

Diskussionspapier

Forschungsgruppe Globale Fragen

Stiftung Wissenschaft und Politik

Deutsches Institut für Internationale

Politik und Sicherheit



Ingo Winkelmann

Klimawandel und Sicherheit in der arktischen Region

Diskussionspapiere sind Arbeiten im Feld der Forschungsgruppe, die nicht als SWP-Papiere herausgegeben werden. Dabei kann es sich um Vorstudien zu späteren SWP-Arbeiten handeln oder um Arbeiten, die woanders veröffentlicht werden.

Kritische Kommentare sind den Autoren in jedem Fall willkommen.

Ludwigkirchplatz 3-4
10719 Berlin
Telefon +49 30 880 07-0
Fax +49 30 880 07-100
www.swp-berlin.org
swp@swp-berlin.org

Diskussionspapier FG 8, 2009/02, Januar 2009
SWP Berlin

Inhalt

Das Ausmaß der Klimaveränderungen	4
Auswirkungen auf die Umwelt der Arktis	5
Risiken für politische Stabilität: Die Fakten	6
<i>Neue „territoriale“ Konflikte in der Arktis</i>	6
<i>Neumilitarisierung der Arktis</i>	8
<i>Zunehmende Bedeutung der Rohstoffversorgung mit Energie aus der Arktis</i>	10
<i>Unsicherheiten des arktischen Schiffsverkehrs</i>	12
<i>Exkurs: Gefährdung der einheimischen Bevölkerung</i>	14
Fragilität und Zersplitterung der arktischen Rechtsordnung	14
Ausblick	16

Das vorliegende Papier wurde im Rahmen des SWP-Forschungsprojektes „Klimawandel und Sicherheit“ verfasst. Eine überarbeitete und aktualisierte Fassung wird als Beitrag zu einem von Steffen Angenendt und Susanne Dröge herausgegebenen Sammelband veröffentlicht.

Seit Jahrhunderten liegt die Arktis buchstäblich unter Eis begraben. Unwirtlich und äußerst dünn besiedelt, gab es wenig, was an der Stabilität der Region Zweifel hätte hervorrufen können.* Das Charakteristikum der Arktis, ihr Eismantel, bewirkte, dass man wenig mit ihr anzufangen vermochte und sie daher politisch hintenanstellte. Mit einer Ausnahme: In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stellte die Arktis aufgrund des Ost-West-Gegensatzes ein militärisch hochsensibles Gebiet dar.¹ Nirgendwo sonst auf der Welt kamen sich die Hauptakteure der Militärblöcke – USA und UdSSR – geographisch so nahe. Trotzdem sorgte das bipolare Mächtegleichgewicht dafür, dass die Region stabil blieb. Dazu passt, dass von den 320 Vorschriften des 1982 beschlossenen universalen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) lediglich eine einzige die Arktis betrifft – und das auch nur implizit.²

Heute, eingangs des 21. Jahrhunderts, spricht selbst der deutsche Außenminister Frank-Walter Steinmeier von einem möglichen „Kalten Krieg am Nordpol“ und ruft dazu auf, diesen zu verhindern. Nicht nur, um die bedrohte Umwelt zu erhalten, sondern auch, um „Bedrohungen für die Sicherheit und den Frieden in dieser Welt vorzubeugen“.³ Ausgelöst wird das „Säbelrasseln“⁴ durch die dramatischen Klimaveränderungen in der Arktis und deren wirtschaftspolitische Auswirkungen. Die Zusammenhänge zwischen Klimawandel und Sicherheit treten in dieser Weltregion besonders drastisch hervor. Die Europäische Union spricht mittlerweile von einer „sich ändernden geo-strategischen Dynamik der Region mit potentiellen Konsequenzen für die internationale Stabilität und europäische Sicherheitsinteressen“.⁵ Damit sind die Bezüge zwischen Klimawandel und Sicherheit in der arktischen Region klar formuliert. Dabei werden die arktisbezogenen Auswirkungen des Klimawandels nicht an einem engen Sicherheitsbegriff sondern vielmehr an „Stabilitätsgesichtspunkten“ gemessen. Hiervon ausgehend sollen im Folgenden das Ausmaß der Klimaveränderungen skizziert (1.), die Umweltauswirkungen beschrieben (2.) und fünf potentielle Risiken für die Sicherheit und politische Stabilität der Arktis näher beleuchtet werden (3. und 4.). Ein Ausblick diskutiert die Konsequenzen dieser Befunde und stellt Optionen zur Diskussion (5.).

* Überarbeitete Fassung eines Vortrags, den der Verfasser am 3. März 2008 auf einem Workshop zur Arktis im Auswärtigen Amt in Berlin gehalten hat. Der Beitrag gibt ausschließlich die persönliche Auffassung des Verfassers wieder. Der Beitrag befindet sich auf dem Stand Juli 2008.

¹ Zum Überblick: George Lindsey, *Strategic Stability in the Arctic*, 1989.

² Vgl. die so genannte „arktische“ oder auch „kanadische“ Klausel: Art. 234 SRÜ.

³ Klimawandel: eine internationale Herausforderung, Rede beim 2. EnBW Klimakongress am 23.10.2007. Pressemitteilung des Auswärtigen Amts vom 24.10.2007.

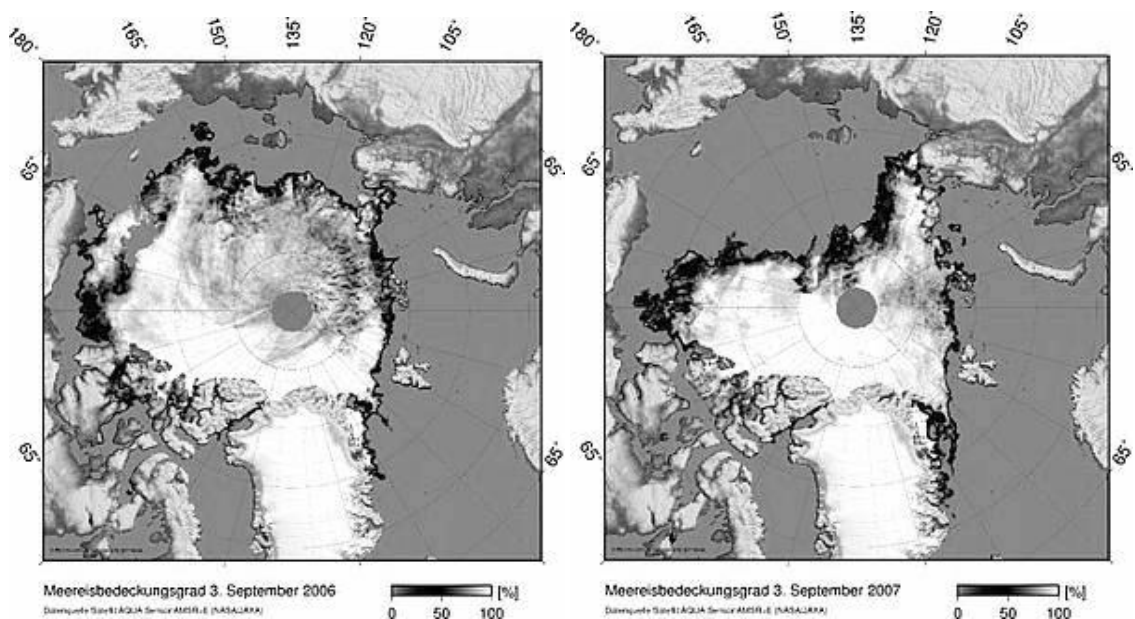
⁴ Cold Affront. Icy Reaction to Russia's Arctic Exploration, *Jane's Intelligence Review* 19 (Sept. 2007), 57.

⁵ *Climate Change and International Security*. Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council, Dok. S111/08 vom 03.03.2008, Ziff. III.6.

Das Ausmaß der Klimaveränderungen

Das Eis der Arktis schmilzt (Abb. 1). Die arktischen Eismaxima in den Wintern 2006/2007 waren die niedrigsten bislang Gemessenen. Im März 2007 betrug die vom Eis bedeckte Fläche der Arktis nur noch 14,7 Mio. km². Der niedrige Winterwert wird von Experten als „Meilenstein eines ausgeprägten Trends nach unten“⁶ gewertet, der in den kommenden Jahren anhalten soll. Messwerte aus dem arktischen Sommer 2007 bestätigen diese Aussage: Im September 2007 war die von Eis bedeckte Arktisfläche so klein wie nie zuvor: 4,28 Mio. km². Das bisherige Sommertief im Jahre 2005 hatte noch 5,57 Mio. km² betragen. Dies entspricht einem Rückgang von 23 Prozent bzw. einem Gebiet fünf Mal so groß wie der Fläche des Vereinigten Königreichs.

Abbildung 1: Eisschmelze 2006 und 2007 im Vergleich



Quelle: Zentrum für Meeres- und Klimaforschung (Uni Hamburg).

Gegenüber den Durchschnittswerten des Zeitraums 1979 bis 2000 beträgt der Rückgang 39 Prozent, unter Berücksichtigung früherer Satellitenaufnahmen aus den 1950er Jahren sogar rund 50 Prozent. Pro Dekade gehen seit 1979 10 Prozent, das heißt 720.000 km² arktisches Seeis verloren.⁷ Voraussagen sprechen von einer im Sommer eisfreien

⁶ So NSIDC Press Release vom 4.4.2007, „Arctic Sea Ice Narrowly Misses Wintertime Record Low“.

⁷ „Arctic Sea ice shatters all previous record lows“, NSIDC Presseerklärung vom 1.10.2007.

Arktis ab dem Jahr 2030, manche dieser Schätzungen nennen sogar ein früheres Datum. Die Eisschmelze hat direkte und indirekte Auswirkungen auf die arktische Umwelt.

Auswirkungen auf die Umwelt der Arktis

Zu den direkten Auswirkungen der Eisschmelze auf die Umwelt der Arktis gehören zunächst folgende Aspekte:

Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich Ozeanströmungen wie der Nordatlantikstrom verändern werden.⁸ Der Nordatlantikstrom sinkt bislang vor der Ostküste Grönlands in der Art eines gigantischen Fahrtstuhls ab und pumpt sich anschließend wieder nach Süden. Klimamodelle sagen ein Abnehmen dieser Wassertransporte im 21. Jahrhundert voraus. Grund: Die Eisschmelze und damit einhergehende Änderung der Meerwasserbeschaffenheit. Der als „thermohaline Zirkulation“ bezeichnete Absinkmechanismus könnte in den nächsten 20-100 Jahren aus dem Gleichgewicht kommen, wenn das Süßwasser, das durch die Erwärmung von der arktischen Polkappe abschmilzt, den Nordatlantikstrom abschwächt und dieser sich verlagert. Ohne die globale Erwärmung würde sich daraus eine Reduktion der durchschnittlichen Temperatur in Europa um bis zu 5 Grad Celsius ergeben⁹.

Des Weiteren wird sich die Reflektion von Sonnenlicht durch die Erdoberfläche verringern, weil der „Sonnenlichtspiegel“ Eis abnimmt.¹⁰ Dies wird zu weiterer Erwärmung und einer Zunahme der Eisschmelze führen.

Nicht zuletzt werden sich die Lebensbedingungen für die eingeborenen arktischen Völker verschlechtern. Ihre Lebensformen sind eng an bestehende natürliche Gegebenheiten geknüpft ist, wie auch das Eis eine Existenzgrundlage für viele Tierarten ist, beispielsweise den Polarbären.

Schließlich führt die Eisschmelze dazu, dass weite Teile des arktischen Ozeans „entfrieren“ werden. Schifffahrtspassagen öffnen sich (erstmals geschehen 2007 für die so genannte Nordwestpassage), andere Teile des arktischen Ozeans werden weniger unzugänglich.

Diese direkten Auswirkungen des Klimawandels sind gravierend. Sie beruhen aber nicht auf Aktivitäten innerhalb des arktischen Raums, sondern werden durch globale Faktoren bewirkt. Hinzu kommen noch die genannten selbstverstärkenden Prozesse in der Arktis.

⁸ Vgl. J.H. Jungclaus u.a. „Will Greenland melting halt the thermohaline circulation?“, *Geophysical Research Letters*, Vol. 33 (2006), L17708, 1-5.

⁹ Ausführlich zu den Auswirkungen der arktischen Klimaveränderung: Der Arktis-Klima-Report, Hamburg 2005, 8 ff.; zum sog. „thermohaline circulation collapse“ s. etwa Peter Schwarz/Doug Randall, *An Abrupt Climate Change Scenario and its implications for United States National Security*“, Oct. 2003, 9 ff.

¹⁰ Dirk Notz, *Arktis und Antarktis im Klimawandel*, *Aus Politik und Zeitgeschichte* 47/2007, 29.

Aus den direkten Auswirkungen folgen zwei weitere indirekte Auswirkungen: Die neue Schiffbarkeit der Arktis wird zu zunehmenden Schifffahrtsbewegungen in der Region führen, und die Bodenschätze der Arktis werden potentiell abbaubar. Beides steigert das Interesse zahlreicher Staaten und Akteure an der Arktis. Die Arktis wird für wichtige Spieler zu einem Geopolitikum, welches sie bislang nicht gewesen ist. Die Bedingungen, unter denen die arktische Region auch in der Zukunft stabil gehalten werden kann, ändern sich. Das arktische Gleichgewicht muss neu austariert werden.

Risiken für politische Stabilität: Die Fakten

Neue „territoriale“ Konflikte in der Arktis

Über die Landmassen der Arktis¹¹ gibt es unter den fünf Anrainerstaaten USA, Russische Föderation, Norwegen, Dänemark, Kanada seit langem keinen Streit mehr. Die Grenzen sind klar. Anderes gilt für die Wassersäule¹² und den Boden, der unter der Wassersäule liegt. Insgesamt bestehen acht ungelöste Territorialkonflikte im weitesten Sinn, die alle arktischen Anrainerstaaten erfassen: Es bestehen offene Dissenzen zwischen den USA und Kanada über die Rechtsnatur der Kanada vorgelagerten „Nordwestpassage“¹³ und die Zugehörigkeit eines ölträchtigen Stücks der Beaufortsee. Norwegen und Russische Föderation befenden sich über den Verlauf der gemeinsamen Meeresgrenze im Gebiet der Barentssee. Offene Fragen bestehen auch hinsichtlich des Festlandssockels von Spitzbergen und der Gewässer um die kleinen Hans-, Jan Mayen- und Wrangel-Inseln¹⁴.

Überlagert wird all dies durch das aktuelle Bestreben wichtiger Anrainerstaaten, die Grenzen ihrer Festlandssockel über die vom Seerechtsübereinkommen zunächst zugestandenen 200 Seemeilen (sm) hinaus auszuweiten. Als Festlandssockel gelten dabei „Meeresboden und Meeresuntergrund der Unterwassergebiete jenseits des Küstenmeeres, die sich über die gesamte natürliche Verlängerung des Landgebiets bis zur äußeren Kante des Festlandrands erstrecken“ (Art. 76 I SRÜ).

Ziel der Ausweitungsbemühungen ist die Befugnis, jene Bodenschätze abzubauen, die sich auf den äußeren Festlandssockeln befinden, d.h. auf Sockelabschnitten, die mehr als 200 sm vom Küstenstaat gelegen sind. Dort soll sich ein Teil der arktischen Öl- und

¹¹ Eisbedeckte Teile der Wassersäule werden der Wassersäule und nicht etwa den Landmassen zugerechnet.

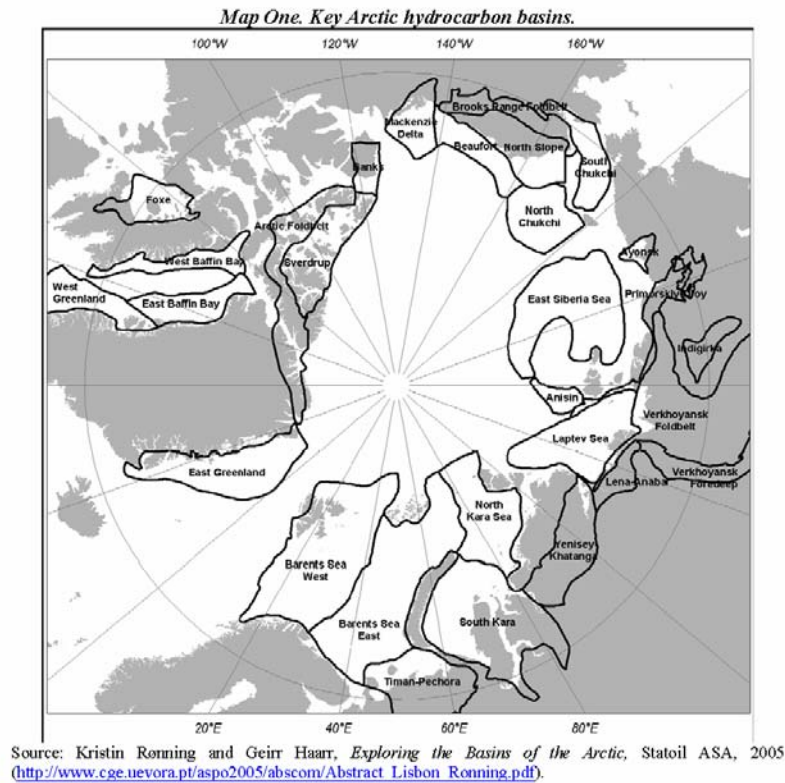
¹² „Wassersäule“ ist der seerechtliche Ausdruck für das landläufige „Wassermassen“, d.h. alles Wasser, das vertikal vom Unterwasserboden und horizontal von den Landmassen begrenzt wird.

¹³ Erneut bekräftigt von US-Präsident Bush auf dem Gipfel der nordamerikanischen Führer im August 2007.

¹⁴ Vgl. etwa Christopher Stevenson, Hans Off! The struggle for Hans Island and the Potential Ramification for International Border Dispute Resolution, Boston College International and Comparative Law Journal Vol. 30 (2007), 263 ff.

Gasvorräte befinden, welche schätzungsweise 23,9 Prozent der gesamten Weltvorräte ausmachen¹⁵ (s. Abb. 2). Einige Studien gehen von Ölvorräten in Höhe von 233 Mrd. Fass Öl aus und sprechen von einem weiteren Potential von 166 Mrd. Fass.¹⁶

Abbildung 2: Wichtige arktische Öl- und Gaslagerstätten



Die Russische Föderation richtete 2001 einen Antrag an die nach dem SRÜ zuständige Kommission zur Begrenzung des Festlandssockels (Art. 76 Abs. 8 SRÜ), Norwegen folgte im Jahr 2006. Beide Staaten wollen einen nationalen Festlandssockel nachweisen, der über 200 sm hinausreicht. Die Russische Föderation würde so rund 450.000 sm² arktischen Festlandssockelgebiets hinzugewinnen, Norwegen 96.500 sm². Empfehlungen der Kommission sind bislang noch nicht erfolgt.

¹⁵ US Geological Survey, Schätzung aus dem Jahr 2000; die Schätzungen werden immer wieder hinterfragt, sind aber bis heute nicht durch genauere Zahlen ersetzt, s. etwa Bryan and Cherry Alexander, Drawing lines in melting ice, *The Economist* vom 16.08.2007.

¹⁶ Wood McKenzie/Fugro Robertson (Hrsg), *The Future of the Arctic*, 2007, zitiert in: "Global warming opens Arctic seabed to the search for oil and gas, *International Herald Tribune* vom 30. Oktober 2007.

Alle anderen arktischen Anrainerstaaten haben rechtswahrende Erklärungen gegen den russischen Antrag abgegeben.¹⁷ Für 2013 rechnet man mit einem Antrag Kanadas, und auch Dänemark wird sich höchstwahrscheinlich der Gruppe der „Festlandsockel-erweiterer“ anschließen. In den Vereinigten Staaten hat das russische Vorgehen die Debatte im Senat darüber belebt, ob die USA nicht doch dem SRÜ beitreten sollten, um ihre Rechte an der Nordflanke zur Russischen Föderation zu wahren.¹⁸

Insgesamt führt die potentielle wirtschaftliche Erschließbarkeit der Arktis zu einer Zunahme von Reibungspunkten unter den arktischen Anrainerstaaten. Diese haben durchaus den Charakter von Territorialkonflikten, da es dabei um die Frage geht, welche Teile des Meeresbodens unter dem arktischen Ozean national ausbeutbaren Festlandsockeln zugerechnet werden können. Die russische „Flaggenaufpflanzung“ vom Juli 2007¹⁹ wird von Beobachtern als neue „Quelle internationaler Spannung“ gewertet.²⁰ Bereits jetzt ist von einer „funktionalen Nationalisierung“ des arktischen Meeresbodens die Rede.²¹ Da ein vergleichbarer Dissens auch über die Frage der Nutzung des Festlandsockels von Spitzbergen besteht, sind von diesen Auseinandersetzungen letztlich nicht nur die fünf arktischen Anrainerstaaten berührt, sondern alle 40 Vertragsstaaten des Spitzbergen-Abkommens von 1920, unter ihnen auch Deutschland.²²

Neumilitarisierung der Arktis

Wie bereits angemerkt, galt die Arktis während des Kalten Kriegs als ebenso stabiles wie sensibles Gebiet. Nirgendwo kamen sich USA (Alaska) und UdSSR (Sibirien) so nahe. Die Arktis war und ist für die russische Nordmeerflotte mit ihrem Kriegshafen Murmansk strategisch wichtig, ebenso für die große und mit Atomraketen bestückte russische U-Boote-Flotte, die unter dem arktischen Eis operiert. Ende der 1980er Jahren wurde die russische Flotte auf 38 nuklearbetriebene ballistische U-Boote mit 540 Nuklearraketen an Bord sowie 125 Angriffs-U-Boote geschätzt.²³ Auch amerikanische

¹⁷ Ron McNab, *Delimiting the juridical continental shelf in the Arctic Ocean: A confluence of law, science, and politics*, *Merdian* (Fall/Winter 2007), 9 ff. (12).

¹⁸ *Intelligence Brief: Arctic Scramble Leads Washington to Reconsider Law of the Sea, Power and Interest Report*, 26 October 2007; zu den Gründen a. Michael J. Mattler, *A View from the U.S. Senate*, in: Myron H. Nordquist et al (eds.), *International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea*, 2005, 33 ff.

¹⁹ Ende Juli 2007 hatte der russische Duma-Abgeordnete Tschilingarov von Bord eines U-Boots aus eine russische Titanflagge auf den nordpolnahen Meeresboden gesetzt, s. Ingo Winkelmann, *Wem gehört die Arktis?* SWP-Aktuell 56, Berlin November 2007, 1.

²⁰ Bjørn Kunoy, *A New Arctic Conquest: The Arctic Outer Continental Margin*, *Nordic Journal of International Law* 76 (2007), 465.

²¹ Doris König/Felix Neumann, *Streit um die Arktis*, *Vereinte Nationen* Vol. 56 (1/2008), 20 ff. (23).

²² Vgl. Torbjørn Pedersen, *The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political Rivalries*, *Ocean Development & International Law* 37 (2006), 339 ff.

²³ Michael McGwire, *Strategic Interests in the Arctic Ocean*, in: Edgar J. Dosman (ed.), *Sovereignty and Security in the Arctic*, London 1989, 24. ff. (33)

U-Boote befahren arktische Gewässer.²⁴ Seit den frühen 1990er Jahren haben die USA und ihre NATO-Partner entlang ihren Nordgrenzen ein „Nördliches (Radar-) Warnsystem“ gegen Raketenangriffe aus dem Osten aufgebaut.

Die Arktis war und ist zugleich Nuklearfriedhof für ausgediente Atomkraftwerke und außer Dienst gestellte Kriegsschiffe der russischen Nordmeerflotte mit erheblichen Belastungen für die Umwelt.²⁵ Heute wird die Zahl der – meist nicht abgerüsteten – nukleargetriebenen Kriegsschiffe auf 170 geschätzt.²⁶ Veralterte U-Boote, die in Häfen „geparkt“ sind, sind dabei nicht mitgezählt.²⁷

Nach dem Ende des Kalten Krieges gab es Bemühungen, die Situation zu entspannen. Als Beispiel gilt bereits die Murmansk-Rede Gorbatschows von 1987,²⁸ in der dieser ein Ende der militärischen Rivalität und eine atomwaffenfreie Arktis bzw. „Zone des Friedens“ im arktischen Ozean vorschlug – freilich mit dem Schönheitsfehler, dass die russischen Marinebasen auf Kola davon ausgenommen sein sollten.²⁹

Heute scheint das neu erwachte Interesse von Anrainern und dritten Staaten an der Arktis zu einer neuen Militarisierung der Region zu führen. Im September 2006 feuerte das russische U-Boot K-84 Ekaterinenburg eine Rakete unter arktischem Eis ab. Im November 2007 wurde ein Bericht hochrangiger norwegischer Militärstrategen bekannt, die sich beunruhigt über die verstärkte Manövertätigkeit und Überflüge russischer Flugzeuge über der Arktis zeigten. Strategische Bomber des Typs Tu-95MS waren im Juli 2007 Richtung Nordsee geflogen.³⁰ Im August 2007 wurden täglich 30 bis 50 Überflüge russischer strategischer Luftstreitkräfte registriert, zum Teil von selten genutzten russischen Basen aus.³¹ In Norwegen ist man sich nicht sicher, ob sich die NATO im Falle eines Streits um arktische Ressourcen Russland gegenüber robust positionieren würde. Unterschwellig bestehen Befürchtungen, dass Norwegen auf sich gestellt bliebe. Auch im arktisnahen kanadischen und amerikanischen Luftraum werden zunehmend russische Bomber gesichtet.³² Die Sensibilität solcher Aktionen wird zusätzlich erkennbar, wenn man den Blick auf Grönland richtet. Grönland, dessen

²⁴ Ronald G. Purver, Arms control options in the Arctic, in: Edgar J. Dosman (o. Fn. 20), 100 ff. (118).

²⁵ Vgl. Andree Kirchner, The destructive Legacy of the Cold War: The Dumping of Radioactive Waste in the Arctic, *European Environmental Law Review* (February 2000), 47 ff. (55).

²⁶ Stand: 2000. Nachweise bei Olav Schram Stokke, Nuclear Dumping in Arctic Seas, in: David G. Victor/Kal Rauastiala/Eugene B. Skolnikoff, Hrsg.), *The Implementation and Effectiveness of International Environmental Commitments: Theory and Practice*, Cambridge 1988, 477 (Fn. 11).

²⁷ Rob Huebert, The Law of the Arctic: An Unfulfilled Legacy, *Ocean Yearbook* 18 (2004), 193 ff. (196/197).

²⁸ David Scrivener, Gorbachev's Murmansk Speech: The Soviet Initiative and Western Responses, Oslo 1989.

²⁹ Huebert aaO. (o. Fn. 28), 209

³⁰ Pavel Baev, Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole, *The Jamestown Foundation Washington, Occasional Paper* October 2007, 3 ff. (8).

³¹ Anadyr, Monchegorsk, Oleya, Tiksi, Vorkuta; s. dazu Baev (o. Fn. 31), a.a.O..

³² Intelligence Brief: Arctic Scramble Leads Washington to Reconsider Law of the Sea, Power and Interest Report, 26.10.2007.

größter Teil der Arktis zugerechnet wird, ist ein wichtiges Bindeglied im amerikanischen Abwehraketengürtel.³³ Rivalitäten zwischen den USA und Russland in der Region bleiben unter diesen Voraussetzungen sehr wahrscheinlich.

Kanada, als weiterer wichtiger Akteur, hat den Bau von sechs bis acht Offshore-Patrouillenbooten sowie eines Marinehafens und eines militärischen Trainingscenters unter arktische Witterungsbedingungen in Resolute Bay beschlossen. Damit will sich Kanada in die Lage versetzen, seine arktischen Gebiete wenigstens ansatzweise kontrollieren zu können.³⁴ Bislang leistet sich Kanada aus Budgetgründen nur etwa 16 bis 17 mehrtägige Aufklärungsflüge pro Jahr.³⁵

Manches spricht dafür, in den jüngsten verstärkten russischen Präsenzakten eher eine Politik nationaler Identitätsfindung denn ein militärisches Einfordern von vermeintlichen Ansprüchen zu sehen.³⁶ Auch Kanada will wohl eher die Souveränität seines arktischen Staatsgebiets sichern als militärische Konfrontation suchen. Es bleibt dennoch eine Tatsache, dass die arktischen Anrainerstaaten ihre militärischen Kapazitäten ausbauen. Dass diese Komponenten eines Tages auch dazu genutzt werden können, Durchfahrten oder Nutzungen zu verhindern bzw. zu blockieren, ist nicht von der Hand zu weisen.

Zunehmende Bedeutung der Rohstoffversorgung mit Energie aus der Arktis

Wie bereits erwähnt, lagern Schätzungen zufolge 23,9 Prozent der globalen fossilen Brennstoffe im Gebiet des nördlichen Polarkreises. Dies sind bedeutende Mengen angesichts des zunehmenden weltweiten Energiebedarfs. Bereits heute deckt Deutschland knapp ein Drittel seines Gas- und ein Fünftel seines Ölbedarfs aus norwegischen Lieferungen (s. Abb. 3a und b). Deutschland und Norwegen verbindet nach Außenminister Frank Steinmeier eine „Energiepartnerschaft“, die sich zunehmend intensiviert hat.³⁷ Auch Frankreich bezieht ein Drittel seines Gases aus Norwegen. Die Anteile dürften in Zukunft eher ab- als zunehmen.

³³ Thierry Garcin, *Le Grand Nord, nouvel espace géopolitique*, Défense Nationale et Sécurité Collective 62 (Nov. 2006), 64 ff. (68).

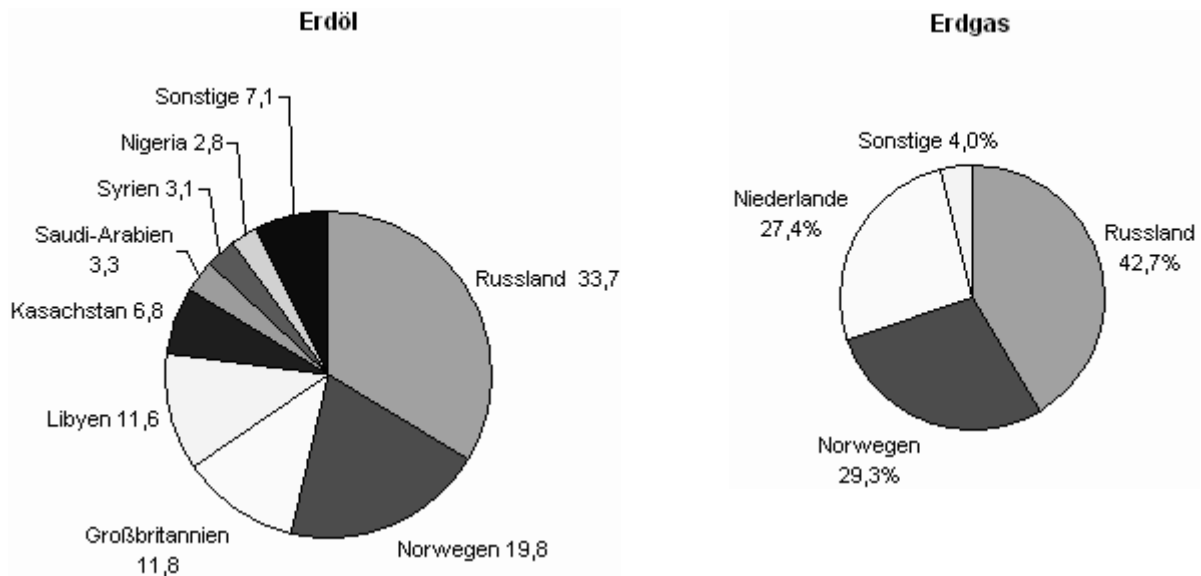
³⁴ Vgl. Rob Huebert, *Reinforcing Sovereignty, National Security and Circumpolar Cooperation*, Northern Perspectives Vol. 30 No. 1 (winter 2006), 7 ff. (10).

³⁵ Suzanne Lalonde, *Increased Traffic through Canadian Waters : Canada's State of Readiness*, Revue juridique Thémis de l'Université de Montréal, Vol. (2004), 49ff. (105).

³⁶ Pavel Baev (o. Fn. 31), 9.

³⁷ Vgl. den Gastkommentar von Bundesaußenminister Frank-Walter Steinmeier: „Von Spitzbergen nach Kalifornien: Energiepolitik im 21. Jahrhundert“ in DIE WELT vom 28.8.2007.

Abbildungen 3a und b: Öl- und Gasimporte nach Deutschland



Quelle: SWP. Daten aus: BGR, Bundesrepublik Deutschland - Rohstoffsituation 2006, Hannover 2007, S. 143 und 149.

Die künftige Versorgung aus arktischen Rohstoffquellen ist indes alles andere als sicher: Bereits die Erwärmung der Permafrostböden in Sibirien wird zu einer erheblichen Gefährdung von Pipelines, Brücken, Pfeilern und technischen Vorrichtungen, die zum Erosionsschutz gebaut wurden, führen.³⁸ Zudem ist fraglich ob die künftige Versorgung aus nicht mehr unter Packeis liegenden Festlandsockel-Lagerstätten auf arktischer Hoher See sicher sein wird. Angesichts der Unwägbarkeiten des Schiffstransports (s.u. 3.4.) sind Zweifel angebracht.

Die neuen Lagerstätten in der Arktis sind bislang nur in Umrissen bekannt.³⁹ Die Lagerstätten, aus denen derzeit gefördert wird, liegen im eisfreien Raum. Nach BP (Projekt: BP Northstar auf Seal Island 2001) hat 2007 auch das norwegische

³⁸ Vgl. im Einzelnen den Arktis-Klima-Report a.a.O. (Fn. 10), 86 ff.

³⁹ Zu Vorhaben auf US-amerikanischer und kanadischer Seite s. etwa Rob Huebert, *Melting relations: The Evolving Canadian-American Arctic Partnership – Disputes, Challenges, and Opportunities*, *Polar Geograph* 29 (2005), 126 ff. (136).

Staatsunternehmen Statoil mit der offshore-Förderung von Gas in der Barentssee begonnen. Russland wird in der kommenden Zeit das große Shtokman-Feld in Angriff nehmen, welches als größtes seiner Art auf der Welt gilt und ebenfalls in der Barentssee gelegen ist. Auf Seiten der USA und Kanadas wird im küstennahen Gebiet des Mackenzie-Deltas bzw. der Beaufort-Küste gefördert.

Ölförderung und die Suche nach neuen Förderstätten erfolgen bislang weitgehend unilateral. Die Investitionskosten sind hoch, die wirtschaftlichen Interessen, um die es geht, gewaltig. Dennoch ist eine künftige Nutzung der arktischen Bodenschätze in kooperativer Form wenig wahrscheinlich. Offen ist, ob es in naher Zukunft zu einer rechtlich international akzeptierten Zuweisung neuer äußerer Festlandsockelzonen kommt. Das SRÜ öffnet zwar grundsätzlich den Weg für Anträge auf erweiterte Festlandsockel, das Ergebnis ist indes offen. Das Datenmaterial ist weiterhin fragmentarisch, die Bemessungsmethoden sind umstritten und manche der Ansprüche überlagern sich. Als 1982 das Verfahren vor der Festlandsockelgrenzkommission im SRÜ verankert wurde, dürfte es niemand für möglich gehalten haben, dass potentielle Nutzungsrechte sich eines Tages bis zum Nordpol erstrecken würden. Auch waren damals die dramatischen Klimaänderungen noch nicht abzusehen, die heute der Auslöser für die neue Diskussion um die Arktis und ihre mögliche künftige Nutzung sind. Ob die SRÜ-Kommission, die ihres Namens nach eine Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels ist, diese neuen Gegebenheiten berücksichtigen kann und will, ist nicht absehbar. Die Arktis ist zu einer Ölregion geworden, um die ein Wettlauf um Förderrechte eingesetzt hat. Der Wettlauf wird mit jedem Ansteigen des Ölpreises lukrativer werden und an Härte zunehmen. In einem „Versorgungsgebiet Arktis“ muss darüber hinaus aus Sicht russischer Experten zudem mit einer erhöhten Gefahr terroristischer Anschläge gerechnet werden.⁴⁰

Unsicherheiten des arktischen Schiffsverkehrs

Alle Zeichen deuten darauf hin, dass die arktischen Wasserstraßen künftig mehr befahren werden. Grund dafür ist die dadurch mögliche Verkürzung des Seewegs zwischen Europa und Asien von 22 auf 15 Tage. Von Hamburg nach Singapur⁴¹ verkürzt sich der Seeweg von 15208 sm (via Panamakanal) auf 9730 sm (via Nordostpassage). Alle großen Handelsmarinen, auch die chinesische, würden von den kürzeren Seewegen profitieren.

Noch sind die arktischen Wasserwege aber alles andere als sicher: Zum einen herrscht hinsichtlich der nunmehr erstmals im Zeitalter der Satellitenüberwachung für längere Zeit eisfrei gebliebenen so genannte Nordwestpassage durch die kanadische Archipelwelt Ungewissheit, welche Rechtsnormen zu beachten sind: Ist es ein

⁴⁰ Boris A. Smuslov, Problems of International Law Legislation for Exploration and Transportation of Energy Resources by the Sea in Light of Terrorist Activity, in: Nordquist a.a.O. (Fn. 19), 63 ff.

⁴¹ Berechnungen in: Willy Ostreng (Hrsg.), The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route, 1999, 13.

internationaler Schifffahrtsweg oder handelt es sich um kanadische innere Gewässer? Von 2001 bis 2005 wurden dort 44 Durchfahrten vermerkt, davon 12 militärischer Art.⁴² Zum anderen eignen sich größere Schiffe nicht für die zum Teil sehr engen Durchfahrten. Große abgebrochene Eisstücke füllen Teile der Passage und machen deren Durchfahrt gefährlich.

Abbildung 4: Die Nordwestpassage vor der kanadischen Küste



Source: http://www.pelagic.co.uk/newsinfo/chronpressrels/050728_nwp_indexpage.htm

Die andere Passage, Nordost- oder auch Nördliche Seen-Passage genannt, führt entlang der russischen Küste. Sie war früher streng militärisch abgeschirmt. Heute ist sie gegen Entrichtung hoher Gebühren und in Begleitung durch Schlepper und Eisbrecher der russischen Marine in Einzelfällen befahrbar. 2006 betrug das Transportvolumen 2 Mio. Tonnen.⁴³ Eine Reihe von Studien, die die Russische Föderation und die Europäische Union in den letzten Jahren durchgeführt haben, hat gezeigt, dass die Passage mittlerweile das ganze Jahr hindurch befahrbar ist.⁴⁴

Sicher ist, dass in absehbarer Zeit der Schiffsverkehr durch die Arktis zunehmen wird. Zwar sind die meisten Schiffe heute noch nicht ausreichend gerüstet und die

⁴² RonMacnab, Transits by Foreign Vessels in Canada's Northern Waters: ore than the Safety of Navigation is at Stake. Lighthouse Journal of the Canadian Hydrographic Association, Ed. 70, 15 ff.

⁴³ Claude Comtois/Caroline Denis, Changements climatiques et ouverture de l'Arctique: quels impacts stratégiques pour le Canada ?, Université Laval 2006, 1 ff..

⁴⁴ Nachweise bei Huebert a.a.O. (Fn. 28), 216.

Versicherungsprämien hoch⁴⁵ und die arktischen Schifffahrtskarten bedürfen einer gründlichen Überarbeitung. Dennoch sind in koreanischen Werften sind heute bereits arktisfähige Schiffe in Auftrag gegeben und im Bau. Der zunehmende Seeverkehr in der Arktis wird sich auf Wasserwegen abspielen, die ein erhöhtes Unfallrisiko bergen und die Unfallnachsorge erschweren. Entlegenheit, Dunkelheit und Wasserkälte werden auch künftig der Hilfe und Nachsorge bei Unfällen entgegenstehen. Verschmutzungen durch ausgelaufenes Öl werden sich im kalten Wasser weiterhin kaum oder nur extrem langwierig abbauen. Eine rechtliche Handhabe zur Verhinderung solcher Unfälle gibt es kaum: Zwar gibt es Standards der IMO, doch sind diese rechtlich nicht verpflichtend. Wo nationale Umweltvorschriften Anwendung finden, sind sie – je nach Anrainerstaat – unterschiedlich. Mittel, die Einhaltung von Vorschriften zu kontrollieren, sind kaum vorhanden.

Exkurs: Gefährdung der einheimischen Bevölkerung

Von den rund 3,8 Mio. Menschen, die in der Arktis leben, werden 13,5 Prozent (knapp 300.000) der eingeborenen Bevölkerung zugerechnet. Der Klimawandel hat erhebliche Auswirkungen auf deren traditionelle Lebensweisen. Die Erträge der künftigen hoch technologisierten Nutzung der arktischen Offshore-Bodenschätze werden an diesen Bevölkerungsgruppen vorbeigehen. Bereits heute ist die einheimische arktische Bevölkerung von toxischen Vergiftungen betroffen. Eines der wenigen übernationalen Fora, in denen Vertreter der einheimischen Bevölkerungsgruppen an der Diskussion arktisspezifischer Fragestellungen teilhaben können, ist der (lockere) Verbund des Arktischen Rats (s.u.).⁴⁶ Das Ringen der einheimischen Bevölkerungen um die Bewahrung ihrer Lebensgrundlagen in der Arktis ist ein Anliegen, das jede künftige Rechtsordnung der Arktis berücksichtigen muss.

Fragilität und Zersplitterung der arktischen Rechtsordnung

Wir finden in der Arktis in mehrfacher Hinsicht eine schwache und zersplitterte Rechtsordnung vor. Vier Kategorien lassen sich unterscheiden:

Erstens finden die nationalen Rechtsordnungen der fünf Anrainerstaaten auf den arktischen Landmassen Anwendung. Diese erstrecken sich ebenso auf die nationalen Küstenmeere. Dort und jenseits davon findet das SRÜ Anwendung. Die Vorschriften des SRÜ sind nicht arktisspezifisch, sieht man einmal von Art. 234 SRÜ ab, der es Küstenstaaten erlaubt, in eisbedeckten Gebieten innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone Gesetze gegen die Meeresverschmutzung zu erlassen und durchzusetzen. Kanada hatte bereits 1970 ein Gesetz zur Vorbeugung gegen die Verschmutzung arktischer Gewässer erlassen, das die Schifffahrt in einem Gebiet von

⁴⁵ Vgl. die nüchterne Bestandaufnahme von Franklyns Griffith, *New Illusions of a Northwest Passage*, in: Nordquist a.a.O. (Fn. 19), 303 ff. (310/311).

⁴⁶ Carina Keskitalo, *International Region-Building, Development of the Arctic as an International Region, Cooperation and Conflict* Vol. 42 (2007), 187 ff. (202).

bis zu 100 sm unter Umweltgesichtspunkten regelte.⁴⁷ Auch Russland hat seit langem vergleichbare Regeln.⁴⁸

Zweitens bestehen zahlreiche internationale Übereinkünfte. Das United Nations Environment Program (UNEP) führt allein 16 weitere multilaterale Vereinbarungen mit allgemeinem Umweltschutzcharakter auf, die zum Teil arktisrelevant sind.⁴⁹ Zumindest die skandinavischen Mitgliedstaaten des Arktisrats haben alle diese Vereinbarungen unterzeichnet, Dänemark z.T. mit Modifizierungen hinsichtlich Grönlands. Die wichtigsten sind:

- das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (MARPOL),
- das (Londoner) Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972,
- das Internationale Übereinkommen über die biologische Vielfalt von 1992,
- das Internationale Übereinkommen zur Regulierung des Walfangs von 1946 sowie
- das Übereinkommen der Vereinten Nationen über wandernde und grenzüberschreitende Fischbestände von 1995.

Drittens gibt es einige wenige internationale Regelwerke, die sich spezifisch mit der Arktis befassen. Darunter befindet sich etwa die Vereinbarung über die Bewahrung von Polarbären und ihrer Umwelt von 1973 und die Richtlinien für die Konstruktion, Sicherheit und Operationalität arktistauglicher Seeschiffe, wie sie die IMO 2003 formuliert hat.⁵⁰ Diese Richtlinien sind allerdings rechtlich nicht verbindlich.

Viertens und schließlich gehören zu den nicht verbindlichen Regelwerken auch die „Arctic Environmental Protection Strategy“ (AEPS), die auf finnisches Bestreben hin 1991 zum Schutz der Arktisumwelt ausgearbeitet wurde. Zu ihrer Umsetzung wurde 1996 in Ottawa der Arktische Rat gegründet. Der Rat ist ein politischer Zusammenschluss, dessen Beschlüsse nicht rechtsverbindlich sind. Er hat acht Mitglieder und zehn Beobachter, unter letzteren auch Deutschland. Fünf Arbeitsgruppen wurden seither eingesetzt:

⁴⁷ Dazu näher Rüdiger Wolfrum, Die Beschränkungen für die Freiheit der Schifffahrt durch das kanadische „Arctic Waters Pollution Prevention Act“ sowie die internationalen Übereinkommen zum Schutze der Meeresumwelt, in: Rudolf Bernhardt/Walter Rudolf (Hrsg.), Die Schifffahrtswirtschaft im Gegenwärtigen Völkerrecht, Karlsruhe 1975, 143 ff.

⁴⁸ Guidelines for ships operating in Arctic ice covered waters. Regulations for Navigation on the Seaways of the Northern Sea Route, abgedr. in International Challenge 12, No. 1 (1992), 121-126; s. dazu auch R. Douglas Brubaker, Regulation of navigation and vessel-source pollution in the Northern Sea Route: Article 234 and state practice, in: Vidas, Davor (ed.), Protecting the polar marine environment, Cambridge 2000, 221 ff.

⁴⁹ Multilateral Environmental Agreements and their relevance to the Arctic, Background report, Arendal (Norwegen), Sept. 2006.

⁵⁰ MSC/Circ. 1056, MEPC/Circ. 399. 23 December 2002, 2.

- Arctic Monitoring and Assessment Programm (AMAP),
- Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF),
- Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR),
- Protection of the Marine Environment (PAME) und das
- Sustainable Development Program (SDWG).

Drei dieser Arbeitsgruppen haben 1997 „Richtlinien für arktisches Offshore-Öl und -Gas“ erarbeitet und 2002 aktualisiert. Das Ziel waren höhere Umweltstandards. Die Richtlinien bleiben indes rechtlich unverbindlich. AMAP ist zudem für das Arctic Climate Impact Assessment (ACIA) mitverantwortlich, das die Auswirkung von Klimaveränderungen in der Arktis analysiert.

Insgesamt zeigt sich bezüglich der Rechtslage in der Arktis ein buntes Gemisch aus nationalen, internationalen, regionalen, meist unverbindlichen Regeln. Für ein Gebiet, das sich unter Wirtschafts- und Klimagesichtspunkten zu einem Geopolitikum entwickelt, ist dies ein eher unbefriedigender Befund. Vor diesem Hintergrund wird immer wieder die Forderung nach einer übergreifenden und rechtlich verbindlichen Arktisordnung erhoben, die insbesondere dem Umweltschutz besser Rechnung tragen soll.⁵¹ Gegner eines solchen Ansatzes weisen darauf hin, dass ein Großteil der wichtigen Politiken bereits normiert sei und die jetzige Rechtslage zu jener Flexibilität beitrage, die man angesichts machtbewusster Akteure und stark divergierender Interessen brauche.⁵²

Ausblick

Kennzeichnendes Element der Arktis über die vergangenen Jahrhunderte hinweg war ihr Eispanzer. Dieser schmilzt nun, was den arktischen Ozean – wenigstens im Sommer – zu einem mehr und mehr „normalen“ Meer werden lässt. Dies ist eine der Hauptmerkmale der „neuen“ Arktis: Der Klimawandel wird sichtbar. Weiter kann beobachtet werden, dass Energiefragen zu einem zentralen Element werden und dass Russland selbstbewusst(er) auftritt. Zudem ist zu erwarten, dass sich neben USA und Russland künftig auch Indien und China für die Energie- und Rohstoffvorräte Arktis interessieren werden. Diese Entwicklungen stabilisieren das arktische System politisch nicht, sondern machen es verwundbarer. Die militärischen Komponenten bleiben (oder gewinnen sogar noch an Bedeutung), die wirtschaftlichen Auseinandersetzungen

⁵¹ Linda Nowlan, Arctic Legal Regime for Environmental Protection, IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, 2001; Richard J. Ansson, The North American Agreement on Environmental Protection and the Arctic Council Agreement: Will these Multinational Agreements adequately Protect the Environment?, California Western International Law Journal, Vol. 29 (1998), 101 ff. ; Melissa A. Verhaag, It is not too late: The Need for a Comprehensive International Treaty to Protect the Arctic Environment, Geological International Environmental Law Review, Vol. 15 (2002), 555 ff.

⁵² Hier stellvertretend: Olav Schram Stokke, A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention, Marine Policy 31 (2007), 402 ff. (407/408).

werden sich intensivieren, die Umweltrisiken steigen. Die bestehende arktische Rechtsordnung scheint noch keine überzeugende Antwort auf diese neuen Entwicklungen gefunden zu haben. Auch der Arktische Rat ist nur schwach normiert und institutionell nicht ausreichend ausgestaltet.

Hinsichtlich der rechtlichen und politischen Handhabung des arktischen Raums, insbesondere seines Ozeans, stellen sich zwei Grundfragen:

Erstens: Können bzw. sollten die bislang bestehenden Teilrechtsordnungen der Arktis zusammengefasst werden, etwa in der Form eines Arktisvertrags? Könnten auf diese Weise die Vorgaben für die Beteiligten verdeutlicht und so der „rush“ auf die Arktisressourcen etwas reduziert werden? Ein Arktisvertrag könnte auch die Form eines vorläufigen Moratoriums haben, bis mehr Klarheit über klimatische und technische Entwicklungen besteht. Mit dem Antarktisvertrag bietet sich ein Modell an. Wären die derzeitigen Arktisanrainer bereit, sich hierin einbinden zu lassen?⁵³ Und ließe das SRÜ einen solchen Vertrag zu?

Zweitens: Sollte der arktische Ozean konsequent „terraneisiert“ (d.h. seine unterseeischen Festlandsockelreichtümer den fünf Anrainern überlassen) oder „globalisiert“ werden, soll also sein Meeresboden möglichst groß erhalten und einer einheitlichen Ordnung überantwortet werden?⁵⁴ Hierauf wird man eine Antwort finden müssen, will man verhindern, dass sich selbst das wenige Positive, das sich abzeichnet - die Nutzung von Bodenschätzen etwa kann den Wettkampf um knappe Energien abmildern, die Nutzung neuer Wasserwege zu einer Entlastung überlasteter Wasserstraßen wie etwa den Meerengen von Malacca oder Singapur führen – wieder ins Negative umkehrt. Eine „Terraneisierung“ würde zur Bevorzugung der fünf arktischen Anrainerstaaten führen, eine „Globalisierung“ hingegen zur Hinzuziehung dritter Staaten unter der Ägide des Internationalen Meeresbodenbehörde, die alle Ressourcen des Meeresbodens verwaltet, die nicht einzelnen Küstenstaaten zugewiesen sind. Eine Zwischenlösung könnte die Gestalt eines regionalen, um spezifische Staaten erweiterten Rahmens annehmen – auch hier stünde gegebenenfalls der Antarktisvertrag Pate.

Der Handlungsrahmen der Bundesrepublik Deutschland in diesem Kontext ist einschränkt.⁵⁵ Als Prämissen aus deutscher Sicht müssen gelten:

- Das Verhältnis zu den fünf Arktis-Anrainerstaaten darf keinen Schaden nehmen. Zu Dänemark bestehen gute (EU-)Beziehungen. Die besonderen Beziehungen zu den großen Vetomächten Russische Föderation und USA haben der Bedeutung Rech-

⁵³ In der sog. „Erklärung von Ilulissat“ vom 29. Mai 2008 haben sich die fünf Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans klar gegen einen eigenen Arktisvertrag ausgesprochen, s. Ingo Winkelmann, Feste Spielregeln zur Aufteilung des Arktischen Ozeans, Berlin, SWP-Aktuell Nr. 53 vom Juni 2008.

⁵⁴ Vgl. Wolfgang Graf Vitzthum, Seerechtsglobalisierung – Von der iberischen Epoche bis zur Ära der Vereinten Nationen, in: Sabine von Schorlemer (Hrsg.), Praxishandbuch UNO, Berlin 2003, 397 ff. (417).

⁵⁵ Zu einzelnen Empfehlungen s. Ingo Winkelmann a.a.O. (Fn. 20), 8.

nung zu tragen, welche die Arktis für beide hat. Entsprechendes gilt für Norwegen, das für Deutschland ein wichtiger Partner in der Energie- und Klimapolitik ist;

- Russische und US-amerikanische Positionierungen sind besonders zu beobachten. Russland definiert die Arktis als seine Interessensphäre. Höchstwahrscheinlich liegt ein Großteil der arktischen Bodenschätze auf russischer Seite; auch die USA beginnen sich der Arktis wieder verstärkt zuzuwenden;
- Die vorhandenen regionalen und multilateralen Institutionen müssen eingebunden werden. Hierzu gehört der Arktische Rat sowie einschlägige Kommissionen und Behörden des SRÜ; auch das Spitzbergen-Vertragsgerüst zählt hierzu;
- Es sollte möglichst nicht innerhalb einer kleinen Gruppe von Staaten (hier: die fünf Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans⁵⁶) zu rücksichtsloser Konkurrenz um Ressourcen oder einvernehmlicher Aufteilung des „arktischen Kuchens“ kommen. Hierunter würden die Interessen wichtiger Drittstaaten mit hohem Arktisprofil leiden. Es würde auch der klimapolitischen Bedeutung der Arktis nicht gerecht;
- Die Arktis sollte offen gehalten werden für die Beteiligung von Staaten, die erkennbar klimafreundliche Politiken zum Nutzen Aller verfolgen;
- Es muss erreicht werden, dass Arktis und Polarmeer eine Region der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Kooperation bleiben.

Welche Rechtsordnung oder welcher Mechanismus diesen komplexen Prämissen Rechnung tragen und zu mehr Sicherheit in einer Arktis unter veränderten Klimabedingungen beitragen könnte, ist nicht einfach zu erkennen. Ein vorübergehender Ausweg wäre eine Art Moratorium nach dem Vorbild des Antarktisvertrags. Zumal die tatsächliche Nutzbarkeit der arktischen Festlandssockel und Meeresböden ungeachtet des raschen Klimawandels noch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Die Chancen hierfür indes sind gering. Zum einen wären die arktischen Anrainerstaaten von dem Nutzen eines solchen Moratoriums nur schwer zu überzeugen. Zum anderen ist der Kontext, in dem sich Arktis und Antarktis befinden, zu verschieden. Andere Staaten, die ein Interesse an der Arktis haben (Vereinigtes Königreich, Japan, China) stünden hierfür wohl eher bereit. Für die Staaten der südlichen Halbkugel könnte ein Moratorium möglicherweise auch ein Zeichen sein, dass die nördlichen Staaten Verantwortung bei der Aufteilung der Lasten übernehmen, die alle bei der Bekämpfung des Klimawandels zu übernehmen haben. Die (Nicht-)Ausbeutung des Arktischen Ozeans würde so gegebenenfalls ein potentielles Verhandlungselement bei kommenden Klimaverhandlungen. Deutschland kann sich legitim an dieser Debatte beteiligen. Aufgrund seiner vieljährigen Arktisforschung, seiner Beobachterrolle im Arktischen Rat, seines Status als Spitzbergen-Vertragspartei und seiner berechtigten Schifffahrtsinteressen hat es erhebliches arktisches „Standing“.

⁵⁶ Vgl. aber Fn. 56.