Zur Verringerung der Schuldenlast preist die Resolution die beim Toronto-Gipfel der sieben führenden westlichen Industriestaaten 1988 beschlossenen Maßnahmen, bei denen sich inzwischen – auch nach Auskunft des Humphreys-Berichts – herausgestellt hat, daß sie die Schuldenlast der afrikanischen Länder nur marginal reduzieren.

Die mangelnde Konkretheit des UNPAAERD stellt seine entscheidende Schwäche dar. Eine Überprüfung von Zielen und Maßnahmen, ein Soll-Ist-Vergleich, war somit 1988 kaum möglich. Die Zwischenevaluierung konnte darum nur eine Wiederholung einer Ist-Analyse bieten und Empfehlungen vorlegen. Daran wird sich auch bis 1991, wenn die 46.UN-Generalversammlung das UNPAAERD abschließend bewerten soll, nichts ändern. Dann wird nur die Möglichkeit eines Vergleichs der Ist-Zustände zu Beginn und zum Abschluß des UNPAAERD bestehen, eine Erklärung der Veränderungen mit Hilfe des UNPAAERD aber auf Grund der genannten Schwäche des Programms nicht möglich sein.

Daß das UNPAAERD kein operatives Aktionsprogramm ist, ist nicht nur Folge des gefundenen kleinsten gemeinsamen Nenners, sondern auch der konzeptionellen und entwicklungsstrategischen Schwächen auf afrikanischer Seite. In ihren Dokumenten machen die Afrikaner keine klaren Aussagen zu Entwicklungsstrategien wie den Konzepten der Exportorientierung, der Importsubstituion oder der inneren Marktentwicklung. Auch beim Verschuldungsproblem sind sie nicht in der Lage festzulegen, welche Größenordnung des Schuldendiensts sie für entwicklungsverträglich halten. Sie bieten ein Sammelsurium minimaler und weitergehender Forderungen an, aus dem sich jeder die heraussuchen kann, die ihm genehm sind.

Bei der Abschlußevaluierung wird 1991 deshalb auch zu fragen sein, welchen Beitrag das UNPAAERD zur Lösung der Grundprobleme der Vereinten Nationen geleistet hat. Die bisherige Geschichte des UNPAAERD läßt nicht erkennen, daß die Mitgliedstaaten bereit sind, im konkreten Fall die Weltorganisation als den geeigneten Verhandlungsrahmen für die internationalen Probleme vom Wirtschaft und Entwicklung ernst zu nehmen. Die Entscheidungen fallen in anderen Gremien – im IMF, in der Weltbank, im GATT und im Pariser Club. Die maßgeblichen Vorentscheidungen trifft nach wie vor die G-7, die Gruppe der sieben führenden westlichen Industrieländer.

1 UN-Dokument (deutschsprachig) A/S-13/16. Siehe zu Gegenstand und Verlauf der 13.Sondertagung der UN-Generalversammlung (27.5.–1.6.1986) Konrad Melchers, Afrika: freiwillige und unfreiwillige ›Politikreformen‹, VN 3/1986 S.90ff. – Ausführlich auf die ›afrikanische Krise‹ eingegangen wurde in dieser Zeitschrift zuletzt von Hans d'Orville, Nekrolog auf ein multilaterales Erfolgserlebnis. Das Büro der Vereinten Nationen für Nothilfemaßnahmen in Afrika (OEOA), VN 6/1986 S.193ff.; dort findet sich auch ein Nachweis der weiteren einschlägigen Beiträge (S.198).
2 Text: VN 4/1988 S.129f.
3 UN Doc. A/AC.229/2 v.23.4.1986.
4 A/AC.229/2, Ziff.30.
5 The World Bank, Financing Adjustment with Growth in Sub-Saharan Africa, 1986–90, Washington 1986.
6 A/S-13/2 v.20.5.1986, S.39.
7 Zusammensetzung: VN 3/1987 S.116. Siehe auch ebda. S.106.
8 A/43/596 v.7.9.1988, Ziff.92.
9 A/42/410 v.21.7.1987.
10 A/43/430 v.29.6.1988.
11 Siehe auch Richard Jolly / Rolph van der Hoeven, Kindeswohl und Schuldenlast. Bedingungen einer sozialverträglichen Strukturanpassungspolitik in der Dritten Welt, VN 6/1988 S.173ff.
12 A/43/500 v.10.8.1988 mit Add.1 v.18.8.1988.
13 A/43/500/Add.2 v.15.8.1988.
14 TD/B/1182 v.11.8.1988.
15 A/43/596.
16 Südafrika versucht allerdings, den Spieß umzudrehen, und verweist in einem Schreiben an den UN-Generalsekretär auf seine umfangreichen Wirtschaftsbeziehungen mit den afrikanischen Nachbarstaaten, insbesondere die präferentiellen Handelsbeziehungen, und die Überweisungen der in Südafrika tätigen Arbeitsemigranten (A/44/82 v.17.1.1989).
17 The World Bank and the UNDP, Africa's Adjustment and Growth in the 1980s, Washington 1989.

Meeresumweltschutz als globale und regionale Aufgabe

Die Anstrengungen von UNEP, IMO und ECE

HARALD HOHMANN

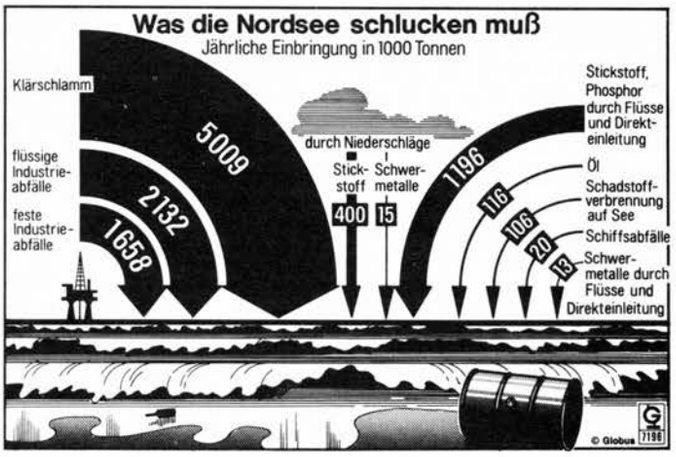
Im Lebensschicksal der Erde stellen die Ozeane das Gleichgewicht her.[1] Sie bedecken mehr als sieben Zehntel der Erdoberfläche und spielen die entscheidende Rolle in der Beibehaltung der der Lebenserhaltung dienenden Systeme, in der Beeinflussung des Klimas und in der Bewahrung der Tier- und Pflanzenwelt. Sie bieten uns weiterhin Nahrung, Transportmöglichkeiten, Energie, Beschäftigung, Erholung und zahlreiche wirtschaftliche und sozio-kulturelle Chancen. Doch diese Gleichgewichtsfunktion ist bedroht – wegen der Ausbeutung der Natur durch die Menschen, die immer noch übersehen, daß der alttestamentliche Spruch »Macht Euch die Erde untertan« auch einen Schutzauftrag an sie enthält. Die beiden miteinander verwobenen Ziele Umweltschutz und bestandsfähige Entwicklung[2] – möglicherweise sogar unser Überleben – verlangen nach deutlichen Fortschritten beim umweltschonenden Meeresregime (Oceans Management), wie der Fall ›Exxon Valdez‹ nur einmal mehr vor Augen geführt hat. Dazu sind effektive Regime eines globalen und eines regionalen Managements sowie nationale, auf internationaler Kooperation basierende Maßnahmen erforderlich. Da weiträumige Ferntransporte von Schadstoffen im Meer und in der Luft stattfinden,[3] sind nur völkerrechtliche Abkommen – flankiert von entsprechenden nationalen Gesetzen – erfolgversprechend. In den Worten des japanischen Richters am Internationalen Gerichtshof, Shigeru Oda:[4]

»Es gibt nur ein Weltmeer, und die Welt ist sich nun bewußt, daß sich die Zukunft des Ozeans bezüglich der Umwelt erst dann verbessern wird, wenn er internationalem Recht und weltweiten Regelungen unterworfen wird.«

Im folgenden soll gezeigt werden, welche Ursachen zur Meeresverschmutzung führen (I), bevor ausführlich dargestellt wird, welche Umwelt-Abkommen durch das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) initiiert wurden (II). Im Mittelpunkt stehen dabei die Abkommen des Regionalmeerprogramms des UNEP, deren Verhältnis zur Seerechtskonvention der Vereinten Nationen untersucht werden soll (III). Abschließend ist nach den Stärken und Schwächen der Regionalabkommen und nach den erforderlichen Maßnahmen für effektiven Umweltschutz und bestandsfähige Entwicklung zu fragen (IV).

I. Ursachen der Meeresverschmutzung

Von einem ökologischen Kriterien Rechnung tragenden und vorsorgenden Umweltschutz bei Meer, Gewässern und Luft



sind wir national und international – trotz zahlreicher neuerer völkerrechtlicher Ansätze – noch weit entfernt, denn vorläufig überwiegt noch die Katastrophenbewältigung an Stelle einer vorbeugenden Vermeidung von Umweltschäden.[5] Die erschütternde Nordseekatastrophe – gekennzeichnet durch Algenteppiche und den massenhaften Tod von Fischen und Robben – hat uns erstmals dazu gezwungen, nach effektiven Maßnahmen zum Meeresumweltschutz zu rufen. Und das, obwohl bereits vor eineinhalb Jahrzehnten im Bericht des ›Club of Rome‹ zu den »Grenzen des Wachstums« das heutige Fischsterben präzise vorausgesagt worden war:[6] Verklappungen, Überdüngungen, saurer Regen, Von-Land-Einleitungen aus Industrie, Landwirtschaft und städtischen Abwässern würden – so heißt es dort (und so ist es 1988 eingetreten) – die Zufuhr von Phosphor, Phosphaten, Nitraten und sonstigen Chemikalien bedingen, die zu Algenbildung, Sauerstoffmangel und Verschiebung der Artenzusammensetzung führen würde. Weder diese Warnung noch der 1980 veröffentlichte Bericht ›Global 2000‹ oder das gleichzeitig erschienene Sondergutachten ›Umweltprobleme der Nordsee‹ des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen,[7] die die Wahrscheinlichkeit schwerwiegender Beeinträchtigungen des Ökosystems Meer durch chemisch verschmutzte Küstengewässer und Luftablagerungen, durch Einleiten beziehungsweise Verklappen von gefährlichen Stoffen und durch Tiefseebergbau aufzeigten, konnten zu einer vorausschauenden Umweltgestaltung und Umweltplanung bezüglich der Meeresumwelt führen.

Das Sinken des Öltankers ›Torrey Canyon‹ am 18.März 1967 südwestlich der Küste Englands, der 117 000 Tonnen (t) Rohöl im Meer verlor, und die kurz darauf folgenden Tankerunglücksfälle führten ab 1967/68 dazu, daß die Meeresverschmutzung durch Öl ins allgemeine Bewußtsein drang. Diese unfallbedingten Öleinleitungen – die für Jahre den ökologischen Tod von Meer und Küste bedeuten – stellen statistisch aber nur etwa ein Drittel der Schiffseinleitungen dar; und die schiffahrtsbedingten Einleitungen machen – je nachdem, wie stark das Meer befahren ist – nur 10 bis 20 Prozent der Meeresverschmutzung aus.[8] Auf Meeren mit regem Schiffsverkehr – insbesondere auf der südlichen Nordsee, dem am stärksten befahrenen Seeweg der Welt – ist die auf den Schiffsbetrieb zurückgehende Verschmutzung durch Einleitungen von Ölen, gefährlichen Stoffen, Schiffsmüll und Abwässern beträchtlich. Denn die Schiffe geben beinahe alle Abfälle und Abwässer ohne jede Behandlung ins Meer, so Öle, Ölrückstände, Fäkalien, Kunststoff-Verpakkungsmaterial, Flaschen, Küchenabfälle und Waschwässer aus Chemikalientankern. Jährlich werden (ohne Tankerunfälle) mindestens 100 000 t Öl illegal in die Nordsee eingebracht, die überwiegend Rückstände aus der Tankerreinigung oder aus dem Schiffsbetrieb (Ölschlämme) sind; daß in der Nordsee rund ein Fünftel dieser Ölschlämme stillschweigend außenbords gepumpt wird, hängt auch damit zusammen, daß Auffanganlagen in nur unzureichendem Maße vorhanden sind und die Entsorgung sehr teuer (und das angesichts verschärfter Konkurrenzsituation!) ist.[9] Das Verklappen von Abfällen – 1978 wie 1985 wurden etwa 88 Mill t von den Nordseeanrainern verklappt –, das mit einem Anteil von 10 bis 20 vH zur Nordseeverschmutzung beiträgt,[10] ist ein künstlich vom Land aufs Meer übertragenes Problem. Denn es wird nur praktiziert, weil die Entsorgung giftiger Industrieabfälle sowie von Klärschlamm und kontaminiertem Baggergut (aus Häfen und Flußmündungen) an Land angeblich nicht möglich (tatsächlich: teurer) erscheint.

Die Industrieabfälle sind hauptsächlich Dünnsäuren (aus der Farbstoff- beziehungsweise Titandioxidherstellung), Organhalogenverbindungen und chlorierte Kohlenwasserstoffe (primär Pestizide wie DBP, PCB oder DDT). Klärschlämme, die jetzt nur noch von Großbritannien in der Nordsee verklappt werden, enthalten – wenn sie aus industrialisierten Gebieten stammen – sauerstoffzehrende Substanzen, Schwermetalle und chlorierte Kohlenwasserstoffe. Der 1978 allein von der Stadt Hamburg verklappte Klärschlamm enthielt unter anderem 330 t Eisen, 40 t Zink, 20 t Kupfer, 10 t Blei, 5 t Chrom, 2 t Nickel sowie Kobalt, Cadmium, Quecksilber. Insgesamt wurden der Nordsee 1985 durch das Verklappen von Baggergut 8114 t Zink, 2084 t Blei, 2450 t Chrom, 1000 t Kupfer, 670 t Nickel, 190 t Arsen, 20 t Cadmium und 17 t Quecksilber zugeführt; die entsprechenden Angaben für die auf See verbrannten Abfälle (1985 wurden 101 000 t Abfälle – zu 57 vH aus der Bundesrepublik stammend – verbrannt) sind noch bedeutend höher.[11] Radionukleide Einträge in die Nordsee gibt es jetzt nur noch durch die Wiederaufbereitungsanlagen La Hague (Frankreich) und Sellafield (Großbritannien); bis 1983 waren auch noch radioaktive Abfälle im Nordostatlantik verklappt worden.

Die größte Ursache der Meeresverschmutzung stellen zweifellos die Einleitungen vom Lande durch Flüsse, direkte Einleitungen und durch die Atmosphäre dar. Nach dem Nordseezustandsbericht der Bundesregierung vom September 1987 stammen 67 vH der Stickstoffe, 75 vH des Phosphors, etwa 35 vH des Quecksilbers, 35 vH des Kupfers, 38 vH des Arsens und über 99 vH der besonders gefährlichen Organhalogenverbindungen Lindan, DDT, PCB und Drins in der Nordsee aus der Einleitung von Flüssen; über die Atmosphäre sind mindestens 60 vH des Cadmiums, 30 vH des Quecksilbers, 50 vH des Bleis, 30 vH des Nitrats und 30 vH des Zinks in die Nordsee gelangt; mindestens 23 vH des Phosphors und 25 vH des Arsens der Nordsee stammen aus direkten Einleitungen.

Die anorganischen Nährstoffe (wie Phosphat und Stickstoff), die erst bei Überschußbildung (Hypertrophierung) zur Massenentwicklung von Planktonalgen und daher zu Sauerstoffmangel und Fischsterben führen, gelangen zu zwei Dritteln über die Flüsse (ansonsten über Atmosphäre, direkte Einleitungen, verklappten Klärschlamm) ins Meer; verursacht unter anderem durch Dünge- und Waschmittel sowie kommunale Abwässer liegt der Nährstoffeintrag für Stickstoff beim Vier- und für Phosphor beim Siebenfachen der natürlichen Flußfrachten. Für die Belastung der Deutschen Bucht mit Quecksilber ist der Eintrag durch die Elbe (Tschechoslowakei/DDR) die herausragende Quelle (circa 10 t pro Jahr), während die entsprechende Emission durch den Rhein 1985 auf 0,14 t (dagegen 1972: 40 t) zurückgegangen ist.

Auch Meeresnutzungen (wie Ölplattformen und Tiefseebergbau) tragen zur Meeresverschmutzung bei. Schätzungsweise 50 000 t Öl gelangen pro Jahr von Ölplattformen in die Nordsee – hinzu kommen Explosionen von Ölplattformen. Und der künftige Tiefseebergbau wird voraussichtlich zu schwerwiegenden und unkontrollierbaren Folgen, beispielsweise zur Zerstörung ganzer Nahrungsketten in der Tiefsee, führen.[12]

Daß hier zunächst nur Angaben zur Nordsee gemacht wurden, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die gleichen Probleme (mit regionalen Besonderheiten) auch für andere Regionalmeere gelten.[13] So gilt das Mittelmeer (gemeinsam mit Ostsee und Schwarzem Meer) als das in der Welt am meisten ver-

schmutzte halb-umschlossene Meer (semi-enclosed sea), dem vor dem UNEP-Aktionsplan jede Tradition einer Zusammenarbeit fehlte und bei dem alle Küstenstaaten insbesondere durch Von-Land-Einleitungen (land-based sources) die Meeresumwelt verschmutzten. Rotes Meer und Persisch-Arabischer Golf sind Gebiete mit rapidem Wachstum in Ölförderung, Industrie und Schiffahrt; Ölteppiche durch Plattformen, Öleinleitungen durch Schiffe sowie Luftverschmutzungen und Baggerarbeiten schaffen gravierende Probleme. Die Karibik ist eine tropische, weitverzweigte insulare Region mit 13 Insel-Staaten und weiteren Anrainern, deren Wirtschaft sich im Aufbau befindet; wie das Rote Meer und der Persisch-Arabische Golf wird sie häufig von Ölteppichen bedroht. Die erweiterte karibische Region besteht aus zwei halb-umschlossenen Meeren (dem Golf von Mexiko und der Karibik). Die west- und zentralafrikanische Region (Golf von Guinea) weist ein relativ hohes Maß an ökologischer und hydrographischer Homogenität auf. Die Süd(west)pazifikregion besteht wieder aus einer weitverstreuten Insellandschaft mit ungefähr gleichen ökologischen, klimatischen und hydrographischen Faktoren; hier kommen auf Grund der Atomtests nukleare Gefährdungen hinzu. Die Südostpazifikregion (sie reicht von Panama bis Chile) hat dagegen höchst unterschiedliche hydrographische Bedingungen, während die Ostafrikanische Region (Indischer Ozean) weitgehend ähnliche Konditionen aufweist. Die regionalen Probleme fallen etwas anders aus, je nachdem, ob es sich um hochentwickelte Industriestaaten (Nord- und Ostsee), Ölstaaten mit rapider Industrialisierung (Kuwait-Region und Rotes Meer) oder einheitlich um Entwicklungsländer handelt, wobei die Mittelmeerstaaten die wohlhabendsten unter den Entwicklungsländern sind. Auch die hydrographische Situation ist zu berücksichtigen: Vor allem bei halbumschlossenen Meeren wie Ostsee, Mittelmeer und Persisch-Arabischem Golf (Kuwait-Region) ist die Wassertiefe niedrig (55 Meter, 100 Meter beziehungsweise – im Mittelmeer – 1500 Meter) und die Austauschgeschwindigkeit sehr langsam (20 bis 40 Jahre bei der Ostsee, 40 bis 80 Jahre beim Mittelmeer, nur 3 Jahre beim Persisch-Arabischen Golf).[14]

II. Die durch IMO und UNEP initiierten Meeresumwelt-Abkommen

Die IMO, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, widmete sich ursprünglich primär Fragen der Schiffahrt und der Schiffssicherheit.[15] Schiffssicherheitsabkommen wie das Londoner SOLAS-Abkommen[16] gehören zu diesem Arbeitsbereich; zwar haben sie auch die Abwehr unfallbedingter Umweltgefahren zum Ziel, aber aus Raumgründen werden sie hier nicht als Umweltabkommen berücksichtigt. Die Gründung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) sowie eine internationale Tagung in der belgischen Hauptstadt (1969), bei der die beiden Brüsseler Abkommen vorbereitet wurden, waren die Reaktionen der IMO auf die Tankerkatastrophe der ›Torrey Canyon‹ (weitere Anstöße gab elf Jahre nach dem Unglücksfall von 1967 die kaum minder spektakuläre Havarie der ›Amoco Cadiz‹). Fortan wurde der mit der Schiffahrt zusammenhängende Meeresumweltschutz und das Initiieren entsprechender Meeresumwelt-Abkommen[17] eine ständige Aufgabe der IMO: die Brüsseler Interventions-Konvention (1969/73), die Brüsseler Ölhaftungskonvention (1969/76), die FUND-Konvention (1971/76), das Kernmaterial-Haftungsabkommen (1971), das Haftungsbeschränkungs-Abkommen (1976) sowie das Londoner Dumping-Abkommen (1972/78) und das MARPOL-Abkommen (1973/78) wurden von der IMO angeregt. Daß die IMO nur Initiativen im Bereich der Schiffahrts-Verschmutzung ergreifen konnte, unterstrich die Notwendigkeit, eine neue Umweltbehörde mit einem breiteren Ansatz zu gründen. Dieses war das am 15.Dezember 1972 durch Resolution 2997 (XXVII) der UN-Generalversammlung gegründete UNEP, das 1973 seine Arbeit aufnahm.[18] Vorausgegangen war die Anerkennung der Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit zwecks Vermeidung von Umweltschäden durch die Stockholmer Umweltkonferenz.[19] Die Stockholmer Deklaration von 1972 bildete mit den Brüsseler Abkommen von 1969 den Beginn eines internationalen Umweltbewußtseins und der Neugestaltung des Umweltvölkerrechts der fünfziger Jahre, nach dem der Meeresumweltschutz innerhalb des traditionell 3 Seemeilen breiten Küstenmeeres praktisch allein Aufgabe des Küstenstaates und außerhalb des Küstenmeeres Aufgabe des Flaggenstaates war.

Das UNEP handelt auf drei verschiedenen Ebenen: durch Initiieren von Abkommen, durch das Aufstellen von internationalen Richtlinien und Prinzipien und schließlich durch internationale Unterstützung für die nationale Gesetzgebung und Verwaltung.[20] Zu dem letztgenannten gehört das Erstellen von vergleichenden Listen der bestehenden Gesetzgebung zum Schutz der Meeresumwelt gemeinsam mit der WHO, der UNESCO und der Internationalen Union zum Schutz der Natur (IUCN) für das Mittelmeer (1976–80) und gemeinsam mit der FAO und der UN-Wirtschaftskommission für Afrika (ECA) für Westafrika (1978) und Ostafrika (1983) sowie mit weiteren UN-Regionalkommissionen für andere Regionen zur Realisierung des Regionalmeerprogramms. Als Hilfestellung dienen auch verschiedene Informationssysteme zum Datenaustausch. Zu den internationalen Richtlinien und Grundsätzen – die im Entstehen begriffenes Völkerrecht noch ohne verpflichtenden Charakter (soft law) darstellen[21] – gehören unter anderem der Entwurf von Verhaltensgrundsätzen »zur Erhaltung und einträchtigen Nutzung von zwei oder mehr Staaten gemeinsamen Ressourcen«,[22] die Weltcharta für die Natur,[23] Richtlinien für Umweltverträglichkeitsprüfungen von Industrieplanungen (1980/84) sowie Richtlinien für umweltrechtliche Aspekte, insbesondere Haftungsfragen, des Meeresbergbaus (offshore mining) 1981, und der Entwurf von Richtlinien für Meeresverschmutzung vom Lande aus 1983/84.[24] Den Offshore-Richtlinien waren Tagungen (1978–81) der 1976 gegründeten Experten-Arbeitsgruppe, den Richtlinien für ›land-based sources‹ waren Tagungen (1983–85) der 1981 eingesetzten Experten-Arbeitsgruppe vorausgegangen.

Zu den vom UNEP initiierten internationalen Abkommen gehören neben der Wiener Ozonkonvention, dem Washingtoner Artenschutzabkommen und der Bonner Konvention zur Erhaltung der wandernden wildlebenden Tierarten die Verträge des Regionalmeerprogramms (Regional Seas Programme, RSP): Barcelona-, Kuwait-, Abidjan-, Lima-, Jeddah-, Cartagena-, Nairobi- und Noumea-Abkommen; in Vorbereitung sind noch Abkommen für die Region Ostasien und der Aktionsplan für die Meere Südasiens. Die Erarbeitung dieses vom Genfer RSP-Aktivitätenzentrum koordinierten Regionalmeerprogramms für Mittelmeer, Persisch-Arabischen Golf, West- und Zentralafrika, Südostpazifik, Rotes Meer, Karibik (samt Golf von Mexiko), ostafrikanische Region und Süd(west)pazifik war der bisher größte Erfolg des UNEP. Beim Mittelmeerprogramm gelang es beispielsweise dem UNEP, 83 wissenschaftliche Forschungseinrichtungen in 16 Ländern zur Mitarbeit bei Überwachung und Forschung zu bewegen. Schließlich unterstützt das UNEP auch die ECE, deren einschlägige Arbeit insbesondere zur Genfer Luftreinhalte-Konvention geführt hat.[25]

Außerhalb der UNEP-Regionalpläne erfolgt die Koordination der Staaten von Nordostatlantik und Ostsee. Dabei kann davon ausgegangen werden, daß es für Staaten mit einer größeren Identität von Interessen und Traditionen und mit einem gleich hohen Grad an sozioökonomischer Entwicklung und einem damit verbundenen Umweltbewußtsein am leichtesten ist, eine regionale Kooperation zu erreichen. Insofern ist die regionale Kooperation der Nordostatlantikstaaten verständlich. Gleiches gilt auch für die Ostseeregion, deren Ost-West-Kooperation aber erst durch die Ostverträge (1970–72) und durch die KSZE-Schlußakte von Helsinki (1975) ermöglicht wurde, in der der Schutz von Umwelt und Natur als »bedeutende Aufgabe« bezeichnet und eine enge internationale Zusammenarbeit zur Lö-

sung der Umweltprobleme – sie erfolgte später auch im Rahmen der ECE – angeregt wurde. Die Regionalisierung des Nordostatlantik kann als gradualistische Herangehensweise bezeichnet werden (piecemeal approach: eine Materie wird nach der anderen in zeitlichen Abständen behandelt), während es sich bei der Ostsee um einen umfassenden Ansatz (comprehensive approach: alle Verschmutzungsquellen werden von vorneherein so detailliert wie möglich geregelt) und bei den UNEP-Regionalabkommen um ein Rahmenwerk (framework approach: Rahmenabkommen, bei denen alle Details späteren Protokollen überlassen bleiben) handelt.[26]

Die regionalen Zusammenarbeitspflichten gehen weit über die Möglichkeiten der Brüsseler Interventions-Konvention (1969) hinaus, die nur ein Eingreifen nach erfolgtem Stranden oder Kollidieren eines fremden Tankers auf hoher See zuläßt, um tatsächliche oder drohende »schwerwiegende schädliche Auswirkungen« für die eigene Küste abwehren zu können.[27] Erfreulicherweise ist damit nun geklärt, daß – was bei der ›Torrey Canyon‹ umstritten war – die Mitgliedstaaten den Tanker etwa bombardieren können, um das austretende Öl sofort zu verbrennen; bei Verstoß gegen Konsultationspflichten und Verhältnismäßigkeit werden aber Schadenersatzpflichten ausgelöst. Die Regionalabkommen enthalten dagegen zusätzlich Kooperationspflichten im Vorfeld von Gefahren. Die wesentlichen Kooperationspflichten sämtlicher Regionalabkommen – wobei Bonner und Helsinki-Abkommen gegenüber den UNEP-Regionalabkommen Besonderheiten aufweisen – lauten:[28] Bei drohenden oder eingetretenen Meeresverschmutzungen müssen die Vertragsparteien, die entsprechend ihre Kapitäne, Piloten und Seeplattform-Verantwortlichen anweisen, die notwendigen Feststellungen treffen, alle Maßnahmen zur Reduzierung der Verschmutzung ergreifen und sofort alle anderen Vertragsparteien über die Feststellungen und Maßnahmen informieren. Weiterhin gibt es das Recht zu Hilfeersuchen, zu dem nur das Bonner Abkommen von 1983 Kostenregelungen trifft, sowie die Verpflichtung zu Überwachungen, umfassenden Unterrichtungen und zur wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit einschließlich der Entwicklung von Notfallplänen und gemeinsamen Standards. Seit 1978 (ab dem Abkommen von Kuwait) enthalten die UNEP-Regionalabkommen die Bemühensklausel, Umweltverträglichkeitsprüfungen für Planungen im Küstenbereich vorzunehmen, und die Verpflichtung, Küstenerosion und Landverlust möglichst zu vermeiden und zu reduzieren. Nur vereinzelt ist es ab 1981/82 gelungen, die Pflicht zur Errichtung von besonderen Schutzgebieten beziehungsweise eine entsprechende Bemühensklausel zu verankern. Besonderheiten beim Bonner Abkommen bestehen insofern, als hier die Nordsee in Schutzzonen aufgeteilt wird, wodurch die Verantwortlichkeiten für Kontrollen, Analysen und Meldungen von vornherein exakt festgelegt sind, während diese beim Helsinki-Abkommen erst ausgehandelt werden müssen. Dem Bonner Abkommen fehlt allerdings jede Form einer Institutionalisierung; inzwischen hat aber die EG-Kommission weitgehend die Aufgaben eines Sekretariats und Regionalzentrums übernommen.[29]

Bei den anderen Regionen ist ein Trend zur Institutionalisierung der Kooperation unverkennbar; dabei übernehmen Regionalorganisationen die Aufgaben regelmäßiger Treffen, Berichte und Überprüfungen, Regionalzentren hingegen die Errichtung von Forschungs-, Unterrichtungs- und Ausbildungsprogrammen samt dem Aufbau gemeinschaftlicher Informationssysteme. Im Helsinki-Abkommen wird die einmal jährlich tagende Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee (kurz: Helsinki-Kommission) errichtet, während die Nordostatlantikstaaten die Oslo-Kommission (für das Osloer Dumping-Abkommen) und die Paris-Kommission (zur Durchführung des Pariser Abkommens) gegründet haben. Das Kuwait-Abkommen gründete die Regionalorganisation für den Schutz der Meeresumwelt in Kuwait sowie einen Regionalfonds und ein Regionalzentrum in Bahrain. Das Jeddah-Abkommen errichtete eine weitere Regionalorganisation (Regional Organization for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment) in Jeddah, die allerdings vorläufig mit der Organisation der Arabischen Liga für Erziehung, Kultur und Wissenschaft (ALESCO) kooperieren muß, und ein Regionalzentrum. Das Lima-Abkommen überträgt die Sekretariatsaufgaben der Ständigen Kommission für den Südpazifik, während das Noumea-Abkommen die Südpazifik-Kommission damit betraut hat. Bei den übrigen vier UNEP-Regionalabkommen wurden die Aufgaben von Regionalorganisation und Sekretariat dem UNEP übertragen, wobei das UNEP gemeinsam mit der IMO Regionalzentren gründen soll. Im Barcelona-Abkommen wurde bereits als Regionaleinrichtung das Regionale Zentrum zur Bekämpfung der Ölverschmutzung für das Mittelmeer in Malta gegründet.[30]

III. Die Abkommen zu Schiffseinleitungen, Verklappen und Landquellen und ihr Verhältnis zur Seerechtskonvention

Die Probleme der schiffahrtsbedingten Einleitungen von Öl und Ölrückständen, gefährlichen Stoffen und Schiffsmüll will das 1983 in Kraft getretene MARPOL-Abkommen bewältigen, das streng danach unterscheidet, ob ein sogenanntes Sondergebiet vorliegt oder nicht. Anerkannte Sondergebiete des MARPOL sind – für alle Stoffe – Ostsee und Schwarzes Meer sowie – bezüglich einiger Stoffe – Mittelmeer und Rotes Meer; eine Erklärung der Nordsee zum Sondergebiet konnte dagegen noch nicht erreicht werden. In diesen Sondergebieten ist (außer in Notfällen) die Beseitigung sämtlichen Schiffsmülls (außer Lebensmittelabfällen), jedes Einleiten von Ölen und ölhaltigen Gemischen sowie jedes Einleiten der besonders schädlichen flüssigen Stoffe der im Abkommen definierten Gruppen A und B oder ihrer Reinigungsrückstände verboten; stattdessen müssen diese Stoffe in die Auffanganlagen in den Häfen eingeleitet werden. Außerhalb dieser Sondergebiete – beispielsweise in der Nordsee – können Schiffsmüll (mit Ausnahme aller Kunststoffgegenstände), Öl, Ölgemische und schädliche flüssige Stoffe (außer denen der Gruppe A) unter Einhaltung einer Vielzahl von Voraussetzungen[31] eingeleitet werden. Hinzu kommen Vorschriften über das Führen von Öl- und Ladungstagebüchern, die Kontrollen erleichtern sollen. Das Helsinki-Abkommen hat in

Schwarze und Graue Listen

Zur *Schwarzen Londoner Liste* gehören organische Halogenverbindungen, Quecksilber und Cadmium (mit ihren Verbindungen), beständige Kunststoffe (unter anderem Netze), Rohöl (mit seinen Abfällen und Destillaten), hochgradig radioaktive Abfälle und Stoffe, die für die biologische und chemische Kriegsführung hergestellt sind. Zur *Grauen Londoner Liste* zählen sonstige radioaktive Stoffe, Schrott, sperrige Abfälle, Schädlingsbekämpfungsmittel, organische Siliciumverbindungen und Abfälle, die bedeutende Mengen an Arsen, Blei, Kupfer oder Zink enthalten. Das Osloer *Dumping-Abkommen* verzichtet völlig auf die radioaktiven und die biologisch-chemischen Stoffe, nennt dafür aber in seiner Schwarzen Liste »Stoffe, die nach übereinstimmender Auffassung der Vertragsparteien wahrscheinlich krebserregend sind«.

Zur *Schwarzen Pariser Liste* gehören organische Halogenverbindungen, Quecksilber und Cadmium (mit ihren Verbindungen), beständige Kunststoffe und aus Erdöl gewonnene beständige Öle sowie Kohlenwasserstoffe. Zur *Grauen Pariser Liste* gehören organische Phosphor-, Silicium- und Zinnverbindungen, reiner Phosphor, aus Erdöl gewonnene nichtbeständige Öle und Kohlenwasserstoffe sowie Arsen, Chrom, Kupfer, Blei, Nickel und Zink. Bei der *Schwarzen Barcelona-Liste* (Athener Protokoll) kommen zusätzlich zur Schwarzen Pariser Liste unter anderem hinzu: Phosphor, erwiesenermaßen krebserregende Stoffe, radioaktive Stoffe; die *Graue Barcelona-Liste* (Athener Protokoll) ergänzt die Graue Pariser Liste unter anderem um 20 Schwermetalle, Gifte, Biozyde, Kühlabwässer und um hyperthrophierende Stoffe.

seiner Anlage IV die MARPOL-Regeln in der Sondergebiets-Variante einschließlich der noch nicht in Kraft getretenen MARPOL-Anlagen III und IV übernommen, so daß in der Ostsee die schärfsten Anforderungen an Schiffseinleitungen gelten. Die übrigen Regionen begnügen sich mit globalen Verpflichtungen – beziehungsweise treten wie die Nordseeanstaaten dem MARPOL bei –, was offensichtlich damit zusammenhängt, daß die Schiffahrt (samt ihren Einleitungen) als globales Problem angesehen wird, während Verklappen und Einleitungen durch Landquellen eher durch regionale Abkommen lösbar erscheinen.

Sowohl das globale Londoner als auch das regionale Osloer Dumping-Abkommen unterscheiden für das Verklappen zwischen Schwarzen und Grauen Listen, also zwischen Stoffen, die überhaupt nicht (Schwarze Liste) oder nur mit einer vorherigen Einzelfallerlaubnis (Graue Liste) ins Meer entsorgt werden dürfen; alle übrigen Stoffe bedürfen einer vorherigen allgemeinen Erlaubnis. Vor einer Erlaubniserteilung müssen etwa Lage und Tiefe des Einbringungsortes, Umweltauswirkungen und die Möglichkeiten anderweitiger Beseitigung geprüft werden. Nach dem Londoner Abkommen bedarf jedes Verbrennen auf See einer vorherigen Sondererlaubnis beziehungsweise allgemeinen Erlaubnis, wobei wieder alternative Entsorgungsformen, Ort und Verbrennungssystem zu prüfen sind. Das Osloer Abkommen, dessen Listen nicht die radioaktiven Abfälle enthalten, enthält vorläufig noch keine Regeln zum Verbrennen, weil das Osloer Protokoll bislang noch nicht in Kraft getreten ist. Nach Inkrafttreten des Protokolls und Festschreiben der auf der Zweiten Internationalen Nordseeschutzkonferenz (24./25.November 1987 in London)[32] eingegangenen Verpflichtungen wäre das Osloer Abkommen schärfer: Die Verklappung muß – mit Ausnahme bestimmter natürlicher Stoffe – bis zum 31.Dezember 1989 schrittweise eingestellt und die Verbrennung auf See bis zum 1.Januar 1991 um mindestens 65 vH reduziert und bis zum 31.Dezember 1994 eingestellt werden. Die Vorschriften im Barcelona- und Noumea-Abkommen entsprechen – allerdings wird hier die Verbrennung nicht geregelt – denen des Londoner Abkommens, wobei das Noumea-Abkommen auch das Verklappen von sämtlichen radioaktiven Stoffen innerhalb seiner 200-Meilen-Zone samt Festlandsockel verbietet. Die schärfsten Anforderungen finden sich im Helsinki-Abkommen, welches das Verklappen aller Stoffe verbietet; allein Baggergut darf unter bestimmten, engen Voraussetzungen mit einer vorherigen Sondererlaubnis eingebracht werden. Die übrigen Regionalabkommen begnügen sich mit globalen Verpflichtungen.

Einziges Globalabkommen für die Von-Land-Einleitungen ist die Genfer Luftreinhalte-Konvention mit dem Helsinki-Protokoll, das eine Reduktion der Einträge von Schwefelemissionen aus der Luft um mindestens 30 vH bis 1993 (gegenüber dem Stand von 1980) erfordert. Das Pariser Abkommen verpflichtet die 12 Nordostatlantikstaaten sowie die EG, die vorsätzlichen Ableitungen über Flüsse (von Basislinie bis Süßwassergrenze) und über direkte Einleitungen der in der Schwarzen Liste aufgeführten Stoffe zu verbieten und der in der Grauen Liste aufgeführten Stoffe streng zu begrenzen; nach Inkrafttreten des Protokolls von 1986 würden auch Einträge aus der Luft vom Pariser Abkommen erfaßt. Entsprechend den Beschlüssen der Zweiten Nordseeschutzkonferenz sollen die Einleitungen von anorganischen Nährstoffen wie Phosphor und Stickstoff bis 1995 gegenüber 1985 um 50 vH verringert werden (so durch Verbesserungen der Kläranlagen und durch Phosphat-Regelungen gegenüber Landwirtschaft und Industrie). Die Regeln des Helsinki-Abkommens sind hier zu schwach ausgefallen, weil eine Schwarze Liste fehlt und die Kriterien für Erlaubniserteilung (bei den Stoffen der Grauen Liste) halbherzig sind. Auf der Sitzung der Helsinki-Kommission vom 15.Februar 1988 beschlossen die Umweltminister daher, die Ableitungen von Schwermetallen, Organhalogenverbindungen und Nährstoffen in die Ostsee bis 1995 um die Hälfte zu reduzieren.[33] Beim Barcelona-Abkommen (Athener Protokoll) sind die Ableitungen der Stoffe der Schwarzen Liste über Flüsse (von Basislinie bis Frischwassergrenze), über direkte Einleitungen und Luft verboten, die der Grauen Liste streng zu begrenzen; dabei ist der Umfang der Stoffe der beiden Listen sehr viel umfassender als bei der Pariser Liste ausgefallen, und auch die Anforderungen an Genehmigungen sind strenger. Weitgehend gleiches gilt für das Quito-Protokoll des Lima-Abkommens, nur enthält es statt einer Verpflichtung eine bloße Bemühenspflicht (»they shall endeavour«). Die übrigen Regionalabkommen begnügen sich mit globalen Verpflichtungen; beim Noumea-Abkommen wird dies ergänzt um die Pflicht zur Verhinderung der Lagerung radioaktiver Stoffe und zur Verhütung der Verschmutzung durch Atombombentests.

Zur Verschmutzung durch Meeresnutzungen gibt es – außer Globalverpflichtungen – keine Regelungen; das Freisetzen von Schadstoffen bei der Ausbeutung oder Verarbeitung mineralischer Bodenschätze gilt auch nicht als ›Einbringen‹ oder ›Einleiten‹ im Sinne des Londoner oder des MARPOL-Abkommens. Obwohl es schon zu mehreren Explosionen von Ölplattformen gekommen ist, ist das 1977 geschlossene Offshore-Haftungsabkommen noch nicht in Kraft getreten. Nur für Öltankerunglükke kann die Haftungsfrage als befriedigend gelöst bezeichnet werden: die Kombination aus Brüsseler Ölhaftungs-Konvention und FUND-Konvention sorgt dafür, daß praktisch immer Schadenersatz geleistet werden kann. Bis zu einer bestimmten Höchstgrenze haftet der Schiffseigentümer, der deswegen (ab einer bestimmten Schiffsgröße) eine entsprechende Versicherung nachweisen muß; darüber hinaus haftet der Fonds für Ölverschmutzungsschäden, der aus Beiträgen von Ölimporteuren finanziert wird. Für die Transporte von Chemikalien oder für Meeresnutzungen fehlt jegliches Haftungsabkommen.

Der Abschluß dieser Regionalabkommen (mitsamt den parallelen UNEP-Seminaren zum Tiefseebergbau ab 1976 und zu den Von-Land-Einleitungen ab 1981) hat maßgeblich die Arbeit an der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen (SRK) beeinflußt. Teil XII der SRK statuiert als Korrelat zum souveränen Recht der Staaten, ihre Naturreichtümer schonend abzubauen, ihre Pflicht, die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren und deswegen – entsprechend ihren Fähigkeiten – die Verschmutzung der Meeresumwelt durch jedwede Quelle zu verhindern, zu reduzieren beziehungsweise zu kontrollieren. Neben der Verpflichtung zum Erlaß entsprechender internationaler, regionaler oder nationaler Regeln enthält die SRK kaum materielles Umweltrecht, so daß sie eher eine Kompetenzverteilung zum Erlaß von materiellem Umweltrecht darstellt: Es wird geregelt, wer entsprechende Normen erlassen und wer sie durchsetzen muß.[34] Die Diskussionen während der III.Seerechtskonferenz in Caracas 1974 darüber, welcher Staat welche Regeln durchsetzen soll, führten nur zur Auseinandersetzung bezüglich der Durchsetzungs-Kompetenz zu Schiffseinleitungen, während im übrigen Konsens herrschte.[35] Es kann insofern nicht verwundern, daß die SRK-Kompetenzregeln zum Verklappen und Von-Land-Einleiten dem Regime von London und dem der Regionalabkommen weitgehend entsprechen, während die SRK-Regeln zu Schiffseinleitungen, die immer heftig umstritten waren, etwas anders als das MARPOL-Regime ausgefallen sind.

Denn bei den schiffahrtsbedingten Einleitungen wird durch die SRK eine Dreiteilung der Verantwortungsbereiche zwischen Flaggen-, Küsten- und Hafenstaat eingeführt: Zusätzlich zu der stets bestehenden Verantwortung des Flaggenstaates dafür, daß Fahrzeuge unter seiner Flagge immer die entsprechenden Vorschriften befolgen, soll der Hafenstaat – im Interesse der Staatengemeinschaft an einem effektiven Umweltschutz – primär gegen Verstöße auf der hohen See sowie gegen Schiffe, die nicht mehr seetauglich sind, und der Küstenstaat – im eigenen nationalen Interesse – primär gegen Verstöße in Küstenmeer und Wirtschaftszone vorgehen dürfen (Art. 218–220 SRK). Küsten- und Hafenstaat können neben Kontrollen auch Beschlagnahmen und Strafverfahren gegen die Schiffsmannschaft durchführen, wobei grundsätzlich nur Geldstrafen (außer bei

Abkommen zum Meeresumweltschutz

Abgekürzt zitierte Textausgaben:
Burhenne (Hrsg.): Internationales Umweltrecht – Multilaterale Verträge / International Environmental Law – Multilateral Treaties, Berlin 1977ff. (Mai 1988), 5 Bände;

E.Edom/H.J.Rapsch/G.Veh: Reinhaltung des Meeres. Nationale Rechtsvorschriften und internationale Übereinkommen, Köln usw. 1986;

Platzöder/Vitzthum: Seerecht – Law of the Sea. Textausgabe, Baden-Baden 1984 (Neuauflage i.E.).

BGBl = Bundesgesetzblatt;
ILM = International Legal Materials.

Globale Abkommen (Stand: 1.10.1988)

- *Genfer Übereinkommen v. 29.4.1958 über die Hohe See* (Convention on the High Seas), BGBl 1972 II, S.1089 (Platzöder/Vitzthum, S.27–48), in Kraft getreten am 30.9.1962, für die Bundesrepublik Deutschland am 25.8.1973. Abkommen zur Regelung der Freiheiten der hohen See und ihrer Grenzen; Umweltschutzregeln in Art. 24 und 25.

- Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen, Brüssel, 29.11.1969 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualities), kurz: *Brüsseler Interventions-Konvention;* BGBl 1975 II, S.139 (Edom/Rapsch/Veh, S.241ff., und Burhenne 969: 89). 54 Mitgliedstaaten (u.a. 10 EG-Staaten), in Kraft getreten am 6.5.1975, für die Bundesrepublik Deutschland am 5.8.1975.

– Londoner Protokoll über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl v. 2.11.1973, BGBl 1985 II, S.593 (Burhenne 973: 83). 23 Mitgliedstaaten (u.a. 8 EG-Staaten), in Kraft getreten am 30.3.1983, für die Bundesrepublik am 19.11.1985.
Das Abkommen ermöglicht ein Eingreifen gegen fremde verunglückte Tanker, um Gefahren für die eigene Küste abzuwehren.

- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, Brüssel, 29.11.1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), kurz: *Brüsseler Ölhaftungskonvention;* BGBl 1975 II, S.301 (Burhenne 969: 88). 63 Mitgliedstaaten (u.a. 10 EG-Staaten); in Kraft getreten am 19.6.1975, für die Bundesrepublik Deutschland am 18.8.1975,
in der Fassung des Protokolls v. 19.11.1976, BGBl 1980 II, S.724 (Burhenne 976: 86); Protokoll in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik) am 8.4.1981.
Das Abkommen regelt den Schadenersatz für die auf Öltankerunfälle zurückgehenden Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet (samt Küstenmeer) jedes der Mitgliedstaaten.

- Internationales Übereinkommen über die Gründung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, Brüssel, 18.12.1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), kurz: *FUND-Konvention;* BGBl 1975 II, S.320 (Burhenne 971: 94), in der Fassung des Protokolls v. 19.11.1976, BGBl 1980 II, S.721 (Burhenne 976: 87). 40 Mitgliedstaaten (u.a. 9 EG-Staaten); in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 16.10.1978.
Ergänzendes Abkommen zur Brüsseler Ölhaftungskonvention: der durch Ölimporteure finanzierte Fonds bietet Schadenersatz über die Ölhaftungskonvention hinaus.

- Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See, Brüssel, 17.12.1971 (Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material), kurz: *Brüsseler Kernmaterial-Haftungsabkommen;* BGBl 1975 II, S.957 und S.1026 (Burhenne 971: 93). 11 Mitgliedstaaten (u.a. 5 EG-Staaten); in Kraft getreten am 15.7.1975, für die Bundesrepublik Deutschland am 30.12.1975.
Sinn des Abkommens: Der Kapitän eines Kernmaterial befördernden Schiffes wird grundsätzlich von der Transporthaftung für Schäden frei, wenn der Unternehmer der Nuklearanlage schadenersatzpflichtig ist.

- Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, London, 29.12.1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter), kurz: *Londoner Dumping-Abkommen;* BGBl 1977 II, S.180, in der Fassung der Resolutionen v. 12.10.1978 und 24.9.1980, BGBl 1983 II, S.142 (Edom/Rapsch/Veh, S.283ff., und Burhenne 972: 96, 972: 96/A, 972: 96/B, 972: 96/C). 62 Mitgliedstaaten (u.a. 11 EG-Staaten); in Kraft getreten am 30.8.1975, für die Bundesrepublik Deutschland am 8.12.1977.
Zweck des Abkommens: Regeln zum vorsätzlichen Verklappen und Verbrennen von Abfällen durch Schwarze und Graue Listen (nicht erfaßt: Abfallbeseitigung durch normalen Schiffsbetrieb, siehe MARPOL), Sekretariat: IMO.

- Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, London, 2.11.1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL), kurz: *MARPOL-Abkommen,* in der Fassung des Protokolls v. 17.2.1978, mit den Anlagen I und II und den Fakultativ-Anlagen III–V;
BGBl 1984 II, S.231 und BT-Drs. 9/805 (= Anlagen) (Edom/Rapsch/Veh, S.67–230, und Burhenne 973: 84). 52 Mitgliedstaaten (u.a. 9 EG-Staaten) mit über 80 vH der Welthandelsflotte; in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland): Abkommen und Anlage I am 2.10.1983, Anlage II am 6.4.1987 und Anlage V am 1.1.1989; Anlagen III und IV sind noch nicht in Kraft.
Zweck des Abkommens: Begrenzung des Einleitens von Schadstoffen beim normalen Schiffsbetrieb, und zwar für Einleiten von Öl (Anlage I), schädlichen Stoffen aus Chemikalientankern (Anlage II) und Schiffsmüll (Anlage V) sowie für verpackte Schadstoffe (Anlage III) und Schiffsabwässer (Anlage IV).
Durch Inkrafttreten des MARPOL-Abkommens wurde das Internationale Abkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl (OILPOL) v. 12.5.1954 gegenüber den MARPOL-Vertragspartnern aufgehoben.

- Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung von auf See entstandenen Ansprüchen, London, 19.11.1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims), kurz: *Haftungsbeschränkungs-Abkommen;* BGBl 1986 II, S.786 (Burhenne 976: 85). 16 Mitgliedstaaten (u.a. 5 EG-Staaten); in Kraft getreten am 1.12. 1986, für die Bundesrepublik Deutschland am 1.9.1987.
Zweck des Abkommens: Schiffseigentümer oder Retter können Ansprüche wegen Tod, Körperverletzung, Sachschäden etc., die beim Betreiben eines Schiffes oder bei Bergungsarbeiten entstehen, grundsätzlich auf bestimmte Höchstbeträge begrenzen (Abkommen gilt nicht für Ansprüche aus Ölverschmutzung oder bei Verunglücken eines Reaktorschiffes).

- Übereinkommen über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung, Genf, 13.11.1979 (Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution), abgekürzt: *Genfer Luftreinhalte-Abkommen;* BGBl 1982 II, S.374 (Burhenne 979: 84). 32 Vertragsparteien (u.a. die EG und die EG-Staaten, UdSSR, USA und Kanada); in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 16.3.1983.

– Protokoll über die langfristige Finanzierung des Programms über die Zusammenarbeit bei der Messung und Bewertung der weiträumigen Übertragung von luftverunreinigenden Stoffen in Europa v. 28.9.1984, kurz: *EMEP-Protokoll;* Burhenne 979: 84/A. 18 Vertragsparteien; in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 28.1.1988.

– *Helsinki-Protokoll* v. 8.7.1985; BGBl 1986 II, S.1117 (Burhenne 979: 84/B). 22 Vertragsparteien; in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 2.9.1987.

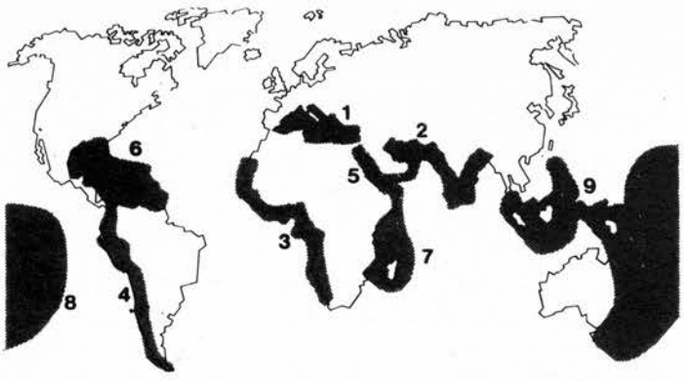
– *Sofia-Protokoll* v. 31.10.1988; ILM 28 (1989), S.212. Noch nicht in Kraft.
Zweck: Verpflichtung zu Meßprogrammen sowie Absichtserklärungen bezüglich Einträgen aus der Luft (Genfer Konvention) und Reduktion der Schwefelemissionen um mindestens 30 vH bis 1993 (Helsinki-Protokoll) bzw. der Stickoxide (Sofia-Protokoll).

- Seerechtskonvention der Vereinten Nationen, Montego Bay, 10.12.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea), kurz: *UN-Seerechtskonvention,* UN Publ. E.83.V.5; sowie in Platzöder/Vitzthum, S.69–286, und in Burhenne 982: 92. Die Konvention ist noch nicht in Kraft; ratifiziert haben 35 Staaten.
Umweltschutzbestimmungen insbesondere in Teil XII (Art.192–237).

Regionale Abkommen (außerhalb des UNEP-Regionalmeerprogramms) (Stand: 1.10.1988)

Abkommen für Nordsee/Nordostatlantik

- Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Nordsee, Bonn, 9.6.1969 (Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil), kurz: *Bonner Abkommen 1969;* BGBl 1969 II, S.2067; 8 Nordseestaaten; in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 9.8.1969.



Das Regionalmeerprogramm des UNEP umfaßt neun Aktionspläne zum Schutz der regionalen Meeresumwelt: Mittelmeer (1), Persisch-Arabischer Golf (2), West- und Zentralafrika (3), Südostpazifik (4), Rotes Meer und Golf von Aden (5), Karibik (6), Östliches Afrika (7), Südpazifik (8), Ostasien (9). Für die südasiatischen Meere (um den Indischen Subkontinent – hier schon markiert) wird gegenwärtig ein regionaler Aktionsplan erstellt.

– Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe, Bonn, 13.9.1983, kurz: *Bonner Abkommen 1983;* ABl EG L 188/9 v. 16.7.1984 (Edom/Rapsch/Veh, S.231ff.; Burhenne 983: 68). Noch nicht in Kraft; ratifiziert haben 8 Nordseestaaten sowie die EG.

- Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen durch Schiffe und Flugzeuge, Oslo, 15.2.1972 (Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft), kurz: *Osloer Dumping-Abkommen;* BGBl 1977 II, S.169 (Edom/Rapsch/Veh, S.261ff., und Burhenne 972: 12). 13 Nordostatlantikstaaten; in Kraft getreten am 7.4.1974, für die Bundesrepublik Deutschland am 23.12.1977;

– Protokoll v. 2.3.1983 zur Änderung des Abkommens *(Osloer Dumping-Protokoll),* BT-Drs. 10/3647 (Burhenne 972: 12/A) (seit dem 5.12.1986 gilt für die Bundesrepublik das Vertragsgesetz BGBl 1986 II, S.999, bezüglich des Protokolls; völkerrechtlich ist es aber noch nicht in Kraft).

- Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus, Paris, 4.6.1974 (Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources), kurz: *Pariser Abkommen;* BGBl 1981 II, S.871 (Edom/Rapsch/Veh, S.305ff., und Burhenne 974:43). 12 Nordostatlantik-Staaten sowie EG; in Kraft getreten am 6.5.1978, für die Bundesrepublik Deutschland am 1.4.1982.

– Protokoll v. 26.3.1986 zur Änderung des Abkommens, kurz: *Pariser Protokoll;* Burhenne 974: 43/A. Noch nicht in Kraft.

- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch die Erforschung und Ausbeutung von mineralischen Bodenschätzen auf dem Meeresgrund, London, 1.5.1977 (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources), kurz: *Offshore-Haftungsabkommen;* Burhenne 977: 33. Gezeichnet von 6 Nordostatlantikstaaten, noch nicht in Kraft.

Abkommen für die Ostsee

- Konvention über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets, Helsinki, 22.3.1974 (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area), kurz: *Helsinki-Abkommen,* mit Anlagen I–VI; BGBl 1979 II, S.1230 (davon Anlage IV = S.1243–1274 = MARPOL) (Edom/Rapsch/Veh, S.319–372, und Burhenne 974: 23). 7 Ostseestaaten; in Kraft getreten (international und für die Bundesrepublik Deutschland) am 3.5.1980, Anlagen I–VI in Kraft getreten zwischen 1984 und 1987.

Regionale Abkommen (innerhalb des UNEP-Regionalmeerprogramms) (Stand: 1.1. bzw. 1.2.1988)

- Übereinkommen zum Schutz des Mittelmeeres vor Verschmutzung, Barcelona, 16.2.1976 (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution), kurz: *Barcelona-Abkommen;* ABl EG L 240 v. 19.9.1977; ILM 15 (1976), S.285 (Edom/Rapsch/Veh, S.373ff., und Burhenne 976: 13). 17 Mittelmeerstaaten sowie EG; in Kraft getreten am 12.2.1978.

– Protokolle I (Dumping) und II (Zusammenarbeit), Barcelona, 16.2.1976; ABl EG L 240 v. 19.9.1977; ILM 15 (1976), S.300/306 (Burhenne 976: 14 und 976: 15). 17 Mittelmeerstaaten sowie EG; in Kraft getreten am 12.2.1978.

– Protokoll III (Meeresverschmutzung vom Lande aus), Athen, 17.5.1980; ABl EG L 67/3 v. 12.3.1983; ILM 19 (1980), S.863 (Burhenne 980: 37). 10 Mittelmeerstaaten sowie EG; in Kraft getreten am 17.6.1983.

– Protokoll IV (Besondere Schutzgebiete), Genf, 3.4.1982; Burhenne 982: 26. 11 Mittelmeerstaaten; in Kraft getreten am 23.3.1986.

- Regionales Übereinkommen von Kuwait über die Zusammenarbeit zum Schutz der marinen Umwelt vor Verschmutzung, Kuwait, 24.4.1978 (Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution), kurz: *Kuwait-Abkommen;* ILM 17 (1978), S.511 (Burhenne 978: 31). 8 Staaten am Persisch-Arabischen Golf; in Kraft getreten am 1.7.1979.

– Protokoll (Zusammenarbeit), Kuwait, 24.4.1978, ILM 17 (1978), S.526 (Burhenne 978: 32). 8 Staaten am Persisch-Arabischen Golf; in Kraft getreten am 1.7.1979.

- Abkommen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Schutzes und der Entwicklung der Meeres- und Küstenumwelt der west- und zentralafrikanischen Region, Abidjan, 23.3.1981 (Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region), kurz: *Abidjan-Abkommen;* UNEP/IG.22/7; ILM 20 (1981), S.729 (Burhenne 981: 23). 7 west- und zentralafrikanische Staaten, in Kraft getreten am 5.8.1984.

– Protokoll (Zusammenarbeit), Abidjan, 23.3.1981; ILM 20 (1981), S.756 (Burhenne 981: 24). 7 west- und zentralafrikanische Staaten; in Kraft getreten am 5.8.1984.

- Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt und Küstengebiete des Südostpazifiks, Lima, 20.11.1981 (Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South-East Pacific), kurz: *Lima-Abkommen;* Burhenne 981: 84. 4 lateinamerikanische Staaten; in Kraft getreten am 19.5.1986.

– Vereinbarung über regionale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Verschmutzung im Südostpazifik durch Öl und andere schädliche Substanzen in Notfällen, Lima, 12.11.1981 (Agreement on Regional Co-operation in Combating Pollution of the South-East Pacific by Hydrocarbons or Other Harmful Substances in Cases of Emergency), kurz: *Lima-Vereinbarung;* UNEP-CPPS/IG.32/4 (Burhenne 981: 85). 4 lateinamerikanische Staaten, in Kraft getreten am 14.7.1986.

– Protokoll (Meeresverschmutzung vom Lande aus) und Zusatzprotokoll (Zusammenarbeit), Quito, 22.7.1983; Burhenne 983: 54 und 983: 55 (Sekretariat: Ständige Kommission für den Südpazifik). 4 lateinamerikanische Staaten; in Kraft getreten am 23.9.1986 (Protokoll) bzw. am 20.5. 1987 (Zusatzprotokoll).

- Regionales Abkommen über den Schutz der Umwelt des Roten Meeres und des Golfs von Aden, Jeddah, 14.2.1982 (Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and the Gulf of Aden Environment), kurz: *Jeddah-Abkommen;* Burhenne 982: 13. 4 arabische Staaten; in Kraft getreten am 20.8.1985.

– Protokoll (Zusammenarbeit), Jeddah, 14.2.1982; Burhenne 982: 14. 4 arabische Staaten; in Kraft getreten am 20.8.1985.

- Übereinkommen zum Schutz und zur Entwicklung der Meeresumwelt im erweiterten karibischen Raum, Cartagena de Indias (Kolumbien), 24.3.1983 (Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region), kurz: *Cartagena-Abkommen;* Burhenne 983: 23. 13 Staaten sowie EG, in Kraft getreten am 11.10.1986.

– Protokoll (Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölunfällen), Cartagena, 24.3.1983; Burhenne 983: 24. 13 Staaten sowie EG; in Kraft getreten am 11.10.1986.

- Übereinkommen über den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Meeres- und Küstenumwelt der ostafrikanischen Region, Nairobi, 21.6.1985 (Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region), kurz: *Nairobi-Abkommen;* Burhenne 985: 46. Noch nicht in Kraft, gezeichnet von 3 ostafrikanischen Staaten, Frankreich und der EG.

– Protokolle I (Zusammenarbeit) und II (Geschützte Gebiete und wilde Fauna und Flora); Nairobi, 21.6.1985; Burhenne 985: 48 und 985: 47. Noch nicht in Kraft.

- Übereinkommen zum Schutz der natürlichen Ressourcen und der Umwelt im Südpazifik-Gebiet, Noumea (Neukaledonien), 25.11.1986 (Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region), kurz: *Noumea-Abkommen;* ILM 26 (1987), S.38ff. (Burhenne: 986: 87); (Sekretariat: Südpazifik-Kommission). Noch nicht in Kraft, gezeichnet von 12 Staaten.

– Protokolle I (Dumping) und II (Zusammenarbeit), Noumea, 25.11.1986; ILM 26 (1987), S.59/65 (Burhenne 986: 87/A und 986: 87/B). Noch nicht in Kraft.

Zusammengestellt von Harald Hohmann, unter Mitwirkung von Petra Müller

»vorsätzlichen und ernsthaften« Verschmutzungen) verhängt werden dürfen; weitere Beschränkungen (zum Beispiel Diskriminierungs- und Verzögerungsverbot sowie Konsultations- und Schadenersatzpflichten) ergeben sich aus den Artikeln 223 bis 233 der Konvention. Im Gegensatz dazu ist beim MARPOL-Abkommen die Rolle des Küstenstaates sehr beschränkt: er kann zwar – ohne unangemessene Verzögerung des Schiffes – Untersuchungen über Verstöße durchführen, muß aber entsprechende Beweise dem Flaggenstaat vorlegen, damit dieser ein Strafverfahren durchführen kann.[36] Diese ›quasiuniversale Jurisdiktion‹ der Hafenstaaten durch die SRK ist zum Teil als zu exzessiv kritisiert worden; teils wird auch eine Multiplizität von Flaggen- und Küstenstaat-Gesetzgebung befürchtet.[37] Bezüglich der Rechtssetzungsbefugnis hat die SRK praktisch den Ansatz übernommen (Art. 211 SRK), nach dem innerhalb des Küstenmeeres und der Wirtschaftszone die Küstenstaaten das Umweltrecht setzen (zonal approach). Daß diese an sich sehr weitgehende Rechtssetzungsbefugnis der Küstenstaaten auch beschränkt ist, zeigt sich daran, daß keine Regeln zu »Bauart, Konstruktion, Bemannung (und) Ausrüstung« fremder Schiffe möglich sind (Art. 21 II SRK) und daß innerhalb des Küstenmeeres erst dann ein Schiff an der Weiterfahrt – wegen unfriedlicher Durchfahrt – gehindert werden kann, wenn eine »vorsätzliche und ernsthafte« Verschmutzung vorliegt (Art. 19 II h SRK); in der Wirtschaftszone müssen die nationalen Regeln den allgemein akzeptierten internationalen Regeln entsprechen. Hingegen war die Übernahme des ›zonal approach‹ in der SRK für Verklappen, Von-Land-Einleiten und Meeresbodenausbeutung (Art. 207–210, 213–216 SRK) unproblematisch, weil hierüber immer Konsens bestanden hatte. Die Kompetenz zur Rechtssetzung liegt praktisch allein bei den Küstenstaaten; bezüglich internationaler und regionaler Regeln gibt es – bei Verklappen und Von-Land-Einleitungen – nur eine Bemühenspflicht,[38] während bei der Meeresbodenausbeutung innerhalb der nationalen Hoheitsgewalt eine Verpflichtung zum Erlaß entsprechender globaler und regionaler Regeln besteht. Die Durchsetzung der Regeln zum Verklappen erfolgt nach Art. 216 SRK durch den Küstenstaat (bezüglich potentieller Verstöße in Küstenmeer, Wirtschaftszone und Festlandsockel), den Flaggenstaat (bezüglich der Fahrzeuge unter seiner Flagge) und den Hafenstaat (bezüglich Schiffen, die bei ihm Abfälle aufladen). Von der gleichen Kompetenzaufteilung gehen das Londoner Abkommen und die regionalen Dumping-Abkommen aus. Bezüglich der Von-Land-Einleitungen ergeben sich ebenfalls keine Änderungen durch die Konvention; zu begrüßen ist, daß durch die SRK dieses Problem in einem internationalen Abkommen verankert wurde. Gleiches gilt für die Artikel zur Meeresbodenausbeutung. Von besonderer Bedeutung ist auch die Bestimmung zum Umweltschutz beim Tiefseebergbau (Art. 145 SRK), für dessen Durchsetzung die Meeresbodenbehörde zuständig ist (Art. 215 SRK).

IV. Ausblick

Der Umweltschutz ist wie der Datenschutz und die Gefahren der Gen-Manipulation ein Problem, das mit darüber entscheidet, ob die Rechts- und Gesellschaftsordnung für die Bürger unseres Gemeinwesens noch akzeptabel sein kann oder nicht.[39] Glücklicherweise ist inzwischen eine Internationalisierung des Umweltschutzes zu konstatieren, die für den Bereich der Meeresumwelt am weitesten fortgeschritten ist. Dabei liegen die größten Hoffnungen bezüglich eines Meeresregimes auf dem Inkrafttreten der Seerechtskonvention – die Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen wurde von der Brundtland-Kommission als der bisher ambitionierteste Versuch zur Schaffung eines international anerkannten Meeresregimes bezeichnet[40] – und auf dem UNEP-Regionalmeerprogramm, an dem wenigstens 14 UN-Organe und weltweit über 40 internationale und regionale Organisationen teilnehmen. Es ist also bereits der richtige Weg eingeschlagen worden, dennoch gilt es, die Belastungsverschiebungen (etwa des Abfalls vom Land aufs Meer, vom Meer in die Luft, oder auch von Europa in die Dritte Welt[41]) stärker zu vermeiden, um die Probleme an der Wurzel zu bekämpfen; dabei ist zu beachten, daß ein übergreifendes Konzept erforderlich ist, denn die Medien Luft, Boden und Gewässer bilden gemeinsam die Umwelt. Bloße Beschränkungen der Schadstoffeinleitungen in Flüsse zwischen Basislinie und Süßwassergrenze – nur hierfür gelten die vier genannten regionalen Abkommen – nutzen nichts, wenn nicht gleichzeitig die Flüsse saniert und die Abwassereinleitungen gestoppt werden.

Nur sehr drastische Maßnahmen (etwa Sanierungen, Agrarreformen, Produktionsverbote für die gefährlichsten Stoffe, Abgabenerhöhungen) können die das Meer am meisten bedrohenden Von-Land-Einleitungen reduzieren.[42] Hierzu wäre – national wie international – eine Weiterentwicklung des Umweltrechts zu einem vorsorgenden und ökologisch geprägten Instrument unverzichtbar.[43] Schließlich geht es darum, das Überleben auch unserer Kinder zu sichern. Bestandsfähige Entwicklung liegt nur vor, wenn die Entwicklung den Bedürfnissen der gegenwärtigen Generation entspricht, ohne die Chancen künftiger Generationen auf Erfüllung ihrer Bedürfnisse aufs Spiel zu setzen. Umweltschutz und bestandsfähige Entwicklung bilden daher eine Einheit und eine der wichtigsten Aufgaben für uns alle.

Verwendete Abkürzungen: ABl. EG (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften), AJIL (American Journal of International Law), EurUm (Zeitschrift Europäische Umwelt), NuR (Zeitschrift Natur und Recht), NVwZ (Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht), RdC (Recueil des Cours), SRK (Seerechtskonvention), ZAU (Zeitschrift für angewandte Umweltforschung), ZfU (Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht)

1 World Commission on Environment and Development (Brundtland-Kommission), Our Common Future, Oxford 1987, S.262; vgl. dazu auch V.Hauff, Dauerhafte Entwicklung als globale Herausforderung, VN 3/1987 S.86ff. Die deutsche Übersetzung des Brundtland-Berichts (Unsere gemeinsame Zukunft, Greven 1987) ist sprachlich leider verunglückt, so daß hier die englische Originalausgabe zitiert wird.

2 Unter ›dauerhafter‹ bzw. ›bestandsfähiger Entwicklung‹ (sustainable development) versteht die Brundtland-Kommission eine »Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können« (S.43). Vgl. auch R.D.Munro/J.G.Lammers/Experts' Group on Environmental Law of the World Commission on Environment and Development, Environmental Protection and Sustainable Development, Legal Principles and Recommendations, London/Dordrecht/Boston 1987.

3 Zum Bleiniederschlag auf grönländischem Eis vgl. Club of Rome (Meadows u.a.), Die Grenzen des Wachstums, Reinbek 1973, S.68; zu Ferntransporten der Nordsee vgl. die Anhörung des Bundestags-Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit v. 5.10.1987 (nachfolgend zitiert als BT-Anhörung), z.B. auf S.353.

4 S.Oda, zit. nach R.Lal Soni, International Law and Marine Pollution, in: New Directions in International Law, Festschrift W.Abendroth, Frankfurt/New York 1982, S.333.

5 H.Hohmann, Maßnahmen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung, in: H.Donner/G.Magoulas/J.Simon/R.Wolf (Hrsg.), Umweltschutz zwischen Staat und Markt. Moderne Konzeptionen des Umweltschutzes, Baden-Baden 1989. Ähnlich auch R.Wolfrum, Die Internationalisierung staatsfreier Räume, Berlin 1984, S.260f.: Durch die Dumping-Abkommen würde weniger das ökologische Gleichgewicht geschützt als die wirtschaftliche Nutzung der See für Abfallbeseitigung eingeschränkt.

6 Club of Rome (Anm.3), S.59–69; zu Ursachen des heutigen Fischsterbens vgl. Dethlefsen in: BT-Anhörung (Anm.3), S.354f.; zu Ursachen des Robbensterbens (Virusinfektion und Kontamination) vgl. Bundesumweltministerium in: Umwelt 7/1988, S.268. Vgl. dazu auch die vier Beiträge in: ZAU 1988, S.209–228 (Themenheft Nordsee).

7 Global 2000: Der Bericht an den Präsidenten, Frankfurt 1980, S.629ff. und 664f.; Umweltprobleme der Nordsee. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Juni 1980, BT-Drs. 9/692.

8 Vgl. D.M.Johnston in: ders. (Hrsg.), The Environmental Law of the Sea, Berlin 1981, S.31.

9 Vgl. P.Kunig, Ölverschmutzung durch Schiffe. Das Verhältnis von Recht und Wirklichkeit am Beispiel der Nordsee, NuR 1986, S.266.

10 Vgl. G.Weichart, Verschmutzung der Nordsee, in: H.R.Krämer (Hrsg.), Die wirtschaftliche Nutzung der Nordsee und die EG, Baden-Baden 1979, S.87.

11 Angaben nach dem Nordseezustandsbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 11/878; sowie nach: Gutachten Umweltprobleme der Nordsee (Anm.7); L.Gündling, Rechtsprobleme der Abfallbeseitigung auf See, NuR 1982, S.41; Dethlefsen in: BT-Anhörung (Anm.3), S.144ff.; P.Ehlers/P.Kunig, Abfallentsorgung auf See, NVwZ 1987, S.948; U.Jenisch, Nordsee, Seerecht und Umweltschutz, Außenpolitik 1989, S.81.

12 Vgl. M.Remond-Guilloud und J.N. Barnes in: Johnston (Anm.8), S.245 bzw. 259; sowie Jürgen Schneider, Ökologische Konsequenzen des Tiefseebergbaus, in: Graf Vitzthum (Hrsg.), Die Plünderung der Meere, Frankfurt 1981, S.161, und H.Thiel, Verschmutzung und Vergiftung der Meere, ebda. S.131. Zu Öleinträgen von Plattformen in die Nordsee vgl. Weichart (Anm.10): 50 000 t pro Jahr bzw. Nordseezustandsbericht (Anm.11) Anlage VII: 29 000 t pro Jahr.

13 Vgl. D.M.Johnston/L.Enomoto, Regional Approaches, in: Johnston (Anm.8), S.324ff.

14 Vgl. J.de Yturriaga, Regional Conventions on the Protection of the Marine Environment, RdC 162 (1979 I), S.342ff.; bei der Nordsee beträgt die Austauschgeschwindigkeit 6 bis 36 Monate. Zu Nord- und Ostsee vgl. P.Kunig, ›Nordsee‹ und ›Ostsee‹, in: Kimminich u.a. (Hrsg.), Handwörterbuch des Umweltrechts, Bd.2, 1988, Sp.62 und Sp.141; sowie U.Mayer, Das Meer als Müllkippe, Gewerkschaftliche Monatshefte 1988, S.746, und Jenisch (Anm.11). Zum Mittelmeer vgl. drei Beiträge in: EurUm 1/1988 (Themenheft Mittelmeer).

15 Vgl. W.H.Lampe, Sicherheit der Schiffahrt und Schutz der Meeresumwelt, VN 3/1982 S.86ff.; M.Kilian, Umweltschutz durch Internationale Organisationen, Berlin 1987, S.156ff.

16 Zu Sicherheitsabkommen wie dem SOLAS-Abkommen v. 1.11.1974 vgl. Lampe (Anm.15); zu weiteren Ölabkommen (wie den beiden freiwilligen Industrieabkommen TOVALOP und CRISTAL) vgl. M.Bothe, Oil Pollution Conventions, in: Encyclopedia of Public International Law, Instalment 11, 1989.

17 Vgl. die diesem Artikel beigegebene Übersicht. Weitere Referenz-Quellen sind: die UNEP-Dokumente (z.B.: Selected Multilateral Treaties in the Field of Environment 1983ff., UNEP – Regional Seas, Februar 1988); Bowman/Harris, Multilateral Treaties (Stand 1.1.1988), University of Nottingham Treaty Center; die niederländische Monatsschrift ›tractatenblad‹; die Zeitschrift Environmental Policy and Law (Lausanne), in der mehrere Abkommen abgedruckt sind.

18 Vgl. K.Egger, Zehn Jahre nach Stockholm, VN 4/1982 S.113ff., und K.Dicke, Mensch, Umwelt und Natur, VN 2/1985 S.59ff.; sowie Kilian (Anm.15), S.254ff.

19 Prinzip 7 der Stockholmer Deklaration (Text: VN 4/1972 S.109ff.) und die Empfehlungen 86–94 des Stockholmer Aktionsplans betreffen die Meeresverschmutzung.

20 Vgl. P.H.Sand, Environmental Law in the United Nations Environment Programme, in: Academie de Droit International, Colloque 1984 (L'avenir du droit international de l'environnement), Dordrecht 1985, S.51 (mit umfassenden Nachweisen zu UNEP-Dokumenten).

21 Vgl. W.Lang, Die Verrechtlichung des internationalen Umweltschutzes, Archiv des Völkerrechts 1984, S.283.

22 UN Doc. UNEP/GC.6/17; von der UN-Generalversammlung zur Kenntnis genommen am 18.12.1979 mit Resolution 34/186.

23 Vgl. W.Skupnik, Ermahnung ohne Adressaten, VN 1/1983 S.12ff.; Text der Weltcharta ebda., S.29ff.

24 Zum Meeresbergbau vgl. UNEP/WG.54/4, Annex I (1981), und UNEP/GC.9/5/Add.5, Annex III (1981); zu den Von-Land-Einleitungen vgl.: Guidelines on Marine Pollution from Land-bases Sources, UNEP/WG.92/2 (1983), und UNEP/WG.109/2 (1984).

25 Vgl. F.Dannenbring, Pragmatische gesamteuropäische Zusammenarbeit, VN 1/1988 S.7ff., und K.Brendow, Energiewirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Ost und West, VN 2/1985 S.53ff.

26 Yturriaga (Anm.14), S.336.

27 Nach Art. 221 SRK ist ein Eingreifen betroffener Staaten nicht nur bei »schwerwiegenden schädlichen Auswirkungen«, sondern bei jedem tatsächlichen oder drohenden Schaden für ihre Küsten aufgrund eines Schiffsunfalls möglich.

28 Zwei gute, knappe Darstellungen zum regionalen Meeresumweltschutz sind: J.de Yturriaga, Protection of the Marine Environment against Pollution, Annuaire de l'Association des Auditeurs, vol.54–56 (1984–86), Dordrecht 1987, S.8; B.A.Boczek, Global and Regional Approaches to the Protection and Preservation of the Marine Environment, Case Western Reserve Journal of International Law 16 (1984) 1, S.39.

29 Hierzu gehören u.a. die Einrichtungen gemeinschaftsweiter Informationssysteme (z.B. ABl.EG L 77/33 v. 22.3.1986); zur EG-Gewässerpolitik vgl. L.Gündling/B.Weber (Hrsg.), Dicke Luft in Europa, Heidelberg 1988, sowie G.Winter, Der Schutz der Nordsee als Problem internationaler Übereinkommen und EG-Richtlinien, NuR 1988, S.265, und K.v.Moltke/N.Haigh, Schutz der Nordsee, EurUm 3/1987, S.14. Die wichtigen EG-Rechtsquellen sind zu finden in: Burhenne (Hrsg.), Umweltrecht der EG, Berlin (Loseblattsammlung, Stand 1987).

30 Zum umfassenden Stand der regionalen Kooperation beim Barcelona-Abkommen vgl. Jos Simons, Der Aktionsplan des Mittelmeers, ZfU 1986, S.391.

31 U.a. sind Mindestentfernungen zum Land, Umfangs- und Konzentrationsgrenzen, Anforderungen an Überwachungsanlagen etc. zu beachten.

32 Ministererklärung (in: Europa-Archiv 1988, S.D527), Ziff.21–24; vgl. auch P.Ehlers, Wichtige Fortschritte beim Schutz der Nordsee, NuR 1988, S.126.

33 Deklaration in: Europa-Archiv 1988, S.D538.

34 Vgl. R.Wolfrum, Die Seerechtskonvention – ein Markstein auf dem Weg zur Staatengemeinschaft?, VN 3/1983 S.69ff., sowie ders. (Anm.5), S.632ff.

35 Vgl. M.I.Kehden, Meeresverschmutzung, Meeresforschung und Technologietransfer, VN 5/1974 S.139ff.

36 Art.6 und Art.7 MARPOL-Abkommen; die SRK kennt allerdings auch eine eingeschränkte Priorität flaggenstaatlicher Jurisdiktion (Art.228). Zum Verhältnis MARPOL/SRK vgl. auch Jan Schneider, Codification and Progressive Development of International Environmental Law at UNCLOS III, Columbia Journal of Transnational Law 20 (1981), S.243; A.Yankov, The Significance of the 1982 Convention on the Law of the Sea for the Protection of the Marine Environment, in: A.Koers/B.Oxman (eds.), The 1982 Convention on the Law of the Sea (Proceedings: Law of the Sea Institute, 17th Conference Oslo), Honolulu 1984, S.71.

37 Yturriaga (Anm.28), S.28 und 32; vgl. demgegenüber A.E.Boyle, Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, AJIL 79 (1985), S.362.

38 Bei den Von-Land-Einleitungen erfolgt eine weitere Abschwächung dadurch, daß auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Entwicklungsländer Rücksicht genommen wird (Art.207 IV SRK).

39 A.Podlech, in: H.Hohmann (Hrsg.), Freiheitssicherung durch Datenschutz, Frankfurt 1987, S.23.

40 Brundtland-Kommission (Anm.1), S.18.

41 Im März 1989 wurde im Rahmen des UNEP auf einer Konferenz in Basel ein Übereinkommen zur Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Sonderabfällen verabschiedet, das allerdings gerade hinsichtlich einer Vermeidung des »Giftmüllkolonialismus« (so die Wortprägung Bundesaußenminister Genschers in der Generaldebatte der 43.UN-Generalversammlung, VN 5/1988 S.155) nicht überzeugend ausgefallen ist.

42 Zu umfassenden Vorschlägen und Kritikpunkten an den Abkommen vgl. H.Hohmann (Anm.5) mit umfassenden Nachweisen; vgl. auch G.Winter (Anm.29).

43 Zu Weiterentwicklungen des Umweltvölkerrechts vgl. insbes. Academie de Droit International de la Haye (Centre d'Etude et de recherche), Colloque 1985: La Pollution Transfrontière et le Droit International, Dordrecht 1986 (siehe dazu V.Umbricht, Grenzüberschreitende Umweltstörungen und Völkerrecht, VN 1/1987 S.19ff.); Munro/Lammers/Experts' Group (Anm.2); M.Bothe/L.Gündling, Tendenzen des Umweltrechts im internationalen Vergleich, Berlin 1989.

Aus dem Bereich der Vereinten Nationen

Berichte · Nachrichten · Meinungen

Allgemeines

43. Generalversammlung: Reagans Abschied, Gorbatschows Abrüstungsvorhaben, Arafats Aufstieg – Verlegung der Palästina-Debatte nach Genf – Erklärung zur Konfliktprävention – Zwei Sondergeneralversammlungen beschlossen (8)

Nicht der Name des Tagungspräsidenten, des argentinischen Außenministers Dante Caputo, war für die Weltöffentlichkeit mit der 43.Generalversammlung der Vereinten Nationen verbunden; ihr Bild prägten vielmehr zwei andere ›Vorsitzende‹: Michail Gorbatschow, Generalsekretär des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei der Sowjetunion und Vorsitzender des Präsidiums des Obersten Sowjets, und Yasser Arafat, Vorsitzender des Exekutivausschusses der Palästinensischen Befreiungorganisation (PLO). Die Auftritte beider hoben die Tagung aus der geschäftigen Routine der letzten Jahre heraus; eine Veranstaltung weit ab von East River verlieh den Vereinten Nationen zusätzlichen Glanz, von der auch die Zusammenkunft dieses Hauptorgans profitierte: die Verleihung des Friedensnobelpreises an die UN-Friedenstruppen in Oslo am 10.Dezember. Ihr Hauptpensum erledigte die Versammlung vom 20.September bis zum 22.Dezember 1988; zur Erörterung einzelner Tagesordnungspunkte kann die Tagung wiederaufgenommen werden (so geschehen beispielsweise zwecks Entscheidung über die Finanzierung der Namibia-Friedenstruppe UNTAG am 1.März 1989).

Die Reden

Die Präsidentschaft der 43.Generalversammlung war im Vorfeld umstritten gewesen. Fest stand, daß die lateinamerikanisch-karibische Regionalgruppe an der Reihe war; Anfang Juli 1988 beschlossen die Regierungschefs der Karibischen Gemeinschaft in Deep Bay in Antigua und Barbuda die Kandidatur von Ruth Nita Barrow aus Barbados für dieses Amt. Darin drückte sich das Selbstbewußtsein dieses Teils der Regionalgruppe aus; festgehalten wurde, daß kein CARICOM-Land jemals die Gruppe in dieser Eigenschaft repräsentiert habe (UN Doc. A/43/480). Erstmals seit 1983 gab es wieder eine Kampfabstimmung über die Präsidentschaft in der Generalversammlung. Der Lateinamerikaner Caputo siegte mit 91 Stimmen über die karibische Kandidatin, für die 66 Staaten votierten; auch fünf Jahre zuvor hatte ein Iberoamerikaner den Abstimmungssieg über einen Kandidaten des ›insularen Amerika‹ davongetragen.