

Wesst vaktig
Handelsflößen
von ehke Kriegsfunde

Strapp - Schlo

Handelsschiffe — Handelsschiffe, bewaffnete

den Jahreszeiten wechselnder hrieben (vgl. die Internationale den Freibord der Seeschiffe (B1 1933 II S. 708 — und die Ver- reibord der Kauffahrteischiffe (B1 — 1932 II S. 278). Den n die Kräfte des Meeres das cht das Übereinkommen zum hlichen Lebens auf See von

1948, der Londoner Schiffssicherheitsvertrag, zu begeben. 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 Seemannes an Bord umfaßt.

R. Müller: 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: Staatschiffe und Staatsluftfahrzeuge im Völkerrecht. 1934.
 H. Wehberg: Die Staatszugehörigkeit der Schiffe und Luftfahrzeuge. 1935.
 H. Wehberg: Das bewaffnete Handelsschiff. 1939.
 R. Quadri: Le navi private. 1939.
 H. E. Duttwyler: Der Seekrieg und die Wirtschaftspolitik der neutralen Staaten. 1946.
 B. Malwald: Die Entwicklung zur staatlichen Handelsschiffahrt im Spiegel des internationalen Rechts. 1946.
 J. Le Clerc: Les Mesures Coercitives sur les Navires de Commerce Etrangers (Angarie — Embargo — Arrêt de Prince). 1949.
 A. Blagoum: Traité de Législation Maritime. Bd. 1. 1950.
 M. Batow: Alle deutschen Kauffahrtschiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte. 1957.
 H. Kuhl: Seerechtliche Gesetze und Verordnungen. 5. Aufl. 1958.
 D. J. Colombo: 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.
 Law 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 → Prisensrechtes ein Visitationsrecht gegenüber den neutralen → Handelsschiffen auf → Hoher See zusteht [→ Durchsuchung von Schiffen], dürfen sich diese der Ausübung des Durchsuchungsrechts nicht widersetzen. Leiten 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 unstritten; 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 (Prisensurteile) 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 i
 delssc
 streng
 Übung
 Aufbr
 nalität
 sich al
 Wäh
 auffass
 der Zw
 krieg t
 nungst
 der Be
 Völkerg
 von De
 waffnun
 kerrecht
 Im V
 das Rec
 dox, da
 gung be
 setzen d
 lange ve
 sächlich
 doxon lä
 frühen M
 gen dient
 Abwehr
 Als im 1
 schiffe g
 deren un
 wurde, h
 nung der
 des offer
 Übung.
 Obgleic
 gewohnhe
 liegt die l
 bewaffnet
 des Rech
 delsschiffe
 lich nich
 Erster Lo
 dem britis
 Linie 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