

Neue Tendenzen zur Ausdehnung küstenstaatlicher Umweltkompetenzen auf See:

Eine Untersuchung am Beispiel der französischen “zone de protection écologique” im Mittelmeer

Sarah Wolf*

A. Einleitung	74
B. Das Konzept der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)	78
I. Überblick und geschichtliche Entwicklung	78
II. Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse des Küstenstaates in der AWZ im Bereich des Meeresumweltschutzes	81
1. Einbringen	83
2. Verschmutzung durch Schiffe	84
3. Regionales Instrument: Die Barcelona-Konvention von 1995	87
III. Zusammenfassung	88
C. Das Konzept der Umweltschutzzone	90
I. Der kanadische “Arctic Waters Pollution Prevention Act” (AWPPA) von 1970	90
II. Die französische “zone de protection écologique” (ZPE) im Mittelmeer	93
1. Das Zonensystem des Mittelmeers	93
2. Regime und Ausdehnung der ZPE	97
a) Ausweitung der Strafvorschriften	103
b) Erweiterung der Jurisdiktion	104
III. Zusammenfassung zum Konzept der Umweltschutzzone	105
D. Die Vereinbarkeit der französischen Umweltschutzzone im Mittelmeer mit dem Seerecht	106
I. Vorbehalte gegen die Anerkennung des Konzepts der Umweltschutzzone	106
1. Besondere Schutzzonen als Minus zur AWZ	107
2. Ausdrückliche Einrichtung der AWZ	109
3. Grundsatz der vollen Umsetzung des AWZ-Regimes	109
4. Bewusste Umgehung der Regelungen der AWZ	110
5. Gefahr der “Verprovinzialisierung der Meere”	111
6. Ergebnis	113
II. Die Vereinbarkeit der in der ZPE geltend gemachten Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse mit dem Seerecht	114
1. Regelungskompetenzen	115
a) Meeresverschmutzung durch Schiffe	116
b) Einbringen	120
2. Durchsetzungsbefugnisse in der ZPE gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit	122
a) Grad der Gewaltanwendung und “Safeguards”	124
b) Durchsetzungsbefugnisse bei Seeunfällen	127
c) Durchsetzungskompetenzen im Bereich des Einbringens	128
d) Küstenstaatliche Durchsetzung im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe	131
III. Zusammenfassung	134
E. Resümee	134
Summary	137

* Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut. Für wertvolle Anregungen und Kritik danke ich Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum, Dr. Nele Matz und Jochen Braig sowie Jens Bopp für die Durchsicht der englischen Zusammenfassung.

A. Einleitung

Verheerende Katastrophen wie der Untergang der Erika im Dezember 1999 oder das Auseinanderbrechen des Öltankers Prestige im November 2002 rückten die Gefährdung der Weltmeere in das Interesse der Weltöffentlichkeit. Bestürzung herrschte angesichts der katastrophalen Auswirkungen einer solchen Ölpest auf Flora und Fauna, Fischerei, Tourismus sowie Bevölkerung der betroffenen Küstenregionen. Solche Tankerunglücke verdeutlichen jedoch nur einen geringen Teil der Gefahren, denen die Meeresumwelt durch den maritimen Transport von Gütern ausgesetzt ist. Der Seetransport von Waren steigt kontinuierlich an, über 90 % des Welthandels werden über das Meer abgewickelt, die Verschiffung von Rohöl und Raffinaten macht dabei 40 % der gesamten zur See beförderten Fracht aus.¹ Von Tankerkatastrophen verursachte Verschmutzungen stellen dabei nur ca. 14 % der weltweiten Öleinträge dar,² der weitaus größere Teil stammt von Öleinleitungen, die mit dem normalen Schiffsbetrieb zusammenhängen bzw. illegal, organisiert und bei Nacht durchgeführt werden (Tankwaschungen und die Entsorgung von Altölen). Des Weiteren gefährden das Einbringen von Müll und anderen gefährlichen Substanzen, von Land oder Luft ausgehende Verschmutzungen sowie Meeresbodenaktivitäten Flora und Fauna der Meere. Diese Verschmutzungsquellen stehen weit weniger im Lichte der Öffentlichkeit als Havarien und sind weitaus schwieriger zu erfassen und zu kontrollieren.

Dem Mittelmeer kommt in diesem Zusammenhang eine Sonderstellung zu. Einerseits ist es aufgrund seiner Artenvielfalt ökologisch besonders wertvoll, als halbumschlossenes Meer³ jedoch auch ökologisch besonders gefährdet. Die natürlichen Ressourcen des Mittelmeers regenerieren sich nur sehr langsam, der Austausch von Wassermassen im Mittelmeer ist gering. Andererseits ist die strategische Bedeutung des Mittelmeers für den Handel enorm, der maritime Transport von Erdölprodukten und anderen gefährlichen Stoffen im Mittelmeer steigt stetig an, mittlerweile finden im Mittelmeer 28 % des weltweiten Seetransports von Erdöl

¹ Aus H. Schult, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime – Eine Analyse der Kompetenzen von Küsten-, Hafenstaaten, regionalen Organisationen und Europäischer Gemeinschaft zum Schutz der Meere vor Verschmutzung durch Öltankerunfälle, 2005, 23 m.w.N., 38 ff. detailliert zur Meeresverschmutzung durch Tankerunfälle; S.W. Douver, MARPOL – Umweltschutz auf dem Meer: Bestandsaufnahme und Ausblick, 2005, 14 ff., 35 ff. zu den Auswirkungen von Ölverschmutzungen.

² Aus Schult (Anm. 1), 23 m.w.N. So ist nach offiziellen Angaben die Einleitung von Treibstoffen (Hydrocarbon) durch illegale Aktivitäten in einem Jahr höher als die durch Unfälle verursachte Verschmutzung in 20 Jahren; siehe C. Deffigier, La zone de protection écologique en Méditerranée, un outil efficace de lutte contre la pollution par les navires? (1^{ère} partie), Revue Juridique de l'environnement 2 (2004), (129) 130; siehe auch C.P. Mooradian, Protecting "Sovereign Rights": The Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone, BULR 82 (2002), (767) 772.

³ Eine Legaldefinition findet sich in Art. 122 SRÜ; siehe ausführlich J.-C. Posselt, Umweltschutz in umschlossenen und halbumschlossenen Meeren, 1995, 32 ff.

statt, obwohl das Mittelmeer wegen seiner geringen Ausdehnung nur einen kleinen Teil der Gesamtfläche der Weltmeere ausmacht.⁴

Im Völkerrecht gibt es diverse internationale wie regionale Übereinkommen, die diesen Gefahren der Verschmutzung der Meeresumwelt⁵ zu begegnen versuchen. So sieht insbesondere das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ)⁶ neben Kontrollpflichten des Flaggenstaates Rechte und Pflichten der Küstenstaaten im Bereich des marinen Umweltschutzes vor (Teil XII), die von anderen Konventionen konkretisiert werden. Vor allem im Bereich des marinen Umweltschutzes ist das im Seerecht dominierende Prinzip der Flaggenhoheit auch gleichzeitig eines seiner größten Defizite. Nach dem Grundsatz des Flaggenstaatsprinzips regelt Art. 92 Abs. 1 SRÜ für den Bereich der Hohen See die ausschließliche Hoheitsgewalt des Flaggenstaates. Dem Flaggenstaat kommt die Jurisdiktion über Schiffe seiner Staatszugehörigkeit zu, ihm erwachsen bestimmte Rechte und Pflichten, gerade auch im Bereich des marinen Umweltschutzes (siehe beispielsweise Art. 94, 211 Abs. 2 SRÜ). Auch die meisten anderen Konventionen im Bereich des Meeresumweltschutzes⁷ bestimmen die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates zum Anknüpfungspunkt für ein Tätigwerden.

Doch nicht alle Flaggenstaaten kommen ihren aus der Flaggenhoheit fließenden Verpflichtungen nach. Zu denken ist hier insbesondere an die sog. Billigflaggenstaaten (*flag of convenience States*) wie Panama oder Liberia, deren Schifffahrtsregister ausländischen Schiffseignern offen stehen.⁸ Neben der Erhebung niedriger Gebühren und Steuern ist der bürokratische Aufwand einer Registrierung in solchen Staaten insgesamt gering, darüber hinaus sind die nationalen Regelungen, insbesondere im Bereich der ökologischen und sicherheitstechnischen Standards, lax

⁴ Vgl. S. Marciali, *Instauration d'une zone de protection écologique en Méditerranée*, RGDIP 107 (2003), (447) 447 f.

⁵ Eine Legaldefinition enthält Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ: "Im Sinne dieses Übereinkommens (...) bedeutet 'Verschmutzung der Meeresumwelt' die unmittelbare oder mittelbare Zuführung von Stoffen oder Energie durch den Menschen in die Meeresumwelt einschließlich der Flussmündungen, aus der sich abträgliche Wirkungen wie eine Schädigung der lebenden Ressourcen sowie der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Behinderung der maritimen Tätigkeiten einschließlich der Fischerei und der sonstigen rechtmäßigen Nutzung des Meeres, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswerts des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt ergeben oder ergeben können."

⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10.12.1982, in Kraft getreten am 16.11.1994, ILM 21 (1982), 1245 ff.; BGBl. 1994 II, 1799 ff.

⁷ So z.B. die Londoner Dumping-Konvention, *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*, unterzeichnet am 13.11.1972, in Kraft getreten am 30.08.1975, BGBl. 1977 II, 180 ff.; zuletzt 1993 geändert; 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter.

⁸ Weshalb sie auch *open registry States* genannt werden. Dies ist deshalb problematisch, da Art. 91 Abs. 1 SRÜ fordert, dass zwischen dem Staat und dem Schiff eine echte Verbindung bestehen muss (sog. "genuine link").

und entsprechen selten internationalen Vorschriften.⁹ Ein Drittel der Welthandelsflotte fährt unter Billigflagge, darunter die meisten Öltanker.¹⁰

Aufgrund dieser Defizite ist eine Tendenz zu erkennen, die Rechte und Pflichten der Küstenstaaten zu stärken. Nach Art. 2 Abs. 1 SRÜ erstreckt sich die Souveränität des Küstenstaates auf das 12 Seemeilen¹¹ breite Küstenmeer. Dem jeweiligen Küstenstaat kommt in diesem schmalen Meeresstreifen demnach grundsätzlich die Regelungs- und Durchsetzungskompetenz zu (für den Bereich der Meeresverschmutzung siehe beispielhaft Art. 210 Abs. 5 SRÜ). Das Flaggenstaatsprinzip wird insoweit vom Küstenstaatsprinzip überlagert.

Erste Ansätze zur Ausdehnung der Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates über das Küstenmeer hinaus durch die Schaffung von Meereszonen¹² sind seit Mitte der 1940er Jahre zu erkennen. Solche Zonen sind Gebiete mit küstenstaatlichen Nutzungsvorrechten, in denen der Grundsatz der Freiheit der Meere (Art. 87 SRÜ) eingeschränkt ist. Diesen Zonen ist gemeinsam, dass der Küstenstaat in ihnen nur funktional begrenzte (d.h. nutzungsbezogene) souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse ausübt, er verfügt jedoch nicht über staatliche Souveränität, die ihm gemäß Art. 58 Abs. 2 i.V.m. Art. 89 SRÜ sogar ausdrücklich verwehrt ist. Diese Zonen werden demgemäß auch als sog. "küstenstaatliche Funktionshoheitsräume"¹³ bezeichnet. Diese funktional begrenzten Meereszonen unterscheiden sich in ihrer Reichweite: Während dem Küstenstaat in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)¹⁴ gemäß Art. 56 Abs. 1 SRÜ ein ganzes Bündel souveräner Rechte und Hoheitsbefugnisse zugestanden wird, beanspruchen Küstenstaaten in anderen Zonen jeweils nur ganz begrenzte Rechte, beispielsweise im Bereich der Fischerei oder des Meeresumweltschutzes. Fischereizonen bzw. Fischereischutzzonen¹⁵

⁹ Siehe R. Becker, MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement, Georgetown Int'l Envtl. Law Review 10 (1998), (625) 632; neben der meist schlechten Ausbildung der Crews und sprachlichen Schwierigkeiten ist ein weiteres Problem, dass Schiffe aus Billigflaggenstaaten meist über 20 Jahre alt sind, *ibid.*, 635 m.w.N.; ausführlich zur Problematik E.R. DeSombre, Flags of Convenience and the Enforcement of Environmental, Safety, and Labour Regulations at Sea, International Politics 37 (2000), (213) 213 ff.

¹⁰ So Becker (Anm. 9), (625) 636; DeSombre (Anm. 9), (213) 213 "more than forty percent of world's shipping tonnage".

¹¹ Seit Mitte des 18. Jahrhunderts bis in die 1970er Jahre hinein nahmen die Küstenstaaten ausschließliche Souveränität in einem meist 3 oder 4 Seemeilen breiten Streifen in Anspruch.

¹² Siehe zum Begriff der Meereszone ("*zone maritime*") L. Lucchini, Rapport introductif, Revue de l'INDEMER 6 (2001), (9) 11 f.; T. Treves, Les zones maritimes en Méditerranée: Compatibilité et incompatibilité avec la Convention sur le droit de la mer de 1982, *ibid.*, (19) 20; J.-P. Quéneudec, Le "zonage" maritime en Méditerranée, *ibid.*, (173) 174 ff. zu den verschiedenen Arten von Zonen.

¹³ Begriff von W. Graf Vitzthum, Raum und Umwelt im Völkerrecht, Fünfter Abschnitt, in: ders., Völkerrecht, 3., neu bearbeitete Auflage, 2004, 369 Rn. 10, 392 Rn. 49.

¹⁴ Auch als Wirtschaftszone oder Außenwirtschaftszone bezeichnet, das SRÜ verwendet den Begriff der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ).

¹⁵ Klassischerweise hatten solche Zonen die Zielrichtung, dem Küstenstaat die souveränen Rechte hinsichtlich der Ausbeutung der lebenden Ressourcen zu sichern (solche Zonen werden auch als "*exclusive fishing zones*" bezeichnet). In den letzten Jahren ist aber vermehrt die Tendenz zu erkennen, in Fischereizonen keine souveränen Ausbeutungsrechte mehr geltend zu machen, sondern lediglich

wurden in den letzten Jahrzehnten von zahlreichen Küstenstaaten eingerichtet, wohingegen das Konzept der Umweltschutzzone ein Schattendasein fristete. Der Schutz der marinen Umwelt wurde in erster Linie auf internationaler Ebene versucht, küstenstaatliche Kompetenzen spielten in diesem Bereich lediglich eine untergeordnete Rolle. Aktuelles Beispiel einer maritimen Zone, in der der Küstenstaat lediglich die Rechte im Bereich des Meeresumweltschutzes ausübt, ist die sog. "zone de protection écologique" (ZPE), die Frankreich im Jahre 2003 im Mittelmeer errichtete. Die Ausweisung der französischen Umweltschutzzone spiegelt die neue Tendenz wider, die küstenstaatlichen Umweltkompetenzen auf See auszuweiten, und könnte somit als Modell für andere Küstenstaaten dienen.

Außerhalb des Küstenmeers ist es Staaten grundsätzlich nicht gestattet, Schiffe fremder Staatszugehörigkeit anzuhalten und zu durchsuchen. Auch in Zonen mit funktional begrenzten Hoheitsbefugnissen wie der AWZ oder der französischen ZPE darf der Küstenstaat prinzipiell nicht in die Schifffahrtswelt anderer Staaten eingreifen (siehe Art. 58 Abs. 1 i.V.m. 87 Abs. 1 (a) SRÜ), indem er deren Schiffe anhält, untersucht oder umleitet. Die Kontrolle und Sanktionierung der Schiffe obliegt grundsätzlich dem Flaggenstaat. Das Flaggenstaatsprinzip kann jedoch dahingehend Einschränkungen erfahren, dass dem Küstenstaat in einer solchen Zone begrenzte Durchsetzungsbefugnisse gewährt werden. Wie problematisch diese Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten im Bereich der Meeresverschmutzung sind, zeigen die Arbeiten der International Law Association (ILA): Diese richtete im Jahre 1991 das Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution ein, das seine zwei Jahre später aufgenommenen Forschungsarbeiten auf die küstenstaatliche Durchsetzung im Bereich der durch Schiffe verursachten Verschmutzung fokussierte. Die Ergebnisse wurden auf einer im Jahre 2000 stattfindenden Konferenz in London¹⁶ präsentiert.

Vor diesem Hintergrund wird nachstehend die französische "zone de protection écologique" erläutert – nach einem kurzen Überblick über die Regelungs- und Durchsetzungskompetenzen des Küstenstaates in der AWZ im Bereich des Meeresumweltschutzes, auf die die in einer Umweltschutzzone geltend gemachten Befugnisse gestützt werden. Anschließend wird untersucht, ob solche Schutzzonen – und insbesondere die französische Umweltschutzzone – mit dem Seerecht vereinbar sind.

die souveränen Rechte bezüglich des Schutzes und der Erhaltung der marinen Ressourcen (dann Fischereischutzzonen genannt). Siehe zu den Fischereizonen allgemein G. Dahm/J. Delbrück/R. Wolfrum, *Völkerrecht. Die Grundlagen. Die Völkerrechtssubjekte*, Vol. I/1, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, 1989, § 79, 514 ff.; C.A. Fleischer, *The Right to a 200-Mile Exclusive Economic Zone or a Special Fishery Zone*, *San Diego L. Rev.* 14 (1976-1977), 548 ff.

¹⁶ ILA London Conference 2000, Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution, Final Report, abrufbar unter: <<http://www.ila-hq.org/pdf/Coastal.pdf>>. Zu den Arbeiten des Komitees, insbesondere den Länderberichten, siehe E. Franckx (Hrsg.), *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000)*, 2001.

B. Das Konzept der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

Gemäß Art. 55 SRÜ ist die AWZ ein jenseits des Küstenmeers gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet, das der in Teil V festgelegten besonderen Rechtsordnung unterliegt, nach der die Rechte und Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates und die Rechte und Freiheiten anderer Staaten durch die diesbezüglichen Bestimmungen des SRÜ geregelt werden. Aktuell haben ca. 120 Staaten ausschließliche Wirtschaftszonen eingerichtet, was zu einer wesentlichen Umverteilung der Meeresgebiete und zu einer deutlichen Verringerung des internationalen Seegebiets geführt hat.¹⁷

I. Überblick und geschichtliche Entwicklung

Vorbereitet wurde die Entwicklung des Wirtschaftszonenkonzepts durch die Inanspruchnahme des Festlandsockels und durch die Einrichtung von Fischereizonen. Präsident Truman weitete am 28. September 1945 in einer Proklamation die ausschließliche Jurisdiktion der USA über marine Ressourcen auf den Festlandsockel aus, eine weitere Proklamation bezog sich auf die Einrichtung sog. „*conservation zones*“ zur Bewahrung und zum Schutz der Fischereiressourcen.¹⁸ Erste sog. Wirtschaftszonen, die ihrem Inhalt nach über bloße Fischereizonen hinausgingen, wurden Mitte der 1940er Jahre von Staaten an der Südwestküste Südamerikas eingerichtet, die sich einen wirtschaftlichen Ausgleich für ihren schmalen Festlandsockel erhofften. Diesem Beispiel folgten im Jahre 1949 einige arabische Staaten, seit Anfang der 1970er Jahre wurde das Konzept der Wirtschaftszone verstärkt auf Konferenzen lateinamerikanischer und afrikanischer Staaten diskutiert.¹⁹

Dass die meisten Wirtschaftszonen von afrikanischen oder lateinamerikanischen Staaten eingerichtet wurden ist darauf zurückzuführen, dass diese sich durch das Regime der Hohen See benachteiligt sahen: Dieses begünstigte insbesondere die technologisch entwickelten Nationen, die aufgrund ihrer Ausrüstung in Gewässern fischen könnten, die weit von der Küste entfernt sind, wohingegen weniger entwickelte Nationen zu Fischerei ausschließlich in Küstennähe gezwungen seien. Mit dem Konzept der Wirtschaftszonen wollten die Entwicklungsländer ihre technologisch benachteiligte Position kompensieren und ihre wirtschaftliche Unab-

¹⁷ Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 523.

¹⁸ S.N. Nandan, *The Exclusive Economic Zone: A Historical Perspective*, 3 f., unter folgendem Link: <<http://www.fao.org/docrep/s5280T/s5280t0p.htm>>; detailliert zur geschichtlichen Entwicklung J.D. Attard, *The Exclusive Economic Zone in International Law*, 1987, 1 ff.

¹⁹ Chile errichtete am 23.06.1947 und Peru am 01.08.1947 eine Wirtschaftszone; siehe zu den einzelnen im lateinamerikanischen und afrikanischen Raum erlassenen Deklarationen Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 521 ff.; ausführlich L. Gündling, *Die 200 Seemeilen-Wirtschaftszone*, 1983, 38 ff.; Nandan (Anm. 18), 3 ff.

hängigkeit sichern, insbesondere durch die Forderung nach souveränen Rechten über die natürlichen Ressourcen in den Wirtschaftszonen.²⁰

Während der Arbeiten des Meeresbodenausschusses und zu Beginn der Dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen waren drei Hauptströmungen zu erkennen²¹: Nach dem sog. *territorialist trend* sollten dem Küstenstaat möglichst umfassende und inhaltlich unbegrenzte Rechte in einer 200 Seemeilen-Zone zukommen, was eine Ausdehnung des Küstenmeeres auf 200 Seemeilen bedeutet hätte.²² Der sog. *preferentialist trend* wollte dem Küstenstaat dagegen lediglich bevorzugte Rechte zur Ausbeutung der lebenden Ressourcen gewähren, die AWZ sollte aber weiterhin der Hohen See zugeordnet werden. Nach dem sog. *zonist trend* sollten dem Küstenstaat in der AWZ ausschließliche souveräne Rechte zukommen, die AWZ sei als eine Zone *sui generis* anzusehen, also weder dem Küstenmeer noch der Hohen See zuzuordnen.

Während der zweiten Session der Dritten Seerechtskonferenz in Genf 1975 setzte sich die Lösung durch, die AWZ als Zone *sui generis* zu etablieren²³: Einerseits wurde die AWZ aus der Definition der Hohen See (siehe Art. 86 SRÜ) herausgenommen, was von einigen Staaten heftig kritisiert wurde; andererseits sollten in der AWZ die Freiheiten der Hohen See nicht grundlegend geändert werden, die Fischereifreiheit dritter Staaten in der AWZ wurde allerdings eliminiert.²⁴ In der AWZ übt der Küstenstaat demnach keine volle Souveränität aus, ihm kommen nach Art. 56 SRÜ lediglich funktional begrenzte, derivative souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse zu, die er in Übereinstimmung mit dem SRÜ auszuüben hat.²⁵

²⁰ Siehe Nandan (Anm. 18), 9; siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 521.

²¹ Siehe Nandan (Anm. 18), 12 ff.; Gündling (Anm. 19), 68 ff.

²² Siehe zu dieser Strömung, insbesondere zu einem Vorschlag Malts, R. Wolfrum, Die Internationalisierung staatsfreier Räume: Die Entwicklung einer internationalen Verwaltung für Antarktis, Weltraum, Hohe See und Meeresboden, in: R. Bernhardt/J.A. Frowein/H. Steinberger (Hrsg.), Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, 1984, 625 f.

²³ Detailliert zur juristischen Natur der AWZ S. Karagiannis, L'article 59 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ou les mystères de la nature juridique de la zone économique exclusive), RBDI 37 (2004), (325) 329 ff.

²⁴ Siehe J.R. Stevenson/B.H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1975 Geneva Session, AJIL 69 (1975), (763) 778; auf den New Yorker Sessionen 1976 war das juristische Konzept der AWZ nochmals Gegenstand von Debatten, siehe B.H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1976 New York Sessions, AJIL 71 (1977), (247) 260 ff., insbesondere 266; auch auf der New Yorker Session 1977 wurde der Versuch unternommen, diese zwei unterschiedlichen Ansichten auszugleichen, siehe zum Informal Composite Negotiating Text (ICNT) B.H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1977 New York Session, AJIL 72 (1978), (57) 67 ff., insbesondere 70 ff.

²⁵ Art. 56 SRÜ: "(1) In der ausschließlichen Wirtschaftszone hat der Küstenstaat (a) souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen der Gewässer über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrunds sowie hinsichtlich anderer Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone wie der Energieerzeugung aus Wasser, Strömung und Wind; (b) Hoheitsbefugnisse, wie in den diesbezüglichen Bestimmungen dieses Übereinkommens vorgesehen, in Bezug auf (i) die Errichtung und Nutzung von künstlichen Inseln, von Anlagen und Bauwerken; (ii) die wissen-

Kernstück des Konzepts der AWZ bilden die souveränen Rechte des Küstenstaates in Bezug auf die lebenden Ressourcen. Diesem Bereich kommt nicht nur angesichts der Regelungsfülle und -dichte, sondern auch im Hinblick auf die historische Entwicklung eine zentrale Rolle zu. Die AWZ ist also "vor allem – auch entstehungsgeschichtlich – eine küstenstaatliche Fischereimonopolzone"²⁶. Unter dem Begriff der souveränen Rechte sind funktional auf den Bereich der lebenden und nichtlebenden Ressourcen begrenzte Hoheitsbefugnisse zu verstehen, die grundsätzlich ausschließlich sind, jedoch in Einklang mit den übrigen Bestimmungen des Übereinkommens auszuüben sind.²⁷ Hinsichtlich der Fischerei liegt die Kompetenz für die Erhaltung (insb. Art. 61 SRÜ) und Nutzung der lebenden Ressourcen ausschließlich beim Küstenstaat, das Seerechtsübereinkommen folgt demnach in diesem Bereich einem strikt nationalen Ansatz.²⁸

Das Institut der AWZ ist in seinen Grundzügen bereits völkergewohnheitsrechtlich anerkannt, allerdings ist die gewohnheitsrechtliche Geltung einzelner Detailregelungen des Teil V und XII des SRÜ noch nicht nachgewiesen.²⁹ Anerkannt ist z.B., dass es sich bei der AWZ um eine Zone *sui generis* handelt, in der dem jeweiligen Küstenstaat lediglich funktional begrenzte Hoheitsrechte zustehen, und dass sich die AWZ auf bis zu 200 Seemeilen ausdehnen darf.³⁰ Insbesondere die nationalen Regelungen zur Fischerei sind aber derart unterschiedlich ausgestaltet, dass einzelnen detaillierten Vorschriften des SRÜ in diesem Bereich, beispielsweise über die Verteilung des Überschusses (Art. 62 SRÜ), kaum völkergewohnheitsrechtliche Geltung zukommen dürfte.³¹ Des Weiteren ist fraglich, ob die kompli-

schaftliche Meeresforschung; (iii) den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt; (c) andere in diesem Übereinkommen vorgesehene Rechte und Pflichten.

(2) Der Küstenstaat berücksichtigt bei der Ausübung seiner Rechte und der Erfüllung seiner Pflichten aus diesem Übereinkommen in der ausschließlichen Wirtschaftszone gebührend die Rechte und Pflichten anderer Staaten und handelt in einer Weise, die mit dem Übereinkommen vereinbar ist."

²⁶ Graf Vitzthum (Anm. 13), 394 Rn. 52; ders., Neue Weltwirtschaftsordnung und neue Weltmeeresordnung. Innere Widersprüche bei zwei Ansätzen zu sektoralen Weltordnungen, 33 EA (1978), (455) 462: "Das erwähnte faktische Monopol etwa der Fernfischereistaaten soll hier also, bisher entschädigungslos, ersetzt werden durch ein rechtliches Monopol der Küstenstaaten (...)."

²⁷ Der Begriff der souveränen Rechte wurde bereits in Art. 2 Abs. 1 der Genfer Konvention über den Festlandssockel von 1958 verwendet und stellte einen Kompromiss aus den Formulierungen "*jurisdiction and control*" und "*sovereignty*" dar. In der Literatur wird der Begriff souveräne Rechte teilweise kritisiert, während der Konferenz wurde er jedoch kaum in Zweifel gezogen. Einige schlagen vor, den Begriff "exklusive/ausschließliche Rechte" zu verwenden (siehe auch Art. 60 SRÜ), andere favorisieren, von "*pouvoir*" des Küstenstaates zu sprechen; Einzelheiten siehe G ü n d l i n g (Anm. 19), 116 ff.

²⁸ Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 524; Ausnahmen zu diesem nationalen Ansatz sind in Art. 61 Abs. 2 S. 2 sowie Art. 61 Abs. 3 SRÜ zu finden; zu den einzelnen Sessionen des Meeresbodenausschusses und der Seerechtskonferenz siehe N a n d a n (Anm. 18), 13 ff.

²⁹ Siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 531 f.; siehe ausführlich Attard (Anm. 18), 277 ff.; Schult (Anm. 1), 133.

³⁰ Siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 531 m.w.N.

³¹ Vgl. *ibid.*

zierten Regelungen der Verschmutzung durch Schiffe geltendes Völkergewohnheitsrecht darstellen.³²

Das neue Konzept der AWZ wurde bereits während der Beratungen der 3. UN-Seerechtskonferenz weitgehend in die Praxis umgesetzt, ohne auf nennenswerten Widerstand zu stoßen, die AWZ ist insofern “das Paradigma des relativ schnellen Entstehens von Völkergewohnheitsrecht – durch eine Vielzahl paralleler, ‘interaktiver’ Akte von Staaten”³³.

II. Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse des Küstenstaates in der AWZ im Bereich des Meeresumweltschutzes

Nach Art. 56 Abs. 1 (b) (iii) SRÜ hat der Küstenstaat in der AWZ Hoheitsbefugnisse³⁴ in Bezug auf den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt, die unter dem ausdrücklichen Vorbehalt stehen, dass sie in den diesbezüglichen Bestimmungen des SRÜ vorgesehen sein müssen.

Bereits auf der ersten Session der Seerechtskonferenz in Caracas 1974 bestand Einigkeit darüber, dass dem Küstenstaat in der AWZ bestimmte Rechte und Pflichten im Bereich des marinen Umweltschutzes zukommen sollten.³⁵ Inhaltliche Ausgestaltung und Tragweite waren jedoch umstritten. Einige Staaten, darunter die USA, strebten eine Unterscheidung zwischen Regelungs- und Durchsetzungsbefugnissen hinsichtlich des marinen Umweltschutzes an.³⁶ Art. 45 des Single Negotiating Text (SNT) von 1975 differenzierte nicht nur zwischen souveränen Rechten in Bezug auf die natürlichen Ressourcen und Hoheitsbefugnisse, sondern nahm auch eine Abstufung innerhalb der Hoheitsbefugnisse vor: Den Küstenstaaten sollten exklusive Rechte und Jurisdiktion hinsichtlich der Errichtung und der Benutzung künstlicher Inseln und Anlagen, exklusive Jurisdiktion im Bereich der wissenschaftlichen Meeresforschung und Jurisdiktion bezüglich der Erhaltung der Meeresumwelt, inklusive der Verschmutzungskontrolle, gewährt werden.³⁷ Bemerkenswert ist, dass in Art. 45 des SNT kein Bezug genommen wurde auf andere Bestimmungen des SRÜ im Bereich des Umweltschutzes. Eine solche Vorschrift hätte eine umfassende und unbegrenzte Jurisdiktion des Küstenstaates im Bereich

³² So Schult (Anm. 1), 133 m.w.N.

³³ Graf Vitzthum (Anm. 13), 395 Rn. 54.

³⁴ Im Originaltext “*jurisdiction*”, im Französischen “*jurisdiction*”, im Spanischen ebenfalls “*jurisdicción*”; die offizielle deutsche Übersetzung (BGBl. 1994 II, 1798 ff.) übersetzt diesen Terminus mit “Hoheitsbefugnisse”.

³⁵ Siehe J.R. Stevenson/B.H. Oxman, *The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session*, AJIL 69 (1975), (1) 16; siehe ausführlich zur Entwicklung während der Dritten Seerechtskonferenz Wolfrum (Anm. 22), 627 ff.

³⁶ Siehe hierzu Wolfrum (Anm. 22), 630 f.

³⁷ Siehe Gündling (Anm. 19), 215 f.; ausführlich Stevenson/Oxman (Anm. 24), (763) 776 f.; zum Revised Single Negotiating Text (RSNT) auf den New Yorker Sessionen 1976 siehe Oxman, *The 1976 New York Session* (Anm. 24), (247) 261 ff.

des Umweltschutzes zur Folge gehabt, was insbesondere bei der Verschmutzung durch Schiffe dem allgemeinen Trend zur Entwicklung internationaler Standards und grundsätzlicher Schifffahrtswirtschaftsfreiheit entgegengelaufen wäre.³⁸

Art. 56 des Informal Composite Negotiating Text (ICNT) der New Yorker Session 1977 beinhaltet erstmals die Einschränkung "jurisdiction as provided for in the relevant provisions of the present Convention".³⁹ Die in der AWZ gewährten Hoheitsbefugnisse im Bereich des Meeresumweltschutzes stellen demnach eine Zusammenfassung der Hoheitsbefugnisse, Rechte und Pflichten des Küstenstaates dar, wie sie in anderen Bestimmungen des SRÜ näher erläutert werden. Dies würde die Küstenstaaten dazu ermutigen, die detaillierten Bestimmungen in nationales Recht umzusetzen und dabei zufällige oder bewusste Abweichungen zu vermeiden.⁴⁰ Art. 56 Abs. 1 (b) SRÜ ist demnach nicht als allgemeine Ermächtigung zu verstehen, sondern lediglich als Verweisung auf konkrete Ermächtigungen, soweit sie in Teil XII des SRÜ (Art. 192 ff. SRÜ) enthalten sind.⁴¹

Art. 192 SRÜ bestimmt, dass die Staaten verpflichtet sind, die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren; diese Pflicht wird in den weiteren Bestimmungen des Teil XII konkretisiert. Art. 194 Abs. 1 SRÜ enthält die allgemeine Verpflichtung der Staaten, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt ungeachtet ihrer Ursache zu verhüten, zu verringern und zu überwachen, wobei die Staaten zu diesem Zweck die am besten geeigneten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihren Möglichkeiten einsetzen und sich bemühen sollen, ihre Politik aufeinander abzustimmen.⁴² Gemäß Art. 194 Abs. 3 SRÜ haben diese Maßnahmen alle Ursachen der Verschmutzung der Meeresumwelt zu erfassen. Bereits hier wird der quellenbezogene Ansatz des SRÜ für den Bereich des Meeresumweltschutzes erkennbar.⁴³ Diese Ausrichtung nach einzelnen Verschmutzungsquellen erscheint zwar einerseits sinnvoll, da den Verschmutzungsursachen ein unterschiedliches Gewicht zukommt und diese verschiedene Maßnahmen erfordern. Andererseits führt diese Aufspaltung dazu, dass auch internationale oder regionale Übereinkommen i.d.R. lediglich einzelne Teile des Meeresumweltschutzes betreffen, was einer weiteren Zersplitterung des Meeresschutzregimes Vorschub leistet, jedoch auch in Folge der hohen Spezialität und Technizität kaum zu vermeiden wäre.⁴⁴

³⁸ Stevenson/Oxman (Anm. 24), (763) 776.

³⁹ Text siehe Oxman, The 1977 New York Session (Anm. 24), (57) 68.

⁴⁰ Aus *ibid.*

⁴¹ R. Wolf, Planung und Gebietsschutz in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, Natur und Recht 27 (2005), (375) 378.

⁴² Bereits auf der ersten Session der Seerechtskonferenz in Caracas 1974 stand ein gleich lautender Vorschlag im Raum (ohne den Zusatz der Harmonisierung der Politiken), siehe Stevenson/Oxman (Anm. 35), (1) 26.

⁴³ Siehe Gündling (Anm. 19), 255; Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 527; ausführlich zu den verschiedenen Verschmutzungsarten A. Proelß, Meeresschutz im Völker- und Europarecht: Das Beispiel des Nordostatlantiks, 2004, 54 ff.

⁴⁴ So auch Proelß (Anm. 43), 124 f.

Unterschieden werden fünf Verschmutzungsquellen: Verschmutzungen vom Land aus (Art. 207, 213 SRÜ); Verschmutzungen durch Meeresbodenaktivitäten (Art. 208, 209, 214, 215 SRÜ); Verschmutzungen durch das Einbringen von Abfällen (Art. 210, 216 SRÜ); Verschmutzungen durch Schiffe, die durch den gewöhnlichen Betrieb eines Schiffes (insb. Abwässer) oder als Folge von Schiffsunglücken auftreten können (Art. 211, 217 ff., 221 SRÜ) sowie Verschmutzungen aus der Luft oder durch die Luft (Art. 212, 222 SRÜ).

Kurz erläutert werden sollen im Folgenden die Regelungs- und Durchsetzungskompetenzen der Küstenstaaten im Bereich des Einbringens und hinsichtlich der Verschmutzung durch Schiffe. Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten in diesem Bereich können auch das Anhalten und Durchsuchen von fremden Schiffen umfassen, Kollisionen mit der Schifffahrtswelt der Flaggenstaaten sind in diesen Fällen besonders evident. Das SRÜ, die "Verfassung des Meeres"⁴⁵, bildet den Rahmen für das anwendbare spezielle internationale bzw. regionale Recht. Andere umweltvölkerrechtliche Verträge internationalen oder regionalen Zuschnitts, die den vom SRÜ vorgesehenen Rahmen konkretisieren, werden kurz erläutert, soweit sie für die AWZ und den Bereich des Mittelmeers relevant sind. Das Verhältnis des SRÜ zu anderen Verträgen regelt Art. 311 SRÜ, im Bereich des Meeresumweltschutzes enthält Art. 237 SRÜ eine Sondervorschrift.⁴⁶

1. Einbringen

Bereits im Meeresbodenausschuss wurde die Prävention und Kontrolle des Einbringens⁴⁷ schädlicher Elemente als notwendiges Element der Verschmutzungs-

⁴⁵ Graf Vitzthum (Anm. 13), 384 Rn. 38.

⁴⁶ Demnach berührt der Teil XII des SRÜ weder die bestimmten Verpflichtungen, die Staaten aufgrund früher geschlossener besonderer Übereinkommen oder Abkommen über den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt übernommen haben, noch Übereinkünfte, die zur Ausgestaltung der in diesem Übereinkommen enthaltenen allgemeinen Grundsätze geschlossen werden können (Art. 237 Abs. 1 SRÜ). Diese Verpflichtungen sollen jedoch in einer Weise erfüllt werden, die mit den allgemeinen Grundsätzen und Zielen dieses Übereinkommens vereinbar ist (Art. 237 Abs. 2 SRÜ). Siehe ausführlich Proelß (Anm. 43), 143 m.w.N.

⁴⁷ Auch als Verklappung oder "dumping" bezeichnet, eine positive wie negative Legaldefinition findet sich in Art. 1 Abs. 1 Nr. 5 SRÜ: "Im Sinne dieses Übereinkommens (...) (a) bedeutet 'Einbringen' (*dumping*) (i) jede vorsätzliche Beseitigung von Abfällen oder sonstigen Stoffen von Schiffen, Luftfahrzeugen, Plattformen oder sonstigen auf See errichteten Bauwerken aus, (ii) jede vorsätzliche Beseitigung von Schiffen (...); (b) umfasst 'Einbringen' nicht (i) die Beseitigung von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die mit dem normalen Betrieb von Schiffen (...) sowie mit ihrer Ausrüstung zusammenhängen oder davon herrühren, mit Ausnahme von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die durch zur Beseitigung dieser Stoffe betriebene Schiffe (...) befördert oder auf sie verladen werden, sowie von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die aus der Behandlung solcher Abfälle oder sonstigen Stoffen auf solchen Schiffen (...) herrühren, (ii) das Absetzen von Stoffen zu einem anderen Zweck als dem der bloßen Beseitigung, sofern es nicht den Zielen dieses Übereinkommens widerspricht."

kontrolle angesehen.⁴⁸ Das SRÜ folgt im Bereich des Einbringens einem nationalen Ansatz, nach Art. 210 Abs. 1 SRÜ sollen die Staaten Gesetze und sonstige Vorschriften erlassen, die gemäß Art. 210 Abs. 3 SRÜ sicherstellen müssen, dass nicht ohne Erlaubnis der zuständigen Behörden eingebracht wird. Nach Art. 210 Abs. 5 SRÜ darf das Einbringen innerhalb der AWZ nicht ohne ausdrückliche vorherige Genehmigung⁴⁹ des Küstenstaates erfolgen. Der Küstenstaat ist berechtigt, ein solches Einbringen nach angemessener Erörterung mit anderen Staaten, die wegen ihrer geographischen Lage Nachteile erleiden können, zu erlauben, zu regeln und zu überwachen. Um eine exzessive Verklappung mit geringer Überwachung und Kontrolle zu vermeiden, bestimmt Art. 210 Abs. 6 SRÜ, dass die innerstaatlichen Gesetze und Maßnahmen bei der Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung nicht weniger wirkungsvoll sein dürfen als die weltweiten Regeln und Normen. Gewisse Mindeststandards müssen demgemäß auch für die Erteilung einer Erlaubnis zum Verklappen gelten.

Die Vorschriften des SRÜ enthalten zwar wichtige allgemeine Verpflichtungen im Bereich des Einbringens, diese bedürfen aber einer Konkretisierung in anderen Konventionen. Das Londoner Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (sog. Londoner Dumping-Konvention) ist in diesem Zusammenhang eines der bedeutendsten Instrumente zur Ausgestaltung des Art. 210 SRÜ.

Art. 216 Abs. 1 (a) SRÜ regelt die Durchsetzungsbefugnis des Küstenstaates in Bezug auf eine Verschmutzung der Meeresumwelt durch Einbringen in seiner AWZ.⁵⁰

2. Verschmutzung durch Schiffe

Im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe konnten sich die sechs großen Schifffahrtsnationen Großbritannien, die USA, Frankreich, Japan, Russland und Deutschland dahingehend durchsetzen, dass den Küstenstaaten lediglich begrenzte Regelungs- und Durchsetzungskompetenzen zugestanden wurden, um das Flaggenstaatsprinzip weitestgehend aufrechtzuerhalten und Einschränkungen für die Schifffahrt durch küstenstaatliche Regelungen so weit wie möglich zu vermei-

⁴⁸ Siehe M.H. Nordquist/S. Rosenne/A. Yankov (Hrsg.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Vol. IV, 1991, 159, Para. 210.3; ausführlich zu einzelnen Konventionen im Bereich des Einbringens Wolf (Anm. 22), 244 ff.

⁴⁹ Dieser Wortlaut schließt eine stillschweigende Billigung ("*tacit approval*") aus, siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 166, 210.11 (c).

⁵⁰ Art. 216 Abs. 1 (a) SRÜ: "Die in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen erlassenen Gesetze und sonstigen Vorschriften und die im Rahmen der zuständigen internationalen Organisationen oder einer diplomatischen Konferenz aufgestellten anwendbaren internationalen Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Einbringen werden durchgesetzt: vom Küstenstaat im Hinblick auf das Einbringen in seinem Küstenmeer, in seiner ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf seinem Festlandssockel."

den.⁵¹ Bereits auf der ersten Session in Caracas 1974 war zu erkennen, dass die Standards im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe nicht von den Küstenstaaten gesetzt werden sollten, insbesondere was den Entwurf und Bau der Schiffe anbelangte.⁵²

Ausgangspunkt ist Art. 211 Abs. 1 SRÜ: Die Staaten erstellen internationale Regeln und Normen⁵³ zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe und fördern, wo es angebracht ist, die Annahme von Systemen der Schiffswegeführung zur Vermeidung von Unfällen auf ein Mindestmaß, die die Meeresumwelt ebenso wie die Küste gefährden können.

Gemäß Art. 211 Abs. 5 SRÜ können Küstenstaaten für ihre AWZ Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe erlassen, die den allgemein anerkannten internationalen, im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation⁵⁴ erlassenen Regeln und Standards entsprechen und diesen Wirksamkeit verleihen. Hier sind die im Rahmen der International Maritime Organisation (IMO)⁵⁵ erlassenen Konventionen von Bedeutung, insbesondere das internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78)⁵⁶.

⁵¹ Ähnlich Gündling (Anm. 19), 256.

⁵² Aus Stevenson/Oxman (Anm. 35), (1) 27. Die Entwicklungsländer befürchteten, diesbezügliche Standards nicht einhalten zu können und auf lange Sicht aus dem maritimen Handel verdrängt zu werden. Siehe A. de Generes Berret, UNCLOS III, Pollution Control in the Exclusive Economic Zone, La. L. Rev. 55 (1994-1995), (1165) 1170; siehe auch Wolf rum (Anm. 22), 188, 623.

⁵³ In Übereinstimmung mit dem englischen Originaltext "*rules and standards*" sind dabei wohl insbesondere technische Standards gemeint, die im Rahmen der IMO erlassen werden. In der französischen Übersetzung heißt es "*règles et normes*", in der spanischen "*las reglas y estándares*". Kritisch zu diesem wenig konkreten Rechtsbegriff, der ein gewisses Missbrauchspotenzial birgt, Proelß (Anm. 43), 99 f.; A.E. Boyle, Marine Pollution Under the Law of the Sea Convention, AJIL 79 (1985), (347) 357: "(...) 'standards', like 'rules', should be restricted to those laid down in instruments intended to be binding, and for this purpose nothing of substance turns on the difference in terminology."

⁵⁴ Der Singular weist – im Gegensatz z.B. zu Art. 207 ff. SRÜ – auf eine Verfestigung zugunsten der IMO hin, siehe Proelß (Anm. 43), 86.

⁵⁵ Die IMO ist eine UN-Sonderorganisation i.S.d. Art. 58 UN-Charta mit Sitz in London und die für alle schiffahrtsspezifischen Fragen zuständige internationale Organisation. Neben der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe bezieht sich ihre Zuständigkeit auch auf die Sicherheit des Seeverkehrs, siehe Art. 1 lit. (a) des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation vom 15.11.1979. Ein Überblick über die IMO findet sich bei Proelß (Anm. 43), 127 m.w.N.; siehe auch Becker (Anm. 9), (625) 626 ff.; im Internet unter: <<http://www.imo.org/index.htm>>.

⁵⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 02.11.1973, ILM 12 (1973), 1319 ff., BGBl. 1982 II, 4 ff.; Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 17.02.1978, ILM 17 (1978), 546 ff.; BGBl. 1984 II, 230 ff.; Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 26.09.1997; alle Protokolle und Annexe abgedruckt in: IMO (Hrsg.), MARPOL 73/78, 3rd consolidated edition, 2002; Ratifizierung der MARPOL-Konvention seitens Frankreichs am 25.09.1983, in Kraft getreten am 02.10.1983. Die Vorschriften gerade der Annexe der MARPOL enthalten detaillierte Normen und technische Standards, Annex I sieht beispielsweise detaillierte und strenge Vorschriften über schiffbauliche Sicherheitsvorkehrungen vor, die sich auf Bau, Konstruktion und Ausrüstung der Schiffe bezie-

Der Küstenstaat kann in der AWZ grundsätzlich also keine Vorschriften erlassen, die über diese international anerkannten Standards hinausgehen und die die Schifffahrtsfreiheit übermäßig einschränken würden. Insoweit handelt es sich hierbei um eine zwingende Kompetenzbeschränkung der Küstenstaaten für den Bereich der AWZ. Die Regelung des Umweltschutzes bezüglich der Schifffahrt vollzieht sich demnach – im Gegensatz zur Abfallbeseitigung – auf internationaler Ebene.⁵⁷

Sehr detailliert regelt Art. 211 Abs. 6 SRÜ, wann und unter welchen Umständen Küstenstaaten bestimmte, genau bezeichnete Gebiete⁵⁸ in der AWZ einrichten können, in denen sie der Schifffahrt Einschränkungen auferlegen können. Der Küstenstaat kann in solchen Gebieten, die aufgrund ihrer ozeanographischen und ökologischen Bedingungen, der Nutzung oder des Schutzes der Ressourcen und der besonderen Art des Verkehrs besondere Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe erfordern, spezielle Vorschriften erlassen (*“special mandatory measures”*)⁵⁹, wobei diese Vorschriften den von der IMO für Sondergebiete vorgesehenen Maßnahmen entsprechen müssen (Art. 211 Abs. 6 (a) SRÜ). Insoweit ist der Grundsatz, dass in der Wirtschaftszone Schiffe nur internationalen Regeln und Standards unterworfen werden können, noch nicht durchbrochen.⁶⁰ Problematisch ist insbesondere, inwieweit der Schiffsverkehr in solchen Gebieten reguliert oder ausgeschlossen werden kann: Nach Art. 211 Abs. 6 (c) SRÜ kann der Küstenstaat zusätzliche Vorschriften erlassen, wobei sich diese aber nur auf das Einleiten und auf Schifffahrtsgebräuche beziehen dürfen. Der Küstenstaat kann also in Bezug auf fremde Schiffe lediglich Verhaltenspflichten (wie Schiffswegeführungen, Schiffsmeldesysteme oder Lotsenzwang⁶¹) normieren, die über die internationalen Regeln hinausgehen, er kann jedoch keine Anforderungen an Entwurf (*“design”*), Bau (*“construction”*), Besatzung und Ausrüstung der Schiffe stellen.⁶² Beim Erlass dieser Vorschriften sind eine Reihe von Bedingungen und ein kompliziertes Verfahren unter Einbeziehung der IMO sowie angemessene Konsultationen mit jedem anderen betroffenen Staat einzuhalten.

hen. Siehe zur aktuellen Agenda “Ausmusterung von Einhüllen-Tankschiffen” Proelß (Anm. 43), 138; zur Problematik der Doppelhüllentanker ausführlich Douvier (Anm. 1), 75 ff.

⁵⁷ Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 81, 528.

⁵⁸ I.d.R. als *Marine Protected Areas* (MPAs) bezeichnet. Der Gedanke dieser Sondergebiete ist der MARPOL-Konvention entlehnt, MARPOL-Sondergebiete können jedoch die Küstenmeere, die AWZ und die Hohe See umfassen.

⁵⁹ Siehe zu diesem Begriff Schult (Anm. 1), 146.

⁶⁰ Gündling (Anm. 19), 262.

⁶¹ Siehe Schult (Anm. 1), 147.

⁶² Selbst im Küstenmeer, das der Souveränität des Küstenstaates unterliegt, kann der Küstenstaat bezüglich des Entwurfes, des Baus, der Besatzung oder der Ausrüstung fremder Schiffe den internationalen Regeln und Normen lediglich Wirksamkeit verleihen, darf aber keine darüber hinausgehenden Anforderungen an Konstruktion oder Ausrüstung fremder Schiffe stellen (Art. 21 Abs. 2 SRÜ); siehe Wolfrum (Anm. 22), 640 f.

Der eingeschränkten Regelungsbefugnis der Küstenstaaten in der AWZ entspricht eine begrenzte Durchsetzungsbefugnis: Gemäß Art. 217 SRÜ sind die Flaggenstaaten dazu befugt, Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Vermeidung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe zu ergreifen, in verfahrensrechtlicher Hinsicht sind gemäß Art. 228 SRÜ primär die Flaggenstaaten zuständig. Die Kompetenz des Küstenstaates zur Durchsetzung seiner in der AWZ geltenden Vorschriften findet sich in dem abgestuften System des Art. 220 Abs. 1, 3, 5 und 6 SRÜ wieder, in Bezug auf Seeunfälle enthält Art. 221 SRÜ eine Sondervorschrift.

3. Regionales Instrument: Die Barcelona-Konvention von 1995

Die regional auf das Mittelmeer begrenzte Barcelona-Konvention von 1995⁶³ ist ein alle Quellen der Meeresverschmutzung adressierendes Rahmenübereinkommen mit derzeit sechs Protokollen⁶⁴, das für die 21 Vertragsstaaten des Mittelmeerraumes und die EG überwiegend allgemeine Verpflichtungen, insbesondere im Bereich einer verstärkten Zusammenarbeit, begründet.⁶⁵ Gemäß Art. 1 Abs. 2 Barcelona-Konvention kann die Anwendbarkeit der Konvention auf Küstengebiete ausgedehnt werden, die von jeder Vertragspartei definiert werden können, nach Abs. 3 kann jedes Protokoll eine andere geographische Reichweite haben.⁶⁶ Das bedeutendste Protokoll ist das sog. SPA-Protokoll⁶⁷: Nach Art. 5 Abs. 1 kann jede Vertragspartei besonders geschützte Gebiete (*“specially protected areas”*) in Meeres- und Küstengebieten, die ihrer Souveränität oder Jurisdiktion unterliegen, einrichten.⁶⁸ Nach diesem weiten Wortlaut könnte der Küstenstaat solche besonders geschützten Gebiete wohl auch in der AWZ einrichten.⁶⁹ Die Bedeutung der Barce-

⁶³ Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean, unterzeichnet am 10.06.1995, in Kraft getreten am 9.07.2004; diese Konvention ersetzt die Convention for the Protection of the Mediterranean against Pollution (vom 16.02.1976, in Kraft getreten am 12.02.1978).

⁶⁴ Beispielsweise ein Protokoll betreffend das Einbringen: Protocol for the Prevention and Elimination of Pollution in the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea, unterzeichnet am 10.06.1995, noch nicht in Kraft getreten; dieses Protokoll würde dann das Protocol for the Prevention of Pollution in the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft ersetzen (vom 16.02.1976, in Kraft getreten am 12.02.1978).

⁶⁵ Detailliert Wolfrum (Anm. 22), 254 ff.; Schult (Anm. 1), 272 ff.

⁶⁶ Art. 1 Barcelona-Konvention: “(...) (2) The application of the Convention may be extended to coastal areas as defined by each Contracting Party within its own territory. (3) Any Protocol to this Convention may extend the geographical coverage to which that particular Protocol applies.”

⁶⁷ Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean, angenommen am 10.06.1995, in Kraft getreten bereits am 12.12.1999; dieses Protokoll ersetzt das Protocol Concerning Specially Protected Areas (vom 03.04.1982, in Kraft getreten am 23.03.1986).

⁶⁸ Art. 5 Abs. 1 SPA-Protokoll: “Each Party may establish specially protected areas in the marine and coastal zones subject to its sovereignty or jurisdiction.”

⁶⁹ Art. 2 des Protokolls von 1982 (Anm. 67) hatte noch angeordnet, dass sich diese SPAs nicht auf Meereszonen jenseits des Küstenmeers erstrecken dürfen.

lona-Konvention und ihrer Protokolle ist allerdings gering, da sie viele Rahmenregelungen mit allgemeinen Verpflichtungen enthalten, die nicht über das hinausgehen, was andere internationale Verträge beinhalten. Das Barcelona-System enthält insbesondere keine konkreten Durchsetzungsbefugnisse gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit⁷⁰ und räumt im Übrigen im Kollisionsfall den Bestimmungen des SRÜ Vorrang ein.⁷¹

III. Zusammenfassung

Die Regelungen des SRÜ im Bereich des marinen Umweltschutzes enthalten kein "materielles Umweltrecht"⁷², sie formulieren vielmehr lediglich allgemeine Prinzipien und Kompetenzzuweisungen, die die Zuständigkeiten für den Erlass und die Durchsetzung von Umweltschutzvorschriften neu festlegen, ihrerseits allerdings einer Konkretisierung und Implementierung bedürfen.⁷³ Der in Teil XII aufgespannte "*umbrella*" kann sein Schutzpotenzial nur bei hinreichender Ausgestaltung auf universeller, regionaler und nationaler Ebene entfalten, die Entwicklung eines effektiven Meeresschutzregimes befindet sich durch die Notwendigkeit der Konkretisierung in stetiger Entwicklung.⁷⁴

Bezüglich der allgemeinen Prinzipien wird vorgebracht, dass die Vorschriften des SRÜ das traditionelle Völkerrecht im Bereich des Meeresumweltschutzes nur sehr behutsam weiterentwickeln.⁷⁵ Dennoch kann das SRÜ als "große Umweltkonvention" bezeichnet werden, da ihm unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten ein ganzheitlicher Ansatz zu Grunde liegt⁷⁶ und im Umweltschutzregime des SRÜ der Vermeidung und Reduzierung von Umweltschäden mehr Bedeutung zugebilligt wird als bloßen Entschädigungsregelungen.⁷⁷ Gerade die im SRÜ niedergelegten Kooperationspflichten der Staaten gehen über das hinaus, was beispielsweise in

⁷⁰ Art. 28 Abs. 2 SPA-Protokoll bestimmt lediglich: "The Parties undertake to adopt appropriate measures, consistent with international law, to ensure that no one engages in any activity contrary to the principles or purposes of this Protocol."

⁷¹ Art. 3 Abs. 3 Barcelona-Konvention: "Nothing in this Convention and its Protocols shall prejudice the rights and positions of any State concerning the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982."; siehe auch Art. 2 Abs. 2 SPA-Protokoll; siehe ausführlich zum Ganzen Schult (Anm. 1), 273 ff.

⁷² Wolfrum (Anm. 22), 635: "Insofern enthält die Seerechtskonvention nicht materielles Umweltschutzrecht, sondern eine Kompetenzverteilung zum Erlaß von materiellem Umweltschutzrecht."

⁷³ Siehe Gündling (Anm. 19), 264; Proelß (Anm. 43), 75.

⁷⁴ Siehe Proelß (Anm. 43), 86 m.w.N., 119 ff.; so hat insbesondere das in der Rio-Deklaration von 1992 zum Ausdruck kommende Prinzip der nachhaltigen Entwicklung das Seerecht beeinflusst; siehe ausführlich zum Einfluss der Rio-Deklaration U. Beyerlin, *New Developments in the Protection in the Marine Environment: Potential Effects of the Rio Process*, ZaöRV 55 (1995), (544) 570 ff.

⁷⁵ Gündling (Anm. 19), 265.

⁷⁶ Proelß (Anm. 43), 74 f.; siehe zum umweltpolitischen Grundkonzept des SRÜ ausführlich Wolfrum (Anm. 22), 632 ff.

⁷⁷ Vgl. Beyerlin (Anm. 74), (544) 553 f.

der Konvention über die Hohe See von 1958⁷⁸ festgelegt wurde. Vor Abschluss des SRÜ galt jenseits des Küstenmeers nach Art. 2 Abs. 1 der Konvention über die Hohe See die Freiheit der Schifffahrt und Fischerei, jedoch waren auch damals die Staaten u.a. verpflichtet, eine Verschmutzung des Meeres durch das Ablassen von Öl oder das Versenken radioaktiver Abfälle zu vermeiden.⁷⁹

Von einer Freiheit der Verschmutzung der Meere als Teil der Freiheit der Meere konnte also auch schon vor Inkrafttreten des SRÜ nicht gesprochen werden, wenn auch viele dieser Abkommen lediglich vage und sehr allgemein gehaltene Verpflichtungen enthielten, die einen effektiven Umweltschutz nicht garantieren konnten.⁸⁰ Der Fortschritt der Seerechtskonferenz ist insbesondere darin zu sehen, dass in einem Vertrag mit universellem Geltungsanspruch neben allgemeinen Pflichten auch konkrete Kooperationspflichten und konkrete Rechte und Pflichten der Staaten als Küsten- und Flaggenstaaten normiert wurden.

Waren nach klassischem Seevölkerrecht die Flaggenstaaten gegenüber Schiffen ihrer Staatszugehörigkeit und die Küstenstaaten in ihrem Küstenmeer berechtigt und verpflichtet, bestimmte Gesetze zu erlassen und diese durchzusetzen, brachte das SRÜ mit einer "Kompetenzverlagerung" im Bereich der AWZ die wohl wichtigste Neuerung. Beispielhaft ging die oben genannte Londoner Dumping-Konvention vom Flaggenstaatsprinzip bzw. der Kompetenz des Küstenstaates im Küstenmeer aus. Das SRÜ erweitert nun die Regelungs- und Durchsetzungsbefugnis des Küstenstaates auf den Bereich der AWZ und folgt hierbei einem überwiegend nationalen Ansatz. Etwas weniger weitreichend ist – wie oben erläutert – die Kompetenz des Küstenstaates im Bereich der von Schiffen ausgehenden Verschmutzung. Hier bleibt die primäre Kompetenz bei den Flaggenstaaten; der Küstenstaat kann in der AWZ lediglich Vorschriften erlassen, die international vereinbarten und akzeptierten Regeln und Standards entsprechen. Die auf den Bereich der AWZ beschränkte Sondergebietsregelung des Art. 211 Abs. 6 SRÜ hat bis heute in der Staatenpraxis keine Anwendung gefunden.⁸¹

⁷⁸ Convention on the High Seas, 29.04.1958, in Kraft getreten am 30.09.1962, UNTS, Vol. 450, 11 ff.

⁷⁹ Art. 24, 25, siehe auch Art. 2 Abs. 2 Konvention über die Hohe See; zum Anwendungsbereich siehe Art. 1 Konvention über die Hohe See: "The term 'high seas' means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State." Auch Abkommen im Bereich des Einbringens wie die Londoner Dumping-Konvention sind mittelbar für den Umweltschutz von Bedeutung, indem sie versuchen, die wirtschaftliche Nutzung des Meeres gegen Schäden aus der Abfallbeseitigung zu bewahren, also die Konkurrenz verschiedener maritimer Nutzungsformen regeln. Siehe Wolf rum (Anm. 22), 260 f.

⁸⁰ Siehe im Einzelnen G ü n d l i n g (Anm. 19), 265 m.w.N.; J.A. B e e s l e y, Rights and Responsibilities of Arctic Coastal States: The Canadian View, JMLC 3 (1971-1972), (1) 9 f.; zu den einzelnen Konventionen R. W o l f r u m, Der Umweltschutz auf Hoher See – Internationale wie nationale Maßnahmen und Bestrebungen, VRÜ 8 (1975), (201) 202 ff.; d e r s. (Anm. 22), 150 ff., insbesondere zur Interdependenz zwischen diesen Umweltkonventionen und der Schifffahrtswelt; 245 ff. zur Frage, ob die Benutzung der See zur Abfallbeseitigung überhaupt vom Prinzip der Freiheit der See gedeckt wird.

⁸¹ So S c h u l t (Anm. 1), 147.

C. Das Konzept der Umweltschutzzone

Das Konzept der Umweltschutzzone⁸² fristete im Vergleich zur Fischereizone und Fischereischutzzone ein Schattendasein, die Zahl der Beispielfälle ist gering. In das Interesse der völkerrechtlichen Diskussion rückte die Umweltschutzzone jedoch wieder im Jahre 2003, als Frankreich eine sog. “zone de protection écologique” (ZPE) im Mittelmeer einrichtete, in der Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse im Bereich des marinen Umweltschutzes geltend gemacht werden, insbesondere um den Gefahren von Ölverschmutzungen zu begegnen.

I. Der kanadische “Arctic Waters Pollution Prevention Act” (AWPPA) von 1970

Die Ineffektivität internationaler Maßnahmen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung veranlasste einzelne Staaten zu Beginn der 1970er Jahre, auch zum Zwecke des Umweltschutzes Hoheitsrechte im küstennahen Bereich der Hohen See zu beanspruchen und einseitige Maßnahmen zum Schutz der marinen Umwelt zu ergreifen.⁸³ Kurz erläutert werden soll im Folgenden das bedeutendste Beispiel einer zur Erreichung dieses Ziels eingerichteten unilateralen Umweltschutzzone: Der kanadische “Arctic Waters Pollution Prevention Act” vom 26. Juni 1970 (AWPPA).⁸⁴ Von Interesse für die vorliegende Untersuchung sind insbesondere die Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse, die Kanada zur Vermeidung von Schiffsunglücken in dieser Zone in Anspruch nimmt.

Das kanadische Gesetz bezieht sich auf die “arktischen Gewässer” Kanadas, also auf ein Meeresgebiet, das der kanadischen Ostküste vorgelagert ist. Das Umweltschutzgebiet dehnt sich auf bis zu 100 Seemeilen vor der kanadischen Küste aus (§ 3 Abs. 1), geht also weit über das Küstenmeer Kanadas hinaus.⁸⁵ Hintergrund der Einrichtung der kanadischen Zone waren insbesondere die Entdeckung und beginnende Nutzung der Ölvorkommen Alaskas: Kanada befürchtete, dass das Roh-

⁸² Auch als “Verschmutzungskontrollzone” bezeichnet; siehe G ü n d l i n g (Anm. 19), 25 ff.

⁸³ G ü n d l i n g (Anm. 19), 25; D a h m / D e l b r ü c k / W o l f r u m (Anm. 15), § 80, 519.

⁸⁴ Canadian Legislation on Arctic Pollution and Territorial Sea and Fishing Zones, Act to Prevent Pollution of Areas of the Arctic Waters Adjacent to the Mainland and Islands of the Canadian Arctic, 26.06.1970, ILM 9 (1970), 543 ff.; zu weiteren Beispielen, insbesondere zu der Schaffung einer vergleichbaren russischen Zone am 16.09.1971, siehe G ü n d l i n g (Anm. 19), 27; D a h m / D e l b r ü c k / W o l f r u m (Anm. 15), § 80, 519 f.; W o l f r u m (Anm. 80), (201) 206.

⁸⁵ Umstritten ist, ob die Arktis ein Ozean wie jeder andere ist, oder ob die Arktis als einzigartiges geographisches Gebiet wegen des Packeises und der ökologischen Besonderheiten nicht der Hohen See im klassischen Sinne zugerechnet werden kann. Ausführlich siehe B e e s l e y (Anm. 80), (1) 2 ff., der die kanadische Ansicht verteidigt; ebenso D. P h a r a n d, *The Law of the Sea of the Arctic – With Special Reference to Canada*, 1973, 224 ff.; zu den Gebietsansprüchen Kanadas in der Arktis und den hierzu entwickelten Theorien siehe E. F r a n c k x, *Maritime Claims in the Arctic: Canadian and Russian Perspectives*, 1993, 76 ff.

öl per Schiff durch die Nordwestpassage⁸⁶ transportiert und das besondere ökologische Gleichgewicht der Arktis durch den zunehmenden Schiffsverkehr, das Einleiten von schädlichen Abfallstoffen und Schiffsunfälle gefährdet werden könnte. Aus diesem Grunde verbietet das Gesetz allgemein das Einleiten von schädlichen Abfallstoffen jeder Art, sieht Maßnahmen bei Schiffskollisionen und Havarien vor und regelt die Frage der Schadensersatzpflicht.⁸⁷ Von besonderer Bedeutung ist die Einführung präventiver Maßnahmen, die das Entstehen einer Ölverschmutzung verhindern sollen: Kanada kann jedes Gebiet der Verschmutzungskontrollzone zur Schiffssicherheitszone (*“shipping safety control zone”*) erklären (§ 11 Abs. 1) und für diese Zonen Vorschriften bezüglich der Bauweise, Ausrüstung, Besatzung und Beladung von Schiffen erlassen und Schiffen die Durchfahrt verbieten, wenn sie diesen Anforderungen nicht entsprechen (§ 12). Besonders weitreichend sind die Durchsetzungsbefugnisse der kanadischen Behörden in der Sicherheitszone gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit: Schiffe können in der Zone betreten und auf Einhaltung der genannten Sicherheitsbedingungen überprüft werden. Besteht ein hinreichender Verdacht, dass sie diese nicht einhalten, kann ihnen die Durchfahrt verwehrt werden oder es kann angeordnet werden, dass sie die Sicherheitszone verlassen (§ 15). Des Weiteren können Schiffe, die die in der Sicherheitszone erlassenen Gesetze nicht beachten, beschlagnahmt werden (§ 23).

Insbesondere diese weitreichenden präventiven Kontrollbefugnisse gegenüber fremden Schiffen wurden von anderen Staaten kritisiert und als unzulässiger Eingriff in die Freiheit der Hohen See gewertet, die USA protestierten gegen das kanadische Gesetz.⁸⁸ Bedenken bestanden auch hinsichtlich der Einseitigkeit des kanadischen Vorgehens: Jede nationale Maßnahme dieser Art, die der allgemeinen Schifffahrt verschlossene Sondergebiete schaffe, berge die Gefahr einer weitergehenden Zersplitterung der auf die Schifffahrt bezogenen Regelungen und könnte andere Staaten anregen, ebenfalls Schutzzonen mit einer Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit zu schaffen; diese Kritik gelte trotz der besonderen klimatischen Bedingungen der Arktis.⁸⁹ Die kanadische Schutzzone ließe sich weder unter dem

⁸⁶ Diese verbindet den Nordatlantik mit dem Pazifik und ist normalerweise wegen der Eisverhältnisse nur in den Sommermonaten passierbar, bei entsprechender Ausrüstung kann der Seeweg jedoch das ganze Jahr über befahren werden; siehe R. Wolfrum, Die Beschränkungen für die Freiheit der Schifffahrt durch das kanadische ‘Arctic Waters Pollution Prevention Act’ sowie die internationalen Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt: Ein Vergleich, in: R. Bernhardt (Hrsg.), Die Schifffahrtsfreiheit im gegenwärtigen Völkerrecht, Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht 15 (1975), (143) 147. Aufgrund der globalen Erwärmung wird erwartet, dass die Nordwestpassage im 21. Jahrhundert besser befahrbar sein wird.

⁸⁷ Siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 80, 519; Wolfrum (Anm. 86), (143) 144 f.; Gündling (Anm. 19), 26; Beesley (Anm. 80), (1) 6 f.

⁸⁸ Kritisiert wurde auch die zum Teil widersprüchliche Begründung Kanadas, siehe Gündling (Anm. 19), 28 f.; siehe auch deGeneres Berret (Anm. 52), (1165) 1177 f.; ausführlich zur Begründung Kanadas und den Reaktionen der anderen Staaten W. Schultheiss, Umweltschutz und die Freiheit der Meere: Eine Studie am Beispiel der kanadischen Arctic Waters Pollution Prevention Act von 1970, 1974, 18 ff., 49 ff.

⁸⁹ Siehe Wolfrum (Anm. 86), (143) 148; ders. (Anm. 80), (201) 213.

Gesichtspunkt der Selbstverteidigung bzw. des Selbstschutzes, des internationalen Umweltrechts noch unter dem System der Fischereikontrollzone oder der Anschlusszone rechtfertigen.⁹⁰

Aufgrund dieser Widerstände und der geringen Akzeptanz konnte sich eine solche Umweltschutz- bzw. Verschmutzungskontrollzone als eigenständiges völkerrechtliches Institut wie etwa die Fischereizone nicht durchsetzen.⁹¹

Auch auf der Seerechtskonferenz scheiterte Kanada mit dem Versuch, das Konzept der Umweltschutzzone im SRÜ zu verankern.⁹² Zwar gewährt das Konzept der AWZ viele Rechte, die in dieser Umweltschutzzone geltend gemacht werden. Es beinhaltet aber in der Regel nicht das Recht, Einfluss auf den Bau, die Konstruktion, Bemanning und Ladung der Schiffe zu nehmen.⁹³ Kanadas Anliegen wurde jedoch insoweit berücksichtigt, als mit Art. 234 SRÜ eine Sonderbestimmung für eisbedeckte Gebiete aufgenommen wurde, nach der Küstenstaaten das Recht haben, innerhalb der AWZ Vorschriften in Bezug auf eisbedeckte Gebiete zu erlassen und durchzusetzen, wenn dort besonders strenge klimatische Bedingungen Hindernisse oder außergewöhnliche Gefahren für die Schifffahrt schaffen und eine Verschmutzung der Meeresumwelt das ökologische Gleichgewicht ernsthaft schädigen oder endgültig zerstören könnte. Art. 234 SRÜ sieht keine Einschränkungen vor, etwa dass diese Gesetze internationalen Normen entsprechen müssen, allerdings dürfen Schiffe fremder Staatszugehörigkeit nicht diskriminiert werden (siehe Art. 227 SRÜ). Art. 234 SRÜ ist *lex specialis*, insbesondere hinsichtlich Art. 211 Abs. 5 und 6 SRÜ.⁹⁴ Ein Küstenstaat könnte demnach für ein eisbedecktes Gebiet beispielsweise auch Fahrvorschriften erlassen oder bestimmte Anforderungen an Bau und Ausrüstung der Schiffe stellen, sofern diese Vorschriften nicht diskriminierend sind. Das SRÜ hat also nachträglich den AWPPA legitimiert⁹⁵, allerdings schließt es durch eine Beschränkung auf eisbedeckte Gebiete aus, dass Küstenstaaten eisfreier Meere ähnlich einschneidende Vorschriften erlassen.

⁹⁰ Siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 80, 520; Wolfrum (Anm. 86), (143) 148 ff.; Gündling (Anm. 19), diskutiert auf S. 29 f., ob sich solche Verschmutzungskontrollzonen aus dem Gedanken der Anschlusszone rechtfertigen lassen; ausführlich hierzu auch Schultheiss (Anm. 88), 65 ff.; Beesley (Anm. 80), (1) 7 ff., 10 ff. verteidigt die kanadische Sichtweise, insbesondere unter Bezugnahme auf Sicherheitsinteressen und den Umweltschutzgedanken; ebenso Pharaud (Anm. 85), 224 ff., insbesondere 233 ff.

⁹¹ Siehe Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 80, 519; Wolfrum (Anm. 86), (143) 148 ff.; Gündling (Anm. 19), 25; deGeneres Berret (Anm. 52), (1165) 1166, 1177 f. übersieht diese Widerstände und die Besonderheit der Arktis, wenn sie den AWPPA als Beispiel und Argument für eine Staatenpraxis hinsichtlich der Schaffung einer echten "Pollution Control Zone" anführt.

⁹² Siehe zum Vorschlag Kanadas und den 12 Staaten, die diesen unterstützten, Wolfrum (Anm. 22), 626 f.; ders. (Anm. 80), (201) 210 f.

⁹³ Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 80, 520; siehe auch Art. 211 Abs. 6 (c) SRÜ.

⁹⁴ Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 393, Para. 234.1.

⁹⁵ Siehe *ibid.* 398, Para. 234.5 (g): "Thus, it provides the basis for implementing provisions such as those found in the 1970 Canadian Arctic Waters Pollution Prevention Act."

II. Die französische “zone de protection écologique” (ZPE) im Mittelmeer

Nachdem der Versuch Kanadas gescheitert war, das Konzept der Umweltschutzzone im SRÜ zu verankern, geriet dieses beinahe in Vergessenheit, bis Frankreich im April 2003 eine “zone de protection écologique” im Mittelmeer errichtete. Bevor die Einrichtung der ZPE sowie deren Regime, gerade auch in Abgrenzung zur kanadischen Umweltschutzzone, näher erläutert werden, soll zunächst in einem Überblick dargestellt werden, welche Anrainerstaaten des Mittelmeers ausschließliche Wirtschaftszonen, Fischereizonen oder vergleichbare Zonen eingerichtet haben – und welche Auswirkungen die Ausweisung der französischen Zone auf das Zonensystem des Mittelmeers hatte.

1. Das Zonensystem des Mittelmeers

Die Anliegerstaaten des Mittelmeers⁹⁶ waren bei der Einrichtung ausschließlicher Wirtschaftszonen im Mittelmeer bisher zurückhaltend. Dies ist insbesondere auf die Tatsache zurückzuführen, dass das Mittelmeer als halbumschlossenes Meer mit einer relativ geringen Ausdehnung fast vollständig verzont wäre, würden auch nur einige der Küstenstaaten AWZ einrichten. Eine Grenzziehung zwischen den einzelnen Zonen würde sich wegen der geographischen Besonderheiten des Mittelmeers (Fassade der Küsten, Existenz von Inseln und Halbinseln) schwierig gestalten. Im Übrigen sind die meisten Fischereibestände des Mittelmeers innerhalb des Küstenmeers zu finden, weshalb die Notwendigkeit, durch die Einrichtung von AWZ die souveränen Rechte hinsichtlich der lebenden Ressourcen über die 12-Meilen-Zone hinaus auszudehnen, gering ist.⁹⁷ Auch während der Dritten See-Rechtskonferenz der Vereinten Nationen äußerten einige Mittelmeeranrainerstaaten, allen voran die Türkei und Italien, ihre zögerliche Haltung hinsichtlich der Einrichtung von AWZ im Mittelmeer. Neben Schwierigkeiten der Grenzziehung, der geringen geographischen Ausdehnung des Mittelmeers und der großen Anzahl von Inseln und Halbinseln wurden Einschränkungen der Schifffahrtsfreiheit befürchtet. Des Weiteren war die Sorge groß, die Einrichtung einer einzigen AWZ könnte eine Kettenreaktion auslösen.⁹⁸ Das Mittelmeer ist mittlerweile eines der wenigen halbumschlossenen Meere, das nicht vollständig verzont ist, sondern in dem die Hohe See einen beachtlichen Teil der Fläche einnimmt.

⁹⁶ Das Mittelmeer zählt 21 Anrainerstaaten (ohne die Kronkolonie Großbritanniens Gibraltar und die britischen Stützpunkte auf Zypern); vier der Mittelmeer-Anrainerstaaten haben das SRÜ unterzeichnet, aber nicht ratifiziert (Albanien, Israel, Syrien und Tunesien), Libyen und Marokko haben es weder unterzeichnet noch ratifiziert; Frankreich ratifizierte das SRÜ am 11.04.1996.

⁹⁷ Vgl. D. Blázquez Peinado, El Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, por el que se establece una zona de protección pesquera en el Mar Mediterráneo, R.E.D.I. 49 (1997), (334) 335.

⁹⁸ Vgl. Lucchini (Anm. 12), (9) 14 f.

Trotz dieser Bedenken haben einige der Anrainerstaaten des Mittelmeers ihren maritimen Einflussbereich ausgedehnt, insbesondere durch die Errichtung von Fischereizonen.

Marokko errichtete am 8. April 1981⁹⁹ eine sich auf den Atlantik und das Mittelmeer beziehende AWZ, allerdings hat es den in der AWZ geltenden Gesetzen hinsichtlich des Mittelmeers noch keine Geltung verschafft.¹⁰⁰ Bei der Ratifizierung des SRÜ am 26. August 1983 erklärte Ägypten, dass es von den im SRÜ gewährten Rechten im Roten Meer und im Mittelmeer Gebrauch machen und eine AWZ einrichten werde; dieser Erklärung folgten bis dato jedoch noch keine das AWZ-Regime implementierenden Gesetze.¹⁰¹

Die ausschließliche Fischereizone Tunesiens (16. Oktober 1962)¹⁰² ist bis zu 50 Seemeilen breit und löste einen Grenzziehungsconflikt mit Italien aus.¹⁰³ Die am 10. Dezember 1971 eingerichtete Fischereizone Maltas dehnt sich auf 25 Seemeilen aus, auch gegen die Schaffung dieser Zone protestierte Italien.¹⁰⁴ Libyen errichtete 1974 durch eine Verbalnote eine 20 Meilen breite ausschließliche Fischereizone und unterwarf einen Teil seiner Küste, die sog. Große Syrte (Golf von Sidra), unter Berufung auf einen historischen Titel dem Regime der inneren Gewässer, was bei vielen Staaten heftige Proteste auslöste.¹⁰⁵ Algerien errichtete am 28. Mai 1994 eine ausschließliche Fischereizone¹⁰⁶ mit einer Ausdehnung von 32 bzw. 50 Seemeilen.¹⁰⁷

⁹⁹ Dahir no 1-81-179 du 8 avril 1981, promulguant la loi no 1-81 du 18 décembre 1980; siehe V.L. Gutiérrez Castillo, *L'Espagne et les problèmes de délimitation en Méditerranée*, in: G. Cataldi (Hrsg.), *La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21^e siècle*, *The Mediterranean and the Law of the Sea at the Dawn of the 21st Century*, 2002, (169) 171.

¹⁰⁰ Siehe C. Chevalier, *Governance of the Mediterranean Sea. Outlook for the Legal Regime*, UICN-Med, 2005, (41) 44.

¹⁰¹ Siehe Chevalier (Anm. 100), (41) 44; Treves (Anm. 12), (19) 25 f. spricht von "*zones économiques potentielles*"; siehe auch Quéneudec (Anm. 12), (173) 181.

¹⁰² Loi n° 62-35 du 16 octobre 1962, in: *Journal Officiel de la République Tunisienne* n° 53, 12-16 octobre 1962.

¹⁰³ Siehe Treves (Anm. 12), (19) 27; G. Andreone, *Les conflits de pêche en Méditerranée*, in: Cataldi (Hrsg.), *op.cit.* (Anm. 99), (193) 200.

¹⁰⁴ Siehe Para. 3 (2) Act No XXXII of 1971, as amended by Acts: XLVI of 1975, XXIV of 1987, XXVIII of 1981 and I of 2002, abrufbar unter: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf>; siehe Treves (Anm. 12), (19) 27; Andreone (Anm. 103), (193) 200 f.

¹⁰⁵ Aus Andreone (Anm. 103), (193) 201; Information concerning the jurisdiction in the Gulf of Surt: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBY_1973_Information.pdf>.

¹⁰⁶ Décret législatif n° 94-13 du 28 mai 1994, in: *Journal Officiel de la République Algérienne* n° 40 du 22 juin 1994.

¹⁰⁷ Siehe Treves (Anm. 12), (19) 27; die algerische Zone bleibt weit unter der möglichen Mittellinie zu Spanien, Frankreich oder Italien.

Spanien zielte mit der Errichtung einer "zona de protección pesquera en el Mar Mediterráneo" (ZPP) am 1. August 1997¹⁰⁸ darauf ab, die marinen Ressourcen des Mittelmeers (insbesondere den roten Thunfisch) vor einer exzessiven und kaum kontrollierbaren Ausbeutung zu schützen.¹⁰⁹ Anders als in den meisten anderen Fischereizonen übt Spanien in der ZPP keine exklusiven Ausbeutungsrechte im Bereich der lebenden Ressourcen aus, sondern nimmt lediglich souveräne Rechte hinsichtlich der Erhaltung der biologischen Ressourcen in Anspruch und kann somit insbesondere Fischereiaktivitäten kontrollieren.¹¹⁰

Die Ausweisung der französischen Umweltschutzzone im April 2003 brachte Bewegung in das maritime Zonensystem des Mittelmeers. Hatte bisher noch keiner der Mittelmeeranrainerstaaten eine AWZ eingerichtet bzw. einer bereits geschaffenen ausschließlichen Wirtschaftszone Rechtswirksamkeit verliehen, so errichteten in den letzten zwei Jahren Zypern und Tunesien ausschließliche Wirtschaftszonen, Libyen eine Fischereizone und Kroatien am 3. Oktober 2003 in der Adria eine neue Art von Zone, eine sog. Fischerei- und Umweltschutzzone.¹¹¹ In dieser Zone übt Kroatien neben den souveränen Rechten bezüglich der lebenden Ressourcen

¹⁰⁸ Real Decreto 1315/1997 de 1 de agosto 1997, in: Boletín Oficial del Estado (BOE) de 26 de agosto 1997, 25628. Erwähnenswert ist, dass sich die ZPP nicht entlang der gesamten Mittelmeerküste ausdehnt, sondern erst östlich von Cabo de Gata beginnt (Art. 1 Dekret), womit den von Marokko und Algerien eingerichteten Fischereizonen Rechnung getragen wurde und Grenzziehungskonflikte vermieden wurden. Siehe zur territorialen Ausdehnung der ZPP Gutiérrez Castillo (Anm. 99), (169) 173 ff.; Karten zur Grenzziehung der ZPP sind auf S. 180 ff. zu finden; Blázquez Peinado (Anm. 97), (334) 337; V.L. Gutiérrez Castillo/E.M. Vázquez Gómez, La zone de protection de la pêche établie par l'Espagne en Méditerranée, in: *Espaces et ressources maritimes* 13 (1999/2000), (207) 213 ff.; zu den Grenzziehungskonflikten mit Italien siehe Andreone (Anm. 103), (193) 205 f.

¹⁰⁹ Siehe allgemeine Bestimmungen des Dekrets; englische Übersetzung des Dekrets zu finden unter: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ESP_1997_Decree.pdf>; siehe auch E.M. Vázquez Gómez, Problèmes de conservation et de gestion des ressources biologiques en Méditerranée. La zone de protection de la pêche espagnole, in: Cataldi (Hrsg.) *op.cit.* (Anm. 99), (183) 184 f.; Gutiérrez Castillo (Anm. 99), (169) 172 f.; Gutiérrez Castillo/Vázquez Gómez (Anm. 108), (207) 210 ff.

¹¹⁰ Art. 2 des Dekrets zur Errichtung einer ZPP: "En dicha zona el Reino de España tiene derechos soberanos a efectos de la conservación de los recursos marinos vivos, así como para la gestión y control de la actividad pesquera, sin perjuicio de las medidas que sobre protección y conservación de los recursos haya establecido, o pueda establecer, la Unión Europea."; siehe Quéneudec (Anm. 12), (173) 181 f.; siehe auch Blázquez Peinado (Anm. 97), (334) 336 f.; sehr detailliert zu dem juristischen Regime der ZPP, insbesondere zu europarechtlichen Einflüssen, Gutiérrez Castillo/Vázquez Gómez (Anm. 108), (207) 219 ff.; Andreone (Anm. 103), (193) 202 f. zu den Fischereitigkeiten von EU-Mitgliedsstaaten und Nicht-EU-Mitgliedern in der ZPP.

¹¹¹ Decision on the Extension of the Jurisdiction of the Republic of Croatia in the Adriatic Sea, 3 October 2003; Decision on Amending the Decision on the Extension of the Jurisdiction of the Republic of Croatia in the Adriatic Sea of 3 October 2003, 3 June 2004; siehe Details bei B. Vuksa, The Extension of the Jurisdiction of the Coastal States in the Adriatic Sea, in: N. Ronzitti (Hrsg.), *I rapporti di vicinato dell'Italia con Croazia, Serbia-Montenegro e Slovenia, 2005*, (251) 258 ff.; die offizielle Karte der Fischerei- und Umweltschutzzone ist zu finden unter: <<http://www.amb-croatie.fr/images/ZPEP.jpg>>; allgemeine Informationen zu finden unter folgendem Link: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/HRV.htm>>; sowie unter: <http://www.amb-croatie.fr/actualites/adriatique_croatie_zpep.htm>.

Hoheitsbefugnisse im Bereich der wissenschaftlichen Meeresforschung sowie in Bezug auf den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt aus (Art. 1), behält sich aber ausdrücklich vor, auch andere in der AWZ vorgesehenen souveränen Rechte und Hoheitsbefugnisse geltend zu machen (Art. 2). Nach Art. 3 soll die Implementierung des Rechtsregimes der Fischerei- und Umweltschutzzone zwölf Monate nach ihrer Errichtung beginnen, Kroatien hat allerdings die Implementierung ausgesetzt.¹¹² Die Einrichtung der Fischerei- und Umweltschutzzone und maritime Grenzziehungskonflikte, die insbesondere mit Slowenien auftraten, spielen auch im Rahmen der Beitrittsverhandlungen der EU mit Kroatien eine Rolle.¹¹³

Das zypriotische Gesetz vom 2. April 2004 zur Schaffung einer AWZ¹¹⁴ beinhaltet insbesondere Vorschriften betreffend die Erhaltung der lebenden und nichtlebenden marinen Ressourcen und sanktioniert Verletzungen in diesem Bereich (§§ 7, 8). Gemäß § 11 kann der Ministerrat weitere Vorschriften verabschieden, die beispielsweise dem Umweltschutz dienen oder die ein Anhalten, Überprüfen, Festhalten oder eine Beschlagnahme ausländischer Schiffe vorsehen. Auch Tunesien errichtete am 27. Juni 2005 eine AWZ.¹¹⁵ Am 24. Februar 2005 erklärte Libyen die Gewässer nördlich seines Küstenmeers zu einer Fischereischutzzone unter "libyscher Souveränität und Jurisdiktion", die 62 Seemeilen breit ist und in der jegliche Fischereiaktivitäten ohne Erlaubnis der libyschen Behörden verboten sind.¹¹⁶

Beachtlich ist, dass mittlerweile etwa die Hälfte der Anrainerstaaten des Mittelmeers funktional begrenzte Zonen divergierender Inhalts errichtet hat, was zu einigen maritimen Grenzziehungskonflikten führte und den Bereich der Hohen See im Mittelmeer erheblich einschränkte.

¹¹² Aus Chevalier (Anm. 100), (41) 48.

¹¹³ Ausführlich Vukas (Anm. 111), (251) 262 ff., 267: "(...) the Croatian Parliament decided on 3 June 2004 to add a provision to the 2003 Decision on the EFPZ [Ecological and Fisheries Protection Zone], according to which the application of that regime to the members of the European Union 'will start only after the conclusion of the Treaty on the partnership in fisheries between the European Union and the Republic of Croatia'."

¹¹⁴ Law to Provide for the Proclamation of the EEZ by the Republic of Cyprus, 2. April 2004, siehe unter: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp_2004_eez_proclamation.pdf>; siehe Chevalier (Anm. 100), (41) 44 f.

¹¹⁵ Act No. 50/2005 dated 27 June 2005 concerning the exclusive economic zone off the Tunisian coasts; Informationen unter: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUN.htm>>.

¹¹⁶ Interessant ist, dass nach dem Wortlaut des Art. I die Gewässer unter "libysche Souveränität und Jurisdiktion" gestellt werden, was jenseits von 12 Seemeilen seerechtlich nicht zulässig ist, siehe Art. I der Declaration of a Libyan Fisheries Protection Zone in the Mediterranean Sea, A/60/68, 01.04.2005: "(...) is a fisheries zone subject to Libyan sovereignty and jurisdiction in which fishing, be it domestic or foreign, of any kind, for any purpose and by any means is prohibited unless the competent Libyan authorities have issued a permit to the person or persons concerned to conduct fishing operations in such areas in accordance with the laws and regulations in force in the Great Jamahiriya." (<<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/293/85/PDF/N0529385.pdf?OpenElement>>).

2. Regime und Ausdehnung der ZPE

Bereits in einem Gesetz vom 16. Juli 1976¹¹⁷ wurde in Frankreich vom Konzept der Wirtschaftszone Gebrauch gemacht, im Mittelmeer wurde allerdings aus oben genannten Gründen keine AWZ geschaffen. Vor dem Hintergrund des verheerenden Tankerunglücks der *Erika* im Dezember 1999, das eine Ölpest vor der bretonischen Küste auslöste, hunderte Kilometer Strand verseuchte und für das Sterben von 150.000 Vögeln verantwortlich gemacht wird, beschloss das französische Comité Interministériel de la Mer (CIM) im Februar 2000 in Abstimmung mit den benachbarten Staaten und der europäischen Kommission, im Mittelmeer eine "zone de protection écologique" (ZPE) zu schaffen. Nach jahrelangen Verhandlungen¹¹⁸ wurde am 15. April 2003 ein Gesetz verabschiedet, das die Möglichkeit einer an das Küstenmeer angrenzenden Umweltschutzzone eröffnete.¹¹⁹ Auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes von 1976 erließ der Conseil d'Etat am 8. Januar 2004 ein Dekret¹²⁰, in dem die geographischen Koordinaten einer ZPE im Mittelmeer festgesetzt wurden.¹²¹

Ziel der Schaffung einer ZPE ist, Frankreich auch außerhalb seines Küstenmeers die Jurisdiktion im Bereich der Verschmutzung des Mittelmeers zu sichern, um insbesondere Schiffsunglücke und das unerlaubte Einbringen von gefährlichen Stoffen zu vermeiden. Der Umweltschutz soll im Gebiet der ZPE effektiv durchgesetzt werden, ohne die Rechte anderer Staaten – insbesondere hinsichtlich des Fischfangs – zu beschränken.

Bei der Einrichtung der ZPE kooperierte Frankreich mit den benachbarten Staaten und betonte immer wieder, es sei an der Aufrechterhaltung guter nachbar-

¹¹⁷ LOI n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République; JORF du 18 juillet 1976, 4299; im Folgenden Gesetz von 1976; auf eine Bezeichnung als "ausschließlich" wurde bewusst verzichtet, um den Rechten anderer Staaten gerecht zu werden; siehe zu den Einzelheiten G. de Lacharrière, *La zone économique française de 200 milles*, AFDI 21 (1976), 641 ff.

¹¹⁸ Informationen zu den *travaux préparatoires* im Sénat und der Assemblée Nationale unter: <<http://www.senat.fr/dossierleg/pjl01-261.html>> sowie <<http://www.assemblee-nationale.fr/12/rapports/r0722.asp>>.

¹¹⁹ LOI n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République; JORF du 16 avril 2003, 6726 f.; im Folgenden Gesetz zur Schaffung einer ZPE; das Gesetz wurde sowohl im Sénat als auch in der Assemblée Nationale in erster Lesung einstimmig angenommen, siehe Deffigier (Anm. 2), (129) 131.

¹²⁰ Décret n° 2004-33 du 8 janvier 2004 portant création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République en Méditerranée; JORF du 10 janvier 2004, 844.

¹²¹ Die ZPE dehnt sich auf 60 bis 80 Seemeilen aus, hält sich also insoweit im Rahmen des Art. 57 SRÜ, der die maximale Ausdehnung der AWZ auf 200 Seemeilen begrenzt; Karte zur ZPE: *Annuaire du droit de la mer* 8 (2003), 732. Bei der Einrichtung der ZPE wurde lange gezögert, ob zur Errichtung der ZPE ein Dekret auf der Grundlage des Gesetzes zur Schaffung der AWZ von 1976 ausreichte, oder ob eine eigenständige gesetzliche Grundlage geschaffen werden sollte; mit dem Gesetz zur Schaffung einer ZPE entschied man sich für letztere Option; Deffigier (Anm. 2), (129) betont auf S. 131 f., dass die ZPE wie die AWZ durch Gesetz geschaffen wird; des Weiteren merkt sie zu Recht an (S. 137), dass die ZPE trotz des missverständlichen Wortlautes des Dekrets durch das Gesetz – und nicht das Dekret – geschaffen wird; siehe auch Marciali (Anm. 4), (447) 448, Anm. 5.

schaftlicher Beziehungen im Mittelmeer interessiert.¹²² Insgesamt äußerten sich die Anrainerstaaten des Mittelmeers auch positiv zur Schaffung der ZPE, kritische Stimmen waren insbesondere von Seiten Algeriens, Tunesiens und der Türkei zu hören.

Nach dem Wortlaut des Art. 1 des Dekrets zur Schaffung einer ZPE sind die Grenzen der ZPE nicht endgültig¹²³, die Grenzziehung solle in Abkommen mit Spanien, Italien, Monaco und Algerien festgesetzt werden.¹²⁴ Dies gestaltet sich aber insbesondere mit Spanien schwierig, da die französische Küste an der Grenze zu Spanien im Golf von Lyon eine konkave Form hat, wohingegen das spanische Cap de Creus ins Meer ragt.¹²⁵ Vergleicht man die Karten der französischen ZPE und der spanischen ZPP¹²⁶, so fällt auf, dass sich die Zonen im Golf von Lyon erheblich überschneiden.

Bei der Grenzziehung im Golf von Lyon wandte Spanien die Äquidistanzlinie an.¹²⁷ Frankreich protestierte gegen diese Grenze am 22. September 1998¹²⁸: Diese entspreche nicht einer gerechten Lösung (*“solution équitable”*), sondern benachteilige Frankreich, weshalb die von Spanien gesetzte Linie für Frankreich unanwendbar sei. Die Grenzziehung müsse in einem bilateralen Abkommen ausgehandelt werden, eine der Billigkeit entsprechende Lösung schließe im vorliegenden Fall die Anwendung des Äquidistanzprinzips aus.¹²⁹ Als Reaktion auf diesen Protest modi-

¹²² Ganz im Einklang mit Art. 123 SRÜ, der die Pflicht der Anliegerstaaten eines halbumschlossenen Meeres statuiert, u.a. im Bereich des marinen Umweltschutzes zusammenzuarbeiten. Siehe zur Verhandlungsgeschichte M. B e n c h i k h, *La mer Méditerranée, mer semi-fermée*, RGDIP 84 (1980), (284) 285 ff.; ausführlich P o s s e l t (Anm. 3), 137 ff.

¹²³ Art. 1 a.E.: *“(…) Ces limites seront modifiées, le cas échéant, à l’issue de négociations avec les Etats riverains.”*

¹²⁴ Die maritime Grenze zu Monaco wurde bereits in einem Abkommen vom 16.02.1984 festgesetzt, abgedruckt in J. B e e r - G a b e l, *Recueil des Traités relatifs à la Méditerranée*, 1997, 134 ff.; siehe auch L. L u c c h i n i, *La zone de protection écologique française et son application en Méditerranée: Quelques brèves observations*, *Annuaire de droit de la mer* 8 (2003), (433) 441. Die Grenzziehung zu Italien hinsichtlich der *“Région des Bouches de Bonifacio”* wurde in einem Abkommen vom 28.11.1989 bestimmt, siehe B e e r - G a b e l, *op.cit.*, 141 ff. Siehe zur Grenzziehung allgemein auch D e f f i g i e r (Anm. 2), (129) 137 ff., 138, Anm. 50: *“Les limites à l’est avec l’Italie se situent légèrement en deçà de la ligne d’équidistance et constituent une base de négociation.”*; M a r c i a l i (Anm. 4), (447) 452: *“(…) à donner (…) une étendue minimale à la ZPE, pour limiter les possibilités de conflit avec les Etats riverains, et à ne fixer les limites définitives de la zone qu’après négociations.”*

¹²⁵ Siehe G u t i é r r e z C a s t i l l o (Anm. 99), (169) 177; G u t i é r r e z C a s t i l l o / V á z q u e z G ó m e z (Anm. 108), (207) 213 ff.; A n d r e o n e (Anm. 103), (193) 204.

¹²⁶ Karten zur ZPP bei G u t i é r r e z C a s t i l l o (Anm. 99), (169) 180, 182; Karte der ZPE in: *Annuaire du droit de la mer* 8 (2003), 732.

¹²⁷ Art. 1 des Königlichen Dekrets zur Schaffung einer ZPP: *“(…) continuando al este hasta la línea equidistante con los países ribereños, trazada de conformidad con el Derecho Internacional, hasta la frontera marítima con Francia.”*

¹²⁸ *Protestation de la Gouvernment française au sujet de l’établissement de la zone de protection de la pêche en Méditerranée*, du 22. septembre 1998, *Annuaire du droit de la mer* (1997) II, 655.

¹²⁹ Frankreich bezog sich hierbei auf Art. 74 SRÜ, siehe G u t i é r r e z C a s t i l l o (Anm. 99), (169) 177 f.; siehe auch B l á z q u e z P e i n a d o (Anm. 97), (334) 337; D e f f i g i e r (Anm. 2), (129) 139; G u t i é r r e z C a s t i l l o / V á z q u e z G ó m e z (Anm. 108), (207) 216 ff.

fizierte Spanien die Grenzziehung der ZPP in einem Dekret vom 31. März 2000¹³⁰, was jedoch nur die inneren Grenzen der ZPP änderte, die Probleme der Grenzziehung mit Frankreich hingegen nicht löste.¹³¹ In diesem maritimen Grenzziehungskonflikt mit Spanien ist ein weiterer Grund für die Errichtung der ZPE zu sehen, Frankreich wollte seine Verhandlungsposition bei den Grenzziehungsverhandlungen stärken.¹³² Die endgültige Grenze der beiden Zonen ist noch Gegenstand von Verhandlungen.

Gemäß Art. 74 SRÜ erfolgt die Abgrenzung der AWZ zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten durch Übereinkunft auf der Grundlage des Völkerrechts im Sinne des Art. 38 IGH-Statut¹³³, um eine der Billigkeit entsprechende Lösung¹³⁴ zu erzielen. Bis zum Abschluss einer solchen Übereinkunft sollen die Staaten nach Art. 74 Abs. 3 SRÜ nach besten Kräften und im Geist der Verständigung und Zusammenarbeit eine Übergangslösung aushandeln.¹³⁵

Die Haltung Frankreichs, das eine der Billigkeit entsprechende Lösung anstrebt, scheint auf den ersten Blick mit Art. 74 SRÜ konform zu sein – im Gegensatz zur einseitigen Berufung Spaniens auf die Mittel- oder Äquidistanzlinie¹³⁶, die in Art.

¹³⁰ Real Decreto 431/1997 de 31 de marzo 2000, in: BOE n° 79 de 1 de abril 2000, 13721; Art. 1 dieses Dekrets ist hinsichtlich der Grenzziehung zu Frankreich wortlautgleich mit dem ursprünglichen Dekret: "(...) continuando al este hasta la línea equidistante con los países ribereños, trazada de conformidad con el Derecho Internacional, hasta la frontera marítima con Francia." (ursprünglicher Wortlaut des Dekrets siehe Anm. 127).

¹³¹ Gutiérrez Castillo (Anm. 99), (169) 179; siehe auch Lucchini (Anm. 12), (9) 16; ders. (Anm. 124), (433) 436; Deffigier (Anm. 2), (129) 138 f.

¹³² Siehe Quéneudec (Anm. 12), (173) 182; Lucchini (Anm. 124), (433) 436.

¹³³ Art. 38 Abs. 1 Statut des Internationalen Gerichtshofs (26.06.1945): "Der Gerichtshof, dessen Aufgabe es ist, die ihm unterbreiteten Streitigkeiten nach dem Völkerrecht zu entscheiden, wendet an (a) internationale Übereinkünfte allgemeiner oder besonderer Natur, in denen von den streitenden Staaten ausdrücklich anerkannte Regeln festgelegt sind; (b) das internationale Gewohnheitsrecht als Ausdruck einer allgemeinen, als Recht anerkannten Übung; (c) die von den Kulturvölkern anerkannten allgemeinen Rechtsgrundsätze; (d) vorbehaltlich des Artikels 59 richterliche Entscheidungen und die Lehrmeinung der fähigsten Völkerrechtler der verschiedenen Nationen als Hilfsmittel zur Feststellung von Rechtsnormen."

¹³⁴ Im Originalwortlaut heißt es: "(...) *in order to achieve an equitable solution*"; im Französischen "(...) *afin d'aboutir à une solution équitable*", im Spanischen "(...) *a fin de llegar a una solución equitativa*".

¹³⁵ Art. 74 Abs. 3 SRÜ: "Bis zum Abschluss der in Abs. 1 vorgesehenen Übereinkunft bemühen sich die beteiligten Staaten nach besten Kräften und im Geist der Verständigung und Zusammenarbeit, vorläufige Vereinbarungen praktischer Art zu treffen und während dieser Übergangszeit die Erzielung der endgültigen Übereinkunft nicht zu gefährden oder zu verhindern. Diese Vereinbarungen lassen die endgültige Abgrenzung unberührt."

¹³⁶ Die Terminologie ist nicht ganz einheitlich, Art. 15 SRÜ verwendet den Begriff der Mittellinie (im Englischen "*median line*", im Französischen "*la ligne médiane*", im Spanischen "*una línea media*"); die meisten Autoren verwenden beide Begriffe synonym und ohne diese gegeneinander abzugrenzen.

74 SRÜ – anders als in Art. 15 SRÜ¹³⁷ bei der Abgrenzung der Küstenmeere – nicht erwähnt wird.

Angesichts der Unbestimmtheit des Art. 74 Abs. 1 SRÜ kommt der Rechtsprechung des IGH und der *ad hoc*-Schiedsgerichte hinsichtlich der maritimen Grenzziehung eine entscheidende Bedeutung zu, indem die Methode der Grenzziehung definiert und die Erwägungen begrenzt werden, die bei der Festlegung der Grenze zu berücksichtigen sind.

Bereits in den *North Sea Continental Shelf Cases*¹³⁸ bestimmte der IGH, es gebe keine Methode der Grenzziehung, deren Anwendung unter allen Umständen zwingend sei, jede Abgrenzung bedürfe einer Vereinbarung zwischen den betroffenen Staaten, die mit den Billigkeitsprinzipien, den sog. “*equitable principles*”, in Einklang stehen müsse. Des Weiteren müssten alle relevanten Faktoren berücksichtigt und geeignete Methoden – einschließlich der Äquidistanzmethode – angewandt werden, um ein vernünftiges Ergebnis zu erreichen.¹³⁹ Bei der Grenzziehung sind demnach insbesondere geographische Faktoren und geologische Begebenheiten wie die Länge und Form der Küstenfront und die Distanz bzw. Nähe zur Küste zu berücksichtigen.¹⁴⁰ Hierbei kann auch die konkave Küstenform ein Abgrenzungskriterium darstellen.¹⁴¹ Der Äquidistanzmethode kommt in der neueren

¹³⁷ Art. 15 SRÜ: “Liegen die Küsten zweier Staaten einander gegenüber oder grenzen sie aneinander an, so ist mangels einer gegenteiligen Vereinbarung zwischen diesen beiden Staaten keiner von ihnen berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittellinie auszudehnen, auf der jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien entfernt ist, von denen aus die Breite des Küstenmeers jedes der beiden Staaten gemessen wird. Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung, wenn es aufgrund historischer Rechtstitel oder anderer besonderer Umstände erforderlich ist, die Küstenmeere der beiden Staaten abweichend davon gegeneinander abzugrenzen.”

¹³⁸ *North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. Netherlands)*, Judgement of 20 February 1969, I.C.J. Reports 1969, 3 ff.; Überblick über die relevanten Urteile bei W. H e i n t s c h e l v o n H e i n e g g, Internationales öffentliches Seerecht, in: ders. (Hrsg.), Casebook Völkerrecht, 2005, (417) 450 f.; siehe auch die sehr kritische Bewertung des Urteils durch P. J. K o z y r i s, Lifting the Veils of Equity in Maritime Entitlements: Equidistance with Proportionality Around the Islands, Denv. J. Int'l. L. & Pol'y, 26 (1997-1998), (319) 321 ff.

¹³⁹ *Ibid.*, (3) 48, Para. 85. Y. T a n a k a, Quelques observations sur deux approches jurisprudentielles en droit de la délimitation maritime: L'affrontement entre prévisibilité et flexibilité, RBDI (2004), (419) 422, 445 bezeichnet diese Rechtsprechung als “*l'approche de l'équité créatrice*”, dieser Ansatz, den der IGH und manche Schiedsgerichte bis 1992 verfolgten, sei von einer maximalen Flexibilität gekennzeichnet; kritisch zur Unbestimmtheit J. I. C h a r n e y, Progress in International Maritime Boundary Delimitation Law, in: AJIL 88 (1994), (227) 230, 233.

¹⁴⁰ Siehe S. I h r a ï, La zone économique exclusive: Problèmes de délimitation, in: Institut du Droit Economique de la Mer (Hrsg.), Le processus de la délimitation maritime: Etude d'un cas fictif, 2004, (77) 83, 84: “On assiste ainsi au triomphe du critère géographique, triomphe que consolident les autres faits retenus par la Cour, avec néanmoins la sérieuse limite qui interdit à l'organe juridictionnel de refaire la géographie des États.”; siehe auch L. L u c c h i n i / M. V o e l c k e l, Droit de la mer, Tomé 2, Vol. 1, Délimitation, 166 ff. Para. 683 ff.

¹⁴¹ Dies hat der IGH im *Case Concerning the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria, Equatorial Guinea Intervening)*, Judgement of 10 October 2002, I.C.J. Reports 2002, (303) 445, Para. 297 klargestellt.

Rechtsprechung des IGH¹⁴² und in der Rechtsprechung der *ad hoc*-Schiedsgerichte¹⁴³ eine nicht unbedeutende Rolle zu: Ausgehend von der Äquidistanzlinie wird in Grenzziehungsfällen eine provisorische Linie festgelegt, die dann an die besonderen Umstände angepasst wird.¹⁴⁴ Wenn bei einer Grenzziehung anhand des Äquidistanzprinzips ein Staat dadurch benachteiligt würde, dass das Verhältnis zwischen der Länge seiner Küste und der Ausdehnung seiner AWZ im Vergleich zum anderen Staat besonders ungünstig wäre, werden Verhältnismäßigkeitserwägungen relevant, was insbesondere bei konkaven Küsten wichtig sein kann.¹⁴⁵

Auch bezüglich der Übergangslösung wurde ein einseitiger Verweis auf die Äquidistanzlinie in dem auf der Session in New York (1976) eingebrachten Vorschlag ausdrücklich gestrichen.¹⁴⁶ Befürchtet wurde, dass eine einseitige Bezugnahme auf die Äquidistanzlinie als Übergangslösung nicht den gewünschten Effekt haben könnte, die Küstenstaaten zum Abschluss von Vereinbarungen zu ermutigen.¹⁴⁷

Im Ergebnis ist also festzuhalten, dass als Ausgangspunkt für eine Grenzziehung die Äquidistanzlinie herangezogen werden kann¹⁴⁸, diese dann aber den besonderen Umständen des Einzelfalls angepasst werden muss, wobei insbesondere die Form und Länge der Küsten sowie Verhältnismäßigkeitserwägungen relevant werden. Spanien scheint allerdings nicht willens, ein anderes Abgrenzungskriterium als die Äquidistanzlinie zu akzeptieren.¹⁴⁹ Aber auch die Westgrenze der französischen ZPE muss kritisiert werden, da diese sich viel zu weit in die spanische ZPP hinein ausdehnt. Der Ablauf der Grenzziehungsverhandlungen zwischen Spanien und Frankreich kann nur schwer beurteilt werden, es bleibt zu hoffen, dass sich

¹⁴² Seit der Entscheidung *Case Concerning the Maritime Delimitation in the Area Between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway)*, Judgement of 14 June 1993, I.C.J. Reports 1993, 38 ff.; siehe ausführlich, auch zu weiteren Fällen, T a n a k a (Anm. 139), (419) 434 ff.

¹⁴³ Siehe beispielsweise den *Case Concerning the Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic (United Kingdom v. France)*, 30 June 1977, RIAA Vol. XVIII, (3) 45, 115 f.

¹⁴⁴ *Cameroon v. Nigeria* (Anm. 141), (303) 441, Para. 288; T a n a k a (Anm. 139), (419) 425, 445 f. spricht diesbezüglich von "*l'approche de l'équité correctrice*".

¹⁴⁵ Ähnlich zum Festlandssockel der IGH in den *North Sea Continental Shelf Cases* (Anm. 138), (3) 53, Para. 98; ausführlich K o z y r i s (Anm. 138), (319) 351 ff., 360 ff.

¹⁴⁶ Art. 61 des damaligen Vorschlags: "(1) The delimitation of the exclusive economic zone between adjacent or opposite States shall be effected by agreement in accordance with equitable principles, employing, where appropriate, the median or equidistance line, and taking account of all the relevant circumstances. (...) (3) Pending agreement or settlement, the States concerned shall make provisional arrangements, taking into account the provisions of paragraph 1."; siehe O x m a n, *The 1976 New York Session* (Anm. 24), (247) 267.

¹⁴⁷ Erklärung des Chairman des II. Komitees, abgedruckt bei: M.H. Nordquist/S.N. Nandan/S. Rosenne (Hrsg.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Vol. II, 1993, 809, Para. 74.6.

¹⁴⁸ T a n a k a (Anm. 139), (419) 454: "Le droit de la délimitation maritime a donc évolué de la coexistence de deux approches à leur unification dans l'approche de l'équité correctrice."

¹⁴⁹ So auch G u t i é r r e z C a s t i l l o / V á z q u e z G ó m e z (Anm. 108), (207) 215.

beide Länder ernsthaft, kooperativ und ergebnisorientiert um den Abschluss eines Grenzziehungsvertrages bemühen.¹⁵⁰

In materieller Hinsicht bestimmt Art. 4 Abs. 2 des geänderten Gesetzes von 1976, dass eine Zone, in der die französischen Autoritäten nur begrenzte Kompetenzen ausüben, als ZPE bezeichnet wird.¹⁵¹ Im Gegensatz zu einer AWZ hat Frankreich in dieser ZPE keine souveränen Rechte hinsichtlich der Erforschung und Ausbeutung der lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen.¹⁵² Schiffen fremder Staatszugehörigkeit ist es demnach grundsätzlich erlaubt, in der ZPE wie auf Hoher See zu fischen.¹⁵³ Von Bedeutung sind die Änderungen im Umweltschutzbereich: Art. 3 bis 7 des Gesetzes zur Schaffung einer ZPE ändern einige Be-

¹⁵⁰ Kommt innerhalb einer angemessenen Frist keine Übereinkunft zwischen den angrenzenden Staaten zustande, so greift gemäß Art. 74 Abs. 2 SRÜ das Streitbeilegungssystem des Teil XV des SRÜ, das jedoch gemäß Art. 298 Abs. 1 (a) SRÜ bei der Abgrenzung von Meeresgebieten nicht obligatorisch ist (sowohl Frankreich als auch Spanien haben eine Erklärung i.S.d. Art. 298 Abs. 1 (a) (i) SRÜ abgegeben). Allerdings muss ein Staat, wenn die Streitigkeit nach Inkrafttreten des SRÜ entstanden ist und innerhalb einer angemessenen Frist keine Einigung erzielt wird, dem Antrag einer Streitpartei zustimmen, die Angelegenheit dem in Anlage V vorgesehenen Vergleichsverfahren zu unterwerfen. Auf der Grundlage des nicht bindenden Berichts der Vergleichskommission handeln die Parteien eine Übereinkunft aus. Scheitern diese Verhandlungen, so sollen die Parteien nach Art. 298 Abs. 1 (a) (ii) SRÜ in gegenseitigem Einvernehmen die Frage dem Streitbeilegungsverfahren der Art. 286 ff. SRÜ unterwerfen, das dann zu einer bindenden Entscheidung führt (also dem IGH, dem Internationalen Seegerichtshof oder einem Schiedsgericht), sofern sie nichts anderes vereinbaren. Ausführlich zum Vergleichsverfahren: M.M. Marsit, *La conciliation dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer*, in: Institut du Droit Economique de la Mer, *op. cit.* (Anm. 140), 343 ff.

¹⁵¹ Art. 4: "(1) Dans la zone économique définie à l'article 1er, les autorités françaises exercent en outre les compétences reconnues par le droit international relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, à la recherche scientifique marine, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages. (2) Lorsque, dans une zone délimitée ainsi qu'il est précisé à l'article 1er, les autorités françaises entendent, pour des motifs tenant aux relations internationales, n'exercer que les compétences mentionnées au premier alinéa, cette zone est dénommée zone de protection écologique. Dans cette zone, les dispositions de l'article 3 ne s'appliquent pas aux navires battant pavillon d'un Etat étranger."

Art. 1: "La République exerce, dans la zone économique pouvant s'étendre depuis la limite des eaux territoriales jusqu'à 188 milles marins au-delà de cette limite, des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, du fond de la mer, de son sous-sol et des eaux surjacentes. Ces droits sont exercés dans les conditions et selon les modalités prévues aux articles ci-après."

¹⁵² In einer ZPE sind insbesondere die Vorschriften des Art. 3 des geänderten Gesetzes von 1976, die sich auf die Ausübung der Fischerei durch unter fremder Flagge fahrende Schiffe beziehen, nicht anwendbar. Art. 3 nimmt auf das Décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche Bezug. Dieses Dekret beinhaltet u.a. Vorschriften, die eine Bewahrung und Bewirtschaftung der Ressourcen sowie eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Fischerei-Sektors gewähren und insbesondere den Zugang zu den Ressourcen und deren sachgemäße Nutzung garantieren sollen. Zu diesem Zwecke werden Fischerei-Genehmigungen erteilt sowie Fangquoten eingeteilt. Des Weiteren können das Fangen bestimmter Arten in bestimmten Zonen dauernd oder vorübergehend untersagt sowie Größe und Minimalgewicht der Fische festgesetzt werden.

¹⁵³ Zu den Bestimmungen im Bereich der wissenschaftlichen Meeresforschung in der ZPE, insbesondere zum Erfordernis einer "*autorisation préalable*" siehe Lucchini (Anm. 124), (433) 438; Deffigier (Anm. 2), (129) 136.

stimmungen des französischen Umweltschutzgesetzes (Code de l'environnement) ab, die sich mit der Verschmutzung der Meeresumwelt befassen.

a) Ausweitung der Strafvorschriften

Ausgangspunkt ist der geänderte Art. L218-21 des Code de l'environnement, der den Anwendungsbereich des Abschnitts über Strafvorschriften bezüglich des schädlichen Einleitens betrifft. Demnach gelten bestimmte repressive Vorschriften¹⁵⁴ des Code de l'environnement, die sich auf die MARPOL-Konvention beziehen, in der ZPE auch für fremde Schiffe, selbst wenn der Flaggenstaat nicht Teilnehmerstaat der MARPOL-Konvention ist. Die Vorschriften stellen Handlungen von Kapitänen unter Strafe, die mit dem Einleiten bestimmter gefährlicher Substanzen ins Meer im Zusammenhang stehen, allerdings kein Einbringen von Müll i.S.d. Londoner Dumping-Konvention darstellen.¹⁵⁵ Ein Einleiten i.S.d. MARPOL – in Abgrenzung zu einem Einbringen nach der Londoner Dumping-Konvention¹⁵⁶ – ist bei betriebsbedingten Einleitungen von Schiffen gegeben¹⁵⁷, d.h. bei jedem von einem Schiff aus erfolgten Freisetzen unabhängig von seiner Ursache, beispielsweise bei jedem Entweichen, Beseitigen, Auslaufen, Lecken oder Entleeren.¹⁵⁸ Die Bestimmungen des Code de l'environnement im Bereich des Einleitens beziehen sich auf einzelne Annexe der MARPOL-Konvention, verboten sind das Einleiten von Öl und anderen gefährlichen Substanzen, das Abwerfen von Schadstoffen in verpackter Form sowie das Einleiten von Schiffsmüll.¹⁵⁹

¹⁵⁴ Art. L218-10, L218-11, L218-13 bis 19, L218-22 des Code de l'environnement.

¹⁵⁵ Art. L218-10, 14, 15, 18 des Code de l'environnement i.V.m. Art. 2 Abs. 3 MARPOL 73/78: "(a) Discharge, in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying; (b) Discharge does not include: (i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; (...)."

¹⁵⁶ Art. III Abs. 1 (a) Londoner Dumping-Konvention: "Dumping" means: (i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; (ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea."; diese findet sich fast wortgleich in Art. 1 Abs. 1 Nr. 5 SRÜ wieder (siehe Anm. 47).

¹⁵⁷ Proelß (Anm. 43), 144; siehe negative Legaldefinition des Art. III Abs. 1 (b) Londoner Dumping-Konvention: "'Dumping' does not include: (i) the disposal at sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures; (ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention."

¹⁵⁸ Douvier (Anm. 1), 33.

¹⁵⁹ Bezug genommen wird auf die Annexe I, II, III und V der MARPOL 73/78; siehe Einzelheiten bei C. Deffigier, La zone de protection écologique (2e partie), Revue Juridique de l'environnement 3 (2004), (257) 258 ff.

Art. L218-22 stellt das fahrlässige Verursachen¹⁶⁰ eines gefährlichen Seeunfalls durch einen Kapitän oder eine andere verantwortliche Person unter Strafe. Hohe Geldstrafen werden verhängt, wenn der Meeresunfall durch eine bewusste Verletzung einer Sicherheits- oder Vorsichtspflicht verursacht wird oder einen irreversiblen oder besonders schweren Schaden für die Umwelt zur Folge hat.¹⁶¹ Art. L218-22 bezieht sich ausdrücklich auf die sog. Intervention-Konvention vom 29. November 1969¹⁶², die ursprünglich nur bei Unfällen anwendbar war, die eine Verschmutzung durch Öl zur Folge hatten. 1973 wurde die Konvention durch ein Protokoll¹⁶³ auf Unfälle mit anderen gefährlichen Substanzen ausgeweitet.

Die Vorschriften über ein Einbringen, die sich auf die Oslo-Konvention von 1972¹⁶⁴ beziehen, sind gemäß Art. L218-45 auch auf Verklappungen anwendbar, die außerhalb des Anwendungsbereichs der Oslo-Konvention von 1972 – etwa in der ZPE – vorgenommen werden. Das Einbringen bestimmter Abfallstoffe wie beispielsweise Kupfer, Arsen, Zink, Altmetall bedarf einer speziellen Erlaubnis (*“special permit”*) der zuständigen französischen Behörde (Art. 6 Oslo-Konvention), andere Stoffe oder Materialien dürfen nur mit Genehmigung (*“approval”*) eingebracht werden (Art. 7 Oslo-Konvention).

Art. L218-61 Abs. 1 weitet die Vorschriften, die das Verbrennen von Abfall und anderen Substanzen verbieten, auf Schiffe fremder Staatszugehörigkeit in der ZPE aus.¹⁶⁵

b) Erweiterung der Jurisdiktion

Ein weiteres wichtiges Ziel der Schaffung einer ZPE war, Frankreich die Jurisdiktion im Bereich der ZPE auch hinsichtlich fremder Schiffe zu gewähren. Die französischen Spezialgerichte (*tribunaux de grande instance du littoral maritime spécialisés*) sind demnach zuständig, wenn die Verletzungen der MARPOL-Konvention oder der oben genannten Bestimmungen des Code de l'environnement

¹⁶⁰ Art. L218-22 (I): “(...) provoquer par imprudence, négligence ou inobservation (...)”; *Deffigier* (Anm. 159), (257) 260 betont den Abschreckungseffekt dieser Vorschrift.

¹⁶¹ Art. L218-22 (II): “Lorsque l'accident de mer (...) soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour consequence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (...)”; Art. L218-22 (III) sieht bei einer Kombination beider erschwerenden Elemente eine noch höhere Geldstrafe vor.

¹⁶² International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 29.11.1969, in Kraft getreten am 06.05.1975.

¹⁶³ Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other Than Oil, 02.11.1973, in Kraft getreten am 30.03.1983; die Liste der Substanzen wurde 1991, 1996 und 2002 geändert, Überblick unter: <http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=680&topic_id=258>.

¹⁶⁴ Convention for the Prevention on Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, 15.02.1972, in Kraft getreten am 06.04.1974.

¹⁶⁵ *Details Deffigier* (Anm. 159), (257) 261.

innerhalb der ZPE begangen wurden – auch bei Schiffen fremder Staatszugehörigkeit. Die französischen Behörden beschränken sich nicht mehr darauf, bei Verschmutzungen durch fremde Schiffe ein sog. “*procès-verbal*” an den Flaggenstaat zu senden. Frankreich übt vielmehr selbst seine Jurisdiktion aus und garantiert so die Effektivität der maritimen Schutzzone.¹⁶⁶ Zuwiderhandlungen in der ZPE werden entweder vor dem Tribunal de Grande Instance de Marseille oder dem Tribunal de Grande Instance de Paris verfolgt (siehe Art. L218-29).¹⁶⁷

Bei Verletzungen der Bestimmungen des Code de l’environnement in Bezug auf ein Einleiten und Seeunfälle können gemäß Art. L218-21 keine Gefängnisstrafen, sondern nur Geldstrafen verhängt werden, wenn die Verletzung innerhalb der ZPE stattfand – bei französischen wie fremden Schiffen.¹⁶⁸ Bringen fremde Schiffe gefährliche Substanzen ohne Autorisierung in der ZPE ein, können diese ebenfalls nur mit monetären Sanktionen belegt werden (siehe Art. L218-45, 48 Abs. 3). Auch bei einem Verbrennen können nach Art. L218-61 Abs. 2 nur Geldstrafen verhängt werden, wobei nicht ganz deutlich wird, ob diese Vorschrift nur für fremde Schiffe (wie Art. L218-45, 48 Abs. 3) oder auch für französische gilt (wie Art. L218-21). Insoweit wird bei von fremden Schiffen ausgehenden Verschmutzungen in der ZPE den Erfordernissen des Art. 230 SRÜ Rechnung getragen, der die Strafen bei Verstößen von fremden Schiffen außerhalb des Küstenmeers auf Geldstrafen begrenzt.¹⁶⁹

III. Zusammenfassung zum Konzept der Umweltschutzzone

Frankreich nimmt in der ZPE weitreichende repressive Kompetenzen im Bereich des marinen Umweltschutzes in Anspruch, insbesondere bei einem Einleiten schädlicher Stoffe und bei Schiffsunglücken. Allerdings wurde der präventive Cha-

¹⁶⁶ So auch *ibid.*

¹⁶⁷ Grundsätzlich ist das TGI de Marseille zuständig, das infolge seiner Spezialisierung auf Angelegenheiten der Meeresverschmutzung besonders kompetent, sensibilisiert und effektiv ist, in den Gesetzesbegründungen ist von “*pôles d’expertise*” die Rede. Bei Schiffsunfällen ist das TGI de Paris ausschließlich zuständig, bei komplexen Sachverhalten und mehreren verbundenen Verletzungen wird eine konkurrierende Kompetenz etabliert. Siehe *Lucchini* (Anm. 124), (433) 439; sehr detailliert, insbesondere zu den Kompetenzen und der Reform der *tribunaux maritimes*, *Deffigier* (Anm. 159), (257) 261 ff.; siehe auch *Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d’action publique*; siehe *C. Laly-Chevalier*, *Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises*, *AFDI* 50 (2005), (581) 605.

¹⁶⁸ Siehe zu den Adressaten und zur Höhe der Strafen ausführlich, die sich nach der Art und Größe des Schiffes richten, *Deffigier* (Anm. 159), (257) 259 ff.

¹⁶⁹ Art. 230 Abs. 1 SRÜ: “Bei Verstößen von fremden Schiffen außerhalb des Küstenmeers gegen innerstaatliche Gesetze und sonstige Vorschriften oder anwendbare internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt dürfen nur Geldstrafen verhängt werden.” Siehe zur Mehrdeutigkeit des Begriffs “außerhalb des Küstenmeers” *Nordquist/Rosenne/Yankov*, (Anm. 48), 358 f., Para. 228.11(e). Vergleiche auch Art. 73 Abs. 3 SRÜ.

rakter des Gesetzes zur Schaffung einer ZPE vernachlässigt, man beschränkte sich auf den Abschreckungseffekt der Sanktionen, ohne gleichzeitig wirksame Kontrollen im Vorfeld oder Sicherheitsnormen einzuführen.¹⁷⁰ Frankreich hat keine Vorschriften für die ZPE erlassen, die präventive Kontrollen oder Fahrvorschriften vorsehen oder die Konstruktion, Bauweise, Ausrüstung oder Besatzung der Schiffe betreffen, die französische ZPE bleibt also diesbezüglich weit hinter den Vorschriften des kanadischen AWPPA. Die Überwachung der ZPE gestaltet sich schwierig, problematisch ist insbesondere die Beweisführung bei einer Verschmutzung, die darauf beruht, dass das Schiff auf frischer Tat ertappt wird. Des Weiteren fehlen neben Inspektoren auch Schiffe, Helikopter sowie eine moderne Ausrüstung, um schnell und effektiv Verschmutzungen erkennen und wirksame Maßnahmen ergreifen zu können.¹⁷¹

D. Die Vereinbarkeit der französischen Umweltschutzzone im Mittelmeer mit dem Seerecht

Die Vereinbarkeit einer besonderen Schutzzone¹⁷² wie der ZPE mit dem Seerecht hängt zum einen davon ab, dass sich die Grenzen der Schutzzone im Rahmen der AWZ bewegen (räumlicher Aspekt), d.h. dass sich die Zone nicht weiter als 200 Seemeilen ausdehnt und die Grenzen zu benachbarten Zonen in Übereinstimmung mit dem SRÜ bestimmt werden. In materieller Hinsicht müssen die Rechte, die der Küstenstaat in einer besonderen Schutzzone in Anspruch nimmt, mit dem SRÜ, insbesondere mit den in der AWZ gewährten Rechten und Pflichten, und anderen anwendbaren Verträgen vereinbar sein. Doch zunächst sollen einige allgemeine Vorbehalte gegen die Anerkennung des Konzepts der Umweltschutzzone untersucht werden.

I. Vorbehalte gegen die Anerkennung des Konzepts der Umweltschutzzone

Bei der Frage, ob eine Umweltschutzzone wie die ZPE seerechtlich anerkannt ist, werden diverse Vorbehalte geäußert, die es anhand folgender Fragen zu erörtern gilt: Ist eine besondere Schutzzone eine Zone eigener Art – oder ein Minus zur AWZ, in der bestimmte souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse nicht ausge-

¹⁷⁰ Siehe Deffigier (Anm. 159), (257) 261.

¹⁷¹ Ausführlich *ibid.*, (257) 264 f.

¹⁷² Diese sind dadurch gekennzeichnet, dass der Küstenstaat in einer solchen Zone lediglich in einem bestimmten Bereich Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse geltend macht. T. Treves, Rapport général, *Revue de l'INDEMER* 3 (1995), (71) 82 spricht von "*zones économiques spécialisées par matière*"; Deffigier (Anm. 2), (129) 132 von "*zones dérivées*"; Marciali (Anm. 4), (447) 451 von "*zone fonctionnelle*"; Wolfrum (Anm. 22), 115 spricht von "Sonderzonen".

übt werden? Muss eine AWZ ausdrücklich eingerichtet werden? Inwieweit wird bei besonderen Schutzzonen dem Grundsatz der vollen Umsetzung des AWZ-Regimes Rechnung getragen? Besteht die Gefahr, dass durch die Schaffung besonderer Schutzzonen die detaillierten Regelungen der AWZ, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes, umgangen werden? Verstärken diese besonderen Schutzzonen die Gefahr der "Verprovinzialisierung der Meere"?

1. Besondere Schutzzonen als Minus zur AWZ

Umweltschutz- und Fischereischutzzonen sind im SRÜ im Gegensatz zur AWZ nicht explizit vorgesehen, ihre ausdrückliche Einbindung in das Regelungsgefüge des SRÜ war während der Verhandlungen insbesondere bei der Umweltschutzzone umstritten. Eine Unterscheidung zwischen vom SRÜ vorgesehenen und nicht vorgesehenen Zonen bei der Frage nach der Rechtmäßigkeit solcher Zonen ist allerdings nur bedingt hilfreich. Man kann beispielsweise nicht davon ausgehen, dass eine Zone, die nicht vom SRÜ vorgesehen ist, *per se* mit diesem unvereinbar ist.¹⁷³

Es schließt sich die Frage an, ob eine Umweltschutzzone als Zone eigener Art zu qualifizieren ist, in der die in der AWZ geltenden Regelungen keine Anwendung finden – oder ob sie ein Minus zur AWZ darstellt mit der Folge, dass die Bestimmungen der AWZ zumindest soweit gültig sind, wie das materielle Regime der Zone reicht.

Küstenstaaten machen nicht immer von allen in Art. 56 SRÜ gewährten souveränen Rechten und Hoheitsbefugnissen Gebrauch¹⁷⁴, selbst wenn sie eine AWZ einrichten und diese auch als solche bezeichnen. Es besteht jedoch kein Zweifel, dass Meereszonen, in denen der Küstenstaat nicht alle Rechte und Hoheitsbefugnisse des Art. 56 SRÜ ausübt, diese aber als AWZ bezeichnet, ausschließliche Wirtschaftszonen sind und dem AWZ-Regime unterworfen werden. Für eine Zone, in der ebenfalls lediglich nur ein Teil der Hoheitsbefugnisse geltend gemacht wird, die aber nicht als AWZ, sondern als Umweltschutzzone bezeichnet wird, kann zunächst nichts anderes gelten. Ausschlaggebend kann nicht allein die Bezeichnung sein¹⁷⁵, entscheidend sind die räumliche Ausdehnung, das materielle Regime der Zone und die praktische Umsetzung der Regelungen des SRÜ. Art. 56 SRÜ ist eine heterogene Vorschrift und zugleich eine Bestimmung hoher Flexibilität. Der Küstenstaat kann auch der AWZ analoge Zonen schaffen, in denen er sich auf alle oder einige der in Art. 56 gewährten Rechte und Hoheitsbefugnisse stützt und die er –

¹⁷³ So auch Treves (Anm. 12), (19) 22.

¹⁷⁴ R. Wolfrum, *The Emerging Customary Law of Marine Zones: State Practice and the Law of the Sea*, NYIL 18 (1987), (121) 132 ff. untersucht, inwieweit einzelne Küstenstaaten von den in Art. 56 SRÜ gewährten Rechten Gebrauch machen und die Rechte und Pflichten anderer Staaten respektieren; siehe auch F. Orrego Vicuña, *State Practice and National Legislation Relating to the Exclusive Economic Zone, the Continental Shelf and Straits Used for International Navigation: Basic Trends*, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *Law of the Sea at the Crossroads: The Continuing Search for a Universally Accepted Régime*, 1991, (351) 352 ff.

¹⁷⁵ So auch Treves (Anm. 12), (19) 22.

je nach Einzelfall und den geographischen oder politischen Begebenheiten – auf bis zu 200 Seemeilen ausdehnen kann.¹⁷⁶ Die Ausübung des Rechtes des Küstenstaates zur Einrichtung einer AWZ kann also in territorialer wie materieller Hinsicht begrenzt sein: So kann der Küstenstaat eine AWZ nur für Teile seiner Küste proklamieren oder lediglich eine ausschließliche Fischereizone oder eine maritime Schutzzone wie die französische ZPE einrichten.¹⁷⁷ In der Staatenpraxis gibt es diverse Beispiele dafür, dass Staaten von den in der AWZ gewährten Rechten selektiv Gebrauch machen.¹⁷⁸

Macht es insofern einen Unterschied, ob der Küstenstaat in einer solchen Zone von seinen souveränen Rechten zur Ausbeutung und Erhaltung der lebenden Ressourcen oder von den Hoheitsbefugnissen, etwa im Bereich des Meeresumweltschutzes, Gebrauch macht? Hier wird insbesondere die Behauptung relevant, die Kompetenzen im Bereich des marinen Umweltschutzes seien zu den in der AWZ gewährten souveränen wirtschaftlichen Rechten (Ausbeutung der natürlichen Ressourcen) akzessorisch und könnten deshalb nicht unabhängig von diesen ausgeübt werden.¹⁷⁹ Zwar standen während der Beratungen der Dritten Seerechtskonferenz die Fischereirechte im Vordergrund, Umweltschutzaspekte waren von geringerer Relevanz. Auch sind die souveränen Rechte bezüglich der natürlichen Ressourcen weitergehend ausgestaltet als die Hoheitsbefugnisse im Bereich des marinen Umweltschutzes. Diese Unterschiede wirken sich aber nur dahingehend aus, dass der Regelungs- und Durchsetzungsgehalt der besonderen Zonen unterschiedlich weit reichen kann, sie führen nicht dazu, dass Fischerei- oder Umweltschutzzonen bei der Frage nach der generellen Zulässigkeit unterschiedlich behandelt werden. Im SRÜ finden sich auch keine Vorschriften, die darauf hindeuten, dass die umweltschutzbezogenen Bestimmungen des SRÜ akzessorisch zu den souveränen Rechten im Bereich der lebenden Ressourcen sind.¹⁸⁰

Nach diesen Erwägungen ist festzuhalten, dass begrenzte Zonen wie die Umweltschutzzone ein Minus zur AWZ darstellen¹⁸¹ und dem Regime der AWZ un-

¹⁷⁶ Siehe Lucchini (Anm. 124), (433) 434; Gutiérrez Castillo (Anm. 99), (169) 173 Anm. 16.

¹⁷⁷ Siehe Blázquez Peinado (Anm. 97), (334) 335 m.w.N.; Marciali (Anm. 4), (447) 449: "(...) il faut donc accepter que les États puissent moduler le champ d'application spatial de la ZEE, tout comme son champ d'application matériel (...)".

¹⁷⁸ Siehe Marciali (Anm. 4), (447) 449 mit Beispielen.

¹⁷⁹ Dieser Problembereich wird behandelt von Laly-Chevalier (Anm. 167), (581) 591: "L'Etat riverain n'exercerait alors ses droits souverains dans la ZEE qu'aux fins de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles (...) et ses compétences en matière de préservation de l'environnement marin n'apparaîtraient dès lors que comme l'accessoire de ces prérogatives."; ausführlich Marciali (Anm. 4), (447) 449 m.w.N.

¹⁸⁰ So im Ergebnis auch Marciali (Anm. 4), (447) 450.

¹⁸¹ Für die Fischereischutzzonen Andreone (Anm. 103), (193) 197 Anm. 12: "La zone de pêche exclusive est un minus par rapport à la ZEE même du fait que dans cette zone les États côtiers se bornent à exercer une partie seulement des droits que leur appartiendraient, à savoir, seulement les droits relatifs à l'exploitation des ressources de la pêche."; für Fischereizonen und die ZPE siehe Deffigier (Anm. 2), (129) 133 f.: "De même que les zones de pêche constituent une forme atténuée de ZEE, avec des compétences limitées à la conservation, à l'exploitation et à la gestion des ressources biologiques, la

terworfen werden, soweit ihr Regelungsgehalt reicht. Sie sind grundsätzlich dann mit dem Regime der AWZ vereinbar, wenn sie nicht über die im SRÜ verankerten Regelungen hinausgehen. Nach Errichtung einer besonderen Schutzzone kann der Küstenstaat die Rechte und Hoheitsbefugnisse auf den im AWZ-Regime des SRÜ vorgesehenen Rahmen erweitern.¹⁸²

2. Ausdrückliche Einrichtung der AWZ

In den auf die AWZ bezogenen Vorschriften des SRÜ findet man keinen Hinweis darauf, ob die AWZ ausdrücklich eingerichtet werden muss, oder ob die souveränen Rechte und Hoheitsbefugnisse der AWZ *per se*, d.h. ohne explizite Errichtung allein dadurch, dass der Staat sie in Anspruch nimmt, entstehen. Aus einem Umkehrschluss aus Art. 77 Abs. 3 SRÜ¹⁸³ ergibt sich jedoch Folgendes: Nach dieser Vorschrift sind die Rechte des Küstenstaates am Festlandsockel nicht von einer ausdrücklichen Erklärung abhängig. Aus dem Fehlen einer entsprechenden Vorschrift für die AWZ kann geschlossen werden, dass die explizite Einrichtung einer AWZ vonnöten ist, um die Rechte und Hoheitsbefugnisse einer AWZ zur Geltung zu bringen.¹⁸⁴ Aufgrund der Tatsache, dass besondere Schutzzonen wie die ZPE ein Minus zur AWZ darstellen, kann für diese nichts anderes gelten.

3. Grundsatz der vollen Umsetzung des AWZ-Regimes

Nach Art. 55 SRÜ unterliegt die AWZ einer "besonderen Rechtsordnung", neben exklusiven Rechten und Hoheitsbefugnissen kommen dem Küstenstaat in der AWZ auch Verpflichtungen zu. Aus diesen Überlegungen heraus wird gefordert, dass der Küstenstaat, der sich für die förmliche Erklärung einer AWZ entscheidet, das gesamte Rechtsregime der AWZ anzuerkennen und umzusetzen hat.¹⁸⁵ Besonders relevant wird diese Forderung bei Zonen, in denen die Küstenstaaten Rechte der Ausbeutung der marinen Ressourcen in Anspruch nehmen, aber keine Be-

ZPE en constitue une forme atténuée, limitée à des compétences d'essence écologique, bien que d'autres aspects soient concernés."

¹⁸² Dieses Recht behält sich beispielsweise Kroatien in Art. 2 des Gesetzes vom 03.10.2003 ausdrücklich vor (siehe S. 95 f.).

¹⁸³ Art. 77 Abs. 3 SRÜ: "Die Rechte des Küstenstaates am Festlandsockel sind weder von einer tatsächlichen oder nominellen Besitzergreifung noch von einer ausdrücklichen Erklärung abhängig."

¹⁸⁴ So auch Lucchini (Anm. 12), (9) 14; Treves (Anm. 12), (19) 20: "la faculté d'exercer ce droit par une manifestation de volonté spécifique"; Nordquist/Nandan/Rosenne, (Anm. 147), 491 f., Para. V.2: "(...) under Part V, the coastal State has to claim an exclusive economic zone in order to exercise the rights and jurisdiction accorded in that part."; siehe auch Wolf (Anm. 41), (375) 378: "Für Gebiete mit küstenstaatlichen Nutzungsvorrechten muss die dort zu errichtende 'besondere Rechtsordnung' (Art. 55 SRÜ) durch die Gesetzgebung des Küstenstaates erst konstituiert werden."; Schult (Anm. 1), 274.

¹⁸⁵ So D. C z y b u l k a, Das Rechtsregime der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Spannungsverhältnis von Nutzungs- und Schutzinteressen, Natur und Recht 23 (2001), (367) 369.

stimmungen zum Schutz der Meeresumwelt und zum Erhalt der Ressourcen ergreifen. Die partielle Umsetzung nur des Nutzungsregimes ohne das Schutzregime v.a. des Teil XII des SRÜ wäre völkerrechtswidrig.¹⁸⁶ Kann man aber auch im umgekehrten Fall, dass ein Staat gerade das Schutzregime der AWZ für sich in Anspruch nimmt (wie in der ZPE), mit der Verpflichtung zu einer vollen Umsetzung des AWZ-Regimes argumentieren? Auch in diesem Fall kann es, gerade im Zusammenhang mit den Durchsetzungsbefugnissen im Bereich des Umweltschutzes, zu erheblichen Eingriffen in die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates kommen. Wenn der Küstenstaat allerdings berechtigt ist, eine AWZ einzurichten, in der ihm weitreichende Regelungs- und Durchsetzungskompetenzen in verschiedenen Bereichen zukommen, so muss ihm erst recht die Befugnis zustehen, nur in einem Teilbereich diese Kompetenzen auszuüben, sofern er sich im Rahmen des SRÜ hält.¹⁸⁷

Richtet der Küstenstaat eine begrenzte Zone ein, so gilt hinsichtlich der nicht-regelerten Bereiche das Regime der Hohen See und nicht das der AWZ, da andernfalls die Besonderheit der begrenzten Zone nicht zum Tragen käme.

4. Bewusste Umgehung der Regelungen der AWZ

Des Weiteren besteht die Gefahr, dass Staaten dazu verleitet werden, sich in solchen speziellen Zonen besondere, dem AWZ-Regime fremde oder darüber hinausgehende Kompetenzen anzumaßen.¹⁸⁸ Das SRÜ schafft ein ausgewogenes System von Zonen, das auf den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte aufbaut, in schwierigen Verhandlungen geschaffen wurde und in dem die Interessen von Küstenstaaten, Schifffahrtsnationen, unterentwickelten Staaten und Binnenstaaten sowie wirtschaftliche und umweltschutzbezogene Belange in einen angemessenen Ausgleich gebracht werden.

Die Gefahr, dass die Küstenstaaten durch die Einrichtung besonderer Zonen die detaillierten Bestimmungen der AWZ zu umgehen suchen, kann nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Das "Zonensystem" des SRÜ könnte gerade dadurch unterlaufen und geschwächt werden, indem die Küstenstaaten Zonen schaffen, die meist bewusst nicht als AWZ deklariert werden, in denen sie sich dann aber auf die in der AWZ geltenden Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse berufen. Dadurch, dass immer mehr Zonen unterschiedlicher Ausdehnung und mit variierendem Regelungsgehalt regionalen oder nationalen Zuschnitts geschaffen werden, wird es immer schwieriger, die Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten in diesen Zonen zu bestimmen.¹⁸⁹ Aufgrund sprachlicher Barrie-

¹⁸⁶ *Ibid.*

¹⁸⁷ *Treves* (Anm. 12), (19) 23: "En d'autres termes, qui peut le plus peut le moins."; jedoch gibt auch *Treves* zu bedenken, dass diese Formel nicht zu vereinfacht angewandt werden darf: "Il faut éviter toute dérive simpliste de l'application de l'idée 'qui peut le plus, peut le moins'"; *ders.* (Anm. 172), (71) 82; siehe auch *Marciali* (Anm. 4), (447) 449 m.w.N.

¹⁸⁸ Diese Gefahr sieht auch *Lucchini* (Anm. 12), (9) 18.

¹⁸⁹ *Chevalier* (Anm. 100), (41) 51: "The multiplication of current unilateral initiatives, in which countries selectively adopt some of the rights available in EEZs, may raise some interesting possibili-

ren und aufgrund der Tatsache, dass bei der Einrichtung einer solchen Schutzzone regelmäßig viele andere nationale Bestimmungen abgeändert werden, erscheint es besonders problematisch, die Durchsetzungsbefugnisse, die der Küstenstaat in einer solchen Zone gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit geltend macht, sowie deren Grenzen zu eruieren (Problem der Transparenz).

Diese Umgehungsgefahr aber als Argument für eine generelle Unzulässigkeit solcher besonderer Zonen anzuführen, wird der Problematik nicht gerecht. Vielmehr muss jede Zone dahingehend untersucht werden, ob sich die Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse im Rahmen des SRÜ halten und in der AWZ geltende Rechte anderer Staaten wie die Schifffahrtswirtschaftsfreiheit berücksichtigt werden – oder ob das AWZ-Regime umgangen wird.

5. Gefahr der “Verprovinzialisierung der Meere”

Abschließend soll untersucht werden, inwieweit Zonen funktional begrenzter Hoheitsbefugnisse dazu beitragen, dass die Meere immer mehr “verzont” werden.

Unter den Schlagwörtern der “Kolonisierung, Verzonung, Territorialisierung, Urbanisierung oder Terran(e)isierung der Meere”¹⁹⁰ wird bereits seit Schaffung der ersten Wirtschaftszonen über die Entwicklung diskutiert, dass in den küstenstaatlichen Funktionshoheitsräumen die gebietsbezogenen die nutzungsorientierten Aspekte zunehmend dominieren und generell die im küstenstaatlichen Einflussbereich liegenden Zonen ausgedehnt werden. Gerade auch die Vorschriften bezüglich der Meeresverschmutzung durch Einbringen (Art. 210, 216 SRÜ) sind Belege dieser Territorialisierung.¹⁹¹

Würden alle Staaten AWZ mit einer Ausdehnung von bis zu 200 Seemeilen einrichten, so wären etwa 35 % der Weltmeere dem Regime der AWZ unterworfen, was die Freiheit der Hochseefischerei erheblich einschränken würde, zumal wenn man bedenkt, dass sich ca. 90 % der heute genutzten Fischereiressourcen in diesen 200 Seemeilen-Zonen befinden.¹⁹²

Das SRÜ ist von einer “inneren Widersprüchlichkeit” gekennzeichnet, es enthält eine “spannungsvolle Mischung von internationalistischen, der Universalität der Ordnungsaufgaben korrespondierenden Vorstellungen einerseits und nationalstaatlichen, souveränität betonenden Elementen andererseits”.¹⁹³ Dadurch, dass immer mehr ausschließliche Wirtschaftszonen und besondere Schutzzone eingerichtet werden, verlagert sich dieses Spannungsverhältnis zugunsten der national-

ties, but also many legal challenges. Such an approach could create a patchwork of different legal regimes, leaving gaps and causing other confusion.”

¹⁹⁰ Siehe W. Graf Vitzthum, Terranisierung des Meeres. Die Tendenz zu einem rohstoffbezogenen Seerecht, 31 EA (1976), (129) 136; ders. (Anm. 26), (455) 461 f.; ders. (Anm. 13), 398 f. Rn. 58; Wolf (Anm. 41), (375) 375.

¹⁹¹ Graf Vitzthum (Anm. 13), 399 Rn. 58.

¹⁹² Aus Gündling (Anm. 19), 191 f.; Dahm/Delbrück/Wolfrum (Anm. 15), § 79, 515.

¹⁹³ Graf Vitzthum (Anm. 26), (455) 456; siehe auch Wolfrum (Anm. 22), 114 m.w.N.

staatlichen Tendenz. Diese zunehmende Ausweitung des küstenstaatlichen Einflussbereiches wurde während und nach der Seerechtskonferenz heftig kritisiert, von einer "Verzonung (...), die von der Freiheit der Meere nur einen Torso übrig lässt"¹⁹⁴ oder einem "revolutionären Umschlag zugunsten der Anrainerstaaten"¹⁹⁵ war die Rede. Des Weiteren wurde vorgebracht, "in diesem riesigen, fast 400 km breiten Gebiet [sei] der räumliche Bezug zur Küste, die angebliche Legitimationsgrundlage dieser Maßnahme, nahezu schon eine Fiktion".¹⁹⁶ Jedoch gestanden auch Kritiker des Konzepts der AWZ zu, dass das "freie Spiel der Kräfte" im Meer steuerungs- und ausgleichsschwach gegenüber den modernen technischen Entwicklungen (insb. Raubbau und Meeresverschmutzung) und gegenüber den entwicklungs-, rohstoff- und sicherheitspolitischen Bedürfnissen der Staaten sei, der Nutzung des Meeres müssten klare Schranken gesetzt werden.¹⁹⁷

Der Kritik am System der AWZ ist sicherlich zuzugestehen, dass beim Ausgleich zwischen Meeresfreiheit und küstenstaatlicher Souveränität letzterer Aspekt in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen und die Freiheit der Schifffahrt, aber auch die Fischereifreiheit erhebliche Einschränkungen erfahren haben. Des Weiteren kann auch nicht von vornherein von der Hand gewiesen werden, dass die Küstenstaaten bestrebt sind, ihre Hoheitsbefugnisse in der AWZ immer weiter auszudehnen, so dass sich die ursprünglich funktional legitimierte Hoheitsgewalt in der AWZ in eine räumlich legitimierte wandeln könnte.¹⁹⁸ Letzte Konsequenz dieses "Terranisierungstrends" wäre eine Verkürzung der Raumordnung des Völkerrechts um die Kategorie der "küstenstaatlichen Funktionshoheitsräume".¹⁹⁹

Stellte früher die Bewegungsmöglichkeit auf dem Meere den wichtigsten Aspekt der Nutzung des Meeres dar, wird das Interesse an der Meeresordnung heutzutage vielmehr durch den Inhalt des Meeres und die vom Meer bedeckten Vorkommen bestimmt.²⁰⁰ Es ist richtig, dass die Ausbeutung der lebenden und nichtlebenden Ressourcen des Meeres ebenso wie die Erkenntnis, dass diese Ressourcen endlich sind und sich nur sehr langsam regenerieren, in den letzten Jahrzehnten immer mehr an Gewicht gewonnen hat. Hinsichtlich der Bedeutung des Meeres als Raum der Fortbewegung trifft diese Aussage aber nur zum Teil zu: Zwar hat das Flugzeug das Schiff als Haupttransportmittel abgelöst, was die Beförderung von Passagieren anbelangt. Der Warentransport, gerade auch von Gefahrgütern wie Erdöl oder Abfällen, wird jedoch immer noch hauptsächlich per Schiff durchgeführt. Die

¹⁹⁴ Graf Vitzthum (Anm. 26), (455) 461; ders. (Anm. 190), (129) 136: "Die Entscheidung für eine Wirtschaftszone etwa (...) markiert das Ende der Fischereifreiheit. Diese bildet ihrerseits – mit der Schifffahrtstfreiheit – den traditionellen Kernbestand der Freiheit der Meere. Noch einige weitere derartige Amputationen, und der Grundsatz der Meeresfreiheit wird zu einem leeren Rechtstitel."

¹⁹⁵ Graf Vitzthum (Anm. 190), (129) 131.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ Siehe *ibid.*, (129) 133 f.

¹⁹⁸ Diese Gefahr sieht Graf Vitzthum (Anm. 13), 399 Rn. 58.

¹⁹⁹ *Ibid.*

²⁰⁰ So Graf Vitzthum (Anm. 190), (129) 135.

Gefahren, die mit diesem Frachttransport verbunden sind, haben in den letzten Jahren sogar noch zugenommen. Die Auswirkungen von Öltankerunfällen für die Küstengewässer und die Ökologie und Ökonomie der betroffenen Küstenstaaten sind enorm, auch wenn sie sich außerhalb des Küstenmeeres ereignen. Neben den Kosten für die Beseitigung der Ölrückstände, erheblichen Einbußen für die Küstentischerei und den Tourismus drohen vor allem langfristige ökologische Schäden. Die Befugnisse der Küstenstaaten im Bereich des marinen Umweltschutzes auf 200 Seemeilen auszudehnen, erscheint auch deshalb umso notwendiger, da sich die Flaggenstaaten, insbesondere die Billigflaggenstaaten, immer mehr ihrer aus der Flaggenhoheit fließenden Verantwortung entziehen, Maßnahmen zur Erhöhung der umweltschutzbezogenen Schiffssicherheit zu ergreifen. Die von Wolfgang Graf Vitzthum aufgestellte Behauptung, der räumliche Bezug zur Küste sei bei einer 200 Seemeilen breiten Wirtschaftszone schon fast eine Fiktion, kann so heute nicht mehr überzeugen. Teilaspekte dieses zunehmenden Terranisierungstrends sind neben der Ausweitung der küstenstaatlichen Funktionshoheitsräume auch die zunehmende Bedeutung internationaler oder regionaler Schutzgebiete wie der MARPOL-Sondergebiete. Erkennt man die Notwendigkeit der Schaffung von AWZ trotz der damit zusammenhängenden zunehmenden Verzonung der Meere an, so erscheint es aber gerade in halbumschlossenen Meeren mit einer geringen territorialen Ausdehnung vorteilhaft, wenn Küstenstaaten keine AWZ, sondern räumlich und inhaltlich begrenzte Zonen wie Umweltschutzzonen einrichten. War noch in Bezug auf die kanadische Umweltschutzzone die Kritik vielleicht berechtigt, “[i]m Grunde genommen handel[e] es sich bei derartigen Umweltschutzzonen lediglich um eine Vorstufe, die sich nach und nach in echtes Küstengewässer verwandeln dürfte”²⁰¹, so greift diese Kritik heute nicht mehr. Solche besonderen Schutzzonen sind stärker funktionsbezogen als die AWZ, weshalb die Einrichtung inhaltlich begrenzter Schutzzonen bereits wieder eine Abkehr von der Kategorie der Gebietshoheit und Wiederbelebung der echten küstenstaatlichen Funktionshoheitsräume bedeutet – und sich keine Anzeichen finden, dass sich diese Zonen ihrem Regelungs- und Durchsetzungsgehalt nach einem echten Küstenmeer annähern.²⁰² Voraussetzung ist natürlich, dass Regelungs- und Durchsetzungsgehalt dieser Zonen klar zu erkennen sind und sich diese Zonen im Rahmen des Seerechts halten.

6. Ergebnis

Würden Staaten statt einer besonderen Schutzzone eine AWZ einrichten, in dieser dann aber nur Rechte und Pflichten im Bereich des Meeresumweltschutzes gel-

²⁰¹ Wolfrum (Anm. 80), (201) 214.

²⁰² Siehe auch Graf Vitzthum (Anm. 13), 399 Rn. 58: “Abzuwarten bleibt, ob nach dem Territorialisierungs- und Verzonungsschub in der 2. Hälfte des 20. Jhs rechtspolitisch nun, im 21. Jh, eine stärker funktionsbezogene, die küstenstaatlichen Zonen insofern wieder ‘liberalisierende’ Gegenentwicklung zur Wirkung kommt.”

tend machen, sähen sie sich nicht von vorneherein dem Vorwurf ausgesetzt, die AWZ-Regelungen des SRÜ zu umgehen und das Regime des SRÜ zu untergraben. Allerdings wäre dann – gerade in Meeren mit einer geringen Ausdehnung wie dem Mittelmeer – der Widerstand der benachbarten Staaten und der Schifffahrtsnationen umso größer. Aus den oben genannten Gründen erscheint es gerade im Mittelmeer angebracht, Zonen zu schaffen, in denen die Jurisdiktion auf den Schutz der marinen Umwelt begrenzt ist, da die AWZ im Bereich des Mittelmeers äußerst umstritten ist und eingeschränkte Schutzzonen eher akzeptiert werden.²⁰³

Küstenstaaten sehen sich mit diesem Dilemma konfrontiert, wenn sie den Meeresumweltschutz in küstennahen Gewässern intensivieren wollen. Natürlich ist es wünschenswert, wenn Staaten in internationalen Foren, insbesondere im Rahmen der IMO, kooperieren und internationale oder regionale Regeln und Normen im Bereich des marinen Umweltschutzes aufstellen. Solange diese Normen nicht alle Staaten binden, die als Flaggenstaaten am maritimen Welthandel beteiligt sind (gerade Billigflaggenstaaten), und die Normen nicht umfassend und effektiv durchgesetzt werden, besteht keine wirksame Alternative zur Ausdehnung der küstenstaatlichen Kompetenzen, sofern diese sich im Rahmen des Seerechts halten.

Solche besonderen Schutzzonen sind demnach nicht *per se* mit dem AWZ-Regime des SRÜ unvereinbar, ihre Vereinbarkeit hängt von den Einzelheiten der Zone ab, in räumlicher Hinsicht von der Ausdehnung der Zone, materiell von den Regelungs- und Durchsetzungsbefugnissen, die der Küstenstaat in dieser speziellen Zone geltend macht.

II. Die Vereinbarkeit der in der ZPE geltend gemachten Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse mit dem Seerecht

Um die Einrichtung der ZPE im Mittelmeer zu begründen, bezieht sich Frankreich auf Art. 56 und Teil XII des SRÜ, insbesondere auf die allgemeinen Schutzpflichten aus Art. 192 und 194 SRÜ sowie auf die entsprechenden Bestimmungen über die Verschmutzung durch Schiffe, Art. 211 Abs. 5 und 220 SRÜ.²⁰⁴ Nach einer Formulierung von Jean-Paul Alduy, Berichterstatter im Sénat: “C’est finalement la ZEE moins l’économie.”²⁰⁵ Bezug wird des Weiteren u.a. genommen auf das MARPOL-Übereinkommen von 1973/1978 und die Intervention-Konvention von 1969, ohne auf Details dieser Verträge einzugehen. Etwas detaillierter ist die Berufung auf die Barcelona-Konvention von 1995 und deren SPA-Protokoll sowie auf die Erika I und II Pakete der EU²⁰⁶: Frankreich könne durch die Ausweisung

²⁰³ Ähnlich *Treves* (Anm. 172), (71) 86.

²⁰⁴ Siehe beispielsweise “*Exposé des motifs*” auf der Sitzung des Sénat, Session Ordinaire de 2001-2002, la séance du 21 février 2002, n° 261, 2 (<<http://www.senat.fr/leg/pjl01-261.html>>).

²⁰⁵ Rapporteur de la Commission des affaires économiques et du plan devant le Sénat, débats Sénat, JORF du 22 janvier 2003, 152.

²⁰⁶ Das am 19.12.2000 erlassene sog. Erika-I-Paket und das am 27.06.2002 verabschiedete sog. Erika-II-Paket zielen darauf, die maritime Sicherheit im europäischen Meeresraum zu erhöhen; siehe

der ZPE seine "SPA-Verpflichtungen" sowie europarechtliche Vorgaben besser umsetzen.

Auch in Aufsätzen finden sich immer wieder allgemeine Bezüge zu Art. 56 und Teil XII des SRÜ (insb. zu den allgemein gehaltenen Art. 192, 193, 194 Abs. 3 (b) SRÜ).²⁰⁷ Die ZPE sei mit dem SRÜ konform, sie sei eine "Deklination zur AWZ, eine autonome Unterkategorie der AWZ, eine neue Zone gleicher juristischer Natur wie die AWZ".²⁰⁸

Wie bereits oben allgemein untersucht, stellen besondere Schutzzonen wie die ZPE ein Minus zur AWZ dar, die Regelungen des SRÜ im Bereich der AWZ finden also insoweit Anwendung, wie das materielle Regime der ZPE reicht. Untersucht wird im Folgenden, ob sich die in der ZPE geltend gemachten Regelungskompetenzen und die Durchsetzungsbefugnisse, die Frankreich im Bereich der ZPE gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit ausübt, im Rahmen des Seerechts halten.

1. Regelungskompetenzen

Frankreich nimmt in der ZPE diverse Regelungsbefugnisse im Bereich des Einbringens, Verbrennens, Einleitens und bei Seeunfällen wahr (siehe S. 103 f.). Ohne auf die zum Teil sehr unübersichtlichen Bestimmungen und Verweise auf internationale Konventionen im Code de l'environnement im Einzelnen einzugehen, sollen nachfolgend zwei Schwerpunkte erörtert werden: Art. L218-21 des Code de l'environnement weitet die Anwendbarkeit bestimmter MARPOL-Verbote im Bereich des Einleitens auf Schiffe in der ZPE aus, deren Flaggenstaat die MARPOL-Konvention nicht ratifiziert hat. Art. L218-45 des Code de l'environnement macht Vorschriften der Oslo-Konvention, die regional auf den Nordostatlantik beschränkt ist, für die ZPE im Mittelmeer verbindlich.

Deffigier (Anm. 159), (257) 267; Proelß (Anm. 43), 396 ff.; am 23.11.2005 präsentierte die Kommission das Erika-III-Paket: <http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm>.

²⁰⁷ Deffigier (Anm. 2), (129) 132, 135 nimmt insbesondere Bezug auf Art. 210, 211, 216, 219, 220, 221 SRÜ, ohne jedoch Einzelheiten zu untersuchen; Laly-Chevalier (Anm. 167), (581) 591: "(...) l'article 192 de la partie XII (...) pourrait à lui seul justifier que les Etats étendent leur juridiction dans la limite des 200 milles marins."

²⁰⁸ Deffigier (Anm. 2), (129) 129 "(...) conçue comme une déclinaison de la zone économique (...); 131 "(...) une sous-catégorie autonome de la ZEE du point de vue de la notion (...) et de son régime (...); 133 "La ZPE s'analyse donc comme un nouveau zonage de même nature juridique que la ZEE (...); Laly-Chevalier (Anm. 167), (581) 591 "(...) présentée comme une déclinaison de la ZEE (...); Marciali (Anm. 4), (447) 449 "(...) comme une déclinaison ou un démembrement de la ZEE (...)", 453 "(...) des succédanés de zones économiques exclusives (...)"

a) Meeresverschmutzung durch Schiffe

Die Bestimmungen des Code de l'environnement im Bereich des Einleitens beziehen sich auf bestimmte Vorschriften der Annexe I, II, III und V der MARPOL-Konvention.

Diese Inkorporierung ist insoweit unproblematisch, als der Flaggenstaat des betreffenden Schiffes Teilnehmerstaat der MARPOL ist, da dieser selbst über Art. 4 Abs. 1 MARPOL-Konvention dazu verpflichtet wäre, alle Verstöße gegen Bestimmungen des Übereinkommens zu verbieten und mit Strafsanktionen zu bewehren. Die Einhaltung der MARPOL-Konvention liegt in erster Linie in der Verantwortung der Flaggenstaaten, Verfehlungen sind nach dem Recht des Flaggenstaates zu bestrafen.²⁰⁹

Hat der Flaggenstaat die MARPOL-Konvention nicht ratifiziert, so könnte er durch diese dennoch gebunden sein. Grundsätzlich ist die MARPOL-Konvention nur auf Schiffe anwendbar, die unter der Flagge eines Vertragsstaates fahren oder unter dessen Autorität operieren (Art. 3 Abs. 1).²¹⁰ Die sog. Nichtbegünstigungsklausel des Art. 5 Abs. 4 MARPOL dehnt die Anwendung der MARPOL-Bestimmungen jedoch auf Drittländerschiffe aus.²¹¹ Diese Vorschrift ist im Hinblick auf den in Art. 34 Wiener Vertragsrechtskonvention (WVK)²¹² normierten Grundsatz des *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* problematisch. Nach dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift gilt die Nichtbegünstigungsklausel allerdings nicht für die Annexe der MARPOL-Konvention, der Regelungsgehalt der Nichtbegünstigungsklausel muss also hier nicht weiter diskutiert werden.

Ein Nicht-Signatarstaat der MARPOL könnte allerdings kraft Völkergewohnheitsrecht an die MARPOL-Annexe gebunden sein. Die MARPOL-Konvention wurde von über 125 Staaten ratifiziert, die 97 % der Welthandelsflotte repräsentieren, woraus die Schlussfolgerung gezogen wird, viele der MARPOL-Bestimmungen seien zu Völkergewohnheitsrecht erstarkt.²¹³ Es stellt sich allerdings die Frage, ob die Kategorie des Völkergewohnheitsrechts bei Regelungswerken wie der

²⁰⁹ Vgl. W o l f r u m (Anm. 86), (143) 158 f.

²¹⁰ Art. 3 Abs. 1 MARPOL: "The present Convention shall apply to (a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party."

²¹¹ Art. 5 Abs. 4 MARPOL: "With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships."; nach dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift beschränkt sich diese nicht nur auf die vorangehenden Absätze des Art. 5, sondern auf alle Bestimmungen der MARPOL, siehe P r o e l ß (Anm. 43), 131 m.w.N. (a.A. OVG Hamburg, NuR 13 (1991), (388), 389).

²¹² Art. 34 Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (23.05.1969): "Ein Vertrag begründet für einen Drittstaat ohne dessen Zustimmung weder Pflichten noch Rechte."; P r o e l ß (Anm. 43), 129 ff. ausführlich zur Kritik der Nichtbegünstigungsklausel, insbesondere zur Auslegung des Art. 34 WVK.

²¹³ So P r o e l ß (Anm. 43), 130; K. H a k a p ä ä, *Marine Pollution in International Law: Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, 1982, 130 ff. hält es für möglich, dass bestimmte Bestimmungen der MARPOL gewohnheitsrechtliche Geltung erlangen können.

MARPOL-Konvention adäquat erscheint, die von einem hohen Grad an Technizität und Komplexität gekennzeichnet sind und detaillierte technische Standards enthalten, die sich u.a. auf Bau und Konstruktion von Schiffen beziehen. Der IGH hat in den *North Sea Continental Shelf Cases* 1969 entschieden, dass sich eine Vorschrift nur dann zu einer Norm des Völkergewohnheitsrechts ausweiten könne, wenn ihr ein “*fundamentally norm creating character*” zukomme.²¹⁴ Dies sei bei Bestimmungen, die einen so hohen Grad an Technizität aufwiesen und sich so schnell änderten, abzulehnen.²¹⁵

Lehnt man die völkergewohnheitsrechtliche Geltung ab, könnte ein Staat, der nicht die MARPOL-Konvention, aber das SRÜ ratifiziert hat, über die Formel der allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen (“*generally accepted international rules and standards*” – GAIRS)²¹⁶ an die MARPOL-Konvention gebunden sein. Flaggen- und Küstenstaat sind in unterschiedlicher Weise durch diese GAIRS verpflichtet: Art. 211 Abs. 2 SRÜ ordnet an, dass der Flaggenstaat Vorschriften erlassen muss, die nicht weniger wirkungsvoll sein dürfen als die GAIRS. Flaggenstaaten werden also nach unten hin auf ein bestimmtes Sicherheits- und Umweltschutzniveau verpflichtet, können aber für unter ihrer Flagge fahrende Schiffe strengere Vorschriften erlassen.²¹⁷ Gemäß Art. 211 Abs. 5 SRÜ können die Küstenstaaten für ihre AWZ Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe erlassen, die den GAIRS entsprechen und diesen Wirksamkeit verleihen. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift sind die GAIRS für die Küstenstaaten Mindest- und Höchststandards, von denen sie nicht abweichen dürfen, sie bilden für die Küstenstaaten eine Ermächtigungsgrundlage.²¹⁸

Sowohl Flaggen- als auch Küstenstaat sind über Art. 211 SRÜ an die GAIRS gebunden, selbst wenn sie diese nicht ausdrücklich angenommen haben. Dies könnte im Hinblick auf die oben erwähnte *pacta tertiis*-Regel problematisch erscheinen. Den Staaten steht es allerdings frei, sich durch einen Beitritt zum SRÜ

²¹⁴ *North Sea Continental Shelf Cases* (Anm. 138), 42 Para. 72.

²¹⁵ So Schult (Anm. 1), 90 m.w.N.; 91 f. zur Frage, ob das SRÜ als sog. “*objective régime*” bzw. Statusvertrag zu klassifizieren sei mit der Folge, dass seine Bestimmungen *erga omnes*-Wirkung entfalten; B.H. Oxman, *The Duty to Respect Generally Accepted International Rules and Standards*, JILP 24 (1991-1992), (109) 119 ff.

²¹⁶ Im SRÜ taucht der Begriff in den Art. 21 Abs. 2; 211 Abs. 2, 5, 6 und 226 Abs. 1 (a) SRÜ auf; im Französischen heißt es “*règles et normes internationales généralement acceptées*”, im Spanischen “*las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados*”.

²¹⁷ Schult (Anm. 1), 72; im Englischen “*shall at least have the same effect as*”, im Französischen “*ne doivent par être moins efficaces que*”, im Spanischen “*tendrán por los menos el mismo efecto que*”.

²¹⁸ Siehe Wolfrum (Anm. 22), 640; Schult (Anm. 1), 72 f.; im Englischen “*conforming to and giving effect to*”, im Französischen “*qui soient conformes et donnent effet aux*”, im Spanischen “*que sean conformes y den efecto a*”; Boyle (Anm. 53), (347) 361: “(…) but it does not seem able to apply lower standards either (...)”; E.J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction Over Vessel Source Pollution*, 1998, 363: “(…) that it provides at the same time a maximum and a minimum level of jurisdiction.”

mittelbar den Verpflichtungen anderer Verträge zu unterwerfen; in diesem Fall ist Art. 34 WVK tatbestandlich nicht betroffen.²¹⁹

Stellen die Bestimmungen der MARPOL-Konvention und deren Annexe allgemein anerkannte internationale Regeln und Normen dar?²²⁰ Teilweise beziehen sich die Autoren auf Völkergewohnheitsrecht, um den Begriff der GAIRS mit Inhalt zu füllen.²²¹ Andere stellen auf eine überwiegende Anzahl von Ratifizierungen ab (*“wider acceptance”*).²²² Eine vermittelnde Ansicht verlangt, dass “die betreffenden Regeln und Standards von der Mehrzahl der Staaten als rechtsverbindlich anerkannt werden”, dass dabei die “Schwelle für die Erstarkung zur allgemeinen Rechtsverbindlichkeit aber tiefer [liege] als bei der Entstehung von Völkergewohnheitsrecht”.²²³ Das Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution der ILA betont, dass der Begriff der allgemein anerkannten Regeln und Standards weder mit Gewohnheitsrecht noch mit den Vertragswerken gleichgesetzt werden könne, die für den betroffenen Staat in Kraft sind. Andernfalls wäre der Verweis im SRÜ auf die GAIRS überflüssig, da der Staat aufgrund von Völkergewohnheitsrecht oder als Ratifikant sowieso gebunden wäre.²²⁴ Die allgemein anerkannten Regeln und Standards basierten vielmehr in erster Linie auf der Staatenpraxis, unabhängig von der Rechtsform des zu Grunde liegenden Vertrages.²²⁵ Ein gewisser Grad an Akzeptanz sei allerdings in quantitativer wie funktionaler

²¹⁹ Siehe Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 45 ff.; Schult (Anm. 1), 91 betont, dass durch die Aufnahme der Referenzbestimmung gerade auch die Lücke geschlossen werden sollte, die sich daraus ergibt, dass GAIRS nur für die Vertragsparteien der entsprechenden IMO-Konvention bindend sind.

²²⁰ Ausführlich und anschaulich zu dem Themenkomplex Molenaar (Anm. 218), 148 ff.; Schult (Anm. 1), 72 ff.

²²¹ Siehe z.B. G.C. Kasoulides, Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime, 1993, 38 ff.; im Ergebnis auch Proelß (Anm. 43), 87 f. m.w.N., der sich auf die Wortlautähnlichkeiten zu Art. 38 Abs. 1 (b) IGH-Statut bezieht; weitere Nachweise Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 35.

²²² Statt vieler G.J. Timagenis, International Control of Marine Pollution, Vol. 2, 1990, 606 f., Para. 660 f.

²²³ So zu Art. 211 Abs. 2 SRÜ, R. Wolfrum, Recht der Flagge und “Billige Flaggen” – Neuere Entwicklungen im Völkerrecht, BDGVR 831 (1990), (121) 138; siehe auch Molenaar (Anm. 218), 183: “The extent to which these criteria should be met is somewhat less than that of customary rules but greater than that of the conditions for the entry into force of regulatory conventions.”

²²⁴ So das Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 33, Conclusion No. 2: “(...) Generally accepted international rules and standards cannot be equated with customary law nor with legal instruments in force for the states concerned (...)”; Begründung siehe 36; ausführlich Oxman (Anm. 215), (109) 146 ff.

²²⁵ Siehe Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 33 Conclusion No. 2: “(...) Generally accepted international rules and standards, instead, are primarily based on state practice, attaching only secondary importance to the nature and status of the instrument containing the respective rule or standard.”; Begründung siehe 36 ff., in historischer Hinsicht wird diese Sichtweise insbesondere unter Bezugnahme auf die sog. *“maritime rules of the road”* begründet; ausführlich Oxman (Anm. 215), (109) 123 ff.

Hinsicht vonnöten.²²⁶ In der Praxis dürften diese unterschiedlichen Ansichten nur selten zu divergierenden Ergebnissen führen, da die Anzahl der Vertragsparteien einer IMO-Konvention zugleich (widerlegliches) Indiz für die völkergewohnheitsrechtliche Geltung ihrer Bestimmungen ist.²²⁷ Die MARPOL-Konvention inklusive der Annexe werden als allgemein anerkannte Regeln angesehen.²²⁸ Ein Flaggenstaat, der das SRÜ, nicht aber die MARPOL ratifiziert hat, wäre über Art. 211 Abs. 2 SRÜ gebunden, der Verweis auf die MARPOL-Annexe im Code de l'environnement ist in Bezug auf Schiffe unter Flagge eines SRÜ-Staates unproblematisch.

Hat ein Flaggenstaat allerdings weder das SRÜ noch die MARPOL ratifiziert, so wirft diese Bezugnahme auf die MARPOL erneut Probleme hinsichtlich des *pacta tertiis*-Grundsatzes und der Flaggenhoheit auf. Die MARPOL selbst und ihre Annexe stellen kein Völkergewohnheitsrecht dar (siehe S. 116 f.). Allerdings könnte die Referenzbestimmung des SRÜ selbst zu Völkergewohnheitsrecht erstarkt sein, was zur Folge hätte, dass aufgrund der indirekten Bindungswirkung der Referenzbestimmung die GAIRS dann *erga omnes* gelten würden. Küstenstaaten wären folglich berechtigt, die MARPOL-Standards in ihren Meereszonen für fremde Schiffe verbindlich zu machen – und dies unabhängig davon, ob der Flaggenstaat MARPOL- und/oder SRÜ-Signatarstaat wäre.²²⁹ Die in diesem Zusammenhang von dem Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution der ILA untersuchte Staatenpraxis zur MARPOL ergab, dass die Küstenstaaten bei der Anwendung ihrer Gesetzgebung auf fremde Schiffe nicht danach differenzierten, ob der jeweilige Flaggenstaat Vertragspartei der MARPOL oder des SRÜ ist.²³⁰ Immer dort, wo das SRÜ die Ausübung von Regelungsbefugnissen an eine Referenzbestimmung knüpft, schreiben Küstenstaaten die GAIRS in ihren Meereszonen (im Küstenmeer wie in der AWZ) verbindlich vor, unabhängig davon, ob der Flaggenstaat das SRÜ ratifiziert hat oder nicht. Die ILA folgert hieraus, dass die Referenzbestimmungen gewohnheitsrechtlich gelten, mit der Folge, dass die GAIRS von den Küstenstaaten sowohl im Küstenmeer als auch in der AWZ für alle Schiffe verbindlich gemacht werden können.²³¹ Die ausdrückliche

²²⁶ Siehe Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 38 f.; Oxman (Anm. 215), (109) 155 f.

²²⁷ Proelß (Anm. 43), 88 f.

²²⁸ Siehe Posselt (Anm. 3), 268 m.w.N.; Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 39 m.w.N.; kritisch zu den Annexen IV und VI Schult (Anm. 1), 84 ff.

²²⁹ Siehe Schult (Anm. 1), 92 f.

²³⁰ Schult (Anm. 1) stellt das Ergebnis auf S. 93 dar, siehe Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (ILA), Second Report (Taipai Conference, 1998), abgedruckt in: E. Franckx (Hrsg.), *op. cit.* (Anm. 16), (39) 52 ff.; ausführlich Molenaar (Anm. 218), 179 ff.

²³¹ Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 46: "In the hypothesis that a concrete international rule or standard is contained in a convention, it is therefore not only irrelevant whether the coastal state is party to that particular convention in order to prescribe such rule or standard, but it is equally irrelevant for the coastal or port state implementing such a rule or standard whether the flag state of that vessel committing the violation is party to it." Schult (Anm. 1), zeigt auf S. 93 ff. die Unsicherheiten der ILA-Studie auf, sieht aber in IMO-Resolutionen

Bezugnahme in Art. L218-21 des Code de l'environnement auf Nicht-Vertragsstaaten der MARPOL bestärkt diese Schlussfolgerung.

Demnach kann Frankreich die MARPOL-Standards in der ZPE für alle Schiffe verbindlich machen, unabhängig davon, ob der Flaggenstaat die MARPOL-Konvention und/oder das SRÜ ratifiziert hat oder nicht.

b) Einbringen

Anders als im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe verfolgt das SRÜ im Bereich des Einbringens (Art. 210 SRÜ) einen nationalstaatlich orientierten Ansatz. Der Küstenstaat ist verpflichtet, das Einbringen innerhalb der AWZ einer ausdrücklichen vorherigen Genehmigung zu unterwerfen, wobei diese nicht weniger wirkungsvoll sein darf als die weltweiten Regeln und Normen. Diesbezüglich setzt Art. 210 Abs. 6 SRÜ für Flaggen- wie Küstenstaaten im Bereich des Einbringens einen Mindeststandard fest, allerdings können strengere Anforderungen an eine Verklappung gestellt werden.

Art. L218-42 des Code de l'environnement bezieht sich auf Art. 6 und 7 der Oslo-Konvention, gemäß Art. L218-45 des Code de l'environnement sind diese Vorschriften auch für die ZPE im Mittelmeer anwendbar. Dies erstaunt zum einen deshalb, da die Oslo-Konvention zusammen mit dem sog. Paris-Übereinkommen²³² in der OSPAR-Konvention von 1992²³³ aufgegangen ist. Zum anderen ist der Anwendungsbereich der Oslo-Konvention regional auf den Nordostatlantik beschränkt (Art. 2 Oslo-Konvention). Warum Frankreich nicht auf die internationale Londoner Dumping-Konvention Bezug nimmt, bleibt ein Rätsel. Diese ist wichtigstes Instrument zur Ausgestaltung des Art. 210 SRÜ. Bisher haben die Londoner Dumping-Konvention allerdings nur 82 Staaten ratifiziert²³⁴, die ca. 70 % der Welthandelsflottentonnage repräsentieren, von einer völkergewohnheitsrechtlichen Geltung der Bestimmungen kann deshalb momentan noch nicht ausgegangen werden. Art. IV der Londoner Dumping-Konvention stellt – je nach Stoff- und Abfallkategorie – unterschiedlich strenge Anforderungen für ein Einbringen auf: Die in Annex I angeführten Stoffe und Abfälle (darunter Öl, Plastik, hochgradig radioaktive Abfälle) dürfen nicht eingebracht werden. Das Einbringen der in Annex II genannten Stoffe und Abfälle (beispielsweise zink-, blei-, arsen-, kupfer- oder pestizidhaltige Abfälle) bedarf einer vorherigen behördlichen Sondererlaubnis. Alle anderen Stoffe dürfen vorbehaltlich einer zuvor erteilten allgemeinen Er-

und HELCOM-Empfehlungen *soft law*-Anhaltspunkte für eine völkergewohnheitsrechtliche Geltung und kommt schließlich zum gleichen Ergebnis; siehe auch M o l e n a r (Anm. 218), 181 f.

²³² Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus vom 21.02.1974; BGBl. 1982 II, 870 ff.

²³³ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, 22.09.1992, in Kraft getreten am 25.03.1998.

²³⁴ Stand Juni 2005, siehe <<http://www.londonconvention.org/PartiesToLC.htm>>.

laubnis eingebracht werden.²³⁵ Diese Pflichten gelten in Notfallsituationen (z.B. *force majeure*) nicht, allerdings muss auch in solchen Ausnahmefällen der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet werden. Die Londoner Dumping-Konvention ist berechtigter Kritik ausgesetzt, sie werde den Erfordernissen eines effektiven Umweltschutzes nicht gerecht und habe in der Praxis eher zu einer Dumpingfreiheit als zu einem Verbot des Einbringens geführt.²³⁶ Aus diesem Grunde wurde am 7. November 1996 ein Protokoll²³⁷ angenommen, dessen folgenreichste Neuerung ist, dass die Vertragsparteien in Art. 4 Abs. 1 verpflichtet werden, das Einbringen von Abfällen und Stoffen grundsätzlich zu verbieten. Nur die in Annex I aufgelisteten Abfälle dürfen, vorbehaltlich einer vorherigen Erlaubnis, in die Meeresumwelt eingebracht werden.²³⁸ An die Erteilung einer Erlaubnis werden hohe Anforderungen gestellt.²³⁹ Dieses Protokoll ist allerdings bislang mangels ausreichender Ratifizierungen noch nicht in Kraft getreten.²⁴⁰

Hat der Flaggenstaat des betroffenen Schiffes die Londoner Dumping-Konvention ratifiziert, so erscheint die Inkorporierung der Art. 6 und 7 der Oslo-Konvention unproblematisch, da beide Konventionen in weiten Teilen gleich lautende Vorschriften beinhalten. Beide Konventionen verbieten das Einbringen bestimmter Stoffe (Annex I) und machen das Einbringen anderer Stoffe von einer vorherigen Genehmigung abhängig (Annex II)²⁴¹ – bis auf wenige Ausnahmen und terminologische Unterschiede entsprechen sich diese Kategorien weitestgehend. Auch die in den jeweiligen Annexen III festgesetzten Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis sind in weiten Teilen identisch, wenn auch die Londoner Dumping-Konvention ausführlichere Bestimmungen enthält.

Ist der Flaggenstaat Signatarstaat des SRÜ, so ist er selbst über Art. 210 Abs. 6 SRÜ an die in der Londoner Dumping-Konvention festgelegten Mindeststandards gebunden.

²³⁵ Siehe ausführlich Wolfrum (Anm. 22), 250 ff.; Proelß (Anm. 43), 144 f., der hinsichtlich der letzten beiden Kategorien die aus dem Verwaltungsrecht bekannte Terminologie "Kontrollerelaubnis" und "Verbot mit Erlaubnisvorbehalt" verwendet.

²³⁶ Weitere Kritikpunkte bei Proelß (Anm. 43), 144 f.

²³⁷ 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, ILM 36 (1997), 7 ff.

²³⁸ Proelß (Anm. 43), 147 verwendet insoweit den Begriff der "Ausnahmebewilligung" bzw. des "reverse listing-Ansatzes"; zu den weiteren Neuerungen (Ausweitung in räumlicher und sachlicher Hinsicht, Verpflichtung auf "precautionary approach", Vorgaben zur friedlichen Streitbeilegung) siehe *ibid.*, 146 ff.; einige Bestimmungen des Protokolls wurden bereits in die Konvention inkorporiert.

²³⁹ Siehe hierzu ausführlich E.A. Kirk, The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the *Brent Spar*, ICLQ 46 (1997), (957) 961 ff.

²⁴⁰ Art. 25 des Dumping-Protokolls fordert 26 Ratifikationen, darunter mindestens 15 Vertragsparteien der Dumping-Konvention; bisher haben es allerdings nur 22 Staaten ratifiziert (Stand 01.01.2006), siehe <<http://www.londonconvention.org/PartiesToLC.htm>>.

²⁴¹ Die Londoner Dumping-Konvention verwendet für die in Annex II aufgelisteten Stoffe den Begriff "prior special permit", die Oslo-Konvention "specific permit"; alle anderen Abfälle bedürfen nach der Londoner Dumping-Konvention eines "prior general permit", nach der Oslo-Konvention darf kein anderer Stoff "without the approval of the appropriate national authority" eingebracht werden.

Hat der Flaggenstaat weder das SRÜ noch die Londoner Dumping-Konvention noch die Oslo-Konvention ratifiziert, so kann er in der ZPE nicht deren Standards unterworfen werden. Diesbezüglich bestimmt Art. L218-45 Abs. 2 des Code de l'environnement, dass die Vorschriften über ein Einbringen in den inneren Gewässern und dem Küstenmeer auch auf Schiffe Anwendung finden, deren Flaggenstaat kein Signatarstaat der Oslo-Konvention ist.²⁴² In der ZPE hingegen binden die Vorschriften der Oslo-Konvention einen Vertragsstaat, der die Oslo-Konvention nicht ratifiziert hat, nicht. Insoweit unterscheidet sich die Bezugnahme auf die Oslo-Konvention von Art. L218-21 des Code de l'environnement, der sich auf die MARPOL-Konvention bezieht.

Sollte allerdings das Protokoll zur Londoner Dumping-Konvention von 1996 in Kraft treten, das grundsätzlich das Einbringen von Abfällen verbietet und nur bei der Erteilung einer Ausnahmegewilligung das Verklappen bestimmter Stoffe erlaubt, würde Frankreich durch die Bezugnahme auf die Oslo-Konvention unterhalb dieses Standards bleiben und somit Art. 210 Abs. 6 SRÜ nicht ordnungsgemäß umsetzen.

2. Durchsetzungsbefugnisse in der ZPE gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit

In einer Zone wie der AWZ oder der ZPE darf der Küstenstaat grundsätzlich nicht in die Schifffahrtswelt anderer Staaten eingreifen (siehe Art. 58 Abs. 1 i.V.m. 87 Abs. 1 (a) SRÜ), indem er deren Schiffe anhält, untersucht, umleitet oder festhält. Da die Kontrolle und Sanktionierung der Schiffe grundsätzlich dem Flaggenstaat obliegt, sind die Durchsetzungsbefugnisse gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit, die dem Küstenstaat in solchen Zonen zustehen, begrenzt und unterliegen diversen Einschränkungen.

In der ZPE stehen den zuständigen französischen Behörden neben Kontroll- und Überwachungsrechten auch Eingriffsrechte zu.

Im Code de l'environnement selbst finden sich allerdings nur wenige Bestimmungen, die die Durchsetzungsbefugnisse französischer Behörden bei Verletzungen im Bereich des marinen Umweltschutzes betreffen. Wurde von einem Schiff aus eine der oben genannten Verletzungen begangen, können der Generalbundesanwalt (*procureur de la République*) oder der Untersuchungsrichter (*juge d'instruction*) ein Festhalten des Schiffes auf Kosten des Reeders anordnen, nach Hinterlegung einer Kaution kann das Schiff aber wieder freigegeben werden (Art. L218-30, 55, 68). Diese Bestimmungen sind nahezu wortgleich und unterscheiden

²⁴² Art. L218-45 Code de l'environnement: "Les dispositions de la présente section sont également applicables aux opérations d'immersion effectuées en dehors de la zone d'application de la convention d'Oslo, soit en haute mer, soit dans la zone économique ou dans la zone de protection écologique, soit dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises. Dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises, les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires (...) même immatriculés dans un Etat non partie à ladite convention."

sich lediglich dahingehend, dass die Art. L218-55 und 68 höhere Anforderungen an ein Festhalten stellen als der das Einleiten betreffende Art. L218-30, namentlich, dass die Notwendigkeiten der Untersuchung oder Information sowie die Schwere der Verletzung ein Festhalten erfordern müssen.²⁴³ Zuständig bei Operationen der Bekämpfung der Meeresverschmutzung ist der *préfet maritime*, durchgeführt werden die Maßnahmen von dem Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage - Méditerranée (CROSSMED).²⁴⁴

Art. 1 bis 10 des Gesetzes vom 15. Juli 1994²⁴⁵ definierten die allgemeinen Modalitäten der Ausübung des maritimen Kontrollrechts näher. Durch eine Verordnung vom 20. Dezember 2004²⁴⁶ wurden diese Artikel aufgehoben, finden sich aber jetzt fast wortgleich in den Art. L1521-1 bis 10 des Code de la défense wieder²⁴⁷. Nach Art. L1521-1 n° 2 des Code de la défense finden die Bestimmungen dieses Abschnitts auf alle fremden Schiffe Anwendung, die in einer der französischen Jurisdiktion unterstehenden Zone – also auch in der ZPE – fahren.²⁴⁸ Diese Vorschriften beinhalten u.a. die Verpflichtung der für die Kontrolle verantwortlichen Personen, die anwendbaren Bestimmungen des internationalen und nationalen Rechts einzuhalten (Art. L1521-2). Der Kapitän kann aufgefordert werden, Angaben über die Identität und Nationalität des Schiffes zu machen (Art. L1521-3), das Schiff kann betreten werden, um die Dokumente an Bord zu kontrollieren und vom internationalen Recht vorgesehene Verifikationsmaßnahmen vorzunehmen (Art. L1521-4). Nach Art. L1521-5 kann eine Kursänderung u.a. dann angeordnet werden, wenn der Zugang zum Schiff verweigert wird, der Zugang unmöglich ist, oder wenn eine Kursänderung völkerrechtlich vorgesehen ist. Art. L1521-6 nimmt auf das im internationalen Recht verankerte Recht zur Nacheile Bezug (siehe Art. 111 SRÜ). Weigert sich der Kapitän, die Identität und Nationalität des Schiffes bekannt zu machen oder das Betreten oder die Kursänderung zuzulassen, kann der Kommandant nach weiteren Aufforderungen auf Nötigungshandlungen, wenn notwendig sogar auf die Anwendung von Gewalt, zurückgreifen (Art. L1521-7). Nach Art. L1521-8 wird der Flaggenstaat von allen Maßnahmen gegenüber Schiffen fremder

²⁴³ Art. L218-55 Code de l'environnement: "Lorsque les nécessités de l'enquête ou de l'information ainsi que la gravité de l'infraction l'exigent, le navire (...) qui a servi à commettre l'une des infractions (...) peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi."

²⁴⁴ Siehe zu den Kompetenzen der drei *préfet maritime* "Un préfet au pied marin" unter: <http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c4_les_prefectures/c41_actualite/les_prefets_maritimes>; siehe auch Deffigier (Anm. 159), (257) 264 f. Insoweit wird dem Erfordernis des Art. 224 SRÜ Rechnung getragen. P. Daillier, Case Study of France, in: E. Franckx (Hrsg.), *op. cit.* (Anm. 16), (241) 252.

²⁴⁵ Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, JORF du 16 juillet 1994, 10244.

²⁴⁶ Ordonnance n° 2004-1374 du 20 décembre 2004, JORF du 21 décembre 2004, 2165.

²⁴⁷ Eingefügt durch das Loi n° 2005-371 du 22 avril 2005, JORF du 23 avril 2005, 7090.

²⁴⁸ Art. L1521-1 n° 2 Code de la défense: "Les dispositions prévues au présent chapitre s'appliquent (...) aux navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international."

Staatszugehörigkeit notifiziert, insoweit wird den Erfordernissen des Art. 231 SRÜ im Grundsatz Rechnung getragen.²⁴⁹

Die Voraussetzungen der Anwendung von Gewalt auf See definiert ein Dekret vom 19. April 1995 (in der Fassung vom 13. Juli 2001)²⁵⁰ näher, das sehr weitreichende Zwangsmaßnahmen vorsieht, die als letzte Maßnahme auch den gezielten Beschuss des Schiffes beinhalten können.²⁵¹ Art. 1 des Dekrets bezieht sich ausdrücklich auf Art. 7 des Gesetzes vom 15. Juli 1994. Da dieser sich nun wortlautgleich in Art. L1521-7 des Code de la défense wiederfindet, könnte man argumentieren, das Dekret sei trotz noch nicht erfolgter Anpassung auch auf Zwangsmaßnahmen nach dem Art. L1521-7 Code de la défense anwendbar. Allerdings werden solch umfassende Zwangsmittel bei Verstößen im Bereich des marinen Umweltschutzes nur in absoluten Ausnahmefällen zulässig sein.

Im Folgenden wird zunächst allgemein erläutert, in welchem Umfang bei Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich des Meeresumweltschutzes Gewalt angewandt werden darf und welchen Schutzbestimmungen solche Handlungen unterliegen. Anschließend wird untersucht, ob die in der ZPE geltend gemachten Durchsetzungsbefugnisse gegenüber fremden Schiffen mit denjenigen vereinbar sind, die das Seerecht dem Küstenstaat in einer AWZ bei Seeunfällen, im Bereich des Einbringens und bei einer durch den normalen Betrieb eines Schiffes verursachten Meeresverschmutzung gewährt.

a) Grad der Gewaltanwendung und “Safeguards”

In den Art. 223 ff. SRÜ finden sich eine Reihe von allgemeinen Schutzbestimmungen, um Schiffe vor ungerechtfertigten bzw. unverhältnismäßigen Eingriffen seitens dritter Staaten zu schützen. Nach Art. 225 SRÜ dürfen die Staaten bei der Ausübung ihrer Durchsetzungsbefugnisse gegenüber fremden Schiffen weder die Sicherheit der Schifffahrt noch ein Schiff gefährden noch die Meeresumwelt einer unverhältnismäßig großen Gefahr aussetzen. Diese Vorschrift verbietet die Anwendung von Gewalt nicht unter allen Umständen, sondern sollte im Lichte des Grundsatzes der Notwendigkeit und des Verhältnismäßigkeitsprinzips interpre-

²⁴⁹ Art. 231 SRÜ: “Die Staaten benachrichtigen den Flaggenstaat und jeden anderen betroffenen Staat umgehend von allen nach Abschnitt 6 gegen fremde Schiffe ergriffenen Maßnahmen und legen dem Flaggenstaat alle amtlichen Berichte über diese Maßnahmen vor. Bei Verstößen, die im Küstenmeer begangen wurden, ist der Küstenstaat an diese Verpflichtungen nur in Bezug auf Maßnahmen gebunden, die im Verlauf eines Verfahrens ergriffen wurden. (...)”

²⁵⁰ Décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l’emploi de la force en mer, JORF du 21 avril 1995, 6026.

²⁵¹ Im Überblick: Bevor Warnschüsse abgegeben werden dürfen, soll das Schiff zunächst aufgefordert werden, anzuhalten oder seinen Kurs zu ändern (Art. 2). Wenn der Kapitän die Anweisungen nicht befolgt, kann der *préfet maritime* die Anwendung von Zwang anordnen (“*une action de vive force*”), um Druck auf den Kapitän auszuüben. Dies kann auch eine Übernahme der Verfügungsgewalt über das Schiff beinhalten (Art. 3). Zeigen auch diese Zwangsmaßnahmen keine Wirkung, kann – nach erneuten Aufforderungen (“*sommations*”) – direkt auf das Schiff geschossen werden, allerdings nicht auf Personen und nicht mit Sprenggeschossen (Art. 4).

tiert werden.²⁵² Gemäß Art. 227 dürfen die Staaten bei der Ausübung ihrer Rechte und der Erfüllung ihrer Pflichten im Bereich des Meeresumweltschutzes die Schiffe eines anderen Staates weder rechtlich noch tatsächlich diskriminieren. Beschränkungen bei Strafverfahren enthält Art. 228 SRÜ.²⁵³ Art. 232 SRÜ regelt die Haftung der Staaten für unrechtmäßige oder unverhältnismäßige Durchsetzungsmaßnahmen.

Zu den Voraussetzungen und dem erlaubten Grad der Gewaltanwendung bei der Ausübung dieser Durchsetzungsbefugnisse finden sich im SRÜ kaum Vorschriften. Während der Seerechtskonferenz wurde dieser Aspekt wenig diskutiert, die allgemein gehaltenen Bestimmungen haben zu erheblichen Interpretationsschwierigkeiten geführt, der Themenkomplex der Gewaltanwendung gehört immer noch zu den am wenigsten durchdrungenen Bereichen des SRÜ.²⁵⁴ Deshalb ist es notwendig, einen Vergleich zu anderen Bestimmungen des SRÜ zu ziehen, die ebenfalls Maßnahmen wie ein Anhalten, Durchsuchen und Festhalten von Schiffen vorsehen.

Art. 73 Abs.1 SRÜ bestimmt, dass der Küstenstaat in der AWZ zur Durchsetzung im Bereich der lebenden Ressourcen alle erforderlichen Maßnahmen einschließlich des Anhaltens, der Überprüfung, des Festhaltens und gerichtlicher Verfahren ergreifen kann.²⁵⁵ Der Begriff "*boarding*"²⁵⁶ impliziert, zum Zwecke der Durchsetzung an Bord des Schiffes zu gehen, was auch die Anwendung von Gewalt beinhalten könne, solange ein solches Vorgehen nicht die UN-Charta verletze.²⁵⁷

²⁵² Siehe I.A. Shearer, Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels, ICLQ 35 (1986), (320) 342; ders., The Development of International Law With Respect to the Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards in Peacetime, in: M.N. Schmitt (Hrsg.), The Law of Armed Conflict: Into the Next Millennium, ILS 71 (1998), (429) 442.

²⁵³ Nach Art. 228 Abs. 1 SRÜ tritt die Strafgewalt des Hafenstaates grundsätzlich hinter der des Flaggenstaates zurück. Die Strafgewalt des Küstenstaates jedoch nur, soweit nicht eine Verletzung im Küstenmeer oder ein schwererer Schaden in Frage steht oder der Flaggenstaat wiederholt seine Pflichten zur effektiven Durchsetzung der anwendbaren Umweltvorschriften verletzt hat. Siehe Gündling (Anm. 19), 264; siehe auch Molenaar (Anm. 218), 462 ff.

²⁵⁴ Siehe R. McLaughlin, Coastal State Use of Force in the EEZ under the Law of the Sea Convention 1982, University of Tasmania Law Review 18 (1999), (11) 12 m.w.N.

²⁵⁵ Art. 73 Abs. 1 SRÜ: "Der Küstenstaat kann bei der Ausübung seiner souveränen Rechte zur Erforschung, Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Ressourcen in der ausschließlichen Wirtschaftszone die erforderlichen Maßnahmen einschließlich des Anhaltens, der Überprüfung, des Festhaltens und gerichtlicher Verfahren ergreifen, um die Einhaltung der von ihm in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen erlassenen Gesetze und sonstigen Vorschriften sicherzustellen." Siehe zur Verhandlungsgeschichte Stevenson/Oxman (Anm. 24), (763) 779.

²⁵⁶ Das englische "*boarding*" wurde nicht ganz zutreffend übersetzt: im Französischen heißt es "*l'arraisonnement*" (eher Durchsuchung), im Spanischen "*la visita*" (eher Untersuchung), im Deutschen "Anhalten" – treffender wären Übersetzungen gewesen wie "An-Bord-Gehen" oder "Entern".

²⁵⁷ Siehe Nordquist/Nandan/Rosenne (Hrsg.), (Anm. 147), 794, Para. 73.10(b). Auch McLaughlin (Anm. 254), (11) 17, 20 zieht die Anwendung von Gewalt in Erwägung.

Bei Art. 111 SRÜ, der das Recht der Nacheile (*“hot pursuit”*)²⁵⁸ betrifft, wird argumentiert, dass notwendige und angemessene Gewalt angewandt werden könne, um an Bord eines Schiffes zu gehen, ein Schiff zu durchsuchen, zu beschlagnahmen oder in einen Hafen zu verbringen.²⁵⁹ Des Weiteren könne das Versenken eines Schiffes als unbeabsichtigte Nebenfolge akzeptabel sein, wohingegen ein vorsätzliches Versenken grundsätzlich exzessive Gewaltanwendung darstellen würde.²⁶⁰ In Ausnahmefällen, etwa bei schweren Verletzungen im Bereich des illegalen Drogen- oder Waffenhandels, könnten die Anwendung von Gewalt oder ein absichtliches Versenken legitim sein.²⁶¹ Warnschüsse dürften in der Regel erst abgegeben werden, wenn wiederholte eindeutige Warnungen ignoriert werden, und nicht als erste Antwort auf eine Verletzung; Gewalt, die menschliches Leben in Gefahr bringe, dürfe gar nicht angewandt werden.²⁶²

Grundsätzlich hängt das Maß der Gewaltanwendung demnach von der Art und Schwere des Verstoßes ab: Bei schweren Verstößen, etwa im Bereich der Piraterie, des illegalen Drogenhandels oder des Transports von Massenvernichtungswaffen, kann der Einsatz auch von Waffengewalt gerechtfertigt sein, was u.U. auch ein Versenken des Schiffes zur Folge haben kann. Bei einfachen Verstößen (*“regulatory offences”*), insbesondere im Fischerei- oder Umweltschutzbereich, sind grundsätzlich keine so weitreichenden Eingriffe erlaubt, die Anwendung von Gewalt muss restriktiv gehandhabt werden. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist bei allen Verletzungen in zweierlei Hinsicht von Bedeutung: Einerseits regelt er das Verhältnis zwischen Ursache der Verletzung und dem Grad der erlaubten Gewaltanwendung (diese muss notwendig und verhältnismäßig sein), andererseits betrifft er als prozedurale Verhältnismäßigkeit das Erfordernis einer stufenweisen Antwort.²⁶³

²⁵⁸ Art. 111 SRÜ: “(1) Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaats guten Grund zu der Annahme haben, daß das Schiff gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften dieses Staates verstoßen hat. (...) (2) Das Recht der Nacheile gilt sinngemäß für die in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf dem Festlandsockel einschließlich der Sicherheitszonen um Anlagen auf dem Festlandsockel begangenen Verstöße gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften des Küstenstaats (...).”

²⁵⁹ McLaughlin (Anm. 254), (11) 15.

²⁶⁰ *Ibid.*, (11) 15 f. bezieht sich u.a. auf den *Red Crusader Case* regarding procedures for boarding fishing vessels, inspecting, and the use of force and police powers at sea (Commission of Enquiry, Denmark – United Kingdom, 1962), I.L.R., Vol. 35, 485 ff.; siehe ausführlich Shearer, Problems of Jurisdiction (Anm. 252), (320) 341 f.

²⁶¹ McLaughlin (Anm. 254), (11) 16 f.

²⁶² So *ibid.*, (11) 16; siehe auch Shearer, The Development of International Law (Anm. 252), (429) 441 f.

²⁶³ Siehe McLaughlin (Anm. 254), (11) 17; Shearer, The Development of International Law (Anm. 252), (429) 449 spricht von *“graduated force”* m.w.N.

b) Durchsetzungsbefugnisse bei Seeunfällen

Regelungs- und Durchsetzungsmaßnahmen bei Seeunfällen²⁶⁴ gehören grundsätzlich zu den Maßnahmen im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Art. 211, 220 SRÜ), aufgrund der Gefährlichkeit und Dringlichkeit solcher Unfälle enthält das SRÜ mit Art. 221 jedoch eine Sonderbestimmung für Seeunfälle. Gemäß Art. 221 Abs. 1 SRÜ berühren die Durchsetzungsmaßnahmen in Bezug auf den Meeresumweltschutz nicht das Recht der Staaten²⁶⁵, nach Völkergewohnheitsrecht und aufgrund völkerrechtlicher Verträge außerhalb des Küstenmeers Maßnahmen zu ergreifen und durchzusetzen, um ihre Küste oder damit zusammenhängende Interessen, einschließlich der Fischerei, vor tatsächlicher oder drohender Verschmutzung infolge eines Seeunfalls zu schützen, sofern diese Maßnahmen dem tatsächlichen oder drohenden Schaden angepasst sind.

Bedeutendstes internationales Instrument im Bereich der Seeunfälle ist die Intervention-Konvention von 1969: Nach Art. I können die Mitgliedsstaaten auf Hoher See²⁶⁶ Maßnahmen ergreifen, die notwendig sind, um eine bevorstehende schwerwiegende Gefährdung ihrer Küste oder verwandter Interessen²⁶⁷ zu verhindern oder zu verringern, sofern es sich dabei um die Folgen eines Schiffsunglücks oder vergleichbaren Vorfalles handelt.²⁶⁸ Solche notwendigen Maßnahmen beinhalten nach allgemeiner Ansicht und Staatenpraxis u.a. die Anwendung von Gewalt, um das Schiff und dessen Ladung zu zerstören.²⁶⁹ Der handelnde Staat soll allerdings vor dem Ergreifen solcher Maßnahmen – außer in Notfällen – andere Staaten, insbesondere den Flaggenstaat, konsultieren und kann auch ein unabhängiges Expertengremium zur Beratung hinzuziehen (Art. III, IV). Des Weiteren soll jeder Küstenstaat, bevor er Maßnahmen ergreift, sein bestmögliches tun, um jedes Risiko für Menschenleben zu vermeiden und in Seenot geratenen Personen die notwendi-

²⁶⁴ Nach der Legaldefinition des Art. 221 Abs. 2 SRÜ “bedeutet Seeunfall einen Schiffszusammenstoß, das Stranden, jedes sonstige mit der Führung eines Schiffes zusammenhängende Ereignis oder einen anderen Vorfall an Bord oder außerhalb des Schiffes, durch die Sachschaden an Schiff oder Ladung entsteht oder zu entstehen droht”.

²⁶⁵ Der auf der dritten Session der Seerechtskonferenz (1975) von der UdSSR eingebrachte Vorschlag bezog sich noch auf das Recht der Küstenstaaten, solche Maßnahmen außerhalb des Küstenmeers zu ergreifen und orientierte sich ansonsten am Wortlaut der Intervention-Konvention; siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 307, Para. 221.4.

²⁶⁶ Die Intervention-Konvention ist auch auf die AWZ anzuwenden. Siehe R. Kassmann, Die Bekämpfung der Meeresverschmutzung nach Tankerunglücken – Intervention und Kooperation, in: C. Tomuschat (Hrsg.), Schutz der Weltmeere gegen Öltankerunfälle – Das rechtliche Instrumentarium, 2005, (127) 132 m.w.N.

²⁶⁷ Beispielhaft werden in Art. II Nr. 4 Intervention-Konvention u.a. die Fischerei, der Tourismus sowie die Tier- und Pflanzenwelt aufgezählt.

²⁶⁸ Art. 1 Abs. 1 Intervention-Konvention: “Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.”; siehe Wolfrum (Anm. 86), (143) 160.

²⁶⁹ McLaughlin (Anm. 254), (11) 15 m.w.N.; Shearer, Problems of Jurisdiction and Law Enforcement (Anm. 252), (320) 337.

ge Hilfe zu leisten (Art. III (e)). Bei jeder Maßnahme sind der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sowie das Übermaßverbot zu beachten (Art. V): Die Maßnahmen sollen zum tatsächlichen oder drohenden Schaden verhältnismäßig sein, wobei das Ausmaß und die Wahrscheinlichkeit des Schadens, die voraussichtliche Effektivität der Maßnahmen sowie das Ausmaß des Schadens, der durch die Gegenmaßnahmen entstehen kann, zu berücksichtigen sind. Des Weiteren sollen die Abwehrmaßnahmen nicht über das zur Erreichung des Ziels Erforderliche hinausgehen und nicht unnötigerweise die Interessen des Flaggenstaates oder dritter Staaten beeinträchtigen. Jede Vertragspartei soll bei Maßnahmen, die nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention getroffen werden, nach Art. VI zum Schadensersatz verpflichtet werden (siehe auch Art. 232 SRÜ).²⁷⁰

Ein solches Interventionsrecht existiert auch völkergewohnheitsrechtlich als allgemeines Notstandsrecht und kann sogar weiter reichen als die Intervention-Konvention selbst, die – im Gegensatz zu Art. 221 SRÜ – eine unmittelbare und ernste Gefahr für die Küste als Eingriffsvoraussetzung verlangt.²⁷¹

Die Durchsetzungsbefugnisse bei Seeunfällen sind aufgrund der Dringlichkeit und Gefährlichkeit weitreichend, die Sondervorschrift des Art. 221 SRÜ ziehe die Anwendung von Gewalt durch den Küstenstaat in der AWZ in Betracht, um Auswirkungen solcher Verschmutzungen zu verhindern oder abzuschwächen.²⁷² Die weiten Durchsetzungsbefugnisse, die Frankreich in dem Dekret über die Anwendung von Gewalt gewährt werden, werden den Anforderungen des Art. 221 SRÜ und der Intervention-Konvention gerecht, wenn das gestufte Verfahren bei der Anwendung von Gewalt beachtet wird, die Maßnahmen verhältnismäßig sind und menschliches Leben nicht unnötig gefährdet wird. Dies beinhaltet auch die Verpflichtung, in Seenot geratenen Personen Hilfe zu leisten (siehe Art. III (e) Intervention-Konvention und Art. 98 SRÜ).

c) Durchsetzungskompetenzen im Bereich des Einbringens

Ausgangspunkt ist Art. 216 Abs. 1 (a) SRÜ, der die Durchsetzungsbefugnis des Küstenstaates in Bezug auf eine Verschmutzung der Meeresumwelt durch Einbringen in seiner AWZ betrifft. Die Oslo-Konvention von 1972 war das erste internationale Übereinkommen, das es zur Aufgabe des Küstenstaates machte, die Einhal-

²⁷⁰ Art. VI Intervention-Konvention: "Any Party which has taken measures in contravention of the provisions of the present Convention causing damage to others, shall be obliged to pay compensation to the extent of the damage caused by measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end mentioned in Article 1."

²⁷¹ Kassmann (Anm. 266), 133 f. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass noch Art. 222 des Informal Composite Negotiating Text (ICNT) der sechsten Session (1977) Bezug nahm auf eine ernste und unmittelbar bevorstehende Verschmutzung oder Gefahr der Verschmutzung: "(...) from grave and imminent danger from pollution or threat of pollution (...)"; siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 309, Para. 221.5; Boyle (Anm. 53), (347) 369.

²⁷² McLaughlin (Anm. 254), (11) 14 zitiert J.G. Dalton, *The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent*, IJMCL 8 (1993), (397) 408.

tung der Vorschriften über das Einbringen in seinem Küstenmeer sicherzustellen.²⁷³ Art. VII Para. 1 (c) der Londoner Dumping-Konvention von 1972 dehnte die Durchsetzungsbefugnis eines Signatar-Staates auf “unter seiner Jurisdiktion” stehende Schiffe aus, wobei dies – zumindest für Signatarstaaten des SRÜ – in räumlicher Hinsicht als Ausdehnung der Durchsetzungsbefugnis auf die AWZ zu verstehen ist.²⁷⁴ Art. VII Para. 2 der Londoner Dumping-Konvention forderte jeden Vertragsstaat auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um ein Verhalten, das den Bestimmungen der Konvention zuwiderläuft, zu vermeiden und zu bestrafen. Welche Durchsetzungsbefugnisse den Signatarstaaten allerdings in dieser Hinsicht zukommen und welchen Grenzen diese Kompetenzen unterliegen, wird in der Londoner Dumping-Konvention nicht näher spezifiziert.

Da Art. 216 Abs. 1 (b) SRÜ neben der Berechtigung des Küstenstaates eine generelle, nicht auf die Hohe See beschränkte Durchsetzungskompetenz des Flaggenstaates begründet, kann es zu einer Konkurrenz zwischen Küsten- und Flaggenstaat kommen.²⁷⁵ Das Seerechtsübereinkommen löst dieses Konkurrenzverhältnis nicht zugunsten des Flaggen- oder Küstenstaates auf. Art. 216 Abs. 2 SRÜ bestimmt aber, dass kein Staat aufgrund dieses Artikels verpflichtet ist, ein Verfahren einzuleiten, wenn ein anderer Staat ein solches Verfahren bereits eingeleitet hat. Wenn beide Staaten Maßnahmen zur Durchsetzung ergreifen wollen, ist dieses Konkurrenzverhältnis wohl am besten im Wege der Verpflichtung zur Kooperation aufzulösen, die sich im Bereich des Meeresumweltschutzes u.a. aus Art. 194 Abs. 1 (“ihre diesbezügliche Politik aufeinander abzustimmen”), 197, 210 Abs. 5 SRÜ herleiten lässt. Des Weiteren regelt Art. 194 Abs. 4 SRÜ, dass sich Staaten beim Ergreifen von Maßnahmen jedes ungerechtfertigten Eingriffs in Tätigkeiten anderer Staaten enthalten sollen.

Einer näheren Untersuchung bedarf an dieser Stelle Art. 226 SRÜ, der zeitliche Beschränkungen für Untersuchungen bei einer Verschmutzung durch Einbringen (Art. 216 SRÜ) und durch Schiffe (Art. 218, 220 SRÜ) vorsieht, Natur und Begrenzungen der Überprüfung bestimmt sowie die möglichen Folgen einer Untersuchung erläutert.²⁷⁶ Ein fremdes Schiff darf demnach nicht länger aufgehalten werden, als es für die Zwecke der entsprechenden Untersuchungen unerlässlich ist, die Überprüfung ist auf bestimmte Dokumente zu beschränken, die ein Schiff mitführen muss. Eine weitergehende Untersuchung darf nach einer solchen Prüfung nur in eng begrenzten Ausnahmefällen vorgenommen werden (Art. 226 Abs. 1 (a)

²⁷³ Art. 15 Para. 1 (c) Oslo-Konvention: “Each Contracting Party undertakes to ensure compliance with the provisions of this Convention (...) by ships and aircraft believed to be engaged in dumping within its territorial sea.”

²⁷⁴ Art. VII Para. 1 (c) Londoner Dumping-Konvention: “Each Contracting Party shall apply the measures required to implement the present Convention to all (...) vessels and aircraft and fixed or floating platforms under its jurisdiction believed to be engaged in dumping.”; siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 166 f., 210.11(e).

²⁷⁵ Siehe Gündling (Anm. 19), 260.

²⁷⁶ Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 336, Para. 226.1.

SRÜ).²⁷⁷ Ergibt diese Untersuchung, dass ein Verstoß gegen Normen des marinen Umweltschutzes vorliegt, so wird das Schiff in Anwendung angemessener Verfahren wie der Hinterlegung eine Kautions sofort²⁷⁸ freigegeben (Art. 226 Abs. 1 (b) SRÜ). Diese Verpflichtung zur Freigabe schließt implizit die Befugnis des Küstenstaates zum Zurückhalten des Schiffes ein.²⁷⁹ Eine solche Freigabe kann aber gemäß Art. 226 Abs. 1 (c) SRÜ verweigert oder von einer Bedingung abhängig gemacht werden, wenn die Freigabe eine unverhältnismäßig große Gefahr einer Schädigung der Meeresumwelt darstellen würde. Offen bleibt, welche Dokumente das Schiff nach allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen mitführen muss. Ein Schiff, das überhaupt keine oder falsche Dokumente mit sich führt, werde den Anforderungen einer solchen Dokumentationspflicht nicht gerecht.²⁸⁰

Die detaillierten Bestimmungen des Art. 226 SRÜ über die Untersuchung fremder Schiffe werden durch den französischen Gesetzgeber dahingehend berücksichtigt, dass Art. L1521-4 des Code de la défense bei der Durchsuchung eines Schiffes ausdrücklich auf im internationalen Recht vorgesehene Verifikationsmaßnahmen Bezug nimmt.

Nach Art. 226 Abs. 1 (b) SRÜ kann ein Schiff nur dann festgehalten werden, wenn ein Verstoß gegen anwendbare internationale oder nationale Regeln festgestellt wurde. Diesen Anforderungen wird Art. L218-55 des Code de l'environnement gerecht, indem er die Verletzung der Bestimmungen über das Einbringen zur Voraussetzung für ein Festhalten macht. Etwas problematischer gestalten sich allerdings die Vorschriften über die Freigabe des Schiffes bei einem Festhalten. Art. 226 Abs. 1 (b) SRÜ ordnet an, dass das Schiff sofort freigegeben wird, während Art. L218-55 Abs. 2 des Code de l'environnement lediglich bestimmt, dass die zuständige französische Behörde bei Hinterlegung einer Kautions jederzeit die Freigabe anordnen kann.²⁸¹ In den Fällen des Art. 226 SRÜ wird man demnach annehmen müssen, dass das Ermessen der zuständigen französischen Behörde hinsichtlich einer Freigabe des Schiffes auf Null reduziert ist, das Schiff

²⁷⁷ Art. 226 Abs. 1 (a) S. 2 SRÜ: "[E]ine weitergehende Überprüfung an Bord des Schiffes darf nur nach einer solchen Prüfung und nur dann vorgenommen werden, wenn (i) eindeutige Gründe für die Annahme bestehen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung in wesentlichen Punkten den Angaben dieser Dokumente nicht entspricht; (ii) der Inhalt dieser Dokumente nicht ausreicht, um einen mutmaßlichen Verstoß zu bestätigen oder nachzuweisen oder (iii) das Schiff keine gültigen Zeugnisse und Aufzeichnungen mitführt."; zum Problem, wann "eindeutige Gründe für die Annahme bestehen", siehe S c h u l t (Anm. 1), 156; siehe auch M o l e n a a r (Anm. 218), 461.

²⁷⁸ In Art. 31 des revised ISNT (1975) hieß es noch "*properly released*" statt "*promptly released*", siehe N o r d q u i s t / R o s e n n e / Y a n k o v, (Anm. 48), 338, Para. 226.4. Erst auf der siebten Session 1978 wurde von Japan – unter Verweis auf Art. 292 SRÜ – der Vorschlag gemacht, "*promptly*" einzufügen, *ibid.*, 340, Para. 226.8.

²⁷⁹ M o l e n a a r (Anm. 218), 461; S c h u l t (Anm. 1), 157.

²⁸⁰ Darüber hinaus werde insbesondere auf die MARPOL-Zertifikate Bezug genommen (siehe Art. 5 MARPOL-Konvention); vgl. N o r d q u i s t / R o s e n n e / Y a n k o v, (Anm. 48), 343, Para. 226.11(b).

²⁸¹ Art. L218-55 Para. 2 Code de l'environnement: "A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation (...)"; Art. 226 Abs. 1 (b) SRÜ: "(...) il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire (...)".

nach Hinterlegung der Kautions oder einer anderen finanziellen Sicherheit also sofort freigegeben werden muss.

Keine direkte Entsprechung im SRÜ findet die in Art. L1521-5 des Code de la défense vorgesehene erzwungene Kursänderung Richtung Hafen. Allerdings kann eine solche erforderlich sein, um überhaupt eine Durchsuchung an Bord eines Schiffes durchzuführen, da ein Anhalten und Durchsuchen auf offenem Meer schwierig und gefährlich sein kann. Sind die Bedingungen erfüllt, die ein Zurückhalten des Schiffes erlauben, so sollte auch eine Kursänderung als Minus zu einem solchen Zurückhalten statthaft sein.²⁸²

Kritischer als bei Seeunfällen ist bei den in der ZPE gegenüber fremden Schiffen gewährten Durchsetzungsbefugnissen im Bereich des Einbringens die Anwendung von Gewalt zu bewerten. Zwar sind auch die Gefahren für die Meeresumwelt durch Verklappungen gerade in der Summe der Verletzungen bedeutend. Allerdings können solche Verstöße weder in Art, Dringlichkeit noch Ausmaß mit Seeunfällen verglichen werden, bei denen Flora und Fauna ganzer Küstenregionen binnen Stunden gänzlich verseucht werden können. Bei der Durchsetzung im Bereich des Einbringens dürfen die zuständigen französischen Behörden Gewalt nur in sehr begrenztem Ausmaß anwenden, der gezielte Beschuss eines Schiffes, das den Anweisungen keine Folge leistet, dürfte wohl unverhältnismäßig sein.

d) Küstenstaatliche Durchsetzung im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Die Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten in der AWZ (bzw. in vergleichbaren Zonen) sind bei einer von Schiffen ausgehenden Verschmutzung eingeschränkt. Das SRÜ verfolgt in diesem Bereich – wie bereits oben erläutert – einen internationalen Ansatz. Aber auch andere Konventionen beinhalten nur selten Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten bei einer Meeresverschmutzung durch Schiffe. So sieht z.B. die MARPOL-Konvention nur in geringem Umfang Kontrollrechte der Küstenstaaten vor, diese können beispielsweise bei Schiffen, die sich in ihren Häfen befinden, die Öltagebücher kontrollieren.²⁸³ Werden in der Nähe des Schiffes Ölsuren entdeckt, bestimmt Regel 10 Para. 6 Annex I²⁸⁴ zwar, dass

²⁸² Ähnlich argumentiert Molenaar (Anm. 218), 384 f. hinsichtlich des Rechts, ein Schiff in einen Hafen zu leiten (in Bezug auf Art. 220 Abs. 5, 6 SRÜ).

²⁸³ Regel 20 Para. 6 Annex I; siehe Wolfrum (Anm. 86), (143) 158; zur Hafenstaatenkontrolle ausführlich Douvier (Anm. 1), 158 ff., 187 ff. zu den MARPOL-Tagebüchern (Öl-, Ladungs- und Mülltagebücher); E. Franckx, Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: General Framework, 24 SAYIL (1999), (1) 4 ff. zu den Durchsetzungskompetenzen.

²⁸⁴ Regel 10 Para. 6 Annex I: "Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation or regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records."

der Vertragsstaat unverzüglich die Umstände untersuchen und überprüfen soll, ob eine Verletzung der o.g. Bestimmungen vorliegt, wobei er u.a. alle relevanten Unterlagen, die das Einleiten von Öl dokumentieren, durchgehen sollte. Allerdings findet sich weder in der MARPOL-Konvention noch in den Annexen eine Vorschrift, die ein Anhalten, Durchsuchen und Festhalten eines verdächtigen Schiffes gestatten würde.

Das SRÜ regelt die Kompetenz des Küstenstaates zur Durchsetzung seiner in der AWZ geltenden Vorschriften im Bereich der Verschmutzung durch Schiffe wie folgt: Nach Art. 220 Abs. 1 SRÜ kann der Küstenstaat jede Verletzung nationaler Gesetze verfolgen, die in seiner AWZ begangen wurden, wenn ein Schiff freiwillig einen seiner Häfen angelaufen hat. Bestehen eindeutige Gründe für die Annahme²⁸⁵, dass ein Schiff, das in der AWZ oder im Küstenmeer des betreffenden Küstenstaates fährt, in der AWZ gegen anwendbare internationale Regeln und Standards²⁸⁶ oder entsprechende nationale Vorschriften verstoßen hat, richten sich die Durchsetzungsbefugnisse nach der Schwere der Verletzung bzw. der Gefährdung der Interessen des Küstenstaates und der "Dichte" des Verdachtsmoments.²⁸⁷

Dieses abgestufte System versucht, der Kritik der Küstenstaaten an der Ineffektivität eines Regimes, das ausschließlich auf der Jurisdiktion des Flaggenstaates beruht, zu begegnen, indem es deren Interessen einerseits sowie die Interessen des Flaggenstaates und Reeders und die Gefahren für die Freiheit der Schifffahrt andererseits angemessen zu berücksichtigen sucht. Kritisiert wird, dass den Küstenstaaten wegen der Unbestimmtheit der in Art. 220 SRÜ verwendeten Rechtsbegriffe und bei der Beurteilung der Tatsachen eines Vorfalls ein weiter Ermessensspielraum zukomme.²⁸⁸

Der Küstenstaat kann gemäß Art. 220 Abs. 3 SRÜ das Schiff auffordern, Angaben über seine Identität, seinen Registerhafen und andere sachdienliche Angaben zu machen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob ein Verstoß vorliegt.²⁸⁹ In diesem Zusammenhang impliziere dieses Auffordern gerade eine Stufe des Zwan-

²⁸⁵ Dies wäre bei einer Ölspur am Heck des Schiffes leicht festzustellen. In vielen Fällen werden diese Gründe allerdings erst – paradoxerweise – nach einer Überprüfung an Bord vorliegen, siehe Molenaar (Anm. 218), 385; Schult (Anm. 1), 137.

²⁸⁶ Zum Begriff der "Applicable International Rules and Standards" (AIRS) siehe Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (Anm. 16), 39 ff.

²⁸⁷ Im Gegensatz zu diesem abgestuften System beinhaltet Art. 220 Abs. 2 SRÜ weitreichendere Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten im Küstenmeer. Im Meeresbodenausschuss eingebrachte Vorschläge machten den Grad der Durchsetzungsbefugnisse noch nicht davon abhängig, ob diese im Küstenmeer oder in der AWZ geltend gemacht werden. Siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 283, 220.2.

²⁸⁸ Vgl. Shearer, Problems of Jurisdiction and Law Enforcement (Anm. 252), (320) 335; siehe auch Boyle (Anm. 53), (347) 364 f.

²⁸⁹ Dieser letzte Satz und die Tatsache, dass auf der sechsten Session (1977) der Versuch scheiterte, "clear grounds for believing" durch "reasonable" zu ersetzen, bringe die Konnotation eines "strong prima facie case" mit sich, siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 300, Para. 220.11(f).

ges, die die Befugnis, das Schiff anzuhalten und an Bord des Schiffes zu gehen, ausschlieÙe; die Befugnis sei eher mahrender Natur.²⁹⁰

Wird das Schiff verdächtigt, einen VerstoÙ begangen zu haben, der zu einem beträchtlichen (*“substantial”*) Einleiten führt, das eine erhebliche (*“significant”*) Verschmutzung der Meeresumwelt verursacht oder zu verursachen droht²⁹¹, so kann der Küstenstaat, um festzustellen, ob ein VerstoÙ vorliegt, eine Überprüfung an Bord des Schiffes vornehmen, wenn sich die verantwortlichen Personen des Schiffes geweigert haben, Angaben zu machen, oder diese offensichtlich falsch sind, und die Umstände eine solche Überprüfung rechtfertigen (Art. 220 Abs. 5 SRÜ). Eine solche Überprüfung an Bord eines Schiffes setzt notwendigerweise Maßnahmen wie das Anhalten und Betreten eines Schiffes voraus.²⁹² Diese Überprüfung ist allerdings auf bestimmte Dokumente begrenzt (siehe Art. 226 Abs. 1 (a) SRÜ).

Verdichtet sich die Beweislage, d.h. gibt es einen eindeutigen objektiven Beweis (*“clear objective evidence”*) dafür, dass das Schiff einen VerstoÙ begangen hat, der zu einem Einleiten führt, das schwere Schäden für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen des Küstenstaates oder für seine Ressourcen verursacht oder zu verursachen droht, so kann der Küstenstaat, wenn die Beweislage dies rechtfertigt, ein Verfahren einleiten und insbesondere das Zurückhalten des Schiffes anordnen (Art. 220 Abs. 6 SRÜ). Diese Vorschrift war während der sechsten (1977) und siebten Session (1978) der Dritten Seerechtskonferenz besonders umstritten: Sollte es ausreichen, dass eindeutige Gründe für die Annahme einer Verletzung bestehen – oder müsse ein eindeutiger objektiver Beweis für eine Verletzung vorliegen?²⁹³ Muss die Verletzung *“gross and flagrant”* sein, oder reiche eine einfache Verletzung aus?²⁹⁴ Sollte das Einleiten dadurch qualifiziert werden, dass es beträchtlich (*“substantial”*) sein müsse?²⁹⁵ Dieses Zurückhalten²⁹⁶ setzt wiederum nicht nur voraus, dass die Anwendung von Gewalt zum Anhalten und An-Bord-Gehen erlaubt ist, sondern auch die weitergehende Befugnis zum Festhalten (*“arrest”*) des Schiffes.²⁹⁷ Der Küstenstaat muss dem Schiff allerdings die Weiterfahrt gestatten, wenn er durch geeignete, im Rahmen der IMO oder anderweitig verein-

²⁹⁰ Siehe McLaughlin (Anm. 254), (11) 19 f.

²⁹¹ Der Zusatz, dass eine drohende Meeresverschmutzung ausreicht, wurde auf der siebten Session 1978 eingefügt, siehe B.H. Oxman, *The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Seventh Session (1978)*, AJIL 73 (1979), (1) 26.

²⁹² So auch McLaughlin (Anm. 254), (11) 18 f.

²⁹³ Siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 294 ff., Para. 220.8; siehe auch Oxman (Anm. 291), (1) 26.

²⁹⁴ Bis zur siebten Session wurde eine solche Einschränkung gefordert, Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 293 f., Para. 220.7.

²⁹⁵ *Ibid.*, 295, Para. 220.8.

²⁹⁶ Im Originaltext *“detention of the vessel”*, im Französischen *“l’immobilisation du navire”*, im Spanischen *“la retención del buque”*.

²⁹⁷ McLaughlin (Anm. 254), (11) 19; Shearer, *Problems of Jurisdiction and Law Enforcement* (Anm. 252), (320) 335. Allerdings ist anzumerken, dass frühere Entwürfe, die einen Arrest des Schiffes vorgesehen hatten, auf heftige Kritik stießen, siehe Nordquist/Rosenne/Yankov, (Anm. 48), 295, Para. 220.8.

barte Verfahren gebunden ist, die die Hinterlegung einer Kaution oder einer anderen finanziellen Sicherheit gewährleisten (Art. 220 Abs. 7 SRÜ).

Zwar beinhalten die in der ZPE anwendbaren Vorschriften kein derartig gestuftes System und sind auch nicht so detailliert wie die Bestimmungen des SRÜ. Insgesamt sind sie aber mit den entsprechenden Artikeln des SRÜ in Einklang.

Nach Art. L1521-3 des Code de la défense kann der Kapitän aufgefordert werden, die Identität und Nationalität des Schiffes anzugeben, eine ähnlich lautende Vorschrift findet sich in Art. 220 Abs. 3 SRÜ. Gemäß Art. L1521-3 des Code de la défense kann das Schiff betreten werden, um im internationalen Recht vorgesehene Verifikationsmaßnahmen durchzuführen. Hierin kann ein Bezug zu Art. 220 Abs. 5 sowie Art. 226 SRÜ gesehen werden. Art. L218-30 des Code de l'environnement sieht die Möglichkeit des Festhaltens vor, wenn von dem Schiff eine Verletzung ausgegangen ist. Insoweit wird dem Erfordernis des Art. 220 Abs. 6 SRÜ Rechnung getragen, der für ein Zurückhalten einen eindeutigen objektiven Beweis fordert.

Zu den Einschränkungen des Art. 226 SRÜ und dem Grad der Gewaltanwendung kann auf die bezüglich des Einbringens durchgeführte Untersuchung verwiesen werden. Bei einer durch den normalen Betrieb eines Schiffes verursachten Verschmutzung kommen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und Übermaßverbot allerdings eine noch gewichtigere Rolle zu als bei einem vorsätzlichen Einbringen von Müll oder anderen schädlichen Substanzen.

III. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die ZPE sich im Rahmen des Seerechts hält. Frankreich nimmt in der ZPE weder präventive Befugnisse wahr noch Einfluss auf Konstruktion, Bauweise, Ausrüstung oder Besatzung der Schiffe. Soweit bestimmte Strafvorschriften des Code de l'environnement auf fremde Schiffe ausgedehnt werden, können für von fremden Schiffen ausgehende Verletzungen nur Geldstrafen verhängt werden. Problematisch erscheint die Ausweitung bestimmter Vorschriften der MARPOL-Konvention auf Nicht-Signatarstaaten der MARPOL, im Ergebnis ist eine solche Vorgehensweise allerdings seerechtlich möglich. Bedenklich erscheinen auch die zum Teil sehr weiten Durchsetzungsbefugnisse, insbesondere die Anwendung von Gewalt gegenüber Schiffen fremder Staatszugehörigkeit. Im Bereich des Einbringens und bei einer Verschmutzung durch Schiffe ist die Anwendung von Gewalt im Hinblick auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip grundsätzlich nicht zulässig.

E. Resümee

Die Vorschriften des SRÜ im Bereich des Meeresumweltschutzes haben zu einer bemerkenswerten Neugewichtung der Kompetenzen der Küsten- und Hafenster-

ten geführt. Ein Paradigmenwechsel hat sich gerade im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe allerdings noch nicht vollzogen, da dem Flaggenstaat immer noch die primären Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse zukommen. Die komplizierten und rudimentären Durchsetzungsbefugnisse der Küstenstaaten im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe werden kritisiert, da sie die im Interesse universell einheitlicher Standards ohnehin schon begrenzten Regelungsbefugnisse der Küstenstaaten nur unzureichend widerspiegeln.²⁹⁸

Im Zusammenhang mit den Billigflaggenstaaten ist es weder den Regelungen des SRÜ noch den Mechanismen der IMO gelungen, die Implementierung der existierenden Standards zu forcieren und diese effektiv durchzusetzen. Viele Flaggenstaaten kommen ihren Pflichten immer noch nur rudimentär nach, Kontroll- und Sanktionierungsmöglichkeiten gegenüber Billigflaggenstaaten greifen oft zu kurz. Zwar wäre es durchaus denkbar, die Durchsetzung beispielsweise der MARPOL-Bestimmungen nicht mehr den Flaggen- und Küstenstaaten zu überlassen, sondern die IMO zu einer sog. „*single enforcement authority*“²⁹⁹ auszubauen, was die Durchsetzung vereinheitlichen, Unstimmigkeiten zwischen Flaggen- und Küstenstaaten abschwächen und die Transparenz und Vorhersehbarkeit der Durchsetzungsmaßnahmen erhöhen würde. Allerdings erscheint es – abgesehen von organisatorischen und finanziellen Schwierigkeiten – nicht realistisch, dass gerade die Flaggenstaaten einen wesentlichen Bestandteil ihrer Flaggenhoheit aufgeben und einer internationalen Organisation überlassen werden.

Aufgrund der Insuffizienz existierender Mechanismen, insbesondere was Billigflaggen anbelangt, handeln in der Staatenpraxis vermehrt die Küstenstaaten, indem sie ihren maritimen Einflussbereich auf Zonen mit funktional begrenzten Hoheitsbefugnissen ausweiten. Dass solche zonalen Trends zu Einschränkungen der Freiheiten der Hohen See führen und regionale Spannungen, insbesondere Streitigkeiten über die Nutzung der marinen Ressourcen und Grenzziehungskonflikte auslösen können, kann nicht von der Hand gewiesen werden. Im Vergleich zum umfassenden Konzept der AWZ beinhalten besondere Schutzzonen wie die ZPE allerdings einige positive Aspekte. Umweltschutz- und Fischereischutzzonen tragen der wachsenden Sorge der internationalen Gemeinschaft für den Schutz der Umwelt und die nachhaltige Bewirtschaftung und Erhaltung der marinen Ressourcen Rechnung³⁰⁰, ohne dritte Staaten beispielsweise von der Nutzung der Fischereiresourcen auszuschließen. Darüber hinaus kann der verstärkt funktionelle Charakter einer solchen Zone dazu beitragen, dass die benachbarten Küstenstaaten die Ausweitung der Jurisdiktion akzeptieren, gerade in halbumschlossenen Meeren mit einer geringen Ausdehnung.³⁰¹

In den letzten Jahrzehnten wurden bereits viele Fischerei- oder Umweltschutz-zonen eingerichtet, ohne dass die Staatengemeinschaft substantielle Kritik geäußert

²⁹⁸ So auch Schult (Anm. 1), 138, 161.

²⁹⁹ Diesen Denkansatz verfolgt Becker (Anm. 9), (625) 639.

³⁰⁰ Vgl. zum Umweltschutz Marciali (Anm. 4), (447) 450.

³⁰¹ So zur ZPE *ibid.*, (447) 452.

hätte. Ihrem Inhalt nach bleiben die meisten Zonen unterhalb der AWZ, was für ihre Vereinbarkeit mit dem SRÜ spricht.³⁰² Gerade in einer Zeit, in der die Flaggenstaaten ihren Verpflichtungen in zunehmendem Maße nicht mehr nachkommen (können), sind Zonen wie die französische ZPE im Ergebnis positiv zu bewerten, solange sie sich im Rahmen des Seerechts halten.

Um Konflikten der Anrainerstaaten entgegenzuwirken und Kollisionen mit Flaggenstaaten möglichst zu vermeiden, sollten solche Initiativen verstärkt koordiniert und vereinheitlicht werden. Auf EU-Ebene wurde diese Koordinierung durch die Verabschiedung der sog. Erika-Pakete im Bereich der Schiffssicherheit wesentlich verbessert. Seit dem Jahre 2001 wird des Weiteren verstärkt über die Einführung einheitlicher Sanktionsmechanismen diskutiert, um effektive und einheitliche strafrechtliche Sanktionen bei einer Meeresverschmutzung durch Schiffe in allen Ländern der EU zu gewährleisten. Der Rahmenbeschluss des Rates zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe vom 12. Juli 2005 fordert die Mitgliedsstaaten auf, im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe ein wirksames, angemessenes und abschreckendes strafrechtliches Sanktionsregime zu etablieren, juristische Personen zur Verantwortung zu ziehen und die gerichtliche Zuständigkeit auszuweiten.³⁰³ Die Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen gegen Verstöße vom 7. September 2005 sieht weitreichende Durchsetzungs- und Sanktionierungsbefugnisse der Mitgliedsstaaten vor.³⁰⁴

Doch auch die Koordination mit Anrainerstaaten des Mittelmeers, die nicht EU-Mitglieder sind, muss verstärkt werden, um ein einheitliches Zonenregime im Mittelmeer zu erreichen und ein Nord-Süd-Gefälle zu vermeiden. Nur so kann die strategische Bedeutung des Mittelmeers für den Welthandel in einen angemessenen Ausgleich zu einem effektiven und umfassenden Schutz der marinen Umwelt gebracht werden.

³⁰² So auch Lucchini (Anm. 12), (9) 16.

³⁰³ Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates vom 12.07.2005 zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe, abrufbar unter: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_255/l_25520050930de01640167.pdf>. Auffallend ist, dass in Art. 7 Abs. 1 (b) nicht nur die ausschließliche Wirtschaftszone genannt ist, sondern ausdrücklich auch von einer "gleichwertigen gemäß dem Völkerrecht errichteten Zone" die Rede ist, womit wohl Fischerei(schutz)- oder Umweltschutzzonen gemeint sind. Insoweit werden neue Entwicklungen im Bereich des Völkerrechts aufgenommen.

³⁰⁴ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 07.09.2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen gegen Verstöße, abrufbar unter: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_255/l_25520050930de00110021.pdf>. Auch in Art. 3 Abs. 1 (d) der Richtlinie findet sich eine ähnliche Formulierung: "die im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone oder entsprechende Zone eines Mitgliedstaats". Die Richtlinie gilt im Einklang mit dem Völkerrecht nach Art. 3 Abs. 1 (e) auch für das Einleiten von Schadstoffen in die Hohe See von allen Schiffen aus, ungeachtet ihrer Flagge (Abs. 2). Um eine Kollision mit der Flaggenhoheit zu vermeiden, muss diese Vorschrift für den Bereich der Hohen See dahingehend einschränkend ausgelegt werden, dass nur Schiffe eigener Staatszugehörigkeit und u.U. Schiffe anderer Mitgliedstaaten erfasst werden.

Da ein Anhalten und Durchsuchen auf offenem Meer kompliziert und riskant ist, sollten die Hafenkontrollen ausgebaut werden. Neben Kontroll- und Sanktionierungsmechanismen sind präventive Befugnisse wie Schiffswegeführungen und Vorschriften, die Anforderungen an Bau, Besatzung und Ausrüstung der Schiffe stellen, entscheidend. Aufgrund ihrer weitreichenden Einschränkungen für die Schifffahrtswelt sollten solche Präventivmaßnahmen grundsätzlich allerdings weiterhin auf internationaler Ebene geregelt werden.

Unbestritten kommt Frankreich durch die Einrichtung der ZPE im Mittelmeerraum eine Vorreiterrolle zu. Es wird sich zeigen, wie andere Staaten auf die Wiederbelebung des Konzeptes der Umweltschutzzone reagieren werden. Eine kontroverse Diskussion auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene über die Problematik, wie den Gefahren der Meeresverschmutzung am besten und effektivsten begegnet werden kann und welchen Grenzen die Staaten in dieser Hinsicht unterliegen, hat die Einrichtung der französischen Umweltschutzzone im Mittelmeer auf jeden Fall ausgelöst.

Summary³⁰⁵

The French “Ecological Protection Zone” in the Mediterranean: Extending Coastal State Jurisdiction with Regard to the Protection of the Marine Environment

A semi-enclosed sea with an extremely rich and unique ecosystem, the Mediterranean Sea is exceedingly vulnerable to damage resulting from increasing maritime transport of goods, especially crude oil and its by-products. Maritime disasters such as the *Prestige* in November 2002 near the northwest coast of Spain refocused public attention on the perils of maritime transportation for living resources, the ecology of the marine environment and the shores of coastal States. Besides accidental pollution of the sea caused by catastrophes, the most publicly visible signs of pollution, other sources of pollution such as the operational discharge of oil and other noxious substances, as well as dumping of waste or other matter, contribute considerably to the pollution of the marine environment.

Coastal States of the Mediterranean Sea have mostly shown restraint in exercising their right to establish national jurisdiction over an exclusive economic zone (EEZ). Had every coastal State declared an EEZ, which extends 200 nautical miles, this would have included all the waters of the Mediterranean and resulted, amongst other things, in difficult delimitations of such zones between States with opposite or adjacent coasts. Nonetheless, some Mediterranean States have claimed zones for the exercise of certain functional rights. Tunisia as well as Algeria, for example, each established an exclusive fishing zone (EFZ) in 1962 and 1994, respectively. Spain proclaimed a fisheries protection zone (FPZ) in 1997. In response to the declaration of the French ecological protection zone (EPZ) in June 2003, Croatia established an ecological and fisheries protection zone (EFPZ) in October 2003, and Cyprus declared an EEZ in April 2004, followed by Tunisia in June 2005. So far, almost

³⁰⁵ Summary by the author.

half of the Mediterranean States have extended their jurisdiction over marine areas through the establishment of different zones. The creation of these zones has caused several disputes as to their content and to delimitation between adjacent or opposite zones. The negotiations between France and Spain on the maritime boundary between the French EPZ and the Spanish FPZ, for example, are still pending (see Arts. 74 and 298 Para. 1 (a) of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)).

The French EPZ was created by Law n° 2003-346 of April 15, 2003, modifying the French Law n° 76-655 of July 16, 1976, which concerns the EEZ. The EPZ in the Mediterranean was implemented by the French Decree n° 2004-33 of January 8, 2004, which temporarily defines the boundaries of the EPZ, until the final settlement of boundary disputes by means of bilateral agreements.

By establishing an EPZ off the French territorial sea in the Mediterranean, France decided to extend its jurisdiction with regard to the protection and preservation of the marine environment (Art. 56, Para. 1 (b) (iii), UNCLOS) in order to prevent and minimize the risks of collisions and to prevent and control the dumping of waste. While the Law establishing the EPZ does not confer upon France sovereign rights for the purpose of exploiting and conserving marine natural resources (Art. 56, Para. 1 (a), UNCLOS), it leads to some important changes with regard to the protection of the marine environment. The Law makes penal provisions of the French Environmental Code (Code de l'environnement) applicable to the EPZ where they concern the illicit discharge of oil, noxious liquid substances, harmful substances carried in packaged form, or garbage from ships (with reference to provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 (MARPOL Convention) and its Annexes I, II, III and V); the dumping of garbage without approval or special permit (reference is made to the Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft of 1972 (Oslo Convention)); and the causation of maritime casualties as provided for in the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties of 1969 (Intervention Convention). Furthermore, France gains jurisdiction and enforcement authority over ships flying the flag of third States. French special maritime tribunals (tribunaux de grande instance du littoral maritime spécialisés) are recognized as competent to prosecute violations committed by foreign ships within the EPZ. However, only monetary penalties may be imposed (see, therefore, Art. 230, Para. 1, UNCLOS).

To justify the creation of the EPZ, France relied on several articles of UNCLOS, especially on the general obligation to protect the marine environment (Art. 56, Para. 1 (b) (iii); Arts. 192 and 193, UNCLOS) and on provisions concerning pollution by ships and dumping (Art. 210 and Art. 211, Para. 5; Art. 220, UNCLOS). In addition, France invoked the MARPOL Convention, the Erika I and II packages of the EU, and the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean of 1995 and its Dumping Protocol (Barcelona Convention).

By establishing the EPZ, France revitalized the concept of ecological protection zones (also called pollution control zones). Unlike the concept of exclusive fishing zones or fishery protection zones, which many coastal states have created since the early 1940s, the concept of ecological protection zones was first invoked in 1970, when Canada enacted the Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA). This legislation has not known many successors. Pursuant to the AWPPA, Canada can prescribe any area of its Arctic waters as a so-called "shipping safety control zone", comprising extensive regulations relating to navi-

gation, especially design, construction, manning or equipment standards, and enforcement powers against foreign vessels. During the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, the concept of such pollution control zones with far-reaching preventive competences was recognized only in relation to ice-covered areas (see Art. 234, UNCLOS).

In examining whether or not such special maritime protection zones are compatible with the law of the sea framework, general reservations against the concept of such zones have to be analysed before scrutinising the content of the particular zone in question, i.e. the French EPZ.

General reservations have always been expressed with regard to the concept of special maritime protection zones. UNCLOS does not provide for a concept of special maritime protection zones, though it was discussed during the negotiation of the treaty. However, UNCLOS contains the detailed concept of the EEZ that comprises several protective aspects with regard to living resources and the marine environment. The issue whether a special type of zone is explicitly recognized in UNCLOS is not in itself conclusive for determining such a zone's compatibility with the law of the sea framework. When establishing an EEZ, many coastal States have not made use of all sovereign rights or jurisdiction available under Art. 56, UNCLOS. The regime of the EEZ is flexible; coastal States can create special zones analogous to the EEZ where they merely exercise certain rights or jurisdiction provided for in the EEZ framework. Hence, special protection zones such as the EPZ are a declination of the concept of the EEZ. As such, they are consistent with the regime of the EEZ and UNCLOS as a whole, provided they do not exceed regulations in UNCLOS and other relevant treaties.

The EEZ is subject to a specific legal regime (Art. 55, UNCLOS): coastal States that establish an EEZ are not only granted rights and jurisdiction but also have certain duties and obligations towards third States and their freedom of navigation (see Arts. 58 and 87, UNCLOS). As long as rights of other States are respected and the coastal State complies with the duties imposed by UNCLOS, there is no obligation to implement the regime of the EEZ as a whole. Thus coastal States are competent to merely use the protective regime of the EEZ without making use of the provisions relating to the exploitation of the marine resources.

The danger of circumvention of provisions of the well-balanced regime of the EEZ is evident when coastal States create different types of zones that are governed by specific legal regimes. Yet, as long as the content of such zones is compatible with the EEZ regime of UNCLOS, the mere danger of circumvention is not sufficient, standing alone, to serve as an argument against the establishment of such zones.

Since the first establishment of zones providing functionally limited competences such as the EEZ or the EPZ, it has been argued that such zones contribute to the "territorialisation" of the oceans. Indeed, during the last decades, the sovereignty of coastal States over parts of the ocean has become increasingly important while, in turn, the importance of the freedom of the High Seas, particularly with respect to the freedom of navigation and fishing, has been diminished. This development, however, should rather be welcomed than criticised, especially considering the lax law enforcement demonstrated by some flag States, including some of the so-called flags-of-convenience States. Furthermore, special protection zones like the EPZ are even more functionally restricted than EEZs because they merely grant a limited set of jurisdictional competences to the coastal State.

In sum, special protection zones are not generally incompatible with the law of the sea framework, as long as they remain within the limits set up in UNCLOS and other relevant treaties.

As regards the competence of France to adopt laws and regulations with regard to the EPZ, this study focuses on the expressly expanded application under Art. L218-21 of the Code de l'environnement of several provisions of the MARPOL Convention and its Annexes to ships navigating in the EPZ and flying the flag of a non-member State of the MARPOL Convention. The incorporation of the provisions of MARPOL and its Annexes does not pose a problem should the flag State of a suspected ship be a signatory State of MARPOL. If the flag State, on the other hand, has not signed MARPOL but rather UNCLOS, a reference to MARPOL could be justified through reference to the formula of "generally accepted international rules and standards" (GAIRS): Flag States are bound by GAIRS via Art. 211, Para. 2, UNCLOS, by which coastal States may adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution from vessels conforming to and giving effect to GAIRS (see Art. 211, Para. 5, UNCLOS). Should the flag State of a vessel be signatory neither to UNCLOS nor MARPOL, it may not be bound by way of customary international law, because most of the provisions of the MARPOL Annexes are technical regulations that have no "fundamentally norm creating character" and that therefore cannot represent customary international law. The International Law Association (ILA) Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution discusses a different approach in its Final Report (London 2000): As the provision of reference of Art. 211, Para. 5, UNCLOS, is considered customary international law, a coastal State can apply GAIRS under this provision to all vessels navigating in the EEZ (and therefore also in the EPZ), regardless of whether the flag State of the vessel has signed UNCLOS and/or MARPOL or not.

The French provisions concerning enforcement measures in respect of foreign vessels in the EPZ are very broad. French authorities may board and control foreign vessels which have violated the provisions of the Code de l'environnement, documents may be checked as far as international law provides for such an examination, and vessels may be diverted. A French decree (Decree n° 95-411 of April 19, 1995) defines the requirements for the application of the use of force at sea. The provisions of that decree are equally very broad, including, as a last resort and after clear orders and warning shots have been ignored, the deliberate firing at the vessel, if proportionate in a certain case. Yet, such level of use of force would presumably be disproportionate as a response to mere regulatory offences with regard to the protection of the marine environment. Reacting to a maritime accident, the enforcement powers and the degree of force used should be construed extensively considering the dangers of such a disaster. With regard to pollution caused by dumping or by vessels, the safeguards of Art. 226, UNCLOS (time limit for the investigation, limitations on physical examination, prompt release) have to be observed. In addition, Art. 220, Paras. 3-7, UNCLOS, contain complex provisions with regard to the procedures for reacting to vessel-source pollution. Deliberate firing at a vessel or deliberate sinking would clearly be disproportionate as far as vessel-source pollution or dumping offences are concerned. The use of force with respect to foreign vessels has to be interpreted in a restrictive way.

In conclusion, France has made use of far-reaching repressive competences and enforcement powers in the EPZ, especially as regards foreign vessels. However, France can take neither preventive actions nor any unilateral measure related to maritime traffic in the EPZ.

France, moreover, has not issued requirements that foreign vessels observe design, construction, manning or equipment standards which would go beyond generally accepted international rules and standards. Therefore, the competences granted in the French EPZ remain within the framework of the law of the sea.

ZaöRV 66 (2006)