

men liegen werde; vielmehr wird auch künftig der Abbau von Waffen in vielen Bereichen nur durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen erreichbar sein. Hier bietet Högels Arbeit sowohl dem Juristen wie auch dem interessierten Laien eine hervorragende Informationsquelle zum fundierten Verständnis der Zusammenhänge dieser von so vielen so intensiv diskutierten Materie.

Michael Seitz

Douglas M. Johnston / Mark J. Valencia

Pacific Ocean Boundary Problems - Status and Solutions

Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London 1991, 214 pp., £ 49.50

(Publications on Ocean Development Vol. 16)

Das Problem der neuen Seegrenzen, die das UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 auslöst, hat in den letzten Jahren eine Vielzahl von Veröffentlichungen gebracht. Zu erinnern ist an die Monographien von *J.R.V. Prescott, Jagota, Malcolm D. Evans, G.J. Tanja, Prosper Weil* sowie an die Materialiensammlung des Research Centre for International Law, Cambridge (UK), des UN-Seerechtssekretariats in New York oder die noch 1991 zu erwartende Veröffentlichung "International Maritime Boundaries" der American Society of International Law.

Trotz dieses Reichtums an Fachliteratur gelingt es den beiden Verfassern des vorliegenden Werkes, originelle neue Einsichten zu vermitteln. Sie verfolgen einerseits den "regionalen Ansatz", indem sie den interessantesten und größten Ozean mit vielen gelösten (30) und den meisten ungelösten (60) zwischenstaatlichen Seegrenzen behandeln. Andererseits bieten sie insbesondere in den Kapiteln 2 und 5 des Buches einen systematischen Leitfaden zur Methodik der Grenzregelung auf See.

Die kurze Einführung beschäftigt sich mit den Besonderheiten der Seegrenzen, die ebenso wie Landgrenzen dem uralten menschlichen Instinkt für "sein" Territorium entspringen und daher emotionsbeladen sind. Das Seerechtsübereinkommen von 1982 mit Grenzregelungen in 24 Artikeln ist nach Ansicht der Verfasser ein beachtlicher Fortschritt gegenüber dem "leeren Formelkompromiß" in den älteren Seerechtsabkommen von 1958, die die Prinzipien der "Äquidistanz- bzw. Mittellinien" den "besonderen Umständen" konfliktträchtig gegenüberstellten. Da die neue Konvention von 1982 in erster Linie eine "equitable solution" der Abgrenzung fordert, bietet sie den Vorteil, zu flexiblen, diplomatisch ausgehandelten Lösungen zu kommen, zumal es eine Verhandlungspflicht und Instrumente für eine friedliche Streitbeilegung gibt.

Die große Zahl von 150 neuen vertraglichen Seegrenzen in der Welt (bis 1989) gibt den Verfassern Recht, die mit guten Gründen eine "funktionale" Seegrenze der "linearen" vorziehen: Seegrenzen dürfen keine Zäune bilden, sondern sollen der Meeresentwicklung, der sachgerechten Verwaltung und dem Verkehr dienen. Vertragliche Seegrenzen als "cooperative arrangements" sind dauerhaft und friedenserhaltend, wenn sie dem Prozeß der Meeresentwicklung und der Nutzung dienen.

Das wichtige Kapitel 1 über die "Diplomatie der Seegrenzen" ist eine praktische Anleitung, wie Seegrenzen vereinbart werden sollten. Die völkerrechtlichen Verhandlungsschritte, die Typen und Methoden von Grenzlinien, die Prinzipien und Kriterien der Abgrenzung sowie die Instrumente für eine vorläufige Regelung bieten das Handwerkszeug für die Diplomatie. Als Fazit dieses Teils ist der klare Trend zur Vielschichtigkeit, zu multifunktionalen Linien und zu gemeinschaftlichen Entwicklungszonen festzuhalten. Die schlichte "lineare" Grenze alten Typs tritt in den Hintergrund, und der Verhandlungsbedarf für differenziertere Regelungen steigt.

Die Darstellung der pazifischen Seegrenzen in Kapitel 3 und 4 beginnt mit einer Regionalisierung in Nordost-, Nordwest-, West-, Südwest- und Südost-Pazifik, wobei die meerespolitischen Rahmenbedingungen der Anrainerstaaten in ihrem gewachsenen Verhältnis zueinander erörtert werden. Es folgt in gleicher regionaler Zuordnung die Analyse der rund 30 bestehenden Regelungen, jeweils mit einer Fülle von Karten und Fußnoten dokumentiert. Ein gutes Beispiel ist die amerikanisch-sowjetische Vereinbarung von 1990 über die Aufteilung der Bering-See, die in überraschend kurzer Zeit von einem gefährlichen Grenzkonflikt zu einer ausgeglichenen Lösung mit gegenseitigem Austausch von Überlappungen und einer großen Enklave führte. Als Beispiel gut geordneter Verhältnisse gilt auch der Prototyp einer Kooperationszone für die gemeinsame Öl- und Gasentwicklung im sogenannten "Timor-Gap" zwischen Australien und Indonesien.

In gleicher Systematik verfolgen die Verfasser anschließend die rund 60 ungelösten Grenzprobleme mit ihrem geographischen Schwergewicht in den südostasiatischen Gewässern zwischen China, Korea, Japan, Indonesien und Vietnam.

Im fünften und letzten Kapitel kehren die Verfasser von der Beschreibung der Seegrenzen zurück zur Methodik, indem sie eine Liste von rund 50 Kriterien zur Grenzfindung aufstellen und in einer Werteskala als "konstruktive" oder "obstruktive" Kriterien benoten. Auf konkrete Grenzkonflikte angewandt kann man somit einen nüchternen und vollständigen Überblick über die Interessenlage der Konfliktparteien und so Anregungen für die Verhandlungen gewinnen.

Der Versuch der Systematisierung wird abgeschlossen durch die Formulierung von sieben verschiedenen Optionen, die der Grenzfindungsdiplomatie offenstehen: Sie reichen von der schlichten Untätigkeit über vorbeugende und vorläufige Maßnahmen des Rechtsschutzes, lineare und funktionale Grenzfestlegungen bis hin zu gemeinsamen Entwicklungs- und Nutzungszonen oder gar regionalen Abkommen.

Obwohl die Verfasser in großer Bescheidenheit den Systematisierungsansatz als vorläufig, subjektiv und nicht ohne weiteres generalisierbar werten, neigt der Rezensent dazu, diese Kapitel des Buches als bemerkenswerten positiven Beitrag zur Grenzziehung auf See zu beurteilen, der mithelfen kann, Konflikte politisch und rechtlich zu entschärfen und den beteiligten Diplomaten und Regierungsvertretern ein Rüstzeug an die Hand zu geben, das die Grenzfindung wesentlich objektiviert und damit erleichtert.

Uwe Jenisch

José A. de Yturriaga

Straits Used For International Navigation - A Spanish Perspective

Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London 1991, 372 pp., £ 69.50

(Publications on Ocean Development Vol. 17)

Der Verfasser, der als Mitglied der spanischen Seerechtsdelegation die Verhandlungen der 3. UN-Seerechtskonferenz von 1973 bis 1982 mitgestaltet hat, definiert im einleitenden Kapitel die Typen der Meerengen nach neuem Seerecht. Er unterscheidet die "main straits" mit dem neuen Recht der ungehinderten Transitschiffahrt, die "secondary straits", die lediglich dem Recht auf "friedliche Durchfahrt" unterliegen und die "Vertragsmeerengen", die durch lange bestehende internationale Übereinkommen geregelt sind; hinzu kommen schließlich die Zugangsmeerengen mit dem Recht auf unaufhebbare friedliche Durchfahrt. Verdienstvoll ist in diesem Zusammenhang der Vorschlag des Verfassers, das bisher nicht definierte Kriterium der "Meerengen, die der internationalen Schiffahrt dienen", unter Verzicht auf vielfach geforderte "quantitative" Elemente schlicht als "für die internationale Schiffahrt nützliche Route" zu umschreiben.

Im zweiten Teil des Werkes folgt ein rechtshistorischer Abriss der Entstehung des modernen Meerengenrechtes von Hugo Grotius bis zur 3. UN-Seerechtskonferenz, wobei das Schwergewicht auf einer sorgfältigen Darstellung der Entstehungsgeschichte des Teils III "Meerengen, die der Internationalen Schiffahrt dienen" des Seerechtsübereinkommens von 1982 liegt. In den vorbereitenden Arbeiten des "Meeresboden-Ausschusses" zeichnete sich bereits das spätere Ergebnis ab, denn den beiden Supermächten gelang es, mit der Formel der ungehinderten Transitschiffahrt für alle Schiffe und Flugzeuge, also für alle zivilen wie militärischen Transportmittel, den Verlust an Bewegungsfreiheit aufgrund der allseits gewünschten Ausdehnung der Hoheitsgrenzen auf 12 Seemeilen durch ein neues liberales Meerengenrecht zu kompensieren.

Der Verfasser, der diesen "package deal" bedauert, nutzt die Genesis der Meerengenvorschriften geschickt, um bei der Analyse der vielen Vorschläge von Staaten und Staatengruppen stets das Interesse Spaniens als Anlieger der weltweit wichtigsten Meerenge von