

überall ein nach den Jahreszeiten wechselnder „Freibord“ vorgeschrieben (vgl. die Internationale Konvention über den Freibord der Seeschiffe vom 5. 7. 1930 — RGBl 1933 II S. 708 — und die Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe vom 25. 12. 1932, RGBl — 1932 II S. 278). Den Gefahren, mit denen die Kräfte des Meeres das Schiff bedrohen, sucht das Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1948, der Londoner Schiffssicherheitsvertrag, zu begegnen. Die Bundesrepublik Deutschland ist diesem Vertrag durch Gesetz vom 22. 12. 1953 (BGBl 1953 II S. 603) beigetreten. Es handelt sich um ein eingehendes Vertragswerk, das auf Grund der letzten Erfahrungen und des neuesten Standes der Technik ein Höchstmaß von Sicherheit für Menschen und Schiff zu erzielen sucht. In diesem Zusammenhang ist auch die Ausstattung der Schiffe mit Funkgerät und dessen Dienstbereitschaft geregelt.

Nicht minder sind die Staaten darum besorgt, daß die Schiffe sich in ihren Hoheitsgewässern gefahrlos bewegen können. Bezeichnung der Fahrwege, Lotsenzwang, Verkehrsregeln sind nur Stichworte für die zahlreichen Maßnahmen, die zu diesem Zwecke getroffen werden [→ Seeschiffahrtsrecht (Seerecht)].

Die Besatzungen der Schiffe sind Gegenstand einer ausgedehnten Fürsorge des internationalen Arbeitsrechts. Zahlreiche, durch die → Internationale Arbeits-Organisation zustande gebrachte internationale Verträge bemühen sich, auch in diesem Bereich einen Mindeststandard zu sichern, der insbesondere Unterbringung und Verpflegung des Seemanns an Bord umfaßt.

- R. Mueller: Das Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht. 1926.  
 G. Gidel: Le droit international public de la mer. 3 Bde. 1932/34. Bd. 1. S. 235 ff.; Bd. 3. S. 193 ff.  
 H. Klein: Staatsschiffe und Staatsluftfahrzeuge im Völkerrecht. 1934.  
 H. Meck: Die Staatszugehörigkeit der Schiffe und Luftfahrzeuge. 1935.  
 W. Laga: Das bewaffnete Handelsschiff. 1939.  
 R. Quadri: Le navi private. 1939.  
 H. E. Duttwyler: Der Seekrieg und die Wirtschaftspolitik der neutralen Staaten. 1945.  
 S. Matwald: Die Entwicklung zur staatlichen Handelsschiffahrt im Spiegel des internationalen Rechts. 1946.  
 J. Le Clère: Les Mesures Coercitives sur les Navires de Commerce Etrangers (Angarie — Embargo — Arrêt de Prince). 1940.  
 A. Blagcaum: Traité de Législation Maritime. Bd. 1. 1950.  
 M. Batow: Alle deutschen Kauffahrteischiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte. 1957.  
 H. Kuhl: Seerechtliche Gesetze und Verordnungen. 5. Aufl. 1958.  
 C. J. Colombos: The International Law of the Sea. 4. Aufl. 1959. S. 246 ff.  
 H. Wehberg: Schiffe unter Schweizerflagge. Die Friedenswarte 42 (1942) S. 175 ff.  
 A. D. Watts: The Protection of Merchant Ships, British Year Book 33 (1957) S. 52 ff.  
 Laws Concerning the Nationality of Ships. Herausgegeben von den Vereinten Nationen. 1955.

HERBERT KRÜGER

## HANDELSCHIFFE, BEWAFFNETE

## 1. Rechtsstellung

Die Rechtsstellung der bewaffneten Handelsschiffe von Kriegführenden unterscheidet sich von der der Hilfskreuzer — Handelsschiffe, die in Kriegsschiffe umgewandelt wurden [→ Kriegsschiffe, völkerrechtliche Stellung] — dadurch, daß das Handelsschiff durch die Bewaffnung seinen Charakter als Nichtkriegführender nicht verliert.

Aus dieser Zwitterstellung als bewaffneter Nichtkriegführender ergeben sich eine Reihe von Rechtsfragen, auf die — auch heute noch — größtenteils eine eindeutige Antwort fehlt. Die Rechtsstellung der betreffenden Handelsschiffe unterscheidet sich aber auch von der bewaffneter neutraler Handelsschiffe. Da den Kriegsschiffen der Kriegführenden in Ausübung des → Prisenrechtes ein Visitationsrecht gegenüber den neutralen → Handelsschiffen auf → Hoher See zusteht [→ Durchsuchung von Schiffen], dürfen sich diese der Ausübung des Durchsuchungsrechts nicht widersetzen. Leiteten sie bewaffneten Widerstand — aber nur dann, nicht schon, weil sie bewaffnet sind, — unterliegen sie ohne weiteres der Aufbringung und Einziehung. Die Behandlung ihrer Fracht und Besatzung ist umstritten; letztere steht — wenigstens theoretisch — den „franc tireurs“ [→ Kombattanten] gleich.

## 2. Bewaffnete Handelsschiffe auf Hoher See

Solange das → Seekriegsrecht die Aufbringung feindlicher Handelsschiffe uneingeschränkt erlaubt, stehen kriegführende Staaten, deren Existenz von der Kapazität ihrer Handelsflotte abhängt, vor der Frage, wie sie ihren Seehandel schützen können. Als eines der Mittel dazu wird die Bewaffnung der Handelsschiffe betrachtet.

Vor dem ersten Weltkrieg schien die völkerrechtliche Stellung bewaffneter Handelsschiffe der Kriegführenden in Theorie und Praxis (Prisenurteile) klar zu sein. Handelsschiffe waren nicht verpflichtet, sich die Visitation durch feindliche Kriegsschiffe als ersten Akt der Wegnahme gefallen zu lassen, da die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe kein Recht, sondern ein Akt der Feindseligkeit ist. Sie konnten vielmehr versuchen zu fliehen und, wenn dabei angegriffen — jedoch nicht vorher —, Widerstand leisten. Aus diesem Grunde war es ihnen gestattet, Waffen zu ihrer Verteidigung an Bord zu haben und zu verwenden. (So Art. 13 Abs. 2 des vom → Institut de Droit International beschlossenen Entwurfs eines „Manuel des lois de la guerre“; Annuaire 26 (1913) S. 516 ff.) Ein derartiges Verhalten gab aber wiederum dem Kriegsschiff das Recht, die notwendige Gewalt anzuwenden, um die Unterwerfung zu erzwingen. Es war unter diesen Umständen von seiner Pflicht, Passagiere und Besatzung vor dem Angriff zu warnen und gegebenen-

falls in  
delsschi  
streng  
übung  
Aufbrin  
nalität  
sich als

Währ  
auffassu  
der Zwis  
krieg tr  
nungsst  
der Bev  
Völkerge  
von Der  
waffnung  
kerrecht

Im W  
das Recl  
dox, da  
gung bei  
setzen d  
lange ve  
sächlich  
doxon lä  
frühen M  
gen dient  
Abwehr  
Als im  
schiffe g  
deren unl  
wurde, h  
nung der  
des offer  
Übung.

Obgleic  
gewohnhe  
liegt die  
bewaffnet  
des Recht  
delsschiffe  
lich nich  
Erster Lo  
dem briti  
Lihie geg  
U-Boote,  
1936 an  
gebunden  
ten Weltk  
waffneten  
dem Fall  
ein U-Boo  
nicht klar  
stand des  
wollte es  
verfahren  
tischen A  
(April 191  
bei Sicht  
eine Unt

## RE, BEWAFFNETE

## Stellung

Der bewaffneten Handelsschiffe unterscheidet sich von den Handelsschiffen, die in Betracht wurden [→ Kriegsrecht: Stellung] — dadurch, daß die Bewaffnung seinen Charakter als bewaffneter Nichtkrieger eine Reihe von Rechten verleiht. Die Rechtsstellung unterscheidet sich von der der Handelsschiffe der Kriegführenden insofern, als sie ein Visitationsrecht, die Durchsichtung von Bord, die Ausübung des Widerstandes — aber nur soweit sie bewaffnet sind, — erleidet der Aufbringung und Verladung ihrer Fracht und Ladungen; letztere steht — werden, „franc-tireurs“ [→ Kom-

## Handelsschiffe auf Hoher See

Das Kriegsrecht die Aufbringung von Handelsschiffen uneingeschränkt erlaubte. Staaten, deren Kapazität ihrer Handelsflotte wuchs, wie sie ihren Seehandel durch eines der Mittel dazu wird Handelsschiffe betrachtet. Im Weltkrieg schien die völkerrechtliche Praxis (Präsenz) Handelsschiffe waren nicht der Visitation durch feindliche Kriegsschiffe. Wegnahme feindlicher Handelsschiffe, sondern ein Akt der Kriegführung, in dem sie nicht angegriffen — jedoch Widerstand leisten. Aus diesem Grund gestattet, Waffen zu ihrer Verteidigung zu haben und zu verwenden. des vom → Institut de Droit International Entwurfs eines „Manuel de la guerre“; Annuaire 26 (1913) art. 27. Dieses Verhalten gab aber Handelsschiffen das Recht, die Notwendigkeit zu verwenden, um die Unterseeboote zu warnen und gegebenenfalls

falls in Sicherheit zu bringen, befreit. Das Handelsschiff war in der Verwendung seiner Waffen streng auf die Defensive beschränkt. Die Ausübung kriegerischer Rechte, wie Visitation und Aufbringung von Handelsschiffen anderer Nationalität oder Angriffshandlungen, qualifizierten sich als → Kriegsverbrechen.

Während des ersten Weltkrieges ist diese Rechtsauffassung kontrovers geworden; sie ist es während der Zwischenkriegszeit geblieben; der zweite Weltkrieg trug wesentlich zur Verschärfung des Meinungsstreits bei. Großbritannien stützte sich bei der Bewaffnung von Handelsschiffen auf ein Völkergewohnheitsrecht, dessen Bestehen aber von Deutschland bestritten wurde, das die Bewaffnung von Handelsschiffen vielmehr als Völkerrechtsverletzung betrachtete.

Im Wesentlichen ging der Streit aber um das Recht zum ersten Schuß. Es erscheint paradox, daß sich das Handelsschiff der Aufbringung berechtigterweise mit Waffengewalt widersetzen darf, dem Kriegsschiff der Angriff aber so lange verboten ist, bis das Handelsschiff tatsächlich Waffengewalt anwendet. Dieses Paradoxon läßt sich teilweise historisch erklären. Vom frühen Mittelalter bis zu den napoleonischen Kriegen dienten die Waffen den Handelsschiffen zur Abwehr von Piraten und Korsaren [→ Piraterie]. Als im 19. Jahrhundert der Schutz der Handelsschiffe gegen Angriffe der Kriegsschiffe wegen deren unbedingter Überlegenheit positives Recht wurde, hielt man zwar am Recht auf Bewaffnung der Handelsschiffe fest, sie kam aber wegen des offensichtlichen Stärkeunterschiedes außer Übung.

Obgleich die britische Haltung mit dem Völkergewohnheitsrecht im Einklang zu stehen scheint, liegt die Problematik in der Art der Verwendung bewaffneter Handelsschiffe. Die Wiederbelebung des Rechtes auf Bewaffnung der britischen Handelsschiffe im ersten Weltkrieg richtete sich nämlich nicht — wie Winston Churchill, damals Erster Lord der Admiralität, am 26. 3. 1913 vor dem britischen Unterhaus behauptete — in erster Linie gegen die Hilfskreuzer, sondern gegen die U-Boote, die durch das Londoner Protokoll von 1936 an die traditionelle Aufbringungsprozedur gebunden wurden [→ U-Boot-Krieg], und im zweiten Weltkrieg gegen Flugzeuge. Beide sind aber bewaffneten Handelsschiffen gegenüber nicht in jedem Fall offensichtlich überlegen. Deshalb mußte ein U-Boot und jedes andere, in der Bewaffnung nicht klar überlegene Kriegsschiff aktiven Widerstand des bewaffneten Handelsschiffes erwarten, wollte es nach dem traditionellen Aufbringungsverfahren vorgehen. Die Instruktionen der britischen Admiralität an bewaffnete Handelsschiffe (April 1916 und 1. 10. 1939), feindliche U-Boote bei Sicht anzugreifen, machten darüber hinaus eine Unterscheidung zwischen Verteidigungs-

und Angriffshandlungen unmöglich. Das Deutsche Reich betrachtete seit dem 8. 11. 1916 und während des zweiten Weltkrieges das Führen von Waffen als Grund zur warnungslosen Versenkung. Es ist jedenfalls schwer einzusehen, weshalb die Bewaffnung von Handelsschiffen allein zu dem Zweck, U-Boote bei Sicht anzugreifen, erlaubt sein, ein entsprechendes Recht der U-Boote zu aktiven „Verteidigungsmaßnahmen“ in der Form eines Angriffes auf bewaffnete feindliche Handelsschiffe bei Sicht aber fehlen soll. Richtig meint daher Smith (aaO. S. 83): „Unless a clear and firm line can be drawn between the warship and the merchantman it is inevitable that the latter must be exposed to the same risks as the former“. Dazu kommt noch, daß, während in früheren Zeiten die Bewaffnung der Handelsschiffe eine Sache der privaten Reeder war und die Bedienungsmannschaft aus der Besatzung kam, in beiden Weltkriegen Waffen und Bedienungsmannschaft (meist Matrosen der Kriegsmarine) von der Regierung zur Verfügung gestellt und die bewaffneten Handelsschiffe auf diese Weise in die kriegerischen Anstrengungen der Staaten einbezogen wurden. Durch die Übung in beiden Weltkriegen wurde die Bewaffnung der Handelsschiffe zu einem „riskanten Akt“, ähnlich der → Spionage: Sie ist erlaubt, aber wegen der großen Gefahr, die sie für den Feind darstellt, stehen diesem Repressivmaßnahmen zu. Der Nürnberger Militärgerichtshof [→ Nürnberger Prozesse] hat es demgemäß abgelehnt, „to hold Dönitz guilty for his conduct of submarine warfare against British armed merchant ships.“

Obwohl seitens desjenigen, der die Bewaffnung für völkerrechtswidrig hält, die standrechtliche Behandlung einer bewaffneten Widerstand leistenden Besatzung für gerechtfertigt angesehen werden könnte, bestimmte eine Anlage (vom 22. 6. 1914) zur deutschen Prisenordnung des ersten Weltkrieges, daß die Besatzung (auch neutrale Staatsangehörige) als → Kriegsgefangene zu behandeln seien; Passagiere seien, außer wenn sie sich am Widerstand beteiligt haben (dann kann gegen sie ein kriegsgerichtliches Verfahren eingeleitet werden), zu entlassen. Diese Regelung entspricht dem Art. 8 des XI. Haager Abkommens vom 18. 10. 1907 [→ Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907] (die Besatzung „nimmt an den Feindseligkeiten teil“) und dem Art. 64 des Entwurfs des Institut de Droit International für den „Manuel des lois de la guerre“ (Annuaire 26 (1913) S. 571 ff.). Ware Neutraler, die sich auf feindlichen Schiffen befindet, unterliegt bei Leistung von Widerstand nicht in jedem Fall der Beschlagnahme, obwohl es nicht als Völkerrechtsverletzung betrachtet werden kann, wenn neutrales Gut auf Grund der Verladung auf einem bewaffneten feindlichen Schiff für verfallen erklärt wird.