

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Jenisch, Uwe; Schiller, Uwe; Klindt, Holger

"Durch geduldige Kleinarbeit das Meeresbewusstsein schärfen"

Hydrographische Nachrichten

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/107853>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Jenisch, Uwe; Schiller, Uwe; Klindt, Holger (2018): "Durch geduldige Kleinarbeit das Meeresbewusstsein schärfen". In: Hydrographische Nachrichten 111. Rostock: Deutsche Hydrographische Gesellschaft e.V.. S. 28-35. <https://doi.org/10.23784/HN111-06>.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



»Durch geduldige Kleinarbeit das Meeresbewusstsein schärfen«

Ein Wissenschaftsgespräch mit UWE JENISCH*

Uwe Jenisch hat an den Verhandlungen zum UN-Seerechtsübereinkommen als Mitglied der deutschen Delegation teilgenommen. Bis zum Jahr 2003 leitete der promovierte Jurist am Schleswig-Holsteiner Wirtschaftsministerium das Referat »Schifffahrt und Häfen«. 2005 wurde er als Honorarprofessor an die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel berufen, wo er Vorlesungen gehalten und Seminare zum Internationalen Seerecht gegeben hat. Heute ist der 77-Jährige im Beirat der DeepSea Mining Alliance (DSMA) tätig. Im *HN*-Interview erinnert er sich an die Zeit der Seerechtskonferenz in den 70er-Jahren, er kommentiert strittige Grenzfragen und erläutert, warum Deutschland eine Küstenwache braucht.

* Das Interview mit Prof. Dr. Uwe Jenisch führten Lars Schiller und Holger Klindt am 7. September 2018 in Kiel.

Seerecht | Seerechtsübereinkommen | Seerechtskonferenz | UNCLOS | Durchführungsübereinkommen Internationaler Seegerichtshof – ITLOS | Tiefseebergbau | Internationale Meeresbodenbehörde – ISA

[Wer ist Uwe Jenisch in Bezug zum Theologen und Hofmusiker Paul Jenisch, der von 1558 bis 1647 gelebt hat?](#)

Unser Vorfahr Paul Jenisch war ein mutiger protestantischer Pfarrer und Lautenist im späten Mittelalter, der auf den Spuren Luthers gewandelt ist. Nachdem er aus Augsburg fliehen musste, hat er sich im Württembergischen als Hauslehrer durchgeschlagen. Außerdem hat er Bücher geschrieben, das berühmteste heißt *Seelenschatz*, ein Trostbuch für evangelische Christen. Die Familie Jenisch kommt ursprünglich aus Antwerpen, später war sie in Augsburg ansässig. In der Reformation und Gegenreformation ist ein Teil der Familie nach Hamburg gegangen, wo dann der Jenischpark entstanden ist. Mein Familienzweig ist nach Preußen und Ostpreußen gezogen.

[Wie sind Sie nach Kiel gekommen?](#)

1945 mit einem Pappkarton an der Hand meiner Mutter. Eine abenteuerliche Flucht aus Ostpreußen. Wir sind bis Schnelsen gekommen. Mein Vater saß zu der Zeit in Kanada in Kriegsgefangenschaft.

[Seit mehr als 50 Jahren beschäftigen Sie sich mit Seerecht. Warum dieses Fach?](#)

Ich war familiär vorbelastet. Mein Vater war U-Boot-Kommandant, und es gab in der Familie weitere Seefahrer. Die Wehrdienstzeit habe ich bei der Marine verbracht und wurde nach zwei Jahren

als Leutnant zur See entlassen. Später habe ich mich mit 25 Wehrübungen bis zum Kapitän zur See hochgearbeitet. Nach dem Wehrdienst habe ich in Kiel und in Freiburg Jura studiert. Als ich ein Seminar belegen musste, bin ich auf ein seerechtliches Thema gestoßen. Daraus entwickelte sich meine Doktorarbeit über militärische Übungen auf hoher See in Friedenszeiten. Der Professor half mir 1968, ein Stipendium für die Harvard Law School zu bekommen. Ein halbes Jahr lang habe ich die Arbeit

in Cambridge, Massachusetts, unter Nutzung der amerikanischen Quellen geschrieben.

[Der USA-Aufenthalt brachte Ihnen einige interessante Einblicke.](#)

Ich kam mit amerikanischen Seerechtlern ins Gespräch und bekam mit, dass die Tiefseedebatte losging mit Arvid Pardo, dem UN-Botschafter Maltas, und mit Elisabeth Mann Borgese. Außerdem hörte ich, dass sich Amerika und Russland einig waren, das Seerecht müsse reformiert werden. Die Hoheitsgrenzen sollten von drei auf zwölf Seemeilen erweitert werden, Island wollte die Fischereizone ausdehnen. Als ich 1969 zurückkam, überraschte ich meine Professoren mit einer Veröffentlichung über Modelle zur Ordnung des Tiefseebodens.

[Mit Elisabeth Mann Borgese hatten Sie auch später noch Kontakt.](#)

Als junge Frau hatte sie an Plänen zu einer Weltverfassung gearbeitet, aus denen damals leider nichts wurde. Doch als die Seerechtsdebatte losging, Ende der 60er-Jahre, war sie blitzartig wieder aktiv. Wenn schon nicht Weltverfassung, dann wenigstens Meeresverfassung. 1970, noch vor Beginn der UN-Seerechtskonferenz, organisierte sie zum ersten Mal in Malta die Konferenz *Pacem in Maribus* – Frieden auf den Meeren. Sie trommelte rund 200 Fachleute zusammen, um das neue Seerecht anzudenken, zu strukturieren, um Themenlisten aufzustellen. Sie lud auch 15 junge Leute ein.

[Darunter auch Sie.](#)

Wir wurden eingeladen und mussten einzelne Themen übernehmen und später in einem Vortrag vorstellen. Das war pädagogisch geschickt. Wir wurden als Gesprächspartner ernst genommen, mit Informationen versorgt, kriegten die Kontakte zu den Koryphäen der damaligen Zeit, mussten uns mit der englischen Fachsprache auseinandersetzen. Ich musste einen Vortrag über die neue Rechtsordnung der Meeresforschung halten. Wer gut war, den nahm Elisabeth Mann Borgese beiseite. Mir trug sie auf, im nächsten Jahr über das Recht der Atombombenversuche im Pazifischen Ozean zu sprechen. Auf diese Weise hat sie immer wieder junge Leute um sich geschart, beispielsweise

»Man braucht einen Umbrella, um deutlich zu machen, dass ein politischer Wille dahintersteht. Deshalb haben wir unser Anliegen politisch überhöht als Meerespolitik«

Dr. Uwe Jenisch

den *Mare*-Herausgeber Nikolas Gelpke oder Graf Vitzthum, der heute pensionierter Professor in Tübingen ist. Ich bin noch mehrfach zu diesen Konferenzen eingeladen worden. Gelegentlich kam Elisabeth Mann Borgese auch nach Deutschland. Da durfte ich sie betreuen. Wir waren in Bremen, in Bremerhaven, wo wir auf der *Seuten Deern* nette Abende verbracht haben. Sie wollte ein International Ocean Institute in Deutschland gründen.

Das ist das IOI, das jetzt auf Malta ist?

Auf Malta ist das Headquarter des IOI. Es gibt mehrere IOI-Unterzentren, auch eines in Bremen. Im Grunde sind das existierende Meereskundeinstitutionen. Wir haben Elisabeth Mann Borgese in den 80er-Jahren auch nach Kiel zu dem neugegründeten Forschungszentrum Geomar gebracht. Doch die wollten der IOI-Organisation nicht beitreten. Sie sagten, wir sind bereits weltweit vernetzt, wir wollen keine privilegiere Funktion. Außerdem waren sie damit beschäftigt, sich mit dem Institut für Meereskunde zusammenzuschließen.

Haben Sie die Gründung von Geomar miterlebt?

Die Gründung habe ich mit betreiben dürfen. Professor Eugen Seibold, Geologe aus Freiburg, hatte 1984 in einer Denkschrift ein nationales Meeresbodenzentrum in Deutschland gefordert. Tiefseebergbau und Meeresboden waren Neuland. Für alles andere, Ozeanographie, Fischerei, Meereskunde, gab es bereits hochentwickelte Zentren. Zum Beispiel das AWI, das für die Polar-

gebiete zuständig ist. Helmut Schmidt hatte dafür gesorgt, dass das AWI nicht nach Kiel kam, wo es eigentlich hätte gegründet werden müssen, das war jedenfalls in Kiel herrschende Meinung. Er hat das Institut aus politischen Gründen nach Bremerhaven gelegt. Kiel hatte daher gewissermaßen einen »Wiedergutmachungsanspruch«. Als die Gründung eines Meeresbodenzentrums im Raum stand, haben wir den Finger gehoben. Wir hatten einen tüchtigen Wirtschaftsminister, Jürgen Westphal, Hamburger Rechtsanwalt, bestens vernetzt, weltoffen, sprachgewandt. Westphal war im Wirtschaftsministerium mein Chef. Er griff sofort den Gedanken auf, dass das Meeresbodenzentrum nach Kiel kommen sollte. Daraufhin wurde Geomar als selbstständiges Institut in Kiel gegründet, nachdem das bestehende Kieler Institut für Meereskunde die Erweiterung um eine neue Abteilung Tiefseeboden abgelehnt hatte.

Rund um Geomar wollten Sie Servicefirmen ansiedeln.

Als Geomar gegründet wurde, wollte das Wirtschaftsministerium eine kommerzielle technische Serviceeinrichtung für das Institut. Mittelständische Firmen sollten die Hardware und die Expeditionsausrüstung, die Messtechnik und die Verfahren zur Verfügung stellen. Geomar sollte die Geräte und Dienste einkaufen. Wissenschaftler und mittelständische Firmen sollten gemeinsam Prototypen für den Weltmarkt entwickeln und



Foto: Holger Kinnadt für die HN, 07/09/2018 (Ausschnitt)

Bisher erschienen:

Horst Hecht (HN 82),
 Holger Klindt (HN 83),
 Joachim Behrens (HN 84),
 Bernd Jeuken (HN 85),
 Hans Werner Schenke (HN 86),
 Wilhelm Weinrebe (HN 87),
 William Heaps (HN 88),
 Christian Maushake (HN 89),
 Monika Breuch-Moritz (HN 90),
 Dietmar Grünreich (HN 91),
 Peter Gimpel (HN 92),
 Jörg Schimmeler (HN 93),
 Delf Egge (HN 94),
 Gunther Braun (HN 95),
 Siegfried Fahrentholz (HN 96),
 Gunther Braun, Delf Egge, Ingo Harre, Horst Hecht, Wolfram Kirchner und Hans-Friedrich Neumann (HN 97),
 Werner und Andres Nicola (HN 98),
 Sören Themann (HN 99),
 Peter Ehlers (HN 100),
 Rob van Ree (HN 101),
 DHyG-Beirat (HN 102),
 Walter Offenborn (HN 103),
 Jens Schneider von Deimling (HN 104),
 Mathias Jonas (HN 105),
 Jürgen Peregovits (HN 106),
 Thomas Dehling (HN 107),
 Egbert Schwarz (HN 108),
 Ingo Hennings (HN 109),
 Harald Sternberg (HN 110)

vermarkten. Deswegen wurde die Geomar Technologie GmbH gegründet. Ganz tolle Idee, die kläglich gescheitert ist an der Beharrlichkeit der Professoren, die die Werkstatt lieber im eigenen Keller haben wollten. Allein am Institut für Meereskunde gab es damals 70 Technikerstellen. So abgehoben wurde damals gearbeitet. Heute gibt es im Umfeld von Geomar einen Kranz von einigen Spezialfirmen.

Was waren Ihre ersten beruflichen Stationen?

Zunächst habe ich 1970 als Hilfsreferent in der Weltraumabteilung im Forschungsministerium in Bonn begonnen. Aber ich wollte in die Meereskunde oder -verwaltung. Die war jedoch damals in Bonn ein Minireferat. Daher bin ich nach Kiel gewechselt, wo meine Frau studierte und meine Eltern wohnten. Ich habe eine Stelle im Schleswig-Holsteinischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gefunden. Nach einigen Jahren gelang es mir, in die maritimen Disziplinen zu kommen. Da war ich Referatsleiter für Außenwirtschaft, und das eröffnete den Blick in Ostsee, Nordsee und in den Seeverkehr. Befasst war ich mit EU-Fragen, mit Außenhandel und Bergbau. Bergbau ist in Schleswig-Holstein ja Öl und Gas, Plattformen und Pipelines im Wasser. Danach wurde ich Referatsleiter von einem größeren Referat mit acht Leuten: Schifffahrt, Häfen, Meerespolitik, ein bisschen Meerestechnik.

Dieses Referat »Schifffahrt und Häfen« haben Sie geleitet, bis Sie 2003 in Ruhestand gingen. Was waren Ihre Aufgaben?

Neben den Routineaufgaben von Schifffahrt, Häfen, Seemannsschule sah ich meine Aufgabe darin, bei der Landesregierung durch geduldige Kleinarbeit das Meeresbewusstsein zu schärfen. Unser Anliegen haben wir politisch überhöht als Meerespolitik. Man braucht einen Umbrella, um deutlich zu machen, dass ein politischer Wille dahintersteht. Ministerpräsidentin Heide Simonis und verschiedene Fachminister haben das aufgegriffen und sind mit dem Thema Meerespolitik nach Brüssel gefahren, um die EU-Meerespolitik anzuschieben. Manchmal konnte ich sie begleiten.

Die Seerechtskonferenz begann 1973, Sie waren von 1975 an Mitglied der deutschen Delegation. Wie kamen Sie da rein?

Ich habe 1973 den Minister Westphal in Kiel informiert: Es kommt eine neues Seerechtsübereinkommen, die ganze Welt wird neu verteilt, die Geographie der Erde ändert sich, Deutschland muss Zugang zu diesen Möglichkeiten haben. Das ist eine Sache der Küstenländer und berührt deren Identität – Fischerei, Schifffahrt, Marine, Forschung, Sicherheit, NATO. Der Minister hat die Unterstützung der übrigen Küstenländer gefun-

den, ist zum Außenminister gegangen und hat im Namen der vier norddeutschen Küstenländer den Anspruch erhoben, in der Delegation zur Seerechtskonferenz vertreten zu sein. Dann gab es einen Briefwechsel, und ich war Mitglied der deutschen Verhandlungsdelegation.

Wie viele waren noch in der deutschen Delegation?

So zehn, zwölf Vertreter. Zum Beispiel Professor Roll vom DHI (heute BSH), Dr. Bernd Kröger vom Verband Deutscher Reeder, die Juristin Dr. Renate Platzöder von der Stiftung Wissenschaft und Politik sowie Vertreten aus den zuständigen Bundesministerien Wirtschaft, Verkehr, Forschung, Finanzen, Umwelt und Verteidigung. Die Delegationsleitung hatte das Auswärtige Amt, das die Seerechtsverhandlungen zunächst mit linker Hand geführt hat. In deren Augen war das ein Orchideenthema. Ständig wechselte der Delegationsleiter. Doch es gab später auch gute Leute. Etwa Tono Eitel, Chef der Rechtsabteilung im Auswärtigen Amt. Bei ihm als Delegationsleiter waren die Verhandlungen in guten Händen, vor allem als es gegen Ende um den Seegerichtshof ging. Insgesamt jedoch muss ich sagen, dass Norweger und Angelsachsen besser aufgestellt waren, die hatten in ihren Delegationen langgediente Fachleute, die alles wussten, die die ganze Konferenzgeschichte der letzten Jahre überblickten. Sie konnten für ihre Länder viel bewegen.

Wie liefen die Seerechtskonferenzen ab?

Es war zahlenmäßig und von der Dauer her die größte Konferenz der UN. Manche Staaten, die USA und Russland vor allem, kamen mit richtig großen Delegationen. Die Norweger und die Holländer traten äußerst professionell auf. Die legten ständig neue Papiere auf den Tisch und zwangen dadurch die anderen, zu reagieren. Mit Papieren kann man eingreifen. Der ganze Ablauf ist ja im UNO-Verfahren erprobt. Zweimal im Jahr kamen wir in Halbsessionen zusammen, drei oder vier Wochen am Stück. Abwechselnd in Genf und in New York. Es gab drei, vier große Arbeitsgruppen: Seerecht allgemein, Tiefseebergbau, Forschung und Umweltschutz sowie gerichtliche Streitregulung. Die Arbeitsgruppen setzten teilweise Untergruppen ein, um einzelne Probleme zu regeln. Der Vorsitz der Arbeitsgruppen wurde alle paar Jahre neu besetzt. Manchmal gelang es, einen Deutschen in die Vorsitzposition zu manövrieren. Ein Kollege aus dem Wirtschaftsministerium hatte jahrelang den Vorsitz für den Tiefseebergbau. Er konnte Papiere lancieren, Verbündete suchen, Streithähne zusammenbringen, er hatte Einfluss auf die Tagesordnung. Je nach Temperament, entwickelten die Vorsitzenden ihren eigenen Stil. In Erinnerung geblieben ist mir ein Vorsitzender, der eine Gruppe »Friends of the Chairman« einrichtete. Wenn Streitpunkte hochkochten, traf man sich hinter den Kulissen im kleinen Kreis und versuchte, eine gemeinsame Meinung herauszubilden.

»Das Auswärtige Amt hat die Seerechtsverhandlungen zunächst mit linker Hand geführt. In deren Augen war das eher ein Orchideenthema«

Dr. Uwe Jenisch

Waren damals auch schon die Entwicklungsländer präsent?

Eindrucksvoll waren asiatische Teilnehmer. Die konnten eine britische Ausbildung vorweisen, anständiges Englisch, gepaart mit asiatischen Qualitäten wie Freundlichkeit, Geduld, Cleverness. Sie konnten mit dem UN-Apparat umgehen und dominierten durch ihre Persönlichkeit. Wir neigen ja oft dazu, sofort zu polarisieren. Ein Asiate sagt: Moment mal ... ist ja interessant ... könnten wir nicht ...? Auch die Inder waren sehr smart. Die Leute aus den westlichen Staaten hatten dann eine starke Stellung, wenn sie kraft Sachkunde und Kompetenz überzeugen konnten.

Zwischen den Treffen hatten Sie dann wahrscheinlich noch eine Menge Arbeit?

Man musste Bericht erstatten, den Bundesrat und die Länder und die maritime Wirtschaft informieren. Über den Bundesrat haben wir eine Resolution herbeigeführt, die die Bundesregierung aufforderte, einen Standpunkt wie die geographisch benachteiligten Staaten einzunehmen. Bei der Frage der Meerengen und der Durchfahrtsrechte in der Ostsee haben wir die Bundesregierung unterstützt. Der größte Erfolg war wohl, dass wir die Kandidatur zum Internationalen Seegerichtshof herbeiführen konnten.

Der Internationale Seegerichtshof (ITLOS) wurde in der Folge des Seerechtsübereinkommens in Hamburg geschaffen. Wie kam es zu dieser Standortwahl?

In der Spätphase der Konferenz, 1979/80, ging es um die Sitzfragen: um den Sitz der Meeresbodenbehörde, des Seegerichtshofes und der Festlandsockelgrenzkommission. Mögliche Kandidaten für den Seegerichtshof waren Lissabon, Bermuda und Split. Als die Abstimmungen näher rückten, haben wir jüngeren Delegationsmitglieder Hamburg ins Spiel gebracht. Das Auswärtige Amt sagte, das komme überhaupt nicht infrage, dafür sei es jetzt zu spät, wir brächten Unruhe in die EU, das sei nicht abgestimmt. Der Kieler Minister Westphal hat dann einen Beschluss der norddeutschen Wirtschaftsminister und Ministerpräsidenten herbeigeführt, dass alle die Kandidatur von Hamburg unterstützen. Der Hamburger Senat und die Bürgermeister Klose und von Dohnanyi waren sehr engagiert, sie sagten: Wenn wir eine Chance haben, dann wollen wir. Schließlich konnte auch der Außenminister Genscher überzeugt werden. Hamburg hat dann eine Riesenparty im Waldorf Astoria geschmissen, und wir haben Lobbytätigkeit entfaltet. Dabei gab es interessante Rückmeldungen. Die DDR-Kollegen sagten unter der Hand: Also wenn ihr unbedingt wollt, dann macht das doch. Für die Lateinamerikaner war Hamburg sowieso der Dreh- und Angelpunkt in Europa. Einige Schwarzafrikaner sahen die guten Schulen für ihre Kinder. Anhand der leichten Sympathieerklärungen merkten wir, dass es eine Chance pro Hamburg gibt, selbst wenn es zu einer Kampfabstimmung kommen sollte.

Wie knapp ging die Entscheidung dann aus?

Es gab zwei Wahlgänge. Im zweiten Wahlgang bekamen wir eine deutliche Mehrheit gegen Split. Bermuda hatte zurückgezogen. Lissabon war zwar interessant, aber doch zu sehr am Rande der Welt. Split wurde formal vom gesamten Ostblock und von vielen Entwicklungsländern unterstützt. Ich glaube, Ausschlag gegeben hat, dass Hamburg wirklich der beste Standort ist. Hinzu kommen die Lebensqualität und eine gewisse Symbolkraft. Außerdem gab es das Vertrauen, dass Deutschland das irgendwie hinkriegen würde. Immerhin muss das Gastland die Immobilie hinstellen, 123 Millionen Mark für diesen sehr schönen Architektenentwurf. Die laufenden Betriebskosten werden von den Vereinten Nationen übernommen.

Hat sich der Seegerichtshof etabliert?

Sie haben bisher nur knapp 30 Fälle gehabt. Das klingt nach nicht viel. Vor allem liegt das an den Hemmungen der Staaten, sich einem internationalen Gericht zu unterwerfen. Längst nicht alle Staaten haben sich dem Seegerichtshof unterworfen. Holland zum Beispiel verweist auf den Internationalen Gerichtshof in Den Haag. Russland und China unterwerfen sich überhaupt nicht. Andere sind froh über den Rechtsrat des ISGH. Man kann sich sogar ad hoc unterwerfen. In letzter Zeit gibt es zunehmend Schiedsverfahren. Da wird dann nicht in voller Kammerbesetzung getagt, sondern es setzt sich ein Schiedsgericht aus drei oder fünf Richtern zusammen. Schiedsurteile regeln die strittigen Fragen auf leisem Niveau. Sie sind zudem schnell und nicht teuer und damit kundenfreundlich.

Obwohl sich China nicht unterworfen hat, hat der Internationale Schiedsgerichtshof in Den Haag auf Antrag der Philippinen ein Verfahren gegen China durchgeführt. Das kann man auch gegenüber nicht kooperationswilligen Staaten machen. Die Philippinen haben erreicht, dass ein kleines Schiedsgericht aus Richtern des Seegerichtshofes mit auswärtigen kooptierten Richtern China verurteilt hat. Die Landgewinnungsmaßnahmen im Südchinesischen Meer sind völkerrechtswidrig. China darf keine drei Kilometer langen künstlichen Inseln formen. Vielmehr muss China die hoheitlichen Ansprüche auf Wirtschaftszonen und Festlandsockel sämtlicher Anliegerstaaten berücksichtigen und ist dazu verpflichtet, im Konsens mit den Nachbarstaaten seine Grenzen festzulegen.

Die Seerechtskonferenz von 1973 bis 1982 wird als UNCLOS III bezeichnet. Was war UNCLOS I?

UNCLOS I – den Ausdruck gab es damals noch nicht – war in den 30er-Jahren ein vergeblicher Versuch des Völkerbundes, das Seerecht überhaupt zu ko-

»Die Landgewinnungsmaßnahmen im Südchinesischen Meer sind völkerrechtswidrig. China darf keine drei Kilometer langen künstlichen Inseln formen«

Dr. Uwe Jenisch

difizieren. Bis dahin gab es das Seerecht überwiegend als Gewohnheitsrecht. Konventionen gab es nur vereinzelt, etwa für Pirateriebekämpfung oder den Einsatz von Minen. Aber es gab kein kohärentes Seerechtssystem. Auf nationaler Ebene formten einzelne Gerichtsurteile das alte Gewohnheitsrecht. Anfang der 30er-Jahre lag die Breite des Küstenmeeres der Hoheitsgewässer gewohnheitsrechtlich bei drei Seemeilen. Diese Zahl hat sich seit dem 19. Jahrhundert in die Bücher und Urteile

»Die Festlandsockelgrenzkommission betrachtet sich selbst als »closed shop« und Selbstbedienungsladen. Die Länder beanspruchen immer größere Gebiete. Teuflich dabei ist, dass für die Meeresbodenbehörde nur noch etwa 60 Prozent der Meeresfläche übrig bleiben«

Dr. Uwe Jenisch

geschlichen. In den 30er-Jahren wollten die Russen und einige andere auf zwölf Seemeilen erweitern. Das passte den Angelsachsen nicht, die wollten die Bewegungsfreiheit der Marinen und der Handelsschifffahrt nicht einschränken. Auch Deutschland begnügte sich lange Zeit mit drei Seemeilen.

Und wie kam es zu UNCLOS II?

Nach dem Zweiten Weltkrieg haben die Amerikaner Öl und Gas im Golf von Mexiko gefunden, weit von der Küste entfernt. Damals haben sie das Konstrukt des Festland-

sockels ersonnen. Sie argumentierten, der Festlandsockel mit all seinen Bodenschätzen gehöre, wie das Wort schon sage, zum Festland. In den 50er-Jahren haben die Amerikaner dann Festlandsockelrechte für sich beansprucht, um den Meeresboden ausbeuten zu können. Daraufhin forderten die Südamerikaner eine Fischereizone, ihnen ging es um die Fische, weniger um die Bodenschätze. Damit waren Begehrlichkeiten geweckt. So kam es zur Seerechtskonferenz von 1956, die mit vier sektoralen Konventionen endete. Eine für die hohe See, eine fürs Küstenmeer, eine für den Festlandsockel und eine für Fischerei. Man einigte sich darauf, dass der Festlandsockel bis zur Grenze der Ausbeutbarkeit reicht. 1956 konnte man nur bis 200 Meter Wassertiefe bohren. Das hat sich dann blitzartig weiterentwickelt, sodass der Gesetzgebungsstand von 1956 nicht lange zu halten war. Bald wollten die Lateinamerikaner und die Isländer Fischereirechte bis 50 Seemeilen, später bis 200. Sie beriefen sich auf die amerikanische Festlandsockeltheorie. So kam es dann zur dritten Seerechtskonferenz. Der Auslöser war Arvid Pardo, der den Tiefseebergbau regeln und die Ressourcen des Meeres für die gesamte Menschheit schützen wollte.

Die USA sind dem Seerechtsübereinkommen von 1982 nicht beigetreten.

Das ist ärgerlich. Am meisten ärgert es die Amerikaner selbst. Denn sie haben auf diese Weise keine Rechte, äußere Festlandsockel in der Arktis zu beanspruchen oder sich am Tiefseebergbau zu beteiligen. Dahingegen haben die Russen schon beantragt, bis zum Nordpol ausdehnen zu wollen.

Die Amerikaner akzeptieren am Seerechtsübereinkommen alles, was zugleich Völkergewohnheitsrecht ist, also zum Beispiel die zwölf Meilen und die 200 Meilen und die Notwendigkeit, Forschungen genehmigen zu lassen. Auch die Durchfahrtsrechte, die Verkehrsrechte, den Umweltschutz akzeptieren sie als Völkergewohnheitsrecht. Es gibt die Definition für Gewohnheitsrecht: Lang anhaltende, einheitliche Völkerrechtspraxis der ganz überwiegenden Mehrheit der Staaten. Wenn 170 Staaten die zwölf Seemeilen befürworten, dann ist das so. Aber die neuen Regelungen des Seerechtsübereinkommens, zum Beispiel zum Tiefseebergbau und zum Seegerichtshof, wollen die Amerikaner nicht annehmen. Deswegen haben sie nicht ratifiziert. Es gibt insgesamt etwa 35 Staaten, die nicht ratifiziert haben.

Was hindert diese Staaten daran?

Das sind teilweise »Schurkenstaaten«, etwa Nordkorea. Auch die Türkei hat nicht ratifiziert, weil sie meint, ihre Eingriffsrechte im Bosphorus zu verlieren. Die Russen würden dann den Bosphorus als ganz normale Meerenge betrachten, durch die alle frei durchfahren dürfen. Die Türken hingegen berufen sich auf das Abkommen von Montreux, demzufolge die Durchfahrtsrechte beschränkt worden sind, Flugzeugträger dürfen zum Beispiel nicht durch den Bosphorus fahren. Auch Israel hat nicht ratifiziert, weil es mit sämtlichen Nachbarn im Streit liegt. Ein tieferer Grund ist: sobald die Israelis ratifizieren, würden sie das ganze Regime anerkennen. Und Palästina, dieser nicht existierende Staat, der aber dem Seerechtsübereinkommen beigetreten ist, hätte, wenn es selbstständig würde, eine eigene AWZ vor dem Gazastreifen. Vor Gaza jedoch bohren die Israelis nach Öl und Gas und fischen. Auch einige Binnenstaaten in Afrika und in Asien sind nicht beigetreten, die haben entweder kein Interesse oder die Bedeutung des Themas noch nicht begriffen. Auch große südamerikanische Staaten haben nicht ratifiziert, Venezuela, Chile, Ecuador, weil sie in ihren Verfassungen festgeschrieben haben, dass die 200-Meilen-Zone integriertes Staatsgebiet ist. Wenn sie das Seerechtsübereinkommen ratifizieren würden, müssten sie anerkennen, dass die 200-Meilen-Zone nur eine sektorale Nutzungszone für Fischerei und für Bodenschätze ist, aber kein Hoheitsgebiet. Da müssten sie ihre Verfassung ändern, und das wollen sie nicht.

Wann steht UNCLOS IV an?

Ein neues Seerechtsübereinkommen ist nicht in Sicht. Mit den Verhandlungen wäre ein enormer Aufwand verbunden. Bei UNCLOS III sind vom Beginn der Verhandlungen bis zum Inkrafttreten ganze 20 Jahre vergangen. Aber es gibt ein Instrument für die Weiterentwicklung des Seerechts, das sind die sogenannten Durchführungsübereinkommen. Ein solches Durchführungsübereinkommen gibt es bereits seit 1994 für den Tiefseebergbau. Darin sind marktwirtschaftliche Grundsätze im Tiefseebergbau eingeführt worden. Ein zweites

Durchführungsübereinkommen gibt es für weitwandernde Fischarten. Fische kümmern sich ja nicht um Seegrenzen. Es regelt, wie man Fischbestände schützt, die grenzüberschreitend unterwegs sind. Letztes Jahr haben neue Verhandlungen zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Tiefsee begonnen. Auch außerhalb der nationalen Zuständigkeiten müssen die Biodiversität und der Habitatschutz am Meeresboden verbessert werden. Das alles wird im Seerechtsübereinkommen nur stiefmütterlich behandelt. Inzwischen ahnt man, wie wichtig die Lebewesen im Meer sind. Man will sie schützen vor der Verbunkerung von CO₂, vor Kernwaffenversuchen am Meeresboden, vor unverantwortlichem und wahllosem Tiefseebergbau. In mehreren Jahren wird es wahrscheinlich ein neues Durchführungsübereinkommen zum Seerechtsübereinkommen geben. Das muss dann von den Staaten ratifiziert werden. Und erst wenn eine vereinbarte Anzahl von Staaten ratifiziert hat, tritt das Durchführungsübereinkommen in Kraft.

Alle Durchführungsübereinkommen müssen separat ratifiziert werden? Wer UNCLOS III gezeichnet hat, hat nicht auch automatisch allen Durchführungsübereinkommen zugestimmt?

So ist es. Im Seerecht müssen wir mit den Durchführungsübereinkommen leben. Bei den großen IMO-Abkommen – wie SOLAS und MARPOL – hat man eine elegantere Methode gewählt. Da hat man die Konvention und dazu gibt es Annexe. In den Annexen stehen die technischen Standards, Grenzwerte, Fristen, Zeitpläne. Ein Annex kann mit einfacher Mehrheit oder mit Zwei-Drittel-Mehrheit der IMO-Staaten angepasst werden. Auf diese Weise sind die IMO-Konventionen modern und überlebensfähig, weil sie geändert werden können.

Bei der juristischen Grenzdefinitionen begibt man sich in die Abhängigkeit von Naturwissenschaften. Ist das ein Problem?

Die Mitglieder der Festlandsockelgrenzkommision sind ganz überwiegend Naturwissenschaftler, meist Geologen. Es gibt da kaum Diplomaten, Völkerrechtler oder Juristen. Deswegen betrachtet die Festlandsockelgrenzkommision sich selbst offenbar als *closed shop* und Selbstbedienungsladen. Fast hat man den Eindruck, dass die Kommission sich selbst die Argumente zuschiebt. So kommt es, dass die Russen oder die Australier immer größere Gebiete beanspruchen können. Teuflich dabei ist, dass das Gebiet, das für die Meeresbodenbehörde übrig bleibt, kleiner wird. Etwa 40 Prozent der Weltmeeresfläche sind »nationalisierbar«. Die 200-Meilen-Zonen nehmen allein schon 35 Prozent ein. In Einzelfällen kommt dann noch der äußere Festlandsockel bis 350 Meilen dazu. Der ISA in Jamaika bleiben nur noch etwa 60 Prozent der Meeresfläche für den Tiefseebergbau zu verwalten.

Tut die ISA das denn schon?

Gerade entsteht ein neues Tiefseeregime für den Abbau von Rohstoffen, der *mining code*. Bei der ISA kann man seit 1994 Anträge stellen, wenn man

Bodenschätze abbauen möchte. 29 Lizenzen sind bereits zur Exploration vergeben. Deutschland hat zwei. Auf den ihnen zugewiesenen Flächen dürfen die Staaten dann suchen.

Nicht jeder Staat ist in der Lage, Bodenschätze in seiner eigenen Wirtschaftszone abzubauen. Dürfte denn auch ein anderer Staat dort tätig werden?

Klar, man könnte zum Beispiel in die 200-Meilen-Zone von Cook Islands gehen, einem Staat mit nicht mal 20 000 Einwohnern und einer Wirtschaftszone so groß wie ganz Europa, der größte Teil davon Tiefsee. Da gibt es Manganknollen und Sulfide zuhauf. Dort müsste man nach dortigem Recht eine Firma gründen, Bodenschätze abbauen und Steuern zahlen. Man könnte sich auch zum Beispiel mit Fidschi oder mit Papua Neuguinea zusammenschließen. Oder mit Neuseeland, das seine Nutzungszonen durch das Seerechtsübereinkommen enorm vergrößert hat.

Der Tiefseebergbau sei viel weniger umweltschädlich als der Bergbau an Land, sagen Sie. Warum?

Vom Flugzeug aus sieht man die Tagebaue in der Mongolei und in China, man sieht, dass die Flüsse nicht blau sind, sondern grün oder gelb. Man sieht riesige Wunden, die Mutter Erde durch Tagebaue zugefügt worden sind. In Chile wurden tiefe Löcher in die Erde gegraben, wo LKWs Tag und Nacht in Spiralen rauf- und runterfahren. Der Schaden an der Natur ist grenzenlos. Dagegen richtet sich leider kein Widerstand. Denn ein jeder will sein iPhone haben und sein Hybridauto. Heutzutage werden einfach riesige Mengen an Material rücksichtslos verbraucht.

Und das soll beim Meeresbergbau anders sein?

Mit intelligenter Technik und mit großem Aufwand kann der Abbau minimalinvasiv geschehen. Bei den Sulfidlagerstätten – also an den Black Smokern, wo sich mehrere Meter angereicherte Metalle abgelagert haben – kann man sehr gezielt abbauen. Natürlich darf man sich nur um die inaktiven Black Smoker kümmern. Die lebenden Black Smoker darf man nicht anfassen; wo es sprudelt, ist noch reiches

biologisches Leben. Bei den Sulfiden geht es um kleinflächige Abbaugelände, ungefähr fußballfeldgroß, wo die Metallgehalte sehr viel höher sind als an Land. Dort kann man mit Geräten arbeiten, die möglichst wenig Material aufwirbeln und den Untergrund schonen.

Bei den Manganknollen wird es schwieriger, weil die großflächig verteilt sind. Teilweise liegen bis zu 25 Kilogramm Manganknollen auf einem Quadratmeter dicht an dicht. In anderen Gebieten sind die Manganknollen nur lose verstreut. Nach heuti-

»Mit intelligenter Technik kann man Sulfide sehr gezielt abbauen, sozusagen minimalinvasiv. Bei den Manganknollen wird es schwieriger. Da ist es erforderlich, eine Art Kartoffelentemaschine zu entwickeln, die selektiv und schonend arbeitet«

Dr. Uwe Jenisch

gem Wissen müsste ein Abbaufeld ungefähr 200 Quadratkilometer groß sein. Eine solche Abbaueinheit reicht dann für 30 Jahre. Vor allen Dingen ist erforderlich, dass man eine Art »Kartoffelernemaschine« als Kollektor entwickelt, die selektiv und schonend arbeitet. Da darf kein Bulldozer über den Meeresboden donnern. Es muss vielmehr eine intelligente Maschine sein, die vielleicht schwebt und gezielt Manganknollen greifen kann. Vielleicht nimmt sie nur die großen Knollen oder nur jede dritte, damit sich die Besiedelung mit organischem Material wieder erholen kann.

Aber solche Maschinen gibt es noch nicht.

Im Moment arbeiten ein paar Staaten an solchen Kollektoren. Es gibt jedoch keinen vernünftigen deutschen Entwurf, höchstens auf dem Papier. Die Belgier haben einen Kollektor unter Wasser getestet. Im nächsten Jahr steht ein weiterer Test an, diesmal mit deutscher Unterstützung. Die Japaner sind schon weiter, bei einem großflächigen Test haben sie ein paar hundert Tonnen gefördert. Diese Tests werden wissenschaftlich begleitet, um zu untersuchen, welche Schäden entstehen. Ich glaube, die Angst vor der Verwirbelung der Sedimente wird stark übertrieben. Manche fürchten gar Sandstürme, die im Saharamaßstab durch den Pazifik rollen. Um diese Sorgen zu zerstreuen, muss noch einiges in die Entwicklung und Forschung investiert werden.

Wann ist es so weit, dass Manganknollen kommerziell abgebaut werden?

Ich glaube, es wird innerhalb von zehn Jahren mit den Sulfiden losgehen. Für 2020 ist ein Test mit deutscher Beteiligung in Vorbereitung. Mit einem Bohrgerät von Bauer Maschinenbau. Die ganzen Umweltdinge und auch die Verhüttung des Erzes lässt sich bei Sulfiden leichter darstellen.

»Es gibt nur wenige ›first mover. Wenn man denen das Leben zu schwer macht, gehen sie halt nach Cook Islands. Dort müssen sie sich nicht an die technischen Vorschriften der ISA halten«

Dr. Uwe Jenisch

Finden Sie die Umweltvorschriften im Tiefseebergbau zu streng?

Ich bin dafür, dass für die Testphase einfache und vorläufige Regeln gefunden werden. Nur so gelingt es, überhaupt anzufangen und Erfahrungen zu sammeln, um das Risiko realistisch einschätzen zu können. Momentan überwiegen die Befürchtungen. Das Ganze ist so ein Prinzip der kommunizierenden Röhren. Einerseits

wird der Industrie Angst gemacht, sie möge sich bitte was einfallen lassen. Andererseits dürfen sie es bei der ISA in Jamaika nicht übertreiben. Und auch die Umweltaktivisten dürfen nicht zu viel fordern. Denn es gibt in der Welt nur wenige *first mover*, die überhaupt investieren. Wenn man denen das Leben zu schwer macht, gehen sie halt nach Cook Islands. Dort gilt zwar das Seerechtsübereinkommen, aber es gelten nicht die technischen Vorschriften der ISA, es gelten auch nicht die För-

derabgaben und die Haftungsfonds, die man sich in Jamaika überlegt hat. Wer versucht, durch prohibitive überzogene Sicherheitsängste und -anforderungen das Ganze zu verhindern, kann scheitern. Denn der Markt fordert diese Rohstoffe. Und wenn sie nicht im von der ISA verwalteten Gebiet abgebaut werden, dann eben in den AWZ unter nationaler Regie.

Gehen wir mal zum Thema Grenzen. Der Grenzverlauf zwischen den Niederlanden und Deutschland sowie zwischen Dänemark und Deutschland ist umstritten. Wie sieht das der Jurist?

Die strittigen Gebiete sind sehr kleinräumig und daher kein dramatisches Problem. Das geht auf alte Verträge zurück. Als Emden preußisch wurde, hat man Verträge mit den Niederlanden geschlossen. Es ging um die Kontrolle des Fahrwassers. Doch das Fahrwasser in der Ems-Dollart-Region hat sich im Lauf der Zeit etwas verlagert. Genauso nördlich von Sylt. Man könnte sich leicht einigen, doch keiner will nachgeben. Die Behörden versichern zudem glaubhaft, dass es keine praktischen Regelungslücken gibt.

Manchmal erschwert die Form und Lage der Länder die Grenzziehung.

Die obere Adria ist ein gutes Beispiel. Im Raum Triest stehen sich Kroatien, Slowenien und Italien gegenseitig auf den Füßen. Slowenien und Kroatien möchten jeweils einen eigenen Zugang zur Adria haben. Das ist so, wie wenn jemand nur über das Nachbargrundstück zur eigenen Garage kommt. Mit solchen kleinräumigen Situationen kann man gut leben, solange Frieden ist und sich die Parteien die Verkehrsrechte nicht streitig machen. Das ist nicht weltbewegend, wenngleich es durchaus örtliche Emotionen anheizen kann.

Klingt so, als wären Grenzdispute kein großes Thema.

Schlimmer sind die großräumigen Fragen, etwa im Mittelmeer, um Zypern herum. In der 200-Meilen-Zone von Zypern gibt es Öl- und Gasvorkommen. Meist südlich von Zypern; dort arbeiten die Israelis und die Zyprioten auch schon gemeinsam. Nun haben die Türken diese sogenannte Republik Nordzypern, die nur sie alleine anerkennen, sonst existiert der Staat ja gar nicht. Die Türken wollen von dem zyprischen Öl und Gas etwas abhaben, sie argumentieren, der Festlandsockel gehöre zur ganzen Insel. Solche versponnenen Ansichten kommen überall vor. Am schlimmsten sind die Chinesen, die behaupten, aus historischen Gründen sei das Südchinesische Meer chinesisch, weil dort vor 2000 Jahren schon chinesische Fischer gewesen seien.

Wenn man sich die Begrenzung der AWZ ansieht, dann hat Deutschland sogar mit Großbritannien eine gemeinsame Grenze. Kann man sagen, dass England ein Nachbarland von Deutschland ist?

Rechtlich nicht. Die 200-Meilen-Zone ist kein Staatsgebiet, sondern eine funktionale Zone, in der wir beispielsweise Bergbaurechte haben. Es gibt ja auch andere funktionale Zonen, etwa für

Search and Rescue oder Luftüberwachung. Die AWZ ist keine Hoheitszone, sondern eine Zone sektoraler hoheitlicher Rechte.

Welche Vorteile hätte eigentlich eine deutsche Küstenwache?

Die ist dringend erforderlich. Ein moderner Industriestaat muss seine Rechte und Pflichten auf See bündeln, was die Durchsetzung und die Überwachung und den Umweltschutz angeht. In Deutschland gibt es circa 15 verschiedene hoheitliche Dienste, die auf See konkurrierend tätig werden. Fünf Küstenländer mit ihrer eigenen Wasserschutzpolizei, dann die Bundespolizei, die Fischereiaufsicht des Bundes, die Fischereiaufsicht von fünf Küstenländern, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, das Havariekommando. Diese Einrichtungen gehören im Grunde in eine schlagkräftige Bundesküstenwache zusammengeführt. Am besten mit grauen Schiffen. Seeleute sind klare Ansagen gewöhnt, wenn die ein graues Schiff neben sich sehen, dann fragen sie sich gleich, was sie falsch gemacht haben. Wenn es einmal zu einem großen Unfall auf See kommen sollte, wenn ein Kreuzfahrtschiff in Seenot gerät oder ein Tanker havariert, dann kommt es auf die *golden minutes* an. Was in den ersten Stunden veranlasst wird, kann die Katastrophe abwenden oder sie erst richtig in Gang setzen. Es muss sofort eingegriffen werden. Man braucht das volle Lagebild. Und vor allem schnelle hoheitliche Durchgriffsrechte.

Worin unterscheidet sich der Grundsatz von der Freiheit der Meere von dem Grundsatz vom gemeinsamen Erbe der Menschheit?

Die haben Berührungspunkte und eine gewisse Hierarchie. Die Freiheit der Meere ist historisch gewachsen, seit dem späten Mittelalter. Das Meer ist offen für alle, es ist theoretisch unbeherrschbar, deswegen wollen alle gleiche Nutzungsrechte haben. Alle wollen fischen, alle wollen zur See fahren. Auf See gibt es eine gewisse Form der gegenseitigen Toleranz. Man tut sich gegenseitig nicht weh und respektiert die Rechte der anderen. Das Meer ist eine Allmende. Dahingegen ist das gemeinsame Erbe der Menschheit erst seit etwa 50 Jahren auf dem Wege, ein völkerrechtliches Prinzip zu werden mit dem Schwerpunkt Nutzung der Tiefsee. Es bedeutet, dass alle Staaten und Menschen an den Segnungen teilhaben. Die Rohstoffe des Meeres sind für alle da, nicht nur für die Küstenanlieger, sondern auch für Binnenstaaten. Nicht nur für die, die das Meer im Moment ausbeuten können, sondern auch für andere, die es vielleicht erst in 20 Jahren können. Auch zukünftige Generationen müssen Möglichkeiten haben, die Meere zu nutzen. Die Rücksichtnahmepflicht wird ausgeweitet auf die gesamte Bevölkerung der Erde. Es bedarf eines neuen Gemeinschaftsgefühls auch zum nachhaltigen Schutz der Tiefsee, weil es fürs Klima, fürs Überleben der Menschheit keinen Ersatz für das Meer gibt. Das Leitprinzip des gemeinsamen Erbes der Menschheit ist also gleichsam ein Weckruf, dass wir keine zweite Erde haben.

Was sind die Meeresinteressen Deutschlands?

Deutschland ist ein Kontinentalstaat mit zunehmend maritimen Interessen. In den letzten Jahrzehnten ist ein bescheidenes Meeresbewusstsein gewachsen. Meeresforschung, Schifffahrt und Marine genießen ein gewisses Ansehen und Interesse. Auch in den Medien kann man dieses neue Bewusstsein für die Meere erkennen, kaum ein Abend vergeht ohne eine Sendung übers Tauchen oder dergleichen. Während früher bei Wirtschaftsnachrichten im Fernsehen Bilder von rauchenden Schloten im Ruhrgebiet gezeigt wurden, sieht man heute den Hamburger Hafen, in den ein riesiges Containerschiff einläuft. So allmählich sickert das ein. Ich habe viel darüber nachgedacht, wie sich das in den letzten hundert Jahren entwickelt hat. Wir Deutschen kommen ja alle aus dem Wald. Im Grunde sind wir Waldmenschen. Rotkäppchen und der Wolf sind in unserem Unterbewusstsein verankert. Ich nenne ein Gegenbeispiel: Im griechischen Märchen ist der Delfin die Hauptperson. Der Delfin ist der Freund des Menschen, der rettet sogar Menschen und spielt mit Kindern. Wenn ein Engländer träumt, dann fährt er zur See, wenn ein Deutscher träumt, dann ist er im Wald.

Die Sichtbarkeit des Maritimen hat sich verbessert. Aber wer in Deutschland könnte dem Meer ein Gesicht geben?

Ich sehe keine Führungspersönlichkeiten fürs Maritime in Deutschland. Das muss man bedauern. So einen Albert Schweitzer der Meere bräuchten wir. Oder einen inspirierenden Wissenschaftler. Vor hundert Jahren hatten wir Albert Ballin als Leitfigur für Seeschifffahrt. In den 90er-Jahren wäre Friedrich Hennemann, der Chef des Bremer Vulkan-Verbunds, vielleicht geeignet gewesen. In seiner Glanzzeit war er in der Presse der »Herr der Meere«. Er bemühte sich in Berlin und Bonn um die maritime Politik und maritime Wirtschaft Deutschlands.

Was würden Sie gerne besser können?

Ich hätte gerne noch eine andere Sprache gekonnt, Russisch oder Spanisch, um eine andere Dimension zu erschließen. Mit Englisch und ein bisschen Französisch kommt man ja überall durch. Aber das genügt nicht, um zum Beispiel das Herz der Lateinamerikaner zu gewinnen. Und es wäre schön gewesen, enger mit den Russen umgehen zu können, die ja durchaus potenzielle Partner sind.

Was wissen Sie, ohne es beweisen zu können?

Ich weiß es nicht, aber ich glaube, dass viele Menschen böse sind. Man muss misstrauisch sein. //

»Wir bräuchten einen Albert Schweitzer der Meere. Oder einen inspirierenden Wissenschaftler. Bedauerlicherweise sehe ich keine Führungspersönlichkeit fürs Maritime in Deutschland, die dem Meer ein Gesicht geben könnte«

Dr. Uwe Jenisch