STADTEILEN, ARMUTSVIERTELN UND ELENDSQUARTIEREN SIND FLIEßEND.

DAS ELENDE DER HAFENSTÄDTE

Warum sind vor allem Hafenstädte heute die Orte, an denen Armut, Ausgrenzung und Slums am schärfsten ausgeprägt sind? Zunächst ist das enorme Wachstum der Hafenstädte zu nennen. Gerade in Ländern der Dritten Welt findet eine hohe Arbeitsmigration vom Land in die Städte statt. Wenn diese nicht durch eine entsprechende Stadtplanung aufgefangen wird, die Infrastruktur und Wohnungsbau zur Verfügung stellt, sind ungesicherte und provisorische Siedlungen und schlechte Wohnverhältnisse schnell an der Tagesordnung. Zum anderen werden gerade Hafenstädte in großem Stil umgebaut, aber eben nicht mit dem Ziel, der Mehrzahl der BewohnerInnen gute Lebensbedingungen zu bieten. Die funktionalen Anforderungen stetig erweiterter Hafenanlagen und Transportverbindungen ins Hinterland vernichten

gewachsenen Wohnraum.

Der Kern des Problems liegt jedoch in der sozialen Spaltung. Die Globalisierung, deren prominenter Teil die wachsenden Hafenstädte sind, schafft Räume und Arbeitsformen, die einer gegensätzlichen Logik folgen. In den Innenstädten der Hafenstädte steigen die Bodenpreise. Raum wird knapp und teuer. Viele Stadtverwaltungen der Dritten Welt haben sich im Zuge dieser Entwicklung zur offenen Vertreibungspolitik hergegeben. Siedlungen werden geräumt und niedergerissen, um Platz für neue, teure Infrastrukturen und Bürogebiete zu schaffen. Die bisherigen BewohnerInnen werden vertrieben an den Rand der Städte, wo sie in schlechten Stadtvierteln wohnen müssen oder, wohnungslos geworden, sich selbst provisorische Siedlungen errichten. Widerstand gegen Vertreibung ist eines der zentralen Anliegen der Slumbewohner-Organisationen, die sich gebildet haben, etwa das Shackdweller-Movement in Durban, das seit Jahren gegen die Umsiedlung und Vertreibung kämpft.

Gespalten wird auch die Arbeit. Die Mehrheit der SlumbewohnerInnen ist nicht arbeitslos, ganz im Gegenteil. Ihr Einkommen reicht nur nicht aus, um sich angemessenen Wohnraum zu leisten. Die sich globalisierenden Städte erleben einen vehementen Strukturwandel, in dem traditionelle Arbeitsplätze vernichtet werden. Die neuen Festarbeitsplätze, die in Zusammenhang mit den Häfen, der Logistik und der Niederlassung zentraler Organisations- und Kommandofunktionen großer Konzerne und Banken entstehend, werden nicht mit EinwohnerInnen der Heimatstädte besetzt, sondern auf überregionalen, ja internationalen Arbeitsmärkten für Qualifizierte angeworben. Gleichzeitig entsteht ein erheblicher Arbeitsbedarf an körperlich schweren, aber wenig qualifizierten Tätigkeiten, die miserabel bezahlt werden und keine Sicherheit bieten.

Die Spaltung der Arbeit zieht sich quer durch Firmen und Sektoren. In den Häfen vertieft sich die Trennung zwischen Kernbelegschaften, die für die Sicherung der logistischen Abläufe unverzichtbar sind, und befristeten oder tageweise angeworbenen ArbeiterInnen, mit denen die Produktionsspitzen bewältigt werden

»Convention on Migratory Species«/
»Übereinkommen zur Erhaltung der wandernden
wildlebenden Tierarten« (CMS/1979)

Die Bonner Konvention soll dem Schutz wandernder Tierarten dienen, die Gebiete verschiedener Staaten während ihrer Wanderungen durchqueren und deren Lebensräume erhalten. Der Konvention unterliegen verschiedene regionale Unterabkommen wie das »Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of the Baltic

and North Seas« (ASCOBANS) und das »Agreement on the Conservation of Cetaceans of the Black Sea, Mediterranean Sea and contiguous Atlantic Area« (ACCOBAMS).
www.wcmc.org.uk/cms

und die anschließend wieder »ausgeatmet« werden, wie es in der neuen Betriebsphilosophie heißt. Prekäre Beschäftigungen entstehen im Reinigungs- und Bewachungssektor. Der internationale Konkurrenzdruck treibt die Löhne in einigen wenigen Bereichen nach oben, wo spezielle Anforderungen gestellt sind und die Nachfrage größer ist als das Angebot entsprechend qualifizierter Kräfte, die auf internationalen Arbeitsmärkten geworben werden. In den meisten Bereichen treibt der Konkurrenzdruck die Löhne nach unten, weil Arbeitslosigkeit und Arbeitsmigration in die Städte eine hinreichende Reservearmee zur Verfügung stellen, die um jeden Preis auf Arbeit angewiesen ist.

Die Globalisierung löst die nationalen Grenzen auf und schafft neue Grenzen: Zwischen transnationalen Räumen, in denen die Kernfunktionen der Organisation, Kommunikation und Entwicklung für die globalen Produktionsprozesse angelagert sind, und nationalen Räumen, die zunehmend als Reservoir prekärer Arbeit und ausgelagerter Produktionsketten fungieren. Die Grenze läuft mitten durch die Hafenstädte und trennt Arm und Reich, teure Stadtteile und Elendsviertel, eine neue globale Bourgeoisie und ein neues globales Proletariat.

Die ökonomische Konzentration auf die transnationalen Räume und den globalen Handel, der zum gespaltenen Boom der Hafenstädte führt, führt gleichzeitig zur ökonomischen Entleerung des Hinterlands. Die Senkung der Transportkosten vernichtet vormals profitable einheimische Produktionszweige - nicht nur in Industrieländern, sondern auch in Entwicklungsländern. So hat der massenhafte Export von Geflügelabfällen aus den Geflügelfarmen der EU nach Westafrika die dortige bäuerliche Produktion schwer geschädigt, da lokale Produkte preislich nicht mit den »Abfall«-Importen konkurrieren können. Dem »Pull« der Hafenstädte, die zwar prekäre und unstetige, aber immerhin Arbeit bieten, entspricht der »Push« des Hinterlands, dessen lokale und nationale Produktion im Hyperraum des Welthandels unter Druck gerät und Arbeitskräfte frei setzt. Die Migration in die Städte und die Strukturveränderung der Wirtschaft müsste von massiven Investitionen in soziale Infrastruktur, Qualifizierung und soziale Si-

cherheit begleitet werden. Dies findet jedoch nicht statt. So bleiben die Profite auf der einen Seite, die Armut auf der anderen.

DIE VERÄNDERUNG DER ARBEIT

Die Arbeitslosigkeit, die alle Hafenstädte kennzeichnet, ist eine Folge des unorganischen und nicht nachhaltigen Wachstums und der Spaltung der Arbeit. Die historisch notwendige Verkürzung der Arbeitszeiten mit zunehmender Automation und Intensivierung der Arbeit wird abgeblockt bzw. wurde nicht vorangetrieben. Die unzähligen Bedarfe, die durch den Strukturwandel entstehen - vom Wohnungsbau und der Anlage von Infrastruktur, über öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen, bis hin zu Bildung, Integration und Partizipation - werden schlicht nicht erfüllt. Theoretisch wäre genug zu tun für alle, es wird jedoch nicht bezahlt. Hier schlägt sich die weltweite Überforderung der Staaten nieder, unter den Bedingungen einer internationalisierten Produktion und globaler Standortkonkurrenz sicherzustellen, dass die notwendigen gesellschaftlichen Aufgaben durch angemessene Steuern auf Gewinne und Vermögen bezahlt werden können. Weltweit sind Steuern und Abgaben immer weiter gesenkt worden. Die Hafengebühren sind in keiner Weise ausreichend, auch nur die Kosten der Hafenerhaltung und stetigen Erweiterung zu tragen, geschweige denn soziale Ausgleichsmaßnahmen und eine Bewältigung des Strukturwandels zu finanzieren. Während der maritime Handel und die Logistikindustrie boomen, verarmen die Hafenstädte.

Positive Ansätze konnten sich meistens nicht halten in den zurückliegenden Jahren. Die Hafengesellschaft »Japdvena« in Puerto Limon, dem wichtigsten Containerhafen Costa Ricas, finanzierte eine Vielzahl von Investitionen in Bildung, Gesundheitswesen und öffentliche Infrastruktur, als Beitrag zu einer sozialen Bewältigung des Strukturwandels. Inzwischen ist die Hafengesellschaft privatisiert, die entsprechenden Programme sind zum Erliegen gekommen.

Einige Hafenstädte, vorrangig diejenigen in den Industrieländer,

»Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources«/

»Konvention zur Erhaltung der lebenden Meeresressourcen der Antarktis« (CCAMLR/1980)

Der Vertrag zielt auf den Erhalt der lebenden Meeresressourcen der Antarktis südlich des 60. Breitengrades sowie derjenigen, die Teil des antarktischen Ökosystems sind und zwischen dem 60. Breitengrad und der antarktischen Konvergenzzone leben. CCAMLR ist Teil

des Antarktisvertragssystems von 1958.
www.ccamlr.org

aber auch einige in den Schwellenländern, haben die Förderung der sogenannten »kreativen Industrien« betrieben, um den Strukturwandel zu bewältigen. Diese Produktionsbereiche, in denen vorwiegend »immaterielle« Güter hergestellt werden - Software, Designs, Kultur, Wissenschaft, Kommunikation, Werbung, Internet-Plattformen usw. - sind vorwiegend in den gleichen transnationalen Räumen angesiedelt, bzw. an ihrer Grenze. Die Strategie der Förderung der »creative industries« nahm von London und Amsterdam ihren Ausgang und erfasste nach und nach alle Hafenstädte. Auch in Entwicklungs- und Schwellenländern sind die Hafenstädte das Zentrum kultureller Veränderung und einer neuen Gruppe von ArbeiterInnen, die in den »kreativen« Bereichen tätig sind und für die ansässigen multinationalen Konzerne eine wichtiges Reservoir an intellektueller Arbeitskraft darstellen.

Bislang ist die kreative Arbeit jedoch eine Branche, in der Prekarisierung und Spaltung der Arbeit besonders weit auf die Spitze getrieben sind. Entregelte Arbeitszeiten, unregelmäßige Bezahlung, Unvereinbarkeit von Arbeit und Familie prägen die Situation der KreativarbeiterInnen ebenso wie die Notwendigkeit, erhebliche Investitionen in eigene Produktionsmittel zu tätigen - von der individuellen Ausstattung mit Computern und Kommunikationsmitteln bis zum Erhalt der eigenen Qualifikation durch Bildung, Vernetzung, Teilnahme an Veranstaltungen und Workshops usw. Wenigen Festangestellten in Institutionen und Firmen steht ein Heer von prekär Beschäftigten gegenüber. Während in den Kernbelegschaften mühsam Fortschritte in Sachen Gleichberechtigung, interkultureller Öffnung und Vereinbarkeit von Beruf und Familie gemacht wurden - die in den letzten Jahren alle unter Druck gerieten und teilweise abgebaut wurden - ist der prekäre Bereich von »urwüchsigen«, »spontanen« Ungleichheiten zwischen Männern und Frauen, Einheimischen und MigrantInnen, Nordländern und Südländern, Ausgebildeten und (qualifikationsmäßig) »Papierlosen« geprägt. Das Ausmaß dieser Ungleichheit ist krass, und sie wird durch keinerlei gesetzliche Regulierungen und sozialstaatliche Ausgleichsmaßnahmen gemildert, wie das für die Fabrikarbeit im Fordismus erreicht wurde.

Entsprechende Antworten auf die soziale Frage im 21. Jahrhundert - die sich vor allem als Prekarisierung und Spaltung der Arbeit, als Entsicherung von Integration und Zugang, sowie als Zerfall des Staates als Akteur von Entwicklung, Infrastruktur und sozialer Sicherung stellt - gibt es bislang kaum. Für viele Probleme gibt es noch nicht einmal Forderungen.

In gewissem Sinn lassen sich auch die Slums als eine Form »kreativer Vergesellschaftung« lesen. Wo öffentliche Aufgaben versagen, findet Selbstorganisation statt. Ohne öffentliche Unterstützung, ohne Sicherheit vor Räumung, ohne Sicherheit von Einkommen, Versorgung und Dienstleistungen, bleibt diese Selbstorganisation jedoch prekär, und damit auch der Status von Gesellschaftlichkeit und Lebensumständen. Die Verbesserung der Lebenssituation, der gesellschaftlichen Teilhabe und der Chancengleichheit von SlumbewohnerInnen erfordert daher öffentliche Programme, die ausfinanziert sind, aber in der Zusammenarbeit mit den Betroffenen und ihrer Selbstorganisation entwickelt und umgesetzt werden.

Die UNO schätzt, dass etwa 18 Milliarden Dollar jährlich notwendig wären, um die schlimmsten Missstände in den weltweiten Slum-Siedlungen zu beseitigen und ihr weiteres Anwachsen zu verzögern. Der weltweite Umsatz der Containerschifffahrt beläuft sich auf etwa 100 Milliarden Dollar. Der Gesamtumsatz der Schifffahrt beläuft sich auf ein Mehrfaches. Weltweit werden jährlich Güter im Wert von ca. 13 Billionen Euro exportiert, fast ein Drittel davon allein von Deutschland, China und den USA. Eine Umsatzsteuer von 18 Prozent auf den maritimen Containerhandel wäre also ausreichend, um die schlimmsten Folgen des unregelmäßigen und unabgefederten Strukturwandels in den Hafenstädten zu bekämpfen. Eine internationale Exportbesteuerung von nur 1 Prozent würde 130 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung stellen, um öffentliche Versorgung und soziale Infrastrukturen vor allem in Entwicklungsländern zu fördern.

»Memorandum of Understanding on Port State Control«/
»Pariser Übereinkommen über die Hafenstaatkontrolle«
(Paris MoU/1982)
Eine Verwaltungsvereinbarung zwischen heute 18 europäischen
Schiffahrtsverwaltungen. Am 01. Juli 1996 wurde es durch die
EURichtlinie 95/21 EG des Rates aufgewertet. Nach der erfolgrei-
chen Einführung des Paris MoU und den daraus resultierenden
»Abwanderungen« der Problemschiffe in den asiatischen und süd-

amerikanischen Raum wurde von der »International Maritime
Organization« (IMO) die weltweite Einführung der Hafenstaatkon-
trolle durch die Resolution A.681 (17) vorangetrieben und in ver-
schiedenen Regionen vergleichbare Abkommen vereinbart (»Viña
del Mar Agreement«, 1993; »Tokio -Memorandum on Port State
Control«, 1994; »Caribbean Memorandum«, 1997; »Mittelmeer-Me-
morandum«, 1997).
www.parismou.org

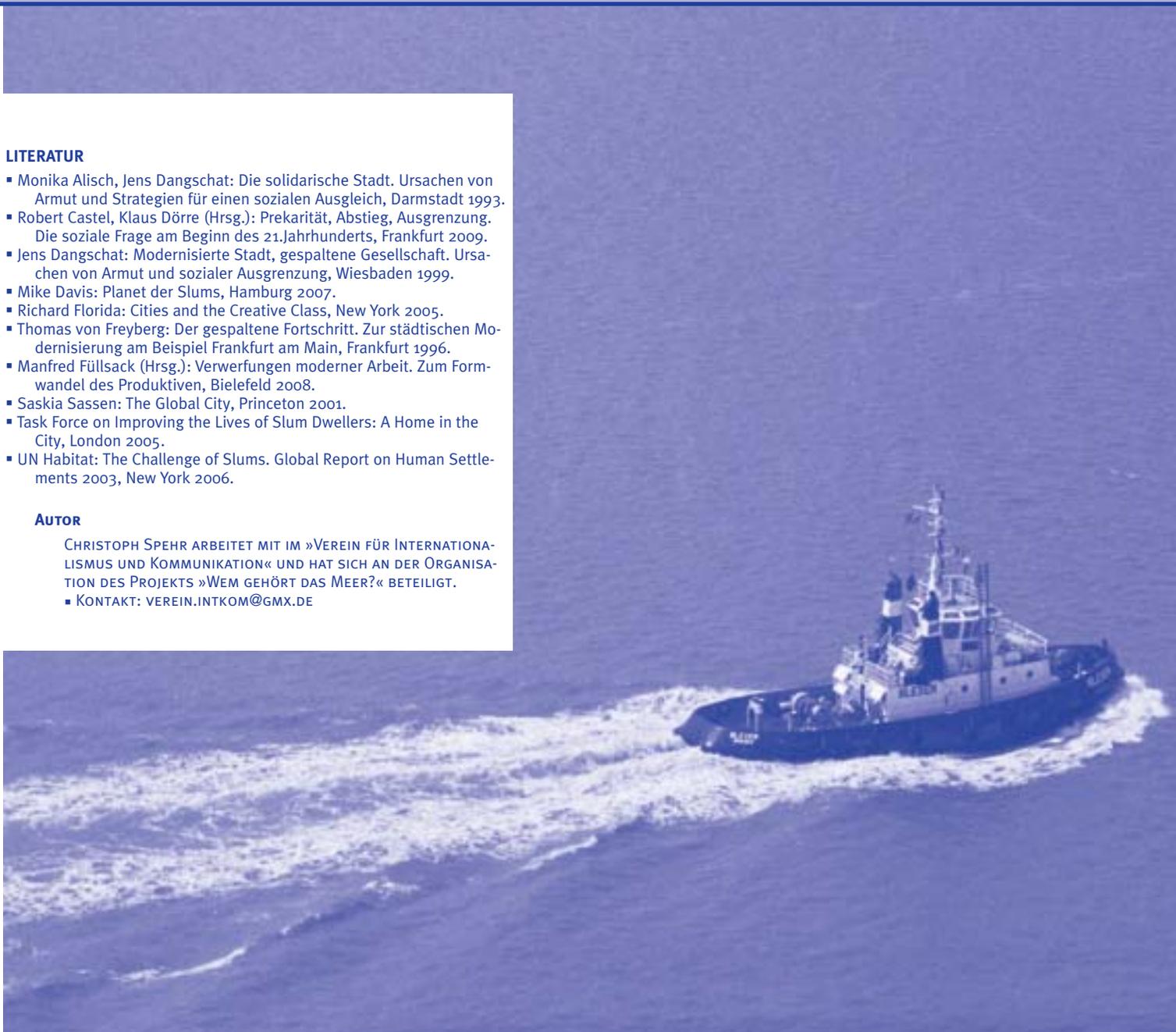
LITERATUR

- Monika Alisch, Jens Dangschat: Die solidarische Stadt. Ursachen von Armut und Strategien für einen sozialen Ausgleich, Darmstadt 1993.
- Robert Castel, Klaus Dörre (Hrsg.): Prekarität, Abstieg, Ausgrenzung. Die soziale Frage am Beginn des 21. Jahrhunderts, Frankfurt 2009.
- Jens Dangschat: Modernisierte Stadt, gespaltene Gesellschaft. Ursachen von Armut und sozialer Ausgrenzung, Wiesbaden 1999.
- Mike Davis: Planet der Slums, Hamburg 2007.
- Richard Florida: Cities and the Creative Class, New York 2005.
- Thomas von Freyberg: Der gespaltene Fortschritt. Zur städtischen Modernisierung am Beispiel Frankfurt am Main, Frankfurt 1996.
- Manfred Füllsack (Hrsg.): Verwerfungen moderner Arbeit. Zum Formwandel des Produktiven, Bielefeld 2008.
- Saskia Sassen: The Global City, Princeton 2001.
- Task Force on Improving the Lives of Slum Dwellers: A Home in the City, London 2005.
- UN Habitat: The Challenge of Slums. Global Report on Human Settlements 2003, New York 2006.

AUTOR

CHRISTOPH SPEHR ARBEITET MIT IM »VEREIN FÜR INTERNATIONA-
LISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISA-
TION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.

- KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE



Ein Viertel aller Menschen lebt in Küstengebieten. Die meisten von ihnen haben mit Überfischung, ökologischen Krisen, den Folgen der Industrialisierung oder Massentourismus zu kämpfen. Fast immer stehen sich kurzfristiges Profitdenken und langfristiger Umweltschutz, Ausbeutung der Natur und traditionelle Nutzungsrechte gegenüber. »Coastman«, ein internationales Netzwerk für das Training des integrierten Managements von Küstenzonen, versucht dem entgegenzuwirken.

Die Fischer im Provinzstädtchen Narra auf der philippinischen Insel Palawan haben ein Problem: Seit Jahren finden sie immer weniger Fische in ihren Netzen. In Bahia de St. Vicente, einem Industrievorort der südchilenischen Hafenstadt Concepción, verpesteten Raffinerien und Industrieanlagen die Luft und das Wasser. Seit in einem der Chemiewerke vor zehn Jahren ein Großfeuer ausbrach, herrscht Angst in den benachbarten Wohnvierteln. Auf Providencia, einer kleinen Karibikinsel, die zu Kolumbien gehört, fühlen sich die 5000 Einwohner von den Plänen der Tourismusindustrie bedroht. Die geplanten Apartment- und Hotelanlagen, so fürchten sie, werden nicht nur das beschauliche Inselleben zerstören, sondern den lokalen Fischern und Landwirten mit billig importierten Waren die Lebensgrundlage entziehen.

Palawan, St. Vicente, Providencia - so sehr sich die drei Küstenstriche unterscheiden, so typisch sind ihre Probleme. Die Beispiele aus Asien, Mittel- und Südamerika könnten auch anderswo spielen. Mehr als 1,5 Milliarden Menschen leben entlang der Küsten. Einem Großteil von ihnen machen die Folgen von Überfischung, Umweltzerstörung, Industrialisierung und Massentourismus zu schaffen. Vielerorts prallen die Interessen einflußreicher Wirtschaftsgruppen und die des Natur- und Umweltschutzes, industrialisierte Ausbeutung der Natur und traditionelle Nutzungsrechte aufeinander.

Soziale und politische Konflikte treten an den Küsten fast idealtypisch in Erscheinung. Darin liegt auch eine Chance. Wer es schafft, konkrete Vorstellungen für eine nachhaltige Nutzung der Küstenzonen zu entwickeln und möglichst viele der widerstrei-

tenden Interessen einzubeziehen, hat gute Chancen, manches davon tatsächlich umzusetzen. Dieser Gedanke stand am Anfang des »Coastman«-Projekts, das »Inwent« im Auftrag des »Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung« (BMZ) und des »Bremer Landesamtes für Entwicklungszusammenarbeit« koordiniert.

»Integriertes Küstenzonenmanagement« heißt das Stichwort, aus dem sich die verschiedenen Coastman-Aktivitäten ergeben. Im Mittelpunkt steht die achtmonatige Ausbildung »Sucomar« (»Sustainable Use of Coastal and Marine Resources«). Etwa 160 Teilnehmer aus Südostasien, Lateinamerika und dem südlichen Afrika haben sie in in Bremen [bis 2004 Anm. d. Red.] absolviert. Mitarbeiter aus Umweltministerien und den Verwaltungen von Nationalparks waren darunter, aber auch junge Meeresbiologen, Ökonomen und Sozialarbeiter. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit über Länder-, Kultur- und Berufsgrenzen hinweg gehört zum Konzept der Ausbildung. Die Hafen- und Hansestadt Bremen ist ein idealer Standort dafür. Hier lässt sich das theoretische Lernprogramm mit Einblicken in die Praxis von Hafenwirtschaft, Logistik, Fischverarbeitung und Meeresforschung verbinden.

Romeo Cabungcal hat den »Sucomar«-Kurs in Bremen absolviert. Er arbeitet mittlerweile für das Landwirtschaftsministerium auf der Philippinen-Insel Palawan. Zusammen mit lokalen Behörden und den Fischern hat er in Narra ein Konzept für den Umgang mit den sinkenden Erträgen aus dem Fischfang entwickelt. Der Niedergang der Fangerträge ließ sich nicht stoppen, obwohl die Fischer in dem nahe gelegenen Schutzgebiet illegal auf Fang gingen. »Am Anfang stand eine Umweltstudie«, sagt Cabungcal, »wir wollten herausfinden, warum die Fischbestände abnehmen und welche Auswirkungen das hat.« Die Ergebnisse wurden in Workshops diskutiert. Am Ende verständigten sich alle Beteiligten weitgehend im Konsens auf ein Bündel von Maßnahmen. Dazu gehört die Einrichtung weiterer Schutzgebiete, in denen nun tatsächlich kein Fischfang mehr stattfinden soll, damit sich die Bestände erholen können.

Da die Erträge der Fischer damit zunächst noch weiter zurückge-

»United Nation Conference on the Law of the Seas«/
»Seerechtskonvention der Vereinten Nationen« (UNCLOS/1982)
UNCLOS soll alle das Seerecht betreffende Fragen wie z.B. die Ein-
teilung von Wirtschaftszonen, Gebietsansprüche oder auch die Re-
gelung historischer Funde klären. In Kraft trat der Vertrag 1994. Zu
den Staaten, die dem Seerechtsübereinkommen nicht beigetreten
sind, zählen unter anderem die Vereinigten Staaten; für sie gelten
nach wie vor das Genfer Seerechtsübereinkommen. UNCLOS sieht

neben der Beteiligung von Staaten ausdrücklich auch die Möglich-
keit der Beteiligung Internationaler Organisationen vor. Verschiede-
ne spezielle Kommissionen zu einzelnen Sachgebieten sind UN-
CLOS untergeordnet.
www.un.org/Depts/los/index.htm

hen werden, mussten alternative Erwerbsmöglichkeiten gefun-
den werden. Mit einem Kredit der Provinzregierung sind die er-
sten Algenfarmen für die Produktion von Trockenalgen entstan-
den, die nach der Ernte nach Japan exportiert werden. Doch Geld
allein reichte nicht. Die Fischerfamilien mussten auch eine Grund-
ausbildung bekommen, um den Umgang mit Algen zu erlernen.
»Wie man so einen Gesamtprozess organisiert, das hatte ich im
Sucomar-Kurs gelernt«, sagt Cabungcal. Zwar habe die integrierte
Küstenzonenplanung in der Praxis am Anfang nicht so rei-
bungslos funktioniert, wie sich das in der Theorie angehört hatte.
Doch inzwischen sind die Erfahrungen mit den an philippinische
Verhältnisse angepassten »Coastman«-Methoden so positiv,
dass sie von 22 weiteren Gemeinden auf Palawan übernommen
wurden. Das ist beabsichtigt. Von Anfang an hat sich »Coastman«
als Multiplikator für das integrierte Küstenzonenmanagement
verstanden.

Auf diese Weise haben in Kolumbien bereits über 100 Mitarbeiter
des Umweltministeriums aus allen Provinzen die »Coastman«-
Methoden kennengelernt. Treibende Kraft war dabei June Marie
Mow von der kolumbianischen Karibikinsel San Andrés. Sie hatte
an einem der 14-tägigen Train-the-Trainer-Kurse in Bremen teilge-
nommen und unterstützt inzwischen die Einwohner der benach-
barten kleinen Insel Providencia in ihrem Kampf um eine nach-
haltige Entwicklung des Tourismus. »Gleichzeitig lassen sich die
Ergebnisse der Coastman-Workshops auch gut internationalen
Entwicklungsorganisationen präsentieren«, sagt Mow.

Die Coastman-Methoden zielen auf die Lösung sehr konkreter
Probleme. Zuvor aber wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern
des Programms vermittelt, dass Küstenzonen fast immer Regio-
nen sind, in denen unterschiedliche Interessen miteinander wett-
eifern: Landwirtschaft, Fischerei, Aquakultur, Naturschutz, Tou-
rismus, Industrie usw. Die Herausforderung besteht darin, diese
Räume in ihrer Widersprüchlichkeit wahrzunehmen und ent-
sprechend den sozialen und natürlichen Gegebenheiten sowie
politischen Vorgaben zu entwickeln. Die Ausbildung gibt den
Teilnehmern dafür das notwendige Handwerkszeug.

Gleichzeitig hat sich »Coastman« inzwischen zu einem internatio-
nalen Netzwerk entwickelt. Schließlich machen die Probleme der
Küstengebiete nicht an Landesgrenzen halt. Und manche Erfah-
rung lässt sich ohne weiteres auf ein anderes Land übertragen.
Schon seit Jahren befasst sich der chilenische Umweltwissen-
schaftler Adolfo Acuña mit dem Konflikt um das Industriegebiet
von St. Vicente. Die Raffinerien und Industrieanlagen boten zwar
Arbeitsplätze, waren für die Bevölkerung aber immer wieder auch
Anlass zur Klage. Mit wissenschaftlichen Studien konnte er die
Gefahren zwar konkret beschreiben, praktische Konsequenzen
hatte das aber nicht. Das änderte sich erst, als auch die Bevölke-
rung aktiv wurde. Am Ende der eineinhalbjährigen Aufklärungsar-
beit und Workshops mit über 5.000 Teilnehmern stand ein Kom-
promiss. Er beinhaltet die Umsiedlung eines besonders gefähr-
lichen Gasunternehmens. »Mit Coastman verlassen wir die Uni-
versitäten und erreichen die Entscheidungsträger in Politik, Ver-
waltung und Industrie«, sagt Acuña. Er hofft, dass der chilenische
Erfolg auch seine Netzwerk-Kollegen in Peru, Ecuador und Ko-
lumbien beflügelt. Auch wegen der gemeinsamen Sprache funk-
tioniert der »Süd-Süd-Austausch« in Südamerika schon besser
als in Südostasien. Doch auch Romeo Cabungcal von der Philip-
pinen-Insel Palawan sieht den regionalen Zusammenhang der
Umweltprobleme. »Die Fischerträge gehen ja nicht nur bei uns
zurück«, sagt er, »die Coastman-Kollegen aus Indonesien und
Vietnam haben die gleichen Sorgen.«

AUTOR

MARTIN FOTH IST PROJEKTLEITER FÜR »INTEGRIERTES KÜSTENZO-
NENMANAGEMENT« BEI »INWENT - INTERNATIONALE WEITERBIL-
DUNG UND ENTWICKLUNG GMBH« IM »REGIONALEN ZENTRUM
BREMEN«.

▪ KONTAKT: MARTIN.FOTH@INWENT.ORG

QUELLE

DER HIER LEICHT GEKÜRZTE BEITRAG WURDE ZUVOR IN DER
»E+Z - ENTWICKLUNG UND ZUSAMMENARBEIT«, AUSGABE 06/2004
VERÖFFENTLICHT.

NAHRUNGSQUELLE MEER

PETER JARCHAU | MARC NOLTING | KAI WIEGLER

»GIB EINEM HUNGERNDEN EINEN FISCH, UND ER WIRD EINMAL SATT, LEHRE IHN FISCHEN, UND ER WIRD NIE WIEDER HUNGERN.« DIESES MEHR ALS 2.600 JAHRE ALTE SPRICHWORT DES CHINESISCHEN PHILOSOPHEN LAOTSE IST HEUTE NUR NOCH BEDINGT RICHTIG. DAS MEER IST NOCH IMMER DIE GRÖßTE NAHRUNGSQUELLE DER WELT, AUF DIE MEHR ALS EINE MILLIARDE MENSCHEN DIREKT ANGEWIESEN SIND, DOCH DIE FISCHEREI BEFINDET SICH WELTWEIT IN EINER SCHWEREN KRISE UND MUSS LÖSUNGEN FÜR ERHEBLICHE PROBLEME FINDEN.

Die Oberfläche unseres »blauen Planeten« wird zwar zu über 70 Prozent vom Meer bedeckt, doch auf nur 5 Prozent der Weltmeeresfläche, nämlich in den küstennahen und nährstoffreichen Schelfgebieten, finden fast 90 Prozent der Fischereiaktivitäten statt. 75 Prozent der weltweiten Fischbestände sind nach Angaben der Welternährungsorganisation FAO bereits maximal befischt, erschöpft oder zusammengebrochen. Um den steigenden Bedarf an Fischprodukten zu befriedigen, werden trotzdem jedes Jahr weltweit mehr als 90 Millionen Tonnen Nahrungsmittel aus dem Meer gezogen - dank Hightech und moderner Fanggeräte.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ging die wissenschaftliche Lehrmeinung davon aus, dass durch die enorme Produktivität der Ozeane eine Überfischung überhaupt nicht möglich ist. Seit wenigen Jahrzehnten ist diese Ansicht eindeutig widerlegt. Das Lebensmittel Fisch wird immer knapper und es besteht die Gefahr, dass die Menschen bald ganz auf Seefisch verzichten müssen. In einem 2006 veröffentlichten Artikel stellen Wissenschaftler der Dalhousie University Halifax in Kanada die Prognose, dass bis zum Jahr 2048 alle kommerziell nutzbaren Arten in den Weltmeeren verschwunden sein werden, sollte der Fischfang mit der gleichen Intensität betrieben werden wie bisher.¹

Trotz dieser dramatischen Entwicklung steigt durch das anhaltende Bevölkerungswachstum in den Entwicklungsländern und das geänderte Konsumverhalten in den Industrieländern der Fischverbrauch kontinuierlich. Im Jahre 2015 wird nach Schätzungen der FAO der jährliche weltweite Bedarf an Fischprodukten bei etwa 180 Millionen Tonnen liegen.² Das sind etwa 30 Millionen Tonnen

mehr, als heute zur Verfügung stehen. Diese Nachfrage kann nur durch Fischzucht (Aquakultur) gedeckt werden. Allerdings birgt auch diese Lösung Probleme: Die meisten der von Konsumenten in den Industrieländern bevorzugten Zuchtfische wie Lachs oder Forelle sind Raubfische, die mit Fischmehl aufgezogen und gemästet werden. Für jedes Kilogramm Zuchtlachs müssen etwa vier Kilogramm Fisch verfüttert werden. Fischmehl stammt zum Großteil von Sardinen und Anchovis aus den produktiven Auftriebsgebieten vor den Küsten Perus und Chiles und konnte bisher noch nicht durch pflanzliches Protein ersetzt werden. Nur durch eine Minderung des Fischmehlanteils in den Futtermitteln und durch den Ausbau der Süßwasserfischzucht kann die Aquakultur langfristig eine sinnvolle und ökologisch vertretbare Alternative bzw. Ergänzung zur Fangfischerei darstellen.

Es ist damit zu rechnen, dass die Preise für Fischprodukte aufgrund der nur begrenzten Verfügbarkeit schneller steigen werden als bisher. Insbesondere in den Entwicklungsländern werden zudem steigende Nahrungsmittelpreise für landwirtschaftliche Produkte und die wahrscheinliche Verdrängung von Kleinbauern durch eine Intensivierung der Landwirtschaft zu noch dichter Besiedelung von Küstenregionen führen. Dadurch werden die ohnehin begrenzten Meeresressourcen noch stärker angegriffen. Es wird geschätzt, dass insgesamt etwa 200 Millionen Menschen ihren Lebensunterhalt aus dem Fischereisektor bestreiten; circa 95 Prozent davon leben in Entwicklungsländern.³ Da heute bereits etwa 50 Prozent der Fischexporte aus Entwicklungsländern stammen, ist bei einem weiteren Rückgang der Ressourcen mit dem Einbruch wichtiger Deviseneinnahmequellen für viele Entwicklungsländer zu rechnen. Ausbleibende Fänge werden besonders für die lokale Bevölkerung, die direkt oder indirekt auf die Fischerei als Lebenserwerb angewiesen ist, nicht nur starke wirtschaftliche Konsequenzen haben, sondern kurz- und mittelfristig auch zu Engpässen in der Proteinversorgung führen. Mehr als eine Milliarde Menschen sind auf Fisch als primäre Proteinquelle angewiesen.

Zwar stellt die weltweite massive Überfischung - insbesondere

»Joint Declaration on the Protection of the Wadden Sea«/
»Trilaterale Kooperationsklärung zum Schutz des Wattenmeeres«
(Wattenmeerkoooperation/1982)
Seit 1982 arbeiten Deutschland, die Niederlande und Dänemark
zum Schutz und Erhalt des Wattenmeeres im Rahmen der Trilatera-
len Kooperationsklärung zusammen. Die Zusammenarbeit be-
steht auf Verwaltungsebene, beim Monitoring, in der Wissenschaft
und auch auf der politischen Ebene, zu der auch die trilateralen Mi-

nisterkonferenzen gehören. Sitz des »Gemeinsamen Wattenmeerse-
kretariates« (CWSS) ist Wilhelmshaven. 1997 wurden mit »The Tri-
lateral Wadden Sea Plan« (WSP) verschiedene grundlegende Ziele
zum Schutz der Landschaftselemente und der kulturhistorischen
Charakteristika festgelegt.
www.waddensea-secretariat.org

durch die modernen Fangflotten - die größte Gefahr für die Öko-
systeme der Meere dar, aber auch Klimawandel und Umweltver-
schmutzung bedrohen die in den Weltmeeren lebenden Organismen.
Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden laut dem letzten Sach-
standsbericht des UN-Klimarates Temperaturerhöhungen und
Versauerungen der oberen Meeresschichten die Vorkommen von
Fischarten weiter verschieben, mit negativen Folgen für Fischerei
und Fischzucht.⁴ Insgesamt gelten 40 Prozent der Wasserflächen
wegen Überfischung und Verschmutzung als stark angegriffen.⁵
Ein Ausweg aus diesem Dilemma kann nur durch radikales Um-
denken im Umgang mit den natürlichen Ressourcen des Meeres
gefunden werden. Notwendig sind die Umsetzung einer globalen,
auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Fischereipolitik, der Abbau von
Überkapazitäten und Überkapitalisierung der industriellen Fang-
flotten, die Bekämpfung der illegalen Fischerei und mehr Wert-
schöpfung in den Entwicklungsländern.

URSACHEN DER ÜBERFISCHUNG UND IHRE AUSWIRKUNGEN

Das Hauptproblem in der Seefischerei besteht darin, dass fast
überall auf der Welt Fischbestände als Allgemeingut (common re-
source) behandelt werden, die jeder gegen Entrichtung einer Li-
zenzgebühr nutzen kann. Der Zugang zu diesen Fischressourcen
ist deshalb nur unzureichend geregelt und beschränkt, was un-
weigerlich zu einer Übernutzung führt. Bisherige Fischereireg-
lungen wie die Zuteilung von Quoten (»Total Allowable Catches«,
TAC) haben sich als unzureichend herausgestellt. Ein Beispiel da-
für ist die Fischereipolitik in der EU, welche die Empfehlungen
des »International Council for the Exploration of the Sea« (ICES)
zur Höhe der Quoten für die kommerziell genutzten Fischbestän-
de fast jedes Jahr um circa 30 Prozent überschreitet. Mittlerweile
sind 81 Prozent der Fischbestände in den EU-Gewässern über-
fischt.⁶ In den 1970er Jahren waren es lediglich 10 Prozent. Welt-
weit sinken die Fänge seit den 1990er Jahren. Setzt man Fanger-
trag und fischereilichen Aufwand ins Verhältnis, kann man davon
ausgehen, dass die Biomasse im Meer im Zeitraum von 1970 bis

2000 um etwa 80 Prozent gesunken ist.⁷

Die Fischereien in Europa, im Nordatlantik und im nördlichen Pa-
zifik erreichten ihren Höhepunkt in den 1970er Jahren. Damals
waren alle kommerziell wichtigen Fischbestände bis zum Maxi-
mum befischt. Danach begannen die Industrienationen ihre fi-
schereilichen Aktivitäten in den Süden auszuweiten. Sie setzten
die Überfischung zuerst in Westafrika und später in allen süd-
lichen Meeresgebieten fort. Nachdem 1982 das Seerechtsüber-
einkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention
on the Law of the Sea, UNCLOS) abgeschlossen wurde, verein-
barten die Industrienationen Fischereiabkommen mit den Ent-
wicklungsländern, die über keine eigenen Fangflotten verfügten,
um Zugang zu deren ausschließlichen Wirtschaftszonen zu be-
kommen. Die Aktivitäten dieser fremden Fangflotten sind aller-
dings mitverantwortlich dafür, dass bisher kaum eine leistungsfä-
hige Fischindustrie in den Entwicklungsländern, insbesondere in
Westafrika, aufgebaut wurde. Der Einsatz dieser Fangflotten der
Industrienationen führte auch in diesen Gewässern zur Über-
fischung. Dies lässt sich gut an den Aufwendungen für Fischerei-
abkommen der EU ablesen, da diese Zahlungen unter anderem in
Relation zu den erwarteten Fangmengen stehen: 2008 betrug das
finanzielle Volumen für bilaterale Fischereiabkommen mit Dritt-
ländern circa 160 Millionen Euro;⁸ im Vergleich dazu wurden 1997
von der EU noch fast 300 Millionen Euro aufgebracht.⁹

Auch illegale industrielle Fischfangflotten rauben einigen der
ärmsten Länder die Nahrungsgrundlage und zerstören damit den
Lebensunterhalt der einheimischen Kleinfischer. Da viele Ent-
wicklungsländer gar nicht die Möglichkeit haben, ihre 200 See-
meilen exklusiver Bewirtschaftungszone zu nutzen oder zu kon-
trollieren, haben sie einer illegalen Nutzung dieser Gebiete kaum
etwas entgegenzusetzen. Durch diese Piratenfischerei entstehen
nach Schätzung des Bundesministeriums für Ernährung, Land-
wirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) weltweit jährlich Ver-
luste von bis zu neun Milliarden Euro.¹⁰

In Westafrika zeigt sich deutlich, dass die Fänge der Fremdflo-
ten die »Anlandungen«, also die Fangerträge, der einheimischen

»Convention on Future Multilateral Cooperation in North East Atlantic Fisheries«/
»Nordostatlantisches Fischereiabkommen und Kommission«
(NEAFC Convention/1982)

Die erste »North-East Atlantic Fisheries Convention« wurde 1959 vertraglich festgehalten. Die neue Konvention von 1982 mit ihren späteren Ergänzungen soll zwischen den Vertragsstaaten die rationale Nutzung der Fischbestände des Nord-Ost-Atlantiks regeln.

Dazu wurde die »North East Atlantic Fisheries Commission« eingerichtet, die bei ihren Aufgaben vom »International Council for the Exploration of the Sea« (ICES) beraten wird.
www.neafc.org

Kleinfischereien reduzieren. In vielen Entwicklungsländern ist die Kleinfischerei für viele Menschen, die keine Beschäftigung in der Landwirtschaft oder in anderen Sektoren mehr finden können, die letzte Möglichkeit, ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Laut FAO ist seit 1950 die Zahl der in der Fischerei direkt Beschäftigten um 400 Prozent auf mehr als 40 Millionen angewachsen (im Vergleich zu 35 Prozent Beschäftigungswachstum in der Landwirtschaft im selben Zeitraum). Weltweit sind die Fangflotten überkapitalisiert. Zwischen 1970 und 1980 stieg die Anzahl der geschlossenen motorisierten Fischfangboote von 600.000 auf 800.000, bis 1990 hatte sich die Flotte im Vergleich zu 1970 verdoppelt. Seitdem verlangsamt sich das Wachstum beträchtlich und stabilisierte sich bei etwa 1,2 Millionen Schiffen.¹¹ Hinzu kommen noch 2,8 Millionen offene Boote, die in der Kleinfischerei eingesetzt werden. Die Hälfte dieser Flotte würde ausreichen, um die maximal möglichen Weltanlandungen zu gewährleisten.

Die bisher insgesamt unzureichende Zugangsbeschränkung zu marinen Ressourcen ist nicht nur ein globales ökologisches oder ethisches Desaster, es ist vor allem auch ein ökonomisches: Die 14 bis 20 Milliarden US-Dollar jährlicher Subventionen in Industrie- und Schwellenländern führen zu einer Überkapazität und Überkapitalisierung der industriellen Fangflotten. Mit immer größeren und technisch ausgefeilteren Fahrzeugen werden immer weniger Bestände befischt. Dabei würde weniger Druck auf die marinen Ressourcen deren Reproduktionsfähigkeit und damit den Maximalfangertrag erhöhen. Die Fischerei befindet sich in der paradoxen Situation, dass etwa ein Drittel mehr Fisch angelandet werden könnte, wenn weltweit die Hälfte der Fangfahrzeuge stillgelegt würde. Der jährliche Verlust, d.h. die Differenz zwischen potenziellen und aktuellen volkswirtschaftlichen Nettoerträgen, beläuft sich nach einer aktuellen Studie der Weltbank auf jährlich 50 Milliarden US-Dollar.¹²

Ein zusätzliches Problem in Entwicklungsländern ist der Verderb bereits gefangener Fische wegen fehlender Kühlketten (post-harvest-losses) und unzureichender hygienischer Bedingungen in der Weiterverarbeitung. Dieser vermeidbare Verlust wertvollen

tierischen Proteins wird auf etwa 40 Prozent der jährlichen Fangmenge geschätzt.

Die hauptsächlich in den industriellen Fischereien anfallenden Rückwürfe (discards) werden nach jüngsten Berechnungen der Welternährungsorganisation FAO auf etwa sieben Millionen Tonnen beziffert.¹³ Bislang dürfen in der EU untermaßige (zu kleine) Fische oder Arten, deren Quote bereits erschöpft ist, nicht angelandet werden. Verletzt, sterbend oder tot werden sie wieder zurück ins Meer geworfen. Beide Probleme (post-harvest-losses und discards) sind neben der massiven Überfischung die dringendsten bei der Nutzung der Nahrungsquelle Meer.

AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS

Die Fischerei ist durch ihren Treibstoffverbrauch eine Mitverursacherin des Klimawandels. Global verbrennen Fischereifahrzeuge jährlich 50 Milliarden Liter fossilen Treibstoff, um etwa 80 Millionen Tonnen Fisch und Fischereiprodukte anzulanden und verbrauchen damit 1,2 Prozent des gesamten globalen Rohölbedarfs. Dies entspricht etwa dem Gesamtölverbrauch der Niederlande. Die Fischereiflotten emittieren damit 130 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr in die Atmosphäre.¹⁴ Der Energiegehalt des Treibstoffs, der in der Fangfischerei verbraucht wird, ist 12,5 Mal größer als der des damit gewonnenen tierischen Proteins. Wichtigster Effekt des anthropogenen Klimawandels auf marine Ökosysteme ist neben der Erwärmung insbesondere die Versauerung der oberen Meeresschichten durch CO₂-Eintrag. Derzeit werden durch Brandrodungen netto etwa 0,3 Milliarden Tonnen Kohlenstoff mehr von der Vegetation in die Atmosphäre abgegeben als aufgenommen. Die oberen Meeresschichten nehmen dagegen netto 2 bis 2,5 Milliarden Tonnen Kohlenstoff (in Form von Kohlendioxid) auf. Seit Beginn der Industrialisierung sind die oberen Meeresschichten bereits um etwa pH 0,1 versauert. Dies beeinträchtigt die Fähigkeit kalkbildender Organismen im Meer, Schalen oder Skelette zu bilden. Das betrifft neben den Korallen vor allem Primärproduzenten wie einige Planktonarten, die am Be-

»Common Fisheries Policy«/
»Gemeinsame Fischereipolitik« (CFP/1983)
Die »Gemeinsame Fischereipolitik« (GFP) ist ein Aufgabenbereich der »EU-Kommission für Fischerei und maritime Angelegenheiten« und der »Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei«. Die GFP beruht darauf, dass die Mitgliedsstaaten der EU die ausschließliche Kontrolle über die Fischereipolitik übergeben haben. Die vorgeschlagene Europäische Verfassung sieht die GFP

dementsprechend als einen der wenigen Politikbereiche vor, in denen der EU »exklusive Kompetenzen« zubilligt werden. Die Generaldirektion koordiniert auch die integrierte Meerespolitik der EU.
http://ec.europa.eu/fisheries/cfp_de.htm

ginn der Nahrungskette stehen. Nach bisherigem Erkenntnisstand verschiebt die Erwärmung vor allem Lebensräume im Meer, aber die zunehmende Versauerung der oberen Meeresschichten bei gleichzeitiger massiver Überfischung kann langfristig vernichtende Auswirkungen auf marine Ökosysteme haben. Denn je stärker aquatische Ressourcen übernutzt werden, desto geringer ist deren Anpassungsfähigkeit an klimatische Änderungen.

DER INTERNATIONALE FISCHHANDEL

Fischereiprodukte sind und werden zunehmend ein wichtiges Handelsgut für Entwicklungsländer. Bis 1985 waren Entwicklungsländer noch Nettoimporteure von Fisch, mittlerweile stammt etwa die Hälfte des weltweit gehandelten Fisches aus ihren Gewässern. Der Wert der Fischereinettoexporte aus Entwicklungsländern übersteigt den Wert der Exporte von Kaffee, Tee und Kakao zusammen.¹⁵ Durch verbesserte Wertschöpfung kann der internationale Fischhandel dazu beitragen die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in unseren Partnerländern zu stärken.

Die momentan existierenden nationalen und internationalen Rahmenbedingungen stehen dem jedoch in vielfältiger Weise entgegen. So stellen die Fischereisubventionen der Länder mit großen Fischereifangflotten, etwa jener der EU, aber auch von Japan oder Taiwan, ein großes Entwicklungshindernis dar, das nicht nur den Wettbewerb auf den Märkten verzerrt, sondern auch den Aufbau eigener Produktionskapazitäten in Entwicklungsländern behindert. Zudem können Hygieneanforderungen und nichttarifäre Handelshemmnisse in Abnahmeländern eine Hürde für den Export aus Entwicklungsländern sein. Die global noch unzureichende Kennzeichnungspflicht beim Handel mit Fischereiprodukten erschwert deren Rückverfolgbarkeit und hilft, Anlandungen aus illegaler Fangfischerei zu verschleiern.

Der Handel mit Fisch zwischen den afrikanischen, karibischen und pazifischen Staaten (AKP) und der EU ist für die AKP-Staaten eine wichtige Einkommensquelle. Etwa 75 Prozent der AKP-Fischereieexporte haben die Europäische Union als Ziel. Die Han-



»Marine Mammals Action Plan«/
»Aktionsplan für Marine Säugetiere« (MMAP/1984)
Der Aktionsplan ist ein Programm der UNEP und soll durch regulative und schützende Maßnahmen, Verbesserung der wissenschaftlichen Forschung und der Gesetzgebung den Schutz der Meeressäuger sicherstellen.
www.unep.ch/seas/main/hmarmams.html

dersregeln zwischen der EU und den AKP-Staaten sollen ab 2008 durch die »Economic Partnership Agreements« (EPAs) neu gestaltet werden. Positiv anzumerken ist, dass im Rahmen dieser Abkommen den Entwicklungsländern explizit die Möglichkeit einer besseren lokalen Wertschöpfung eingeräumt werden soll.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Angesichts der bedrohlichen Entwicklungen in der weltweiten Fischerei wurde die FAO beauftragt, einen Verhaltenskodex für eine verantwortungsvolle Fischerei (Code of Conduct for Responsible Fisheries, CCRF) zu erarbeiten. Der CCRF wurde bereits 1995 von nahezu allen Mitgliedstaaten einstimmig angenommen. Aufgrund von Kapazitätsengpässen und unzureichender Finanzmittel für die zuständigen Organisationen erfolgt in den meisten Entwicklungsländern die Umsetzung des CCRF allerdings zu langsam. Eine bessere Kohärenz zwischen europäischer Fischerei- und Entwicklungspolitik könnte hier einen wichtigen Beitrag leisten. Zurzeit ist die Fischerei kein Schwerpunkt in der europäischen und deutschen Entwicklungszusammenarbeit.

Der fehlende globale politische Nachdruck zum Schutz der marinen Ressourcen, zur Abschaffung von Subventionen und zur Förderung einer verantwortungsvollen, nachhaltigen Fischerei hat eine Vielzahl von privatwirtschaftlichen Zertifizierungsinitiativen hervorgerufen. Besonders erfolgreich ist das 1997 aus einer Kooperation zwischen Unilever und dem WWF hervorgegangene Gütesiegel des Marine Stewardship Council (MSC). Der MSC zertifiziert, dass die Fischerei nicht zur Überfischung oder Erschöpfung der Bestände beiträgt, und dass das Ökosystem möglichst wenig durch die Fischerei geschädigt wird. Durch eine Zertifizierung wird jedem einzelnen Konsumenten und der Privatwirtschaft die Möglichkeit einer verantwortungsbewussten Kaufentscheidung eröffnet. Diese immer stärker zunehmende Nachfrage nach zertifizierten Fischereiprodukten seitens der Verbraucher und der Industrie eröffnet neue Möglichkeiten, Druck auszuüben und ein nachhaltiges Fischereimanagement einzufordern.

Dieser insgesamt positiven Entwicklung zu mehr Verantwortung entlang der Wertschöpfungskette und mehr Engagement der Privatwirtschaft stehen Befürchtungen gerade von Entwicklungsländern gegenüber, die darin ein weiteres nichttarifäres Handelshemmnis sehen. Diese müssen dabei unterstützt werden, auch Zertifizierungen für ihre Fischereien zu erreichen. Ein Gütesiegel wie das des MSC nun auch für Kleinfischereien in Entwicklungsländern zugänglich zu machen, ist ein weiteres notwendiges Betätigungsfeld für die internationale Entwicklungszusammenarbeit.

Durch gewachsenes Umweltbewusstsein und aus der Einsicht unserer Abhängigkeit von intakten Ökosystemen heraus sind bisher etwa 12 Prozent der Landflächen als Schutzgebiete ausgewiesen. Für die Ozeane wachsen diese Erkenntnis und das politische Engagement zu deren Schutz leider langsamer. Bisher ist nur etwa ein Prozent der Meeresoberfläche als Schutzgebiet ausgewiesen.¹⁶ Die Etablierung von großflächigen Schutzgebieten (Marine Protected Areas) ist ein wichtiger Bestandteil des Fischereimanagements und muss stärker als bisher eingefordert werden. Um auch für folgende Generationen die Nahrungsquelle Meer zu erhalten, muss jetzt insbesondere die Übernutzung der aquatischen Ressourcen bekämpft werden. Hierzu ist notwendig:

- ein weltweites abgestimmtes und zügiges Absenken der 14 bis 20 Milliarden US-Dollar an jährlichen Subventionen für den Fischereisektor insbesondere in Industrie- und Schwellenländern;
- die Bekämpfung der illegalen, unregulierten und undokumentierten Fangfischerei (IUU-fishing) durch die Unterstützung der Fischereiüberwachung in Entwicklungsländern und eine Kennzeichnungspflicht beim Handel mit Fischereiprodukten, um deren Rückverfolgbarkeit sicherzustellen;
- die Ausweitung von marinen Schutzgebieten (Marine Protected Areas). Die Identifikation dieser Gebiete muss partizipativ mit den jeweils betroffenen Kleinfischern erfolgen;
- die Stärkung regionaler Fischereimanagementorganisationen (RFMOs), um eine verantwortungsvolle Fischerei auch in Seegebieten außerhalb der »Exklusiven Bewirtschaftungszone« (EEZ)

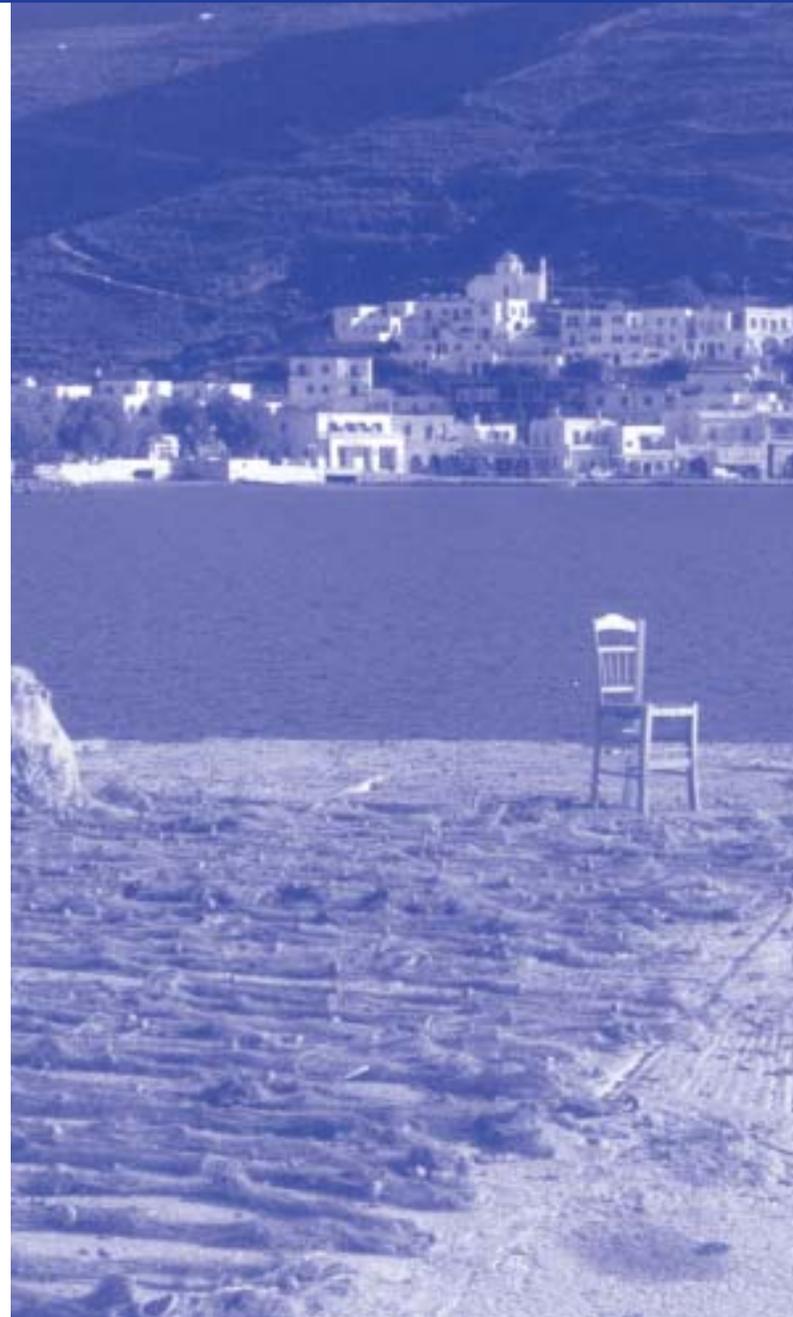
»Marine Environment Protection Committee«/
»Meeresumweltschutzausschuss« (MEPC/1985)
MEPC ist eine Einrichtung der IMO und bearbeitet alle Maßnahmen zur Kontrolle und zum Schutz vor Umweltverschmutzung durch Schiffe. Aktuell befasst sich der Meeresumweltausschuss mit den Themen des Abwrackens und Recyclings von Schiffen, der Ballastwasserkonvention und den hierzu zu erlassenden Regularien zur Vermeidung des Eindringens invasiver Arten in heimische Gewässer

und der Vermeidung von Luftverunreinigungen durch den Schiffsverkehr.
www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=109

sicherzustellen;

- die Implementierung des »Code of Conduct for Responsible Fisheries« (CCRF) und die Einführung von Managementansätzen und -systemen, welche die Beteiligung aller Fischer gewährleisten (Co-management);
- die Einführung von Zugangsbeschränkungen (Abschaffung des offenen Zugangs zu den aquatischen Ressourcen) durch verbriefte Nutzungsrechte;
- ein generelles Verbot von Beifang-Rückwürfen. Was durch Fangfischerei dem Meer entnommen wurde, muss angelandet und genutzt werden;
- technische Zusammenarbeit in Entwicklungsländern zugunsten hygienischerer Bedingungen in der Weiterverarbeitung und des Aufbaus von Kühlketten, um den Verderb bereits gefangener Fische und den Verlust wertvollen tierischen Proteins zu verringern;
- die Einführung von Zertifizierungsinstrumenten auch in Entwicklungsländern, um nachhaltiges Fischereimanagement zu fördern und die Gefahr eines nichttarifären Handelshemmnisses zu mindern;
- Unterstützung von Entwicklungsländern beim Aufbau einer Fischverarbeitungsindustrie, um mehr Wertschöpfung zu erreichen und die Abhängigkeit von Zahlungen für Fischereiabkommen zu reduzieren;
- Regulierung von mariner Aquakultur durch die Einführung von Mindeststandards für umweltverträgliche Zuchtmethoden und -verfahren.

Die zunehmende Häufigkeit und Intensität extremer Wetterereignisse durch den Klimawandel sind insbesondere in den dicht besiedelten Küstenregionen der Welt schon heute wahrzunehmen. Der Schaden, den extreme Sturm- und Flutereignisse verursachen, lässt sich durch intakte Mangrovenwälder und Küstenschutz mindern. Eine konkrete Maßnahme ist: - Die Einführung eines integrierten nachhaltigen Küstenzonenmanagements, um die Übernutzung und Zerstörung von Küstenhabitaten zu verhindern. Dies hat auch eine positive Auswirkung auf den Fischerei-Maxi-



»Social Security (Seafarers) Convention (Revised)«/
»Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Seeleute
(Neufassung)« (C165/1987)
Die Mitglieder sind verpflichtet für Seeleute »mindestens drei der
folgenden Zweige der Sozialen Sicherheit zu erfüllen: a) ärztliche
Betreuung; b) Krankengeld; c) Leistungen bei Arbeitslosigkeit;
d) Leistungen bei Alter; e) Leistungen bei Arbeitsunfällen und
Berufskrankheiten; f) Familienleistungen; g) Leistungen bei Mutter-

schaft; h) Leistungen bei Invalidität; i) Leistungen an Hinterblie-
bene; darunter mindestens einer der in den Buchstaben c), d), e),
h) und i) genannten Zweige.«
www.ilo.org/ilolex/german/docs/convdisp1.htm

malfangertrag, da viele Meerwasserfische den Küstenraum zur
Fortpflanzung nutzen.

Die Klimafolgenforschung ist ein noch junges Forschungsgebiet
mit vielen offenen Fragestellungen. Mit einem größeren Verständ-
nis der stattfindenden Anpassungsprozesse können bessere Vor-
hersagen über zukünftige Auswirkungen des Klimawandels
getroffen werden. Eine wichtige Maßnahme ist daher die Unter-
stützung von regionaler Fischereiforschung nicht nur in
Industrie-, sondern auch in den besonders betroffenen Entwick-
lungsländern.

Wird die Fischerei weiterhin so wie bisher fortgeführt, werden alle
kommerziell nutzbaren Arten in den Weltmeeren innerhalb der
nächsten Generation verschwinden. Die Meere werden dann von
Quallen dominiert, die keine natürlichen Feinde mehr haben.

ANMERKUNGEN

- 1: Vgl. Boris Worm et al., Impacts of Biodiversity Loss on Ecosystem Ser-
vices, in: Science, Vol. 314, vom 3. November 2006, S. 790.
- 2: Vgl. Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO),
Fisheries and Aquaculture Department, The state of world fisheries
and aquaculture 2006, Rome 2007, S. 151.
- 3: Vgl. Boris Worm/David Vanderzwaag, High Seas Fisheries: Troubled
Waters, Tangled Governance and Recovery Prospects, in: Behind the
headlines, Vol. 64 (2007) 5, published by the Canadian Institute of
International Affairs (Toronto) and the Centre for International Gover-
nance Innovation (Waterloo), S. 4.
- 4: Vgl. WMO/UNEP, Intergovernmental Panel on Climate Change Techni-
cal Paper VI - Climate change and Water, Geneva 2008, S. 57-63, S.
104.
- 5: Vgl. Benjamin S. Halpern et al., A global map of human impact on ma-
rine ecosystems, in: Science, Vol. 319, vom 15.2. 2008, S. 948.
- 6: Vgl. Reinhard Priebe, Die strategische Ausrichtung der EU-Fischereipol-
itik, Paper zu den Hamburger Gesprächen für Naturschutz 2007: Fi-
sche ohne Schutz. Siehe Link unter:
<http://www.michaelottostiftung.de/popup4.php> (3.12. 2008).
- 7: Vgl. Daniel Pauly, Auswirkungen der Überfischung auf die Biodiver-
sität, Symposiumspapier zu den Hamburger Gesprächen für Natur-
schutz 2007 der Michael Otto Stiftung: Fische ohne Schutz.
- 8: Siehe unter: [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/external_relations/
bilateral_agreements_de.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/external_relations/bilateral_agreements_de.htm) (3.12. 2008).
- 9: Ifremer, Evaluation of the fisheries agreements concluded by the Euro-

pean Community. Summary Report, 1999. Siehe: [http://www.doc-
stoc.com/docs/956514/Evaluation-of-EC-Fisheries-Agreements](http://www.doc-stoc.com/docs/956514/Evaluation-of-EC-Fisheries-Agreements)
(3.12. 2008), S. 4.

- 10: Vgl. [http://www.bmelv.de/cln_045/nn_755892/DE/05-Fischerei/
Fischereiaufsicht/IllegaleFischerei.html_nnn=true](http://www.bmelv.de/cln_045/nn_755892/DE/05-Fischerei/Fischereiaufsicht/IllegaleFischerei.html_nnn=true) (4.12. 2008).
- 11: World Bank/Food and Agriculture Organization, The Sunken Billions.
The economic justification for fisheries reform, Agriculture and Rural
Development Department, Washington DC 2008. Siehe: [http://site-
resources.worldbank.org/EXTARD/Resources/336681-121572493
7571/SunkenBillionsAdvanceWebEd.pdf](http://site-resources.worldbank.org/EXTARD/Resources/336681-1215724937571/SunkenBillionsAdvanceWebEd.pdf) (3.12.2008), S. 13 -16.
- 12: Vgl. ebd., S. 31f.
- 13: Vgl. Kieran Kelleher, Discards in the world's marine fisheries. An up-
date, FAO Fisheries Technical Paper No. 470, Rome 2005. Siehe:
<http://www.fao.org/docrep/008/y5936e/y5936e09.htm#m09.1>
(3.12. 2008).
- 14: Vgl. Peter H. Tyedmers/Reg Watson/Daniel Pauly, Fueling Global
Fishing Fleets, in: Ambio, 34 (2005) 8, S. 635 - 638.
- 15: Vgl. Food and Agriculture Organization (Anm. 2), S. 45, Figure 28: Net
exports of selected agricultural commodities by developing coun-
tries.
- 16: Vgl. UNEP World Conservation Monitoring Centre (ed.), Annual Re-
port on Protected Areas: A review of global conservation progress in
2007, Cambridge/UK 2008, S. 26. Siehe: [http://www.unep-
wcmc.org/protected_areas/docs/WDPa%202008%20ComplR%20
Final.pdf](http://www.unep-wcmc.org/protected_areas/docs/WDPa%202008%20ComplR%20Final.pdf) (12. 1. 2009).

AUTOREN

PETER JARCHAU IST FISCHEREIÖKONOM UND LEITER DES
PROJEKTS »FÖRDERUNG EINER VERANTWORTUNGSVOLLEN
FISCHEREI« BEI DER »DEUTSCHEN GESELLSCHAFT FÜR
TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT« (GTZ).

■ KONTAKT: PETER.JARCHAU@GTZ.DE

MARC NOLTING IST FISCHEREIBIOLOGE UND FACHPLANER FÜR
FISCHEREI, AQUAKULTUR UND KÜSTENZONEN BEI DER GTZ.

■ KONTAKT: MARC.NOLTING@GTZ.DE

KAI WIEGLER, BSC »INTERNATIONAL BUSINESS ADMINISTRATION«,
IST MITARBEITER IM PROJEKT »FÖRDERUNG EINER VERANTWOR-
TUNGSVOLLEN FISCHEREI«.

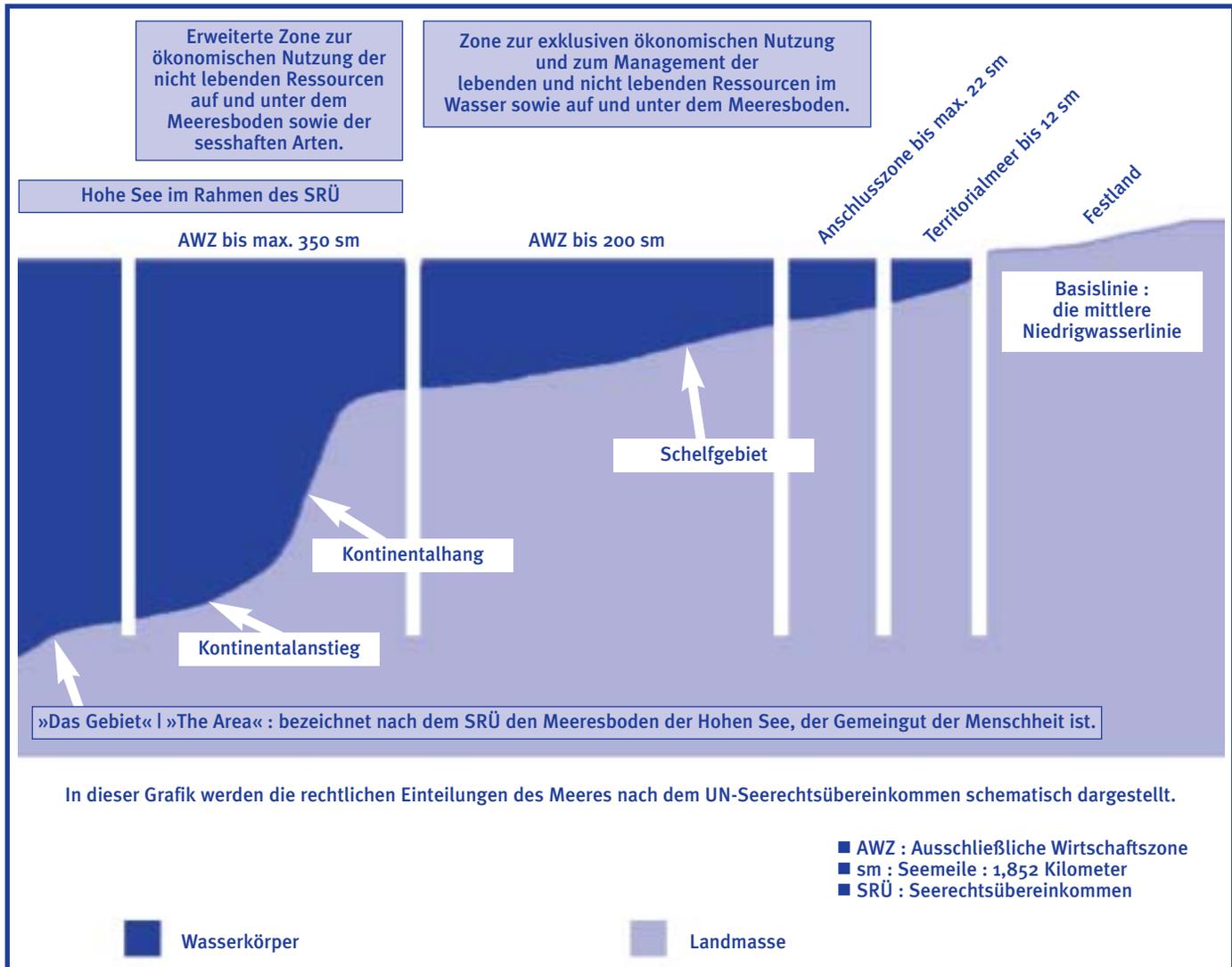
■ KONTAKT: KAI.WIEGLER@GTZ.DE

QUELLE:

DER HIER NACHGEDRUCKTE TEXT WURDE BEREITS VERÖFFENTLICHT
IN »AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE« (APuZ 6-7/2009) UND
IN »UNIVERSITAS« (7/2009; S. 661-769).

»Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal«/
 »Konvention zur Regelung der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen und ihrer Beseitigung« (1989)
 Eine Konvention unter der Ägide des UNEP, die zur Regelung des internationalen Giftmüllhandels abgeschlossen wurde.
<http://www.basel.int/about.html>

GRAFIK: DIE RECHTLICHE AUFTEILUNG DER MEERE 2



S.O.S.: SAVE OUR SEAS

ÜBER DIE GLOBALE BEDROHUNG DER MEERESUMWELT UND IHRE AUSWIRKUNGEN

KAI KASCHINSKI

KNAPP 29.000 KLEINE GELBE PLASTIKENTCHEN DER FIRMA »FRIST YEARS INC.« BEGABEN SICH ZU BEGINN DES JAHRES 1992 AUF EINEN LANGEN TÖRN RUND UM DEN GLOBUS. EIN FRACHTER HATTE SIE AUF DEM WEG VON HONGKONG NACH TACOMA IM PAZIFIK VERLOREN. DA DIE BIS HEUTE NICHT BEENDETE SEEREISE DER ALS »FRIENDLY FLOATEES« BEZEICHNETEN ENTCHEN UNTER ANDEREM RÜCKSCHLÜSSE AUF DIE STRÖMUNGS- UND WINDVERHÄLTNISSE AUF DEN WELTMEEREN ZULÄBT, VERFOLGTEN MEERESWISSENSCHAFTLER JAHR UM JAHR IHREN WEG DURCH DIE OZEANE MIT GROSSEM INTERESSE. OB SIE NUN IN DER ARKTIS FESTFROREN ODER IM NORDATLANTIK GESICHTET WURDEN, IHRE REGISTRIERUNG ERWEITERTE DAS WISSEN ÜBER DIE OZEANE. DIE OZEANOGRAFEN CURTIS EBBESMEYER UND ERIC SCIGLIANO VERÖFFENTLICHTEN 2009 GAR EIN PASSENDES BUCH UNTER DEM TITEL »FLOTSAMETRICS AND THE FLOATING WORLD: HOW ONE MAN'S OBSESSION WITH RUNAWAY SNEAKERS AND RUBBER DUCKS REVOLUTIONIZED OCEAN SCIENCE«. AUF DEM BUCHCOVER IST EIN SCHWIMMENDES GELBES ENTCHEN ZU SEHEN.

MEERESVERSCHMUTZUNG

Dies ist aber nicht nur eine Geschichte, die von niedlichen kleinen »Flotees« handelt. Plastikmüll - und das sind die Entchen letztlich - ist eines der wenigen Umweltprobleme der Meere, das mit seinen Auswirkungen auch an den Küsten sichtbar wird. Die UNEP schätzt, dass 100 Millionen Tonnen Plastikmüll in den Weltmeeren treiben. Im Durchschnitt sollen 13.000 bis 18.000 Plastikstücke, die größer als ein A5-Blatt sind pro Quadratkilometer im Wasser zu finden sein. Da sich das Plastik seit seiner Erfindung vor 60 Jahren im Meer kontinuierlich zersetzt, ist der größte Teil des Abfalls mittlerweile mikroskopisch klein und geht in die Nahrungskette ein. Meerestiere, die sich ansonsten von Plankton ernähren, filtern diesen aus dem Wasser. Die chemischen Eigenschaften der Plastikteilchen sorgen zudem dafür, dass sich giftige Chemikalien an ihnen überproportional anlagern. 80 Prozent des Plastikmülls kommen laut der »United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution« (GESAMP) aus den Flüssen

und 20 Prozent werden direkt auf See eingebracht. Eine besonders hohe Dichte erreicht der Plastikmüll in den großen Müllstrudeln, über die in letzter Zeit in den Medien berichtet wurde. 1997 beschrieb Kapitän Charles Moore erstmals den bekanntesten dieser Strudel, den »Großen Nordpazifischen Müllstrudel« oder auch »Great Pacific Ocean Garbage Patch«. Dort wird der Plastikmüll auf 3.340.000 Stück Plastikmüll pro Quadratkilometer geschätzt. Die künstlichen Kleinstteile sollen in diesem Strudel gar häufiger sein als die natürlichen Planktonlebewesen. Der »Große Nordpazifische Müllstrudel« ist die Nummer Eins unter den Müllhaufen der Erde. Der oberflächennahe Plastikmüll ist dennoch nur die Spitze der Müllberge in den Meeren und macht nur 15 Prozent des ozeanischen Plastikmülls aus. Weitere 15 Prozent werden an den Küsten angespült und die restlichen 70 Prozent lagern sich auf dem Meeresgrund ab und wachsen dort zu immer höher aufgeschichteten Müllbergen heran. Die sich in zahllosen Netzen und Plastiktüten verfangenden Meeressäuger, Fische und Seevögel, die an den Stränden gefunden werden, sind also nur ein Aspekt eines weit gravierenderen globalen Umweltproblems. Und selbst der Plastikmüll ist wiederum nur ein kleiner Ausschnitt der Meeresverschmutzung, die durch die alltägliche Einbringung von Pestiziden, Reinigungsmitteln, Industriechemikalien, Medikamenten und Hormonen in die Meere geschieht. Ebenso wenig bleiben die Meere von Giftmüll und radioaktiven Stoffen verschont. Sie werden über die Meere in Länder transportiert, die ihnen als Endlager dienen sollen und zumeist im globalen Süden liegen. Ein besonders markanter Fall ist die Fahrt der »Probo Koala«, die im August 2006 europäischen Müll in Form hochgiftiger Schiffsabfälle nach Abidjan in der Elfenbeinküste brachte. 16 Menschen starben in der Stadt an den Folgen dieser illegalen Müllbeseitigung und Tausende erkrankten. In Lokalzeitungen wurde vom »ivorischen Tschernobyl« gesprochen. Der 1989 verabschiedeten »Baseler Konvention«, die an sich den grenzüberschreitenden Transport von Giftmüll in Entwicklungsländer untersagt, wird auf See offensichtlich nur sehr eingeschränkt Geltung verschafft. Aktuell ist es die Aufdeckung der Ma-

»International Convention on Salvage«/
»Internationales Übereinkommen über Bergung« (1989)
Das Übereinkommen von 1989 hat den entsprechenden Vertrag von 1910 erneuert und ergänzt. In Kraft getreten ist das Bergungsübereinkommen 1996. Neu eingeführt wurde unter Artikel 14 eine »special compensation«, die der Berger zugesprochen erhält, wenn dieser trotz einer erfolglosen Sachrettung Anstrengungen unternommen hat, um Schäden an der Umwelt zu vermeiden - zuvor galt

der Grundsatz »Kein Erfolg: Keine Zahlung«.
www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=687

chenschaften der italienischen Mafia, die zeigt, dass die illegale Verklappung von Giftmüll auch direkt auf See, unauffällig und diskret vorgenommen wird. Die Staatsanwaltschaft in Italien spricht von mehr als 32 Schiffen mit Atom- und Giftmüll, die die kalabrische Mafia Ndrangheta für ihre Auftraggeber kostengünstig im Mittelmeer versenkt haben soll.

MEERESSCHUTZ

Bereits im 19. Jahrhundert war es der Walfang, der erste kritische Beiträge zum Umgang mit der Meereswelt zur Diskussion stellte und der dann später im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts gemeinsam mit der Verschmutzung der Meere durch Öl einen weltweiten Meeresschutz in der Öffentlichkeit notwendig erscheinen ließ. Die Bilder von qualvoll sterbenden, ölverschmutzten Seevögeln und von mit Harpunen aufgespießten Wale haben die Entstehung des Meeresschutzes geprägt. Die Verhinderung von Ölverschmutzungen und der Schutz der Meeressäuger, zu denen auch die Robben und Delfine zu zählen sind, verankerten den Meeresschutz in der weltweit entstehenden Umweltbewegung. Die breitesten Kundgebungen zum Schutz der Meere fanden in Deutschland folglich 1988 statt während des ersten Seehundsterbens in der Nordsee und 1995 aufgrund des Versuchs der Ölfirmen »ESSO« und »Royal Dutch Shell« die Öltank-Plattform »Brent Spar« zu versenken. Trotz dieser spektakulären Ereignisse spielt die Meerespolitik im Umweltbereich dennoch nur eine Nebenrolle. Obwohl sich die Umweltpolitik auf internationaler Ebene verankern konnte und immer wieder wesentliche Impulse für die Meerespolitik gegeben hat, sind die konkreten Schutzmassnahmen an Land deutlich weiter fortgeschritten. Während 2006 ca. 11,6 Prozent der Landflächen unter Schutz stehen, war dies auf den Meeren lediglich bei ungefähr 0,5 Prozent der Fall. In den letzten Jahren gab es von verschiedenen Umweltgruppen immer wieder Ansätze dies zu ändern und auch auf staatlicher Ebene wurden Initiativen wie die »Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere« gestartet, doch

bisher gelingt es nicht die Gefährdung des Meeres in ihrem ganzen Umfang in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Meldungen über dramatische Entwicklungen auf dem Meer gelangen zwar auf die Titelseiten der Medien, doch baut sich kein ausreichender politischer Handlungsdruck auf.

Gründe dafür gibt es leider genug. Nicht nur die Verschmutzung der Meere durch Abfälle, Öl und Chemikalien und das durch den Film »Die Bucht« am Beispiel des Tötens von Delfinen in Japan wieder breit diskutierte Los der Meeressäuger sind nach wie vor ein Problem. Die ökologische Situation der Meere ist insgesamt verheerend. Die Meere als Lebensraum in ihrer uns bekannten Form gehen verloren. Diese Feststellung spielt nicht mit Katastrophendrohungen. Zu oft hat die Umweltbewegung versucht mit Katastrophenmeldungen für kurze Zeit Aufmerksamkeit zu erzeugen und zu mobilisieren. Es waren jedoch meist keine plötzlichen Katastrophen, die die Verschlechterung der Umwelt kennzeichneten, sondern schleichende Prozesse. Doch seitdem der »Club of Rome« 1972 mit seiner Studie »Die Grenzen des Wachstums« eine der ersten globalen Prognosen zur Entwicklung der Umweltsituation veröffentlicht hat, sind inzwischen mehr als 35 Jahre vergangen und frühere mittelfristige Warnungen hatten genügend Zeit sich zu bewahrheiten.

Ungefähr 50 Prozent der Fischarten sind bis an ihre Grenzen und 25 Prozent darüber hinaus belastet. Der WWF befürchtet bis 2050 den Zusammenbruch der kommerziellen Fischerei auf den Meeren. Einem ungefähr ebenso großen Teil von 70 Prozent der Korallenriffe ergeht es ähnlich. Alle fünf der 2005 im UN-Bericht »Millennium Ecosystem Assessment« benannten Faktoren, die das weltweite Artensterben so stark vorantreiben, dass geschätzt 70 Arten pro Tag aussterben und damit das größte Artensterben seit 65 Millionen Jahren stattfindet, sind im Meer zu beobachten. Die Zerstörung der Lebensräume durch direkte Lebensraumzerstörung wie Bebauung, die Ausbreitung invasiver Arten, die Übernutzung der lebenden Ressourcen, die übermäßige Anreicherung von Nährstoffen und der Klimawandel sind diese im »Millennium Ecosystem Assessment« hervorgehobenen Faktoren. Da

»Alliance of Small Island States«/
»Allianz der kleinen Inselstaaten« (AOSIS/1990)
AOSIS ist ein Bündnis kleiner Insel- und niedrig liegender Küstenstaaten auf der ganzen Welt, die alle ähnlichen Entwicklungsaufgaben gegenüber stehen und deren Umweltbesorgnisse sich gleich artikulieren, vor allem im Bezug auf die klimatischen Veränderungen. Sie ging 1990 aus den Small Island Developing States (SIDS) hervor und repräsentiert 28 Prozent der Entwicklungsländer, 20

Prozent der vollständigen UN-Mitglieder und 5 Prozent der Weltbevölkerung. Wesentliches Anliegen der AOSIS ist die Bekämpfung der globalen Erwärmung, die ihre Mitglieder durch Ansteigen des Meeresspiegels, verstärkte Unwetter, Korallensterben und Ähnliches direkt bedroht.
www.sidsnet.org

neben wirkt sich die angesprochene Umweltverschmutzung beständig negativ in den Ozeanen aus. Mit dem Artensterben wird die Stabilität der heute aktuell vorkommenden Meeresökosysteme und der globalen Kreisläufe in Frage gestellt. Benjamin Halpern von der »University of California« veröffentlichte 2008 eine Karte zum Stand der Beeinträchtigung der Meere auf Grundlage der Untersuchung von 17 unterschiedlichen gesellschaftlichen Eingriffsweisen in die maritime Ökologie. Dem Ergebnis nach am stärksten betroffen von schädlichen Umwelteinflüssen sind die Nordsee, die östliche Karibik und das ostchinesische Meer. Weitgehend frei von Einflüssen sind lediglich noch vier Prozent der Weltmeere nahe den Polen.

In letzter Konsequenz wird die Grundlage für die menschliche Nutzung der Meeresressourcen gefährdet. Mehr als eine Milliarde Menschen ernähren sich zu wesentlichen Teilen aus dem Meer. Die Siedlungsflächen von rund 40 Prozent der Menschheit, die in der Nähe der Küsten lebt, sind durch einen beschleunigten Meeresspiegelanstieg von Überflutung bedroht. Gifte, Medikamente, Öl und radioaktive Stoffe gelangen weltweit in die Nahrungskreisläufe und verseuchen das Wasser. Natürliche Meereslandschaften verändern sich in einem Umfang und einer Geschwindigkeit, die eine Anpassung an eine veränderte, an die neuen Verhältnisse angepasste gesellschaftliche Nutzung unmöglich macht. Die Intensivierung des Naturzugriffs auf See durch dessen verstärkte Technisierung und umfassende Ausdehnung bringt anders als in der Geschichte des menschlichen Eingriffs an Land meist keine - wie auch immer zu bewertenden - Kulturlandschaften hervor, sondern mündet schlicht in Zerstörung.

ÜBERNUTZUNG

Eine der derzeit größten und vielfältigsten Gefahren ist die in dieser Publikation mehrfach thematisierte Fischerei. Seit Mitte der 1990er Jahren liegt die internationale Fangmenge von Meereslebewesen trotz großer Bemühungen die Fangmethoden zu verbessern und in immer neue Fanggebiete vorzustoßen zwischen

80 und 86 Millionen Tonnen pro Jahr. 2006 wurden 82 Millionen Tonnen Fischerzeugnisse aus den Meeren geholt. Der Fang in Binnengewässern lag 2006 bei gut zehn Millionen Tonnen und die Erzeugung in Aquakulturen bei 52 Millionen Tonnen. Von diesen insgesamt 144 Millionen Tonnen wurden 110 Millionen Tonnen direkt verzehrt und 34 Millionen Tonnen wurden zu Fischmehl und anderen Produkten weiterverarbeitet. In Peru hat sich die Fischmehlindustrie zum zweitwichtigsten Exportsektor nach dem Bergbau entwickelt. Der nichtverwendete, zusätzlich anfallende Beifang, der zurück ins Meer gekippt wird, wird auf 30 Millionen Tonnen jährlich geschätzt.

Die Industrialisierung der Fischerei vor allem in den Industriestaaten hat dazu geführt, dass die Fischerei ihre eigene Existenz untergräbt. Mittlerweile werden die Meeresböden der Schelfgebiete, die von den ökologischen Bedingungen her die ertragreichsten Fischgründe darstellen, durchschnittlich zweimal jährlich durch die Fischerei am Grund umgepflügt. In der Nordsee geschieht dies im Durchschnitt zwanzigmal im Jahr. Die Tiefseefischerei bringt als kurzfristigen Ersatz für die überfischten Bestände nahe der Meeresoberfläche Arten auf den Tisch, die aufgrund ihrer niedrigen Fortpflanzungsrate noch schneller zum Zusammenbruch gebracht werden können. Zudem zerstört die Tiefseefischerei sobald sie den Meeresboden erreicht auch dort die Bodenlebewesen. 2006 kamen bei wachsender Tendenz 13 Prozent der Fänge von der Hohen See und davon stammte etwa ein Drittel aus der Tiefsee. Grundschnepnetze werden bis in 2000 Meter Tiefe ausgebracht. Durch die Form der Bewirtschaftung von Aquakulturen, die inzwischen fast die Hälfte des Speisefisches erzeugen, werden große Teile der Fänge auf See und andere Nahrungsgüter zur Fütterung von Zuchtfischen verwendet. Noch 1970 betrug der Anteil der Aquakultur an den Speisefischen nur 4 Prozent. Für die Errichtung von Aquakulturen werden großflächig Mangroven- und Korallengebiete beseitigt. Danach werden zur industriellen Massenaufzucht Chemikalien und Medikamente in den Farmen eingesetzt, die die Gebiete verseuchen. In Thailand wurden inzwischen 70 Prozent der Mangroven für Aquakulturen

»International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation«/
»Internationales Übereinkommen über Schutzvorkehrungen, Gegenmaßnahmen und Zusammenarbeit bei Ölverschmutzungen« (OPRC/1990)
Das Übereinkommen vereinbart die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen vor Ölverschmutzungen auf dem Meer sowie das Vorgehen gegen Ölunfälle als auch die Zusammenarbeit bei diesen

Maßnahmen.
www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=682

abgeholzt. Damit ging nicht nur ein wichtiger natürlicher Küstenschutz verloren, auch die Nahrungsbilanz von Aquakulturen ist negativ. Bei der Lachszucht müssen vier Kilogramm, bei der Shrimpszucht fünf Kilogramm und bei der Zucht von Thunfisch bis zu 22 Kilogramm Futter eingesetzt werden um in den Farmen ein Kilogramm der gewünschten Meeresfrüchte zu produzieren. Hinzukommt, dass die in der Aquakultur angewandte »Blaue Gentechnologie« zusätzliche Risiken durch gentechnisch veränderte Fische in das Meer trägt. Nicht zuletzt muss der nicht unbeträchtliche legale und illegale Fang von Zierfischen als Punkt angeführt werden, der die Artenvielfalt und die Meeresökosysteme durch die Übernutzung ihrer lebenden Ressourcen schädigt. Der Umsatz des internationalen Handels mit Fischereierzeugnissen betrug 2006 85,9 Milliarden US-Dollar. Fast die Hälfte der weltweiten Ausfuhren kommen aus Entwicklungsländern und gehen hauptsächlich in den globalen Norden, der aufgrund seiner weitgehend stagnierenden eigenen Fischereiproduktion eine wachsende Nachfrage auf dem Weltmarkt hat.

LEBENSRAUMZERSTÖRUNG

Deutliche Beispiele für die Auswirkungen der direkten Zerstörung von Lebensräumen auf dem Meer sind die erwähnte Fischerei am Meeresgrund, die Bebauung der Küsten, die Rohstoffförderung im Meer sowie der ebenfalls schon angesprochene Eintrag von Müll und der bisher unerwähnt gebliebene Eintrag von Schwebstoffen durch eine erhöhte Bodenerosion an Land. Zu einer weiteren Gefahrenquelle in diesem Bereich ist aktuell der massive Ausbau von Offshore-Aktivitäten geworden, der in nächster Zeit wahrscheinlich durch den Tiefseebergbau in sensiblen Regionen der Ozeane weitere negative Einflüsse ausüben wird. Bereits 6000 Ölplattformen stehen heute weltweit auf den Meeren und fördern ungefähr 30 Prozent des Rohöls. Ölfirmen wie das französische Unternehmen »Total« sehen im Öl aus dem Meer ein großes Potential für weiteres Wachstum und Gewinne. Zur Exploration und Förderung von Ressourcen aus der Tiefsee hat



»Cooperation Agreement for the Protection of the Coasts and Waters of the North-East-Atlantic against Pollution«/
»Übereinkommen über den Schutz der Küsten und Meere des Nordost-Atlantiks vor Verschmutzung« (Lisbon Agreement/1990)
Das Übereinkommen über den Küsten- und Meeresschutz des Nordost-Atlantiks vor (Öl) Verschmutzung wurde von Frankreich, Spanien, Portugal, Marokko und der EU unterzeichnet.
<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/protect.coasts.waters.90.html>

Deutschland 2006 Lizenzen für Gebiete von insgesamt 75.000 Quadratkilometern von der »Internationalen Meeresbodenbehörde« erworben. Vollkommen unklar ist jedoch wie die in den Abzonen vorkommenden Ökosysteme zu schützen sind. Jan Dirk Herbermann und Andreas Rinke beschrieben diese Entwicklung bei der Rohstoffsuche auf den Ozeanen 2008 im Handelsblatt als »Wettlauf um die Verteilung der Meere«. So werden der »Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels«, die wie der »Internationale Seegerichtshof« und die »Internationale Meeresbodenbehörde« ein Ergebnis des UN-Seerechtsübereinkommens ist, verstärkt Anträge zur Ausdehnung der »Ausschließlichen Wirtschaftszone« über 200 Seemeilen hinaus angetragen. Der erweiterte Zugriff auf die Meeresressourcen soll dadurch unter der jeweiligen nationalen Verwaltung erfolgen. Frankreich versucht sich so unter Einbeziehung seiner postkolonialen Überseegebiete Förderzonen zu sichern, die dreimal so groß sind wie die Bundesrepublik Deutschland.

Sichtbar wird die direkte Zerstörung von Meereslebensräume bisher vor allem im Küstenbereich. Die Bebauung und wasserbauliche Regulierung der Küsten durch zum Beispiel den Deichbau greift wesentlich in die Meeresökologie ein. Da die produktivsten und artenreichsten Bereiche der Ozeane in Küstennähe liegen sind Baumassnahmen hier weitreichender als es offensichtlich erscheint. Mangroven, Korallenriffe, Wattenbereiche, Seegraswiesen und andere Lebensräume werden durch Bautätigkeiten und ihre Folgen zerstört. Durch die Bauvorhaben oder durch Erosion im Binnenland eingetragene Schwebstoffe verdunkeln in den Tropen die Korallenriffe und beeinträchtigen sie auf diese Weise stark. Hafenanlagen werden international erweitert und insbesondere Tourismuszentren werden weiterhin in besonders naturnahen und schönen Gegenden der Erde ausgebaut. In Spanien sind 80 Prozent der Küste mittlerweile bebaut. Im gesamten Mittelmeerraum sind es 50 Prozent. Rund 700 Millionen Menschen reisen in jedem Jahr und 80 Prozent des Tourismus findet in den Küstenregionen der Erde statt. Dies geht im globalen Süden oftmals einher mit der Überbauung der natürlichen Landschaften,

der Existenzgefährdung kleiner Fischer und der Umsiedlung und Enteignung der Einheimischen. Von der touristischen Nutzung der Küsten ist aber nicht nur deren Landseite betroffen auch die näheren Meeresbereiche werden keineswegs extensiver genutzt. Surfen, tauchen, segeln und selbst Whalewatching und Schiffsfahrten zu Seehundsbänken können im Rahmen des Massentourismus negative Auswirkungen auf die vorkommenden Arten haben.

ÜBERDÜNGUNG

Nährstoffe sind wie auch Kohlendioxid zunächst nichts Negatives, sondern vielmehr eine Notwendigkeit für die Naturhaushalte und ihre globalen Kreisläufe. Übersteigt jedoch die Menge und Geschwindigkeit mit der diese Stoffe in die Ökosysteme eingebracht werden, deren Kapazität sie aufzunehmen, kommt es zu Veränderungen in der Ökologie der betroffenen Regionen. Diese Veränderungen können insofern sie wesentliche Elemente des ökologischen Haushalts wie zum Beispiel die Nahrungsnetze oder bestimmte Schlüsselarten umfassen so weitreichend sein, dass ein Ökosystem in seiner bisherigen Form zusammenbricht. In den 1950er Jahren führte eine erhöhte Düngung in der Landwirtschaft und die Verwendung von Waschmaschinen und phosphathaltigem Waschmittel zu einer Verbesserung der Fangerträge in der Nordsee. In den 1980ern und 1990ern Jahren hatten sich diese Effekte jedoch ins Negative verkehrt. Der Eintrag der Pflanzennährstoffe Phosphat und Stickstoff in die Nordsee und in andere Meeresregionen wurde problematisch. Ein Ergebnis war schließlich der Verzicht auf den Einsatz von Phosphaten in Waschmitteln. Trotz dieses Verzichts breiteten sich im Mai 1996 im deutschen Wattenmeer so genannte »Schwarze Flecken« aus. Die Flecken entstehen durch Sauerstoffmangel im Boden aufgrund einer Überdüngung des Meeresgebiets und dem daraufhin erfolgenden Algenwachstum. Sobald Algen absterben und zersetzt werden, entzieht dieser Prozess der Umgebung Sauerstoff. Durch das ungewöhnlich hohe Nährstoffangebot im Frühjahr 1996, war darauf-

»Convention on Biological Diversity«/
»Konvention über den Erhalt der biologischen Vielfalt«
(CBD/1992)

Das Ziel der Konvention ist die Erhaltung der biologischen Vielfalt und die nachhaltige Nutzung der Arten. Daneben regelt die Konvention die Nutzung der genetischen Ressourcen der Arten zwischen den Nationen. Zur Umsetzung der Konvention wurde die »UN-Kommission zur Nachhaltigen Entwicklung« (CSD) auf der Konfe-

renz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro eingerichtet. Ein Schwerpunkt dabei ist auch der Schutz der Biodiversität von Meeren und Küsten.
www.biodiv.org

hin das Algenwachstum ebenfalls überschnittlich hoch. Die Zersetzung der Algen verbrauchte mehr Sauerstoff als verfügbar war und es kam in der Folge zum Absterben der Bodentiere und dem »Umkippen« von regional mehr als 7 Prozent der Wattflächen. Die vor 1996 allenfalls einen Quadratmeter messenden »Schwarzen Flecken« erreichten die Größe von Fußballfeldern. Eine beständige Gefahr von Sauerstoffmangel durch Überdüngung herrscht in weltweit 150 Meeresgebieten. Nährstoffe sind an vielen Stellen des Meeres keine Faktoren mehr die das Wachstum begrenzen, sondern sind in quasi unbegrenzter Menge vorhanden. Dies führt zunächst zu Verschiebungen in der Artenzusammensetzung von Lebensräumen und wie geschildert im schlimmsten Fall zu ihrem Sterben. Hauptverursacher dieses globalen Problems sind heute die industrielle Landwirtschaft und der Autoverkehr, die sowohl über die Luft als auch über die Gewässer enorme Mengen an Stickstoffen in die Meere einbringen.

BIOINVASION

Neue Lebensbedingungen durch ein sich veränderndes Nährstoffangebot oder Klima ermöglichen es Arten mit entsprechenden ökologischen Ansprüchen ihr Ausbreitungsgebiet zu erweitern und einzuwandern. Dies schafft neue Konkurrenzen und kann dazu führen, dass zuvor ansässige Arten verdrängt werden oder sich die Eigenschaften des Ökosystems anders gestalten. In den letzten Jahren breitet sich in der Nordsee die zur Zucht eingeführte »Pazifische Auster« explosionsartig aus. Bisher gelang ihre Fortpflanzung nur in Zuchtfarmen, da ihre klimatischen Ansprüche zur Fortpflanzung nicht mit dem Nordseeklima übereinstimmten. Durch die Erwärmung des Nordseewassers hat sich dies geändert und die »Pazifische Auster« kann sich ausserhalb der Zuchtanlagen vor Sylt fortpflanzen. Dies geschieht so erfolgreich, dass sie in manchen Gebieten des Wattenmeeres bereits zur vorherrschenden Art geworden ist. Die Miesmuschel, die zuvor die einzige vorkommende Muschelart war, die an der Oberfläche des Watts lebte, wird von der Auster verdrängt. Mies-



»Council Directive on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora«/
»Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie«
(Habitats Directive/92/43/EWG/1992)
Mit Inkrafttreten der europäischen »Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie« verpflichteten sich die Mitgliedsstaaten der EU ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten zu schaffen. Diese Gebiete bilden zusammen mit den »Europäischen Vogelschutzgebieten« das

Schutzgebietssystem »Natura 2000«. Ziel dieses Netzes ist der Erhalt und die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt an Land und im Meer. Für die Umsetzung von »Natura 2000«, ist das »Bundesamt für Naturschutz« (BfN) und das »Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit« (BMU) zuständig.
www.bfn.de/habitatmare/index.php
http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm

muschelbänke sind jedoch für viele weitere Tierarten im Wattenmeer ein wichtiger Lebensraum. Diese Arten sind ebenfalls durch die Invasion der Auster bedroht, da diese keine vergleichbaren ökologischen Nischen anbietet. Zugleich gefährdet die Verdrängung der Miesmuscheln die von Umweltorganisationen kritisierte Miesmuschelfischerei im Wattenmeer. Diese Entwicklung zeigt auf wie eine Veränderung der biologischen Grundlagen von Ökosystemen direkte Auswirkungen auf die menschliche Nutzung dieser Bereiche haben kann. Auch die Bioinvasion ist kein begrenztes Phänomen. Das Einbringen neuer Arten in Ökosysteme geschieht weltweit, beabsichtigt und unbeabsichtigt.

KLIMAWANDEL

Einflüsse eines sich beschleunigenden Klimawandels auf die Weltmeere wurden hier schon verschiedentlich angesprochen. Die wirklich ernstesten Auswirkungen des Klimawandels werden sich allerdings erst in der Zukunft zeigen, anders als bei den zuvor ausgeführten vier Bereichen. Zu nennen sind hier in Bezug auf ihre negativen Konsequenzen für die Meeresökologie vor allem die erwartete Versauerung und der Temperaturanstieg des Wassers. Beide Entwicklungen gefährden in hohem Maße die Korallenriffe. Zum einen sind diese an bestimmte gleichbleibende Temperaturen angepasst, die trotz ihrer Vorliebe - insofern es sich nicht um Kaltwasserkorallen handelt - für warme tropische Gewässer nicht beliebig nach oben zu erhöhen sind. Ein erheblicher Temperaturanstieg von mehreren Grad in kurzer Zeit kann diese Ökosysteme zusammenbrechen lassen, da die Korallen dann ihre symbiotischen Partner, einzellige Algen, abstossen und die »Korallenbleiche« einsetzt. Mit den Korallen verlieren die Korallenriffe, die artenreichsten Ökosysteme der Meere, ihre Schlüsselarten und ihre ökologische Stabilität. Die Versauerung der Meere durch einen Anstieg des Kohlendioxidgehalts in der Atmosphäre, der sich im Wasserkörper der Ozeane fortsetzt, reduziert kontinuierlich das Wachstum von Korallen und anderen Meerestieren, die für ihren Körperaufbau Kalk benötigen. Das in Reaktion mit dem

aufgenommenen Kohlendioxid zunehmend saure Milieu im Meerwasser senkt die Möglichkeit zur Bildung von Kalkgehäusen drastisch.

Der mit einem Klimawandel verbundene Anstieg des Meeresspiegels hingegen zeigt in erster Linie wie umfassend sich ökologische Veränderungen für Gesellschaften auswirken können und das, da ökologische und soziale Probleme unmittelbar miteinander verknüpft sind, die Länder des globalen Südens am stärksten von den Auswirkungen dieser Entwicklungen betroffen sein werden. Die Küsten stellen attraktive Lebensorte für viele Menschen dar. Ein Umstand, der dafür sorgt, dass ein hoher Anteil der Weltbevölkerung vom Meeresspiegelanstieg betroffen sein wird. Der 1988 vom »Umweltprogramm der Vereinten Nationen« (UNEP) gegründete »Weltklimarat« (»Intergovernmental Panel on Climate Change«, IPCC), geht in seinem vierten Sachstandsbericht von einem Anstieg des Meeresspiegels bis 2100 von mindestens 18cm bis maximal 59 cm aus. Eine Annahme, die in letzter Zeit schon mehrmals von Wissenschaftlern als zu gering bezeichnet wurde. Von den größten Küstenstädten der Erde, die von dieser Entwicklung langfristig betroffen wären, befinden sich die meisten im globalen Süden. Das küstennahe Grundwasser würde dort versalzen, Sturmfluten und Überschwemmungen könnten an Gefährlichkeit zunehmen und Siedlungsflächen verloren gehen. »CARE International«, das »Institut für Umwelt und menschliche Sicherheit der Universität der Vereinten Nationen« (UNU-EHS) und das »International Earth Science Information Network« (CIESIN) der Columbia Universität gehen in einer Studie von 2009 von 200 Millionen Klimaflüchtlingen bis zum Jahr 2050 aus. Bereits 2003 hatte das US-Verteidigungsministerium mit der Studie »An Abrupt Climate Change Scenario and Its Implications for United States National Security« Überlegungen zu Sicherheitsfragen im Kontext von Klimawandel, Umweltflüchtlingen und der Destabilisierung betroffener Regionen veröffentlicht.

Am bildhaftesten zeigen sich die Folgen des Klimawandels schon jetzt an der Situation der kleinen Inselstaaten des Pazifiks. 2008 begann der Präsident der Malediven offiziell für die Bevölkerung

»International Seabed Authority«/
 »Internationale Meeresbodenbehörde« (ISA/1994)
 Die »Internationale Meeresbodenbehörde« ist eine internationale Organisation der UN mit Sitz in Kingston (Jamaika). Sie fußt auf dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. Die Behörde hat den Auftrag, Bodenschätze der Tiefsee als »gemeinsames Erbe der Menschheit« zu verwalten. 2000 hat die »Internationale Meeresbodenbehörde« deshalb den »Tiefseebergbau-Kodex für die

Prospektion und Exploration polymetallischer Knollen« - Manganknollen - verabschiedet. Die Behörde besteht aus einer Versammlung, einem Rat, einem Sekretariat, einer Rechts- und Fachkommission, einem Finanzausschuss sowie einem an der wirtschaftlichen Ausbeutung des Meeresbodens beteiligten »Behördenunternehmen«.
www.isa.org.jm

seines Landes eine neue Heimat zu suchen. Rund 75 Prozent des aus über 1.000 Inseln bestehenden Staatsgebietes mit rund 360.000 Einwohnern liegen lediglich einen Meter über dem Meeresspiegel. Die Malediven sind der flachste Staat der Erde. In einem Staatsfonds werden nun die Einnahmen gesammelt, die zum Ankauf eines Fluchttortes genutzt werden sollen. Vor allem werden es Flüchtlinge aus ärmeren Ländern sein, die versuchen werden dem Meeresspiegelanstieg zu entfliehen, da ihren Staaten die notwendigen finanziellen Ressourcen fehlen um auf diese Entwicklung reagieren zu können - und in der Regel auch fehlen werden um neue Staatsgebiete zu erwerben. Der internationale Anpassungsfonds (»Adaptation Fund«) zum Ausgleich der Klimaveränderungen im globalen Süden wird eines der Verhandlungsthemen auf dem Klimagipfel in Kopenhagen im Dezember 2009 sein. Weil weder seine angesetzte Höhe noch die Bereitschaft der Industrieländer ihn aufzufüllen den Forderungen der Länder des Südens entgegenkommt, kritisierte der Premierminister von Tuvalu 2008 in Poznan auf einer der Vorbereitungskonferenzen zum Klimagipfel diese mangelnde Bereitschaft zur Unterstützung seitens der Industrieländer. Auch er sitzt der Regierung eines Inselstaates im Pazifik vor. Tuvalu hat 12.000 Bewohner und liegt an seiner höchsten Stelle fünf Meter über dem Meeresspiegel. Um zu verdeutlichen welche Zukunft die Malediven zu erwarten haben, inszenierte die Regierung ausgerüstet mit Taucheranzügen und Sauerstoffflaschen für die weltweite Öffentlichkeit eine Kabintssitzung dreieinhalb Meter unter der Meeresoberfläche. Verabschiedet wurde dort unten ein Appell zur Verstärkung der Massnahmen gegen den globalen Klimawandel.

LITERATUR

- Ellis, Richard, Der lebendige Ozean. Nachrichten aus der Wasserwelt, Hamburg 2006.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere, Berlin 2008.
- Gourlay, Ken A., Mord am Meer. Bestandsaufnahme der globalen Zerstörung, 2. Aufl. München 1991.
- Greenpeace Deutschland, S.O.S. - Meere in Seenot: Was die Ozeane

- bedroht - und wie sie wirkungsvoll zu schützen sind, Hamburg 2004.
- Herbermann, Jan Dirk/Rinke, Andreas, »Wettlauf um die Verteilung der Meere«, 19.05.2008, Handelsblatt.
- Hutchinson, Stephen, Lawrence E. Hawkins, Wissen neu erleben. Ozeane, München 2005.
- Lalli, Carol M./Parsons, Timothy R., Biological Oceanography: An Introduction, Oxford 1997.
- Mayer-Tasch, Peter Cornelius (Hrsg.), Meer ohne Fische? Profit und Welternährung, Frankfurt/M., New York 2007.
- Meere. Vom sorglosen Umgang mit einem endlichen Schatz, Politische Ökologie, Heft 111, 26. Jahrgang, München, 2008.
- Rahmstorf, Stefan, Katherine Richardson, Wie bedroht sind die Ozeane? Biologische und physikalische Aspekte, herausg. von Klaus Wiegandt, Frankfurt/M., 2007.
- Richard, Bryan, Das Meer. Geheimnisse aus 400 Millionen Jahren, München 2007.
- Schätzing, Frank, Nachrichten aus einem unbekanntem Universum. Eine Zeitreise durch die Meere, Köln 2006.
- Thema: Lebensraum- und Wirtschaftsraum Weltmeere. Das Parlament, Nummer 25, 56. Jahrgang, Berlin 2006.
- WWF Deutschland: Unsere Ozeane: Geplündert, verschmutzt und zerstört, Frankfurt am Main 2007.

INTERNETQUELLEN

- <http://wissen.spiegel.de>
- www.br-online.de
- www.epo.de
- www.geowissenschaften.de
- www.greenfacts.org/de
- www.nlwkn.niedersachsen.de
- www.scinexx.de
- www.taz.de
- www.waterkant.info
- www.wikipedia.org
- www1.bpb.de

AUTOR

KAI KASCHINSKI ARBEITET MIT IM »VEREIN FÜR INTERNATIONALISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISATION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.
 ■ KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE

FREIHEIT FÜR DIE MEERE

EINE KURZE GESCHICHTE DER KRITIK DER FREIHEIT DER MEERE

ANNA-KATHARINA WÖBSE

ES IST EINE ALTE FRAGE. SEIT MENSCHEN SICH AUF DEN MEEREN BEWEGEN, SIE DORT EINANDER IN FRIEDLICHER ODER KRIEGERISCHER ABSICHT BEGEGNEN, SEIT SIE AUF BEUTEZUG GEHEN UND DIE MARITIMEN SCHÄTZE NUTZEN, SEITDEM STEHT SIE IMMER WIEDER AUF DER POLITISCHEN AGENDA. WIE TRANCHIERT DIE MENSCHHEIT DIESES VERMÖGEN, WIE VERHALTEN SICH DIE NATIONEN ZU EINEM UNTEILBAREN RAUM, DER ÜBER JAHRHUNDERTE INBEGRIFF DER UNERGRÜNDLICHKEIT UND UNGEWISSHEIT WAR? DAS MEER MACHT 98% DER BIOSPHÄRE AUS - ALSO DES ORTES, WO LEBEN MÖGLICH IST. ES BEDECKT 71% DER ERDOBERFLÄCHE.¹ WAR ES VIELLEICHT EINFACH ZU GROß, UM VON DER MENSCHHEIT, DIE SO SEHR VOM LAND AUS ZU DENKEN GEWOHNT IST, ALS VERWUNDBARER LEBENSRAUM, DER MENSCHEN, TIERE, PFLANZEN, ORGANISMEN ALLER ART TRÄGT, MITEINANDER VERBINDET UND ERNÄHRT, VERSTANDEN ZU WERDEN? DAS MEER IST EIN ORT HISTORISCHER UNTIEFEN, VON DEN GEISTES- UND SOZIALWISSENSCHAFTEN VERNACHLÄSSIGT, OHNE SCHLAGKRÄFTIGE ANWALTSCHAFT. DAS DOGMA DER UNERSCHÖPF- LICHKEIT UND DER FREIEN NUTZUNG WAR JAHRHUNDERTELANG MENTALITÄTSPRÄGEND FÜR DAS MENSCH-MEER-VERHÄLTNIS.² ES HAT ZU EINEM MISSBRAUCH DES LEBENSRAUMES MEER GEFÜHRT, DER DESSEN ERSTAUMLICH GROßZÜGIGE PRODUKTIVITÄT EXISTENZIELL GEFÄHRDET.

Das Recht aller Nationen zur vermeintlich gleichberechtigten Nutzung der Hohen See manifestiert sich dieser Tage in Überfischung, Vermüllung und schwerwiegender Verschmutzung der Ozeane. Dieser Ausbeutung birgt eine fast schon klassische Geschichte des Missbrauchs durch jene, die sich dieser Freiheit unbeirrt und uneingeschränkt bedienen. Das gemeinsame Erbe der Menschheit wurde vor allem von denen ausgebeutet, die über die notwendige technische Infrastruktur und Logistik, über die potentesten Märkte und die politische Macht verfügen. Das hat einerseits zur Folge, dass immer weniger übrig bleibt für die, die nicht über diese Instrumente verfügen. Andererseits wird der Lebensraum der Meeresorganismen in ihrer schier unermesslichen Vielfalt und Eigenart zerstört. Dieser ökologische Verlust ist längst nicht mehr zu trennen von Fragen der Gerechtigkeit. Dieser Beitrag beschäftigt sich mit der Kritik an dem Dogma der Meeres-

freiheit. Es gibt eine längere und fast vergessene Tradition der Versuche, dem Lebensraum Meer - und das betrifft sowohl dessen Be- als auch AnwohnerInnen - gerecht zu werden.

EINE FOLGENSCHWERE BEHAUPTUNG

Eigentlich sind es drei schlichte Worte mit gutem Klang und dem positiven Ruch von Großzügigkeit, Offenheit und Gemeinsinn: »Freiheit der Meere«. Auf diese Formel brachte es 1605 der niederländische Rechtsgelehrte Hugo Grotius als Antwort auf die damals schon brennende Frage, wem denn die Meere gehörten. Sein Rechtskonzept verstand die Ozeane als souveränitätsfreie Räume, die allen Völkern des Planeten offen standen. Nicht, dass der gute Mann ohne politische Intention gehandelt hätte. Ihm ging es wohl in erster Linie um die Gewährleistung ungehinderten Transports der Schiffe seines Dienstherrn - es bedurfte zu diesem Zeitpunkt der Legitimierung der niederländischen Krone gegenüber den Seemächten Portugal und Spanien, ohne weitere Behinderung weltweit Güter zu verschiffen. Grotius Interpretation setzte sich weltweit durch - das Meer jenseits der Dreimeilenzone galt fortan als uneingeschränkt nutzbarer Raum. Grotius begründete seinen Rechtssatz unter anderem damit, dass die Natur keinem das Recht gebe, sich Dinge anzueignen, die genügend und unerschöpflich vorhanden seien.³

Die durch den Grundsatz der Meeresfreiheit legitimierte Spirale der Gewalt gegen Natur, von technischer Aufrüstung, Nachfrage nach Rohstoffen und globalen Märkten angetrieben, zeichnete sich bereits im 19. Jahrhundert ab. Zu den spektakulärsten Ausbeutungsgeschichten der Meere gehört ohne jeden Zweifel die Ausrottung diverser Walpopulationen. Die Modeinteressen und der Fetthunger Europas, bald auch Nordamerikas, führten dazu, dass die Walfänger immer weiter hinaus fahren mussten, um Beute zu machen. Der Grauwal war bereits im 17. Jahrhundert im Nordatlantik ausgerottet, die Pottwalbestände schrumpften. Von den mächtigen Nordkapern waren Ende des 19. Jahrhunderts nur noch Reliktbestände vorhanden. Aber das Mantra der Uner-

»Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and highly migratory Fish Stocks«/
»Vertrag über die Implementierung der UNCLOS Bestimmungen zur Erhaltung und dem Management weitwandernder Fischbestände« (1995)
Aufbauend auf dem Umweltgipfel von 1992 und der Agenda 21 re-

gelt der Vertrag den Schutz und das Management über mehr als ein Territorialgebiet wandernder Fischbestände. Die Ausgestaltung des Vertragswerks wurde auf der »United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks« vorgenommen.
www.un.org/Depts/los/fish_stocks_conference/fish_stocks_conference.htm

schöpflichkeit des Meeres blieb davon unberührt. Noch in den 1850er Jahren erklärten als Stellvertreter des Mainstreams sowohl Herman Melville, Autor des Klassikers »Moby Dick«, als auch das zeitgenössische Populärorgan für alle zoologischen Fragen, der Große Brehm, die Unauslöschlichkeit des Wals. Ihre polaren Zufluchtsstätten würden die Wale der Welt vor einer endgültigen Ausrottung bewahren, oder wie Melville sich ausdrückte man erklärte den »Wal als Gattung für ewig«⁴.

FRÜHER ZORN

Es gab einige Stimmen, die diesen Optimismus in Frage stellten. 1861 veröffentlichte der bedeutendste französische Historiker seiner Zeit, Jules Michelet, ein erstaunliches Buch über die Natur- und Kulturgeschichte des Meeres. Mit großer Weitsicht beschrieb Michelet darin die zeitgenössischen und zukünftigen Krisen der Meeresnutzung. Ein besonderes Augenmerk legte der Historiker auf die sich bereits im 19. Jahrhundert abzeichnende Übernutzung durch Jagd und Fischerei. Die unregelmäßige Selbstbedienung der Nationen an den ozeanischen Schätzen erschien ihm als barbarischer Akt. Eine Übereinkunft müsse her, die Willkür und Chaos durch einen »Zustand der Zivilisation« ersetze. England, Frankreich und die Vereinigten Staaten sollten gemeinsam mit den anderen Nationen der Welt »eine Rechtsprechung des Meeres« erlassen. Michelet wollte aber weit mehr, als die Güter der See redlich unter den Staaten aufzuteilen. Er verlangte eine Neuregelung des Mensch-Natur-Verhältnisses: »Es bedarf eines gemeinsamen Kodex der Nationen, anwendbar auf alle Meere, ein Kodex, der nicht allein die Beziehungen der Menschen untereinander, sondern zugleich die Beziehung des Menschen zu den Tieren festschreibt.« Denn die bisherige brutale und kurzsichtige Praxis des Fischfangs erschien Michelet erbärmlich. Der Mensch sei es sich und den Tieren schuldig, »nicht ohne Grund zu töten und Schmerzen zu verursachen«.⁵ Aber solche elementare Kritik fand in einer Zeit der rasant beschleunigten Industrialisierung von Wal- und Fischfang zunächst nicht den Weg in eine breitere Öffentlichkeit.



»Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities«/
»Globales Aktionsprogramm zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus« (GPA/1995)
Mit dem globalen Aktionsprogramm und der »Washington Declaration« von 1995 wurden alle Staaten aufgefordert, kurzfristig, und wo zweckmäßig, in regionaler Zusammenarbeit Aktionsprogramme zu erstellen, in denen die Meeresverschmutzung vom Lan-

de aus mit einem integrierten Ansatz erfasst und durch gezielte Schwerpunktmaßnahmen bekämpft wird.
www.gpa.unep.org

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg nahm ein Schweizer Naturwissenschaftler den kritischen Faden wieder auf. Paul Sarasin berief 1913 eine internationale Weltnaturschutzkonferenz in Bern ein und drang darauf, die gemeinsamen Naturgüter auch gemeinsam zu schützen. Anlass für seinen Rundumschlag für ein internationales Naturschutzsystem war wiederum der Walfang gewesen. Sarasin sparte dabei nicht an gehöriger Kapitalismuskritik. Der industrialisierte Walfang führe dazu, dass mit dem Walöl die »nutzloseste Verschwendung getrieben« werde. Folge der Überproduktion sei, dass beispielsweise in Italien statt des Olivenöls zunehmend Wal- und Seehundtran verwendet oder Tran für billige Seifen genutzt würde. Diese Verbrauchsarten aber »entsprechen keinem Bedürfnis, zwecklos werden die edlen Tiere hingeschlachtet und ausgerottet, nicht um den dürftigen Nutzen zu bringen, sondern um den Kapitalisten Dividenden auszuschütten«. ⁶ Dem Umwelthistoriker John McNeill zufolge folgten die Walfänger bei der rasanten Vernichtung der sich nur langsam reproduzierenden Walpopulationen nur ökonomischer Logik: »Wirtschaftliche Vernunft verlangte, die Wale so schnell wie möglich zu töten und die Einnahmen daraus in etwas, das sich schneller vermehrte, zu investieren: in Aktien, Anleihen oder selbst in Sparguthaben.« ⁷ So wurden Hunderttausende der großen Meeressäuger dematerialisiert. Wenn nun Naturschutzaktivisten wie Sarasin oder sein amerikanischer Mitstreiter David Starr Jordan internationale Regulierung und Ausweisung großer Meeresschutzgebiete forderten, mussten sie zwangsläufig in harte Konfrontation mit diesen ökonomischen Interessen geraten. Der Erste Weltkrieg brachte die Diskussion über den Umgang mit dem Gemeingut Meer zu einem gewaltsamen Ende.

GEMEINGUT WELTMEER

1920 wurde der Völkerbund gegründet, mit dem sich zunächst die politikgewordene Hoffnung verband, die internationale Staatengemeinschaft würde gemeinsam in einer offenen Diplomatie für Frieden, Gerechtigkeit und Teilhabe sorgen. Auch hier tauchte

bald die Frage auf, wem denn nun das Meer gehöre. Das Thema wurde 1925 in der Kommission zur Kodifikation internationalen Rechts behandelt. Es war der argentinische Juraprofessor José León Suárez, der seinen Kollegen Diskussionen über die Besitzverhältnisse an den Meeren und deren Schätzen geradezu aufdrängte. ⁸ Denn mit der so hoch gehaltenen Freiheit der Meere hatte gerade Südamerika schlechte Erfahrungen gemacht: Der Norden hielt sich an den Ressourcen des Südens schadlos. Suarez berichtete, was sich vor den Küsten dort abspielte: Argentinien hatte beispielsweise aufgrund der massiven Abnahme von Walen und Robben Jagdverbote jenseits der Dreimeilenzone erlassen. Verschiedene Staaten - darunter Großbritannien - hatten umgehend erfolgreich Beschwerde eingelegt. Ebenso hätte die USA interveniert, als Brasilien versucht habe, gewisse Nutzungskontrollen der Fischbestände jenseits der Zone durchzusetzen. Uruguay hatte der politischen Einflussnahme der englischen Regierung zugunsten kanadischer Robbenjäger nachgeben müssen. Regionaler Schutz wurde also durch internationale Ansprüche verhindert.

Was der argentinische Jurist vor über 80 Jahren in Genf diagnostizierte, ist heute keinen Deut weniger aktuell. Angesichts der Tatsache, dass sich die Ernährungssituation nicht proportional zu den steigenden Bevölkerungszahlen entwickle, sei man in absehbarer Zukunft dringend auf die Meere als zusätzlichem und reichen Nahrungslieferanten angewiesen. Suarez machte es dringend - es ging ums Hier und Jetzt. ⁹ Aus den nördlichen Gefilden seien die Wale und Robben schon verschwunden. Den gleichen Prozess könne man nun an den Küsten Patagoniens beobachten. Man bräuchte also »a wise system of regulation for marine industries«, das über die Dreimeilenzone hinausreiche - eine Art maritimes Gesamtmanagement. Suarez klagte an: die selbst ernannten Kernländer des Fortschritts und der Zivilisation nähmen nicht nur der Naturwissenschaft ihre Forschungsobjekte und bereicherten sich am Allgemeinbesitz, sondern sie vergriffen sich auch noch an »Wehrlosen«. Hier wurde nicht weniger als die ökonomische Vorherrschaft einiger weniger fisch- und walfangen-

»Labour Inspection (Seafarers) Convention«/
»Übereinkommen über die Aufsicht über die Arbeits- und
Lebensbedingungen der Seeleute« (C178/1996)
Die Mitgliedsstaaten des Übereinkommens verpflichten sich eine
Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu
unterhalten und alle im jeweiligen Hoheitsgebiet eingetragenen
Schiffe deshalb in Zeitabständen von höchstens drei Jahren zu be-
sichtigen.

www.ilo.org/ilolex/german/docs/convdisp1.htm

den Nationen der nördlichen Hemisphäre angefochten. Diese Fragen lägen im allgemeinen Interesse der Menschheit. Die Reichtümer der Meere stellten ein gemeinsames Erbe dar.

Suarez erhielt prominente Unterstützung: Das deutsche Kommissionsmitglied Walther Schücking, ein renommierter Völkerrechtler, ordnete das Thema in einen global-juristischen Kontext ein und forderte ein radikales Umdenken. Das Verschwinden der Meeresfauna sei eine Konsequenz daraus, dass man das freie Meer bisher als »Res nullius« und nicht als »Res communis« verstanden habe. Der Völkerrechtler sah in einem neuen Meeresregime eine grundsätzliche Chance - nicht nur für die bedrängten Walfische. Die gemeinsame Nutzung und der gemeinsame Schutz des Meeres sollte als neues Rollenmodell für internationales Recht dienen. Und dieses neue Rechtsverständnis würde auf Solidarität der Nationen basieren. Die Chancen, einen Präzedenzfall für eine zukünftige internationale Rechtsordnung, die die Welt jenseits der Nationalstaaten als eine globalen Allmende verstehen würde, zu schaffen, verging jedoch. Für einen kurzen Moment hatte sich eine Tür zu einer wegweisenden Neuinterpretation der Verantwortung über die dauerhafte Nutzung von und die gemeinsame Verantwortung für die Ozeane geöffnet. Aber die einzige Regulierung, auf die sich die Staatengemeinschaft 1931 verständigen konnte, war eine erste Walfangkonvention. Sie war ein schwaches Instrument, weil sie keinerlei Sanktionsmöglichkeiten gegen Verstöße bot. Immerhin lieferte sie langfristig die Basis für alle späteren Konventionen - bis hin zum Walfang-Moratorium von 1986.

EINE LOBBY FÜR DAS MEER

In der Nachkriegszeit blieb das Meer zunächst seltsam unbeachtet. Auch die junge Weltnaturschutzorganisation IUCN, 1946 mit Hilfe der UNESCO gegründet, war diesen Fragen gegenüber erstaunlich ignorant. In einzelnen Bereichen bewegten sich zwar etwas, aber nicht unbedingt zum Guten. 1946 beispielsweise wurde die Internationale Walfangkommission IWC gegründet. Aber hier

wurde der Bock zum Gärtner beziehungsweise die Walfangnationen zu Regulierern gemacht - und der Walfang explodierte. 1958 verabschiedete die UN ihre erste Seerechtskonvention, die in erster Linie das überkommene Gewohnheitsrecht spiegelte. Währenddessen wuchsen auch die Ansprüche an die Weltmeere. Die USA begann die Nutzungsrechte ihres Kontinentalschelfs durchzusetzen, die Walfängerflotten wuchsen ebenso wie die Fischerflotten der Industrienationen, und die nun souveränen sogenannten Drittstaaten konnten nur dabei zusehen, wie vor ihren Küsten hemmungslos aus dem Meer gefischt wurde, was nicht bei drei aus der Reichweite der Netze war. Dieser Zugriff hatte wiederum zur Folge, dass diese jungen Staaten oft ihre Hoheitsgewässer massiv ausdehnten. Mit jedem neuen Nutzungsanspruch wuchs ein Stück weit die Anarchie im Umgang mit dem Meer.

Eine Lobby, die dem Lebensraum Meer jenseits ökonomischer und militärischer Interessen zu einer öffentlichen Präsenz verhalf, musste erst noch entstehen. Die kleine internationale Naturschutzcommunity konzentrierte sich zunächst auf die schillernden Tiergestalten an Land. Selbst eminente ForscherInnen wie die US-amerikanische Biologin Rachel Carson oder der Franzose Jacques Costeau, die mit ihren Büchern und Filmen halfen, die Schönheit, Eigenart und Faszination der ozeanischen Unterwasserwelt zu popularisieren, gingen zunächst davon aus, die Meere seien im großen und ganzen unverletzlich. Erst im Laufe der 1960er Jahre rückten die Meere mehr in den zivilgesellschaftlichen Fokus. Zu den Umweltorganisationen, die quasi dem Meer entstiegen, gehört Greenpeace. Sie entstand als Reaktion auf die Atomwaffentests vor der Küste Alaskas. Nordamerikanischer FriedensaktivistInnen machte sich im September 1971 auf den Weg, um gegen die menschen- und naturzerstörerische Atomwaffenpolitik selbst einzustehen und die Sache publik zu machen. Kurz darauf protestierten AktivistInnen gegen das Robbenschlachten in Kanada, bald warfen sie sich auf offener See in den notorischen Schlauchbooten zwischen die sowjetischen Walfangschiffe und die Gejagten - die Wale. Diese Aktionen trugen ohne Zweifel er-

»International Tribunal for the Law of the Sea«/
»Internationaler Seegerichtshof« (ITLOS/1996)
Der »Internationale Seegerichtshof« (ISGH) in Hamburg ist ein internationales Gericht auf der Grundlage des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Seine 21 Richter werden von den Vertragsparteien gewählt. Der ISGH kann unter bestimmten Voraussetzungen von Privatpersonen und Internationalen Organisationen angerufen werden. Wird dem ISGH eine Streitigkeit übertra-

gen, besteht jedoch Allzuständigkeit, d.h. der Gerichtshof entscheidet die ihm vorgelegte Rechtsstreitigkeit umfassend und abschließend. Ein Berufungs- oder Revisionsverfahren oder eine Verweisung an ein anderes Gericht ist grundsätzlich nicht vorgesehen. www.itlos.org

heblich dazu bei, aus dem gejagten Wal ein Symbol für die bedrohten Weltmeere zu machen.

Der Wal- und Robbenfang ist nach wie vor ein wichtiges Thema der Organisation, aber der Blick auf das Meer hat sich in den vergangenen Jahrzehnten enorm erweitert. Es ist längst klar, dass Umweltdiskurse nicht ohne die Frage von Gerechtigkeit geführt werden können. Die massive Entnahme großer Raubfische beispielsweise droht das gesamte Ökosystem Meer zu destabilisieren und damit auch die Lebensverhältnisse derer, die unmittelbar von den Ozeanen abhängig sind. Ende der 1990er Jahre starteten die großen Kampagnen gegen Piratenfischerei. Der Begriff signalisiert, dass es sich dabei um eine Form von maritimer Gewaltherrschaft handelt und die letzte Konsequenz eines Wirtschaftssystems repräsentiert, das skrupellos nimmt, was es kriegen und verkaufen kann. Piratenfischer registrieren ihre Fangschiffe in sogenannten Billigflaggenländern, die keinem Fischereiabkommen angehören. Diese Länder verkaufen ihre Flaggen an Schiffeigner in Japan, den USA und Europa, die so die internationalen Fischereiabkommen umgehen können. Greenpeace setzt diesen modernen Freibeutern, deren Flotte auf etwa 1300 Schiffe geschätzt wird, nach. Und sie dokumentiert ihre Beutezüge wie beispielsweise 2001 vor der westafrikanischen Küste. Die Piratenfischer setzen dort gezielt auf die Schwäche dieser Staaten. Guinea etwa besitzt lediglich vier Schlauchboote, um seine Küstengewässer zu kontrollieren. Greenpeace unterstützt zudem gezielt die Bevölkerung der kleinen südpazifischen Inselstaaten in ihrem Kampf gegen die Übermacht der industriellen Fangflotten aus Europa, den USA und Südostasien, die den großen Raub- und Speisefischen wie Schwertfisch, Thunfisch und Kabeljau nachsetzen. Hier gibt es noch große intakte Bestände, zu denen sich die Industrienationen durch unfaire Fischereiabkommen Zugang verschaffen. Der Profit geht in den Norden. Ganz einfach. 2006 wurde die Zusammenarbeit mit den Staaten von Mikronesien und Kiribati verstärkt. Die gemeinsamen Patrouillen von zivilgesellschaftlichen, staatlichen und lokalen Akteuren während einer siebenwöchigen »joint enforcement exercise« sollte die Übergriffe

durch die Industriefischerei des Nordens bekannt machen und eindämmen. Es geht bei diesen Kampagnen nicht allein darum, die Piratenfischerei zu dokumentieren, die VerbraucherInnen aufzuklären oder politisch Einfluss zu nehmen, sondern auch die Menschen sichtbar zu machen, die ihrerseits auf diesen Schiffen missbraucht werden. Dort herrschen oft sklavenähnliche Ausbeutungsverhältnisse. Inzwischen kooperiert Greenpeace deshalb auch mit Organisationen wie der »Environmental Justice Foundation« und der »International Transport Workers Federation«.

EINE ANDERE FREIHEIT

Eisensulfatdüngung, CO₂-Speicherung, Piratenfischerei, Mangankollenernte im großen Stil, Territorialisierung und Privatisierung: Der Zugriff auf die Weltmeere hat sich in den letzten Jahren derart beschleunigt, dass die Umwelt- und EntwicklungsaktivistInnen sich bisweilen nur schockiert die Augen reiben. Das Dogma der Unererschöpflichkeit ist inzwischen ad absurdum geführt. Viel zu lange hat es die Begehrlichkeiten des Wachstumszwangs bedient. Die alte Doktrin der Meeresfreiheit hat ihr ganzes zerstörerisches Potenzial gezeigt und ein Free-Rider-Verhalten gefördert, dass der Allgemeinheit auf Dauer massiv schadet. Freiheit muss anders sein, wenn es um eine ökologische und soziale Gerechtigkeit geht. Eine radikale Neuinterpretation hat die Umweltorganisation Greenpeace International angeboten. Es ist ein einziges Wort, mit dem Greenpeace im Mai 2005 den Paradigmenwechsel auf den Punkt brachte: Aus »Freedom of the Seas« soll »Freedom for the Seas« werden.¹⁰ In der Umdeutung der Freiheit spiegeln sich die Forderungen der frühen KritikerInnen wider, der Vielfalt der Bedürfnisse von Be- und AnwohnerInnen gerecht zu werden. Grundlage ist die Anerkennung des Meeres als gemeinsamen Erbe der Menschheit. Um dieses Erbe auf Dauer zu erhalten, bedarf es einer Reihe konkreter Massnahmen, die auf eine Entschleunigung der Ausbeutung abzielen. Es soll fortan ein Vorgehensansatz für jegliche Bewirtschaftung der internationalen Gewässer gelten. Sie werden zu Meeresschutzonen, die erst genutzt

»United Nations open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea«/
»Informeller Konsultativprozess zum Seerecht« (UNICPOLOS/1999)
UNICPOLOS ist angesiedelt in der UN-Abteilung »Ozeane und Seerecht« und arbeitet an dem jährlichen Bericht an die Generalversammlung zur Meerespolitik mit. Im Mittelpunkt der Sitzungen von UNICPOLOS standen in den letzten Jahren Fragen der Tiefseefischerei, der Meeresschutzgebiete, der Nutzung der Hohen See,

der Sicherheit des Seeverkehrs und der Bekämpfung der Piraterie sowie strukturelle Diskussionen zur Seeverkehrssicherheit.
www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm

werden dürfen, wenn der Nachweis erbracht ist, dass das Ökosystem nicht geschädigt wird.

Die Frage, wem denn das Meer gehöre, muss mit einer neuen Vehemenz auf die politische Agenda gebracht werden. Das wird nicht ohne eine neue breite Allianz ganz unterschiedlicher Akteure gehen. Der Zersplitterung des Meeres im politischen Diskurs, seine Zerlegung in seine ökonomischen, militärischen, ökologischen und sozialen Teile, läuft seinem globalen Charakter zuwider. Gleichzeitig könnte das Meer den einen Pool bilden, in dem die sich die so unterschiedlichen Anrainer und Akteure jenseits nationaler Interessen zur gemeinsamen Identitätsfindung zusammenfinden. Es ist dringend Zeit, das Meer als gemeinsamen Raum der Menschheit zu entdecken und zu vermitteln. Nur in der Lesart eines Gemeingutes, eines »global commons« kann man dem globalen Charakter der Ozeane gerecht werden.¹¹

ANMERKUNGEN

- 1: Poul Holm: Oceans and Seas, in: Shepard Krech III/ J.R. McNeill / Carolyn Merchant: Encyclopedia of World Environmental History, Band 3, New York, London (Routledge) 2004, S. 957-962.
- 2: Callum Roberts: The unnatural history of the sea. Washington (Island Press), 2007.
- 3: Norman Paech/Gerhard Stuby: Völkerrecht und Machtpolitik in den internationalen Beziehungen, Hamburg (VSA_Verlag) 2001, S. 806-807.
- 4: Hermann Melville: Moby Dick. Frankfurt am Main (Insel Verlag), 2003, S. 615.
- 5: Jules Michelet: Das Meer. Frankfurt/ New York (Campus), 2006. S. 242-243.
- 6: Paul Sarasin: Über die Ausrottung der Wal- und Robbenfauna sowie der arktischen und antarktischen Tierwelt überhaupt. Basel 1912, S. 9.
- 7: John McNeill: Blue Planet. Die Geschichte der Umwelt im 20. Jahrhundert, Frankfurt/New York (Campus), 2003, S. 260.
- 8: Archiv des Völkerbundes, Genf: 6th Meeting of the Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law, 6th April 1925. C.P.D.I./1st Session/P.V. S. 29-30.
- 9: Archiv des Völkerbundes, Redebeitrag Suarez, 8th Meeting, 7.4.1925. C.P.D.I./1st Session/P.V.
- 10: Greenpeace International: Freedom for the seas, for now and for the future. Mai 2005. <http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/>

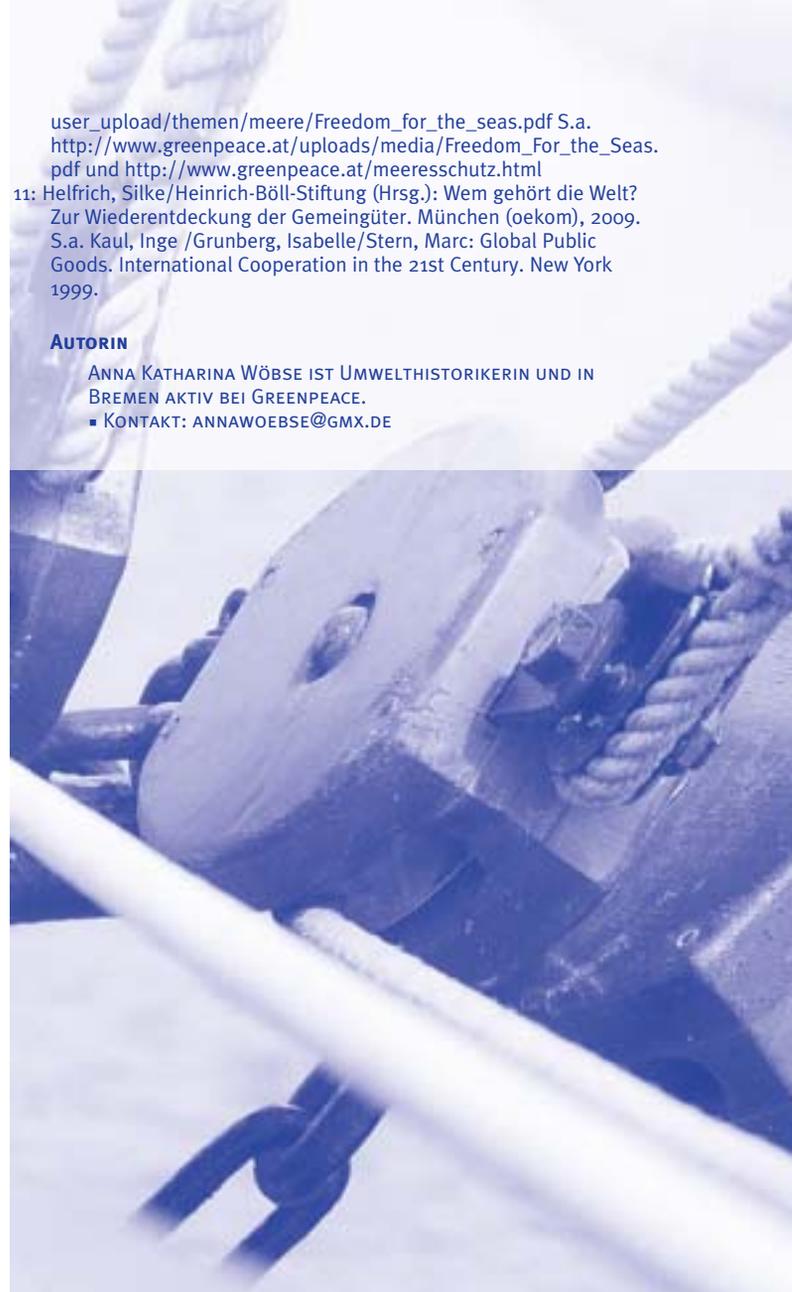
user_upload/themen/meere/Freedom_for_the_seas.pdf S.a.
http://www.greenpeace.at/uploads/media/Freedom_For_the_Seas.pdf und <http://www.greenpeace.at/meeresschutz.html>

- 11: Helfrich, Silke/Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): Wem gehört die Welt? Zur Wiederentdeckung der Gemeingüter. München (oekom), 2009.
S.a. Kaul, Inge /Grunberg, Isabelle/Stern, Marc: Global Public Goods. International Cooperation in the 21st Century. New York 1999.

AUTORIN

ANNA KATHARINA WÖBSE IST UMWELTHISTORIKERIN UND IN BREMEN AKTIV BEI GREENPEACE.

■ KONTAKT: ANNAWOEBSE@GMX.DE



KAMPF GEGEN PIRATEN ODER KONTROLLE DER MEERE?

CLAUDIA HAYDT

MAN STELLE SICH VOR, DIE POLIZEI JAGT IN DEUTSCHLAND FÜNF MUTMAßLICHE DIEBE. BEI DER VERFOLGUNGSJAGD ERSCHIEßT SIE EINEN, VERHAFTET DIE VIER ANDEREN, MUSS ABER EINE WOCHEN SPÄTER ZUGEBEN, DASS GAR NICHT GENÜGENDE ANHALTSPUNKTE FÜR EINEN PROZESS GEGEN DIE VERMEINTLICHEN DIEBE VORLIEGEN UND LÄSST DIESE FREI.

Am 7. September 2009 erschossen Bundeswehrosoldaten einen mutmaßlichen Piraten und ließen seine Kollegen anschließend wieder frei. Dabei war nicht ein Wort der Entschuldigung gegenüber den Angehörigen des Toten zu hören - lediglich das Bedauern darüber »Piraten« wieder freilassen zu müssen, da es keine rechtliche Handhabe gegen sie gibt. Ende letzten Jahres wurden bereits 15 Koreanische Fischer als vermeintliche Piraten getötet und wahrscheinlich gibt es im »Krieg gegen Piraterie« noch wesentlich mehr so genannter Kollateralschäden zu beklagen. Solche Vorfälle zeigen sehr deutlich, was es bedeuten kann, wenn Piratenbekämpfung zu einer militärischen Aufgabe wird. Es ist bezeichnend für das momentane politische und mediale Klima, dass der Tod von Menschen durch den Bundeswehrbeschuss oder durch die Kriegsflotten anderer Staaten nicht zum Anlass genommen wird, darüber nachzudenken, ob militärische Maßnahmen wirklich der richtige und sinnvolle Weg zur Überwindung der Pirateriegefahr sind. Mit beängstigender Zielstrebigkeit wird auf allen politischen Ebenen darum gerungen, sämtliche Hindernisse für den Militäreinsatz am Horn von Afrika - und weit darüber hinaus - aus dem Weg zu räumen. Die politische Agenda richtet sich dabei wesentlich mehr an den wirtschaftlichen und geostrategischen Interessen der Truppensteller aus, als an einer Bekämpfung der Ursachen der Piraterie.

DAS HORN VON AFRIKA ALS MARITIMES AUFMARSCHGEBIET

Keiner der Piraten am Horn von Afrika ist so zuvorkommend, durch das Hissen einer Totenkopfflagge ihren Opfern und Gegnern die Identifizierung und Bekämpfung einfach zu machen. Auch viele der regulären Fischer sind in dieser unruhigen Region

bewaffnet, so dass Piraten bevor sie sich einem potentiellen Opfer nähern, heutzutage weder für Kriegsschiffe noch für Aufklärungsflugzeuge eindeutig als Piraten zu identifizieren sind. Dennoch setzen sowohl Militärbündnisse wie die NATO oder die europäische Union (EU) als auch Einzelstaaten wie Russland, Indien und die USA mit ihrer 5. Flotte auf die militärische Karte. Russland versucht die ehemalige sowjetische Marinebasis in Aden (Jemen) wieder zu beleben und Indien ist es gelungen im Oman Anlegemöglichkeiten für seine Kriegsschiffe zu erhalten. Im letzten Jahr ist es voll geworden im Meer vor dem Horn von Afrika. Dort kreuzten Mitte Oktober 2009 mehr als 30 Kriegsschiffe und zusätzlich etliche Versorgungsschiffe. Der Indische Ozean ist offensichtlich zum neuen Aufmarschgebiet globaler Machtpolitik geworden. Elf Kriegsschiffe unterstehen der EU-Mission »Atalanta«, fünf der NATO »Counter Piracy« Mission und vier der US geführten »Task Force 150«. Neben den genannten Akteuren haben weitere wie China, Japan, Südkorea, die Vereinigten Arabischen Emirate und Malaysia nationale maritime Kontingente entsandt. Selbst der Iran, dessen Schiffe ebenfalls Opfer der Piraterie wurden, ist mit Kriegsschiffen im Golf von Aden präsent. Dass zwischen den Akteuren dieser bunten Anti-Piraten-Koalition einiges an Eskalationspotential liegt, ist nicht zu übersehen. Die Deutsche Marine war bereits vor der Erteilung eines »Anti-Piraten-Mandats« durch den Bundestag längst Teil des maritimen Säbelrasselns. Seit Ende 2001 beteiligt sich die Bundesmarine an der maritimen Komponente der »Operation Enduring Freedom« (OEF). Mit einer Fregatte und etwa 240 Seeleuten ist Deutschland im Rahmen von OEF militärisch am Horn von Afrika präsent, offiziell um dort den internationalen Terrorismus zu bekämpfen. Praktisch jedoch waren auch die OEF-Marineschiffe schon mehrfach im Zuge der »Nothilfe« in Anti-Piraten-Einsätzen aktiv - wenn sie »zufällig« in der Nähe waren. Am 13. Januar 2009 übernahm die »Mecklenburg-Vorpommern« als Führungsschiff die Leitung des maritimen Anteils der OEF. Die NATO hatte Anfang November 2008 im Rahmen der Operation »Allied Provider« die »Standing Nato Maritime Group 2« (SNMG2)

»European Maritime Safety Agency«/
»Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs«
(EMSA/2002)
Die »Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs«
wurde als Reaktion auf die Havarie des Öltankers »Erika« einge-
richtet. Sie soll die Seeverkehrssicherheit in den Gewässern der
EU gewährleisten.
www.emsa.europa.eu

aus dem Mittelmeer ans Horn von Afrika verlegt. Der deutsche Beitrag hierfür bestand aus der Fregatte »Karlsruhe« und dem Versorgungsschiff »Rhön«. Begründet wurde der Einsatz vor allem mit dem Schutz für Schiffe des »Welternährungsprogramms« (WFP). Warum für diese Aufgabe jedoch vier Kriegsschiffe nötig sein sollen, bleibt ein Rätsel. Die Operation »Allied Provider« kooperiert eng mit der indischen Marine, ein Fakt, der im blockfreien Indien für Diskussion über eine neue Bündnispolitik sorgt. Am Rande des NATO-Außenministertreffens im Dezember 2008 wurde klar, dass die NATO-Mission Ende Dezember lediglich kurzfristig unterbrochen wurde. NATO-Generalsekretär Jaap de Hoop Scheffer deutete an, dass eine verstärkte Präsenz auf den Weltmeeren für die NATO zukünftig einen hohen Stellenwert haben wird: »Die NATO prüft tatsächlich eine langfristige Rolle [...] aber auf diesem Globus gibt es viel Wasser und dieses Thema wird noch lange Zeit auf der Tagesordnung stehen.«¹ Diese langfristige Rolle könnte in der Koordination der verschiedenen Anti-Piraten-Einsätze vor dem Horn von Afrika bestehen. Signale aus der im Januar 2009 neu gegründeten »Anti-Piraten-Kontaktgruppe« aus 24 Staaten und fünf multinationalen Organisationen (»Europäische Union«, »Afrikanische Union«, das »Sekretariat der Vereinten Nationen« und die »International Maritime Organisation«) deuten auf diese Entwicklung hin.

EU ALS SEEMACHT?

Am 10. November 2008 beschloss der Rat der Europäischen Union eine gemeinsame Anti-Piraterie-Mission unter dem Namen »Atalanta«. Die »Gemeinsame Aktion« ermöglicht einen ersten Einsatz von Kriegsschiffen unter EU-Flagge. Ihr Auftrag: »Durchführung der erforderlichen Maßnahmen, einschließlich des Einsatzes von Gewalt, zur Abschreckung, Verhütung und Beendigung von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen, die in den Gebieten, in denen sie präsent ist, begangen werden könnten.«²

Am 8. Dezember vereinbarten die EU-Außenminister den Opera-

tionsplan und die Einsatzregeln (»Rules of Engagement«) für »Atalanta«. Insgesamt besteht die Mission aus elf Kriegsschiffen, drei Aufklärungsflugzeugen, Hubschraubern und Versorgungsschiffen. Der deutsche Beitrag dazu, besteht zur Zeit aus den Fregatten »Brandenburg«, »Karlsruhe« und »Bremen« und 660 Bundeswehrsoldaten. Seit dem 19. Dezember 2008 nimmt die deutsche Marine an diesem ersten maritimen Kampfeinsatz der EU teil. Der Bundestag stimmte in der letzten Sitzungswoche des Jahres 2008 im Schnellverfahren diesem Vorgehen zu und muss im Dezember 2009 über die Verlängerung von »Atalanta« entscheiden.

Viele Details der EU-Mission »Atalanta« sind problematisch. So ist völlig unklar, was mit gefangenen Piraten geschehen soll. Die EU schloss deswegen mit Kenia einen Vertrag ab, der ermöglichen soll, dass die Piraten dort vor Gericht gestellt werden können. Erste Piraten wurden bereits in Mogadischu verurteilt. Dabei zeigten sich jedoch massive Probleme bei Fragen des rechtsstaatlichen Umgangs mit den Gefangenen. So gibt es in Kenia keine Möglichkeit einen kostenfreien Pflichtverteidiger zu bekommen und die Beweissicherung sowie die fehlende Möglichkeit zur Prüfung der Aussagen beteiligter Soldaten durch die kenianischen Richter lassen wenig Glauben an die Rechtsstaatlichkeit dieser Verfahren aufkommen. Ob das zu Zeit praktizierte Vorgehen dem Richtervorbehalt des Grundgesetzes (Art. 104 GG) gerecht wird, darf ebenfalls bezweifelt werden. Die Leiterin der deutschen Sektion von »amnesty international«, Monika Lücke, fordert deswegen, dass sowohl Richter als auch Pflichtverteidiger an Bord der deutschen Fregatten anwesend sein müssen um die Rechte der mutmaßlich Piraten zu schützen.³

Offensichtlich will besonders die CDU/CSU das Piratenproblem als Türöffner für die Aushebelung der Aufgabentrennung von Polizei und Militär und damit die Änderung der Art. 35 und 87a GG nutzen. Die CDU/CSU fordert deswegen entsprechende Grundgesetzänderungen, während die SPD stattdessen darum bemüht ist, die bestehende Rechtslage so zurechtzubiegen, dass sie als Grundlage des Einsatzes gegen Piraten fungieren kann. Auch der

»Recommendation of the European Parliament and of the Council concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe«/
»Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa« (413/EG/2002)
Gemäß der Empfehlung des Europäischen Parlaments wurde 2006 in Deutschland eine »Nationale Strategie für ein Integriertes Kü-

stenzenmanagement in Deutschland« verabschiedet. Bisher sind die Verantwortlichkeiten für die Meerespolitik in Deutschland in einer Reihe unterschiedlicher staatlicher Institutionen angesiedelt. Das internationale Seerecht zum Beispiel im »Auswärtigen Amt«. www.ikzm-strategie.de

Einsatzraum der EU-Mission lässt einige Fragen offen. Ursprünglich sollte der Einsatzraum 500 Seemeilen entlang der somalischen Küste umfassen, seit Frühsommer 2008 sind es 800 Seemeilen. Zusätzlich zur Küste Somalias sollen die EU-Kriegsschiffe in den Küstengewässern der »Nachbarstaaten« eingesetzt werden. Also auch in den Küstengewässern von Kenia und Dschibuti sowie zwischen den Inseln der Seychellen? Offensichtlich ja, die meisten somalischen Anrainerstaaten wurden mit bilateralen Abkommen zur Akzeptanz der EU-Präsenz genötigt. Der Status der so genannten »Embarked Military Forces«, also kleiner militärischer Einheiten, die auf gefährdeten Handelsschiffen eingesetzt werden, ist ebenfalls unklar.

Es besteht die konkrete Gefahr, dass hier rechtliche Grauzonen etabliert werden. Das Ziel ist eindeutig: Die Bevölkerung soll daran gewöhnt werden, dass der Schutz von ökonomisch und strategisch wichtigen Seetransporten eine Aufgabe der Bundeswehr, der Europäischen Union und der NATO ist.

Das Interesse an einer Etablierung der Europäischen Union - und Deutschlands - als Global Player ist offensichtlich. Ihre militärische Handlungsfähigkeit zu Wasser zeigte die EU im November 2008, als die »Maritime Task Force« in der Nordsee ihre Einsatzfähigkeit demonstrierte. Die Initiative zur Aufstellung dieser maritimen Task Force kam während der deutschen Ratspräsidentschaft aus Berlin und ist mit den »Europäischen Battle Groups« Teil des Krisenreaktionskonzeptes (»EU Military Rapid Response Concept«).

(K)EIN PRÄZEDENZFALL

Formal stützt sich die EU-Mission auf das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) und die UN-Resolution 1816. Art. 105 des SRÜ ermöglicht außerhalb der 12-Seemeilenzone die Piratenbekämpfung. Aktive Pirateriebekämpfung ist dadurch möglich - jedoch keine Verpflichtung. Verpflichtend ist allein die direkte Nothilfe. Mit der UN-Resolution 1816 vom 2. Juni 2008 wird das Recht zur Pirateriebekämpfung auf die Küstengewässer vor Somalia ausge-

weitert. Auch wenn die Resolution explizit feststellt, dass hier kein neues Gewohnheitsrecht geschaffen werden soll, ist doch zu befürchten, dass genau dies geschieht und die Aushebelung von staatlicher Souveränität in Küstengewässern als »Lösung« auch für zukünftige Konfliktkonstellationen angewandt wird. Hierzu schreibt die der Bundesregierung zuarbeitende Stiftung »Wissenschaft und Politik«: »Zwar wird in der UN-Resolution explizit erklärt, dass damit kein neues völkerrechtliches Gewohnheitsrecht geschaffen wird und die Souveränität, territoriale Integrität sowie politische Unabhängigkeit und Einheit Somalias nicht ausgehöhlt werden sollen. Aber für die internationale Debatte über Sicherheit auf See wird damit ein völlig neues Instrument geschaffen. Es könnte sich in Zukunft erweisen, dass sich dieses Instrument auch in anderen Gefahrenlagen anwenden lässt.«⁴

Mit der Resolution 1816 ermöglicht der Sicherheitsrat einen Kapitel VII-Einsatz gegen Piraten. Voraussetzung für eine »robuste« Mission nach Kapitel VII der UN-Charta ist eine Bedrohung des internationalen Friedens. Piraterie ist jedoch nicht mehr und nicht weniger als gewöhnliche Kriminalität. Der Sicherheitsrat hat durch seine Entscheidung einen weiteren Beitrag zur Aushöhlung des Völkerrechts geleistet. Am 2. Dezember 2008 hat der Sicherheitsrat (Resolution 1846) die Piratenbekämpfung in somalischen Hoheitsgewässern um ein Jahr verlängert.

Insgesamt kann die Bundeswehr bis zu 1.400 Soldaten für die EU-Mission »Atalanta« stellen. Mit dieser Größenordnung schafft sich die Regierung viel Spielraum. Es geht dabei auch darum, ein kurzfristiges Mandate-Switching zu ermöglichen. So können Kriegsschiffe die der »Anti-Terror-Mission« OEF zugeordnet sind, sehr schnell als »Atalanta« Schiffe umgeflaggt werden, wenn sie gerade in der Nähe eines Piratenschiffs sind.

In einem Phoenix-Interview erklärte Verteidigungsminister Franz Joseph Jung am 2. Dezember 2008, dass Deutschland als Exportweltmeister Seesicherheit brauche: »Wir sind auf freien Seehandel angewiesen.« Noch deutlicher äußert sich ein Artikel im militärnahen »Marineforum«: »Auch die Europäische Kommission und das EU-Parlament haben mittlerweile entdeckt, dass Piraterie

»Green Paper -Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas«/
»Grünbuch - Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere« (Green Paper/2006)
Das Grünbuch befasst sie sich mit den Wechselwirkungen und Interessenskonflikten zwischen verschiedenen Bereichen wie Seeverkehr, Handel, küstenansässige Industriezweige, off-shore-Anlagen, herkömmliche und alternative Energiegewinnung, Fischerei,

Aquakultur, Meeresforschung, Fremdenverkehr, etc. Ziel ist die Schaffung einer »dynamischen, nachhaltigen Meereswirtschaft für das 21. Jahrhundert und spätere Jahre«, unter Berücksichtigung der drei Prioritäten der Lissabon-Strategie Wirtschaftswachstum, sozialer Wohlstand und Umweltschutz.
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/dev_imp_de.html

die für Europa so lebenswichtigen Warenströme bedroht - durch erhöhte Sicherheitsausgaben der Reedereien und steigende Versicherungsprämien steigen letztlich die Frachtraten und damit auch die Verbraucherpreise für importierte Güter sowie die Verkaufspreise für europäische Exportgüter in den Empfängerstaaten. Deutschland hat ein vitales Interesse an der Sicherheit der global bedeutsamen Seestraßen - vom Import und Export hängen Wohlergehen der Bürger und innere Stabilität des Landes ab. Schon deshalb - und erst recht, weil wir Bestandteil der Staatengemeinschaft sind - steht die Bundesrepublik in der Pflicht, auch gegen Piraten so vorzugehen, wie es ihnen gebührt. Sie sind Verbrecher und müssen bestraft und im wahrsten Sinne des Wortes aus dem (See-)Verkehr gezogen werden.«⁵

Mit mehr als 3.200 Schiffen liegt die deutsche Handelsflotte bei der verfügbaren Transportkapazität hinter Griechenland und Japan auf Platz drei. Bei der Containerschiffahrt belegt Deutschland den ersten Platz. Allein zwischen 1996 und 2008 hat die deutsche Handelsflotte ihren Umfang mehr als versechsfacht. Der aktuelle Jahresbericht des Flottenkommandos der Deutschen Marine stellt fest: »Die maritime Wirtschaft zählt mit mehr als 380.000 Beschäftigten und einem Umsatz von rund 48 Milliarden Euro zu den wirtschaftlich wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.«⁶ Die Internationale Handelskammer gibt an, dass sich allein im letzten Jahr die Versicherungsprämien für den Transport durch den Golf von Aden verzehnfacht hätten. Das kann zu steigenden Preisen für Importe und Exporte führen. Nicht zuletzt deshalb drängt auch der »Verband Deutscher Reeder« (VDR) massiv auf ein militärisches Eingreifen.

Die Seeroute vor Somalia wird jährlich von etwa 50.000 Schiffen passiert. 24.000 davon nehmen pro Jahr die Route durch den Golf von Aden zum Suezkanal, einen Weg, den auch 30 Prozent des Rohöls für Europa nimmt. Das Risiko eines Schiffes, auf dieser Route Opfer eines erfolgreichen Angriffs zu werden, liegt nach Angaben des US-Verteidigungsministeriums bei 0,13 Prozent⁷. Zum finanziellen Umfang der Beute der Piraten gibt es nur Schät-



»Communication in the creation of a European Border Surveillance System«/
»Mitteilung über die Schaffung eines Europäischen Grenzüberwachungssystems« (EUROSUR/2006)
in der Mitteilung wird der EU ein Fahrplan für die schrittweise Entwicklung eines »Systems der Systeme« zur Überwachung der Außengrenzen vorgeschlagen. Drei Ziele sollen mit dem System erreicht werden und zwar eine »Verringerung der Zahl der illegalen

Einwanderer, die unerkannt in die EU einreisen«, eine »Reduzierung der Todesrate illegaler Einwanderer durch Rettung von mehr Menschenleben auf See« und eine »Erhöhung der inneren Sicherheit der EU in ihrer Gesamtheit durch Eindämmung der grenzüberschreitenden Kriminalität«.
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/86&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>

zungen. Der Verband deutscher Reeder ging im September 2009 davon aus, dass die Piraten in den vergangenen Jahren insgesamt etwa 100 Millionen Dollar Lösegeld erpresst haben. Das durchschnittliche Lösegeld lag für ein Schiff im Jahr 2008 bei ein bis zwei Millionen. Das sind für die Piraten und ihre verarmte Umgebung riesige Summen, im Verhältnis zum gesamten Welthandel sind das Peanuts. Am meisten verdienen zur Zeit die Versicherungsgesellschaften, die für ein Containerschiff, das die Meerenge durchfährt, bis zu hunderttausend Dollar Aufschlag zu den sonstigen Versicherungsgebühren verlangen.

MEHR ALS PIRATERIE - ORGANISIERTE KRIMINALITÄT AM HORN VON AFRIKA

Die Karibik nimmt heute unter den von Piraterie betroffenen Regionen keinen Spitzenplatz mehr ein. Nach Angaben der »International Maritime Organisation« (IMO) waren im Jahr 2007 besonders die »Straße von Malakka«, das »Südchinesische Meer«, die Küsten Westafrikas (speziell: Nigeria) sowie die Küste Ostafrikas (speziell: Somalia) Schwerpunkte von Piratenüberfällen. In all diesen Regionen ist die Armut der zentrale Nährboden für die Piraterie. 2007 wurden weltweit 263 Angriffe durch Piraten gemeldet, 43 davon auf deutsche Schiffe. Die angegriffenen Schiffe sind nur zu einem kleinen Teil Luxusyachten. In 2007 waren es acht Yachten, die angegriffen wurde sowie 121 Containerschiffe und 77 Chemikalien- und Rohöltanker.

Im Jahr 2008 hat die Anzahl der Übergriffe weltweit um 11% zugenommen. Es wurden 293 Angriffe registriert. Am Horn von Afrika fanden mit 111 Meldungen mehr als ein Drittel aller Zwischenfälle statt. Nigeria liegt in der Statistik des »International Maritime Bureau« (IMB) auf Platz 2 mit 41 gemeldeten Vorkommnissen. In dieser Region liegt die Dunkelziffer allerdings zwei bis dreimal so hoch. Von diesem hohen Niveau steigerten sich die Aktivitäten im Jahr 2009 noch einmal. Die Zahl der Überfälle lag bereit Anfang Oktober 2009 bei 170. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich sechs Schiff und etwa 300 Seeleute in der Hand der Piraten. Das liegt

unter dem Jahresdurchschnitt von zehn bis elf Schiffen, die sich gleichzeitig in Geiselschaft befinden. Der niedrige Stand ist jedoch kein Erfolg der Kriegsschiffe, sondern lediglich dem Monsun zu verdanken, der nach den ruhigeren Sommermonaten hohe Wellen und Stürme gebracht hat. 80 Prozent der Angriffe fanden in Küstennähe statt. Jedoch fällt auf, dass besonders die somalischen Piraten ihren Aktionsradius zunehmend weiter auf das offene Meer ausdehnen.

Als den Piraten im September 2008 der ukrainische Frachter MS Faina mit 33 russischen T-72-Kampfpanzern in die Hand fiel, wurde klar, dass die Kriminalität im Indischen Ozean nur zu einem kleinen Teil auf das Konto der Piraten geht. Die Panzerlieferung war vermutlich Teil eines größeren und illegalen Rüstungsgeschäftes mit mindestens vier Lieferungen zwischen der Ukraine und der Südsudanesischen Regierung, die damit die Abspaltung vom Norden des Landes vorbereitet. Dazu gehörte im November 2007 auch ein Schiff einer deutschen Reederei - ebenfalls mit Panzern aus der Ukraine. Eine ukrainische Untersuchungskommission fand heraus, dass in den letzten drei Jahren Waffen im Wert von 3 Milliarden Dollar exportiert worden waren - nur 157 Millionen davon flossen in die Staatskasse.⁸

Die Ladung der »MS Faina« fiel wie eine heiße Kartoffel in die Hände der Piraten und verblieb dort für ein halbes Jahr.⁹ Nachdem nun zwischenzeitlich das Lösegeld bezahlt wurde und die Panzer nach Kenia überführt wurden, lagern sie dort immer noch im Hafen. Der Reeder hatte behauptet die kenianische Armee wäre der Abnehmer, diese hat bis jetzt aber kein Interesse an den Panzern gezeigt. Der legale und illegale globale Waffenhandel am Horn von Afrika geht jedoch nach Einschätzung von Experten ungebremst weiter. Während größere Waffensysteme die Wasserwege nur für den Transit nutzen, bleiben kleine und leichte Waffen häufig in der Region. Nicht zufällig sind die Häfen, über die der illegale Waffenhandel nach Somalia abgewickelt wird, gleichzeitig die Häfen, die als Basis für die Piraten dienen. Eine bessere internationale Kontrolle, besser noch ein Verbot, des Waffenhandels wäre deswegen sowohl ein Schritt gegen die Piraterie als auch zur

«Communication on a European Ports Policy»/
»Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik« (2007)
Mit dieser Mitteilung soll auf ein leistungsfähiges Hafensystem in der EU hingewirkt werden, das dem prognostizierten Wachstum im Verkehrssektor entspricht. Dazu ist ein Aktionsplan für die Europäische Kommission erarbeitet worden. Die Mitteilung über Häfen ist eine Fortsetzung und Ergänzung der Konzepte zu einer integrierten Meerespolitik der EU.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DCo616:EN:HTML:NOT>

Eindämmung des Bürgerkrieges in Somalia.

Europäische Fischfangflotten nutzen seit dem Zusammenbruch der somalischen Zentralregierung Anfang der 1990er Jahre das Fehlen einer Küstenwache und überfischen das Meer vor Somalia. 2006 versuchte »Greenpeace« auf das Problem aufmerksam zu machen, dass vor Somalia und in anderen Regionen durch illegalen Fischfang für die Ärmsten dieser Welt wertvolle Nahrungsressourcen verloren gehen. »Nachts sieht das Meer aus wie die Skyline von Manhattan«, erläutert der Fischereiexperte Abdurahman Shuke vom Entwicklungs- und Forschungszentrum in der somalischen Provinzhauptstadt Garowe. Auch wenn die Schiffe häufig unter Billigflaggen fahren, sind die Profiteure meist klar zu benennen: Sie sitzen in der EU, den USA und Japan. Diese Form des Fischdiebstahls und der Umweltzerstörung bezeichnet »Greenpeace« als Piraterie und ruft die EU auf, hier eindeutige ökonomische und rechtliche Schritte zu unternehmen.¹⁰ Bis heute geschah wenig. Klar ist jedoch, dass die illegalen Fischfangflotten von der EU-Mission Atalanta profitieren werden, da sie dann gefahrloser in deren Windschatten im Küstenbereich Somalias auf Beutezüge gehen können.

Neben der Überfischung gefährdet auch die illegale Müllentsorgung die Sicherheit der Gewässer am Horn von Afrika. Der UN-Sonderbotschafter für Somalia, Ahmedou Ould Abdallah, erklärte im Juni 2008: »Ich bin überzeugt, dass Müll entsorgt wird, Chemikalien und wahrscheinlich atomarer (Müll).«¹¹ Ein Sprecher des »Umweltprogramms der Vereinten Nationen« (UNEP), Nick Nutall, beschreibt in einem Interview mit »Aljazeera« die ökonomische Bedeutung der illegalen Müllentsorgung: »Europäische Unternehmen stellten fest, dass es sehr billig ist, so seinen Müll zu entsorgen, wenn dies lediglich 2,50 Dollar pro Tonne kostet, während Müllentsorgungskosten in Europa bei 1000 Dollar pro Tonne liegen.« Nutall führt aus, welche Arten von Müll in die somalischen Küstengewässer gekippt werden: »Es geht um radioaktives Uran. Es geht um Blei und um Schwermetalle wie Cadmium und Quecksilber. Es geht um Industrieabfall, um Krankenhausmüll, Chemieabfälle - was auch immer.«¹²

FISCHER WERDEN ZU PIRATEN

Die somalischen Piraten sind maritime Profis, nicht wenige starteten ihre »Karriere« als Fischer oder Angehörige der somalischen Küstenwache. Aus Frustration über die leergefischten Fanggründe begannen Mitte der 1990er Jahre einzelne Somalis, von den Eindringlingen »Steuern« und »Fanglizenzen« zu kassieren. Einige der Piratengruppierungen nennen sich auch heute noch »Somali Marines« oder »National Volunteer Coast Guard«. Der Zugang zum Piratengewerbe ist relativ barrierefrei. Die notwendige Grundausstattung besteht aus zwei bis drei Schnellbooten, sechs bis acht Bewaffneten und ein paar »AK-47«. Ebenfalls notwendig sind Kommunikationsmittel und meist vier bis sechs Meter lange selbst gebaute Leitern. Da viele Handelsschiffe aufgrund ihrer vollen Beladung tief im Wasser liegen und dabei nur sehr langsam fahren, fällt es den kleinen Piratenbooten mit starkem Motor leicht, ihre Beute im Radarschatten einzuholen und an Bord zu kommen. In den letzten Jahren hat sich die Arbeit der Piraten eindeutig professionalisiert. Sie haben einen Teil ihrer Beute in schnellere Boote, neuere Waffen und bessere Kommunikationsmittel investiert. Mutterschiffe und Satellitentelefone ermöglichen es, Angriffe Hunderte von Seemeilen von der Küste entfernt durchzuführen.

Die meisten Aktionen gehen auf das Konto von vier bis fünf Gruppen mit unterschiedlichen Fähigkeitsprofilen. Insgesamt sind wahrscheinlich circa tausend Personen mehr oder weniger direkt im Piratengeschäft involviert. Von den Geldern, die durch die Aktivitäten der Piraten in die arme Küstenregion fließen, profitieren jedoch ganze Städte und Dörfer. Eine politische Agenda haben die Piraten nicht. Ebenso gibt es keine Verbindungen zu Islamisten in Somalia. Im Gegenteil, diese bekämpfen die Piraten am härtesten. Als von Juni bis Dezember 2006 die »Union der Islamischen Gerichtshöfe« (UIC) an der Macht war, rückten diese den Piratennestern so entschlossen zuleibe, dass die Piraterie zum Erliegen kam. Allerdings nur bis dann im Dezember 2006 die äthiopische Armee mit Hilfe der USA in Somalia einmarschierte.

»Memo - Maritime Transport without Barriers«/
»Memo - Schrankenloser Seeverkehr« (2007)
Das Memo aus dem Bereich Transport der Europäischen Kommission schlägt Initiativen für leistungsfähigere europäische Häfen und einen schrankenlosen europäischen Seeverkehrsraum vor. Ein Aspekt dieser Initiativen sind die sogenannten »Meeresautobahnen«, da »die wirksame Entwicklung von Hochgeschwindigkeitseewegen unverzichtbar« erscheint bei der Schaffung eines europä-

ischen Seeverkehrsraums. Als »Meeresautobahnen« werden Hauptseewege zwischen den Mitgliedsstaaten der EU bezeichnet.
http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/index_en.htm

FORCIERTE MARITIME ÜBERWACHUNG

Nach UN-Angaben durchquerten etwa 40.000 Flüchtlinge im Jahr 2008 den Golf von Aden. Mehr als tausend Menschen starben dabei oder werden vermisst. Viele der Flüchtlinge stammen aus Somalia und Eritrea. Die starke militärische Präsenz im Golf von Aden ist auch als Abschreckung gegen Flüchtlinge und ihre (potentiellen) Helfer gedacht.

Nicht nur am Horn von Afrika, sondern auf allen relevanten Transportrouten soll die militärische Präsenz ergänzt werden durch verstärkte Überwachung. Schon seit einigen Jahren finanziert die US-Administration ein Projekt zur »maritime domain awareness« (mda). Sicherheit wird dabei (nicht nur) im mda-Projekt als ressortübergreifende Aufgabe definiert. Unterschiede zwischen polizeilicher, geheimdienstlicher und militärischer Aufklärung werden dabei kaum gemacht. Für umfassende Lagebilder werden Daten aus nachrichtendienstlicher Arbeit, militärische Erkenntnisse und Informationen ziviler Kräfte (vor allem Radarlagebilder und Transponderdaten von Reedereien) zusammengefügt und abgeglichen. Das Vorbild für maritime Überwachungsbemühungen ist Singapur, dort wird zum Schutz der »Straße von Malakka« ein System der Komplettüberwachung durchgeführt, das vom Tanker bis zum Jet-Ski alles erfasst. Doch auch die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten arbeiten mit an der elektronischen Überwachung der Meere. Die EU-Kommission hat mit der »Maritime Task Force« einen kommissionseigenen Think Tank geschaffen. Italien hat in Kooperation mit Deutschland das Pilotprojekt »Virtual-Maritime-Traffic-Center« ins Leben gerufen. Das »Virtuelle Verkehrszentrum« ist in der Lage, ein Gesamtlagebild über fast alle Schiffe ab 300 BRT zu erstellen, die im Mittelmeer unterwegs sind. Obwohl es sich hier (noch) nicht um ein explizit militärisches Projekt handelt, haben die Daten auch für die »UNIFIL-Mission« im Libanon eine wichtige Bedeutung. Ergänzt werden diese Informationen durch das EU-Programm »Global Monitoring for Environment and Security« (GMES), in welchem die Überwachung von Umweltdaten mit Sicherheitsfragen kombiniert wird. Die Grundla-

ge der Überwachung bilden Daten aus dem EU-Satellitenzentrum Torrejon bei Madrid, die mit Unterstützung der »Europäischen Weltraumbehörde« (ESA) aufgearbeitet werden. Die militärische Nutzung dieser Daten zur Seeraumüberwachung wird von der »Europäischen Verteidigungsagentur« seit 2005 mit der »Initiative zur Schaffung maritimer Sicherheit« erforscht.

Die NATO hat im Mittelmeer ein »Maritime Safety and Security Information System« aufgebaut. Aufbauend auf Daten des zivilen AIS (»Automatic Identification System«) erstellt die NATO maritime Lagebilder. In dieses militärische Lagebild fließen vor allem zivile Daten ein, inklusive Informationen über Reisedaten von Schiff und Besatzung, Ladung, Identität und Manöver der Schiffe. Da für alle größeren Schiffe der Einbau von Transpondern seit einigen Jahren vorgeschrieben ist, hat das Militär hier eine arbeitsfähige Grundlage für die maritime Überwachung. Die elektronischen Daten der Transponder sind jedoch nicht hundertprozentig zuverlässig. An dieser Stelle kommen die militärischen Fähigkeiten ins Spiel, die eine Verifizierung der Transponderdaten möglich machen. Es ist klar, dass sich diese Kontrolle der Meere kaum gegen Terroristen und nur teilweise gegen Piraten richtet. Die Überwachung ermöglicht die Kontrolle von Flüchtlingen, die Verhinderung von Schmuggel, die Überwachung konkurrierender Handelsmächte, aber auch die Durchführung und Kontrolle von Blockaden und Embargos. Noch ist die Überwachung Stückwerk, aber die Grundlagen für eine komplette maritime Überwachung und Kontrolle sind gelegt.

WAS TUN GEGEN PIRATERIE?

Es gibt eine Reihe ganz banaler aber sehr effektiver passiver Schutzmöglichkeiten für Schiffe vor Piratenüberfällen. Die wichtigste ist, wie von der IMO empfohlen, eine durchgehende Anti-Piraten-Wache. Wenn Piraten rechtzeitig entdeckt werden, dann können sie etwa mit Hochdrucklöschwasserkanonen am Entern gehindert werden. Ebenso ist es äußerst effektiv, Bordwände mit Schmierfett zu bestreichen oder vor der Durchfahrt in gefährdeten

»An Integrated Maritime Policy for the European Union«/
»Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union«
(Blue Paper/2007)

Eine Initiative der EU zur Abstimmung und kohärenten Entwicklung ihrer verschiedenen Politikbereiche in Hinsicht auf die Meerespolitik. Bisher befassen sich im Europäischen Parlament unter anderem die Ausschüsse für Umwelt und Volksgesundheit, für Verkehr und Fremdenverkehr und für Fischerei mit der Meerespolitik.

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/dev_imp_de.html

Gewässern Stacheldraht entlang der Reling zu spannen. Da diese Lösungen aber ausgesprochen personalintensiv sind, sind sie bei Reedereien nicht sehr beliebt.

Piraterie ist Kriminalität, organisierte Kriminalität, aber sie ist nicht staatlich organisiert, sie führt keinen Krieg, und um die mafiosen Strukturen zu zerschlagen, helfen Kriegsschiffe und Aufklärungsflugzeuge wenig. Der Ursprung von Piraterie liegt nicht auf dem Meer, sondern auf dem Land. Eine effektive militärische Lösung kann es schon allein deswegen nicht geben. Auch diejenigen, die an die Notwendigkeit eines militärischen Eingreifens glauben, müssen zugeben, dass dieses sehr aufwendig ist - wenn es nur annähernd eine Chance auf Erfolg haben will. In einer Präsentation der »European Union Naval Coordination Cell« (NAVCO) vom 15.10.2008 wird deutlich, wie groß dieser Aufwand sein würde: »Wirklicher Schutz braucht eine permanente Nähe zwischen militärischen Fähigkeiten und zivilen Schiffen.« Bei 50.000 Schiffen, die jedes Jahr in der Region vor dem Horn von Afrika unterwegs sind, gilt deswegen: »Wenn wir alle Schiffe, die das Gebiet durchfahren, effektiv schützen wollten, dann wären alle Armeen dieser Welt nicht ausreichend.«

Es ist deswegen völlig unverständlich, warum die Europäische Union zwar eine Militäraktion startet, nicht jedoch einen Plan zur präventiven Bekämpfung der Ursachen von Piraterie entwickelt. Erfreulich deutliche Worte sind diesbezüglich von Wolfgang Heinrich, Experte des »Evangelischen Entwicklungsdienstes« für das Horn von Afrika, zu vernehmen: »Die Debatte über die Reaktion auf die Piraterie am Horn von Afrika in Deutschland ist leider wieder ein Ausdruck des militarisierten Denkens und Handelns deutscher Politiker. Anstatt sich mit den wirtschaftlichen und politischen Ursachen der Piraterie zu befassen, geht es ausschließlich um die militärische Absicherung deutscher und europäischer Wirtschaftsinteressen.«¹³ Nur eine politische und ökonomische Perspektive für die Menschen in Somalia kann die Pirateriegefahr dauerhaft senken. Eine politische Lösung in Somalia wird es jedoch nur dann geben, wenn alle relevanten politischen Akteure in diesem Land einbezogen werden - auch die »Union der islami-

schen Gerichtshöfe«.

Die Industriestaaten können viel zur Seesicherheit beitragen, wenn sie für die Strafverfolgung ihrer eigenen Flotten in Fragen der illegalen Müllentsorgung und Überfischung am Horn von Afrika sorgen. Genauso könnten sie zusammen mit den somalischen Nachbarstaaten den Stopp der Rüstungsexporte in Angriff nehmen. Wer den Indischen Ozean jedoch zum Aufmarschgebiet für eine neue Runde globaler Machtpolitik macht, der trägt massiv zur sicherheitspolitischen Eskalation bei.

ANMERKUNGEN:

- 1: Jaap de Hoop Scheffer, Press conference, NATO HQ, Brussels, 02.12.2008.
- 2: Gemeinsame Aktion 2008/851/GASP des Rates der Europäischen Union vom 10. November 2008.
- 3: Die Unions-Forderung verstößt gegen das Völkerrecht, Süddeutsche Zeitung 07.09.2009.
- 4: SWP-Aktuell 56/Juni 2008, S. 3.
- 5: Michael Stehr: Le Ponant - Folgen und Folgerungen, in: MarineForum 6/2008.
- 6: Sebastian Schulte : Lebensader Seehandel, in: Das Parlament, Nr. 48/2008.
- 7: DoD News Briefing with Vice Adm. Gortney from the Pentagon, 15.01.2009; <http://www.defenselink.mil//transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4341>
- 8: Spiegel, 13.10.2008.
- 9: AFP Meldung vom 12.1.2009.
- 10: Beate Steffens, Piratenfischer: Beutezüge außer Kontrolle, 27.03.2006.
- 11: UN envoy decries waste dumping off Somalia; <http://www.middle-east-online.com/english/?id=27114>
- 12: Najad Abdullahi, 'Toxic waste' behind Somali piracy, Aljazeera-Online, 11.10.2008.
- 13: Piraterie vorbeugen - nicht militärisch bekämpfen! EED-Pressemitteilung, 09.12.2008.

AUTORIN

CLAUDIA HAYDT IST MITGLIED IM VORSTAND DER
INFORMATIONSTELLE MILITARISIERUNG (IMI) E.V.
▪ KONTAKT: IMI@IMI-ONLINE.DE

DAS HERZ IST EIN EINSAMER JÄGER

DAS MEER UND SEINE KULTURELLE DIMENSION

CHRISTOPH SPEHR

IMMER, WENN ER UNRUHIG UND UNBERECHENBAR WERDE, WENN ER SPÜRE DASS ER ZU UNKONTROLLIERTEN HANDLUNGEN NEIGE UND MIT DEM ALLTAG NICHT MEHR ZURECHTKOMME, WENN ER ANFANGE SICH ZU SELBSTMÖRDERISCHEN UND AGGRESSIVEN IMPULSEN HINGEDRÄNGT ZU FÜHLEN, DANN WISSE ER, DASS ES WIEDER ZEIT SEI ZUR SEE ZU FAHREN. NICHT ALS PASSAGIER, NICHT ALS MAAT ODER KAPITÄN, SONDERN ALS EINFACHER MATROSE, DER SEINEN WEG ZUM MEER FINDET. SO BEGINNT HERMANN MELVILLES »MOBY DICK«. DER ICH-ERZÄHLER («CALL ME ISHMAEL») BEGIBT SICH AUF SEINE REISE ALS EINE ERLEBNISPÄDAGOGISCHE SELBSTTHERAPIE, EINE ART AKZEPTIERENDE ERWACHSENENARBEIT MIT SICH SELBST. EINE THERAPIE, DIE IHN FAST UMBRINGT: DER WALFÄNGER, AUF DEM ER ANHEUERT, DIE »PEQUOD«, IST DAS SCHIFF KAPITÄN AHABS - DER, VON DEN KIEFERN EINES WEIßEN POTTWALS UM SEIN BEIN GEBRACHT, BESESSEN IST VON DER JAGD AUF DIESEN WAL, MOBY DICK. DIE SEEFAHRT UND DER WALFANG AN SICH INTERESSIEREN AHAB KAUM, SIE SIND NUR EINE BEGLEITERSCHENUNG, EIN INSTRUMENT SEINES KREUZZUGS GEGEN DEN WEIßEN WAL.

»Und er bürdete dem weißen Wal die Summe der Wut und des Hasses der ganzen Menschheit auf. Wäre sein Leib eine Kanone, er hätte sein Herz auf ihn geschossen.« Jean-Luc Picard, Captain der »Enterprise«, zitiert den Satz Melvilles in »First Contact«, als Lily Sloan ihn »Ahab« nennt und er erkennt, dass sie Recht hat und er in seinem Hass auf die Borg so gefangen ist, dass er nicht mehr rational abwägen kann. Melville beschreibt die psychologische Projektion, in die Ahab gerät. Er beschreibt Ahab als einen Menschen, der in wachen Momenten um seine Fixierung weiß, aber ihr machtlos verfallen ist; der selbst psychologisch gerissen genug ist, die Crew für seine Jagd zu begeistern und in den Bann seines persönlichen Wahnsinns zu ziehen, so stark, dass niemand es letztlich schafft gegen ihn aufzubegehren. Am Ende, nach einer dreitägigen Jagd, wird Ahab vom weißen Wal in die Tiefe gezogen. Moby Dick rammt und zerstört die »Pequod«, niemand außer dem Erzähler überlebt. Die See schließt sich über dem untergegangenen Schiff und seiner Besatzung. Sie rollt darüber hinweg, »wie sie vor fünftausend Jahren auch dahin gerollt ist.«

Das Meer in der Literatur ist ein Ort, der mit den Grenzen des Ichs konfrontiert, mit den Grenzen der Kontrolle. Das 19. Jahrhundert, die vor-freudianischen Jahrzehnte, ist voller phantastischer Fahrten. Edgar Allan Poe veröffentlichte 1938 den »Bericht des Arthur Gordon Pym aus Nantucket«, eine Irrfahrt zur See immer tiefer ins Südpolarmeer hinein, eine Reise, die sich von handfesten Abenteuer zu mystischen Grenzerfahrungen weitet, in denen die Grampus und ihre Crew verschwinden. Melvilles »Moby Dick« erschien 1851. Joseph Conrad verfasste 1898 »Herz der Finsternis«. Conrads Fahrt führt von Europa über den Ozean nach Afrika, den Kongo hinauf und schließlich ins Landesinnere. Doch das Innere des afrikanischen Kontinents wird geschildert wie ein Meer, in dem der Eindringling versinkt: »Die große Mauer der Vegetation ... war wie eine aufrührerische Invasion lautlosen Lebens, eine rollende Woge aus Pflanzen, die sich aufbaute und jeden Moment brechen konnte, um jeden von uns aus seiner kleinmütigen Existenz hinaus zu fegen.«

Auch Charlie Marlow, der Ich-Erzähler, überlebt die Reise, die ihn aus der »Welt anfassbarer Tatsachen« hinausführt. Sein Alter Ego, der wahnsinnig gewordene Kommandeur eines Handelsstützpunkts, Colonel Kurtz, schafft es nicht mehr lebend aus seinem selbst geschaffenen Horrorreich zurück. Es ist die Unmöglichkeit der Kontrolle, die Marlow akzeptiert, während Kurtz sich an der totalen Kontrolle versucht wie Ahab. Als Marlow auf einem französischen Dampfer das erste Stück an der afrikanischen Küste entlang fährt, eröffnet die Mannschaft das Feuer auf den näher rückenden Busch, ohne sichtbare Motivation, in hoffnungsloser Überforderung, »firing into a continent«. 1904 schließlich erscheint Jack Londons »Der Seewolf«, ein späterer Nachzügler des langen 19. Jahrhunderts. Auch London versammelt die gleichen Elemente: die Irrfahrt; den Antagonismus zwischen einer rationalen und einer irrationalen Männerpsyche, die Unmöglichkeit der Kontrolle, an der scheitert, wer sie nicht akzeptiert.

Das Meer als Grenzerfahrung, als Möglichkeit der Selbstauflösung, des Zusammenbruchs, des Verlusts der psychischen Integrität, aber auch als Ort wo nur überleben kann, wer die Gren-

»Directive establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy«/
»Richtlinie zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt«
(Marine Strategy Framework Directive/56/EG/2008)
»Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie« zielt auf Maßnahmen innerhalb der EU im Bereich der Meeresumwelt ab. Durch eine sektorübergreifende Politik mit einem ökosystemaren Schutzkonzept soll-

len praktische Leitlinien festgelegt werden, um in den europäischen Meeresgewässern (Ostsee, Nordostatlantik, Mittelmeer, Schwarzes Meer) bis zum Jahr 2020 einen guten Umweltzustand zu erreichen.
www.bmu.de/meeresumweltschutz/meeresschutzstrategien/deutschland/doc/42318.php
www.bmu.de/gewaesserschutz/fb/gewaesserschutzpolitik_d_eu_int/doc/3063.php

zen der Kontrolle - über sich selbst, über andere, über die Natur, über die Ereignisse - aushalten kann. In der Literatur des 19. Jahrhunderts wird aufgehoben, was in der sich entfaltenden kapitalistischen Ökonomie, in der bereits mit ihrem herannahenden Ende konfrontierten bürgerlichen Gesellschaft, im zunehmenden imperialistischen Größenwahn, in der allmählich in Frage gestellten patriarchalen Selbstzurichtung verdrängt wird, wo bis zum Anschlag versucht wird, Kontrolle um jeden Preis zu behaupten und zu erlangen: »Mir graut vor der Mauer, die Europa umschnürt«, heißt es 1871 in Arthur Rimbauds epischem Gedicht »Das trunke Boot«. Die künstlerische Lehre vom Meer im 19. Jahrhundert ist die Lehre, die sich von der Dominanzkultur der »umschnürten« Gesellschaft abwendet und die umgekehrt von dieser Gesellschaft nicht ertragen wird. Hölderlin, umnachtet im Turm des Schreiners Zimmer lebend, fasste es 1823 in dem Fragment »Wenn aus der Ferne ...« in die Zeilen: »Allwo das Meer auch einer beschauen kann, doch keiner sein will.«

Vorher wie nachher war das Verhältnis zum Meer nüchterner. Projektion ist es immer, aber meist die Projektion eines weniger von Regeln und Vorschriften reglos gemachten Lebens, ein bisschen naiv, ungebrochen, ohne männliches Misstrauen gegen sich selbst. Immer ist es eine männliche Projektion. Lou Reed singt in »Heroin« vom Traum, eintausend Jahre früher geboren zu sein und die dunklen Wasser des Meeres zu besegeln: »Away from the big city, where a man cannot be free.« Aber die Meer-Romane des 19. Jahrhunderts sind informierter. Es sind Dokumente einer kulturellen Männerbefreiung, die gelernt hat, dass man die Dinge auch einfach einmal laufen lassen kann. Die sich selbst, der eigenen Männlichkeit, nicht traut. Ishmael lebt mit seinen Grenzen, er tut das, was vernünftig ist: er heilt nicht an sich selbst herum, sondern begibt sich in die richtige Umgebung (die sich diesmal allerdings, da von Ahab regiert, als die falsche entpuppt), er überlebt, weil er dem Wahn der Kontrolle widersteht, auch sich selbst gegenüber, einer Person, die er als brüchig, anfällig und nicht immer so wichtig zu akzeptieren gelernt hat. Es brauchte zwei Weltkriege, den Wahn des Imperialismus und des Faschismus,

um diese Haltung auszubrennen, wegzuradiieren, die patriarchale Wertewelt von den Zügen dieser alternativen, »marginalisierten Männlichkeit« (Robert Connell) zu reinigen, und wir sind heute, inmitten einer neoliberalen Welt von Machern, immer noch nicht wieder auf dem Stand der Romane Melvilles, Poes und Conrads. »Das Herz ist ein einsamer Jäger«, könnte als Motto über den Meeresromanen des 19. Jahrhunderts stehen. Die Zeile ist von einer Frau. Es ist der Titel eines Romans von Carson McCullers von 1940; eines Romans, der - wie nahezu alle Romane von Frauen - ganz ohne Meer auskommt.

AUTOR

CHRISTOPH SPEHR ARBEITET MIT IM »VEREIN FÜR INTERNATIONA-
LISMUS UND KOMMUNIKATION« UND HAT SICH AN DER ORGANISA-
TION DES PROJEKTS »WEM GEHÖRT DAS MEER?« BETEILIGT.

■ KONTAKT: VEREIN.INTKOM@GMX.DE



DAS MEER IN BEWEGUNG

IN DER MEERESPOLITIK AKTIVE ORGANISATIONEN

ANNIKA SAERBECK

EINE AUSWAHL

IN DEUTSCHLAND IM BEREICH DER MEERESPOLITIK TÄTIGE GRUPPEN, ORGANISATIONEN UND INSTITUTIONEN

Aktionskonferenz Nordsee (AKN) e.V.

Die AKN wurde 1985 in Bremen mit dem Ziel gegründet, zur Entwicklung und Förderung umwelt- und sozialverträglicher Strukturen für das Ökosystem Nordsee und für die in die Nordsee mündenden Flüsse beizutragen.

www.aknev.org

BUND

Der BUND entwickelt Strategien zum Schutz von Nord- und Ostsee, für deren nachhaltige Nutzung (Meeresschutzgebiete, naturverträgliche Windenergie und Fischerei) und zur Hafen- und Schifffahrtspolitik.

www.bund.net

Bundesamt für Naturschutz (BfN) - Habitat Mare

»Habitat Mare« ist ein Projekt des BfN zur Information über die Hintergründe und die Aktivitäten des Bundesamtes zum Schutz der marinen Biodiversität. Einen Schwerpunkt des Projekts stellen die im Rahmen von »Natura 2000« eingerichteten Meeresschutzgebiete in der deutschen »Ausschließlichen Wirtschaftszone« dar.

www.bfn.de/habitatmare

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)

Die BGR ist die zentrale wissenschaftlich-technische Institution zur Beratung der Bundesregierung und Industrie in allen geowissenschaftlichen Fragestellungen. Sie befasst sich mit Fragen des Seerechts und unterstützt mit Projekten wie »Umsetzung der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen« Entwicklungsländer in diesem Bereich. Ihre zentrale Aufgabe ist es deutsche Unternehmungen bei der Erschließung von Meeresressourcen zu ermöglichen.

www.bgr.bund.de

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)

Das BMU will durch internationale Zusammenarbeit den Meeresschutz fördern. Die Bundesrepu-

blik Deutschland ist Vertragspartei entsprechender Übereinkommen wie des OSPAR-Übereinkommens, des Helsinki-Übereinkommens, der Trilateralen Regierungskonferenzen zum Schutz des Wattenmeeres und der Agenda 21 für den Ostseeraum (BALTIC 21).

www.bmu.de

Desweiteren sind in verschiedenen Bereichen der Meerespolitik unter anderem folgende Bundesministerien und ihre Behörden aktiv:

Auswärtiges Amt

Internationales Seerecht

www.auswaertiges-amt.de

Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Fischerei

www.bmelv.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Schiffsverkehr und Transport

www.bmvbs.de

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Entwicklungspolitische Fragen der Meerespolitik

www.bmz.de

The Deep See Conservation Coalition

Dieser europäische Verband von NGOs, die zum Schutz und zur Wiederherstellung der Tiefsee-Ökosysteme der europäischen Meere und des Nordostatlantiks arbeiten, legt seinen Schwerpunkt auf die ökologische Regelung der Schifffahrt und Fischerei.

www.savethehighseas.org

DEEP WAVE

Durch Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit will DEEPWAVE die Bevölkerung zu eigenverantwortlichem Handeln im Bereich des Meeresschutzes anregen.

www.deepwave.org

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)

Die GTZ GmbH unterstützt Reformen und Veränderungsprozesse in Entwicklungs- und Transformationsländern.

Im Projekt »Förderung einer verantwortungsvollen Fischerei« arbeitet die GTZ mit Bundesministerien, Länderministerien und nationalen wie internationalen Organisationen aus dem staatlichen und nichtstaatlichen Bereich, die in der Ressourcennutzung, Fischerei und Aquakultur aktiv sind, zusammen.

www.gtz.de

Deutscher Naturschutzring (DNR)

Der Deutsche Naturschutzring ist der Dachverband der im Natur- und Umweltschutz tätigen Verbände in Deutschland und arbeitet auch explizit zur Meerespolitik.

www.dnr.de

Forum Umwelt und Entwicklung

Im Forum sind verschiedene umwelt- und entwicklungspolitische Organisationen zusammengeschlossen. Ein Ziel des Verbands ist es den Zusammenhang zwischen Umwelt und Entwicklung zu verdeutlichen. Eine spezielle Arbeitsgruppe zur Meerespolitik gibt es im Verband nicht, aber verschiedene Tätigkeitsbereiche behandeln wichtige Aspekte der Thematik.

www.forum-ue.de

Greenpeace Deutschland

Greenpeace setzt sich unter anderem weltweit für ein Netzwerk von Meeresschutzgebieten ein, um der Ausbeutung und Zerstörung der Meere entgegenzuwirken. 40 Prozent der Ozeane sollen zu Schutzgebieten erklärt werden, um die menschliche Nutzung der Meere zu regulieren.

www.greenpeace.de/themen/meere

Gesellschaft zur Rettung der Delphine (GRD)

Die 1991 gegründete Organisation setzt sich insbesondere für den Schutz und Erhalt von küstennah lebenden Delfin-Populationen ein. Die GRD führt darüber hinaus Schutzprojekte, Kampagnen und Aktionen für einen umfassenden Meeresökosystemschutz durch.

www.delphinschutz.org/start.htm

Hafengruppe Hamburg

Die Hafengruppe Hamburg beschäftigt sich mit Kolonialismus, Globalisierung und Meerespolitik. Seit 25 Jahren organisiert die Gruppe in

»Coral Triangle Initiative«/
»Korallen-Dreieck Initiative« (2009)
Auf der ersten »Internationalen Welt-Ozean-Konferenz« (WOC) vom 11.-15.05.2009 im indonesischen Manado beschlossene Initiative der Anrainerstaaten - Indonesien, die Philippinen, Malaysia, Papua-Neuguinea, Osttimor und die Salomonen-Inseln - zum Schutz der Korallen-Ökosysteme und ihrer Nutzungsmöglichkeiten im so genannten Korallen-Dreieck. Auf der Konferenz trafen sich über 5000

Klimaforscher, Meereswissenschaftler und Politiker aus 80 Ländern, um den Einfluss des Klimawandels auf die Meeresumwelt und ihre Ressourcen sowie das Verständnis von der Rolle der Ozeane im Klimageschehen zu diskutieren.
www.woc2009.org/www.iisd.ca/oceans/woc2009

Hamburg Hafenrundfahrten zu Themen wie »Von Schatzkisten und Pfeffersäcken - Hamburgs Handel mit der Dritten Welt« oder »Hoffnung Hafen - Migration und Rassismus«
www.hafengruppe-hamburg.de

International Ocean Institute (IOI)

Das IOI wurde 1972 von Elisabeth Mann Borgese als internationale NGO gegründet und hat mittlerweile weltweit Stationen in 25 Ländern. Die Einrichtung des IOI dient dem Bestreben, eine friedliche und nachhaltige Nutzung des Ozeans zu erreichen und die Meere für zukünftige Generationen zu erhalten. Die deutsche Außenstelle des IOI befindet sich in Bremen.
www.ioinst.org

Internationale Weiterbildung und Entwicklung (Inwent)

Inwent organisiert als Durchführungsorganisation des »Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit« und Entwicklung (BMZ) und im Auftrag des Bundes und der Länder entwicklungspolitische Vorhaben. Das Regionalzentrum Bremen hat das internationale Trainingsprogramm »Coastman« initiiert, welches durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen zur nachhaltigen Nutzung der Küstenzonen in den Partnerländern in Lateinamerika und Südostasien beitragen sollte. Mit der bremischen Hafenwirtschaft setzt das Regionalzentrum derzeit ein Kooperationsprojekt für Hafenentwicklung und -management um, das sich an indonesische Kommunen und Provinzen richtet.
www.inwent.org

Lighthouse Foundation - Stiftung für die Meere und Ozeane

Die Lighthouse Foundation wurde als gemeinnützige Stiftung im Jahr 2000 mit Sitz in Hamburg errichtet. Zweck der Stiftung ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung, Lehre, Kultur, des Umweltgedankens und der Entwicklungshilfe in Bezug auf die Meere und Ozeane. Die Stiftung unterstützt Projekte mit marinem Bezug im globalen Süden.
www.lighthouse-foundation.org

M.E.E.R e.V.

M.E.E.R wurde 1998 gegründet und hat sich dem Schutz der Wale und Delphine und ihres natürlichen Lebensraums verpflichtet.
www.m-e-e-r.de

Naturschutzbund Deutschland (NABU)

Bezüglich des Meeresschutzes arbeitet der NABU in verschiedenen Projekten zu Fischerei, Offshore-Windparks und bedrohten Arten wie Robben, Wale oder Thunfisch.
www.nabu.de

Seas At Risk (SAR)

Die SAR ist ein europäischer Verband von NGO's, die zum Schutz und zur Wiederherstellung der Meeresumwelt arbeiten, der Schwerpunkt liegt dabei auf der Nordsee und dem Nordostatlantik.
www.seas-at-risk.org

WATERKANT

Der Förderkreis »WATERKANT« hat 2009 von der AKN die Herausgabe der Zeitschrift »WATERKANT« übernommen. Die Zeitschrift greift soziale, ökonomische und ökologische Fragestellungen des Nordsee- und Meeresschutzes auf.
www.waterkant.info

WWF Deutschland

Die Umweltstiftung betreibt Kampagnen gegen Überfischung und falsche Fangpraktiken und für ein globales Netzwerk von Meeresschutzgebieten, um der Vernichtung großer Meereslebensräume entgegenzuwirken.
www.wwf.de

AUSSERHALB DEUTSCHLANDS IM BEREICH DER MEERESPOLITIK TÄTIGE GRUPPEN, ORGANISATIONEN UND INSTITUTIONEN

Center for International Environmental Law (CIEL)

CIEL hat sich dem internationalen Recht verschrieben und will mit dessen Weiterentwicklung zum Schutz der Umwelt und zur Gewährleistung einer gerechten und nachhaltigen Gesellschaft beitragen.
www.ciel.org

Deep Sea Conservation Coalition (DSCC)

Bei DSCC arbeiten Organisationen zusammen, um Meereskuppen, Kaltwasserkorallen, gefährdete Tiefsee-Ökosysteme und deren Biodiversität zu schützen. Die Koalition fordert von der UN-Generalversammlung ein sofortiges Stillhalteabkommen gegen die Tiefsee-Schleppnetzfisherei und neue Richtlinien zum Schutz der Artenvielfalt auf hoher See.
www.savethehighseas.org/index.cfm

Ecologistas en Acción

Umweltschützer in Aktion ist ein Zusammenschluss von über 300 spanischen Umweltgruppen, welche Teil des »sozialen Umweltschutzes« sind, d.h. soziale- und Umweltprobleme werden vor dem Hintergrund der globalisierten Produktion und Konsumtion zusammengedacht.
www.ecologistasenaccion.org

Ecology Action Centre (EAC)

Das Komitee für die Belange des Meeres innerhalb des EAC arbeitet seit 15 Jahren zur Erhaltung und Wiederherstellung des Lebensraumes Meer, entwickelt eine Politik der nachhaltigen Fischerei und lebendiger Küstengemeinden. 2000 organisierte das EAC das erste internationale Symposium über Tiefseekorallen.
www.ecologyaction.ca

European Community on Protection - marine

ECOP-marine wurde Anfang 2002 als unabhängige Gruppe, welche für die Ozeane unserer Erde und deren Bewohner einen besseren Schutz fordert, ins Leben gerufen. ECOP arbeitet u.a. zur Überfischung, Verschmutzung, Klimawandel, Wal- und Robbentötung.
www.ecop.info

The European Federation for Transport and Environment (T&E)

Die Transportpolitik der NGO basiert auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung. Negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit, Energieverbrauch, ökonomische- und soziale Kosten sollen minimiert, der Zugang zum Verkehr für alle gesichert werden.
www.transportenvironment.org

»Resolution adopted by the General Assembly - Oceans and the law of the sea«/
»Resolution der Generalversammlung - Ozeane und Seerecht«
(63/111/2009)
Aus der Resolution: »Die Generalversammlung, ... erneut erklärend, dass es unerlässlich ist, zusammenzuarbeiten, namentlich durch den Aufbau von Kapazitäten und die Weitergabe von Meerestechnologie, um sicherzustellen, dass alle Staaten, insbesondere die

Entwicklungsländer in der Lage sind, sowohl das Seerechtsübereinkommen durchzuführen und aus der nachhaltigen Erschließung der Ozeane und Meere Nutzen zu ziehen als auch voll an den globalen und regionalen Foren und Prozessen mitzuwirken, die sich mit Fragen im Zusammenhang mit den Ozeanen und dem Seerecht befassen...«
www.un.org/Depts/german/gv-63/band1/ar63111.pdf

Friends of the Earth International

Friends of the Earth International ist ein Netzwerk von Basisgruppen aus 77 Ländern. Zur Zeit setzt sich die Organisation in ihren Kampagnen für Meeresschutzgebiete und für eine Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrt-Schiffen ein.

www.foei.org/index.php

Global Forum on Oceans, Coasts and Islands

Das Globale Forum wurde 2002 auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg gegründet, um die Interessen der Ozeane zu bewahren. Das Forum will eine Globale Ozean-Agenda aufstellen und das Ozeanmanagement vorantreiben.

www.globaloceans.org

International Collective in Support of Fishworkers (ICSF)

Das ICSF ist eine internationale NGO, die sich für den Erhalt des kleinen, selbstständigen, mittelständischen und genossenschaftlichen Fischereisektors einsetzt.

www.icsf.net

The International Coral Reef Initiative (ICRI)

Die Internationale Korallenriff-Initiative ist eine Partnerschaft zwischen Regierungen, internationalen Organisationen und NGO's. Sie bemüht sich, Korallenriffe und damit verbundene Ökosysteme durch die Umsetzung internationaler Vereinbarungen zu erhalten.

www.icriforum.org

International Union for Conservation of Nature (IUCN)

Das weltweit älteste und größte globale Umwelt-Netzwerk mit mehr als 1000 Regierungs- und NGO-Organisationen hat ein meerespolitisches Programm erarbeitet, welches Meeresschutzzonen, Arterhaltung und nachhaltige Fischerei beinhaltet.

www.iucn.org

Korean Federation for Environmental Movement (KFEM)

KFEM wurde 1993 gegründet. Sie ist die größte NGO Koreas und arbeitet auch zu Meeresaus-

beutung, Überfischung und dem Schutz der Wale.

www.kfem.or.kr

MarBrasil

MarBrasil ist eine brasilianische NGO, welche die Bewahrung der maritimen Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung der brasilianischen Küstenregion anstrebt.

www.marbrasil.org

Marine Conservation Biology Institute (MCBI)

Das MCBI ist eine 1996 gegründete NGO, welche sich dafür einsetzt, die Wissenschaft von der Erhaltung der maritimen Biologie zu fördern und somit den Lebensraum der Ozeane zu schützen und nachhaltig zu nutzen.

www.mcbi.org

Marine Research Foundation

Die Non-Profit-Forschungsstiftung mit Sitz in Malaysia wurde 1951 gegründet, um die Kenntnis der marinen Ökosysteme und die damit verbundene facettenreiche Flora und Fauna in Südost-Asien und anderer indo-pazifischer Regionen zu schützen. Die Stiftung führt eine Reihe von Projekten zur biologische Artenvielfalt durch und versucht Lösungen an Regierungsadministrationen und Umweltschützer zu vermitteln.

<http://mrf-asia.org>

MarViva

MarViva fördert und etabliert Meeresschutzzonen im Ozean, auf Inseln, an Küstenregionen und setzt sich für eine schützende Gesetzgebung für diese Zonen ein. Die Organisation fordert einen Wandel hin zu einem nachhaltigen Nutzen der maritimen Ressourcen.

www.marviva.net

Mundo Azul

Mundo Azul wurde 1999 mit dem Ziel, das Meer und die maritime Artenvielfalt Perus zu erhalten, gegründet. Die Organisation will dazu beigetragen, die Artenvielfalt zu schützen, eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, Armut zu reduzieren und Wohlergehen von Mensch und Tier zu fördern.

www.mundoazul.org/deutsch/index.htm

Ocean Futures Society

Die Ocean Future Society will Menschen weltweit zu einem verantwortlichen Umgang mit dem lebensnotwendigen und bedrohten Ökosystem Weltmeer bewegen.

www.oceanfutures.org

The Ocean Science Foundation (OSF)

Die OSF erforscht vom Aussterben bedrohte tropische Marine-Ökosysteme, insbesondere die Ökologie der Korallenriffe. Sie arbeitet mit Umweltschutz-, akademischen und Nichtregierungsorganisationen zusammen an Projekten in verschiedenen Entwicklungsländern.

www.oceansciencefoundation.org

Oceana

Oceana agitiert für den Schutz und die Wiederherstellung der Ozeane. Wissenschaftler, Ökonomen und Rechtsanwälte arbeiten zusammen, um einen Wechsel in der Meerespolitik zu befördern.

www.oceana.org

OceanCare

OceanCare ist eine NGO, die sich seit 1989 für den Schutz der Meeressäuger und ihrer Umwelt einsetzt. Der Verein betreibt engagiert Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und engagiert sich im Bereich Gesetzgebung.

www.oceancare.org

Sea Shepherd Conservation Society (SSCS)

Die SSCS wurde 1977 zum Schutz der maritimen Ökosysteme und Arten gegründet. Hierfür nutzt Sea Shepherd nicht nur Aufklärungsarbeit, sondern auch die direkte Aktion und Konfrontation, um auf illegale Aktivitäten auf der Hohen See hinzuweisen.

www.seashepherd.org

World Forum of Fisher Peoples (WFFP)

Das WFFP arbeitet im Interessen der kleinen Fischer, versucht deren Existenzgrundlage zu sichern, ihre Kultur zu bewahren, Menschenrechte, sozialer Gerechtigkeit und Gemeinschaftsverantwortung zu stärken und die Recourrcen zu bewahren.

www.wffp.org/index.asp

Eine Informations- und Bildungsbroschüre zur Meerespolitik

11/2009

