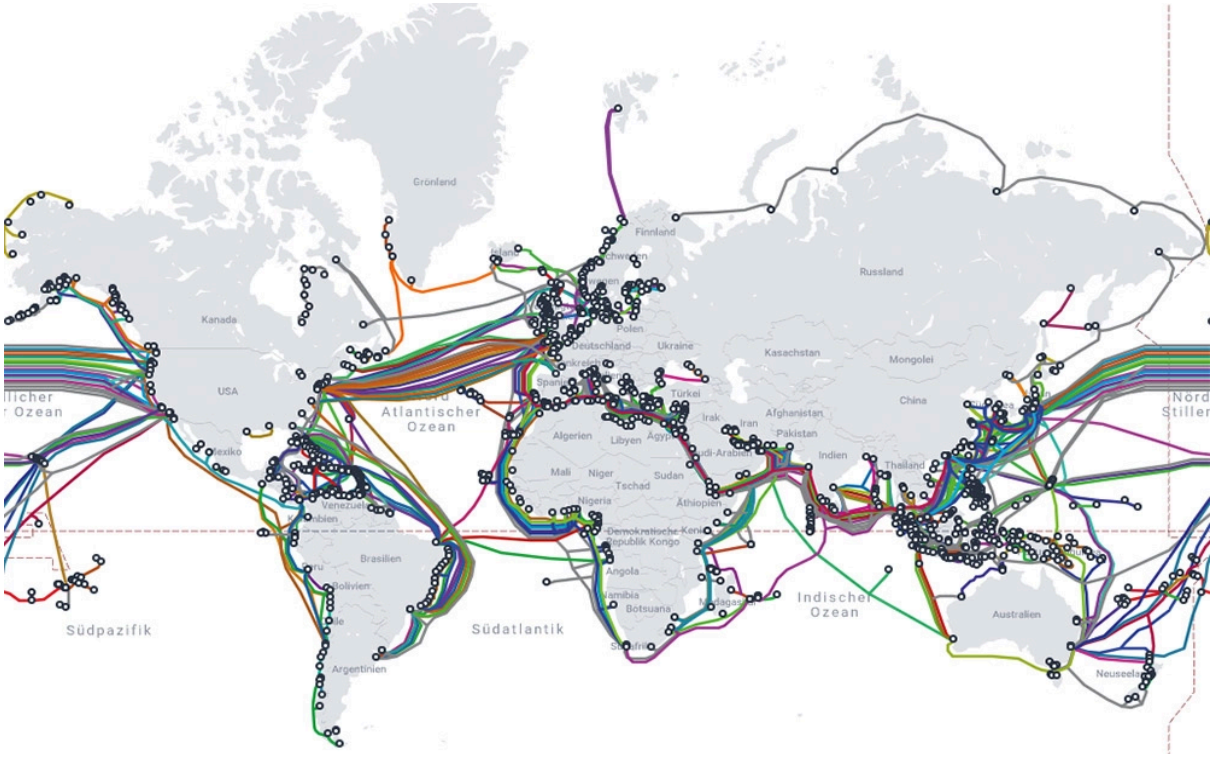
Model **United Nations**
Schleswig-Holstein

Gremientext - GV

Schutz von Unterwasser - Infrastruktur in internationalen Gewässern

Kurzzusammenfassung

Unter den Meeren liegen rund 1,4 Millionen km Kabel. Durch sie laufen über 99% des weltweiten Internetverkehrs, sowie Strom und Gas.



Submarine Cable Map von TeleGeography, lizenziert unter CC BY-SA 4.0.
https://www.submarinecablemap.com/ (Stand 13.09.2026)

Wer diese, selbst vorsätzlich, beschädigt, muss meist nichts befürchten. Denn nach dem *Seerechtsübereinkommen (SRÜ)* endet die Strafgewalt eines Küstenstaates zwölf Seemeilen vor der Küste. In der anschließenden Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sowie auf Hoher See darf nur der Flaggenstaat des Schiffes oder der Heimatstaat der Besatzung ein Verfahren führen. Daran scheiterte auch Finnland 2025 vor Gericht, obwohl der Tanker Eagle S fünf Kabel zerstört hat. Weil der Tanker mehr als 12 Seemeilen vor der Küste fuhr, ist nicht mehr Finnland, sondern die Cook-Inseln zuständig. Viele Schiffe sind in Staaten registriert, welche weder die Mittel noch das Interesse haben zu ermitteln.

30% aller Kabelschäden gehen auf schleifende Anker zurück. Hier der Crew Vorsatz zu beweisen ist schwer, häufig verweist sie auf technische Probleme. Gerade wo Ausweichrouten für den Datenverkehr fehlen, wie bei Inselstaaten, bedeutet ein

beschädigtes Kabel häufig monatelange Internetausfälle. Es gibt weltweit nur weniger als 100 Reparaturschiffe.
Das Abhören von Kabeln ist völkerrechtlich nicht geregelt. Das Völkerrecht kennt nur die Beschädigung eines Kabels, dabei fallen angezapfte Kabel häufig jahrelang nicht auf.
Die Generalversammlung befasst sich jährlich mit dem Thema und fordert Staaten seit Jahren auf, Gewalttaten gegen Unterwasser-Infrastruktur zu verhüten, zu melden und zu verfolgen. Die Zuständigkeiten wurden bis heute nicht angepasst.

Diskussionspunkte

- Soll die Generalversammlung feststellen, dass die vorsätzliche Beschädigung von kritischer Unterwasser-Infrastruktur kein “Ereignis der Schiffahrt” im Sinne von Art. 97 *SRÜ* ist?

- Braucht es ein neues völkerrechtliches Instrument wie ein Durchführungs-übereinkommen zum *SRÜ* oder soll das *SUA* Übereinkommen durch die *Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO)* erweitert werden?

- Unter welchen Voraussetzungen sollen Küstenstaaten fremde Schiffe außerhalb des Küstenmeeres anhalten, betreten und festsetzen dürfen und wie kann die Schifffreiheit gewährt werden?

- Wie können Flaggenstaaten dazu gebracht werden, ihre völkerrechtlichen Pflichten zum Verfolgen von Verbrechen zu erfüllen?

- Sollte das Anzapfen von Unterseekabeln völkerrechtlich verboten werden?

- Braucht es einen UN-Meldemechanismus für Vorfälle an Unterwasser-Infrastruktur oder ein gemeinsames internationales Untersuchungsverfahren. Wie könnte dieses aussehen?

- Sollte die GV ein Gutachten des Internationalen Gerichtshofes zu den Befugnissen von Küstenstaaten gegenüber verdächtigen Schiffen in der AWZ beantragen?

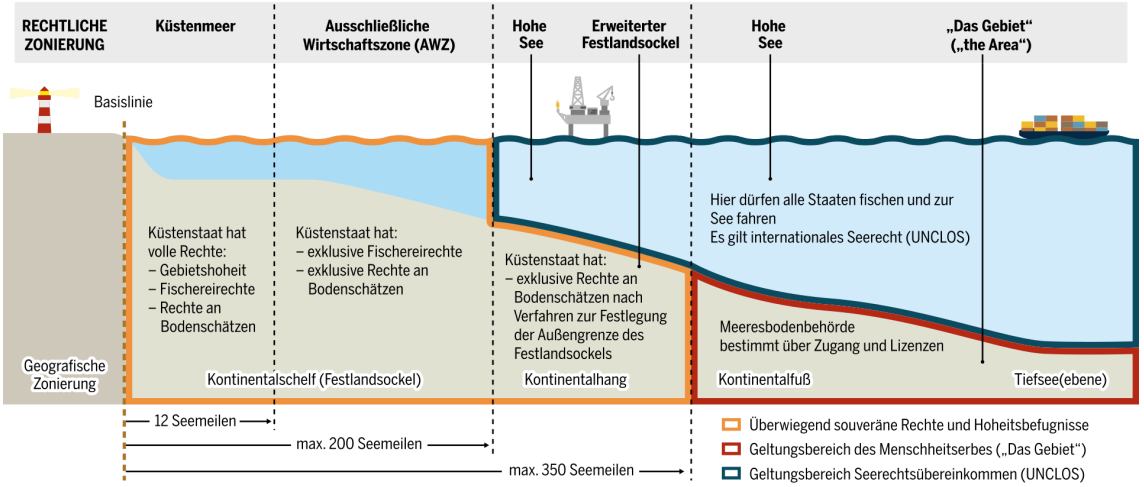
Einleitung

Es ist der 1. Weihnachtsfeiertag 2024, kurz vor 12:30 Uhr mittags. Das finnische Unternehmen Fingrid bemerkt einen Ausfall von Estlink 2, ein 650 MW Stromkabel zwischen Finnland und Estland. Drei Stunden später funken finnische Behörden einen Öltanker unter Flagge der Cookinseln an, welcher gerade von Russland nach Ägypten fährt. Die Besatzung bestätigt, dass alle Anker gesichert sind.
Tatsächlich schleift jedoch bereits seit Stunden der mehrere Tonnen schwere Anker über dem Meeresboden. Bis 18:50 Uhr werden noch vier weitere Kabel beschädigt. Insgesamt 90 km wird der Anker über den Meeresboden geschliffen. Der Schaden beträgt fast 100 Millionen Euro.
Bisher wurde hierfür, trotz klarer Beweislage, niemand verurteilt. Im Oktober 2025 erklärte sich das Bezirksgericht für nicht zuständig. Das Kabel lag außerhalb des finnischen Hoheitsgewässers.
Unter unseren Meeren liegen 1,4 Millionen Kilometer Kabel. Über sie werden Strom, Gas und über 99% des weltweiten Internetverkehrs abgewickelt. Der Kernvertrag für den Schutz und die Zuständigkeiten für diese Kabel kommt aus dem Jahr 1884, damals gedacht für Telegrafenleitungen.

Hauptteil

Das UN-Seerechtsübereinkommen (*SRÜ*, englisch United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) regelt seit 1994 das internationale Seevölkerrecht. Es legt fest, welche Rechte Staaten auf dem Meer haben. Diese Rechte nehmen mit der Entfernung zur Küste ab.
Das Küstenmeer, auch Hoheitsgewässer genannt, erstreckt sich innerhalb der ersten 12 Seemeilen (etwa 22 Kilometer). In diesem haben Staaten weitreichende Hoheitsbefugnisse. Das bedeutet, Schiffe müssen sich an beinahe alle Gesetze des Staates halten. Zudem darf der Staat Schiffe kontrollieren und ihre Crew anklagen und verurteilen. Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) erstreckt sich bis 200 Seemeilen (etwa 370 km) von der Küste. In dieser AWZ hat der Küstenstaat nur bestimmte Rechte, wie an den Bodenschätzen und weiteren natürlichen Ressourcen, seine allgemeine Strafgewalt endet jedoch hier. Für alles Übrige ist das Schiff nur seinem Flaggenstaat unterworfen. Jenseits der AWZ beginnt die Hohe See, auf der kein Staat Hoheitsrechte

beanspruchen kann. Das *SRÜ* haben insgesamt 171 Staaten unterzeichnet, unter anderem alle Staaten der EU, sowie alle P5 Staaten außer den USA.



Quelle: https://www.boell.de/sites/default/files/web_170607_meeresatlas_vektor_v102_1.pdf Seite 32 (Stand 13.09.2026)

Jedem Staat ist es nach Art. 58 sowie Art. 112 erlaubt Kabel und Rohre durch die Hohe See und die AWZ eines anderen Staates zu verlegen, jedoch sind diese dann kaum geschützt.

Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts werden auf dem Meeresgrund Datenkabel verlegt. Damals noch als Telegrafenkabel. Zum Schutz dieser Kabel wurde im Jahr 1884 zwischen 36 Staaten die sogenannte Kabelschutzkovention vereinbart, welche die Vertragsstaaten auffordert, Beschädigung von Kabeln strafbar zu machen. Laut Artikel 8 der Kabelschutzkovention liegt die Zuständigkeit zur Verfolgung beim Flaggenstaat des Schiffes. Dies greift Art. 113 *SRÜ* auf und verpflichtet alle Staaten auf die Beschädigung von Untersee-Infrastruktur für Schiffe unter ihrer Flagge sowie ihre Staatsbürger unter Strafe zu setzen. Entscheidend für die Strafverfolgung ist insbesondere Art. 97 *SRÜ*. Danach darf bei einem “Ereignis der Schifffahrt" außerhalb des Küstenmeeres nur der Flaggenstaat oder der Heimatstaat der Besatzung ein Strafverfahren führen. Beschädigt also ein fremdes Schiff ein Kabel in der AWZ, ist der Staat rechtlich machtlos. Dies wird in Zeiten von Hybrider Kriegsführung schamlos ausgenutzt. Seit dem Start des Russischen Krieges in der Ukraine kam es zu mehreren Vorfällen, wo in Nord- und Ostsee Beschädigungen an Kabeln festgestellt werden konnten, die *Anrainerstaaten* jedoch keine Möglichkeiten hatten, die Verursachenden zur Rechenschaft zu ziehen.

Aktuelles

In den vergangenen Jahren häuften sich Beschädigungen an Unterseekabeln. Im Oktober 2023 beschädigte ein Frachter unter der Flagge Hongkongs eine Gaspipeline zwischen Finnland und Estland. Im Dezember 2024 folgten die Ereignisse der Eagle S aus der Einleitung. Anfang 2025 beschädigte ein chinesisches Schiff mehrere Kabel vor Taiwan. Im Juni wurde hierfür in Taiwan ein chinesischer Kapitän verurteilt.

Am 6. September 2025 wurden im Roten Meer vier Datenkabel gleichzeitig durchtrennt. Daraufhin kam es in über zehn Ländern zu Internetausfällen, unter anderem in Indien und Pakistan. Als Verursacher gilt hier ein Anker eines Handelsschiffes. Man geht davon aus, dass um die 30% aller Kabelschäden weltweit auf schleifende Anker zurückzuführen sind. Daher ist häufig eine vorsätzliche Sabotage nicht von einem Unfall zu unterscheiden.
Ein Sonderfall ist die Sprengung der Erdgas-Pipelines North Stream 1 und 2 am 26.09.2022. Hier gehen die deutschen Behörden inzwischen davon aus, dass ukrainische Taucher von einer Segelyacht aus Sprengsätze an der Pipeline befestigt haben sollten. Eine verdächtige Person wurde aus Italien nach Deutschland ausgeliefert. Ein Prozess wird für Ende 2026 erwartet.
Neben Beschädigungen rückt auch die systematische Vermessung der Infrastruktur in den Fokus. Das Britische Verteidigungsministerium hat dem russischen Schiff Yantar vorgeworfen, Kabeltrassen im Ärmelkanal und um Großbritannien zu kartieren. Russland dementiert die Vorwürfe.
Im Angesicht dieser Vorfälle beschäftigt sich auch die Generalversammlung regelmäßig mit dem Thema. So beschließt sie jährlich die Resolution “Ozeane und Seerecht”. In diesem werden Staaten regelmäßig “ermutigt” die erforderlichen Gesetze zu erlassen, wonach die Beschädigung von Unterseeinfrastruktur unter Strafe gestellt werden soll und die Staaten diese gegenüber den Schiffen die ihre Flagge führen auch durchsetzen sollen, wie es das *SRÜ* von ihnen fordert.

Probleme und Lösungsansätze

Das Gericht in Helsinki stufte das Schleifen des Ankers durch die Eagle S als “Ereignis der Schiffahrt” nach Art. 97 *SRÜ* ein. Zuständig sind somit allein die Cookinseln s als Flaggenstaat sowie Georgien und Indien als Heimatstaaten der Crew. Finnland musste außerdem die Anwaltskosten der Verteidigung bezahlen. Somit hängt die Strafverfolgung an den Flaggenstaaten. Über ein Drittel aller Handelsschiffe sind in

Panama, Liberia und auf den Marshallinseln registriert. Diesen Staaten fehlt meist nicht nur die Kapazität zur Strafverfolgung, sondern auch das Interesse daran. Erschwerend kommt häufig die Beweisfrage dazu. Vorsatz ist schwierig nachweisbar. Die Besatzung der Eagle S behauptet, dass der Anker sich ohne ihr Wissen gelöst habe.
Auch die Identifizierung der Schiffe ist schwierig. Größere Handelsschiffe müssen ein AIS-Signal senden, welches Position, Name und Kurs nahezu in Echtzeit überträgt. Diese Sender lassen sich jedoch deaktivieren oder manipulieren. Dies gehört häufig zum Muster von solchen Schiffen.
Die Folgen einer Beschädigung eines Datenkabels sind ungleich verteilt. In dicht bewohnten und damit auch vernetzten Regionen gibt es häufig Ausweichrouten, welche den Ausfall auffangen können. Anders sieht es aus, wenn es keine solche Ausweichrouten gibt. Ein Vulkanausbruch im Januar 2022 zerstörte das einzige Glasfaserkabel nach Tonga. Dem Staat blieb bis Ende Februar nur ein Notbetrieb über Satellit. Die zu Taiwan gehörenden Natsu-Inseln waren 2023 für 50 Tage vom Internet abgeschnitten, nachdem chinesische Schiffe innerhalb einer Woche beide Kabel beschädigt haben. Weltweit gibt es weniger als 100 Schiffe, die Kabel verlegen oder reparieren können. Reparaturen dauern daher häufig Wochen und sind zudem sehr teuer.
Wenn ein Kabel beschädigt wird, ist dies häufig einfach anhand von Daten zu erkennen. Sollte das Kabel angezapft werden, kann dies über Jahre unerkannt bleiben. Im Oktober 1971 setzte ein US U-Boot mittels Tauchern ein Abhörgerät an ein sowjetisches Militärkabel im Ochotskischen Meer, ohne dieses zu beschädigen. Jede Kommunikation zwischen einem wichtigen Marinestützpunkt und dem Oberkommando wurde mitgeschnitten, ohne dass etwas bemerkt wurde. Die Operation Ivy Bells lief beinahe zehn Jahre, bis ein Mitarbeiter der NSA die Information 1980 an den sowjetischen Geheimdienst KGB verkaufte. Die Sowjetunion hat in dieser Zeit nichts bemerkt.
Mit den heutigen Glasfaserkabeln ist dies etwas schwerer. Diese müssen leicht gebogen werden, damit Licht austritt und dieses mitgeschnitten werden kann. Nur wenige Staaten verfügen über die notwendige Technik. Der einfachere Weg heutzutage ist, die Anlandepunkte an Land abzuhören. Hier gilt das nationale Recht und Geheimdienste dürfen häufig legal zugreifen. Die Enthüllungen von Snowden 2013 zeigten, dass der britische Nachrichtendienst *GCHQ* wohl den Datenverkehr an 200 Glasfaserkabeln mitgelesen und gespeichert hat. Völkerrechtlich ist dies nicht geregelt. Art. 113 *SRÜ* erfasst nur die Beschädigung der Kabel, gegen das Abhören von Kabeln gibt es keine Regeln. Dieses fehlende Verbot liegt auch daran, dass die Staaten selbst dadurch profitieren und kein Interesse an einem Verbot haben.

Es gibt unterschiedliche Ideen, wie die Rechtslücken in der *SRÜ* geschlossen werden können. Die EU und ihre Mitgliedstaaten vertraten noch 2025 die Auffassung, der bestehende rechtliche Rahmen reiche aus, müsste nur konsequent genutzt werden. Es gibt aber auch Staaten, die im Alleingang handeln. Estland hat seine Strafgewalt per Gesetz *SRÜ* wieder bis in seine AWZ ausgedehnt. Auch Taiwan hat entsprechende Gesetze verabschiedet und verschärft. Die Küstenstaaten erhalten somit einseitig mehr Handlungsfähigkeit auf Kosten der Flaggenstaaten, welche eine Aushöhlung der Schifffahrtsfreiheit sehen.
Es gibt Vorschläge das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt der *IMO* um Unterwasser-Infrastruktur zu erweitern, mitsamt der Pflicht Tatverdächtige entweder selbst anklagen oder auszuliefern.
Eine weitere Möglichkeit wäre, ein Durchführungsübereinkommen zum *SRÜ*, analog zum 2023 geschlossenen über die Hohe See, abzuschließen, in dem die Zuständigkeiten, Ermittlungen und Zusammenarbeit geregelt wird. Hier könnte auch ein Verbot der Spionage eingearbeitet werden.

Glossar

- **Anrainerstaat:** grenzt direkt an ein bestimmtes geografisches Objekt wie ein Gewässer, ein Gebirge oder ein anderes Land an. Beispiel: Deutschland ist ein Anrainerstaat der Nord- und Ostsee.
- **GCHQ:** Government Communications Headquarters (Regierungs - Kommunikationszentrale) ist der britische Nachrichtendienst für Fernmeldeaufklärung und Cybersicherheit. Er bildet zusammen mit dem Inlandsgeheimdienst MI5 und dem Auslandsnachrichtendienst MI6 das Trio der wichtigsten britischen Geheimdienste.
- **Hybride Kriegsführung** bezeichnet eine Mischform von Konflikten, bei der ein Angreifer offene militärische Gewalt mit verdeckten, nicht-militärischen Mitteln kombiniert, um ein Ziel zu destabilisieren, ohne einen offiziellen Krieg zu erklären. Beispiele dafür sind Cyberangriffe, Sabotage, Desinformation, Propaganda und Spionage.
- **IMO:** International Maritime Organization (Internationale Seeschifffahrts-Organisation). Sie ist eine Sonderorganisation der UN mit Sitz in

London, die weltweite Regeln für die Sicherheit (für den Bau von Schiffen), den Umweltschutz, die Verteidigung (gegen Piraterie, Diebstahl etc.) und die Ausbildung der Seeschifffahrt aufstellt.

- **IGH:** Der Internationale Gerichtshof ist das höchste Rechtsprechungsorgan der UN und hat seinen Sitz in Den Haag in den Niederlanden. Dort arbeiten 15 unabhängige Richterinnen und Richter aus 15 verschiedenen Ländern. Diese werden gemeinsam von der UN-Generalversammlung und dem UN-Sicherheitsrat für jeweils neun Jahre gewählt. Der IGH entscheidet Streitigkeiten zwischen verschiedenen Ländern. Das funktioniert jedoch nur, wenn die beteiligten Staaten die Regeln und die Macht des Gerichts freiwillig akzeptieren. Und das Gericht beantwortet rechtliche Fragen für die UN und wichtige UN-Organisationen.
- **SRÜ:** Das Seerechtsübereinkommen ist ein umfassender internationaler Vertrag der Vereinten Nationen von 1982, der die rechtliche Ordnung der Weltmeere regelt. Es trat am 16. November 1994 in Kraft und legt die Rechte und Pflichten der Staaten im Umgang mit den Ozeanen fest. Es werden Einteilung in Meereszonen, Freiheit der Meere, Schutz der Meeresumwelt, Nutzung von Ressourcen und Streitschlichtung festgelegt.
- **SUA:** Das internationale Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt wurde am 10.03.1988 beschlossen. Es soll verhindern, dass Schiffe, deren Besatzungen, Passagiere oder Ladungen Ziel von terroristischen Angriffen und illegalen Akten werden. Täter sollen weltweit strafrechtlich verfolgt werden können, unabhängig davon, in welchem Meeresgebiet die Tat geschah. Vertragsparteien sind verpflichtet, verdächtige Personen entweder selbst vor Gericht zu stellen oder an einen anderen Staat auszuliefern, der sie anklagen will.

Recherche Hinweise

Um die Position eines Staates zu diesem Thema zu bestimmen, empfiehlt es sich zunächst zu prüfen, ob er Vertragspartei des SRÜ ist und ob er einer der 36 Vertragsstaaten der Pariser Kabel Konvention von 1884 ist. Außerdem kann die geografische und wirtschaftliche Betroffenheit ermittelt werden. Verlaufen Kabel oder Pipelines im Staatsgebiet und wie wichtig sind diese für die Wirtschaft des Landes? Ist

der Staat ein großer Flaggenstaat für Seeschiffe? Ist der Staat auf wenige Kabel für eine Verbindung zum Internet oder Versorgung mit Strom und Gas angewiesen? Wie sichert der Staat mögliche Kabel ab? Außerdem bietet das Abstimmungsverhalten zur jährlichen Resolution “Ozeane und Seerecht” ein Indiz.

Quellenverzeichnis

Bezirksgericht Helsinki: Urteil in der Sache Eagle S. Az. R 706/2025/12270, (3.10.2025), englische Übersetzung, verbreitet als Ratsdokument WK 14133/2025 INIT, (Englisch) https://data.consilium.europa.eu/doc/document/WK-14133-2025-INIT/en/pdf

EU-Kommission: EU Action Plan on Cable Security. (2.2025) (Englisch) https://digital-strategy.ec.europa.eu/

Rat der EU: Erklärung der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur vollen Nutzung des seerechtlichen Rahmens gegenüber der Schattenflotte und zum Schutz kritischer Unterwasser-Infrastruktur. Dok. 16829/25, (15.12.2025) (Englisch) https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16829-2025-INIT/en/pdf

Ringbom, Henrik: New Threats — Old Rules: Law of the Sea Issues Raised by Suspected Attacks on Submarine Infrastructure in the Baltic Sea. Ocean Development & International Law, (2025) (Englisch) https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320.2025.2534621

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. 1982, in Kraft seit 1994, deutsche Fassung im Amtsblatt der EU L 179/1998, (Deutsch) https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF

TeleGeography Submarine Cable Map
https://www.submarinecablemap.com

UN-Generalversammlung: Ozeane und Seerecht. A/RES/78/69, (5.12.2023), deutsche Fassung (Deutsch) https://www.un.org/german/sites/default/files/2024-09/ar78069.pdf