

## Die Territorialgewässer der DDR

Ungefähr 38 000 Handelsschiffe mit rd. 136 Millionen Bruttoregistertonnen sowie mehrere hunderttausend Fischereifahrzeuge, vom Küstenkutter bis zum Fang- und Verarbeitungsschiff, befahren die Ozeane und die Rand- und Nebenmeere. Von den gegenwärtig bestehenden 115 Staaten besitzen nur 20 Staaten mit etwa drei Prozent der Erdbevölkerung keine Meeresküste und somit keine Territorialgewässer und keine Seegrenze. Mit diesen wenigen Zahlen mag angedeutet sein, daß dem internationalen Seerecht in unserer Zeit große Bedeutung zukommt.

Das stetige und rasche Wachsen der Handels- und Fischereiflotte unserer Republik sowie das Vorhandensein einer kampfstarken Volksmarine zur Abwehr imperialistischer Aggressionen rücken die Fragen des internationalen Seerechts auch bei uns mehr und mehr in den Blickpunkt des allgemeinen Interesses und der wissenschaftlichen Bearbeitung. Dazu kommt, daß unsere Territorialgewässer Bestandteil der Ostsee sind, die nach den Plänen in Bonn und Washington ein NATO-Meer werden soll, um im kalten und heißen Krieg einen flankierenden Druck auf das sozialistische Lager ausüben zu können. Die westdeutsche Kriegsmarine, die im NATO-Kommando Mitteleuropa etwa 80 Prozent der Seestreitkräfte stellt<sup>1</sup>, wird systematisch auf kombinierte See-, Land- und Luftaktionen gegen die sozialistischen Staaten vorbereitet. Während des NATO-Marinemanövers „Wallenstein II“ zogen am 14. und 15. Juli 1959 westdeutsche Kriegsschiffe an unserer Seegrenze vorüber, übten dabei Luft- und Seezielschießen und demonstrierten Landübungen<sup>2</sup>. Am 5. August 1959 übten westdeutsche Landungsboote beim Gedser Feuerschiff den Anlauf auf unseren Küstenstreifen Warnemünde-Wustrow<sup>3</sup>. Auch diese Tatsachen geben Anlaß, sich intensiver als bisher mit den Fragen des internationalen Seerechts zu beschäftigen.

### Breite und Rechtsstatus der Territorialgewässer

Eines der bedeutsamsten Probleme des Seerechts ist die Frage nach der Breite der Territorialgewässer und ihrem Rechtsstatus; es ist „das Schlüsselproblem des gesamten Seerechts“<sup>4</sup>. Von einigen Fragen der Territorialgewässer und ihrer Bedeutung für die Deutsche Demokratische Republik soll in Verbindung mit der Anordnung des Ministers für Nationale Verteidigung vom 30. Dezember 1961 über die Sicherung der Seegrenze der Deutschen Demokratischen Republik<sup>5</sup> nachstehend die Rede sein.

Solange es Küstenstaaten gibt, haben diese gegenüber dem fremden Fischer, der vor ihrer Küste fischte, oder dem fremden Seefahrer, der mit ihnen Handel treiben wollte, im Interesse ihrer herrschenden Klasse mehr oder weniger umfangreiche eigene Rechte geltend gemacht und die Fremden entsprechend behandelt.

Das feudalistische Europa kannte ein ganzes Bündel von Fischerei- und Schifffahrtssonderrechten; dazu kamen die vielfältigsten Strandregalien und Abgabegerechtigkeiten. Mit der Durchsetzung der kapitalisti-

sehen Wirtschaftsweise begannen sich diese Rechte etwa in der Zeit vom 15. bis zum 17. Jahrhundert zur Souveränität des Küstenstaates über einen bestimmten Meeresstreifen vor seinem Ufer zu verdichten.

Uneins war man ständig über die Breite des Küstenmeeres. Hier gingen die Meinungen weit auseinander und schwankten von der Hammer- und Speerwurfbreite, der Rittgrenze, der Rufweite, der Kanonenschußweite (zeitweilig mit drei Seemeilen angenommen), der Kenning oder Sichtweite (etwa 15 bis 20 Seemeilen) bis zu 60 und 100 Meilen. Als Bynkershoek 1702 seine berühmte Abhandlung „De Dominio Maris“ schrieb und zur Abgrenzung des Küstenmeeres meinte, es wäre am besten, „den Bereich des Küstenstaates sich so weit erstrecken zu lassen, wie die Geschütze tragen“<sup>6</sup>, war in der Staatspraxis der Gedanke der Souveränität über das Küstenmeer schon längst zum Durchbruch gekommen. In der Wissenschaft gab es allerdings noch bis in unser Jahrhundert hinein einzelne Verfechter der von den Staaten verworfenen Auffassung, daß die Staatshoheit am Meeresufer ende und der Küstenstaat nur einige wenige Sonderrechte im Küstenmeer genieße und im übrigen der Freiheit des Meeres der Vorrang gebühre.

Wenn auch nicht bis in alle Einzelheiten auf gehellt, so steht doch fest, daß es im Indischen Ozean und im westlichen Teil des Pazifiks einen hochentwickelten Seeverkehr mit einem entsprechenden Seerecht bereits zu einer Zeit gegeben hat, als in Westeuropa noch niemand daran dachte, über den Atlantik zu segeln. Auch Hugo Grotius muß als junger Anwalt der Niederländischen Ostindien-Kompagnie aus deren Kapitänsberichten einiges über dieses Seerecht gewußt haben<sup>7</sup>.

Dieses alte arabische, indische, malayische und chinesische Seerecht ist unter dem Einfluß des europäischen Kolonialsystems verschwunden; mit der Vernichtung der asiatischen und afrikanischen Staaten durch Portugiesen, Niederländer, Briten und Franzosen ging auch altes Seerecht unter. Das Seerecht wurde nun von den europäischen Seemächten allein im Interesse des größeren Profits und der stärkeren Einflußnahme der großen Seemächte weiterentwickelt<sup>8</sup>; sie engten die Territorialgewässer räumlich und rechtlich ein, indem sie die Drei-Seemeilen-Zone fälschlich als angeblich allein völkerrechtsgemäß proklamierten, die freie Durchfahrt aller Handels- und Kriegsschiffe durch die Territorialgewässer postulierten und die Souveränität des Küstenstaates über die Territorialgewässer auf wenige Teilrechte beschränken wollten. Heute melden die jungen Staaten Asiens und Afrikas ihre Ansprüche an bei der Mitgestaltung des internationalen Seerechts unserer Zeit.

6 Bynkershoek, De Dominio Maris Dissertatio, Den Haag 1703, S. 7.

7 Vgl. Hugo Grotius, Von der Freiheit des Meeres, herausgegeben von Boschan, Leipzig 1919, S. 34: „Außerdem haben die Anwohner der ganzen Küste Afrikas und Asiens ihren Küstenstrich durch Fischfang und Schifffahrt ständig mit Beschlag belegt, ohne je von den Portugiesen daran gehindert zu werden.“ Alexandrowicz, „Treaty and Diplomatie Relations between European and South Asian Powers in the XVII. and XVIII. Centuries“, Recueil des Cours, 1960, Bd. 100/n, S. 242, hält es nicht für ausgeschlossen, „daß Grotius bei der Formulierung seines Grundsatzes von der Freiheit des Meeres zum großen Teil von dem angeregt wurde, was er bei seiner Untersuchung für die Niederländisch-Ostindische Kompagnie von der alten Seepraxis in Asien erfuhr“.

8 Le Clere, „Le droit de la mer — creation exclusive de la race blanche“ (Das Seerecht — eine ausschließliche Schöpfung der weißen Rasse), in: Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Adrienne, Bd. 40/1958, S. 567 ff.

1 Wunderlich, Marine wider den Frieden, Berlin 1961, S. 42.

2 Wunderlich, a. a. O., S. 87.

3 Wunderlich, a. a. O., S. 88.

4 So der Vertreter Saudi-Arahien am 21. März 1960 vor dem Generalkomitee der II. Genfer Seerechtskonferenz, vgl. UN-Doc. A/Conf. 19/8, Official Records, S. 37.

5 Veröffentlicht in: Nautische Mitteilungen, Sonderausgabe Nr. 1/1962, S. 4 ff.