

Der Fischereischutzstander

Dumke, Gerhard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Dumke, G. (1982). Der Fischereischutzstander. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 5, 225-233. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50390-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FLAGGEN- UND WAPPENKUNDE

DER FISCHEREISCHUTZSTANDER

VON GERHARD DUMKE

Zum einhundertsten Male jährt sich 1982 der Abschluß einer internationalen Vereinbarung, die für den Bestand und die Zukunft der Hochseefischerei von richtungweisender Bedeutung sein sollte. Es handelt sich um den am 6. Mai 1882 nach langen Verhandlungen zustande gekommenen *Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer (Convention internationale ayant pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales)*.¹ Abgeschlossen wurde der Vertrag zwischen den Nordseeanrainerstaaten, dem damaligen Deutschen Reich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien und Irland und den Niederlanden.² Inhalt des Abkommens waren im wesentlichen Bestimmungen über die Kennzeichnung der Fischereiboote, die Technik des Fischfangs, die Einhaltung lauterer Wettbewerbs der beteiligten Fischer und letztlich auch die fischereipolizeiliche Überwachung aller Vereinbarungen sowie etwaiger Sanktionen bei Verstößen gegen diese. Der räumliche Geltungsbereich wurde umrissen durch den 61. Grad nördlicher Breite im Norden, von dort im Osten und Süden durch die Küsten Norwegens und der Vertragsstaaten, im Westen durch die Ostküsten von England und Schottland.

Das Fischereiabkommen, das ungeachtet aller weltpolitischen Krisen und zweier Weltkriege fast 100 Jahre in Kraft bleiben sollte, stellt in mehrfacher Hinsicht einen Markstein und einen Wendepunkt in der Regelung fischereirechtlicher Fragen internationalen Ranges dar. Es bildet den Übergang von den bislang bilateralen Verträgen zu einem auf breiter Basis aller — oder doch fast aller — Anrainerstaaten für ein genau umrissenes Seegebiet abgeschlossenen multilateralen Übereinkommen. Die Vertragsstaaten erkannten zugleich formal die bis dahin noch vielfach umstrittene und nur gewohnheitsrechtlich geltende Dreimeilenzone für die voller Souveränität des jeweiligen Anliegerstaates unterstehenden sogenannten Küstengewässer an. Letztlich entstand als Folge des Vertrages erstmalig ein internationales Flaggenzeichen, das selbst nach Auslaufen des Abkommens auch heute noch — und in einem weit größeren räumlichen Geltungsbereich — geführt wird: der in den Farben Blau-Gelb gehaltene Fischereischutzstander.

Bestimmungen und Verträge über die Ausübung der Fischerei hat es schon seit Jahrhunderten gegeben; denn die Fischerei war für die Ernährung und das Erwerbsleben viel zu wichtig, als daß nicht jeder Küstenstaat ihre rechte Durchführung regeln mußte. Gesamtübersichten über den breitgefächerten Bereich, der sich allerdings, entwicklungsgeschichtlich bedingt, im wesentlichen auf den Nordseeraum erstreckte, hat es lange nicht gegeben. Erst in unserem Jahrhundert sind erste Anfänge zu einer Sammlung und Gesamtdarstellung gemacht worden, dabei im Jahre 1903 in einer Gemeinschaftsarbeit von zwei Engländern, Stuart A. More und Hubert Stuart-More.³ Rund vierzig Jahre später erschien eine breit angelegte wissenschaftliche Darstellung eines Deutschen, Viktor Böhmert, die sich mit den Fischereigrenzen des Nordens und deren historischen Grundlagen befaßte.⁴ Die Vollendung dieses 1940 mit seinem ersten Band erschienenen Werks wurde

aber durch die Kriegereignisse verhindert. Ein gutes Jahrzehnt später, nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs unternahm die Vereinten Nationen den Versuch einer Gesamtdarstellung des Fischereirechts, dessen Ergebnis eine im Jahre 1951 erschienene Sammlung war.⁵

Diese wesentlichsten Quellenwerke lassen erkennen, daß es mindestens schon Ende des 15. Jahrhunderts zu bilateralen Vertragsschlüssen über Fischereifragen gekommen ist. So wird berichtet⁶, daß unter dem 20. Januar 1490 zwischen Heinrich VII. von England und Johann II. von Dänemark ein Vertrag zustandekam, der englischen Fischern für jeweils sieben Jahre die Fischerei vor Island gestattete. Im Jahre 1533 wurde die Gleichberechtigung der Hanse — hauptsächlich Hamburgs und Bremens — mit den Engländern bezüglich der Islandfischerei vertraglich geklärt. Bei den Verhandlungen über diese Verträge versuchte Dänemark ständig, für Island die Viermeilenzone als Küstengewässer anerkannt zu erhalten, indem es die dänische Meile als Ausgangspunkt seiner Rechtsposition nahm, die rund 7 400 m = 4 Seemeilen entsprach, während die englischen Vertragspartner von der englischen bzw. französischen Meile ausgingen, die nur drei Seemeilen betrug. Der Kampf um die isländischen Fischereigrenzen hat noch bis in die jüngste Zeit zu den merkwürdigsten Zwischenfällen geführt, ohne daß eine endgültige Regelung abzusehen wäre. Die geschichtlich wohl zuerst im isländischen Raum wegen des dortigen Fischreichtums aufgetauchten Seerechtsfragen sind inzwischen seit Jahrzehnten auf weltweiter Basis einer der Hauptstreitpunkte der bislang durchgeführten drei Seerechtskonferenzen der Vereinten Nationen.⁷

Ebenfalls historisch bedingt erheischten auch in einem anderen Nordseeraum die Fischereiverhältnisse eine Regelung zwischen zwei Seenachbarn: England und Frankreich. Hier kam es nach vielen Wirren schließlich in den Jahren 1839 und 1843 zu detaillierten Abmachungen, die die beiderseitigen widerstreitenden Fischereiinteressen zu einem gerechten Ausgleich zu bringen suchten. Diese Verträge sind für die internationale Fischereiordnung insofern von besonderer Bedeutung, als sie in erheblichem Maße Vorbild des multilateralen Fischereiabkommens des Jahres 1882 wurden. Neben den verschiedensten Bestimmungen über die technische Ausübung der Fischerei, die Beschaffenheit der Netze und die Kennzeichnung der Boote enthielten sie auch erstmalig eine Bestimmung, die es ermöglichte, auch auf weite Sicht die Art der Fischereifahrzeuge zu Überwachungszwecken festzustellen. Die *Convention between Her Majesty and the King of the French concerning the Fisheries in the Seas between the British Islands and France* vom 2. August 1839⁸ wurde für England durch den *Sea Fisheries Act* vom 22. August 1843 und für Frankreich durch das Gesetz vom 23. Juni 1846 in Kraft gesetzt.⁹ England erließ mit dem Wirksamwerden des Abkommens die *Regulations for the guidance of the Fisherman of France, in the seas lying between the coasts of the two countries*, deren Artikel 50 folgenden Wortlaut hatte¹⁰:

For the purpose of distinguishing by day drift-net fishing boats from trawl boats, both shall carry at the mast-head vanes, which shall be at least eight inches (twenty centimètres French) in height, and two feet (sixty-one centimètres) in length.

The colours of these vanes shall be, for

French trawl boats, blue.

French drift boats, white and blue.

It is understood that the vanes of drift boats shall be divided vertically into two equal parts, of which the white shall be nearest to the mast.

Die Überwachung dieser und der übrigen Bestimmungen des Vertrages stand nach dessen Artikel 63 *under the exclusive superintendence of the cruisers and agents* jedes der beiden Vertragspartner, war also speziell eine Sache der beiderseitigen Kriegsschiffe. Eine besondere Beauftragung bestimmter Kriegsschiffe sah das Abkommen nicht vor, weshalb die Einführung eines bestimmten Erkennungszeichens für diese noch nicht erforderlich war.

Dieses französisch-britische Abkommen behielt seine Wirksamkeit nicht nur bis zum Zeitpunkt des Abschlusses des Nordseefischereivertrages des Jahres 1882, sondern es war in seinen einzelnen Bestimmungen sichtlich Grundlage des späteren multilateralen Abkommens.

Die Nordseevereinbarung von 1882 enthielt in ihrem Artikel 26 ebenfalls eine Bestimmung über die Regelung der Fischerei-Überwachung. Diese wurde ausgeführt von Schiffen der jeweili-

gen Kriegsmarinen (im Falle Belgiens durch besonders beauftragte Staatsschiffe). Diese Beschränkung auf bestimmte Kriegs- bzw. Staatsschiffe machte im Seeverkehr naturgemäß eine besondere Kennzeichnung erforderlich. Der Vertrag von 1882 enthielt aber in dieser Hinsicht keinerlei Regelung, auch nicht in einer sieben Jahre später am 1. Februar 1889 erfolgten *Erklärung* zur Abänderung des Artikels 8.¹¹

Wann und wie es dann doch zur Schaffung des blau-gelben Fischereischutzstanders gekommen ist, darüber schweigen die amtlichen Quellen. Eine formale völkerrechtliche Zusatzvereinbarung wurde nicht abgeschlossen. Der Völkerrechtler Tafel spricht zwar in seiner Darstellung *Das internationale Recht der Nordsee*¹² unter Bezugnahme auf eine 1910 erschienene Studie des belgischen Richters de Ryckère davon, daß *die betreffenden Schiffe im Dienst nach später hinzukommender Vorschrift eine besondere Flagge zu führen hätten*. Irgendwelche näheren Hinweise über die Art der Einführung enthalten seine Ausführungen jedoch nicht. Es muß daher eher davon ausgegangen werden, daß die Kommandanten der beauftragten Kriegs- und Staatsschiffe sich im Jahre 1896 untereinander auf einen bestimmten Stander geeinigt haben, der letztlich von den jeweiligen Marinekommandos bestätigt wurde. So jedenfalls ist es für den Bereich der damaligen Kaiserlichen deutschen Marine geschehen, ausgehend von einem Erlaß des Reichskanzlers vom 11. November 1897. Das Marineverordnungsblatt, mithin das amtliche Verkündungsorgan der Marineleitung, enthält jedenfalls auf Seite 19 des Jahrgangs 1898 unter Nr. 18 einen vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes herausgegebenen Erlaß vom 20. Januar 1898 mit folgendem Wortlaut:

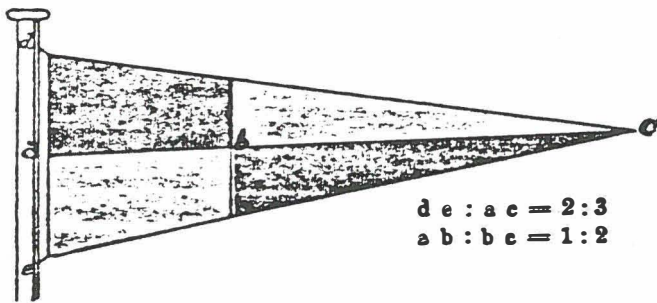


Abb. 1: Fischereischutzstander gem. MVBl. 1898, Seite 19

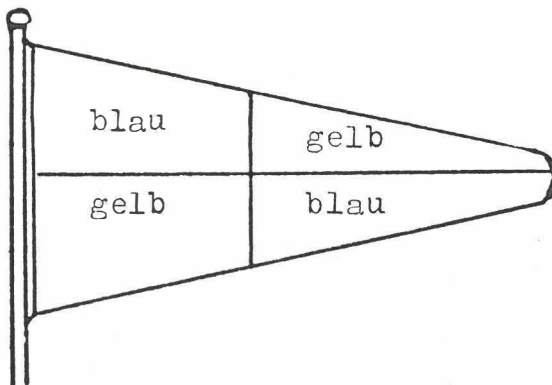


Abb. 2: Fischereischutzstander gem. MDV 377, Seite 193

Vorbehaltlich weiterer Regelung werden für den Signalverkehr zwischen den Fischerfahrzeugen und den mit ihrem Schutz betrauten Kriegsschiffen in der Nordsee die in der anliegenden »Zusammenstellung« angegebenen Signale angewendet werden, welche gegebenenfalls von allen Schiffen S. M. benutzt werden können.

Die in der Anlage beschriebenen Stander sind von den Kaiserlichen Werften auf Requisition S. M. Schiffe überetatsmäßig zu verabfolgen.

Die erwähnte Zusammenstellung enthält eine Reihe besonderer Flaggensignale, denen nachstehender Text folgt:

Um die Fischer in der Nordsee in den Stand zu setzen, die Kriegsschiffe, welche den Schutz der Fischerei dort ausüben, von anderen Schiffen (bei Tage) zu unterscheiden, führen die den Schutz der Fischerei in der Nordsee ausübenden Kreuzer in ihrem Dienst auf den Fischereigründen einen Stander von folgender Zeichnung:

Da die Stander nach dem Wortlaut des Erlasses vom 20. Januar 1898 von den Kaiserlichen Werften erst auf »Requisition« zu verabfolgen waren, muß davon ausgegangen werden, daß sie zumindest von deutschen Kriegsschiffen frühestens ab 1898 tatsächlich geführt worden sind.

Im Laufe der Zeit hat sich die Form des Standers offenbar geringfügig verändert. Dies weist jedenfalls die amtliche Darstellung auf Seite 193 der Marine-Dienstvorschrift (MDV) 377, Ausgabe 1939, dem »Flaggenbuch« des Oberkommandos der Kriegsmarine, aus, in der der Stander eine an der Flugkante abgerundete Form zeigt.

Welche Gründe für die Farbwahl des Standers maßgeblich gewesen sind, das dürfte heute kaum noch zu klären sein. Er mußte sich notwendigerweise von allen bestehenden National- und Kriegsflaggen, aber auch von allen Kommando- und Signalzeichen sichtbar unterscheiden und dabei zugleich möglichst neutrale Farben enthalten. Aber was waren zur damaligen Zeit »neutrale Farben«? Mangels jeglichen näheren Anhaltspunktes muß wohl davon ausgegangen werden, daß man sich auf die Farben Blau und Gelb einigte, weil keine der National- bzw. Kriegsflaggen der Unterzeichnerstaaten seinerzeit diese beiden Farben gleichzeitig enthielt. Blau und Gelb waren zwar die schwedischen Landesfarben, und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Schweden und Norwegen war in einem Zusatzartikel zum Abkommen von 1882 der Beitritt zur Konvention für diese Länder — vereint oder getrennt — in Aussicht gestellt worden; im Zeitpunkt der Schaffung des Fischereischutzstanders war aber aufgrund der sich abzeichnenden politischen Entwicklung hier keine Rücksichtnahme mehr erforderlich. Wurde doch schon im Jahre 1898 Norwegen die Führung einer selbständigen Nationalflagge zugestanden, dem dann im Jahre 1905 die endgültige Trennung von Schweden folgte, dessen besondere Nordseeinteressen damit praktisch erloschen waren. Beide Staaten haben im übrigen von der Beitrittsmöglichkeit zur Konvention in der ganzen Zeit ihres Bestehens keinen Gebrauch gemacht.

Rund 25 Jahre ist der Fischereischutzstander hinfort von den Kreuzern und Staatsschiffen der Unterzeichnerstaaten zum Wohl der Nordseefischerei geführt worden. Auf deutscher Seite war diese Aufgabe dem 1876 als Torpedoversuchsfahrzeug vom Stapel gelaufenen Aviso S. M. ZIETEN übertragen (Verdrängung 1001 t; 108 Mann Besatzung; 6 Fünfzimeteregeschütze, 2 Torpedorohre), der 1899 für die fischereipolizeilichen Zwecke umgebaut wurde.

Der erste Weltkrieg brachte die Hochseefischerei in der Nordsee praktisch zum Erliegen, die internationalen Abkommen waren suspendiert, für die Führung des Schutzstanders war keine Gelegenheit mehr. Die wirtschaftliche Bedeutung des Nordseefischereiabkommens war jedoch so groß, daß es bereits im Jahre 1919 durch Artikel 285 Ziffer 1 des Friedensvertrages von Versailles ausdrücklich wieder für alle Vertragsstaaten in Kraft gesetzt wurde.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde damit auch wieder der Schutzstander im Nordseebereich geführt. Auf deutscher Seite war es wieder ein Schiff, das den Traditionsnamen ZIETEN führte — ein 1923 von der Reichsmarine für diese Zwecke zur Verfügung gestelltes und umgebautes früheres Minensuchboot M 138 von 550 t und 43 Mann Besatzung. Später oblag dem bekanntesten Vermessungsschiff METEOR zeitweise die Fischereiaufsicht, bis seit 1931 zwei speziell für diese Aufgabe entwickelte, je ca. 600 t große Boote mit den Namen ELBE und WESER die Fischereischutzaufgaben übernahmen.¹³

Diente der Nordseefischereistander somit für weitere zwanzig Jahre durchaus friedlichen Zwecken im Nordseebereich, so wurde ihm durch die Entwicklung der weltpolitischen Lage im Jahre 1937 plötzlich noch eine ganz anders geartete Aufgabe im Atlantikbereich zugewiesen. Anlaß dazu war der 1936 ausgebrochene spanische Bürgerkrieg, der erst drei Jahre später im Jahre 1939 sein Ende finden sollte. Die vielfältigen Verwicklungen der verschiedensten Nationen, die durch Waffenlieferungen und Gestellung von Freiwilligen ihre jeweiligen Eigeninteressen verfolgten, erheischten alsbald allgemein Maßnahmen, die eine Ausweitung des Bürgerkrieges verhindern sollten. Nach entsprechenden völkerrechtlichen Verhandlungen wurde ein Internationales Überwachungsamt geschaffen, das den Schiffsverkehr zu den spanischen Häfen beobachten und überprüfen sollte. Dazu wurden den einzelnen Staaten bestimmte Seeabschnitte zugeteilt, in denen sie mit ihren Kriegsschiffen den Handelsverkehr überwachten. Deutschland, das mit den Freiwilligen der »Legion Condor« und mit Waffenlieferungen hinreichend an den innerpolitischen spanischen Auseinandersetzungen aktiv beteiligt war, erließ gleichwohl in Ausführung der internationalen Abmachungen am 7. April 1937 das *Gesetz über die Überwachung des Verkehrs der deutschen Handelsschiffahrt mit spanischen Häfen*¹⁴, das in seinem § 1 ausdrücklich die *Beförderung von Freiwilligen, die sich zur Teilnahme am Bürgerkrieg nach Spanien . . . begeben wollen*, auf deutschen Kauffahrteischiffen verbot. Eine vom gleichen Tage datierende Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz regelte die technischen Einzelheiten, nach denen deutsche Kauffahrteischiffe vor Anlaufen spanischer Häfen genau bestimmte Überwachungshäfen anzulaufen und dort Beamte des Internationalen Überwachungsamtes an Bord zu nehmen hatten. In § 1 Ziffer f) heißt es dann weiter wörtlich:

*Schiffe, auf denen sich Überwachungsbeamte befinden, haben innerhalb eines Bereichs von 10 Seemeilen, gemessen von der spanischen Küste aus, den von dem Internationalen Überwachungsamt vorgeschriebenen Wimpel zu führen.*¹⁵

Hier also führte im Gegensatz zu den Nordseebräuchen nicht das Überwachungsschiff, sondern das jeweils konkret überwachte Kauffahrteischiff den Wimpel. Und dieser Wimpel war praktisch kein anderer als der seit 1889 existierende Fischereischutzstander des Nordseebereichs.

Auch hier sind aus amtlichen deutschen Quellen keine näheren Angaben über den Wimpel ersichtlich. Offensichtlich beruht seine endgültige Auswahl wiederum auf einer nicht näher fixierten zwischenstaatlichen Absprache, wobei es nahe lag, daß die beteiligten Seemächte bei der Suche nach einem »neutralen« Abzeichen auf den schon seit Jahrzehnten bewährten Fischereischutzstander zurückgriffen.

Da der Wimpel hier, wie schon erwähnt, nicht von den eingesetzten Überwachungskriegsschiffen geführt wurde, lag auch kein Anlaß vor, für diese entsprechende Flaggenvorschriften im Marineverordnungsblatt zu erlassen, wie es einst im Jahre 1889 der Fall gewesen war. Da die Fragen der Seeüberwachung seinerzeit aus erklärlichen Gründen auch in den deutschen Zeitungen nicht allzu detailliert erörtert wurden, dürfte auch dort kaum Näheres berichtet worden sein. Lediglich die gewöhnlich sehr gut unterrichtete Fachzeitschrift »Der Uniformenmarkt« brachte in ihrer Ausgabe vom 1. April 1937 eine kurze Mitteilung folgenden Inhalts: *Die Schiffe der verschiedenen Mächte, die an der spanischen Seekontrolle teilnehmen, führen den Stander des »Nordseefischereiabkommens«, der sonst auf den Fischereischutzbooten in der Nordsee weht* (wobei übersehen wurde, daß — wie bereits ausgeführt — im Falle Spaniens nicht die Überwachungsschiffe den Stander führten, sondern daß dieser dem Überwachungsbeamten auf dem jeweils zu kontrollierenden Schiff »folgte«).

Das Jahr 1939 ließ den Fischereischutzstander aus zwei Gründen wieder von den Meeren verschwinden. Im Frühjahr 1939 endete der spanische Bürgerkrieg und damit auch die internationale Seeüberwachung. Im September 1939 brach der Zweite Weltkrieg aus, und damit entstand für den Nordseebereich ein Zustand ähnlich dem des Ersten Weltkriegs. Für fischereipolizeiliche Einsätze war kein Raum mehr. Wiederum waren durch den Krieg alle internationalen Abkommen suspendiert.

Angesichts des völligen staatlichen Zusammenbruchs Deutschlands verging diesmal eine längere Reihe von Jahren, bis das Nordseeabkommen wieder voll in Kraft war. Erst Anfang der

fünfziger Jahre wurde es im Verhältnis zur Bundesrepublik Deutschland wieder angewendet.¹⁶ Diese erreichte einige Jahre später auch noch eine Änderung der Konvention durch das Abkommen vom 3. Juni 1955¹⁷, dessen Artikel 1 zwar die Überwachung weiterhin den jeweiligen Seestreitkräften zuordnete, in seinem Absatz 2 jedoch die ursprünglich nur für Belgien geltende Ausnahmeregelung einer Kontrolle durch andere Staatsschiffe nunmehr allgemein gestattete. Diese Regelung hatte für die Bundesrepublik Deutschland insofern besondere Bedeutung, als die Fischereiüberwachung nunmehr nicht mehr der Bundesmarine oblag, sondern seit dem 20. Juni 1958, dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung, »zivilen Staatsschiffen«, deren erste die Namen FRITHJOF I, dann MEERKATZE, ANTON DOHRN und FRITHJOF II trugen¹⁸, nunmehr nicht mehr als Fischereischutzkreuzer, sondern als »Fischereischutzboote« offiziell bezeichnet. Die Führung des Fischereischutzstanders ging damit gleichzeitig von der militärischen auf die zivile Seite über.

Die Tage des Nordseeabkommens waren jedoch gezählt. Im Jahre 1963 wurde der Vertrag seitens Großbritanniens gekündigt. Er wurde nach längeren Verhandlungen ausweitend ersetzt durch das *Übereinkommen über das Verhalten beim Fischfang in der Nordatlantik*, das für die Bundesrepublik Deutschland am 26. September 1976 in Kraft getreten ist.¹⁹ Mit der Ablösung des Nordseeabkommens durch das neue Vertragswerk war formal auch die Grundlage für die Weiterführung des blau-gelben Fischereischutzstanders entfallen. Tatsächlich aber führen zahlreiche Signarstaaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, den Stander gewohnheitsrechtlich weiter.

Es könnte scheinen, als ob diese gewohnheitsrechtliche Weiterführung langsam zum Erliegen kommen könnte und die Tage des Standers gezählt seien. Das Gegenteil ist der Fall. Mit der schnell voranschreitenden völkerrechtlichen Entwicklung auf dem Gebiet der Hochseefischerei sollte er alsbald auch formal eine weltweite Bedeutung erhalten.

Diese Entwicklung hatte recht eigentlich schon wenige Jahre nach Abschluß des Zweiten Weltkriegs eingesetzt und schon am 8. Februar 1949 zum Zustandekommen eines internationalen *Übereinkommens über die Fischerei im Nordwestatlantik* geführt, zu dessen Vertragspartnern die Bundesrepublik als mittelbare Kriegsfolge erst seit 1959 zählte.²⁰ Entsprechendes galt für ein weiteres *Übereinkommen über die Fischerei im Nordostatlantik* vom 24. Januar 1959. Beide Konventionen und deren Fortentwicklung durch Ergänzungsabkommen lösten eine Fülle gesetzgeberischer Arbeit in der Bundesrepublik aus, die am 25. August 1971 zum Erlaß eines Gesetzes, benannt *Gesetz zu Änderungen und zur Durchführung der Übereinkommen über die Fischerei im Nordwestatlantik und im Nordostatlantik sowie über weitere Maßnahmen zur Regelung der Fischerei*²¹ führte, das für die praktische Arbeit anstelle des sprachlich so komplizierten Haupttitels zugleich die prägnante Kurzüberschrift *Seefischerei-Vertragsgesetz 1971* trägt. Ihm folgte am 10. September 1976 das *Seefischerei-Vertragsgesetz 1976*²², dessen Haupttitel ein noch größeres sprachliches Meisterwerk ist, nämlich: *Gesetz zu dem Übereinkommen vom 23. Oktober 1969 zur Erhaltung der lebenden Schätze des Südostatlantiks, zu dem Protokoll vom 21. Januar 1972 zur Änderung des Übereinkommens vom 20. Dezember 1962 über den Schutz des Lachsbestandes in der Ostsee, zur Konvention vom 13. September 1973 über die Fischerei und den Schutz der lebenden Ressourcen in der Ostsee und den Belten sowie zur Änderung des Seefischerei-Vertragsgesetzes 1971*.

Zum Seefischerei-Vertragsgesetz 1971 erging im Lauf der Zeit eine Reihe Durchführungsvorordnungen, die technische Einzelfragen regelten bzw. klarstellten. Die Zweite Durchführungsvorordnung vom 25. Januar 1972²³ bestimmte dabei, daß deutsche Schiffe in dem durch die internationalen Atlantikabkommen bestimmten Bereich der Kontrolle der Fischereiaufsichtsdienste der einzelnen Vertragsstaaten unterständen. Im § 2 Absatz 1 der Verordnung heißt es dann weiter:

Fahrzeuge, die Kontrollbeamte an Bord haben, führen in den Gebieten NO 1 bis NO 3 die in der Anlage 2 zu dieser Verordnung unter Buchstabe a, in den Gebieten NW 1 und NW 5 die in der Anlage 2 unter Buchstabe b bezeichnete Flagge.

Es würde zu weit führen, die mit NO 1 bis NO 3 bzw. NW 1 bis NW 5 angeführten Fanggebiete im einzelnen darzulegen. Sie waren bereits eingehend zuvor in der Ersten Durchführungsvorordnung²⁴ festgelegt. Hier interessiert nur, welche »Flagge« denn von den einzelnen Schiffen

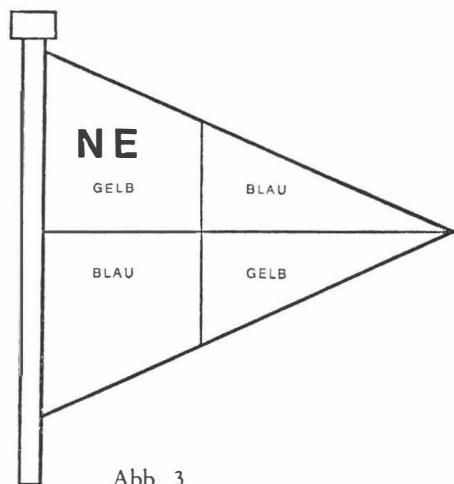


Abb. 3

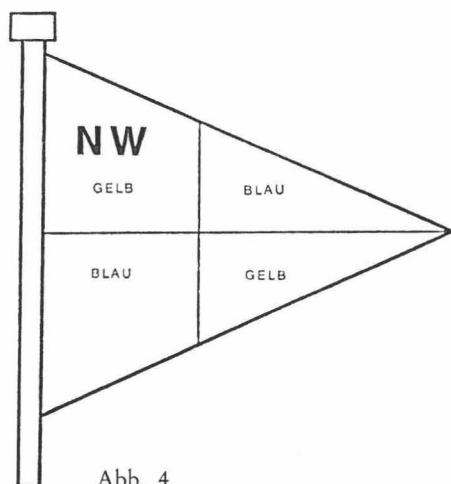


Abb. 4

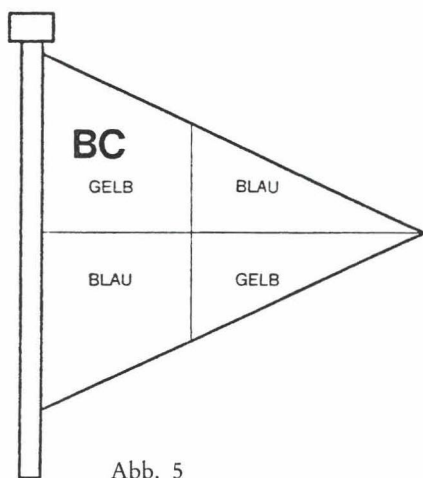


Abb. 5

Abb. 3: »Flagge« der Fischereiaufsichtsdienste im Nordostatlantik gem. B.GBl. 1972, Teil II, S. 36

Abb. 4: »Flagge« der Fischereiaufsichtsdienste im Nordwestatlantik gem. B.GBl. 1972, Teil II, S. 36

Abb. 5: »Flagge« der Fischereiaufsichtsdienste in der Ostsee und den Belten gem. B.GBl. 1978, Teil II, S. 86

während der Kontrolle geführt wird. Diesmal hat der Gesetzgeber in dieser Hinsicht sofort volle Klarheit geschaffen und entsprechende zeichnerische Darstellungen im Bundesgesetzblatt veröffentlicht²⁴ (Abb. 3 und 4). Die jeweiligen »Flaggen« aber sind nichts anderes als der alte Nordseefischereischutzstander, dessen Farbanordnung lediglich vertauscht ist: Nunmehr ist Gelb die der Stange zunächst liegende Farbe. Eine Ergänzung ist eingeführt: Im Nordostatlantik führt die »Flagge« zusätzlich im ersten Viertel (Gelb) die Buchstaben »NE«, im Nordwestatlantik hingegen die Buchstaben »NW«. Es ist anzunehmen, daß die Einfügung dieser Buchstaben der Grund für den Wechsel in der Farbanordnung des Standers ist, eben um die Buchstaben im ersten Viertel klar sichtbar zu machen.

Es war schon erwähnt, daß am 13. September 1973 weiter eine Konvention über die Fischerei und den Schutz der lebenden Ressourcen in der Ostsee und den Belten in Danzig abgeschlossen wurde, die in dem umfangreichen Haupttitel des Seefischerei-Vertragsgesetzes 1976 mitaufgeführt ist. Sie führte unter anderem zum Erlaß der *Dritten Verordnung zur Änderung der Zweiten Durchführungsverordnung des Seefischerei-Vertragsgesetz 1971*, die vom 20. Dezember 1977 datiert²⁶, den oben wiedergegebenen Text des § 2 dieser Verordnung ergänzt und zugleich eine wei-

tere Form der Kontrollflagge zeigt. Bei gleicher Farbanordnung wie bei den beiden anderen Standern führt sie die Buchstaben »BC« (Baltic Commission) im gelben ersten Viertel (Abb. 5).

Damit hat der alte Nordseefischerei-Schutzstander in etwas gewandelter Form nicht nur im Atlantik Eingang gefunden, sondern er gilt jetzt auch für den Ostseebereich. Es kann angenommen werden, daß er alsbald auch für das Nordatlantik-Abkommen, das die alte Nordseefischerei-Konvention von 1882 abgelöst hat, in entsprechend gewandelter oder angepaßter Form offiziell eingeführt wird.

Schon jetzt hat dieser als Flagge bezeichnete Stander eine Zusatzfunktion erhalten, die einmalig ist. Alle Kontrollbeamte der Fischereiaufsicht führen international vereinbarte einheitliche Ausweise, deren Muster ebenfalls im Bundesgesetzblatt veröffentlicht sind. Die Ausweise werden von den einzelnen Vertragspartnerstaaten ausgestellt, enthalten aber über dem Lichtbild des Inhabers nicht das jeweilige Staatswappen oder ein anderes staatliches Emblem, sondern eine bildliche Darstellung der Kontrollflagge, die mithin fast als eine Art internationalen Wappenzeichens fungiert.

Es bleibt abzuwarten, welche weitere Entwicklung die internationale Regelung der Hochseefischerei auf den Weltmeeren nehmen wird. Wir stehen erst am Anfang einer weltweiten Entwicklung, die gleichwohl schon zu einer kaum überschaubaren Menge internationaler Abkommen, bilateraler Vereinbarungen und nationaler Gesetze geführt hat²⁷, und es wird interessant sein, welche weiteren Aufgaben dem nun schon bald 100 Jahre alten Fischereischutzstander im Rahmen dieser Entwicklung noch zuwachsen werden.

Anmerkungen:

Abkürzungen: RGBl = Reichsgesetzblatt

BGBl = Bundesgesetzblatt

- 1 Veröffentlicht in: RGBl 1884, Seite 25ff. Gesamtdarstellung bei Bergmann: Fischereirecht. Köln 1966, S. 30ff.
- 2 Norwegen, damals noch mit Schweden staatsrechtlich verbunden, war nicht Vertragspartner des Abkommens
- 3 The History and Law of Fisheries. London 1903
- 4 Die Fischereigrenzen des Nordens, Band I. Berlin 1940
- 5 Laws and Regulations on the Regime of the High Sea (UN Legis.Ser.I). New York 1951
- 6 Böhmert, a.a.O., S. 8, 9, 25
- 7 Vgl. hierzu insbesondere die Beiträge in: Die Seeinteressen der Bundesrepublik Deutschland, herausgegeben vom Deutschen Marine-Institut. Herford 1979
- 8 Wortlaut veröffentlicht bei Stuart, a. a. O., S. 231
- 9 Vgl. oben Anm. 5 auf S. 240
- 10 Vgl. oben Anm. 3 auf S. 201
- 11 Veröffentlicht in RGBl 1890, S. 5
- 12 Veröffentlicht in: Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht, Band 37, 1927, S. 121–192, dort im einzelnen die Ausführungen auf S. 194 und Anm. 258
- 13 Angaben aus: Jakobeit: Von Fischerei-Kreuzern zu Fischerei-Schutzbooten. In: Seekiste, Heft 9, 1966
- 14 Veröffentlicht in RGBl 1937, Teil II, S. 127ff.
- 15 Veröffentlicht in RGBl 1937, Teil II, S. 129ff.
- 16 Dabei 1952 im Verhältnis der Bundesrepublik zu den Niederlanden (s. BGBl 1952, Teil II, S. 435) und 1953 im Verhältnis zu den übrigen Vertragsstaaten (s. BGBl 1953, Teil II, S. 25)
- 17 Veröffentlicht in BGBl 1957, Teil II, S. 213ff.
- 18 Quelle wie oben Anm. 12
- 19 Vgl. BGBl 1976, Teil II, S. 1910
- 20 Vgl. Dahm: Völkerrecht. Band I, 1958, S. 702 und BGBl 1957, Teil II, S. 265
Das Übereinkommen ist inzwischen mit Ablauf des 31. Dezember 1978 für die Bundesrepublik Deutschland, ferner aufgrund koordinierter Kündigung auch für Dänemark, Italien und das Vereinigte Königreich außer Kraft getreten, da die fischereipolitische Zuständigkeit auf die Europäische Gemeinschaft (EG) übergegangen ist — vgl. BGBl. 1979, Teil II, S. 739 —, die inzwischen ihrerseits ein Übereinkom-

men über die künftige multilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Fischerei im Nordwestatlantik abgeschlossen hat — vgl. Jahresberichte gem. Anm. 26. — Stand 1. 10. 79 — S. 17

21 Veröffentlicht in BGBl 1971, Teil II, S. 1057ff.

22 Veröffentlicht in BGBl 1976, Teil II, S. 1542ff.

23 BGBl 1972, Teil II, S. 34ff.

24 BGBl 1971, Teil II, S. 1065ff.

25 wie Anm. 22, S. 36

26 BGBl 1978, Teil II, S. 85ff.

27 Eine Gesamtdarstellung der neueren Fischereiabkommen gibt es bisher nicht. Eine Übersicht über die Vielzahl der internationalen, bilateralen und nationalen Verträge bzw. Bestimmungen gibt jedoch der vom Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten jeweils mit Stand vom 1. Oktober herausgegebene *Jahresbericht über die deutsche Fischwirtschaft*