



Parlament
Österreich

Parlamentsdirektion

Dossier EU & Internationales

zum Thema

Internationale Gewässer

9. März 2026

Internationaler-dienst@parlament.gv.at





Weitere Dossiers aus dem Bereich EU & Internationales finden Sie unter:

<https://www.parlament.gv.at/eu-internationales/dossiers/>

Auf einen Blick

Meere sind zugleich globales Gemeingut, Verkehrsraum der Weltwirtschaft, sicherheitspolitischer Handlungsraum und ökologisches System und haben daher eine umfassende Bedeutung, auch für Binnenstaaten wie Österreich. Mehr als die Hälfte der Meeresoberfläche liegt außerhalb nationaler Hoheitsgebiete. Diese Räume werden als internationale Gewässer oder Hochsee bezeichnet. Sie verbinden Staaten wirtschaftlich und geografisch. Rechtliche Regelungen sind daher besonders komplex. Gleichzeitig sind sie zunehmenden ökologischen Belastungen und geopolitischen Spannungen ausgesetzt.

Rechtliche Grundlage für ihre Nutzung ist vor allem das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das als die Verfassung der Meere gilt. Es regelt Zuständigkeiten sowie Rechte und Pflichten der Staaten etwa in Bezug auf die Nutzung maritimer Ressourcen, den Schutz der Meeresumwelt sowie Mechanismen der Streitbeilegung, unter anderem durch den Internationalen Seegerichtshof. Mit Inkrafttreten des Hochseeschutzübereinkommens ist zudem im Jänner 2026 ein völkerrechtlicher Rahmen geschaffen worden, der den Schutz und die nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt der Hohen See stärken soll.

Das Dossier des Dienstes EU & Internationales der Parlamentsdirektion stellt die wichtigsten maritimen Abkommen und Behörden dar, gibt einen Überblick über aktuelle globale Herausforderungen und konkrete Maßnahmen.



Inhalt

Einleitung.....	4
Historisches	5
Rechtsgrundlagen.....	6
Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen	6
Begriffsdefinitionen und Grafik.....	7
Rechte und Pflichten der Küstenstaaten	8
Internationale Streitbeilegung.....	8
Hochseeschutzübereinkommen	9
Fischbestandsabkommen	10
Behörden.....	10
Internationale Meeresbodenbehörde.....	10
Internationaler Seegerichtshof.....	11
Internationale Seeschifffahrtsorganisation.....	12
Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht	12
Aktuelle Bedrohungslagen.....	13
Sicherheit.....	13
Welthandel.....	13
Umwelt und Klima	15
Verschmutzung	15
Aktivitäten der Vereinten Nationen	16
Aktivitäten der Europäischen Union.....	17
Aktivitäten von Nichtregierungsorganisationen.....	18
Bedeutung für Österreich.....	19
Ausblick.....	20



Einleitung

Rund 70 % der Erdoberfläche sind von Meeren bedeckt.¹ Mehr als die Hälfte der Meeresfläche ist dabei internationales Gewässer oder auch sogenannte Hochsee.² Das bedeutet, dass diese Teile außerhalb der Hoheit eines Staates liegen, was ihre Regulierung besonders komplex macht.³ Internationale Gewässer sind nicht nur Verkehrs- und Wirtschaftsraum, sondern auch ein globales Gemeingut. Sie beherbergen eine enorme biologische Vielfalt, regulieren das Weltklima und sind damit Lebensgrundlage für Millionen von Menschen.⁴

Der oft als Vater des Völkerrechts bezeichnete Niederländer Hugo Grotius prägte 1609 den Grundsatz des Mare liberum, also des freien Meeres. Demnach sind die Meere grundsätzlich herrschaftsfrei, jenseits wirtschaftlicher Interessen (Res extra commercium), nach dem Naturrecht der Okkupation durch einzelne Nationen entzogen und stattdessen für den Gemeingebrauch bestimmt.⁵

Auch wenn die Idee der Freiheit der Meere reizvoll klingt, birgt ein Raum frei von Recht und Kontrolle Gefahren wie Piraterie, Überfischung oder Verschmutzung. Daher wurde die Frage, wie diese Räume rechtlich geordnet, politisch gesteuert und langfristig geschützt werden können, im 20. Jahrhundert immer wichtiger. Sie zählt bis heute zu den zentralen Herausforderungen der internationalen Gemeinschaft.

In der zehnten Ausgabe einer jährlichen Veröffentlichung stellt der Wissenschaftliche Dienst des Europäischen Parlaments (European Parliamentary Research Service, EPRS) unter dem Titel „Will 2026 be the year of action for the oceans?“ die Frage nach der Bedeutung dieses Jahres für die Ozeane.⁶

Der Grundstein dafür wurde gelegt, indem im Jänner 2026 das Übereinkommen über die biologische Vielfalt der Meere von Gebieten außerhalb nationaler Hoheitsbefugnisse (Hochseeschutzübereinkommen, Biodiversity Beyond National Jurisdiction, BBNJ) nach über 20 Jahren Verhandlung in Kraft getreten ist. Dies gilt als historischer Durchbruch, da erstmals ein rechtsverbindlicher Rahmen geschaffen



wurde, der ermöglicht, internationale Gewässer durch die Einrichtung von Schutzgebieten effektiv zu sichern⁷ (Details zu dem Abkommen siehe unten).

Historisches

Die Geschichte der Seefahrt reicht bis in die frühen Hochkulturen zurück. Bereits ab etwa 3000 v. Chr. nutzten Menschen das Meer für längere Überfahrten. Besonders im Mittelmeerraum entwickelten die Phönizier, die Griechen und später die Römer leistungsfähige Schiffe, mit denen sie Handelsrouten etablierten und politische Macht ausübten. Das Meer diente seit jeher als verbindendes Element zwischen Kulturen und ermöglichte den Austausch von Waren, Technologien und Ideen. In der Antike war das Leben auf hoher See jedoch mit erheblichen Risiken verbunden. Neben Stürmen und Navigationsproblemen stellte Piraterie eine große Bedrohung dar.^{8, 9}

Mit den großen Entdeckungsfahrten des 15. und 16. Jahrhunderts erlebte die Hochseeschifffahrt einen grundlegenden Wandel. Verbesserte Segelschiffe, der Einsatz von Kompass und Astrolabium^a sowie genauere Seekarten ermöglichten transozeanische Fahrten und die Entstehung globaler Handelsrouten zwischen Europa, Afrika, Asien und Amerika. Im 19. Jahrhundert revolutionierten Dampfschiffe und später der Stahlbau die Seefahrt.¹⁰

Im 20. Jahrhundert führte schließlich die Containerisierung zu einer erneuten Revolution der Seeschifffahrt. Standardisierte Container, spezialisierte Häfen und hochautomatisierte Frachter machten den globalen Seehandel effizienter denn je. Internationale Gewässer wurden damit zum zentralen Verkehrsraum einer globalisierten Weltwirtschaft und sind dies bis heute.^{11, 12}

In der modernen Zeit ist die Fahrt auf hoher See stark reglementiert. Internationale Abkommen und technische Entwicklungen wie das Global Positioning System (GPS), Radar und Satellitenkommunikation haben die Sicherheit erheblich verbessert.¹³

^a Dabei handelt es sich um ein astronomisches Rechen- und Messinstrument. Mit ihm wird der sich um die Beobachterin bzw. den Beobachter drehende Sternenhimmel nachgebildet. Mit dem Astrolabium kann man etwa Sternpositionen sowie ihre Auf- und Untergangszeiten berechnen.



Dennoch bleibt die hohe See ein Raum besonderer Herausforderungen, geprägt von Naturgewalten, politischen Interessen und ökologischen Problemen.

Rechtsgrundlagen

Während Küstenstaaten souveräne Nutzungsrechte haben, ist die Hochsee keinem Staat unterstellt. Sie unterliegt dem Prinzip der Freiheit der Meere. Freiheit von nationaler Hoheit bedeutet aber längst nicht mehr Freiheit von Recht. Maßgeblich ist das Seerecht, ein dichtes Geflecht internationaler Rechtsnormen, das Nutzung, Schutz und Verwaltung der Meere regelt.

Die wichtigste Rechtsgrundlage des Seevölkerrechts ist das Seerechtsübereinkommen (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) der Vereinten Nationen (VN).^{14, 15} Ergänzt wird das Seerechtsübereinkommen durch drei maßgebliche Durchführungsübereinkommen. Diese betreffen den Zugang zu und die Nutzung von Tiefseebergbauressourcen durch die Internationale Meeresbodenbehörde (International Seabed Authority, ISA) sowie die Bewirtschaftung von Fischbeständen. Seit diesem Jahr ist mit dem Hochseeschutzübereinkommen ein drittes ergänzendes Abkommen in Kraft getreten, das den Schutz und die nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt zum Ziel hat.¹⁶

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

Das Seerechtsübereinkommen^{17, 18} ist mit 320 Artikeln das umfangreichste Übereinkommen, das im Rahmen der VN entwickelt wurde.¹⁹ Das Übereinkommen ist 1994 in Kraft getreten. Österreich hat es 1995 ratifiziert.^{20, 21} Der Vertrag regelt umfassend die Rechtsordnung der Meere und Ozeane, insbesondere Zuständigkeiten, Rechte und Pflichten der Staaten hinsichtlich der Schifffahrt, die Nutzung maritimer Ressourcen, den Schutz der Meeresumwelt und die internationale Zusammenarbeit.

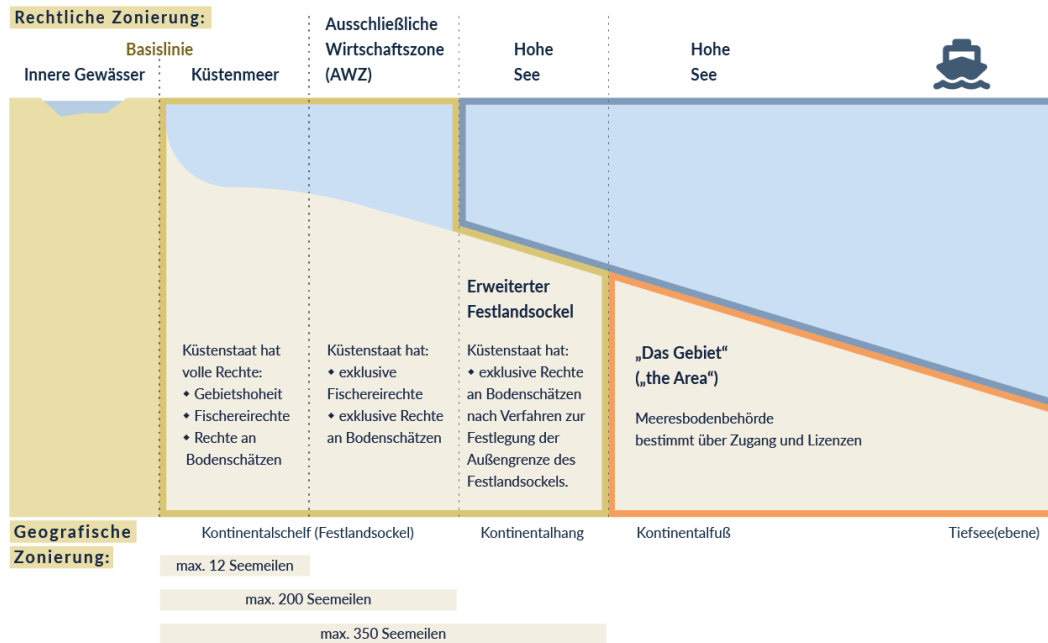


Begriffsdefinitionen und Grafik



■	Überwiegend souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse
■	Geltungsbereich des Menschheitserbes („Das Gebiet“)
■	Geltungsbereich Seerechtsübereinkommen (UNCLOS)

Maritime Zonen im internationalen Seerecht



Quelle: MEERESATLAS 2017/UNCLOS/WBGU, eigene Darstellung.

Abb. 1: Maritime Zonen im internationalen Seerecht.

- ◆ Unter Hochsee (hohe See) versteht man alle Teile des Meeres, die nicht zu den Küstenstaatsgebieten gehören.²²
- ◆ Die Basislinie ist die zentrale Bezugslinie zur Messung der seewärtigen Grenzen. Sie trennt das Küstenmeer von den inneren Gewässern.
- ◆ Küstenmeer ist jener Meeresbereich bis zwölf Seemeilen^a von der nach dem Übereinkommen festgelegten Basislinie.²³
- ◆ Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) liegt bis 200 Seemeilen von der Basislinie.²⁴

^a Eine Seemeile entspricht 1,85 Kilometer.



- ◆ Flaggenstaat ist der Staat, unter dessen Hoheit und Jurisdiktion ein Schiff registriert ist.²⁵

Rechte und Pflichten der Küstenstaaten

Das Übereinkommen regelt die Rechte und Pflichten von Staaten in verschiedenen maritimen Zonen. Im Küstenmeer gelten die Hoheitsrechte der einzelnen Küstenstaaten über Gebiet, Luftraum, Boden und Untergrund, einschließlich Sicherheits-, Zoll- und Gesundheitsmaßnahmen.²⁶ Fremde Schiffe dürfen aber grundsätzlich ohne Verzögerung durch das Küstenmeer fahren.²⁷ Der Küstenstaat kann bis in der sogenannten Anschlusszone (bis 24 Seemeilen von der Basislinie) Kontrollen zur Verhinderung von Rechtsverletzungen in seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer ausüben.²⁸ In der Ausschließlichen Wirtschaftszone hat der Küstenstaat exklusive Rechte zur Erforschung, Nutzung und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen.²⁹ Die wichtigsten Grundsätze der Seerechtsordnung sind die Gleichheit der Staaten, die besagt, dass alle Staaten Souveränität und Rechte nach den Bestimmungen des Übereinkommens genießen,³⁰ sowie die Freiheit der Hochsee, nach der jeder Staat die Hochsee nutzen darf, ohne andere Staaten zu behindern.³¹

Das Übereinkommen regelt weiters die Zusammenarbeit bei wissenschaftlicher Meeresforschung³² sowie Umweltschutz³³ und den Austausch von Daten.³⁴

Ebenso enthalten sind Bestimmungen betreffend die Registrierung von Schiffen und Gewährleistung von Sicherheit an Bord³⁵ sowie Verhinderung illegaler Nutzung der Schiffe (Piraterie, Schmuggel).³⁶

Internationale Streitbeilegung

Zuletzt sind die Bestimmungen zur Streitbeilegung zu erwähnen. Diese enthalten Mechanismen zur friedlichen Regelung von Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens³⁷ und zur Zuständigkeit von Gerichten (Internationaler Seegerichtshof, Internationaler Gerichtshof, Schiedsgerichte).³⁸



Hochseeschutzübereinkommen

Das VN-Übereinkommen über die biologische Vielfalt der Meere von Gebieten außerhalb nationaler Hoheitsbefugnisse (Hochseeschutzübereinkommen, Biodiversity Beyond National Jurisdiction, BBNJ)³⁹ ist ein völkerrechtlicher Vertrag zum Meeresnaturschutz und ergänzt das Seerechtsübereinkommen. Die Verhandlungen dafür reichen bis ins Jahr 2002 zurück.⁴⁰

Das Abkommen schafft einen verbindlichen Rechtsrahmen für den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der maritimen biologischen Vielfalt und soll die Einrichtung von Meeresschutzgebieten auf der Hochsee erleichtern.⁴¹

Mit Anfang März 2026 haben 86 Länder (inklusive der EU) das Übereinkommen ratifiziert, 145 haben unterzeichnet.⁴²

In Österreich wurde das Abkommen am 20. Jänner 2026 im Ministerrat behandelt und dem Parlament übermittelt.⁴³ Der Umweltausschuss hat das Abkommen in seiner Sitzung am 19. Februar behandelt und die Ratifikation mit Stimmenmehrheit befürwortet,⁴⁴ der Nationalrat hat schließlich am 25. Februar 2026 den Abschluss des Staatsvertrages genehmigt.⁴⁵

Das Übereinkommen enthält vier verbindliche Instrumente für den Schutz der Hochsee:

- ♦ die Ausweisung von Meeresschutzgebieten auch in internationalen Gewässern,
- ♦ verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfungen für potenziell schädliche Aktivitäten,
- ♦ Regelungen zu Zugang und Vorteilsausgleich bei der Nutzung mariner genetischer Ressourcen, insbesondere zugunsten von Entwicklungsländern,
- ♦ sowie Kapazitätsaufbau und Technologietransfer zur Stärkung der globalen Umsetzung.⁴⁶



Fischbestandsabkommen

Das Fischbestandsabkommen der VN (United Nations Fish Stocks Agreement, UNFSA)⁴⁷ ist ein Durchführungsübereinkommen, das die Umsetzung ausgewählter, im Seerechtsübereinkommen verankerter Prinzipien zur Bewirtschaftung von Fischbeständen regelt, die grenzüberschreitend und besonders anfällig für Übernutzung sind. Das betrifft vor allem sogenannte Straddling Fish-Stocks, also Fischbestände, die sowohl innerhalb der Ausschließlichen Wirtschaftszone eines Küstenstaates als auch in der Hochsee vorkommen, sowie stark wandernde Arten, die große Strecken über internationale Grenzen hinweg zurücklegen. Das Abkommen trat im Jahr 2001 in Kraft.⁴⁸

Das Ziel ist es, die langfristige Erhaltung und nachhaltige Nutzung dieser Fischbestände durch einen verbindlichen Rahmen sicherzustellen. Grundlage dafür ist die Verpflichtung der Vertragsstaaten, Maßnahmen zur Bestandsbewirtschaftung auf der Basis wissenschaftlicher Informationen zu ergreifen und das Vorsorgeprinzip anzuwenden, also bei Unsicherheit über den Zustand einer Population eher restriktiv vorzugehen, um irreversible Schäden zu vermeiden.⁴⁹

Es fördert darüber hinaus die Zusammenarbeit bei Inspektionen, Überwachung und Durchsetzung von Maßnahmen, die das illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischereiwesen eindämmen sollen.⁵⁰

Behörden

Internationale Meeresbodenbehörde

Die Internationale Meeresbodenbehörde (International Seabed Authority, ISA) ist die durch das Seerechtsübereinkommen bzw. ein Durchführungsübereinkommen geschaffene internationale Organisation zur Regulierung von Aktivitäten im Tiefseeboden jenseits nationaler Hoheitsgebiete. Dieser Meeresboden gilt völkerrechtlich als Gemeingut der Menschheit.⁵¹ Die Internationale Meeresbodenbehörde vergibt Explorationslizenzen, entwickelt Umweltstandards und erarbeitet Regeln für einen möglichen kommerziellen Tiefseebergbau, insbesondere



für strategisch relevante Rohstoffe wie Kobalt und Nickel. Damit bewegt sie sich im Spannungsfeld zwischen Rohstoffsicherung, Umweltschutz und geopolitischen Interessen. Angesichts wachsender Rivalität zwischen Staaten und technologischer Fortschritte beim Tiefseebergbau gewinnt ihre Rolle zunehmend an Bedeutung. Ein zentraler Streitpunkt ist derzeit, ob ein kommerzieller Tiefseebergbau überhaupt begonnen werden soll. Umweltverbände und einige Staaten fordern ein Moratorium, bis umfassende ökologische Auswirkungen geklärt sind, während andere Staaten und Unternehmen auf die Erschließung drängen.⁵²

Internationaler Seegerichtshof

Der Internationale Seegerichtshof (International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS) ist ein unabhängiges Rechtsprechungsorgan mit Sitz in Hamburg (Deutschland), das durch das Seerechtsübereinkommen errichtet wurde. Er ist zuständig für alle Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens sowie für alle Angelegenheiten, die ihm durch andere Übereinkünfte ausdrücklich übertragen wurden. Streitigkeiten in Zusammenhang mit dem Übereinkommen können unter anderem die Abgrenzung maritimer Zonen, die Schifffahrt, die Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresressourcen, den Umweltschutz sowie die Forschung betreffen.⁵³ Als Beispiel für einen Fall vor dem Internationalen Seegerichtshof kann der Fall Nr. 26 – Ukraine gegen Russland (2019) genannt werden. Er betraf die Beschlagnahmung von drei ukrainischen Kriegsschiffen mit 24 Seeleuten an Bord durch Russland im November 2018 in der Straße von Kertsch^a. Die Ukraine sah darin eine Verletzung des Seerechtsübereinkommens, insbesondere der Immunität von Kriegsschiffen und militärischem Personal. Sie leitete daher ein Verfahren ein und beantragte vorsorgliche Maßnahmen. Russland hat das Seerechtsübereinkommen ratifiziert, nahm aber nicht an der mündlichen Verhandlung teil und bestritt schriftlich die Zuständigkeit des Tribunals. In seinem Beschluss stellte der Gerichtshof fest, dass *prima facie*^b Zuständigkeit bestehe und dass die

^a Bei der Straße von Kertsch handelt es sich um eine Meerenge, die das Schwarze Meer mit dem Asowschen Meer verbindet.

^b D.h.: auf den ersten Blick.



fortdauernde Festsetzung einen nicht wiedergutzumachenden Schaden für die Rechte der Ukraine verursachen könne. Er ordnete daher als vorsorgliche Maßnahme an, dass Russland unverzüglich die drei Schiffe freigeben und an die Ukraine zurückgeben sowie die 24 Seeleute freilassen müsse.⁵⁴

Im Herbst 2019 wurden die Schiffe freigegeben und die Seeleute freigelassen, jedoch nicht als Folge des Urteils, sondern im Zuge eines Gefangenenaustausches.⁵⁵

Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine 1948 gegründete Organisation der VN mit Sitz in London (Vereinigtes Königreich). Ihre Aufgabe besteht darin, die Sicherheit der Schifffahrt, den Schutz der Meeresumwelt und die Effizienz des internationalen Seeverkehrs zu fördern. Sie entwickelt und koordiniert internationale Standards und Regelwerke. Zu ihren wichtigsten Aufgaben gehört die Festlegung von Sicherheitsstandards für den Schiffsbau, die Ausrüstung und den Betrieb von Schiffen sowie Maßnahmen zum Schutz der Meere vor Verschmutzung durch Schiffe. Darüber hinaus harmonisiert die Internationale Seeschiffahrtsorganisation rechtliche Rahmenbedingungen für die internationale Schifffahrt, etwa im Bereich Frachtrecht, und legt Standards für die Ausbildung und Zertifizierung von Seeleuten fest. Sie unterstützt außerdem die internationale Kooperation bei Such- und Rettungsdiensten auf See und fördert den Austausch zwischen Staaten, Schifffahrtsorganisationen und der Industrie.⁵⁶

Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht

Die Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, DOALOS) ist eine spezialisierte Einheit innerhalb des Büros für Rechtsangelegenheiten der VN bei deren Sekretariat in New York (USA). Sie unterstützt die Umsetzung des Seerechtsübereinkommens und berät Staaten dazu. Zu ihren Aufgaben zählen die Verwaltung der Verträge und Registrierung von Ratifikationen, die wissenschaftliche und rechtliche Arbeit, etwa das Erarbeiten von Leitlinien, sowie die Organisation von Arbeitsgruppen und Konferenzen. Sie unterstützt zudem die Internationale Meeresbodenbehörde.⁵⁷



Aktuelle Bedrohungslagen

Sicherheit

Geopolitische Spannungen schlagen sich auch im Bereich der maritimen Ordnung nieder, etwa durch das Stören von Navigationssystemen, Sabotageakte gegen maritime kritische Infrastruktur wie Unterseekabel und Pipelines oder auch die wachsende Militarisierung ziviler Schifffahrt (siehe dazu Dossier der Parlamentsdirektion betreffend [Maritime kritische Infrastruktur](#))⁵⁸. Internationale Gewässer sind damit nicht mehr nur wirtschaftliche Verkehrsadern, sondern zunehmend Räume strategischer und militärischer Konfrontation. Europa weist dabei besondere maritime Verwundbarkeiten auf, etwa in der Ostsee. Seit Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine 2022 häufen sich dort hybride Angriffe auf Unterwasserkabel sowie Gaspipelines. Ziel dieser Sabotageakte ist die Destabilisierung europäischer Energie- und Kommunikationsnetze.⁵⁹ Zunehmende strategische Bedeutung gewinnt auch die Arktis (siehe dazu das Dossier der Parlamentsdirektion betreffend [Dynamik in der Arktispolitik](#))⁶⁰. Durch den Klimawandel entstehen längere eisfreie Perioden, wodurch neue Schifffahrtsrouten und Ressourcenzugänge möglich werden. Dies verstärkt geopolitische Rivalitäten. Die North Atlantic Treaty Organization (NATO) betrachtet die Sicherung freier Schifffahrt, kritischer Infrastruktur und der völkerrechtlichen Ordnung in der arktischen Region inzwischen als strategischen Imperativ.⁶¹

Welthandel

Egal ob Kleidung, Spielzeug oder Lebensmittel, viele Produkte des täglichen Lebens passieren mindestens einmal das Meer, bevor sie bei uns ankommen, denn über 80 % des internationalen Waren- und Rohstoffhandels werden über Seewege abgewickelt.⁶² Ozeane bilden das Rückgrat der globalen Wirtschaft in Bezug auf Lieferketten, Energieversorgung, Handelsströme sowie weltweite Datentransfers über Unterseekabel.⁶³ Auch Binnenstaaten wie Österreich sind tief in diese maritimen Abhängigkeiten eingebunden. Staaten instrumentalisieren maritime Lieferketten zunehmend als geopolitische Druckmittel.



Russische Angriffe auf Handelsschiffe im Schwarzen Meer⁶⁴ und die Blockade wichtiger Handelsrouten im Roten Meer durch die jemenitischen Huthis^{a, 65} sind Zeichen dieser Entwicklung. Daneben hat sich die Lage in der Straße von Hormuz^b extrem verschärft. Nach weitreichenden militärischen US- und israelischen Angriffen auf Iran am 28. Februar 2026 reagierte Iran mit eigenen Angriffen und Drohungen, die wichtige Schifffahrtsroute faktisch zu blockieren. Die iranische Revolutionsgarde erklärte, die Passage sei geschlossen, und warnte, Schiffe könnten angegriffen werden, wenn sie passieren wollen – was zu einem nahezu vollständigen Stillstand des kommerziellen Schiffsverkehrs geführt hat. Tanker wurden angegriffen, Reedereien haben den Transit eingestellt und Versicherer ihren Schutz für die Region gestrichen. Der maritime Sicherheitsexperte UK Maritime Trade Operations⁶⁶ und andere Institutionen haben daher die Region als hohes Risiko eingestuft, und zahlreiche Schiffe ankern außerhalb der engen Meerenge. Das trifft den globalen Energiemarkt hart, da rund 20 % des weltweiten Ölverkehrs dort vorbeifließen, und sorgt für höhere Preise und unterbrochene Lieferketten bzw. weichen Reedereien aktuell auf alternative Routen aus, die aber eine Verlängerung der Strecke mit sich bringen.^{67, 68, 69}

Der Leiter der österreichischen Repräsentanz des Hamburger Hafens betonte, dass die meisten Reedereien für die Containerschifffahrt bereits die Alternativroute um das Kap der Guten Hoffnung nutzen, wodurch Transporte zwar etwa zwei Wochen länger dauern, aber planbar bleiben. Deshalb erwartet der Experte keine größeren Störungen der Lieferketten in Europa.⁷⁰

Im Südchinesischen Meer bedrohen geopolitische Spannungen globale Handelsflüsse (siehe dazu das Dossier der Parlamentsdirektion betreffend [Südchinesisches Meer](#))⁷¹. Störungen im Seeverkehr können gravierende ökonomische Folgen haben, darunter Lieferengpässe, steigende Transportkosten und Inflationsschübe. Bereits die sechstägige Störung des Verkehrs im Suezkanals 2021 durch ein blockiertes Schiff

^a Die Huthis sind eine religiöse und politische Gruppierung im Jemen. Als Miliz kämpfen sie dort seit Ende des 20. Jahrhunderts gegen die Regierung.

^b Die Straße von Hormuz liegt zwischen Iran und Oman. Sie verbindet den Golf von Oman mit dem Persischen Golf. Die Schifffahrtsrinne innerhalb dieses ohnehin engen Nadelöhrs ist lediglich wenige Kilometer breit.



verursachte Schäden in Milliardenhöhe.⁷²

Umwelt und Klima

Der Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) betont in seinen Berichten, dass die Ozeane eine zentrale Rolle im globalen Klimasystem spielen, indem sie den Großteil der zusätzlichen Wärme und einen erheblichen Anteil des vom Menschen erzeugten CO² aufnehmen. Durch diese Pufferwirkung mildern sie den Klimawandel, werden aber gleichzeitig wärmer, sauerstoffärmer und saurer, was marine Ökosysteme wie Korallenriffe weltweit stark belastet. 20 % der weltweiten Korallenriffe sind bereits nachhaltig zerstört und nach Schätzungen würde eine Erwärmung von zwei Grad zur Überlebensunfähigkeit aller Korallenriffe weltweit führen. Die Wassertemperaturen steigen, was zu einer Zunahme von Hitzewellen führt. Wärmeres Wasser kann weniger Sauerstoff speichern. In den letzten 50 Jahren haben die Ozeane über 2 % an Sauerstoff verloren, was zu sogenannten toten Zonen führt. Bedingt durch thermische Ausdehnung und das Abschmelzen von Gletschern, steigt der Meeresspiegel und bedroht dadurch Küstenregionen. Neben dem Klimawandel führen etwa Überfischung und Plastikverschmutzung zu einem Rückgang der Artenvielfalt. Der effektive Schutz von mindestens 30 % der Meere bis 2030 (30x30-Ziel der VN) wird als notwendige Maßnahme angesehen.^{73, 74, 75}

Verschmutzung

Ein großes Problem ist die starke Verschmutzung der Meere insbesondere durch Plastik. Geschätzte 80 bis 150 Mio. Tonnen Plastik, die nicht verrotten, schwimmen aktuell in den Meeren. Die komplette Zersetzung kann mehrere Hundert bis Tausende Jahre dauern. Währenddessen fällt immer mehr Müll an. Neben sogenannten Geisternetzen – das sind herrenlose Fischernetze, die verloren gegangen oder bewusst im Meer entsorgt worden sind⁷⁶ – ist Einwegplastik ein Hauptverursacher der Verschmutzung⁷⁷. Darauf reagiert hat die EU mit Richtlinie 2019/904, die seit Juli 2021 den Verkauf bestimmter Einwegprodukte wie Besteck, Teller, Strohhalme und Styroporbecher verbietet und vorsieht, dass bis 2029 90 % der Einwegplastikflaschen getrennt gesammelt werden. Seit 2024 dürfen



Getränkeflaschen nur in Verkehr gebracht werden, wenn Verschlüsse und Deckel fest mit der Flasche verbunden sind.⁷⁸

Plastikmüll stellt eine tödliche Gefahr für alle Meereslebewesen dar, als Plastiktüte im Magen, die zum Verhungern führt, als tödliche Schlinge um den Hals oder als Giftstoff in Form von Mikroplastik.⁷⁹

Besonders deutlich wird das Problem angesichts der fünf Müllinseln, die sich im Nord- und Südpazifik, im Nord- und Südatlantik und im Indischen Ozean gebildet haben. Die größte Müllinsel der Welt befindet sich derzeit zwischen Kalifornien und Hawaii und wird etwa auf 1,6 Mio. Quadratkilometer geschätzt, das ist 19-mal so groß wie Österreich.⁸⁰

Aktivitäten der Vereinten Nationen

Neben den völkerrechtlich relevanten Übereinkommen der VN, welche die Grundlage des Seevölkerrechts bilden, gibt es weitere Initiativen wie z. B. die Nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, SDGs^a).

Das SDG 14 (Leben unter Wasser) verfolgt das Ziel, die Meere zu schützen, ihre Ökosysteme zu erhalten und ihre Nutzung langfristig nachhaltig zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen dabei die Verringerung der Meeresverschmutzung, der Schutz und die Wiederherstellung mariner Lebensräume, die Eindämmung von Überfischung sowie die Bekämpfung illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei. Das SDG 14 betont ausdrücklich die Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit, da ein großer Teil der Meere jenseits nationaler Hoheitsgebiete liegt und wirksamer Meeresschutz nur durch gemeinsame völkerrechtliche Regelungen, wissenschaftliche Kooperation und koordinierte Strukturen erreicht werden kann.^{81, 82} Laut Bericht

^a Die Agenda 2030 ist ein Globaler Aktionsplan der Vereinten Nationen, der 2015 von allen 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verabschiedet wurde, um nachhaltige Entwicklung weltweit zu fördern. Sie umfasst 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs), die bis 2030 erreicht werden sollen. Diese Ziele decken eine Vielzahl von Bereichen ab, darunter die Beseitigung von Armut und Hunger, die Förderung von Bildung und Gesundheit, die Bekämpfung des Klimawandels und vieles andere mehr. Quelle: Vereinte Nationen. „THE 17 GOALS“. Abgerufen am 19. Februar 2026. <https://sdgs.un.org/goals>.



„Agenda 2030: Wo steht die Welt?“ ist der Umsetzungsstand unzureichend. Die Belastung der Meere steigt weiter, Überfischung und Klimafolgen schreiten voran, zentrale bis 2020 gesetzte Ziele sind nicht erreicht.⁸³

Das Umweltprogramm der VN (UN Environment Programme, UNEP) ist die führende globale Umweltbehörde, die zur Festlegung globaler Umweltagenden arbeitet. Einer der Schwerpunkte ist der Schutz und Erhalt von Gewässern und Küstenregionen. Österreich beteiligt sich aktiv am Programm.⁸⁴ Daneben beteiligt sich Österreich im Rahmen der Austrian Development Agency (ADA) unter anderem auch an Projekten im Bereich internationaler Gewässer. Beispielsweise wird das Vorhaben FreshNet – Network in Higher Education and Research for Sustainable Management of Freshwater Ecosystems in Eastern Africa mit einer Fördersumme von rund 950.000 EUR sowie das Projekt AQUAHUB II – Education and Research Hubs for the Sustainable Management of Freshwater Ecosystems in Eastern Africa mit rund 1.690.100 EUR unterstützt. Die Projekte zielen auf nachhaltiges Management von Süßwasserökosystemen ab.⁸⁵ Darüber hinaus leistet Österreich im Bundesbudget 2025/2026 Beiträge an die Globale Umweltfazilität (GEF), die unter anderem Projekte im Bereich internationale Gewässer finanziert; der Beitrag beträgt 10,6 Mio. EUR im Jahr 2025 und 16,5 Mio. EUR im Jahr 2026.⁸⁶

Aktivitäten der Europäischen Union

Die Europäische Union (EU) verfolgt seit Jahren eine Vielzahl von Strategien und Politiken im Bereich der Meeres- und Ozeanpolitik. Diese umfassen sowohl den Schutz mariner Ökosysteme als auch die nachhaltige Nutzung der Meere im Rahmen der sogenannten blauen Wirtschaft, die Förderung von Küstenregionen, die maritime Sicherheit, die Meeresforschung sowie die internationale Meeresgovernance. Trotz dieser bestehenden Politiken ist die Umsetzung bislang fragmentiert, da Zuständigkeiten, Ziele und Instrumente über verschiedene Politikfelder verteilt sind.⁸⁷

Die Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei der Europäischen Kommission gestaltet die EU-Fischereipolitik im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP). Ziel der GFP ist, die Fischerei- und Aquakulturaktivitäten



langfristig nachhaltig zu betreiben, die Fischbestände zu schützen und gleichzeitig Ernährungssicherheit zu gewährleisten sowie wirtschaftliche Stabilität und die Lebensgrundlage von in der Fischerei tätigen Personen zu sichern. Die GFP bildet einen der am stärksten vergemeinschafteten Politikbereiche der EU.^{88, 89}

Vor diesem Hintergrund stellte die Europäische Kommission im Juni 2025 den Europäischen Ozeanpakt vor. Dieses politische Rahmenwerk bündelt erstmals alle relevanten EU-Strategien und Maßnahmen im Meeresbereich. Ziel des Pakts ist es, Kohärenz zwischen Umweltschutz, wirtschaftlicher Nutzung und sicherheitspolitischen Aspekten der Meere herzustellen und die strategische Bedeutung der Ozeane für die EU stärker hervorzuheben.⁹⁰

Ein zentrales Element dieses Ozeanpakts ist die Ankündigung eines Ozeanrechtsakts, den die Kommission für 2026 plant. Dieser Rechtsakt soll dem politischen Rahmen erstmals eine verbindliche gesetzliche Grundlage geben und die Umsetzung der bestehenden Ziele absichern. Die Verabschiedung des Ozeanrechtsakts wird für das dritte Quartal 2026 erwartet. Er soll insbesondere die maritime Raumplanung stärken und die zahlreichen, bislang verstreuten Zielsetzungen der EU-Meeresspolitik in einem einheitlichen legislativen Instrument zusammenführen.⁹¹

Aktivitäten von Nichtregierungsorganisationen

Nichtregierungsorganisationen (Non-Governmental Organisations, NGOs) sind im Bereich internationaler Gewässer aktiv, um nachhaltige Fischerei zu fördern, illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei zu bekämpfen und die Transparenz und Einhaltung internationaler Fischereivorschriften zu stärken. Einige Organisationen operieren mit einer eigenen Flotte und moderner Überwachungstechnik direkt auf hoher See, etwa um verdächtige Fangaktivitäten zu dokumentieren.⁹² Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist der Kampf gegen Verschmutzung, etwa die Beseitigung von Plastikmüll und Geisternetzen.^{93, 94} Daneben üben NGOs auch in diesem Bereich politischen Einfluss aus, betreiben Lobbying und leisten Aufklärungsarbeit.⁹⁵



Bedeutung für Österreich

„Der Schutz der Meere für Klima, Biodiversität, Ernährungssicherheit und Lebensgrundlagen betrifft die gesamte Menschheit“ – auch einen Binnenstaat wie Österreich, betonte zuletzt anlässlich des Inkrafttretens des Hochseeschutzübereinkommens der zuständige Bundesminister^a Norbert Totschnig.⁹⁶

Österreich ist auch in internationale maritime Handelsketten stark eingebunden und sowohl vom Seehandel mit wichtigen Handelspartnern wie China, Großbritannien und den USA als auch von maritimen Rohstoff- und Finanzmärkten abhängig. Störungen im Schiffsverkehr, wie etwa 2021 die Blockade des Suezkanals durch ein verkeiltes Containerschiff, können Lieferengpässe, steigende Transportkosten und inflationäre Effekte auslösen. Die Sicherheit der internationalen Gewässer ist damit Bestandteil der österreichischen Wirtschafts- und Sicherheitspolitik.⁹⁷

Auch auf parlamentarischer Ebene ist der Schutz internationaler Gewässer – neben der verfassungsmäßig vorgesehenen Zustimmung zum Abschluss von Staatsverträgen⁹⁸ – immer wieder Inhalt von Anträgen und Debatten. Beispielsweise zielte ein Entschließungsantrag darauf ab, dass sich Österreich auf internationaler Ebene für ein globales Moratorium gegen den kommerziellen Tiefseebergbau in internationalen Gewässern einsetzen soll, solange die ökologischen Risiken nicht ausreichend erforscht sind und wirksame Schutzmechanismen für Tiefseeökosysteme und Biodiversität fehlen.⁹⁹ Der Antrag wurde in einer Sitzung des Außenpolitischen Ausschusses beraten und vertagt, wobei jedoch darauf hingewiesen wurde, dass Österreich als Mitglied der Meeresbehörde bei der Generalversammlung einen ökosystembasierten Ansatz vertreten werde.¹⁰⁰ Sowohl die 29. Generalversammlung im Sommer 2024 als auch die darauffolgende 30. Generalversammlung 2025 endeten ohne Einigung auf ein allgemeines Regelwerk zum Tiefseebau (Mining Code).¹⁰¹

^a Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft.



Ausblick

Zurückkommend auf die Ausgangsfrage „Will 2026 be the year of action for the oceans?“ kann festgehalten werden, dass der Handlungsdruck groß ist.¹⁰² Meere sind Klimaregulator, Lebensraum, Verkehrsader des Welthandels und sicherheitspolitischer Schlüsselbereich zugleich. Die Meere sind einer Vielzahl akuter Belastungen ausgesetzt. Dazu zählen insbesondere die Verschmutzung durch gefährliche Stoffe und Abfälle, vor allem Plastik, sowie die Eutrophierung (Überdüngung) infolge übermäßiger Nährstoffeinträge, die langfristig zu Sauerstoffmangel führen kann. Zusätzlich verschärfen steigende Wassertemperaturen die Sauerstoffknappheit, während die zunehmende Aufnahme von Kohlendioxid zur Versauerung der Meere und zum massiven Artensterben beiträgt. Auch die Übernutzung lebender Ressourcen, physische Eingriffe in marine Lebensräume und die Ausbreitung invasiver Arten stellen erhebliche Risiken für die Stabilität mariner Ökosysteme dar.^{103, 104, 105}

Mit dem Hochseeschutzübereinkommen wurde erstmals ein Instrument geschaffen, das den Schutz der biologischen Vielfalt jenseits nationaler Hoheitsgebiete strukturell ermöglicht. Ob daraus ein tatsächlicher Wendepunkt entsteht, hängt jedoch von der konkreten Umsetzung ab.

Gleichzeitig nehmen Nutzungskonflikte zu. Die Herausforderung wird darin bestehen, wirtschaftliche und sicherheitspolitische Interessen zu vereinbaren. Bestehende Rechtsrahmen wie das Seerechtsübereinkommen bleiben dafür zentral, müssen jedoch gegenüber neuen technologischen und geopolitischen Dynamiken wirksam durchgesetzt werden.

Auch die EU steht vor der Herausforderung, ihre bestehenden rechtlichen Instrumente – etwa im Naturschutz, in der Fischerei- und Umweltpolitik – wirksamer zu verzahnen und gleichzeitig neue gesetzgeberische Impulse zu setzen.¹⁰⁶

Österreich ist als Binnenstaat über Handel, Klima und internationale Verpflichtungen ebenfalls unmittelbar betroffen.¹⁰⁷ Engagement für multilaterale Meeresherrschaft und Rechtsdurchsetzung liegen daher im Eigeninteresse.



Dienst 6 – EU & Internationales

Ob die kommenden Jahre tatsächlich zu einer Phase verstärkten Handelns für die Ozeane werden, entscheidet sich letztlich am politischen Willen zur konsequenten Umsetzung bestehender Instrumente.



-
- ¹ Statista. „Verteilung von Land und Wasser auf der Erdoberfläche“. Abgerufen am 22. Jänner 2026. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1109076/umfrage/verteilung-von-land-und-wasser-auf-der-erdoberflaeche/>.
- ² Statista. „Daten und Fakten zu den Weltmeeren“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://de.statista.com/themen/7292/meere-und-ozeane/#topicOverview>.
- ³ UN. „Peace, dignity and equality on a healthy planet“. Abgerufen am 20. Februar 2026. <https://www.un.org/en/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea>.
- ⁴ RIFS. „Biodiversität: UN-Abkommen zum Schutz des Ozeans“. Abgerufen am 12. Februar 2026. <https://www.rifs-potsdam.de/de/ergebnisse/dossiers/ozean-abkommen#:~:text=Die%20Weltmeere%20sind%20von%20entscheidender,die%20genannten%20Punkte%20stark%20geschw%C3%A4cht>.
- ⁵ Schiedermaier, Stephanie. „Die Freiheit der Meere“. *Le Monde diplomatique*. 13. November 2009. Abgerufen am 22. Jänner 2026. <https://monde-diplomatique.de/artikel/!540825#anker1>.
- ⁶ „Wird 2026 das Jahr des Einsatzes für die Meere?“ [Übersetzt durch die Verfasserin]. EPRS. „Ten issues to watch in 2026“. S. 20–21. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA\(2026\)782587](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA(2026)782587).
- ⁷ Greenpeace. „Das UN-Hochseeschutzabkommen – eine Chance für die Meere“. Abgerufen am 29. Jänner 2026. <https://www.greenpeace.de/biodiversitaet/meere/meeresschutz/un-einigt-globalen-ozeanvertrag>.
- ⁸ Archäologie Online. „Seefahrt und maritimes Leben in der ägäischen Bronzezeit“. Abgerufen am 22. Jänner 2026. <https://www.archaeologie-online.de/nachrichten/seefahrt-und-maritimes-leben-in-der-aegaeischen-bronzezeit-2684/#:~:text=In%20Ton%20geritzt%2C%20in%20Siegelsteine,in%20die%20Sonderausstellung%20ist%20frei>.
- ⁹ Welt. „Wie Piraten die Römische Republik ruinierten“. Abgerufen am 22. Jänner 2026. <https://www.welt.de/geschichte/article154748460/Antike-Seefahrt-Wie-Piraten-die-Roemische-Republik-ruinierten.html#:~:text=Nachdem%20Cicero%20sein%20Bedrohungsszenario%20ausgef%C3%BCht,sie%20es%20in%20der%20Landwirtschaft>.
- ¹⁰ Maritime Education. „Maritime History Features: From Ancient Vessels to the Digital Shipping Era“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. https://maritimeducation.com/maritime-history-features-from-ancient-vessels-to-the-digital-shipping-era/#google_vignette.
- ¹¹ Britannica. „History of ships“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://www.britannica.com/technology/ship/History-of-ships>.
- ¹² Maritime Education. „Maritime History Features: From Ancient Vessels to the Digital Shipping Era“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. https://maritimeducation.com/maritime-history-features-from-ancient-vessels-to-the-digital-shipping-era/#google_vignette.
- ¹³ Planet Wissen. „Navigation“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. https://www.planet-wissen.de/technik/schiffahrt/geschichte_der_schiffahrt/pwienavigation100.html.
- ¹⁴ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. [Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf). BGBl. Nr. 885/1995 idF BGBl. III Nr. 172/2025.
- ¹⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea. Abgerufen am 20. Februar 2026. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- ¹⁶ Oceans and Law of the Sea. „United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. [Agreehttps://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.html](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.html)
- ¹⁷ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. [Seerechtsübereinkommen der Vereinten](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)



Nationen. BGBl. Nr. 885/1995 idF BGBl. III Nr. 172/2025.

¹⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea. Abgerufen am 20. Februar 2026.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

¹⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea. Abgerufen am 20. Februar 2026.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

Auswärtiges Amt. „Seerecht“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/regelbasierte-internationale-ordnung/voelkerrecht-internationales-recht/einzelfragen/seerecht#:~:text=Akzeptanz%20des%20SR%C3%9C%20.-,Das%20%C3%9Cbereinkommen,%C3%BCber%20die%20Umsetzung%20des%20%C3%9Cbereinkommens>

[mens](https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/regelbasierte-internationale-ordnung/voelkerrecht-internationales-recht/einzelfragen/seerecht#:~:text=Akzeptanz%20des%20SR%C3%9C%20.-,Das%20%C3%9Cbereinkommen,%C3%BCber%20die%20Umsetzung%20des%20%C3%9Cbereinkommens).

²⁰ AUB 204 d.B. XIX. GP. https://parlament.gv.at/dokument/XIX/I/204/imfname_258244.pdf.

²¹ Parlament Österreich. „Seerechtsübereinkommen der VN, Parlamentarisches Verfahren“. Abgerufen am 19. Februar 2026. <https://parlament.gv.at/gegenstand/XIX/I/5>.

²² Art. 86–90 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²³ Art. 3 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁴ Art. 55–75 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁵ Art. 91–94 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁶ Art. 2 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁷ Art. 17 f. Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁸ Art. 33 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

²⁹ Art. 55–75 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁰ Art. 2 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³¹ Art. 87 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³² Art. 238–265 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³³ Art. 192–237 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁴ Art. 242, 245 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁵ Art. 91–94 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁶ Art. 100–111 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁷ Art. 279–299 Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁸ Art. 286 f. Seerechtsübereinkommen der VN. BGBl. Nr. 885/1995 idF [BGBl. III Nr. 11/2026](#).

³⁹ Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ).

<https://www.un.org/bnjagreement/sites/default/files/2024-08/Text%20of%20the%20Agreement%20in%20English.pdf>.

⁴⁰ Deutsche Stiftung Meeresschutz. „Das UN-Hochseeschutzabkommen (BBNJ-Abkommen): ein Meilenstein“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://www.stiftung-meeresschutz.org/themen/schutzgebiete/un-vertrag-zum-schutz-der-hohen-see-bbnj-abkommen/>.

⁴¹ Deutsche Stiftung Meeresschutz. „Das UN-Hochseeschutzabkommen (BBNJ-Abkommen): ein Meilenstein“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://www.stiftung-meeresschutz.org/themen/schutzgebiete/un-vertrag-zum-schutz-der-hohen-see-bbnj-abkommen/>.

⁴² High Seas Treaty Ratification Tracker. „Progress Map“. Abgerufen am 27. Jänner 2026.

<https://highseasalliance.org/treaty-ratification/map/>.

⁴³ Übereinkommen im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt der Meere von Gebieten außerhalb nationaler Hoheitsbefugnisse (385 d.B. XXVIII. GP).

⁴⁴ Parlament Österreich. „Umweltausschuss gibt grünes Licht für UN-Hochseeschutz-Übereinkommen“. Abgerufen am 20. Februar 2026.

https://www.parlament.gv.at/aktuelles/pk/jahr_2026/pk0119#XXVIII_I_00385.

⁴⁵ Parlament Österreich. Übereinkommen im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt der Meere von Gebieten außerhalb nationaler Hoheitsbefugnisse (138/BNR).

<https://parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/BNR/138?selectedStage=100>.

⁴⁶ Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ).



<https://www.un.org/bbnjagreement/sites/default/files/2024-08/Text%20of%20the%20Agreement%20in%20English.pdf>.

⁴⁷ Seerechtsübereinkommen – Erhaltung und Bewirtschaftung gebietsübergreifender Fischbestände. BGBl. III Nr. 21/2005.

⁴⁸ UN. „The United Nations Fish Stocks Agreement“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.un.org/oceancapacity/unfsa>.

⁴⁹ UN. „The United Nations Fish Stocks Agreement“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.un.org/oceancapacity/unfsa>.

⁵⁰ UN. „The United Nations Fish Stocks Agreement“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.un.org/oceancapacity/unfsa>.

⁵¹ International Seabed Authority. „About the Authority“. Abgerufen am 12. Februar 2026. <https://isa.org.im/>.

⁵² Greenpeace. „SOS aus der Tiefsee!“. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://act.greenpeace.de/tiefsee>.

⁵³ ITLOS. „The tribunal“. Abgerufen am 12. Februar 2026. <https://www.itlos.org/en/main/latest-news/>.

⁵⁴ ITLOS. „Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures“. Abgerufen am 23. Jänner 2026.

<https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/>.

⁵⁵ Salzburger Nachrichten. „Von Russland beschlagnahmte Marineschiffe zurück in Ukraine“. Abgerufen am 23. Jänner 2026. <https://www.sn.at/politik/weltpolitik/von-russland-beschlagnahmte-marineschiffe-zurueck-in-ukraine-art-330520>.

⁵⁶ International Maritime Organization. „About IMO“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.imo.org/https://www.imo.org/>.

⁵⁷ UN. „The Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, its functions and activities.“ Abgerufen am 30. Jänner 2026. https://www.un.org/depts/los/doalos_activities/about_doalos.htm.

⁵⁸ Parlamentsdirektion. „Maritime kritische Infrastruktur“. Abgerufen am 10. Februar 2026. https://www.parlament.gv.at/dokument/dossiers-eu-internationales/Maritime-kritische-Infrastruktur_BF.pdf.

⁵⁹ Zinkanell, Michael. „Militarisierte Meere: Europas maritime Verwundbarkeit“. Risikobild 2026. S. 99. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://verteidigungspolitik.at/risikobild>.

⁶⁰ Parlamentsdirektion. „Dynamik in der Arktispolitik“. Abgerufen am 10. Februar 2026.

https://www.parlament.gv.at/dokument/dossiers-eu-internationales/Dossier_Dynamik-in-der-Arktispolitik_Aktualisierung.pdf.

⁶¹ Spohr, Kristina. „Geopolitik in der Arktis: Von Kooperation zu Konflikt“. Risikobild 2026. S. 99. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://verteidigungspolitik.at/risikobild>.

⁶² Bundeszentrale für politische Bildung. „Seefracht“. Abgerufen am 22. Jänner 2026.

<https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/globalisierung/52531/seefracht/>.

⁶³ Zinkanell, Michael. „Militarisierte Meere.“ Abgerufen am 5. März 2026. Risikobild 2026. S. 94. https://www.aies.at/download/2026/Risikobild_2026_Militarisierte_Meere.pdf.

⁶⁴ Orf.at. „Ukraine trifft russischen Ölterminal schwer.“ Abgerufen am 19. Februar 2026. <https://orf.at/stories/3412994/>.

⁶⁵ Die Zeit. „Mit iranischen Waffen gegen Israel und den Westen“. Abgerufen am 30. Jänner 2026. <https://www.zeit.de/politik/ausland/2023-12/huthi-rebellen-miliz-jemen-iran-faq>.

⁶⁶ UKMTO. „Who we are?“. Abgerufen am 3. März 2026. <https://www.ukmto.org/>.

⁶⁷ Die Presse. „Iran verbietet Schiffen Passage durch Straße von Hormus“. 28. Februar 2026. Abgerufen am 3. März 2026. <https://www.diepresse.com/20636706/iran-verbietet-schiffen-passage-durch-strasse-von-hormus>.

⁶⁸ Reuters. „What is the Strait of Hormuz and why is it so important for oil?“. 23. Februar 2026. Abgerufen am 3. März 2026. <https://www.reuters.com/world/middle-east/what-is-strait-hormuz-why-is-it-so-important-oil-2026-02-28/>.

⁶⁹ Heise online. „Hormus-Blockade: Maersk und Hapag-Lloyd leiten Schiffe um“. Abgerufen am 5. März 2026. <https://www.heise.de/news/Iran-Krieg-stoert-globale-Lieferketten-Reedereien-meiden-Strasse-von-Hormus-11196514.html>.



- ⁷⁰ Ö1. Mittagsjournal vom 4. März 2026. „Schiffsexperte: „Fahren um Afrika.““
<https://oe1.orf.at/player/20260304/825276/1772623172000>.
- ⁷¹ Parlamentsdirektion. „Südchinesisches Meer“. Abgerufen am 10. Februar 2026.
<https://www.parlament.gv.at/dokument/dossiers-eu-internationales/Suedchinesisches-Meer.pdf>.
- ⁷² Stockbrügger, Jan. „Die Bedrohungslage für Österreichs maritime Lieferketten“. Risikobild 2026. S. 85. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://verteidigungspolitik.at/risikobild>.
- ⁷³ IPCC. „1,5 °C Globale Erwärmung“. Abgerufen am 23. Jänner 2026.
https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2020/07/SR1.5-SPM_de_barrierefrei.pdf.
- ⁷⁴ UN Climate Action. „How is climate change impacting the world’s ocean“. Abgerufen am 23. Jänner 2026. <https://www.un.org/en/climatechange/science/climate-issues/ocean-impacts>.
- ⁷⁵ Umweltbundesamt. „Biodiversität“. Abgerufen am 30. Jänner 2026.
<https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/naturschutz/biologischevielfalt>.
- ⁷⁶ Greenpeace. „Geisternetze sind Plastikmüll und bedrohen Meerestiere.“ Abgerufen am 19. Februar 2026. <https://www.greenpeace.de/biodiversitaet/meere/meeresschutz/geisternetze-plastikmuell>.
- ⁷⁷ WWF. „Das kann kein Meer mehr schlucken: Unsere Ozeane versinken im Plastikmüll“. Abgerufen am 3. Februar 2026. <https://www.wwf.de/themen-projekte/plastik/plastikmuell-im-meer>.
- ⁷⁸ RL (EU) 2019/904 vom 5. Juni 2019. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0904>.
- ⁷⁹ WWF. „Das kann kein Meer mehr schlucken: Unsere Ozeane versinken im Plastikmüll“. Abgerufen am 3. Februar 2026. <https://www.wwf.de/themen-projekte/plastik/plastikmuell-im-meer>.
- ⁸⁰ Die Presse. „Müllinsel im Pazifik 19 Mal so groß wie Österreich“. abgerufen am 3. Februar 2026. <https://www.diepresse.com/5393875/muellinsel-im-pazifik-19-mal-so-gross-wie-oesterreich>.
- ⁸¹ UN. „Goal 14“. Abgerufen am 23. Jänner 2026. <https://sdgs.un.org/goals/goal14>.
- ⁸² UN. „Goal 14 Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development“. Abgerufen am 19. Februar 2026.
https://sdgs.un.org/goals/goal14#targets_and_indicators.
- ⁸³ Agenda 2030: Wo steht die Welt? „5 Jahre SDGs – eine Zwischenbilanz.“ S. 166–174.
https://www.2030agenda.de/sites/default/files/2030/zwischenbilanz/Agenda_2030_Zwischenbilanz_online-2.pdf.
- ⁸⁴ UNEP. „Ocean, Seas and Coasts“. Abgerufen am 30. Jänner 2026.
<https://www.unep.org/topics/ocean-seas-and-coasts>.
- ⁸⁵ ADA. „Alle Projekte.“ Abgerufen am 19. Februar 2026. <https://www.entwicklung.at/projekte/alle-projekte>.
- ⁸⁶ BMF. „Beiträge an internationale Organisationen“. Abgerufen am 19. Februar 2026.
https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2025_2026/beilagen/Beitraege_internationale_Organisationen_2025_2026.pdf.
- ⁸⁷ Europäische Kommission. „Fischerei und Meere“. Abgerufen am 19. Februar 2026.
https://commission.europa.eu/topics/fisheries-and-ocean_de.
- ⁸⁸ European Commission. „Maritime Affairs and Fisheries“. Abgerufen am 8. Februar 2026.
https://commission.europa.eu/about/departments-and-executive-agencies/maritime-affairs-and-fisheries_en.
- ⁸⁹ BMLUK. „Fischerei als wichtiger Politikbereich in der Europäischen Union“. Abgerufen am 8. Februar 2026.
https://www.bmluk.gv.at/themen/landwirtschaft/eu-fischereipolitik/EU_Fischereipolitik.html.
- ⁹⁰ Europäische Kommission. „Kommission nimmt Pakt für Meere an: 1 Mrd. EUR für die marine Tier- und Pflanzenwelt und die blaue Wirtschaft“. Abgerufen am 27. Jänner 2026.
https://commission.europa.eu/news-and-media/news/commission-adopts-ocean-pact-eu1-billion-protect-marine-life-and-strengthen-blue-economy-2025-06-11_de.
- ⁹¹ EPRS. „Ten issues to watch in 2026“. S. 20-21.
- ⁹² Sea Sheperd. „For the Ocean“. Abgerufen am 8. Februar 2026. <https://sea-shepherd.de/#:~:text=Als%20einzige%20Meeresschutzorganisation%20der%20Welt,und%20ausbeuterischer%20Gefangenschaft%20zu%20sch%C3%BCtzen>.
- ⁹³ The Ocean Cleanup. „Projects“. Abgerufen am 8. Februar 2026.
https://theoceancleanup.com/donate/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=Brand



&utm_content=&utm_term=the%20ocean%20cleanup&gad_source=1&gad_campaignid=189852086&gclid=EAlaIqobChMlu9S0yavMkgMVOMl5BB2maRYPEAAAYAAEgLfdfD_BwE.

⁹⁴ Plastic Bank. „Our Impact“. Abgerufen am 8. Februar 2026.

<https://plasticbank.com/?v=7d0db380a5b9>.

⁹⁵ Oceanic Preservation Society. „A Voice for Our Oceans & Planet.“ <https://opsociety.org/>.

⁹⁶ BMLUK. „Hochseeschutz-Übereinkommen: Österreich ratifiziert globales Abkommen zum Schutz der Meere“. Abgerufen am 29. Jänner 2026. [https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-](https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung)

[uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung](https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung).

⁹⁷ Stockbrügger, Jan. „Die Bedrohungslage für Österreichs maritime Lieferketten“. Risikobild 2026. S. 85, S. 88. Abgerufen am 27. Jänner 2026. <https://verteidigungspolitik.at/risikobild>.

⁹⁸ Art. 50 Bundes-Verfassungsgesetz. BGBl. Nr. 1/1930 idF [BGBl. I Nr. 51/2012](https://www.risikobild.at/verteidigungspolitik.at/risikobild).

⁹⁹ 3862/A(E) XXVII. GP.

https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/A/3862/imfname_1607542.pdf: 3862/A(E) XXVII. GP. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/A/3862/imfname_1607542.pdf.

¹⁰⁰ Parlament Österreich. „Fünf-Parteien-EntschlieÙung: Einsatz für internationale Regulierung KI-gestützter Waffensysteme“. Abgerufen am 19. Februar 2026.

https://www.parlament.gv.at/aktuelles/pk/jahr_2024/pk0301#XXVII_A_03862.

¹⁰¹ Deutsche Stiftung Meeresschutz. „Internationale Meeresbodenbehörde“. Abgerufen am 10. Februar 2026. <https://www.stiftung-meeresschutz.org/themen/tiefseebergbau/internationale-meeresbodenbehoerde-international-seabed-authority-isa/>.

¹⁰² „Wird 2026 das Jahr des Einsatzes für die Meere?“ [Übersetzt durch die Verfasserin]. EPRS. „Ten issues to watch in 2026“. S. 20-

21. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA\(2026\)782587](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA(2026)782587).

¹⁰³ IPCC. „1,5 °C Globale Erwärmung“. Abgerufen am 23. Jänner 2026.

https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2020/07/SR1.5-SPM_de_barrierefrei.pdf.

¹⁰⁴ UN Climate Action. „How is climate change impacting the world’s ocean“. Abgerufen am 23. Jänner 2026. <https://www.un.org/en/climatechange/science/climate-issues/ocean-impacts>.

¹⁰⁵ Umweltbundesamt. „Biodiversität“. Abgerufen am 30. Jänner 2026.

<https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/naturschutz/biologischevielfalt>.

¹⁰⁶ EPRS. „Ten issues to watch in 2026“. S. 21. Abgerufen am 17. Februar 2026.

[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA\(2026\)782587](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_IDA(2026)782587).

¹⁰⁷ BMLUK. „Hochseeschutz-Übereinkommen: Österreich ratifiziert globales Abkommen zum Schutz der Meere.“ Abgerufen am 29. Jänner 2026. [https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-](https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung)

[uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung](https://www.bmluk.gv.at/service/presse/klima-umwelt/2026/hochseeschutz-uebereinkommen.html#:~:text=Im%20Ministerrat%20am%20Dienstag%20wurde,biologischen%20Vielfalt%20in%20Meeresgebieten%20Rechnung).



Herausgeberin, Medieninhaberin, Herstellerin:

Republik Österreich – Bund, vertreten durch die Parlamentsdirektion

Adresse: Dr.-Karl-Renner-Ring 3, 1017 Wien

Redaktion: 6.4 – Globale Entwicklung & Informationsaufbereitung

Korrektorat: 1.4 – Stenographische Protokolle

Druck: Parlamentsdirektion | Wien, im März 2026