

Schiffssicherheitsverträge von 1960, das Freibordabkommen von 1966 und die Konvention gegen die Ölverschmutzung der See von 1954/62. Die überlegte Nutzung und Pflege des Fischbestandes und die Ausbeutung der Mineralreichtümer des Meeresgrundes und -Untergrundes werfen neue ökonomische und juristische Fragen auf.

### *Einbahnverkehr*

In engen Seegebieten, z. B. im Ärmelkanal, und bei der Ansteuerung großer Häfen, z. B. New York, wird es dringend notwendig, „Einbahnstraßen zur See“ einzurichten, um Schiffszusammenstöße vorzubeugen; so passieren den Ärmelkanal im Tagesdurchschnitt 850 Schiffe, und New York wird täglich von 70 Schiffen angelaufen oder verlassen.<sup>22</sup> Die USA haben für die Ansteuerung von New York und Philadelphia sowie für die Durchfahrt durch den Teil des Golfs von Mexiko, der mit Öltürmen übersät ist, Sicherheitswege festgelegt, die außerhalb ihrer Territorialgewässer auf hoher See verlaufen; für San Franzisko und andere Häfen sollen ebenfalls solche Zufahrtsstraßen eingerichtet werden. Die Sowjetunion hat gleichfalls für ihre bedeutendsten Häfen derartige Einbahn-Seestraßen bestimmt. Die „Torrey-Canyon“-Katastrophe vor der britischen Südwestküste im Frühjahr 1967 hat dieses Problem erneut aktuell werden lassen; es ist beabsichtigt, für Großtanker und Atomschiffe Zwangskurse bei der Annäherung an die Küste vorzuschreiben.

Das geeignete Gremium, um derartige Verkehrsregelungen in größerem Rahmen vorzubereiten, in internationale Abkommen umzusetzen und ihre Ausführung zu überwachen, ist die Internationale Beratende Seeschiffahrts-Organisation (Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO) mit dem Sitz in London.<sup>23</sup> Damit die IMCO diese Aufgabe erfüllen kann, ist es jedoch notwendig, daß sie allen Staaten den Beitritt ermöglicht, die daran interessiert sind, und damit das Universalitätsprinzip praktiziert.

### *Verschmutzung*

Nicht nur die Binnengewässer, sondern auch die Meere verschmutzen in zunehmendem Maße. Großstädte wie New York und London kippen einen erheblichen Teil ihres Mülls ins Meer.<sup>24</sup> Kollisionen und Strandungen von Tankern sowie Havarien beim Betrieb von Ölbohranlagen auf dem Festlandsockel lassen u. U. Ölteppiche entstehen, die schwere volkswirtschaftliche

unbegreiflich erscheinen.“ A. Winogradow, „Erdbewohner studieren ihr Haus“, Presse der Sowjetunion, 1968, Nr. 8, S. 7: „Der Ozean wird zweifellos im Leben der Menschheit eine immer wichtigere Rolle spielen.“

22 Vgl. W. L. Griffin, „Accommodation of Conflicting Uses of Ocean Space with Special Reference to Navigation Safety Lanes“, Paper presented to the II. Law of the Sea Conference, Kingston (USA), 26. bis 29.6. 1967, S. 3.

23 Die Vorgeschichte der IMCO und den Text ihrer Satzung vgl. bei H. Rose, Die Organisation der Vereinten Nationen. Dokumente, Berlin 1962, Teil III, S. 253 ff. Zu den 60 IMCO-Mitgliedern gehörten 1965 folgende sozialistische Staaten: Bulgarien, die CSSR, Jugoslawien, Polen und die Sowjetunion. Der DDR ist der Beitritt infolge der völkerrechtswidrigen und diskriminierenden Bestimmungen der Art. 6 bis 8 praktisch verwehrt.

24 Aus New York werden täglich 1600—2000 Eisenbahnwagenladungen Müll von Spezialschiffen mit aufklappbarem Boden in das Meer versenkt. Durch auftreibende Schwimmstoffe wird hier die Küste auf 70-80 km Länge verunreinigt. In London werden jährlich 1,3 Mill. t Müll in die Themse versenkt (vgl. K. Horn, Allgemeine und kommunale Hygiene, Berlin 1964, S. 202).