

Maritime Strategie 2023–2027



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
----------------	----------

1 Kontext	4
------------------	----------

2 Thematische Schwerpunkte	6
2.1 Regelbasierte Maritime Ordnung (Völkerrecht)	6
2.2 Maritime Wirtschaft	8
2.3 Maritime Umwelt und Soziales	10
2.4 Maritime Wissenschaft und Forschung	12
2.5 Schweizer Flagge	14

3 Umsetzung	16
4 Glossar	18
5 Übersicht über die Abkommen im maritimen Bereich*	19

* Dieser Anhang wird nicht in die gedruckte Version aufgenommen. Er wird mittels Link und QR-Code zugänglich gemacht. Siehe Seite 19 dieser Publikation.

Diese Strategie wurde am 2. Juni 2023 vom Bundesrat gutgeheissen.

Vorwort



Das Meer ist der älteste Lebensraum – alles Leben hat hier seinen Ursprung.

Zwei Drittel unseres Planeten sind von Wasser bedeckt. Wasser ist somit eine Schlüsselkomponente der nachhaltigen Entwicklung. Ein gesundes Meer ist für uns Menschen lebenswichtig. Die Ozeane spielen eine entscheidende Rolle bei der Klimaregulierung und bei der Bewältigung weiterer drängender globaler Herausforderungen wie Ernährungssicherheit, Energieversorgung, nachhaltige globale Logistikketten und ökologischer Wandel. Auch das Binnenland Schweiz ist von den Meeresökosystemen abhängig und beeinflusst diese unter anderem als Oberlieger von wichtigen europäischen Flüssen.

Eine globalisierte Wirtschaft ist ohne die Meere als Verkehrswege undenkbar. Als global orientierte Volkswirtschaft ist die Schweiz auf reibungslose weltweite Logistikketten und den Seehandel angewiesen. Auch die Erforschung und nachhaltige Nutzung der Weltmeere sind für die Schweiz von zentraler Bedeutung. Schweizer Firmen und Institutionen spielen in all diesen Bereichen eine wichtige Rolle. Der Bundesrat ist deshalb bestrebt, diesen Akteuren bestmögliche Rahmenbedingungen zu bieten. Die Schweiz liegt in der globalen Rangliste der Eigentümerländer von Seeschiffen an vorderer Stelle. Der Bundesrat hat verschiedene Optionen für die Zukunft der Schweizer Flagge geprüft und sich für eine sichere, vertrauenswürdige, schlanke und nachhaltige Regulation der Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge entschieden.

Aus diesen Überlegungen heraus kommt den maritimen Fragen auch für das Binnenland Schweiz eine grosse Bedeutung zu, weshalb ich mich freue, dass der Bundesrat erstmals eine Strategie für seine maritime Politik verabschiedet hat.

Die Strategie leitet sich aus der [Aussenpolitische Strategie 2020–2023](#) ab und umfasst die Bereiche Völkerrecht, Wirtschaft, Wissenschaft, Umwelt und Soziales sowie Schweizer Flagge. Sie definiert thematische Schwerpunkte, Ziele und Massnahmen für den Zeitraum 2023–2027.

Die Strategie wurde vom EDA unter Einbindung zahlreicher Akteure ausgearbeitet und soll die Kohärenz der Schweizer Politik in diesem Themenfeld stärken. Auch ihre Umsetzung wird im Geiste eines «Whole of Switzerland»-Ansatzes erfolgen. Sie kann auch für die zahlreichen privatwirtschaftlichen, wissenschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteure in der Schweiz einen Orientierungsrahmen darstellen.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Cassis'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Bundesrat Ignazio Cassis
Vorsteher des Eidgenössischen Departement
für auswärtige Angelegenheiten

1 Kontext

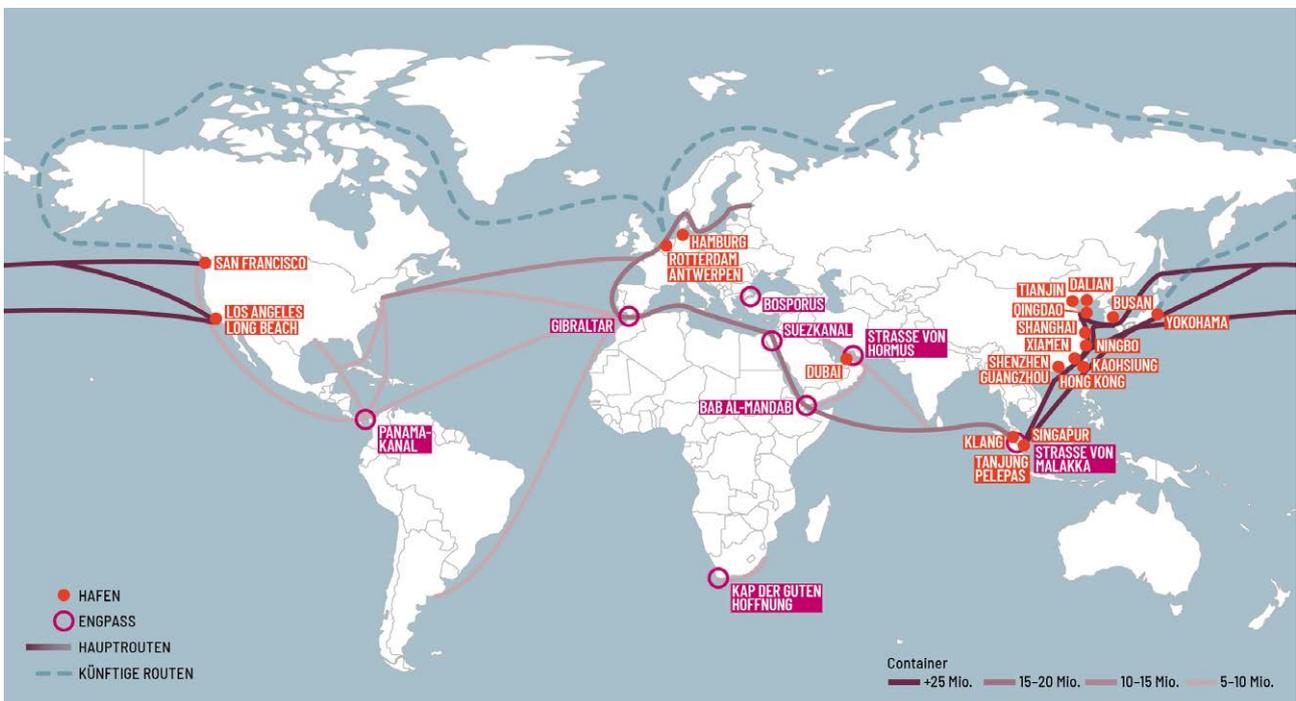
Die Meere und Ozeane haben auf globaler Ebene an politischer Bedeutung gewonnen. Die heutigen Technologien im militärischen wie auch im zivilen Bereich erlauben es, überall – über, auf, wie auch in der Tiefe der Ozeane – präsent zu sein, und damit globale Transportwege sowie bisher weitgehend unberührte Rohstoffvorkommen zu kontrollieren und potentiell zu nutzen.

Die von der Generalversammlung der Vereinten Nationen im September 2015 verabschiedete [Agenda 2030](#) und ihre 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) haben den globalen Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung neue Dynamik verliehen. [Ziel 14](#) der SDGs bezieht sich auf die Interaktion des Menschen mit den Ozeanen mit definierten Unterzielen für die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Ozeane, der Meere und der Meeresressourcen, einschliesslich der Küstengebiete, aber auch für den Aufbau von Kapazitäten und eine Verbesserung der Gouvernanz.¹

Verschiedene Meeresregionen sind Brennpunkte politischer, militärischer, staatlicher und/oder auch nichtstaatlicher Einflussnahme. Die wachsende Rivalität der Grossmächte und

die Abgrenzung des Westens von regionalen Mittelmächten, die auch territoriale Interessen unter Androhung der Anwendung nicht friedlicher Mittel verfolgen, birgt Konfliktpotenzial um den Zugang, die Nutzung und die Kontrolle über Meeresregionen.

Es stehen damit vermehrt etablierte mit aufstrebenden maritimen Staaten im Wettbewerb. In den letzten Jahren gab es Spannungen unter anderem im Persischen Golf, im Östlichen Mittelmeer und im Schwarzen Meer sowie im Südchinesischen Meer. Auch konkurrieren China und die USA im Pazifik vermehrt mit diplomatischen und wirtschaftlichen, aber auch zunehmend militärischen Mitteln um die Vormachtstellung. Flächenmässig kleine Staaten wie die Schweiz müssen sich darauf verlassen können, dass auf den Meeren nicht das Recht des Stärkeren gilt. Die Schweiz setzt sich deshalb dafür ein, dass die Gouvernanz der Meere einer **regelbasierten Ordnung** unterliegt. Das [UN-Seerechtsübereinkommen \(UNCLOS\)](#) bildet hierfür die Grundlage. Friedliche Streitbeilegung durch den [Internationalen Seegerichtshof](#) oder andere Streitschlichtungsmechanismen müssen garantiert sein.



Haupttrouten des Seeverkehrs. Graphik EDA

1 <https://council.science/wp-content/uploads/2017/03/SDGs-interactions-14-life-below-water.pdf>

Die Schweiz ist durch ihre Flüsse an drei Meeresregionen angebunden: das Mittelmeer, den Nordostatlantik und das Schwarze Meer.² Der Seeverkehr ermöglicht den Handel und die Kontakte zwischen allen Nationen und hat im Laufe seiner Geschichte für wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand gesorgt. Bis zu 90% des weltweiten Warenaustauschs werden mindestens teilweise auf dem Seeweg befördert. Die Versorgung mit Energie, Nahrungsmitteln und Rohstoffen erfolgt über den Seeweg. Die **maritime Wirtschaft** steht im Zentrum globaler Wertschöpfungsketten, von denen die Schweizer Konsumenten und die Industrie abhängig sind. Ohne direkten Zugang zu den Meeren ist die Schweiz auf Logistik angewiesen, die entlang dieser Wertschöpfungsketten funktioniert und die sicher, effizient und nachhaltig ist. Auch sind Schweizer Firmen bedeutende Anbieter von maritimen Dienstleistungen.³ Die Schweiz hat deshalb ein Interesse daran, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den maritimen Sektor zu stärken.

Die regionalen und globalen Meeresökosysteme sind durch organische und chemische Schadstoffe sowie durch Plastikmüll und Lärmverschmutzung stark belastet; die Meeresfischbestände gehen zurück. Vom Tiefseebergbau gehen erhebliche Gefahren für die Umwelt aus, wenn dieser nicht durch internationale Vorschriften geregelt wird. Die Schweiz setzt sich auch im **Umwelt- und Sozialbereich** für die Weiterentwicklung international vereinbarter Regeln und Standards ein. Die COVID-19-Pandemie hat die Bedeutung der sozialen Dimension, d.h. menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute, deutlich gemacht.

Bei der Bewältigung der Herausforderungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Sicherheit und Soziales spielen die Forschung und Innovation eine wichtige Rolle. Sowohl Beiträge zur Erschließung der wissenschaftlichen Grundlagen als auch praktische Lösungsansätze sind hier gefragt. Die Schweiz ist in der **maritimen Wissenschaft und Forschung** durch ihr exzellentes Hochschulsystem sehr gut positioniert, wird aber nicht genügend wahrgenommen. Auch könnten die Mitwirkungsmöglichkeiten besser genutzt werden, was dem Ansatz der Schweiz entsprechen würde, dass Politiken – auch in internationalen Foren – gestützt auf wissenschaftliche Erkenntnisse entwickelt werden sollen.

Bereits während des Ersten Weltkriegs machte sich das Fehlen eigener Handelsschiffe deutlich bemerkbar. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam die Schweiz erneut in eine versorgungswirtschaftliche Notsituation und war gezwungen, Schiffe unter eigener Flagge auf den Weltmeeren einzusetzen. Seit 1941 stellt die Schweiz daher für die Seeschifffahrt die **Schweizer Flagge** zur Verfügung. Aufgrund der positiven Erfahrungen wurde nach Kriegsende beschlossen, die Handelsflotte beizubehalten. Die für die gewerbliche Seeschifffahrt genutzten Schiffe unter Schweizer Flagge sind auf allen Weltmeeren im Einsatz. Sie stehen im Eigentum von privaten Schweizer Unternehmen und werden von Schweizer Reedereien betrieben. Seit Erlass des [Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge](#) im Jahr 1953 fanden neue gesellschaftliche, wirtschaftliche und technische Entwicklungen aber kaum Eingang in die Gesetzgebung. Zudem stellte der Bund die versorgungspolitisch begründete, finanzielle Förderung von Schiffsraum unter Schweizer Flagge Mitte 2017 ein. Entsprechend trägt die Gesetzgebung den heutigen Bedürfnissen und Umständen nicht genügend Rechnung; auch deshalb führt nur noch ein sehr kleiner Teil der Schiffe die Schweizer Flagge. Die gesetzlichen Grundlagen für die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge sollen deshalb im Einklang mit den nationalen und internationalen Vorschriften modernisiert werden.

Die Schweiz will auch bei maritimen Fragen ihren Beitrag leisten und Einfluss auf künftige Entwicklungen nehmen. Die vorliegende Strategie soll die institutionelle Zusammenarbeit der betroffenen Bundesstellen verbessern und damit durch eine gesamtheitliche Sicht aller Akteure zur Kohärenz der Bundespolitik im maritimen Bereich beitragen. Diese Gesamtübersicht und ein gemeinsames Verständnis der Interessen und Ziele tragen dazu bei, das Potenzial der Schweiz im maritimen Umfeld in politischer, wirtschaftlicher, sozialer, rechtlicher und wissenschaftlicher Hinsicht unter Berücksichtigung von Umweltaspekten voll auszuschöpfen.

2 Rhein (Nordsee); Rhone (Mittelmeer), Tessin (Adria-Mittelmeer); Inn (Schwarzes Meer).

3 UNCTAD (2021). Review of Maritime Transport 2021.

2 Thematische Schwerpunkte

Für diese Strategie wurden fünf thematische Schwerpunkte festgesetzt, welche die wesentlichen maritimen Bereiche abdecken, in denen die Schweiz aktiv ist. Für jeden Schwerpunkt wurde ein Ziel formuliert und konkrete Massnahmen identifiziert.⁴

Die in der Strategie aufgeführten Ziele und Massnahmen sind nicht als abschliessend zu verstehen und können bei Bedarf im Rahmen der Abstimmung zwischen den zuständigen Bundesstellen ergänzt werden.⁵

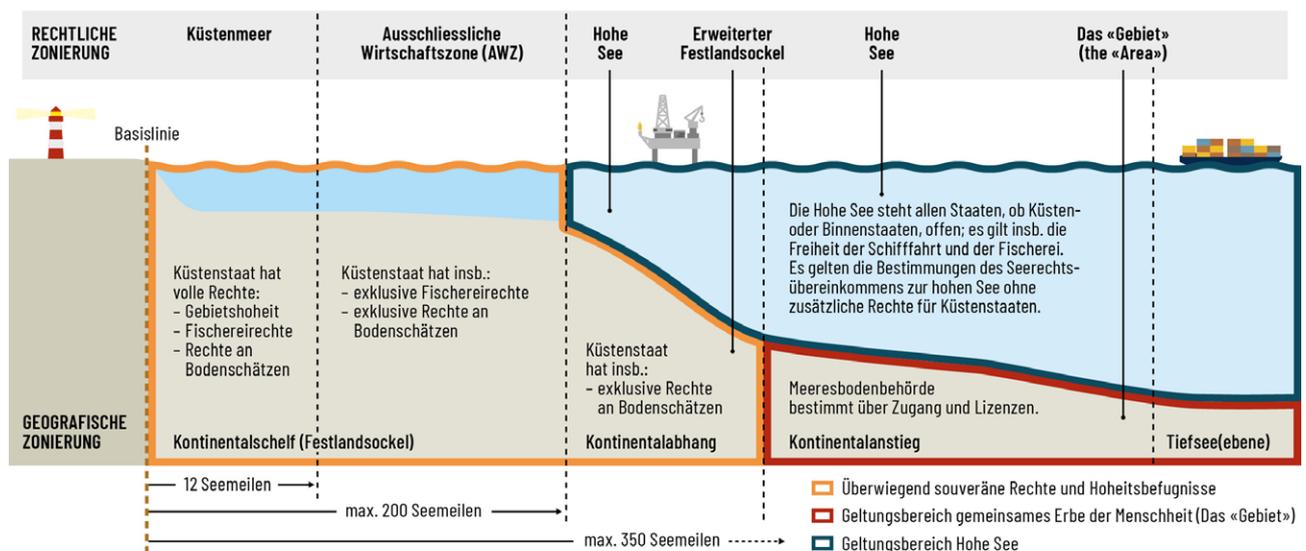
4 Der Bereich der maritimen Sicherheit wird von dieser Strategie nicht erfasst.

5 Siehe Ziffer 3 Umsetzung, infra.

2.1 Regelbasierte Maritime Ordnung (Völkerrecht)

Die Schweiz ist eines der wirtschaftlich international am besten vernetzten Länder. Sie hat ein Interesse daran, dass geltendes Völkerrecht von allen angewandt wird, und ist Verfechterin einer umsetzungsstarken, regelbasierten maritimen Ordnung. Sie setzt sich für die Pflege und Weiterentwicklung des relevanten umfassenden Acquis⁶ zum

Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der Ozeane ein und spricht sich auch für die Einhaltung rechtlich nicht bindender Normen, Standards und Verhaltensregeln aus. Auch stellt sie sicher, dass unter Schweizer Flagge verkehrende Seeschiffe geltende internationaler Standards und Regeln einhalten.



UN-Seerechtsübereinkommen, Nutzungsrechte nach Entfernung von der Küste. Graphik EDA

6 Siehe Seite 19: Übersicht über die Abkommen im maritimen Bereich.

Ziele und Massnahmen

A. Die Schweiz ist in den relevanten internationalen Gremien für eine globale regelbasierte maritime Ordnung aktiv und setzt sich für die Stärkung des Völkerrechts ein.

A1. Stärkung des Völkerrechts (Anwendung, Durchsetzung, Weiterentwicklung)

- A1.1 Aktive Teilnahme an der Weiterentwicklung des Völkerrechts im maritimen Bereich.
- A1.2 Wahrnehmung der Schweizer Rechte beim Internationalen Seegerichtshofes und anderen Streitschlichtungsmechanismen.
- A1.3 Einflussnahme auf die relevanten Gremien, Foren und Verhandlungen unter Beachtung der Rechte der Binnenstaaten.

A2. Übernahme des völkerrechtlichen Acquis

- A2.1 Übernahme der Entwicklung des Acquis für die Seeschifffahrt, insbesondere Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).
- A2.2 Ratifizierung weiterer Übereinkommen und deren Änderungen, die sich an den Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 orientieren.

A3. Stärkung von Genf als Standort von Organisationen im maritimen Bereich

- A3.1 Nutzung der Synergien durch die Vernetzung der internationalen maritimen Akteure mit Sitz in Genf, in den Themen Welthandel, geistiges Eigentum, Umwelt, Frieden und Sicherheit, humanitäre Hilfe, Menschenrechte und Gesundheit.
- A3.2 Verfolgung einer attraktiven Gaststaatspolitik um bestmögliche Standortbedingungen für die Organisationen im maritimen Bereich zu bieten.

Wirksamkeit und Mehrwert:

- Schafft sichere Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft, den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Ozeane und trägt so zu Förderung und Erhalt von Frieden und Sicherheit bei.
- Stärkt den Standort Genf auch im maritimen Bereich.
- Erhöht die Einflussmöglichkeiten der Schweiz in internationalen Gremien, indem sie sich aktiv einbringt.

2.2 Maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft ist der Angelpunkt globaler Wertschöpfungsketten, von denen die Schweizer Verbraucher und die Industrie abhängen. Rund 90 Prozent des gesamten interkontinentalen Warenaustauschs werden über die Seeschifffahrt abgewickelt. Gemessen an ihrer Transportleistung ist die Seeschifffahrt der mit Abstand günstigste und umweltfreundlichste Verkehrsträger. Seeschiffe transportieren im Vergleich deutlich mehr Ladung bei erheblich weniger Emissionen als der Land- oder Luftverkehr. Dieser komparative Vorteil muss erhalten werden. Ein international akzeptiertes und in der Europäischen Union (EU) weit verbreitetes Förderinstrument der Seeschifffahrt ist die [Tonnagesteuer auf Seeschiffen](#)⁷. Sie gilt als attraktiver Standortfaktor für die hoch mobilen Seeschiffahrtsunternehmen. Das Parlament hatte den Bundesrat darum beauftragt, eine Vorlage zur Einführung der Tonnagesteuer zu erarbeiten. Der Bundesrat hat die entsprechende Botschaft am 4. Mai 2022 den Eidgenössischen Räten überwiesen. Diese ist zurzeit in der parlamentarischen Beratung.⁸

Über hundert Doppelbesteuerungsabkommen sowie Abkommen über die Besteuerung von im internationalen Verkehr tätigen See- und Luftfahrtsunternehmen geben Rechtssicherheit und vermeiden Doppelbesteuerungen der Unternehmungen und des Personals. Die Abkommen führen in der Regel zu einer Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Seeverkehrsunternehmens.

Freihandelsabkommen, die den nichtdiskriminierenden Zugang zu Märkten und Infrastrukturen garantieren, schaffen gute Standortbedingungen für Firmen im Seeverkehrs- und

Logistikbereich. Bei der Aushandlung von Freihandelsabkommen setzt sich die Schweiz das Ziel, dass für diese Bereiche ein nichtdiskriminierender Marktzugang geschaffen wird. Insbesondere mit wichtigen maritimen Staaten sollen weitergehende Bestimmungen als von der WTO im Handelserleichterungsabkommen vorgesehen vereinbart werden, um eine Steigerung der Rechtssicherheit und den Abbau von administrativen Hürden zu erreichen.

Die Schweiz verfügt über ein Ökosystem von Unternehmen, die im Bereich des Seetransports und in verwandten Bereichen wie Charter, Spedition oder multimodaler Transport tätig sind. Der Handel mit Rohstoffen und deren Finanzierung sind ebenfalls eng mit der Schifffahrt verbunden. Weltweit führende Unternehmen in den Bereichen Schifffahrt, Charter, Inspektion und Handel sind in der Schweiz ansässig. Die rund 60 in der Schweiz ansässigen Reedereien betreiben etwa 900 Schiffe, eine der dreizehn grössten Flotten der Welt. Die Branche schafft Arbeitsplätze für mehrere Tausend Personen.

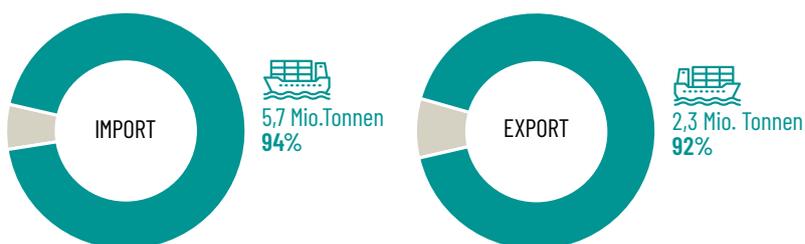
Schweizer Firmen sind in der gewerblichen See- wie auch in der internationalen Rheinschifffahrt gut positioniert. Gute Rahmenbedingungen sind zentral, um die Attraktivität des Standortes Schweiz auch weiterhin hoch zu halten und um Anreize zu schaffen, dass auch weiterhin von der Schweizer Flagge Gebrauch gemacht wird. Dazu gehört auch die Einführung einer Tonnagesteuer.

Auch gut qualifiziertes Personal ist ein Markenzeichen der Schweiz und Teil der Attraktivität des Standortes.

GÜTERVERKEHR ÜBER DEN RHEIN



INTERKONTINENTALER AUSSENHANDEL DER SCHWEIZ MIT HOCHSEESCHIFFEN



Bedeutung der Hochseeschifffahrt für den Schweizer Aussenhandel. Graphik EDA

7 Als alternative Methode zur Ermittlung der Gewinnsteuer ist die Bemessungsgrundlage nicht der effektiv erwirtschaftete Gewinn, sondern dieser wird aufgrund der Ladekapazität des Seeschiffs pro Betriebstag pauschalisiert. Für die Besteuerung gemäss Tonnage kann optiert werden; diese führt bei rentablen Unternehmen zu einer vergleichsweise tieferen Steuerbelastung.

8 Der Nationalrat hat dem Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen (Tonnagesteuergesetz, BBl 2022 1253) am 13. Dezember 2022 zugestimmt. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates (WAK-SR) hat die Beratung der Vorlage am 14. Februar 2023 aufgenommen und der Verwaltung umfassende Zusatzaufträge, u.a. auch zur Verfassungsmässigkeit, erteilt.

Ziele und Massnahmen

B. Die Schweiz setzt sich für die Stärkung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im maritimen Sektor ein.

B1. Verbesserung des Marktzugangs für internationale Seeverkehrsdienstleistungen

B1.1 Einsatz in den regulatorischen multilateralen Gremien oder durch die Verhandlung von Freihandelsabkommen zwecks besseren Marktzugangs für Seeverkehrsdienstleistungen.

B2. Erhalt einer attraktiven Besteuerung

B2.1 Beibehaltung sowie Ergänzung des Netzes der Doppelbesteuerungsabkommen und ev. Einführung der Tonnagesteuer.

Wirksamkeit und Mehrwert:

- Schafft gute Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft zum Zweck eines starken Wirtschaftsstandorts Schweiz.
- Stellt gute Zugangsmöglichkeiten zu ausländischen Märkten sicher.
- Sorgt für gleich lange Spiesse gegenüber anderen globalen maritimen Zentren.

2.3 Maritime Umwelt und Soziales

Zahlreiche internationale Organisationen und Gremien befassen sich mit den Regularien für Schutz und nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen, eines umweltfreundlichen Seeverkehrs, dem natürlichen und kulturellen Erbe der Ozeane sowie für menschenwürdige Arbeitsbedingungen.

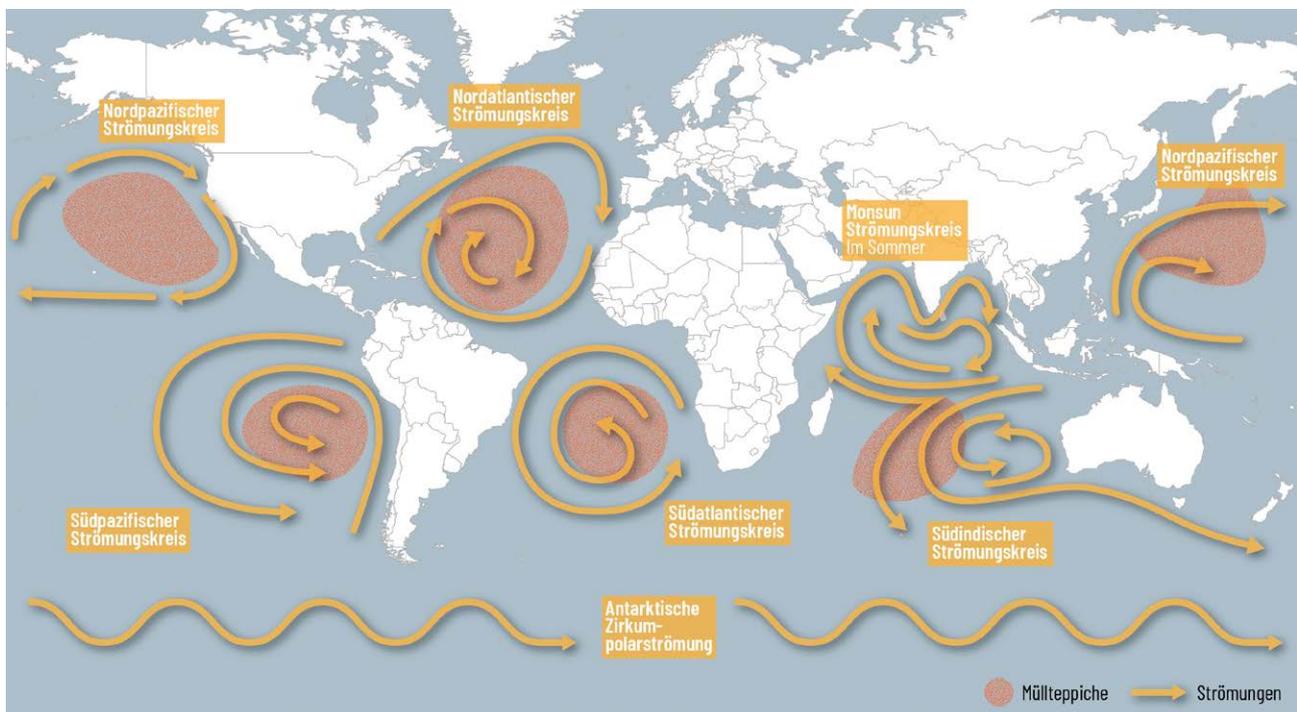
Die Nachhaltigkeitsziele 8 (Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern), 13 (Umgehend Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen) und 14 (Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen) der Agenda 2030 sind hier relevant.

Marine Ressourcen sind für die Ernährungssicherheit von zentraler Bedeutung. Globale und regionale Abkommen wurden abgeschlossen, um die Übernutzung von Ressourcen aufzuhalten und den Schutz und die nachhaltige Nutzung der weltweiten Biodiversität und der Ökosysteme zu gewährleisten. Gemäss der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) werden jedoch nur zwei Drittel der Fischbestände nachhaltig genutzt.⁹ Neben der legalen Überfischung stellt die illegale, nicht gemeldete und nicht regulierte Fischerei nach wie vor eine der grössten Bedrohungen für die marinen Ökosysteme dar.¹⁰

Die Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs werden nicht durch das bestehende internationale Klimaregime erfasst, müssen aber zukünftig auch reduziert werden respektive Netto-Null betragen. Die Reduktionsstrategie der IMO und deren Weiterentwicklung ist entsprechend von entscheidender Bedeutung.

Mit der Ratifikation des UNESCO-Übereinkommens von 2001 über den Schutz des Unterwasser-Kulturerbes¹¹ hat sich die Schweiz verpflichtet, die weltweit zunehmende Zerstörung, Plünderung und Ausbeutung dieses Kulturerbes zu bekämpfen.

Die Arbeitsbedingungen für Seeleute, einer für die globale Versorgungssicherheit bedeutenden Berufsgruppe, sind oft prekär; Unfälle sowie physische und psychische Erkrankungen sind verbreitet. Die Pandemie hat diese Tendenzen verdeutlicht. Die Schweiz setzt sich, insbesondere im Rahmen der ILO, für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Seearbeitsübereinkommens (2006)¹² ein. Dieses bezweckt die Sicherstellung des Rechts aller Seeleute auf eine menschenwürdige Beschäftigung, inklusive Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz.



In den Wirbeln der Meeresströmungen sammelt sich der Müll. Graphik EDA

9 <https://www.fao.org/publications/sofia/en/>

10 <https://www.fao.org/iuu-fishing/en/>

11 SR 0.444.2

12 SR 0.822.81

Ziele und Massnahmen

C. Die Schweiz setzt sich für den Schutz der Weltmeere vor Verschmutzung und für ihre nachhaltige Entwicklung (ökologisch, wirtschaftlich und sozial) ein.

C1. Beteiligung an den internationalen Instrumenten in den Bereichen marine Biodiversität, Plastikverschmutzung und menschenwürdige Beschäftigung

- C1.1 Verhandlungen über ein internationales Instrument gegen Plastikverschmutzung (gesamter Lebenszyklus von Kunststoffen).¹³
- C1.2 Schärfung der Reduktionsziele für die Seeschifffahrt auf Netto-Null bis 2050 im Rahmen der Revision der IMO Treibhausgas-Strategie.
- C1.3 Gewährleistung einer menschenwürdigen Beschäftigung im maritimen Sektor im Rahmen des [Seearbeitsübereinkommens \(ILO-MLC 2006\)](#).¹⁴

C2. Nachhaltige Sicherung der marinen Nahrungsmittelkette

- C2.1 Verschärfung der Kontrollen über die legale und nachhaltige Nutzung der marinen Ressourcen, insbesondere im Rahmen des [Fischereikomitees](#) der FAO (COFI), der [Internationalen Walfangkommission IWC](#) und anderen Managementbehörden.
- C2.2 Unterstützung von Handelsmassnahmen im Rahmen des Artenschutzes.¹⁴
- C2.3 Unterstützung des Rechts auf [Nutzung von Walen und anderen Meeresressourcen nach biologischen Kriterien durch indigene Völker und lokale Gemeinschaften](#).¹⁵

C3. Stärkung der Nachhaltigkeitsstandards bei der Nutzung mariner Ressourcen

- C3.1 Sicherung von mindestens 30% der Meeresflächen für die Biodiversität bis 2030.¹⁶
- C3.2 Implementierung der relevanten Ziele des [globalen Biodiversitätsrahmenwerks von Kunming-Montreal](#).
- C3.3 Entwicklung hoher Umweltstandards im Tiefseebergbau und Prüfung eines Moratoriums für den kommerziellen Tiefseebergbau.

C4. Schutz grenzüberschreitender Flüsse der Schweiz, die ins Meer fliessen

- C4.1 Unterstreichung der grossen Bedeutung für die Schweiz der Bewirtschaftung von grenzüberschreitenden Flüssen die im Meer enden.
- C4.2 Versicherung eines Interessensausgleichs zwischen Ober- und Unterliegern beim Abschluss und Weiterentwicklung von internationalen Verträgen.

Wirksamkeit und Mehrwert:

- Verbessert die Biodiversität und reduziert Verschmutzung und Übernutzung der Ozeane.
- Trägt zur Bekämpfung des Klimawandels bei.
- Unterstützt die Erreichung der Ziele der Agenda 2030 (Ziel 8 «Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum», Ziel 13 «Massnahmen zum Klimaschutz» und Ziel 14 «Leben unter Wasser»).

¹³ Mandat des Bundesrats zur Teilnahme an den Verhandlungen vom 31.08.2022.

¹⁴ Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (SR 0.453).

¹⁵ Internationales Übereinkommen zur Regelung des Walfangs (SR 0.922.74).

¹⁶ Target 3 des globalen Biodiversitätsrahmenwerks von Kunming-Montreal.

2.4 Maritime Wissenschaft und Forschung

Für die umfassende Erforschung des Umwelt- und Klimasystems der Erde spielt die Erforschung der Ozeane eine wichtige Rolle. Meeresökosysteme, insbesondere die Tiefsee, gehören zu den wenigsten erforschten Lebensräumen.

Dazu ist der Zugang zu Infrastruktur wie Forschungsschiffen und Forschungsstationen – insbesondere in der Arktis und der Antarktis – nötig. Maritime Technologien kommen auch für die Beschaffung von Rohstoffen und erneuerbaren Energien zum Einsatz.

Die schweizerischen Meeresforschenden sind insbesondere in der Modellierung, Biodiversität, Ökologie, Ökotoxikologie, Umweltverschmutzung und Paläoklimatologie gut etabliert. So sind z.B. die Schweizer Akteure der Polarforschung auf internationaler Ebene ([Scientific Committee for Antarctic Research \(SCAR\)](#) ^ℹ, [International Arctic Science Committee \(IASC\)](#) ^ℹ, [Arctic Council](#) ^ℹ, [Forum of Arctic Research Operators \(FARO\)](#) ^ℹ) und auf europäischer Ebene ([European Polar Board](#) ^ℹ) vertreten. Die [Schweizerische Kommission für Polar- und Höhenforschung \(SKPH\)](#) ^ℹ und das [Swiss Polar Institute \(SPI\)](#) ^ℹ spielen eine wichtige Rolle in diesem Bereich. Für die Erforschung des Mittelmeers ist die Schweiz Mitglied der [Commission internationale pour l'exploration scientifique de la mer Méditerranée \(CIESM\)](#) ^ℹ.

Die Vernetzung der maritimen Wissenschaft und Forschung mit anderen Bereichen (Klimawissenschaft, Energieforschung, Materialforschung und neuen technologischen Entwicklungen und deren Validierung), in denen die Schweizer Forschung zur Weltspitze gehört, trägt dazu bei, Synergien zu nutzen und ist Voraussetzung für den Technologietransfer in die Praxis.

Im [Arktischen Rat](#) ^ℹ hat die Schweiz den Beobachterstatus; im Rahmen des [Antarktisvertrags](#) ^ℹ den Status einer nicht-konsultativen Vertragspartei. Sie nutzt als Teil der Polarge-meinschaft diese beiden Foren, um sich für eine friedliche und nachhaltige Entwicklung der Polargebiete einzusetzen.



Planktonnetz zur Beprobung der Wasseroberfläche bei einer Studie zu Mikroplastik in der Antarktis.

Foto: Universität Basel, Patricia Holm

Ziele und Massnahmen

D. Die Schweiz stärkt ihre maritime Forschung und Wissenschaft.

D1. Stärkung der Schweizer Wissenschaft in internationalen Meeres-Gremien

- D1.1 Förderung der maritimen Forschung über die kompetitive Projektförderung des Schweizerischen Nationalfonds SNF.
- D1.2 Fortführung der Förderung durch Kommissionen und Beiträge der Akademien und über die Unterstützung als Forschungseinrichtung von nationaler Bedeutung (SPI). Die Auswahl von letzteren folgt den Vorgaben der Bundesgesetzgebung über Forschung und Innovation¹⁷.

D2. Positionierung als Teil der Polargemeinschaft

- D2.1 Nutzung des Beobachterstatus beim arktischen Rat, um die internationale wissenschaftliche Forschung, um Schutz und nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen und den Dialog zwischen den Nationen und mit den Organisationen der Indigenen zu fördern.
- D2.2 Förderung einer «Kultur der Wissenschaftsdiplomatie», mittels eines fruchtbaren Austauschs zwischen Wissenschaft und Politik.
- D2.3 Prüfung einer Aufwertung zum Konsultativstatus im Antarktisvertrag.

D3. Stärkung der Forschungsschifffahrt

- D3.1 Sicherstellung des Zugangs zu Forschungsschiffen und -plattformen für die Schweizer Forschungsgemeinschaft, unter Nutzung aller Synergien.
- D3.2 Teilnahme an internationalen Expeditionen und Projekten sowie politische Unterstützung von Forschungsschiffen unter Schweizer Flagge.

Wirksamkeit und Mehrwert:

- Valorisiert den Forschungsstandort Schweiz.
- Verbindet die Schweizer Eis-, Schnee- und Höhenforschung mit der maritimen und polaren Forschung.
- Sichert den Einfluss der Schweiz in den wissenschaftlichen Gremien im maritimen Kontext.

¹⁷ Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIG; SR 420.1).

2.5 Schweizer Flagge

Die Gesetzgebung zur gewerblichen Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge ist teilweise veraltet und trägt den heutigen Bedürfnissen und Umständen nicht mehr genügend Rechnung. Die gewerbliche Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge ist dadurch auch internationalen Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt und die Schweizer Flagge wird nur noch von wenigen Schiffen geführt.

Neu soll eine attraktive, kompetitive und dienstleistungsorientierte Qualitätsflagge mit zuverlässigen regulatorischen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Schweizer Flagge soll Anlaufpunkt für Schiffseigner werden, die auf der Suche nach einer qualitativ hochwertigen Flagge mit Mehrwert für ihre Schiffe und ihre Mitarbeitenden sind. Eine solche Qualitätsflagge trägt zur Verwirklichung der Schweizer Nachhaltigkeitsziele bei.

Weiter soll sie weltweit die Schweizer Werte (Verlässlichkeit, Nachhaltigkeit und Effizienz) und das Ansehen der Schweiz fördern. Sie soll Synergien für neue Wirtschaftszweige aus Forschung und Entwicklung eröffnen und bündeln (Clusterbildung). Dabei soll sie eine nationale und internationale Nachfrage befriedigen, ohne den Bund finanziell zusätzlich zu belasten (kostendeckende Gebühren).



Ein Schiff unter Schweizer Flagge verlässt den Hafen. Foto: EDA

Ziele und Massnahmen

E. Die Schweiz modernisiert ihre Flagge und erhöht ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit.

E1. Wettbewerbsfähige Registrierungsvoraussetzungen für gewerbliche See- und Rheinschiffe und moderne Bestimmungen zur internationalen Freizeitschiffahrt

- E1.1 Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen für gewerbliche See- und Rheinschiffe sowie für die internationale Freizeitschiffahrt. Besondere Bedeutung kommt dabei den Nationalitäts- und Kapitalvoraussetzungen zu.
- E1.2 Erarbeitung weitreichender Sicherheits- und Nachhaltigkeitsstandards für die gewerbliche See- und Rheinschiffahrt unter Schweizer Flagge und Trennung der Zulassung zur Schiffahrt von der Registrierung.
- E1.3 Gewährleistung der Kompatibilität mit internationalen Vorschriften.

E2. Verbesserung von Aufsicht und Sanktionierung

- E2.1 Schärfung des Aufsichtsrechts (Kontroll- und Meldepflichten) sowie verwaltungsrechtliche Mittel zur Mängelbehebung und Sanktionierung.
- E2.2 Sicherstellung der Qualität der Flagge durch ein kohärentes und effizientes Inspektionsregime.

E3. Sicherstellung einer dienstleistungsorientierten öffentlichen Verwaltung im maritimem Bereich

- E3.1 Attraktives Kosten-Nutzen-Verhältnis der Schweizer Flagge.
- E3.2 Digitalisierte Verwaltung für schnelle und hoch-qualitative Leistungen (e-Government).
- E3.3 Bekanntmachung der Vorteile der Schweizer Flagge über passende Kommunikationsmittel.

Wirksamkeit und Mehrwert:

- Schafft neue Impulse für den maritimen Sektor in der Schweiz.
- Verstärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit und den Beitrag zur Nachhaltigkeit der Schweizer Flagge.
- Erhöht Attraktivität und Ansehen der Schweiz.

3 Umsetzung

Bilateral und Multilateral

Die Schweiz diskutiert die Fragen zum Thema Ozeane und Meere grundsätzlich mit allen Staaten und Akteuren auf jeder Ebene. Um die beschränkten Mittel der Bundesverwaltung möglichst wirksam einzusetzen, werden im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 und mit den relevanten internationalen Übereinkommen klare Ziele definiert. Besondere Aufmerksamkeit werden denjenigen Massnahmen gewidmet, welche legislative Prozesse beinhalten, sei es auf nationaler oder internationaler Ebene. Diese Priorisierung wird Auswirkungen auf den Zeitpunkt der vollständigen Umsetzung der Strategie haben.

Zuständigkeiten der Bundesstellen und interdepartementale Koordination

Die Zuständigkeiten der Bundesstellen bleiben von der Strategie unberührt. Innerhalb der Bundesverwaltung wird im Rahmen des «Whole of Government»-Ansatzes sichergestellt, dass Bundesstellen, die sich mit maritimen Angelegenheiten befassen, kohärent agieren. Diese Abstimmung und Priorisierung erfolgen periodisch unter Leitung des EDA, welches auch jährlich unter Einbezug der zuständigen Bundesstellen den Stand der Umsetzung der Strategie überprüft.

Koordination mit Stakeholdern

Der Einbezug gesellschaftlicher Akteure, der Wissenschaft, der Zivilgesellschaft und des Privatsektors ist zentral für eine nachhaltige Nutzung der Ozeane und Meere sowie für die Entwicklung und Aufrechterhaltung von Sicherheits- und Nachhaltigkeitsstandards für die Schifffahrt. Entsprechend fördert die Schweiz die Zusammenarbeit zwischen multilateralen Organisationen, der Bundesverwaltung und nichtstaatlichen Akteuren. Unter Federführung des EDA wird einmal im Jahr ein «Runder Tisch» mit den Stakeholdern organisiert. Auch sollen vermehrt Akteure der Wissenschaft, der Zivilgesellschaft und des Privatsektors in die Delegation der Schweiz an Tagungen internationalen Organisationen, Gremien und Foren einbezogen werden.

Kommunikation

Es besteht ein öffentliches Interesse an der Thematik. Die jeweils zuständigen Bundesstellen beziehen maritime Themen in ihre Kommunikationsarbeit ein.

Berichterstattung

Die Berichterstattung zur Umsetzung der vorliegenden Strategie und des Schweizer Engagements erfolgt im Rahmen eines einmal jährlich erfolgenden Monitorings (Ampelsystem) über die Realisierung der Massnahmen. Das Monitoring erfolgt unter Einbezug der Akteure der Wissenschaft, der Zivilgesellschaft und des Privatsektors. Die Ergebnisse des Monitorings werden veröffentlicht. Die Strategie soll 2027 durch den Bundesrat überprüft werden.



Die Verschmutzung der Meere hat besorgniserregende Ausmasse erreicht. Foto: David Salvatori/VWPics/Science Photo Library

4 Glossar

Anstieg des Meeresspiegels: Der Anstieg des Meeresspiegels, der durch das Schmelzen der Eismassen und die Ausdehnung des Wassers verursacht wird, ist eine der vielen Auswirkungen des Klimawandels. Inseln und Küstengebiete sind dem Anstieg des Meeresspiegels besonders stark ausgesetzt. Der Meeresspiegel der Ozeane und Meere steigt jährlich um 3.2 mm.

Antarktisvertrag: Der Antarktisvertrag aus dem Jahr 1959 regelt die Beziehungen zwischen den Unterzeichnerstaaten in Bezug auf die Antarktis. Der Vertrag gilt für die Gebiete, einschliesslich der Eisschilde, die südlich des 60. südlichen Breitengrades liegen. Das Hauptziel des Vertrags ist es, im Interesse der gesamten Menschheit sicherzustellen, dass die Antarktis weiterhin ausschliesslich für friedliche Zwecke genutzt wird und nicht zum Schauplatz oder Spielball internationaler Streitigkeiten wird.

Arktischer Rat: Der 1996 gegründete Arktische Rat umfasst die acht Anrainerstaaten der arktischen oder zirkumpolaren Regionen: Dänemark, Finnland, Island, Kanada, Norwegen, Russland, Schweden und die USA sowie sieben Organisationen, die indigene Völker vertreten. 13 Staaten – darunter die Schweiz – sind Beobachter, die den Debatten beiwohnen können.

Ausschliessliche Wirtschaftszone: Die ausschliessliche Wirtschaftszone (AWZ) ist der Meeresraum, in dem ein Küstenstaat souveräne und wirtschaftliche Rechte in Bezug auf die Erforschung und Nutzung natürlicher Ressourcen ausübt. Sie erstreckt sich von der Basislinie des Staates bis maximal 200 Seemeilen (370 km) vor seiner Küste, darüber hinaus handelt es sich um internationale Gewässer.

Binnenland: Ein Binnenland (oder Land ohne Küste) ist ein Land, dessen Hoheitsgebiet keinen direkten Kontakt zu einem offenen Meer hat (d.h. nicht direkt mit dem Meer verbunden ist). Der Zugang zum Meer kann nur durch das Gebiet eines anderen Landes erfolgen; sie sind also vollständig durch Landgrenzen begrenzt. 44 Länder weltweit, darunter auch die Schweiz, haben keine Küstenlinie.

Fischereisubventionen: Fischereisubventionen sind öffentliche Gelder, mit denen die Fischereiindustrie finanziert wird. Die meisten dieser Subventionen sind für die industrielle Fischerei bestimmt.

Flagge (Schweizer Flagge): Eine Flagge ist ein quadratisches oder rechteckiges Stück Stoff, das am Mast oder am Heck eines Schiffes gehisst wird, um die Nationalität des Schiffes, das Zeichen der an Bord befindlichen Behörde oder die Zugehörigkeit zu einer Handelsgesellschaft oder einem Club anzuzeigen, oder auch um eine Nachricht in der Seefahrtssignalgebung zu übermitteln. Schiffe, die unter Schweizer Flagge fahren, haben die Schweizer Flagge am Heck befestigt; diese ist entgegen der Landesflagge rechteckig.

Gouvernanz der Ozeane: Die Gouvernanz der Ozeane ist die Führung der Politik, der Aktionen und der Angelegenheiten, die die Weltmeere betreffen. Die Gouvernanz der Ozeane integriert den Einfluss staatlicher und nichtstaatlicher Akteure auf die Politikgestaltung. Die Gouvernanz der Ozeane ist komplex, da ein grosser Teil der Ozeane als Gemeingut betrachtet wird.

Illegale, ungemeldete und unregulierte Fischerei: Illegale Fischerei findet statt, wenn Schiffe oder Fischer unter Verstoß gegen die Gesetze einer Fischerei operieren. Ungemeldete Fischerei ist eine Fischerei, die der zuständigen nationalen Behörde oder der RFO (siehe RFO) nicht oder falsch gemeldet wurde und damit gegen die geltenden Gesetze und Vorschriften verstösst. Unregulierte Fischerei bezeichnet im Allgemeinen die Fischerei durch Schiffe ohne Staatszugehörigkeit, Schiffe unter der Flagge eines Landes, das nicht Vertragspartei der RFO ist, die dieses Fanggebiet oder bestimmte Arten auf Hoher See regelt, oder die Fischerei in unregulierten Gebieten.

Internationale Seeschiffahrtsorganisation: Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist die Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Ihr Hauptsitz befindet sich in London. Die IMO hat 175 Mitglieder, darunter auch die Schweiz.

Kleine Inselentwicklungsstaaten: Kleine Inselentwicklungsstaaten (Small Island Developing States, SIDS) sind Länder, die mit ähnlichen Herausforderungen im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung konfrontiert sind, darunter begrenzte Ressourcen, Abgeschiedenheit, Anfälligkeit für Naturkatastrophen, starke Abhängigkeit vom internationalen Handel und eine prekäre Umwelt. Ihr Wachstum und ihre Entwicklung werden durch hohe Kosten in den Bereichen Kommunikation, Energie, Transport, Infrastruktur und öffentliche Verwaltung eingeschränkt, da sie aufgrund ihrer geringen Grösse nicht in der Lage sind, Grössenvorteile zu nutzen. Die ausschliessliche maritime Wirtschaftszone der SIDs macht sie jedoch zu grossen Seestaaten.

Marine Genetische Ressourcen: Marine Genetische Ressourcen (MGR) sind biologisches Material, das von Makro- und Mikroorganismen des Meeres stammt. Die MGR sind in Gebieten unter nationaler Gerichtsbarkeit und auch ausserhalb der nationalen Gerichtsbarkeit verbreitet.

Maritime Sicherheit: Maritime Sicherheit ist ein Oberbegriff, der zur Klassifizierung von Themen im maritimen Bereich verwendet wird, die oft mit der nationalen Sicherheit, der Meeresumwelt, der wirtschaftlichen Entwicklung und der menschlichen Sicherheit zusammenhängen.

Meeresbodenbergbau: Meeresbodenbergbau oder Deep Sea Mining (DSM) bezeichnet Verfahren zur Gewinnung von Bodenschätzen, die sich auf dem Meeresboden befinden.

Piraterie: Piraterie ist eine Form des Banditentums, das auf See von Seeleuten, den sogenannten Piraten, ausgeübt wird. Piraten beschränken sich jedoch nicht auf das Plündern von Schiffen, sondern überfallen manchmal auch kleine Küstenstädte.

Regionale Fischereiorganisationen: Regionale Fischereiorganisationen (RFO) sind internationale Gremien, die von Ländern mit Fischereiiinteressen in einem bestimmten geografischen Gebiet eingerichtet wurden. Einige Organisationen sind für die Verwaltung aller Fischbestände in einem bestimmten Gebiet zuständig. Andere konzentrieren sich auf weit wandernde Arten wie Thunfisch, die sich innerhalb viel grösserer geografischer Gebiete bewegen.

Schweizerisches Seeschiffahrtsamt: Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt (SSA) des EDA beaufsichtigt die Schweizer Handelsflotte. Es übt als zuständige Flaggenstaat- und Zulassungsbehörde die administrative, operative und technische Aufsicht über die zur See fahrenden Schweizer Handelsschiffe, ihre Betreiber und Besatzungen aus. Das SSA übt auch die Aufsicht über die Sport- und Vergnügungsschiffahrt auf See unter Schweizer Flagge aus.

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen: Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) ist ein internationales Übereinkommen, das einen Rechtsrahmen für alle Aktivitäten auf See und im Meer schafft. Im Juni 2022 waren 167 Länder, darunter die Schweiz, und die Europäische Union Vertragsparteien des Übereinkommens. Das Übereinkommen hat aufgrund seiner umfangreichen Regelungen den Status einer Verfassung für die Meere.

Unterwasserkulturerbe: Unterwasserkulturerbe ist definiert als alle Spuren menschlicher Existenz mit kulturellem, historischem oder archäologischem Charakter, die seit mindestens 100 Jahren teilweise oder vollständig, periodisch oder dauerhaft in den Ozeanen sowie in Seen und Flüssen untergetaucht sind.

Ziele für nachhaltige Entwicklung: Die Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) sind die 17 Ziele der Vereinten Nationen der Agenda 2030 (siehe Agenda 2030). Ziel 14, das die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Ozeane, Meere und Meeresressourcen für eine nachhaltige Entwicklung zum Ziel hat, fällt in den Bereich der Maritimen Strategie.

5 Übersicht über die Abkommen im maritimen Bereich

Der QR Code führt auf die Seite, von der die Übersicht über die Abkommen im maritimen Bereich heruntergeladen werden kann (<https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/das-eda/organisation-deseda/staatssekretariat/wohlstand-nachhaltigkeit.html> .





Auguste Piccard und Jacques Piccard an Bord der Trieste 1953. Photo: Keystone

Der Schweizer Jacques Piccard und der amerikanische Marineleutnant Don Walsh tauchten 1960 mit der Trieste auf den Grund des Marianengrabens (westpazifischer Ozean, Nähe Guam). Sie erreichten eine Tiefe von 10'912 Metern bei einem Wasserdruck von circa 1100 bar. Erst 2019 tauchte ein US-Forscher mit 10'928 einige Meter tiefer.

Die Tiefsee ist immer noch weniger erforscht als der Mond.

Impressum

Herausgeber:

Eidgenössisches Departement für
auswärtige Angelegenheiten EDA
3003 Bern
www.eda.admin.ch

Publikationsdatum:

02.06.2023

Gestaltung:

Team Audiovisuell, Kommunikation
EDA, Bern

Titelbild:

Kelly, pexels.com

Bestellungen:

publikationen@eda.admin.ch

Diese Publikation ist auch auf Franzö-
sisch, Italienisch und Englisch erhältlich
und kann heruntergeladen werden
unter [https://www.eda.admin.ch/eda/
de/home/das-eda/publikationen.html](https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/das-eda/publikationen.html)

Bern, 2023 / © EDA

