

Stuart B. Kaye

The Torres Strait

International Straits of the World, Vol. 12

Martinus Nijhoff Publishers, The Hague / Boston / London, 201 pp., £ 61.00

In der seit 1978 erscheinenden Serie von Veröffentlichungen über die Rechtslage der internationalen Meerengen hat Stuart B. Kaye, Jurist und Völkerrechtler an der Universität von Tasmanien, die Torres-Straße erstmalig in einer Monographie vorgestellt. Es handelt sich um den Seeweg zwischen der Nordküste Australiens und Neuguinea, der die kürzeste Verbindung zwischen Südostasien und Australien bietet, der den Indischen Ozean mit dem Pazifischen verbindet und der zugleich von strategischer Bedeutung ist, wie zuletzt im 2. Weltkrieg deutlich wurde.

Seit der Entdeckung dieser Meerenge 1606 durch den Spanier Torres hat die Bedeutung als Schifffahrtsweg ständig zugenommen, obwohl die geringe Wassertiefe von ca. 12 m, die vielen (über 150) Inseln und Riffe sowie starke Strömungen heute nur Schiffe bis zur Größe von 80 000 tdw zulassen. Mehrere hundert Schiffe nutzen die Torres-Straße jährlich, um entweder über die "*inner route*" zwischen Barrier-Riff und Queensland die Häfen der australischen Ostküste zu erreichen oder an Neuguinea vorbei in den Pazifischen Ozean einzufahren.

Die erste Hälfte des Buches ist den besonderen hydrographischen, geschichtlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten dieser relativ unbekannten Region gewidmet. Dieser Teil, der sich über weite Strecken wie ein guter Abenteuerroman liest (wegen der vielen Schiffsverluste und der Kämpfe mit den Inselbewohnern), ist notwendig, um die einzigartigen navigatorischen Schwierigkeiten einerseits und die Interessen und Rechte der eingeborenen Bevölkerung andererseits zu verstehen. Beides hat heute Konsequenzen für die Rechtslage der Meerenge.

Im seerechtlichen zweiten Teil ordnet Kaye die Torres-Straße eindeutig den internationalen Meerengen zu, auf die das Recht der ungehinderten Transitpassage nach dem neuen UN-Seerechtsübereinkommen Anwendung findet. Das hat zur Folge, daß sich die ursprüngliche australische Forderung nach einem Lotsen-Annahmewang – mit entsprechenden Kostenfolgen für die fremden Schiffe – nicht durchsetzen ließ, da dies einer Behinderung der Durchfahrtswegfreiheit gleichgekommen wäre. Statt dessen ist 1997 in Zusammenarbeit mit der Internationalen Schifffahrts-Organisation IMO eine (dringende) Empfehlung zur Lotsen-Annahme, kombiniert mit einem obligatorischen Schiffsmeldesystem eingeführt worden. Diese Regelung genügt den praktischen Bedürfnissen, ohne die Durchfahrtswegfreiheit im Kern einzuschränken. Beide Maßnahmen sind eine interessante Weiterentwicklung des Rechts der Meerengen und könnten zum Vorbild für andere Meerengen werden. Die Torres-Straße bietet eine weitere innovative völkerrechtliche Besonderheit in Gestalt der Seegrenzen zwischen Australien und Neuguinea. Da fast alle Inseln in der Meerenge zu Australien gehören, hätte die übliche Äquidistanzlinie die Torres-Straße in voller Breite verkehrlich und ressourcenmäßig Australien zugeschlagen. Der Torres Strait Treaty, der 1985 in Kraft

trat, weicht bewußt vom Prinzip der einheitlichen Seegrenzen ab und vereinbart unterschiedliche Grenzen für Festlandsockelrechte und für Fischereirechte. Dadurch gewinnt Neuguinea erhebliche Rechte für die Gewinnung von Bodenschätzen, während die Fischereirechte überwiegend den australischen Inseln und ihren Bewohnern zugute kommen. Die Inseln behalten ein Küstenmeer von 3 Seemeilen als Enklaven auf den Festlandsockel von Neuguinea. Das Vertragsgebiet wird zu großen Teilen von einer Umweltschutzzone überlagert und gemeinsam verwaltet. Dies gilt auch für sonstige Nutzungen wie Meeresforschung und Umweltschutz. Der Vertrag funktioniert trotz der juristischen Kompliziertheit bis heute problemlos.

Der Torres Strait Treaty, der am Ende des Buches in voller Länge abgedruckt ist, bietet ein lehrreiches Modell für die Lösung schwieriger Interessenkonflikte auf See. Das Werk von Kaye ist somit eine erhebliche Bereicherung der aktuellen Seerechtsentwicklung, indem es über innovative Rechtsformen zur Schiffssicherheit in Meerengen und zur Grenzziehung in einem Teil der Welt informiert, der zukünftig wirtschaftlich und politisch eine große Rolle spielen wird.

Uwe Jenisch