



Universitätsverlag Potsdam



Vanessa Ritt

Unbemannte Schiffe im Internationalen Seerecht

Acta Iuridica Universitatis Potsdamiensis

ISSN (print) 2199-9686

ISSN (online) 2199-9694

Herausgegeben von

Prof. Dr. iur. Dorothea Assmann

Prof. Dr. iur. Dr. h. c. (SZTE) Detlev W. Belling, M.C.L. (U. of Ill.)

Prof. Dr. iur. Wolfgang Mitsch

Prof. Dr. iur. Thorsten Ingo Schmidt

Mitbegründet von

OKR i. R. Dr. iur. utr. Joachim Gaertner †

Band 8

Vanessa Ritt

Unbemannte Schiffe im Internationalen Seerecht

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de/> abrufbar.

Die Veröffentlichung der Dissertation wurde mit einem Publikationskostenzuschuss der Potsdam Graduate School gefördert.

Universitätsverlag Potsdam 2022

<http://verlag.ub.uni-potsdam.de/>

Am Neuen Palais 10, 14469 Potsdam
Tel.: +49 (0)331 977 2533 / Fax: 2292
E-Mail: verlag@uni-potsdam.de

Dissertation, Universität Potsdam, 2021

Dieses Werk ist unter einem Creative Commons Lizenzvertrag lizenziert:

Namensnennung 4.0 International

Um die Bedingungen der Lizenz einzusehen, folgen Sie bitte dem Hyper-

link: <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Umschlagfoto: Karla Fritze, Universität Potsdam

Satz: kleinkariert Lektorat und Satz

Druck: docupoint GmbH Magdeburg

ISBN 978-3-86956-522-4

Zugleich online veröffentlicht

auf dem Publikationsserver der Universität Potsdam:

<https://doi.org/10.25932/publishup-51938>

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	19
Vorwort	23
A. Einleitung	25
I. Problemstellung	25
II. Gang der Untersuchung	29
B. Der Schiffsbegriff des SRÜ und dessen Kompatibilität mit autonomen Schiffen	33
I. Ausgangslage.....	33
II. Der allgemeine Schiffsbegriff des SRÜ.....	34
1. Merkmal „Betrieb auf dem Wasser“.....	34
2. Merkmal „Fahrzeug“	35
3. Positive Beispiele als Definitionsmerkmal.....	37
4. Merkmal „Staatszugehörigkeit“.....	37
a) Die Formulierungen „fremde Schiffe“ und „Schiffe aller Staaten“.....	37
b) Regelung des Flaggenstaatenprinzips durch das SRÜ ..	39
c) Anknüpfung vertraglicher Pflichten an die Staatszugehörigkeit.....	40
d) Das Recht zum Betreten staatenloser Schiffe als Indiz..	40
i. Die Ausgestaltung des Rechtes nach dem SRÜ.....	40
ii. Entstehung der Regelung	42
iii. Gleichstellung mit Seeräuberschiffen.....	43
iv. Fazit.....	43
e) Internationale Rechtsprechung	44
i. Lotus Case.....	44
ii. Naim Molvan v. Attorney General for Palastine ...	44
iii. M/V Saiga Case No. 2.....	45
iv. Fazit.....	45
f) Keine Entstehung eines rechtsfreien Raumes durch die Ausgrenzung Staatenloser Schiffe.....	46
g) Argumente gegen die Annahme der Staatszugehörigkeit als Merkmal	47
h) Fazit	47

5. Merkmal „Hoheitsgewalt“	48
a) Die Hoheitsgewalt im Kontext des SRÜ	48
i. Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten auf der Hohen See	49
ii. Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten im Küstenmeer und anderen Zonen	50
iii. Fazit	51
b) Die Entstehung rechtsfreier Räume	52
c) Hoheitsgewalt im Kontext anderer internationaler Verträge	53
d) Hoheitsgewalt als Definitionsmerkmal in der Literatur	53
e) Fazit	54
6. Entwurf einer allgemeinen Definition und deren Übertragbarkeit auf autonome Schiffe	54
7. Die Unterscheidung von „ship und vessel“ durch das SRÜ	55
a) Verwendung der Begriffe in der Literatur	55
b) Verwendung der Begriffe in anderen internationalen Verträgen	56
c) Die Begriffe in anderen authentischen Vertragssprachen	56
d) Entstehung der Norm	57
e) Fazit	57
III. Besondere Schiffsbegriffe des SRÜ	58
1. Kriegsschiff	58
2. Flottenhilfsschiff	59
3. Staatsschiff	60
4. Seeräuberschiff	61
5. Handelsschiff	63
6. Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge	64
7. Fazit	65
IV. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff	66
1. Entstehung von Gewohnheitsrecht	66
2. Die Staatenpraxis zum gewohnheitsrechtlichen Schiffsbegriff	68
a) AFS Convention	68
b) Ballastwasser-Übereinkommen	68
c) London Dumping Convention	69
d) MARPOL-Abkommen	69
e) Nairobi Convention	69
f) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	70

g) COLREGS-Abkommen	70
h) UN Convention on Conditions for the Registration of Ships	70
i) Hague und Rotterdam Rules	71
j) SUA Convention	71
k) Bergungskonvention	72
l) Verträge ohne Definition	72
m) Fazit	72
3. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff in der Literatur . .	73
4. Fazit	74

C. Rechte der Flaggenstaaten bei Rechtsdurchsetzung durch andere Staaten	75
I. Ausgangslage	75
II. Ausübung der Strafgerichtsbarkeit im Küstenmeer nach Art. 27 SRÜ	76
1. Historie der Norm	76
2. Auslegung der Norm	79
a) Zulässige Maßnahmen bei vorbeifahrenden Schiffen . . .	81
i. Bedeutung der Formulierung „should not“	81
ii. Ausformung im deutschen Recht	82
iii. Die Fallgruppen nach Art. 27 I SRÜ	83
(1) Art. 27 I lit. (a) und (b) SRÜ	83
(2) Art. 27 I lit. (c) SRÜ	84
(3) Art. 27 lit. (d) SRÜ	85
b) Die innere Gewässer verlassenden Schiffe	85
c) Hinzuziehung diplomatischen Personals	86
d) Berücksichtigung der Interessen der Schifffahrt	87
e) Straftaten vor Einfahren des Schiffes in das Küstenmeer	88
f) Überschneidung von Fällen der nicht friedlichen Durchfahrt mit Fällen der Ausübung von strafprozessualen Maßnahmen	89
i. Friedliche Durchfahrt	89
ii. Maßnahmen nach Art. 25 I SRÜ	89
iii. Überschneidung der beiden Fälle	90
iv. Behandlung von Überschneidungen	90

g) Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes	91
i. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Völkerrecht	91
ii. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im internationalen Seerecht	91
(1) Rechtsprechung	91
(a) Schiedsgerichtsverfahren der „I'm Alone“	92
(b) Schiedsgerichtsverfahren der „Red Crusader“	92
(c) M/V Saiga No. 2	92
(2) Vertragsrecht	93
(3) Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im SRÜ	93
(a) Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes über nationale Gesetze im Rahmen von Art. 27 SRÜ	94
(b) Maßnahmen im allgemeinen Interesse	94
h) Fazit	95
3. Abwehrrechte der Flaggenstaaten	95
a) Nationalrechtliche Abwehrrechte	95
b) Diplomatischer Schutz	96
i. Voraussetzungen für die Ausübung diplomatischen Schutzes	97
ii. Ausübung diplomatischen Schutzes im Seerecht	97
4. Konsequenzen für unbemannte Schiffe	98
a) Allgemeine Problemlage bei unbemannten Schiffen	98
b) Hinzuziehung diplomatischen Personals	99
c) Videoüberwachung auf dem Schiff	100
i. Datenschutzrechtliche Problematik	100
ii. Prozessuale Verwertung der Aufnahmen	101
d) Fazit	101
III. Ausübung zivilprozessualer Befugnisse im Rahmen von Art. 28 SRÜ	102
1. Auslegung der Norm	102
a) Historischer Hintergrund	102
b) Eingriffsrechte der Küstenstaaten	104
i. Art. 28 I SRÜ	104
ii. Art. 28 II SRÜ	104
2. Abwehrrechte der Flaggenstaaten	106
a) Nationalrechtliche Abwehrrechte	106
b) Diplomatischer Schutz	107

3. Konsequenzen für unbemannte Schiffe	107
a) Allgemeine Problemlage bei unbemannten Schiffen	107
b) Hinzuziehung diplomatischen Personals	107
i. Teleologische Auslegung im Völkerrecht	108
(1) Grundsätzlicher Vorrang des Konsensprinzips	108
(2) Ausnahme der Implied Powers Lehre	109
(3) Anwendung des Effektivitätsgrundsatzes im Rahmen der teleologischen Auslegung	109
ii. Übertragung der teleologischen Auslegung auf die vorliegende Problematik	110
(1) Vertragsziele	110
(2) Übertragung der Vertragsziele auf die Norm	110
(a) Restriktive Vorgehensweise nach Art. 28 SRÜ	110
(b) Übertragung des Grundgedankens von Art. 27 III SRÜ auf Art. 28 SRÜ	111
(c) Förderung der Vertragsziele durch Auslegung	111
c) Videoüberwachung	112
d) Fazit	112
IV. Ausübung von Kontrollrechten in der Anschlusszone nach Art. 33 SRÜ	113
1. Historischer Hintergrund	113
2. Kontrollrechte der Küstenstaaten	115
a) Der rechtliche Status der Gewässer	115
b) Der Katalog der Eingriffsbefugnisse in Art. 33 SRÜ	117
c) Staatenpraxis	118
d) Zwangsmaßnahmen	119
i. Nacheile	119
ii. Nationalrechtliche Zwangsmaßnahmen	120
3. Abwehrrechte des Flaggenstaates	121
a) Nationalrechtliche Abwehrrechte	121
b) Diplomatischer Schutz	121
4. Konsequenzen für unbemannte Schiffe	121
V. Durchsetzung von Gesetzen des Küstenstaates in der ausschließlichen Wirtschaftszone nach Art. 73 SRÜ	123
1. Zulässige Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Gesetze	123
2. Abwehrrechte des Flaggenstaates	124
3. Konsequenzen für unbemannte Schiffe	125

D. Allgemeine Pflichten der Flaggenstaaten	127
I. Ausgangslage.....	127
II. Das Erfordernis eines genuine link zwischen Schiff und Flaggenstaat nach Art. 91 I SRÜ	128
1. Der genuine link	129
a) Der genuine link in der Rechtsprechung.....	129
b) Der genuine link in der Literatur	129
c) Fazit.....	132
2. Der genuine link und unbemannte Schiffe	132
III. Die Pflichten aus Art. 94 SRÜ	133
1. Allgemeine Regelung nach Art. 94 I SRÜ	134
a) Historie	134
b) Verwaltungsmäßige, technische und soziale Angelegenheiten	134
2. Art. 94 II lit. a) SRÜ	135
3. Die Hoheitsgewalt über das Schiff nach Art. 94 II lit. b) SRÜ	135
a) Auslegung von Art. 94 II lit. b) SRÜ.....	135
b) Unbemannte Schiffe	136
i. Die Auslegung von Art. 94 II lit. b) SRÜ in Bezug auf unbemannte Schiffe	136
ii. Die Anwendung des Gedankens aus Art. 61 WVK. .	137
4. Die Gewährleistung der Sicherheit auf See in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Seetüchtigkeit nach Art. 94 III lit. a) SRÜ	138
5. Die Gewährleistung der Sicherheit auf See in Bezug auf die Besatzung nach Art. 94 III lit. b) SRÜ.....	139
6. Die Verpflichtung das Schiff einem Kapitän und Offizieren zu unterstellen nach Art. 94 IV lit. b) SRÜ.....	140
7. Fazit.....	141
IV. Die Haftung des Kapitäns nach Art. 97 SRÜ.....	141
1. Die Regelung des Art. 97 SRÜ	141
2. Die Haftung im nationalen Recht.	143
a) § 315 StGB	143
b) § 315 a StGB	144
c) § 222 StGB	145
d) § 229 StGB.....	146

3. Die Übertragbarkeit des nationalen Haftungsregimes auf unbemannte Schiffe	146
a) Problematik des Handlungs- und Erfolgsortes	146
i. Das Ubiquitätsprinzip	146
ii. Konsequenzen der Anwendung des Ubiquitätsprinzips	147
iii. Fazit	148
b) Unterlassensdelikte	148
4. Verortung der Jurisdiktion bei unbemannten Schiffen im Kontext des SRÜ	149
a) Kollisionen verschiedener Jurisdiktionen	149
i. §§ 3–9 StGB	149
ii. Art. 103 GG	150
b) Allgemeine Lösungsansätze	150
c) Die Jurisdiktion bei unbemannten Schiffen im Seerecht	151
5. Fazit	152
V. Die Pflicht zur Seenotrettung nach Art. 98 SRÜ	153
1. Die Pflicht zur Seenotrettung nach dem SRÜ	153
a) Historie	153
b) Ausgestaltung der Pflicht nach dem SRÜ	154
c) Flüchtlingsproblematik	155
2. Die gewohnheitsrechtliche Pflicht zur Seenotrettung	157
3. Anwendung auf unbemannte Schiffe	158
a) Ausgangslage	158
b) Auslegung von Art. 98 SRÜ	159
i. Gefährdung des Schiffes	159
ii. Schnellstmöglich zu Hilfe eilen	160
iii. Sinn und Zweck der Norm	160
c) Übertragbarkeit des Gedankens aus Art. 61 WVK	160
4. Fazit	161
E. Besondere Pflichten der Flaggenstaaten in Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Stoffe	163
I. Interessenlage	163
II. Die Mitführungspflicht für Dokumente nach Art. 23 SRÜ	164
1. Auslegung der Vorschrift	164
a) Sinn und Zweck der Vorschrift	164
b) Historie	165
c) Wortlaut	165

d) Vorherige Informationspflicht	165
i. Staatenpraxis	166
ii. Regelungen in anderen Verträgen	167
iii. Schrifttum	167
2. Die Übertragung der Regelung auf unbemannte Schiffe.	169
a) Gegenwärtiger Stand.	169
b) Vorschlag zur Umsetzung bei unbemannten Schiffen.	170
c) Vereinbarkeit von Online-Registern mit dem SRÜ.	170
i. Einführung	170
ii. Systematik des Vertrages	171
iii. Andere Verträge.	171
iv. Umweltschutz	172
d) Fazit	173
III. Besondere Vorsichtsmaßnahmen nach Art. 23 SRÜ.	173
1. Die Auslegung der Vorschrift	173
2. Übertragbarkeit auf unbemannte Schiffe.	174
IV. Die Entrichtung von Gebühren für bestimmte Dienste der Küstenstaaten im Küstenmeer nach Art. 26 II SRÜ.	175
1. Die Auslegung der Vorschrift	175
2. Übertragbarkeit auf unbemannte Schiffe.	176
F. Auswirkungen auf die Piraterievorschriften	179
I. Ausgangslage.	179
II. Der Pirateriebegriff des SRÜ	180
1. Auslegung des Pirateriebegriffs nach dem SRÜ	180
a) Art. 101 SRÜ	180
i. Sinn und Zweck der Vorschrift	181
ii. Historische Entwicklung	181
iii. „Jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung“	183
iv. „Zu privaten Zwecken“	184
v. „Auf der Hohen See oder an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht“	186
vi. „durch die Besatzung oder Fahrgäste eines privaten Schiffs“	187
b) Art. 102 SRÜ	187
2. Aktuelle Entwicklungen und Formen von Piraterie	188
3. Zu erwartende Entwicklungen durch unbemannte Schiffe.	190

4. Auswirkungen auf die Pirateriedefinition des SRÜ	191
a) Art. 101 SRÜ	191
i. Rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung	191
(1) Piraterie im Kontext des deutschen Strafrechts.	192
(2) Gewalttat.	192
(a) Der deutsche Gewaltbegriff	193
(b) Übertragung auf das SRÜ.	194
(3) Plünderung	195
(a) Die Wegnahme nach dem deutschen Recht	195
(b) Übertragung auf den Begriff der Plünderung.	196
ii. Begehung durch die Besatzung eines Schiffes	197
(1) Erfordernis einer Strafverfolgung nach dem Weltrechtsprinzip	197
(a) Weitgreifender Entfall des Erfordernisses einer Strafverfolgung nach dem Weltrechtsprinzip	197
(b) Szenarien, in denen weiterhin ein Eingreifen anderer Staaten sinnvoll erscheint.	198
(2) Anpassung des Normtextes.	199
iii. Auf Hoher See	199
(1) Historie.	199
(2) Wortlaut	199
(3) Sinn und Zweck	200
(4) Fazit	200
b) Art. 102 SRÜ	200
i. Wortlaut.	200
ii. Sinn und Zweck.	201
iii. Schlussfolgerung	201
c) Fazit.	202
III. Prinzip der Aufbringung in Art. 105–107 SRÜ.	203
1. Die Auslegung der Vorschriften des SRÜ.	203
a) Art. 105 SRÜ	203
i. Sinn und Zweck der Vorschrift	204
ii. Historische Entwicklung	204
iii. Ausgestaltung der Jurisdiktionsbefugnis.	205
b) Art. 106 SRÜ	206
c) Art. 107 SRÜ.	208

2. Die Übertragung des Prinzips der Aufbringung auf unbemannte Schiffe	209
a) Seeräuberschiff	210
b) Aufbringung	210
c) Entschädigung	210
IV. Fazit	211
G. Umweltrechtliche Verpflichtung zur Förderung unbemannter Schiffe	213
I. Ausgangslage	213
II. Art. 194 SRÜ	214
1. Sinn und Zweck der Vorschrift	215
2. Entstehungsgeschichte der Norm	216
3. Auslegung von Art. 194 I SRÜ	217
a) Notwendige Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt	218
b) Einzelnen oder gemeinsam	219
c) Ungeachtet ihrer Ursachen	220
d) Die geeignetsten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel	220
e) In Einklang mit dem Vertrag	220
f) Abstimmung der Politik mehrerer Staaten	221
4. Auslegung von Art. 194 II SRÜ	222
5. Auslegung von Art. 194 III lit. b) SRÜ	223
III. Art. 211 SRÜ	224
1. Sinn und Zweck der Vorschrift	225
2. Entstehungsgeschichte	226
3. Auslegung von Art. 211 I SRÜ	227
a) Internationale Regelungen und Normen	228
b) Verschmutzung der Meeresumwelt	228
c) Schädigung mit der Verschmutzung zusammenhängender Interessen	229
d) Zuständige Internationale Organisation oder allgemeine diplomatische Konferenz	229
4. Auslegung von Art. 211 II SRÜ	230
5. Art. 211 III-VII SRÜ	232

IV. Gegenwärtige Problematik der Umweltverschmutzung durch Schiffe.	232
1. Vorsätzliche Umweltverschmutzung	232
a) Verschmutzung durch Schweröl als Treibstoff.	232
b) Gegenwärtige umweltfreundlichere Alternativen	234
c) Weitere Quellen für marine Umweltverschmutzung.	234
d) Bisherige ergriffene legislative Maßnahmen	235
2. Fahrlässige Umweltverschmutzung	235
a) Torrey Canyon.	235
b) Amoco Cadiz	236
c) Exxon Valdez.	236
d) Weitere Schiffsunglücke	237
V. Positive Änderungen durch unbemannte Schiffe	237
VI. Die Pflicht zur Förderung unbemannter Schiffe für die Staaten.	239
1. Art. 194 und Art. 211 SRÜ als Ausgangspunkt.	239
a) Art. 194 I SRÜ	239
b) Art. 194 II SRÜ	239
c) Art. 194 III SRÜ.	240
d) Art. 211 I SRÜ	240
2. Handlungspflicht für die Staaten.	240
a) Maßnahmen im internationalen legislativen Bereich	241
b) Maßnahmen im nationalen legislativen und exekutiven Bereich	241
i. Das autonome Fahren im Straßenverkehr als Vorbild	241
ii. Übertragung auf den marinen autonomen Verkehr	242
H. Cyber Security für unbemannte Schiffe	245
I. Einführung in die Problematik.	245
II. Gesetzliche Grundlagen	246
1. ISM Code	246
a) Resolution A.741(18)	247
b) Präambel des Codes	247
c) Ziele des Codes	248
d) Das durch die Betreiber einzuführende Sicherheitssystem	248
2. Kapitel IX SOLAS	249
3. Resolution MSC.428 (98)	250

4. Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3	250
a) Die Richtlinie allgemein	250
b) Gefährdete Systeme	251
c) 5 Punkte Aktionsplan	252
d) Weitere Informationsquellen.	252
III. Aktuelle Probleme	252
1. Hafen von Antwerpen	252
2. Not Petya Attacke	253
3. Angriff auf die Reederei Cosco	253
4. Angriff auf MSC	254
5. Hafen von Bandar Abbas	254
6. Allgemeine Zunahme an Cyber-Attacken	254
IV. Die praktische Umsetzung und Maßnahmen bei normalen Schiffen.	255
1. Die Unterscheidung zwischen Maßnahmen im IT und OT Bereich	255
2. Die Risikoanalyse im maritimen Bereich	256
a) Methoden zur Risikoanalyse	256
b) Die Kategorisierung der Risikofaktoren	256
c) Bestehende Bewertungssysteme	257
i. NIST framework und FMEA	257
ii. MaCRA	257
3. Auf der Risikoanalyse aufbauende Maßnahmen	258
a) Die Ausbildung qualifizierten Personals	258
b) Die Sicherung der Netzwerke	258
c) Beauftragung von Cyber-Security-Officern und Schulung des Personals	259
4. Die Unternehmensstruktur im maritimen Bereich als Problem.	259
V. Die Übertragung der Regeln auf unbemannte Schiffe	260
1. Anwendbarkeit der Gesetzlichen Grundlagen	261
a) ISM-Code	261
i. Die Präambel	261
ii. Reg. 4 und 5	261
iii. Reg. 6	261
iv. Reg. 7 und 8	262
v. Fazit	262
b) Resolution MSC.428(98)	262
c) Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3	262

2. Die praktische Umsetzung der Maßnahmen bei autonomen Schiffen	263
VI. Fazit	264
I. Zusammenfassung	265
I. Die Schiffsdefinition des SRÜ	265
1. Staatszugehörigkeit als Merkmal	265
2. Hoheitsgewalt als Merkmal	266
3. Die Unterschiedliche Verwendung von „ship“ und „vessel“ ..	267
4. Der entwickelte Schiffsbegriff	267
5. Besondere Schiffsbegriffe	268
6. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff	268
II. Rechte der Flaggenstaaten bei Zwangsmaßnahmen durch andere Staaten	269
1. Strafgerichtsbarkeit	269
2. Zivilgerichtsbarkeit	270
3. Kontrollrechte in der Anschlusszone	271
4. Durchsetzung von Gesetzen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone	271
III. Allgemeine Pflichten der Flaggenstaaten	272
1. Genuine Link	272
2. Ausübung der Hoheitsgewalt nach Art. 94 SRÜ	273
3. Die strafrechtliche und disziplinarrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns aus Art. 97 SRÜ	273
4. Die Pflicht zur Seenotrettung aus Art. 98 SRÜ	274
IV. Besondere Pflichten der Flaggenstaaten	275
V. Die Piraterievorschriften des SRÜ	276
VI. Die umweltrechtliche Pflicht zur Förderung unbemannter Schiffe	277
VII. Cyber Security Maßnahmen bei unbemannten Schiffen	278
J. Literaturverzeichnis	279

Abkürzungsverzeichnis

AAWA	Advanced Autonomous Waterborne Application Initiative
AFS Convention	International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships
AJIL	American Journal of International Law
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
AVR	Archiv des Völkerrechts
AYIL	Australian Yearbook of International Law
BBC	British Broadcasting Corporation
BeckRS	Beck-Rechtsprechung
BGH	Bundesgerichtshof
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BmBf	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BYIL	British Yearbook of International Law
Cal. L. Rev.	California Law Review
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
COLREGS	Kollisionsverhütungsregeln, International Regulations for Preventing Collisions at Sea
CWILJ	California Western International Law Journal
Doc.	Document
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
ECA	Emission Control Area
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EJIL	The European Journal of International Law
ELQ	Ecology Law Quarterly
EMSN	European Maritime Simulator Network
EPIL	Encyclopedia of Public International Law
EU	Europäische Union
EUNAVFOR	European Union Naval Force
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FMEA	Failure Mode and Effects Analysis

FRONTEX	Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache
GA	General Assembly
GAOR	General Assembly Official Records
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
GG	Grundgesetz
GHG	Greenhouse Gas
GJIL	Göttingen Journal of International Law
HGB	Handelsgesetzbuch
HILJ	Harvard International Law Journal
ICJ	International Court of Justice
ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
IECQ	Industrial & Environmental Crisis Quarterly
IGH	Internationaler Gerichtshof
IJMCL	The International Journal of Marine and Coastal Law
IJRL	International Journal of Refugee Law
ILA	International Law Association
ILC	International Law Commission
ILM	International Legal Materials
ILR	International Law Reports
IMAGinE	Intelligente Manöver Automatisierung – kooperative Gefahrenvermeidung in Echtzeit
IMO	International Maritime Organization
InTeR	Zeitschrift zum Innovations- und Technikrecht
ISC	International Chamber of Shipping
ISM Code	International Safety Management Code
IT	Informationstechnologie
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
IUMI	International Union of Maritime Insurance
JCPC	Judicial Committee of the Privy Council
JILPAC	Journal of International Law of Peace and Armed Conflict
JIML	Journal of International Maritime Law
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JR	Juristische Rundschau
JRS	Journal of Refugee Studies
JURA	Juristische Ausbildung
JuS	Juristische Schulung

KJ	Kritische Justiz
KriPoZ	Kriminalpolitische Zeitschrift
LJIL	Leiden Journal of International Law
LNG	Liquid Natural Gas
LTO	Legal Tribune Online
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MDO	Marine Diesel Oil
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
MPEPIL	Max Planck Encyclopedia Of Public International Law
MüKo	Münchener Kommentar
MUNIN	Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks
MSC	Mediterranean Shipping Company
NABU	Naturschutz Bund
Nav. L. Rev.	Naval Law Review
NIST	National Institute of Standards and Technology's
NJIL	Nordic Journal of International Law
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NOx	Stickstoffoxide
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NuR	Natur und Recht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
Lit.	Litera
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OCM	Ocean and Coastal Management
ODIL	Ocean Development & International Law
OLG	Oberlandesgericht
OT	Operational Technology
PCA	Permanent Court of Arbitration
PCIJ	Permanent Court of International Justice
RdTW	Recht der Transportwirtschaft
PEARL	open access research repository for the University of Plymouth
RECIEL	Review of European, Comparative & International Environmental Law
Reg.	Regulation
Res.	Resolution

Rn.	Randnummer
SchRegO	Schiffsregisterordnung
SECA	Sulphur Emission Control Area
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SELJ	Stanford Environmental Law Journal
Sess.	Session
SIMPLY	Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook
SINTEF Ocean	Foundation for Scientific and Industrial Research
SOLAS Abkommen	International Convention for the Safety of Life at Sea
SO _x	Schwefeloxide
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
StGB	Strafgesetzbuch
StIGH	Ständiger Internationaler Gerichtshof
StPO	Strafprozessordnung
SUA Convention	Convention For The Suppression of
Suppl.	Supplement
TeKes	Finnish Funding Agency for Technology and Innovation
TIMReview	Technology Innovation Management Review
TMLJ	Tulane Maritime Law Journal
UMLR	University of Miami Law Review
UN	United Nations
UNCHE	United Nations Conference on the Human Environment
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNTS	United Nations Treaty Series
USA	United States of America
VCLT	Vienna Convention on the Law of Treaties
VEIJ	Virginia Environmental Law Journal
VJIL	Virginia Journal of International Law
Vol.	Volume
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WiWo	Wirtschafts Woche
WVK	Wiener Vertragsrechtskonvention
ZaöRV	Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
ZPO	Zivilprozessordnung

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2021 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam als Dissertation angenommen. Literatur und Rechtsprechung konnten bis März 2021 berücksichtigt werden.

Besonders möchte ich meinem Doktorvater und Erstgutachter Herrn Prof. Dr. Marcus Schladebach, LL.M. für die Möglichkeit zur Promotion, die sehr gute Betreuung und vor allem eine sehr schöne und lehrreiche Zeit als akademische Mitarbeiterin am Lehrstuhl danken. Die gemeinsame Arbeit hat mir immer viel Freude bereitet und mir ermöglicht noch weitere zwei Jahre das Universitätsleben zu genießen. Die Promotionszeit wird mir so immer in sehr guter Erinnerung bleiben.

Weiterer Dank gebührt meinem Zweitgutachter Herrn apl. Prof. Dr. Norbert Janz für eine sehr schnelle und umfassende Begutachtung der Arbeit, sowie Herrn Prof. Dr. Lars Hummel, LL.M. für eine gut vorbereitete und sehr angenehme Fachprüfung im Rahmen meiner Disputation. Beide haben mich mit Ihren Anmerkungen und Vorschlägen sehr inspiriert.

Die Möglichkeit der Nutzung der Bibliothek des Lehrstuhls von Herrn Prof. Dr. Andreas Zimmermann, LL.M und die sehr engagierte Arbeit des Fernleihe-Teams der Universitätsbibliothek Potsdam haben sehr zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen. Anders wäre die Erstellung dieser Dissertation während der Pandemie nicht in einem entsprechenden zeitlichen Rahmen möglich gewesen.

Zu guter Letzt möchte ich vor allem meiner Familie und meinen Freunden danken, die mich während der Promotionszeit immer unterstützt haben.

Lübeck, im September 2021

Vanessa Ritt

A. Einleitung

I. Problemstellung

Die Schifffahrt unterlag immer schon auch besonders dem technischen Wandel. Umso mehr der technische Fortschritt ermöglicht, umso kühner wurden und werden die Ziele der Schifffahrt. War früher noch die Entdeckung neuer Kontinente der Traum der Menschheit, so ist eine der neuesten Entwicklungen der Industrie das autonome Schiff. Diese Schiffe sollen eigenständig ohne eine Besatzung an Bord beispielsweise Waren über die Weltmeere verschiffen.

Ziel der Forschung ist es, Schiffe zu entwickeln, die sicher autonom navigieren können. Sie sollen anstatt von Menschen durch Satelliten, Sensoren und Computer gelenkt werden.¹ Zum Großteil existierten die technischen Komponenten, die zur Realisierung der autonomen Schifffahrt benötigt werden, wohl bereits. Wichtig seien unter anderem GPS-Standortbestimmung, Radar, Echolot, visuelle und thermische Sensoren aber natürlich auch Software, die die nötige Verbindung zwischen den Einzelteilen herstellt. Überwacht werden sollen die Flotten mit künstlicher Intelligenz dann von Kapitänen an Land, die von einem Kontrollzentrum aus nur eingreifen, wenn die Schiffe Fehlermeldungen senden. So sieht auch die Vision vom Marine-Bereich von Rolls Royce aus, der mit führend in der technischen Forschung agiert.² Die Kapitäne an Land sollen über eine VR-Brille ein Sichtfeld wie von einer virtuellen Brücke des Schiffes aus erhalten. Zusätzlich würden weitere Daten wie Windrichtung und -Geschwindigkeit, Entfernung zu Hindernissen und die Wassertiefe eingeblendet. Den aktuellen Zustand von Bordsystemen könnten die On-shore Kapitäne ebenfalls jederzeit abfragen. Alle Daten würden über die Satellitenverbindungen und landgestützte Kommunikationssysteme direkt zwischen Schiffen und den Kontrollzentren an Land übertragen. Die Navigationssysteme sollen zudem selbstlernend sein und sich selber weiterentwickeln können, um in Zukunft aus vorherigen Situationen lernen und sich selbst verbessern zu können.

Autonome Schiffe können der Industrie viele Vorteile bringen. Sie könnten die Transportkosten um bis zu 22% verringern.³ Es wird kein

¹ Schneider, NZZ, 24.8.2019.

² Schrank, Website von Brunel, abrufbar unter: <https://www.brunel.de>.

³ Sorge, Manager Magazin, 8.9.2016.

Personal mehr auf den Schiffen benötigt und deshalb muss keine Versorgung von Personen an Bord stattfinden. Die Schiffe brauchen keine Zwischenhalte einlegen, um Lebensmittel aufzustocken. Es solle dann eine Person im Kontrollzentrum eine Flotte von 10–14 Schiffen allein beaufsichtigen und betreuen.⁴ Auch Treibstoff kann effizienter eingesetzt werden, sollten die Schiffe komplett mit erneuerbaren Energien betrieben werden können. Halte zum Tanken der Schiffe würden so überflüssig. Ein Ansatz sei, die Schiffe mit Elektromotoren zu betreiben, die durch Solarenergie angetrieben würden. Sie transportieren Waren so schneller und der Frachtraum wird maximiert. Wenn keine Brücke und auch keine Räume zur Unterbringung der Crew benötigt werden, kann dieser Raum ebenfalls zur Unterbringung von Waren genutzt werden.

Derzeit wird weltweit mit Hochdruck die Forschung vorangetrieben. Das Fraunhofer Center for Maritime Logistics and Services in Hamburg und das norwegische Forschungsinstitut SINTEF OCEAN in Trondheim arbeiten schon seit längerer Zeit gemeinsam im Rahmen des MUNIN Projektes (Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks) an der Entwicklung autonomer Schiffe.⁵ Dabei handelt es sich um ein europäisches Forschungsprojekt, das durch die Europäische Kommission mitfinanziert und 2015 beendet wurde. Auf den Ergebnissen dieses Projektes bauen jetzige weitere Arbeiten zur Entwicklung autonomer Schiffe auf. Auch im Rahmen des EMSN (European Maritime Simulator Network), welches ebenfalls durch die EU kofinanziert wird, finden länderübergreifend Trainings statt und werden verschiedene Konzepte getestet.

Der norwegische Düngemittelhersteller Yara hat die Entwicklung der „Yara Birkeland“ in Auftrag gegeben.⁶ Das elektrisch angetriebene autonome Frachtschiff soll die LKW ersetzen, die derzeit die Produkte von der Fabrik zu den Häfen transportieren. Gebaut wird das Schiff, dessen Fertigstellung für Anfang 2020 geplant ist, von der norwegischen Werft Vard. Es soll zunächst in einer Testphase noch mit Personal ausgestattet sein und später vollautonom fahren.

Auch in Finnland wird die Forschung weiter vorangetrieben. Rolls-Royce und der finnische Fährbetreiber Finferries haben Ende 2018 die erste vollautonome Fähre der Welt in der Nähe der finnischen Stadt Turku

⁴ Schrank, Website von Brunel, abrufbar unter: <https://www.brunel.de>.

⁵ Businessportal Norwegen, 7.12.2018, abrufbar unter: <https://businessportal-norwegen.com>.

⁶ Bönninghausen, electrive.net, 21.8.2018, abrufbar unter: <https://www.electrive.net>.

vorgestellt.⁷ Rolls Royce führt ein 6.6 Millionen Euro Forschungsprojekt an, das durch die finnische Tekes (Finnish Funding Agency for Technology and Innovation) finanziert wird.⁸ Die Advanced Autonomous Waterborne Application Initiative (AAWA) zielt darauf ab, die Vorläufer für die nächste Generation von Systemen für die Schiffe zu entwickeln. Es sollte geklärt werden, welche Technologien benötigt würden, wie sich verschiedene Technologien am besten kombinieren ließen, wie autonome Schiffe mindestens genau so sicher wie herkömmliche Schiffe gestaltet werden könnten, was Eigentümer dazu bewegen könnte in autonome Schiffe zu investieren und wie diese rechtlich legal betrieben werden könnten.

In Dänemark gibt es ebenfalls ein starkes Interesse an der neuen Technologie. Die dänische Reederei Maersk setzte dort verstärkt auf die Entwicklung zunehmend autonom fahrender Schiffe.⁹

Die Industrie sieht derzeit als größtes Hindernis im Bereich der Realisierung von autonomen Schiffen die vorherrschende Rechtslage.¹⁰ Der technische Fortschritt wird möglicherweise mit bestehenden internationalen Verträgen, Regelungen und Gesetzen nicht kompatibel sein. Es stellt sich daher die Frage, wie bestehende Regelwerke ausgelegt werden können oder angepasst werden müssen, um autonome Schiffen auch rechtlich ermöglichen zu können. Es können dabei in den unterschiedlichsten rechtlichen Bereichen Probleme entstehen.

In anderen Fachbereichen, wie Technik, Ökonomie, Ethik und Logistik entstehen durch die autonomen Schiffe ebenfalls neue Herausforderungen. So sei es noch schwierig autonome Schiffe günstig und effizient genug zu produzieren.¹¹ Die derzeit bereits in ferngesteuerten Minensuchbooten eingesetzte Technik sei zu teuer, um sie flächendeckend sinnvoll in Frachtschiffen einsetzen zu können. Die Systeme müssten wartungsfrei gebaut werden können, da bei normalen Schiffen immer ein Techniker an Bord sei, der im Fall von Problemen eingreifen könne. Bei autonomen Schiffen könne es je nach Standort einige Tage dauern, bis ein Techniker vor Ort sein kann. Die Systeme müssten sich daher selbst warten können. Die Reeder seien derzeit auch noch skeptisch wie bei Feuern auf einem autonomen Schiff regiert werden könne. Hinzu komme bei

⁷ Businessportal Norwegen, 4.12.2018, abrufbar unter: <https://businessportal-norwegen.com>,

⁸ Jokioinen, AAWA Position Paper 2016, S. 5 ff. abrufbar unter: <https://www.rolls-royce.com>.

⁹ Sorge, Manager Magazin, 8.9.2016.

¹⁰ Anger, Handelsblatt, 3.12.2018.

¹¹ Schneider, NZZ, 24.8.2019.

einer fortschreitenden Autonomisierung, wie in allen Bereichen, die Problematik des Abbaus von Arbeitsplätzen.¹² Eine Studie der International Chamber of Shipping (ICS) unter der Leitung der Hamburg School of Business Administration kommt hier allerdings zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen geringer als befürchtet ausfallen könnten.¹³ Danach werde es bei den Offizieren wohl zu keinem Stellenabbau kommen und auch für anderes Personal könnten sich neue Tätigkeitsfelder eröffnen. Die Rolle des Personals müsse aber neu definiert werden, was Rahmenrichtlinien bedürfe. Auch ethische Fragen stellen sich immer wieder, wenn künstliche Intelligenz Entscheidungen für Menschen trifft. Im Bereich der autonomen KFZ hat die Ethik Kommission bereits Thesen entwickelt, die in diesem Bereich einzuhalten sind.¹⁴ Danach sei autonomes fahren ethisch geboten, wenn sich dadurch Unfälle verringern lassen. Bei drohenden Schäden müsse aber immer zugunsten des menschlichen Lebens entschieden werden. Eine Abwägung zwischen Personen nach vorher kategorisierten Merkmalen sei in jedem Falle unzulässig. Diese Probleme dürften in abgewandelter Form zum Beispiel bei Kollisionen von Schiffen gerade im Hinblick auf den hohen Wert der transportierten Waren auch in diesem Bereich auftreten.

Der Stand der Forschung im juristischen Bereich hinkt der technischen Entwicklung derzeit hinterher. Auch wenn die Realisierung des Traums der Industrie von komplett autonomen Flotten auf den Weltmeeren wohl noch zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird, zeigt sich hier eine unaufhaltbare Entwicklung, auf welche die Rechtswissenschaft Antworten finden muss. Eine monografische Abhandlung findet sich bisher noch nicht, es beschäftigen sich aber einige Artikel mit dem Thema. Tüngler und tho Pesch kommen in ihrem Artikel zu den seevölkerrechtlichen Anforderungen an unbemannte Schiffe zu dem Ergebnis, dass diese mit dem Seerecht grundsätzlich vereinbar seien.¹⁵ Van Hooydonk geht ebenfalls davon aus, dass das Seerecht auf die technischen Neuerungen relativ gut vorbereitet sei.¹⁶ Daum und Stellpflug meinen auch, dass das Seerecht und insbesondere die Kollisionsregeln in Bezug auf den Wandel relativ gut gewappnet sind.¹⁷ Daum beschäftigt sich zusätzlich mit

¹² Ritz, *Mobilitätswende*, § 9.2, S. 125.

¹³ Naumann, *DVZ*, 17.10.2018.

¹⁴ Ptok, *Logistik-Watchblog* 28.8.2017, abrufbar unter: <https://www.logistik-watchblog.de>; BMVI, Bericht der Ethik Kommission 2017, S. 10 ff. abrufbar unter: <https://www.bmvi.de>.

¹⁵ Tüngler/tho Pesch, *RdTW* 2017, 121.

¹⁶ Van Hooydonk, *JIML* 20 (2014), 403 ff.

¹⁷ Daum/Stellpflug, *JIML* 23 (2017), 363 ff.

der deutschen Schiffsdefinition des BGH und der Frage ob autonome Schiffe überhaupt darunter fallen können, was im Ergebnis bejaht wird¹⁸ sowie mit der Cyberlaw Problematik im maritimen Bereich.¹⁹ Rodriguez Delgado kommt in seinem Beitrag in Musis Werk Port, Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization zu dem Ergebnis, dass durchaus viele rechtliche Probleme bei der Kompatibilität dieser Schiffe bestehen werden, er geht aber auch davon aus, dass die Entwicklung sich nicht aufhalten lassen wird und das Seerecht sich anpassen muss.²⁰ Paschke und auch Pritchett stellen zudem Überlegungen zur Entwicklung eines neuen Regelwerkes für unbemannte Schiffe an.²¹ Die wenigen anderen wissenschaftlichen Artikel, die existieren, behandeln eher Haftungsfragen und Problematiken im nationalen Recht, beispielsweise im Produkthaftungsgesetz. Es gibt vereinzelt Zeitungsartikel, die sich hauptsächlich mit dem technischen Fortschritt befassen, in denen auf bestehende Probleme in verschiedenen Rechtsbereichen hingewiesen wird. Hier werden die Probleme häufig aber auch nur aufgeworfen und dann keinen Lösungen zugeführt. Der Großteil der Forschung bewegt sich tatsächlich im Bereich des humanitären Völkerrechts mit Problemkreisen wie autonomen Waffensystemen und autonome Drohnen, so zum Beispiel bei Geiß.²²

II. Gang der Untersuchung

Die Arbeit soll die Frage klären, ob unbemannte Handelsschiffe mit dem Seerechttübereinkommen kompatibel sein werden. Ein weiterer Teil der Arbeit wird sich zudem mit Problemen von Cyberattacken auf die Navigationssysteme der Schiffe und den internationalen rechtlichen Rahmenbedingungen für Cybersicherheit bei Schiffen beschäftigen. Sie wird sich nur auf Handelsschiffe beziehen, da diese den von der Industrie gewollten größten Anwendungsbereich darstellen. Im Rahmen der Personbeförderung kommen für die Wirtschaft nur autonome Fähren auf relativ kurze Distanzen, wie zur Überquerung von Flüssen und Meerengen in Betracht. Im Bereich der Kreuzfahrten ist eine Umstellung auf autonome Schiffe derzeit nicht ersichtlich. Bei Kreuzfahrten kommt es dem Konsu-

¹⁸ Daum/Boesch, RdTW 2018, 41.

¹⁹ Daum, RdTW 2018, 361.

²⁰ Rodriguez Delgado in Musi, Maritime, Port and Transport Law, 2018, 493 ff.

²¹ Paschke/Lutter, RdTW 2018, 242; Pritchett, TMLJ 40 (2015), 197 ff.

²² Geiß, Studie der Friedrich Ebert Stiftung 2015, 9 ff.

menten auf Luxus und Betreuung durch eine Besatzung auf dem Schiff an. Im Vordergrund steht die Erholung und nicht die Beförderung von A nach B. Auch will man die Möglichkeit vieler Zwischenhalte nutzen, um möglichst viele Orte in einer kurzen Zeit besichtigen zu können. Eine Anpassung in diesem Bereich scheint daher momentan nicht sehr relevant zu sein.

Die Arbeit wird sich in 7 Kapitel unterteilen. Zunächst wird der Problematik der Schiffsdefinition des SRÜ²³ nachgegangen. Da das Abkommen selber keine eigene allgemeine Definition legaldefiniert, stellt sich die Frage, ob durch Auslegung des Vertrages nach den Grundsätzen der WVK trotzdem eine Definition ermittelt werden kann und wenn ja, ob die autonomen Schiffen dieser unterfallen und somit der Anwendungsbereich des SRÜ überhaupt für sie eröffnet ist. Das SRÜ beinhaltet auch einige besondere Schiffsbegriffe, die zum großen Teil durch den Vertrag auch schon definiert werden. Bei diesen soll ebenfalls geklärt werden, ob autonome Schiffe mit diesen kompatibel wären. Abschließend wird auch auf die Frage eingegangen werden, ob neben den vertraglichen Definitionen möglicherweise eine gewohnheitsrechtliche allgemeine Schiffsdefinition im Völkerrecht besteht und wenn ja, wie sich deren Verhältnis zu den vertraglichen Definitionen gestaltet.

Wenn geklärt ist, ob der Anwendungsbereich des SRÜ überhaupt für autonome Schiffe eröffnet ist, wird die Arbeit sich den Rechten und Pflichten der Flaggenstaaten im Rahmen der Rechtsdurchsetzung anderer Staaten widmen. Die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten über das Schiff befindet sich in einem Spannungsverhältnis zu den Souveränitätsrechten anderer Staaten, wie beispielsweise den Küstenstaaten. Probleme können aber auch in anderen Zonen auftauchen. Eingriffe anderer Staaten können nach dem Regime des SRÜ unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der Durchsetzung der Straf- und Zivilgerichtsbarkeit, durch Kontrollen bei Verstößen gegen Zoll-, Finanz-, Einreise-, und Gesundheitsgesetze oder auch durch die Durchsetzung anderer Gesetze erfolgen. Das SRÜ sieht zum Ausgleich grundsätzlich bestimmte Rechte der Flaggenstaaten im Rahmen der Durchsetzung von Zwangsmaßnahmen, wie die Anwesenheit der Besatzung oder diplomatischen Personals, vor. Die Arbeit wird sich hier mit der Problematik befassen, wie diese Rechte und Pflichten sich im Verhältnis zu autonomen Schiffen verhalten, auf denen keine Besatzung anwesend ist. Problematisch ist, ob die

²³ ABI. L 179, 23.6.1998, 3 ff.

bestehenden Rechte so übertragen werden könne oder ob spezielle Rechte im Rahmen von Zwangsmaßnahmen erforderlich sind.

In einem weiteren Kapitel wird der Frage nachgegangen werden, welche allgemeinen Pflichten für die Flaggenstaaten in Bezug auf die Schiffe nach dem Vertrag bestehen und ob autonome Schiffe diesen noch gerecht werden können. Hier ist vor allem fraglich, ob der Flaggenstaat noch effektiv Hoheitsgewalt über das Schiff ausüben kann, ob eine Besatzung an Bord nach dem Vertrag erforderlich ist, wie sich bei Zusammenstößen die strafrechtliche und disziplinarrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns ausgestaltet und wie es sich mit der Verpflichtung zu Seenotrettung verhält.

Anschließend wird auf die besonderen Pflichten der Flaggenstaaten beim Transport von gefährlichen und schädlichen Stoffen eingegangen. Solche Schiffe müssen beispielsweise, wenn sie das Küstenmeer von Staaten befahren, bestimmte Dokumente mit sich führen und besondere Vorsichtsmaßnahmen beachten, die in internationalen Verträgen geregelt sind. Bei unbemannten Schiffen taucht zunächst die Problematik auf, dass sich niemand an Bord befindet, der die Dokumente mitführen und gegebenenfalls vorzeigen könnte. Es stellt sich auch die Frage, welche besonderen Vorsichtsmaßnahmen die Vorschrift überhaupt meint und welche gegebenenfalls gerade im Hinblick auf unbemannte Schiffe erforderlich sein könnten. Im Rahmen dieser Problematik kann man sich auch die Frage stellen, ob unbemannte Schiffe solche gefährlichen Ladungen überhaupt transportieren sollten. Die Gefahr der unbemannten Schiffe zusammen mit der Gefahr der Ladung könnte ein zu großes Risiko darstellen, die Unbemanntheit könnte aber auch gerade ein Umstand sein, der diese Transporte sicherer macht.

Weiter soll die Frage diskutiert werden, ob nach dem Vertrag möglicherweise sogar eine Pflicht der Staaten zur Förderung unbemannter Schiffe bestehen könnte. Wenn die Schiffe wie angedacht umweltfreundlicher betrieben werden können, kann sich möglicherweise aus den Art. 194 und 211 SRÜ ergeben, dass Staaten die Weiterentwicklung der Schiffe und deren Ermöglichung fördern müssten. Das könnte auch zu einer Verpflichtung führen, Normen möglichst weit auszulegen, um diesen Schiffen auch rechtliche besser Rahmenbedingungen zu bieten.

Es muss zudem der Problematik nachgegangen werden, wie auf diese Schiffe die gegenwärtigen Bestimmungen zur Piraterie Anwendung finden. Wenn Schiffe sich durch technischen Fortschritt wandeln ändern sich meist auch die Piraterieformen. Bei autonomen Schiffen besteht die Gefahr eines Wandels der Piraterie hin zu Cyberattacken beispielsweise

se auf die Navigationssysteme der Schiffe. Hier stellt sich die Frage, ob die Pirateriedefinition des SRÜ noch zeitgemäß ist und wie es sich mit den Gegenmaßnahmen, die das SRÜ vorsieht und der Ausübung von Strafgewalt verhält. Problematisch ist hier unter anderem auch, bei welchem Staat die Strafverfolgungsbefugnis liegen soll und ob ein paralleles System zur Aufbringung notwendig ist.

Abschließend soll ein Ausblick auf die Cyber-Security im Rahmen des ISM Codes gegeben werden. Schon bei normalen Schiffen bestehen derzeit Probleme, beispielsweise durch Cyberattacken auf die Computersysteme der Häfen oder auch die Schiffe selbst. Das Regime des ISM Codes ist zudem häufig recht allgemein gehalten und macht die Gestaltung von Sicherheitsmaßnahmen für den Anwender nicht unbedingt immer einfach und eindeutig. Es stellt sich daher die Frage, welche Maßnahmen genau der ISM Code gegenwärtig schon vorsieht und ob wegen des erhöhten Gefährdungspotenzials gerade unbemannter Schiffe zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind und wenn ja, wie diese auszusehen haben.

Ergebnis der Arbeit soll ein Überblick über die Anwendbarkeit des SRÜ auf die autonomen Schiffe sein und darstellen, in wie weit das Regime des SRÜ auf diese Schiffe vorbereitet ist und an welchen Stellen möglicherweise noch Regelungsbedarf besteht und wie mögliche Änderungen dann aussehen könnten.

B. Der Schiffsbegriff des SRÜ und dessen Kompatibilität mit autonomen Schiffen

I. Ausgangslage

Das SRÜ selbst beinhaltet keine Legaldefinition für den Begriff „Schiff“. Eine solche Definition war im Entstehungsprozess zunächst angedacht, wegen Schwierigkeiten bei der Entwicklung dann aber wieder verworfen worden.²⁴ In einer späteren Sitzung ging zumindest die ILC von einem sehr weiten Schiffsbegriff aus. Danach soll ein „Schiff“ im Sinne des Übereinkommens angesehen werden als „all types of seagoing vessels, whatever their nomenclature and even if they are engaged only partially in seagoing traffic“.²⁵ Guilfoyle vermutet, dass eine genauere Definition vielleicht nicht möglich sei.²⁶ Aber auch dieser Definitionsversuch der ILC führte letztendlich zu keiner Inkorporierung einer allgemeinen Definition in den Vertragstext des SRÜ. Die Definition wurde zudem nicht im Rahmen der Erstellung des SRÜ entwickelt, sondern bei der Kodifizierung von Regeln zum Themenbereich „Staatenimmunität und Eigentum“.²⁷ Es kann sich daher nur um den Versuch einer allgemeinen gewohnheitsrechtlichen Definition oder einer Definition für den anderen Vertragstext handeln, nicht aber darum, eine Definition im Rahmen des SRÜ zu finden.

Es stellt sich daher die Frage, welche Merkmale ein Schiff im Sinne des SRÜ erfüllen muss und ob der Anwendungsbereich des SRÜ so überhaupt für autonome Schiffe eröffnet ist. Welcher Schiffsbegriff dem SRÜ zugrunde liegt, lässt sich durch Auslegung des Vertrages im Sinne von Art. 31 WVK ff. ermitteln. Der Vertragstext verwendet verschiedene Schiffsbegriffe. Es finden sich die Formulierungen „Schiffe aller Staaten“,²⁸ „fremde Schiffe“,²⁹ „Kriegsschiffe“³⁰ und „Staatsschiffe“.³¹ Handelsschiffe werden als eigener Begriff wörtlich nur in den Art. 27 und 28

²⁴ ILC Yearbook 1955, Vol.I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 28 ff.; die Definition lautete: „A ship is a device capable of traversing the sea but not the air space, with the equipment and crew appropriate to the purpose for which it is used.“.

²⁵ ILC Report on the work of its 43rd Session, UN Doc. A/46/10, 50.

²⁶ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 90, Rn. 5.

²⁷ ILC Report on the work of its 43rd Session, UN Doc. A/46/10, 50.

²⁸ So zum Beispiel in Art. 17, 52, 53 SRÜ.

²⁹ So zum Beispiel in Art. 23, 52, 53, 226, 227 SRÜ.

³⁰ So zum Beispiel in Art. 29, 95, 102, 107 SRÜ.

³¹ So zum Beispiel in Art. 96, 102, 107 SRÜ.

SRÜ genannt. Es tauchen auch die Begriffe „Unterseeboote“ und „Unterwasserfahrzeuge“³² auf. Die Begriffe Kriegsschiff und Staatsschiff sind dabei teilweise legaldefiniert. Die Bedeutung dieser Begriffe soll nachfolgend erläutert werden, wobei zunächst auf den allgemeinen Schiffsbegriff eingegangen wird.

II. Der allgemeine Schiffsbegriff des SRÜ

Innerhalb des allgemeinen Schiffsbegriffs verwendet das SRÜ die Begriffe „Schiff“, „Schiffe aller Staaten“ und „fremde Schiffe“. In der englischen Version des Vertrages gebraucht es zudem die Begriffe „ship“ und „vessel“, wobei „vessel“ sich auf den Regelungsbereich zu beschränken scheint, der sich mit Umweltverschmutzung auseinandersetzt.³³

1. Merkmal „Betrieb auf dem Wasser“

Ein Merkmal des Schiffsbegriffs scheint zu sein, dass es auf dem Wasser betrieben werden muss. In einigen Artikeln werden Luftfahrzeuge als zusätzliche Kategorie neben den Schiffen genannt.³⁴ So trennt Art. 39 I SRÜ zwischen Schiffen und Luftfahrzeugen und Durchfahren und Überfliegen des Meeres in Bezug auf Pflichten während Transitudurchfahrten in Meerengen. Ebenso findet sich in Art. 39 II SRÜ diese Unterscheidung zwischen den verschiedenen Fahrzeugarten. Bei Durchfahrten in Archipelgewässern wird nach Art. 53 II SRÜ ebenfalls zwischen den beiden Kategorien getrennt. Es wird auch von Flugstrecken und Schifffahrtswegen als zwei Kategorien gesprochen. Im Bereich der Hohen See wird durch Art. 87 I a) und b) SRÜ zwischen Schifffahrt und Überflug unterschieden. Im Rahmen von seeräuberischen Handlungen kennt das SRÜ ebenfalls die Unterscheidung von Schiffen und Luftfahrzeugen, sowohl bei den Fahrzeugen von denen Handlungen ausgehen, als auch bei gefährdeten Fahrzeugen.³⁵ Das spricht dafür, dass Fahrzeuge, die sowohl im Wasser als auch im Luftraum betrieben werden, wie zum Beispiel Wasserflugzeuge, aus dem Anwendungsbereich des Schiffsbegriffs herausgenommen werden sollen und Schiffe als Wasserfahrzeuge charak-

³² Art. 20 SRÜ.

³³ So auch Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 22, Rn. 1.

³⁴ So in Art. 39 II, 53, 86 I, 101, 102, 107 SRÜ.

³⁵ Art. 101 lit a), 102, 107 SRÜ.

terisiert werden. Diese Grundannahme erstreckt sich auch auf sämtliche Bereiche des Vertrages.

Aus Art. 124 I d) SRÜ ergibt sich zudem eine Abgrenzung von Schiffen zu Straßenfahrzeugen und Eisenbahnmaterial. Danach sind „Verkehrsmittel“ im Sinne des Vertrages „rollendes Eisenbahnmaterial, See- und Binnenschiffe und Straßenfahrzeuge“. Ein Schiff kann sich daher auch nicht an Land bewegen. Es bleibt somit nur ein Betrieb auf dem Wasser als tatbestandliches Element.

2. Merkmal „Fahrzeug“

Zudem muss es sich um ein Fahrzeug oder einen Gegenstand handeln, der sich fortbewegt. Dafür spricht die Verwendung von Begriffen wie „Recht auf freie Durchfahrt“³⁶ und „befördern“.³⁷ Sie deuten darauf hin, dass der Vertrag unterstellt, dass Schiffe sich bewegen und nicht, wie zum Beispiel Ölplattformen, verankert sind oder dazu bestimmt, an einer Stelle zu verweilen. „Durchfahrt“ wird in Art. 18 SRÜ als „die Fahrt durch das Küstenmeer zu dem Zweck, es ohne Einlaufen in die inneren Gewässer oder Anlaufen einer Reede oder Hafenanlage außerhalb der inneren Gewässer zu durchqueren oder in die inneren Gewässer einzulaufen oder sie zu verlassen oder eine solche Reede oder Hafenanlage anzulaufen oder zu verlassen“, definiert. Dies zeigt deutlich, dass von einer Bewegung der Fahrzeuge ausgegangen wird, gerade weil das Prinzip der Durchfahrt für alle Schiffe, auf die der Vertrag angewendet werden soll, geregelt wird. Art. 25 II SRÜ spricht vom Einlaufen und Anlaufen der Häfen durch die Schiffe. Art. 34 I SRÜ verwendet den Begriff Durchfahrtsordnung. Art. 39 I SRÜ thematisiert das Durchfahren der Meerengen, in Art. 41, 53 SRÜ wird von Schiffahrtswegen gesprochen und Art. 43 SRÜ setzt voraus, dass Navigationshilfen für die Schiffe benötigt werden, was ebenfalls für eine Fortbewegung spricht. Auch das Prinzip der Nacheile in Art. 111 SRÜ beinhaltet eine Bewegung der Schiffe.

Die Präambel des Vertrages bringt zum Ausdruck, dass der Vertrag unter Anderem der Erleichterung des internationalen Verkehrs auf den Meeren dienen soll. Diese Formulierung deutet ebenfalls auf die Nutzung des Meeres durch Fahrzeuge hin.

³⁶ Art. 17 SRÜ.

³⁷ Art. 23 SRÜ.

Auch die zuerst angedachte Legaldefinition der ILC ging in dieselbe Richtung. Sie lautete „A ship is a device capable of traversing the sea but not the air space, with the equipment and crew appropriate to the purpose of which it is used“. ³⁸ Daran wird deutlich, dass es sich um ein Fahrzeug zur Nutzung und Fortbewegung auf dem Wasser und eben kein Luftfahrzeug handeln soll.

Für die Annahme der beiden Merkmale „Fahrzeug“, sowie „das auf dem Wasser betrieben wird“ lässt sich anführen, dass diese beiden Formulierungen in den meisten anderen internationalen Verträgen verwendet werden, die eine Legaldefinition für den Begriff Schiff enthalten. ³⁹ Einige dieser Verträge wie die Hague Rules ⁴⁰ sind bereits wesentlich älter als das SRÜ. Auch die deutsche Schiffdefinition des BGH, die aus den 50er Jahren stammt, beinhaltet diese beiden Merkmale. ⁴¹

Gahlen und Shaw sind der Meinung, dass die Fähigkeit zur Navigation oder auch kontrollierter Fortbewegung ein wichtiges Merkmal von völkerrechtlichen Schiffsbegriffen darstellt. ⁴² Diese Ansicht begründet sich bei Ihnen hauptsächlich durch die Analyse einer Reihe von internationalen und nationalen Urteilen zu verschiedenen Schiffsbegriffen, wie zum Beispiel der Entscheidung des House of Lords im *The Gas Float Whitton No. 2* ⁴³ Urteil.

³⁸ ILC Yearbook 1955, Vol.I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 28 ff.

³⁹ AFS Convention: Chircop, in: Attard/Balkin/Greig, *The IMLI Treatise On Global Ocean Governance – Volume III*, 2018, Abschnitt 8 C 2 (e); Ballastwasser-Übereinkommen: Chircop, in: Attard/Balkin/Greig, *The IMLI Treatise On Global Ocean Governance – Volume III*, 2018, Abschnitt 8 C 2 (f); London Dumping Convention: 1046 UNTS 120, UN Reg No I-15749, (1972) 11 ILM 1291; London Dumping Convention Protocol 1996: [2006] ATS 11, Bergungskonvention: 1953 UNTS 165, UN Reg No I-33479; MARPOL: Purnell, in: Attard/Balkin/Greig, *The IMLI Treatise On Global Ocean Governance – Volume III*, 2018, Abschnitt 4 F 2; Hong Kong Convention: IMO Doc SR/CONF/45 , Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks: IMO Doc LEG/CONF.16/19; COLREGS: 1050 UNTS 16, UN Reg No I-15824; UN Convention on Conditions for Registration of Ships: UN Doc TD/RS/CONF/19/Add.1, (1987) 26 ILM 1229; International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties: Chircop, in: Attard/Balkin/Greig, *The IMLI Treatise On Global Ocean Governance – Volume III*, 2018, Abschnitt 8 C 2 (a); SUA Convention: 1678 UNTS 201, UN Reg No I-29004, (1988) 27 ILM 668; Hague Rules 1924: 120 LNTS 155, Reg No LoN-2764; Hague-Visby Rules 1968: 1412 UNTS 121, UN Reg No 23643; Rotterdam Rules 2008: UN Doc A/RES/63/122, Annex.

⁴⁰ 120 LNTS 155, Reg No LoN-2764.

⁴¹ BGH, NJW 1952, 1135.

⁴² Gahlen, JIML 20 (2014), 252 ff. Shaw, JIML 11 (2005), 247 ff.

⁴³ House of Lords Appeal Case 337 Judgement 1897, 42, zitiert nach Shaw, JIML 11 (2005), 247 ff.

3. Positive Beispiele als Definitionsmerkmal

Unterseeboote und andere Unterwasserfahrzeuge sollen vom Schiffsbegriff des SRÜ ebenfalls erfasst werden. Art. 20, der diese anspricht, ist systematisch in Abschnitt 3 Unterabschnitt A des Übereinkommens verortet, der mit „Regeln für alle Schiffe“ überschrieben ist. Daraus lässt sich schließen, dass Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge als eine spezielle Form von Schiffen angesehen werden. Auch viele andere internationale Verträge nutzen das Prinzip positiver Beispiele für ihre Schiffdefinition.⁴⁴

4. Merkmal „Staatszugehörigkeit“

Vieles spricht dafür, dass auch die Staatszugehörigkeit ein Definitionsmerkmal des Schiffsbegriffs im Rahmen des SRÜ ist. Im Seerecht stellt die Nationalität der Schiffe eines der wichtigsten Instrumente dar, um auf den Meeren für eine gewisse öffentliche Ordnung zu sorgen und bestimmt, welcher Staat die Verantwortung für das jeweilige Schiff auf dem Meer übernimmt.⁴⁵ Davon ausgehend beinhaltet auch das SRÜ, als Kodifizierung des bestehenden Seerechts, viele Regelungen, die eine Nationalität der Schiffe voraussetzen oder sie direkt betreffen. Das könnte dafür sprechen, dass die Nationalität der Schiffe im Regime des Vertrags eine derart wichtige Stellung einnimmt, so dass sie auch Merkmal des Schiffsbegriffes des Vertrages sein muss. Folge der Definition wäre dann, dass der Anwendungsbereich des Vertrags nur auf Schiffe beschränkt wäre, die eine Nationalität besitzen.

a) Die Formulierungen „fremde Schiffe“ und „Schiffe aller Staaten“

Das SRÜ impliziert zum Beispiel durch die Formulierungen „Schiffe aller Staaten“ und „fremde Schiffe“, dass die Schiffe eine Staatszugehörigkeit besitzen. In Art. 17 und Art. 87 I S. 1 SRÜ, die für die Schiffe aller Staaten das Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer und die Freiheit der Hohen See regeln, werden „alle Staaten“ als Binnen- und Küsten-

⁴⁴ AFS Convention, Ballastwasser-Übereinkommen, London Dumping Convention, London Dumping Convention Protocol 1996, Bergungskonvention, MARPOL, Hong Kong Convention, Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, COLREGS.

⁴⁵ Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 257.

staaten definiert. Barnes nimmt an, dass mit der Bezeichnung „alle Staaten“ nicht auf das Eigentum an den Schiffen abgestellt werde, sondern die Nationalität der Schiffe gemeint sei.⁴⁶ Das Recht wird also Schiffen gewährt, die die Nationalität eines Staates besitzen. Wobei Art. 17 SRÜ einen allgemeinen Grundsatz des internationalen Rechts kodifiziere, da hier tatsächlich alle Staaten gemeint seien und nicht nur die Vertragsparteien. Auch im Rahmen von Art. 87 SRÜ, der dieselbe Formulierung nutzt, ist zu schlussfolgern, dass die Freiheit der Hohen See als allgemeiner Grundsatz allen Staaten gewährt werden soll und auf die Nationalität der Schiffe abgestellt wird. Allein schon diese Regelungen machen die Bedeutung der Nationalität von Schiffen im Rahmen des SRÜ deutlich. Nach dem Regime des Vertrages werden also mit der Freiheit der Hohen See und dem Recht auf friedliche Durchfahrt zwei gewohnheitsrechtlich etablierte, alte seerechtliche Prinzipien nur Schiffen gewährt, die eine Nationalität nachweisen können. In Fortführung des Gedankens aus Art. 87 SRÜ erteilt Art. 90 SRÜ nur Schiffen, die die Flagge eines Staates tragen, das Recht auf der Hohen See zu fahren. Staatenlose Schiffe sind nach dem Wortlaut von diesem Privileg ausgeschlossen.

Der Begriff „fremde Schiffe“ wird in Artikeln genutzt, die sich auf die Regelung der Gebiete „Küstenmeer“, „Meerengen“ und „Archipelstaaten“ beziehen. So wird der Begriff zum Beispiel in Art. 23 SRÜ verwendet, der die Beförderung von nuklearen oder sonstigen ihrer Natur nach gefährlichen und schädlichen Stoffen und den Verkehr von Schiffen mit Kernenergieantrieb in den Küstengewässern anderer Staaten regelt. Auch Art. 25 III SRÜ erwähnt bei der Aussetzung des Rechtes auf friedliche Durchfahrt fremde Schiffe. Der Begriff taucht ebenfalls im Rahmen von Zwangsmaßnahmen gegen Schiffe in den Küstengewässern durch den Anliegerstaat in Art. 27 und 28 SRÜ auf. Auch Art. 42 SRÜ nutzt diese Formulierung, wenn es um die Einhaltung und Gestaltung von Gesetzen der Anliegerstaaten von Meerengen in Bezug auf die Transitdurchfahrt geht. Die Aussetzung des Rechtes auf friedliche Durchfahrt in Archipelgewässern aus Art. 52 II SRÜ richtet sich gleichermaßen an fremde Schiffe.

Die bisherigen Ausführungen haben also gezeigt, dass mit dieser Formulierung Schiffe gemeint sind, die nicht die Staatsangehörigkeit des betroffenen Anliegerstaates besitzen. Das erscheint auch sinnvoll, da die Bestimmungen, in denen der Begriff verwendet wird, dem Schutz und der Durchsetzung der Rechte der betroffenen Anliegerstaaten dienen sol-

⁴⁶ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 17, Rn. 10.

len. Vor seinen eigenen Schiffen muss der Anliegerstaat schließlich nicht geschützt werden. Das Recht auf freie Durchfahrt an sich wird dann in allen Bereichen des Meeres wieder allen Staaten gewährt,⁴⁷ denn auch die Schiffe des Anliegerstaates haben in diesen Bereichen natürlich das Recht, die eigenen Gewässer zu durchfahren. Auch die Formulierung „fremde Schiffe“ deutet also darauf hin, dass das SRÜ im Rahmen dieses Begriffes von einer Nationalität der Schiffe ausgeht und an sie anknüpft.

b) Regelung des Flaggenstaatenprinzips durch das SRÜ

In den Art. 91 und 92 SRÜ wird festgelegt, dass jeder Staat gestaltet, wie seinen Schiffen die Staatszugehörigkeit gewährt wird und dass Schiffe unter der Flagge eines einzigen Staates fahren, sowie dessen Hoheitsgewalt unterstellt sind. Dieses Prinzip sorgt dafür, dass möglichst viele nationale Regelungen mit dem Vertrag kompatibel sind. Er setzt nicht zwangsläufig eine Registrierung aller Schiffe durch den Flaggenstaat zur Vergabe der Nationalität voraus.⁴⁸ Es soll dadurch erreicht werden, dass möglichst viele Staaten sich dem vertraglich kodifizierten Erfordernis der Nationalität von Schiffen unterwerfen. Schiffe, die mehr als eine Flagge nutzen und zwischen diesen wechseln, sollen nach Art. 92 II SRÜ staatenlosen Schiffen gleichgestellt werden. Daraus wird deutlich, wie wichtig die genaue Identifizierung von Schiffen auf der See ist. Kontrovers diskutiert wurde die Einführung dieser Regel durch die ILC schon 1955.⁴⁹ Der Ansatz Schiffe mit mehreren Flaggen staatenlosen Schiffen gleichzustellen, fand nicht sofort Anklang bei allen Beteiligten. Ob der Vertrag tatsächlich die Situation staatenloser Schiffe herbeiführen soll, wurde durchaus auch kritisch gesehen. Zourek sah schon damals, dass die Situation staatenloser Schiffe zu zahlreichen Problemen führen könne.⁵⁰ Auch Liang fand diese Formulierung zunächst zu drastisch.⁵¹ Letztendlich setzte sich diese Formulierung aber durch.

⁴⁷ Art. 17, 38, 52 SRÜ.

⁴⁸ Guilfoyle, in: Proelß, 2017, UNCLOS, Art. 91, Rn. 3.

⁴⁹ ILC Yearbook 1955, Vol. I, 12.

⁵⁰ ILC Yearbook 1955, Vol. I, 12, Rn. 56.

⁵¹ ILC Yearbook 1955, Vol. I, 12, Rn. 58.

c) Anknüpfung vertraglicher Pflichten an die Staatszugehörigkeit

Von der Staatszugehörigkeit hängen zudem weitere Pflichten der Flaggenstaaten ab, die für ein geregeltes Miteinander auf See unerlässlich sind. Daran knüpfen beispielsweise die Pflichten aus Art. 94 SRÜ, sowie auch die Pflicht zur Seenotrettung aus Art. 98 SRÜ an. Der Flaggenstaat übt Hoheitsgewalt über seine Schiffe aus und sorgt unter anderem dafür, dass Schiffe ordnungsgemäß registriert werden, die verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten kontrolliert werden, er gewährleistet die Sicherheit auf See in Bezug auf seine Schiffe und stellt sicher, dass Seeunfälle ordnungsgemäß untersucht werden. Der jeweilige Flaggenstaat erteilt den Kapitänen nach Art. 98 SRÜ die Verpflichtung zur Seenotrettung und kontrolliert im Umkehrschluss auch die Einhaltung dieser Pflicht. Solche Regelungen sprechen für ein Erfordernis einer Staatszugehörigkeit, da auf Schiffe ohne dieses Merkmal wesentliche Teile des Vertrages nicht anwendbar wären.

d) Das Recht zum Betreten staatenloser Schiffe als Indiz

Seerechtlich besteht die Befugnis für Kriegsschiffe, fremde Schiffe auf Hoher See anzuhalten, wenn der Verdacht besteht, dass diese staatenlos sind.

i. Die Ausgestaltung des Rechtes nach dem SRÜ

Im SRÜ regelt Art. 110 I d), II diese Befugnis und räumt der Besatzung von Kriegsschiffen unter bestimmten Umständen auch ein Recht zum Betreten dieser Schiffe ein. Das SRÜ sieht also auch eine Kontrolle zumindest durch Kriegsschiffe vor, um sicherzustellen, dass sich auf der Hohen See nur Schiffe bewegen, die auch eine Staatszugehörigkeit besitzen. Dabei handle es sich wieder um einen kodifizierten, zuvor gewohnheitsrechtlich anerkannten, internationalen Grundsatz.⁵² Laut Shaw beinhaltet dieser aber nicht zwangsläufig das Recht, das Schiff zu betreten. Eine solche Möglichkeit bestünde gewohnheitsrechtlich nur, wenn zwischen den Flaggenstaaten des Kriegsschiffes und einem Handelsschiff kein angespanntes Verhältnis bestünde, es keine gegenteiligen vertraglichen Bestimmungen gäbe und das Handelsschiff sich an Piraterie oder

⁵² Shaw, *International Law*, 2017, 457 ff.

Sklavenhandel beteilige oder auch wenn es eben keine Staatsangehörigkeit besitze. Es habe auch zeitweise Tendenzen gegeben, das Recht gewohnheitsrechtlich noch weiter auszuweiten. O'Connell hebt hervor, dass staatenlose Schiffe nicht zwangsläufig rechtlos seien, vertritt aber auch die Ansicht, dass sie keinen Schutz genössen.⁵³ Das Betreten eines staatenlosen Schiffes sei nur zulässig, wenn es sich nicht identifizieren könne oder die Identifizierung verweigere. Er meint zudem, dass Schiffe mehrere Nationalitäten haben könnten, zum einen die des Flaggenstaates und zum anderen die der Nationalität der jeweiligen Eigentümer. Verlöre ein Schiff die Nationalität des Flaggenstaates, würde sich sein Status zunächst nach dem nationalen Recht der Eigentümer richten. Das nationale Recht, soweit durch dieses vorgesehen, ersetze dann das Recht des Flaggenstaates, sodass das Schiff also nicht staatenlos würde. Churchill und Lowe geben zwar auch zu, dass nach weit verbreiteter Ansicht staatenlose Schiffe keinen staatlichen Schutz genössen und ihnen daher keine Rechte zustünden, in die eingegriffen werden könne, folgen dieser Ansicht aber nicht vorbehaltlos und geben zu bedenken, dass immer noch die Nationalstaaten der Personen, die sich auf dem Schiff befinden, diplomatischen Schutz ausüben könnten.⁵⁴ Eine andere Ansicht vertritt Guilfoyle, der gewohnheitsrechtlich sogar immer ein Recht zum Betreten gegeben sieht, lediglich das Festhalten des Schiffes sei nicht rechtmäßig.⁵⁵ Meyers merkt an, dass Staatenlosigkeit an sich zwar nicht zu einem illegalen Zustand führe, hebt aber auch hervor, dass es sich dabei um einen nicht wünschenswerten Zustand handele, da kein Staat für das Handeln des Schiffes verantwortlich sei und schnell die Vermutung illegaler Aktivitäten durch das Schiff aufkommen könne.⁵⁶ Nach seiner Ansicht bestehe für alle Staaten das Recht, so lange tatsächlich keine Zuweisung des Schiffes zu einem anderen Staat stattgefunden habe, das Schiff als ihr eigenes zu beanspruchen.⁵⁷ Beanspruche aber keiner das Schiff als sein eigenes, bliebe für andere Staaten nur die Option, das staatenlose Schiff aus den internationalen Gewässern zu entfernen und in ihren Hafen zu bringen. Jeder Staat habe dann das Recht, seine Autorität auf das staatenlose Schiff zu erstrecken.

⁵³ O'Connell, *The international Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 755 ff.

⁵⁴ Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 214.

⁵⁵ Guilfoyle, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 217, 220; Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, 2011, 114–122.

⁵⁶ Meyers, *The Nationality of Ships*, 1967, 317.

⁵⁷ Meyers, *The Nationality of Ships*, 1967, 318.

ii. Entstehung der Regelung

Die ILC hatte zunächst bei der Entwicklung des SRÜ sogar eine eigene Norm vorgesehen, die das Recht zum Betreten von staatenlosen Schiffen regeln sollte.⁵⁸ Die ursprüngliche Regelung sah ein Recht zum Anhalten und Betreten durch Staatsschiffe vor, wobei aufgenommen wurde, dass staatenlose Schiffe allerdings nicht wie Piratenschiffe behandelt werden dürften, solange sie sich nicht an Pirateriehandlungen beteiligten.⁵⁹ Bei der Entwicklung dieser Norm wurden, in Bezug auf die Behandlung von staatenlosen Schiffen, durchaus auch andere Standpunkte durch die Mitglieder der ILC vertreten. Es wurde als sehr kritisch angesehen, ein Recht zum Betreten fremder Schiffe in Friedenszeiten in den Vertrag zu inkorporieren. Scelle fürchtete eine Generalisierung des Rechtes zum Betreten durch eine solche Vorschrift.⁶⁰ Zourek merkte an, dass das SRÜ eine Kodifizierung bestehenden Rechtes darstelle und der Vertrag nicht dazu genutzt werden solle, der Freiheit der Navigation ein Ende zu bereiten.⁶¹ Bestehendes Recht gewähre ein Eingreifen aber nur bei einem begründeten Verdacht auf Piraterie oder Sklavenhandel. Letztendlich setzte sich aber auch hier mit dem heutigen Art. 110 SRÜ die strengere Regelung gegen staatenlose Schiffe durch. Es zeigt sich also, dass bei der Kodifizierung des SRÜ ein eher weiterer Ansatz zum Eingreifen bei staatenlosen Schiffen gewählt wurde, obwohl gewohnheitsrechtlich und auch innerhalb der ILC durchaus andere Sichtweisen vertreten werden und wurden. Das SRÜ erweitert die Eingriffsbefugnisse damit auch im Verhältnis zur vorherigen High Seas Convention⁶² dahingehend, dass jetzt explizit ein Recht zum Anhalten und Betreten von staatenlosen Schiffen gewährt wird, das so vorher nur für Piraterie, Sklavenhandel und Schiffe, welche die gleiche Nationalität wie das Kriegsschiffe besitzen, bestand.⁶³

⁵⁸ ILC Yearbook 1955, 11.

⁵⁹ ILC Yearbook 1955, 11; „The public vessel of all states may board and search on the high seas any ship not authorized to fly the flag of a state. Nevertheless, any such ship shall not be treated as a pirate unless it commits acts of piracy.“

⁶⁰ ILC Yearbook 1955, 11, Rn. 44.

⁶¹ ILC Yearbook 1955, 11, Rn. 50.

⁶² 450 UNTS 11, 13 UST 2312, TIAS No 5200, UN Reg No I-646.

⁶³ Churchill/Lowe, *The law of the Sea*, 1999, 214; siehe dazu auch Art. 22 HSC und O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 801.

iii. Gleichstellung mit Seeräuberschiffen

Art. 110 SRÜ erfasst anders als der zunächst angedachte Entwurf der Einzelnorm für staatenlose Schiffe, diese sogar im Zusammenhang mit Piratenschiffen und Schiffen, die sich an Sklavenhandel beteiligen und stellt sie in Bezug auf das Recht zum Anhalten und Betreten sogar gleich. Bei Seeräuberschiffen tritt im Verhältnis zu staatenlosen Schiffen noch das Recht hinzu, diese durch Kriegsschiffe oder Staatsschiffe aufzubringen, die Personen an Bord festzunehmen und Vermögenswerte zu beschlagnahmen.⁶⁴ Der jeweilige Staat hat dann auch die Jurisdiktion über solche Schiffe. Sie können, je nachdem wie die entsprechende Regelung des Flaggenstaates ausgestaltet ist, durch Seeräuberhandlungen auch ihre Staatsangehörigkeit verlieren.⁶⁵

Die Gleichstellung mit Seeräuberschiffen zeigt, welchen wichtigen Stellenwert der Besitz einer Staatszugehörigkeit bei Schiffen im Rahmen des Vertrages einnimmt. Dies begründet sich auch damit, dass die Staatenlosigkeit eines Schiffes kriminelle Handlungen indizieren oder unterstützen kann. Wer sich rechtswidrig auf dem Meer bewegen will, kann das einfacher tun, wenn er sich nicht an die Registrierungsvoraussetzungen für sein Schiff halten muss. Zudem wird eine Identifizierung der Besatzung und Verantwortlichen erschwert. Das zeigt sich auch durch die Gleichstellung von rechtswidrigen Handlungen wie Seeräuberei und Sklavenhandel mit der Situation von staatenlosen Schiffen. Laut Barnes sollen die Staaten gemäß Art. 300 SRÜ Schiffen sogar keine Nationalität gewähren, wenn der Verdacht besteht, dass sie gegen internationales Recht verstoßen werden.⁶⁶

iv. Fazit

Durch diese Reihe an Bestimmungen im SRÜ, die die Nationalität der Schiffe als selbstverständlich voraussetzen, nur Schiffen mit einer Nationalität gewisse Rechte gewähren und zu einem Vorgehen gegen staatenlose Schiffe berechtigen, wird deutlich, dass der Vertrag die Nationalität der Schiffe als Merkmal erfordert. Hinzu kommt, dass es an einer detaillierten Regelung, welche Voraussetzungen für Schiffe ohne Staatszugehörigkeit

⁶⁴ Art. 105 SRÜ.

⁶⁵ Art. 104 SRÜ.

⁶⁶ Barnes, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 307.

gelten sollen im Vertrag gänzlich fehlt,⁶⁷ was zu der Annahme führt, dass diese als Option nicht vorgesehen oder zumindest von der internationalen Gemeinschaft nicht gewollt ist.

e) Internationale Rechtsprechung

Weitere Indizien für die Erforderlichkeit einer Staatsangehörigkeit der Schiffe im Rahmen des Seerechts ergeben sich auch aus internationaler Rechtsprechung.

i. Lotus Case

Im *Lotus Case*⁶⁸ des StIGH von 1927 stellt das Gericht fest, dass abgesehen von einigen im internationalen Recht festgelegten Ausnahmen Schiffe auf der Hohen See nur der Autorität ihres jeweiligen Flaggenstaates unterstünden, dass aufgrund der Freiheit der Hohen See und der Abwesenheit territorialer Souveränität in diesem Bereich kein Staat Jurisdiktion über die Schiffe anderer Flaggenstaaten ausüben solle und dass ein Schiff zu seinem Flaggenstaat in Verbindung stünde, wie dessen eigenes Territorium und dieser seine Autorität über seine Schiffe genauso ausübe wie über sein sonstiges Territorium, seine Rechte aber nicht weiter darüber hinaus gingen.⁶⁹

ii. Naim Molvan v. Attorney General for Palastine

Im Fall *Naim Molvan v. Attorney General for Palastine* erkannte das Judicial Committee des britischen Privy Council im Jahr 1948 an, dass staatenlose Schiffe von allen anderen betreten und durchsucht werden können.⁷⁰ Diese Schlussfolgerung beruht darauf, dass das Prinzip der Freiheit der Hohen See nur eine Freiheit für Schiffe begründe, die unter einer Flagge führen und berechtigt seien die Flagge des jeweiligen Staates zu nutzen.⁷¹ Im Interesse einer geordneten Nutzung der Hohen See genieße

⁶⁷ So auch Guilfoyle, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 216, para. 4.3.

⁶⁸ Siehe dazu Kunig/Uerpmann, *Jura* 1994, 186 ff. von Bogdandy/Rau, in: Wolfrum, *MPE-PIL*, 2013, Band 6, 946 ff. Hertogen, *EJIL* 26 (2015), 901 ff.

⁶⁹ PCIJ, Series A: Collection of Judgements 1923–1930, No. 10, 25 ff.

⁷⁰ JCPC Judgment vom 20.4.1948, 7 ff. 81 Ll L Rep 277.

⁷¹ Oppenheim, *International Law: a treaties*, Vol. I, 1947, 546, zitiert in JCPC Judgment vom 20.4.1948, 81 Ll L Rep 277.

ein staatenloses Schiff keinen Schutz.⁷² Staatenlose Schiffe hätten daher keinen Staat, der für sie einen etwaigen Schutz ausüben könne und das Betreten und Durchsuchen von staatenlosen Schiffen könne auch keinen Völkerrechtsverstoß begründen, wenn doch nicht in die Rechte oder Souveränität anderer Staaten eingegriffen würde.

iii. M/V Saiga Case No. 2

Im M/V Saiga Case No. 2 entschied der internationale Seegerichtshof, dass das SRÜ das Schiff, seine Fracht und Besatzung als eine Einheit betrachte, die in Verbindung mit dem Flaggenstaat stünde.⁷³ Dies ergäbe sich daraus, dass die Pflichten der Flaggenstaaten in Art. 94 und Art. 217 SRÜ nur durch angemessene Ausübung der eigenen Jurisdiktion und Kontrolle über natürliche und juristische Personen, wie Angehörige der Besatzung, Eigentümer oder andere Beteiligte, erfüllt werden könnten. Innerhalb dieser Normen spiele die Staatsangehörigkeit dieser Personen im Verhältnis zum Flaggenstaat keine Rolle.⁷⁴ Art. 106, 110 III und 111 VIII SRÜ beinhalten Bestimmungen, bei denen Maßnahmen eines Staates gegenüber einem fremden Schiff ergriffen werden. In solchen Fällen mache der Vertrag die Schadensersatzregelungen nicht von der Nationalität der betroffenen Person abhängig,⁷⁵ sondern von der Nationalität des Flaggenstaates des betroffenen Schiffes. Auch im Rahmen von Art. 292 SRÜ käme der Nationalität der Personen keine Bedeutung bei. Diese Rechtsprechung zeigt, dass die Nationalität des Flaggenstaates die Nationalität betroffener Personen oder auch der Eigentumsverhältnisse an Sachen überlagert. Zur Regelung des Verkehrs und Miteinanders der Staaten auf der See treten diese hinter dem Regime der Flaggenstaaten zurück. Dies verdeutlicht besonders die elementare Bedeutung der Nationalität der Schiffe.

iv. Fazit

Aus der internationalen Rechtsprechung, die sich vor Entstehung des SRÜ gebildet hat, ist abzulesen, dass staatenlose Schiffe im Sinne des internationalen Seerechts quasi rechtlos gestellt sind und ein Recht aller an-

⁷² JCPC Judgment vom 20.4.1948, 7 ff.

⁷³ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgment, 1.7.1999, Rn. 106, (1999) 38 ILM 1323, (2002) 120 ILR 143, [1999] ITLOS Rep 10, Oxman/Bantz, AJIL 94 (2000), 140 ff.

⁷⁴ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgment, 1.7.1999, Rn. 105.

⁷⁵ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgment, 1.7.1999, Rn. 105.

deren besteht einzugreifen. Dieser Umstand spricht ebenfalls dafür, dass das SRÜ, welches später entwickelt wurde und eine Kodifizierung, der bis dahin geltenden Prinzipien darstellt,⁷⁶ von der Staatszugehörigkeit als erforderliches Merkmal der Schiffe ausgeht und sich an dieser Rechtsprechung orientiert. Die Kodifizierung des SRÜ bewegt sich also auch im Verhältnis zur internationalen Rechtsprechung eher zu einem strengeren Verständnis der Behandlung von staatenlosen Schiffen hin. Die Rechtsprechung des Internationalen Seegerichtshofs führt diese Sichtweise fort, indem sie bei der Auslegung des SRÜ ebenfalls dem Prinzip der Nationalität der Flaggenstaaten einen sehr hohen Stellenwert beimisst.

f) Keine Entstehung eines rechtsfreien Raumes durch
die Ausgrenzung Staatenloser Schiffe

Es wird durch eine Ausgrenzung staatenloser Schiffe aus dem Schiffsbegriff des SRÜ auch kein rechtsfreier Raum geschaffen, denn Ziel des Vertrages ist eben gerade den Verkehr mit staatenlosen Schiffen zu unterbinden und im Sinne einer geordneten Verkehrsstruktur auf dem Meer diese zu ächten. Auch eine Ausgrenzung von illegalen Flüchtlingsbooten aus dem Schiffsbegriff durch deren Staatenlosigkeit dürfte kein Problem darstellen. Eine Pflicht zur Seenotrettung bezüglich der Personen auf solchen Schiffen dürfte zumindest durch den Schiffsbegriff des SRÜ trotzdem nicht entfallen. Art. 98 SRÜ knüpft wie bereits dargelegt zwar auf der Seite der Retter an die Nationalität der Schiffe an, auf der Seite der Geretteten aber nur an die Person in Seenot und nicht deren Schiff. Nur in Fällen von Zusammenstößen wird an das andere Schiff angeknüpft. Die Norm enthält dort zumindest auch den Hinweis, dass alle beteiligten Schiffe einen Registerhafen haben müssen, was auch hier zu der Annahme führt, dass das SRÜ grundsätzlich auch bei der Pflicht zur Seenotrettung davon ausgeht, dass das andere Schiff einem Flaggenstaat angehört. Auch der Hinweis auf eine offizielle Besatzung auf den Schiffen legt nahe, dass das SRÜ im Rahmen der Norm legal betriebene Schiffe voraussetzt. Gerade bei Kollisionen erscheint das Erfordernis der Nationalität wichtig, da ein Staat vorhanden sein muss, der im Zweifel für die Schadlosstellung der verletzten Partei und die Aufklärung sorgt. Die Jurisdiktion über die

⁷⁶ Siehe zum Umstand, dass nach Ansicht der ILC im Seerecht hauptsächlich eine Kodifizierung der bestehenden Prinzipien erfolgen sollte: ILC Yearbook 1949, Vol. I, Summary records 5th meeting, 1st session, Rn. 62 ff.

Verantwortlichen knüpft in diesen Fällen auch an die Nationalität der Flaggenstaaten an. Art. 97 SRÜ verortet die Strafgerichtsbarkeit und Disziplinargerichtsbarkeit bei Zusammenstößen auch beim Flaggenstaat. Nach Art. 94 VII SRÜ sind die Flaggenstaaten für die Aufklärung von Seeunfällen verantwortlich. Zivilrechtlich schließt die Verantwortlichkeit zumindest im deutschen Recht zwar an den Eigentümer des Schiffes an,⁷⁷ um diesen ermitteln zu können, ist aber wiederum der Flaggenstaat nötig. Denn die Flaggenstaaten führen die Schiffsregister, in die auch die jeweiligen Eigentümer und der Heimathafen der Schiffe eingetragen sind.⁷⁸ Soll nach einem Zusammenstoß der Eigentümer des verantwortlichen Schiffes ermittelt werden, spielt die Nationalität des Schiffes wieder eine Rolle. Ein rechtswidriges Verhalten durch illegale Schiffe soll durch den Vertrag daher nicht geschützt werden. Zudem dürften in Fällen von Kollisionen häufig Art. 98 I lit a) und I lit. c) SRÜ kumulativ gegeben sein, so dass eine Rettung der gefährdeten Personen auch in solchen Fällen, sollte ein Schiff staatenlos sein, über lit. a) zu erfolgen hat.

g) Argumente gegen die Annahme der Staatszugehörigkeit als Merkmal

Gegen eine Annahme der Staatszugehörigkeit als Merkmal des Schiffsbegriffs könnte lediglich angeführt werden, dass in Art. 92 II SRÜ auch Schiffe ohne Staatszugehörigkeit als Schiffe bezeichnet werden. Die Wortwahl wird aber wahrscheinlich dem Umstand geschuldet sein, dass keine anderen passenden Begriffe zur Verfügung stehen.

h) Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das SRÜ in seinen Formulierungen dazu tendiert, dass die Schiffe, um sich in dem geschaffenen Regime bewegen zu können, eine Nationalität besitzen müssen. Weite Teile des Vertrages sind auf Schiffe ohne Nationalität nicht anwendbar. Bei der Kodifizierung von vorher bestehendem Gewohnheitsrecht wird häufig ein härteres Vorgehen gegen staatenlose Schiffe gewählt als vielleicht nach anderen Ansichten notwendig wäre. Das zeigt sich insbesondere bei den geschaffenen Eingriffsrechten gegen staatenlose Schiffe. Auch die vor der

⁷⁷ § 570 HGB.

⁷⁸ §§ 9 und 11 SchRegO.

Kodifizierung des SRÜ entstandene Rechtsprechung geht häufig hart gegen staatenlose Schiffe vor, was vielleicht auch ein Leitfaden für die ILC gewesen sein mag. Der Internationale Seegerichtshof geht ebenfalls in seiner Auslegung des SRÜ davon aus, dass das Prinzip der Nationalität der Flaggenstaaten andere Prinzipien überlagert. Durch die Ausgrenzung staatenloser Schiffe aus dem Anwendungsbereich des SRÜ wird wie dargestellt auch kein unüberschaubarer rechtsfreier Raum geschaffen. Nach hiesiger Ansicht ist das Erfordernis einer Staatsangehörigkeit für die Schiffe daher ebenfalls Teil des Schiffsbegriffs des SRÜ.

5. Merkmal „Hoheitsgewalt“

Es ist anders als bei der Staatszugehörigkeit nicht ersichtlich, dass die Hoheitsgewalt über das Schiff Teil des Schiffsbegriffs ist. Es finden sich sowohl im Vertrag als auch in anderen Verträgen und der Literatur Anhaltspunkte, die dafürsprechen, dass die Definition nicht voraussetzt, dass immer Hoheitsgewalt über das Schiff gegeben sein muss. Diese sollen im Folgenden erläutert werden.

a) Die Hoheitsgewalt im Kontext des SRÜ

Der Vertrag knüpft vom Wortlaut her meist an das Schiff selbst als Entität und nicht an die Personen an Bord an. So wird in Art. 23 SRÜ davon gesprochen, dass das Schiff die Dokumente mitführe und nicht eine Person. Eine ähnliche Formulierung findet sich ebenfalls in Art. 26 SRÜ bezüglich des Erhebens von Gebühren. In Art. 27 SRÜ werden zwar Personen an Bord thematisiert, die Norm sagt aber nichts über deren Bezug zum Betrieb des Schiffes aus. Art. 28 II SRÜ spricht davon, dass Verbindlichkeiten wegen der Durchfahrt des Schiffes entstanden sein könnten, stellt aber auch nicht direkt auf die Verursachung durch eine das Schiff führende Person ab. Die Maßnahmen werden gegenüber dem Schiff ergriffen. Art. 39 SRÜ regelt Pflichten der Schiffe und nicht der Personen an Bord und auch Art. 52 SRÜ stellt auf das Schiff an sich ab.

Lediglich in einigen Teil des SRÜ kommen die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten und auch die Souveränität der Küstenstaaten zum Tragen. Das Merkmal der „Hoheitsgewalt“ findet sich zum Beispiel in Art. 92 und 94 SRÜ. Die Souveränität der Küstenstaaten wird unter anderem in Art. 2 und 34 SRÜ genannt. Diese beiden Prinzipien können sich aber

gegenseitig bedingen, was dazu führen kann, dass die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten nicht unbedingt immer durchgehend dieselbe Bedeutung haben muss.

Es stellt sich daher die Frage, was Hoheitsgewalt im Kontext des Vertrages meint. Im allgemeinen Völkerrecht finden sich als ähnliche Begriffe die Gebietshoheit und territoriale Souveränität. Nach allgemeiner Ansicht stellt die Gebietshoheit in diesem Zusammenhang das Recht dar, Hoheitsakte auf dem eigenen Staatsgebiet vorzunehmen.⁷⁹ Sie entspräche daher am ehesten dem Besitz im Zivilrecht. Bei der territorialen Souveränität hingegen handele es sich um die Verfügungsbefugnis über das Staatsgebiet. Sie entspräche in etwa dem Eigentum. Die Gebietshoheit vermittele also „Rechte auf dem Territorium“, die territoriale Souveränität hingegen „Verfügungsrechte über das Territorium“. Diese Begriffe können wohl aber nicht deckungsgleich auf die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten und die Souveränität der Küstenstaaten übertragen werden.

i. Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten auf der Hohen See

Nach Art. 92 SRÜ hat der Flaggenstaat auf Hoher See ausschließliche Hoheitsgewalt über seine Schiffe. Sinn und Zweck dieser Regelung sei nach Ansicht von Guilfoyle, eine maritime Ordnung auf der Hohen See zu schaffen, die voraussetze, dass die Schiffe einer rechtlichen Kontrolle unterstünden.⁸⁰ Die ausschließliche Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten Sorge also dafür, dass das Verhalten der Schiffe auf Hoher See kontrolliert werde. Diese Hoheitsgewalt sei allerdings nicht allumfassend, da trotz des Wortlauts der Vorschrift kein vollkommener Ausschluss der Jurisdiktion anderer Staaten bestünde.⁸¹ Die ausschließliche Ausübung von Hoheitsgewalt meine nur die Vollstreckung und Durchsetzung von geltendem Recht, nicht aber die Fähigkeit Recht, insbesondere auch mit Hinblick auf seine eigenen Staatsangehörigen, zu setzen.⁸² Diese Fähigkeit kann auch weiter parallel bei anderen Staaten verortet sein. Im Lotus Case

⁷⁹ von Arnault, Völkerrecht, 2019, Rn. 337; Schöbener, Völkerrecht, 2014, 116; Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht, Band I/1, 1989, 318; Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 2019, 192 ff. Verdross/Simma, Universelles Völkerrecht, 1984, 655 ff.

⁸⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 92, Rn. 1.

⁸¹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 92, Rn. 8; Guilfoyle, in: Rothwell/Stephens, The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015, 209; Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, 2009, 100, zu Eingriffsrechten in der EEZ.

⁸² Guilfoyle, in: Proelß, 2017, UNCLOS, Art. 92, Rn. 8; Guilfoyle, in: Rothwell/Stephens, The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015, 210.

nahm der StIGH noch an, dass im Fall von Kollisionen die strafrechtliche Jurisdiktion bei den Flaggenstaaten aller betroffenen Schiffe gesehen werden kann.⁸³ Art. 97 SRÜ geht heute von einer parallelen Zuständigkeit von Flaggenstaat und Nationalstaat in Bezug auf eine sich auf dem jeweiligen Schiff befindliche Person aus. Auch der „International Plan of Action on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing 2001“ der „UN Food and Agricultural Organization“ beinhaltet die Regelung, dass trotz der Verpflichtungen der Flaggenstaaten auf der Hohen See jeder Staat soweit wie möglich Maßnahmen ergreifen oder kooperieren solle, um sicherzustellen, dass seine Staatsbürger sich nicht an illegaler Fischerei beteiligten oder diese unterstützten.⁸⁴

Art. 94 I SRÜ verlangt lediglich eine Ausübung der Hoheitsgewalt und Kontrolle im Rahmen der verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten des Schiffes durch den Flaggenstaat. Die Ausübung der Hoheitsgewalt umfasst zumindest die in Art. 94 III SRÜ genannten Maßnahmen, aber auch die allgemeine strafrechtliche Gerichtsbarkeit, denn der Flaggenstaat muss auch wie in Art. 97 SRÜ vorgesehen, in der Lage sein, Personen strafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen.⁸⁵

ii. Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten im Küstenmeer und anderen Zonen

In diesem Umfang besteht die Hoheitsgewalt aber sowohl nach dem Wortlaut von Art. 92 I SRÜ und auch aus systematischen Gesichtspunkten nur im Bereich der Hohen See. In anderen Zonen dürfte die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten durch die Souveränität der Küstenstaaten weiter eingeschränkt sein. Art. 2 I SRÜ legt fest, dass die Küstenstaaten über ihr Küstenmeer Souveränität ausüben. Barnes vertritt, dass diese Souveränität sich grundsätzlich nicht von der Souveränität an Land unterscheidet.⁸⁶ Bei der Souveränität über das Küstenmeer handele es sich aber um eine Erstreckung der Souveränität, die der Staat über sein Land ausübe. Es komme allerdings nicht zu einer automatischen Anwendung des nationalen Rechtes, das an Land angewendet wird. Ob nationales Recht sich auch auf den Bereich des Küstenmeeres erstreckt, hänge von den jeweili-

⁸³ PCIJ, Series A: Collection of Judgements 1923–1930, No. 10, 30 ff.

⁸⁴ UN Food and Agriculture Organization, International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, 23.06.2001, 88, Anhang I, IV, Nr. 18.

⁸⁵ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 94, Rn. 5.

⁸⁶ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 2, Rn. 14 ff.

gen nationalen Bestimmungen ab. Die beiden wesentlichen Unterschiede zwischen Souveränität an Land und der Souveränität im Küstenmeer seien, dass der Staat aufgrund internationalen Rechts anderen Staaten bestimmte Rechte gewähren müsse, wie das Recht auf freie Durchfahrt und dass es sich lediglich um eine Erstreckung der Souveränität handle, die sich in der Souveränität über das Land begründe und nicht aus der Zone des Meeres selbst erwachse. Der Küstenstaat könne laut Vitzthum über sein Küstenmeer daher auch nicht separat verfügen.⁸⁷ Dies folge aus dem Wortlaut von Art. 2 I SRÜ. Es kann also nur über das Küstenmeer und den Küstenstreifen als Einheit verfügt werden. Die Gebietshoheit im Küstenmeer werde zudem durch Rechte, die anderen Staaten aufgrund des internationalen Rechtes nach Art. 2 III SRÜ gewährt würden, eingeschränkt.⁸⁸ Dabei handle es sich insbesondere um das Recht auf freie Durchfahrt und Transitdurchfahrt. Diese Bestimmungen legen damit fest, inwieweit der Küstenstaat Hoheitsgewalt über fremde Schiffe in seinem Küstenmeer ausüben kann. Daraus ergibt sich im Umkehrschluss aber, dass die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten in diesem Gebiet eben nicht im selben Maße besteht, wie auf der Hohen See. Denn hier steht sie in einem Spannungsverhältnis mit der wenn auch eingeschränkten, doch vorherrschenden Souveränität der Küstenstaaten. Die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten kann sich eben nur in einem Maße entfalten, wie die Souveränität der Küstenstaaten dies zulässt. Ähnlich verhält es sich auch in anderen Bereichen des Meeres wie den Meerengen. Auch Art. 34 SRÜ setzt voraus, dass ein Spannungsverhältnis zwischen der Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten und den Anliegerstaaten besteht und auch hier findet sich eine Eingrenzung der Souveränität der Anliegerstaaten durch internationales Recht, umgekehrt aber auch eine Eingrenzung der Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten.

iii. Fazit

Bei der Frage, ob die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten ein Definitionsmerkmal des allgemeinen Schiffsbegriffs des Vertrages sein kann, muss zwischen den Definitionsmerkmalen der Begriffe und den Regelungen des Vertrages unterschieden werden. Nicht jede Regelung deutet auch auf ein Definitionsmerkmal des Begriffs hin. Dass nur im Teil über die Hohe See auf die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten abgestellt wird und dass die

⁸⁷ Vitzthum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, Kapitel 2, Rn. 112.

⁸⁸ Vitzthum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, Kapitel 2, Rn. 113.

Hoheitsgewalt offensichtlich nicht in allen Bereichen gleich ausgestaltet ist, spricht dagegen, dass es sich dabei auch um ein allgemeines Definitionsmerkmal in Bezug auf den gesamten Vertrag handelt. Die Definition soll eine allgemeingültige Beschreibung der Sache in Bezug auf den ganzen Vertrag darstellen. Ein Merkmal, für das der Vertrag keine einheitliche Beschaffenheit und Definition vorsieht, scheint daher wenig geeignet, als Merkmal der allgemeinen Schiffsdefinition zu fungieren. Anders verhält es sich bei der Nationalität der Schiffe. Diese wird im ganzen Vertragstext an verschiedenen Stellen in gleicher Ausprägung zugrunde gelegt.

Genauso verlangt der gescheiterte Definitionsversuch der ILC für den Vertrag nur die Existenz einer Besatzung, stellt aber nicht auf die Herrschaftsgewalt dieser über die Schiffe als Definitionsmerkmal ab.⁸⁹ Aus dem Versuch der Definition geht zudem hervor, dass wenn überhaupt eine einheitliche Definition für den ganzen Vertrag geschaffen werden sollte und nicht für unterschiedliche Bereiche des Vertrages verschiedene Definitionen.

b) Die Entstehung rechtsfreier Räume

Würde man die Hoheitsgewalt über ein Schiff als Definitionsmerkmal betrachten, wären möglicherweise durch Defekte manövrierunfähige Schiffe oder Schiffe, zu denen der Kontakt abgebrochen ist, aus dem Schiffsbegriff ausgegrenzt. Denn über solche Schiffe kann die Hoheitsgewalt nicht mehr effektiv ausgeübt werden. Wie soll ein Flaggenstaat wirksam regulieren, ob das Schiff geltendes Recht einhält, wenn er keine faktische Kontrolle mehr über dieses hat. Es kann aber nicht Sinn des Vertrages sein hier einen rechtsfreien Raum zu schaffen. Der Vertrag setzt an einigen Stellen sogar voraus, dass Notfälle oder höhere Gewalt dazu führen können, dass die Schiffe Regeln des Vertrages nicht immer einhalten können. Art. 18 II, 39 I lit. c) und 54 iVm. 39 I lit. c) SRÜ sehen zum Beispiel eine Unterbrechung der Durchfahrt in solchen Fällen vor. Beide Begriffe sind im Vertrag nicht definiert. Barnes vertritt aber, dass in beiden Fällen eine Situation echter Gefahr vorliegen müsse, auf deren Eintritt und Ausgang die Personen an Bord keinen Einfluss hätten.⁹⁰ Diese Umstände rechtfertige dann ein Unterlassen oder Handeln außerhalb der eigentlich bestehenden Pflichten. Auch aus Art. 94 VII SRÜ er-

⁸⁹ ILC Yearbook 1955, Vol.I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 28 ff.

⁹⁰ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 18, Rn. 10.

gibt sich, dass es im Rahmen von Schiffsunfällen zu erheblichen Schäden an Schiffen kommen kann und dass in diesen Fällen Pflichten für die Flaggenstaaten bestehen. Daraus folgt, dass der Vertrag Schiffe in solchen Umständen nicht aus dem Anwendungsbereich des Vertrages ausgrenzen will. Auch diese Schiffe werden weiterhin als Schiffe im Sinne des Vertrages behandelt.

c) Hoheitsgewalt im Kontext anderer internationaler Verträge

Keine der gängigen Definitionen in anderen internationalen Verträgen stellen auf dieses Merkmal ab.⁹¹ Sie verzichten auf das Erfordernis einer Besatzung, anders als der vorläufige Entwurf der ILC zum SRÜ, gänzlich. Teilweise beinhalten die Definitionen lediglich als Merkmal, dass das Schiff zu Transportzwecken genutzt werden muss.⁹² Hier kann der Transport von Gütern oder Personen einschlägig sein. Der Transport von Personen allein muss aber keine Hoheitsgewalt über das Schiff beinhalten.

d) Hoheitsgewalt als Definitionsmerkmal in der Literatur

In der Literatur finden sich einigen Ansätze, die zu dem Ergebnis kommen, dass das Erfordernis von Hoheitsgewalt oder überhaupt einer Besatzung an Bord eines Schiffes kein Teil der Schiffsdefinition ist. Meist wird dies allerdings nur auf eine Analyse von bestehenden Definitionen in anderen Verträgen oder auch nationale Definitionen gestützt. Eine Auslegung des Vertrages selbst dahingehend erfolgt meist nicht; so zum Beispiel bei Rodriguez Delgado⁹³ auch bei Daum und Stellpflug,⁹⁴ Tüngler und tho Pesch⁹⁵ oder auch van Hooydonk.⁹⁶ Henderson vertritt ebenso, dass zumindest unbemannte Unterwasserfahrzeuge Schiffe sowohl im

⁹¹ AFS Convention, Ballastwasser-Übereinkommen, London Dumping Convention, London Dumping Convention Protocol 1996, Bergungskonvention, MARPOL, Hong Kong Convention, Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, COLREGS, UN Convention on Conditions for Registration of Ships, International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, SUA Convention, Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Rotterdam Rules 2008.

⁹² COLREGS, UN Convention on Conditions for Registration of Ships, Hague Rules 1924, Rotterdam Rules 2008.

⁹³ Rodriguez Delgado in: Musi, Maritime, Port and Transport Law, 2018, 498 ff.

⁹⁴ Daum/Stellpflug, JIML 23 (2017), 368 ff.

⁹⁵ Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 122 ff.

⁹⁶ Van Hooydonk, JIML 20 (2014), 409.

Sinne des Internationalen als auch des amerikanischen nationalen Rechts seien und stützt sich dabei hauptsächlich auf die Definition der American Branch International Law Association.⁹⁷ Insgesamt erbringen diese Beiträge zur Schiffsdefinition für die vorliegende Problematik daher keinen ausreichenden Erkenntnisgewinn.

e) Fazit

Es ergibt sich also insgesamt die Erkenntnis, dass die Hoheitsgewalt kein Definitionsmerkmal des Schiffsbegriffs darstellt. Zusammenfassend begründet sich dies damit, dass der Vertrag vom Wortlaut her meist an das Schiff selbst als Entität anknüpft, er beinhaltet zudem keine einheitliche Bedeutung des Begriffs „Hoheitsgewalt“ im Kontext der verschiedenen Normen, die ihn verwenden, darüber hinaus könnte ein rechtfreier Raum in Bezug auf defekte Schiffe geschaffen werden, wenn man davon ausgeht, dass Hoheitsgewalt über ein Schiff haben zu müssen erforderlich sei, um ein Schiff in den Anwendungsbereich einzubeziehen. Auch eine Analyse von Definitionen anderer internationaler Verträge zeigt, dass diese nicht auf die Hoheitsgewalt als Merkmal abstellen. Ebenso gehen große Teile der Literatur davon aus, dass die Hoheitsgewalt kein erforderliches Merkmal ist.

6. Entwurf einer allgemeinen Definition und deren Übertragbarkeit auf autonome Schiffe

Nach den obigen Ausführungen soll folgende Definition für den allgemeinen Schiffsbegriff des SRÜ zugrunde gelegt werden:

Der Begriff „Schiff“ im Sinne des Übereinkommens bezeichnet ein Fahrzeug, das auf dem Wasser betrieben wird und eine Staatszugehörigkeit besitzt, wobei er auch Unterseebote und Unterwasserfahrzeuge miteinschließt.

Diese Definition dürfte problemlos auf unbemannte Schiffe übertragbar sein. Denn auch sie sind Fahrzeuge, die auf dem Wasser betrieben werden und ebenfalls wie alle anderen Schiffe dem Erfordernis der Registrierung bei einem Flaggenstaat unterliegen werden. Wie genau der Registrie-

⁹⁷ Henderson, Nav. L. Rev. 53 (2006), 55 ff.

rungsprozess abläuft, wird sich nach dem jeweiligen nationalen Recht des Flaggenstaates richten, wie das SRÜ es vorsieht.⁹⁸ Hier finden, dieselben nationalen Bestimmungen wie bei anderen Schiffen Anwendung. Hat ein unbemanntes Schiff keine Flagge, dürften dieselben Probleme wie bei normalen Schiffen auftreten. Die unbemannten Schiffe fallen daher ebenfalls unter den Schiffsbegriff.

7. Die Unterscheidung von „ship und vessel“ durch das SRÜ

Der Vertrag verwendet in der englischen Fassung die Begriffe „ship“ und „vessel“, wobei der Begriff „vessel“ sich hauptsächlich im Teil XII des Vertrages findet, der den Schutz der Meeresumwelt regelt. In den anderen Teilen wird meist der Begriff „ship“ verwendet. Allerdings findet der Begriff „vessel“ sich beispielsweise auch in Art. 1, 42 und 62 SRÜ. Eine einheitliche Einordnung der Begriffe zu bestimmten inhaltlichen Themenbereichen lässt sich also nicht feststellen.

a) Verwendung der Begriffe in der Literatur

Ob die Verwendung dieser unterschiedlichen Begriffe eine Bedeutung hat oder nicht, wird in der Literatur fast einheitlich beurteilt. Proelß argumentiert, dass die Begriffe „vessel“ und „ship“ in der englischen Version synonym verwendet würden, merkt aber auch an, dass „ship“ eher im Rahmen von Regelungen zur Navigation der Schiffe benutzt werde und „vessel“ im Bereich der Verhinderung von Wasserverschmutzung.⁹⁹ Guilfoyle betont, dass der Verwendung unterschiedlicher Begriffe in der englischen Version keinerlei Bedeutung zukomme.¹⁰⁰ Walker und Noyes teilen diese Ansicht ebenfalls.¹⁰¹ Ebenso scheint Rodriguez Delgado dieser Auffassung zu sein.¹⁰² Auch Yang meint, dass die Verwendung der verschiedenen Formulierungen keine besondere Funktion zukomme.¹⁰³

⁹⁸ Art. 91 I SRÜ.

⁹⁹ Proelß, in: ders., UNCLOS, 2017, Art. 17, Rn. 9.

¹⁰⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 90, Rn. 5.

¹⁰¹ Walker/Noyes, CWILJ 33 (2002), 217 ff.

¹⁰² Rodriguez Delgado, in: Musi, Maritime, Port and Transport Law, 2018, 498.

¹⁰³ Yang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant ships in Internal Waters and the Territorial Sea, 2006, 9 ff.

b) Verwendung der Begriffe in anderen internationalen Verträgen

In anderen Verträgen werden die Begriffe „ship“, „vessel“ und auch „craft“ verwendet. Hier lässt sich allgemein in der englischen Sprache wohl eine Abstufung erkennen. Dabei dürfte „ship“ am ehesten dem deutschen Begriff „Schiff“ entsprechen, „vessel“ als etwas weiterer Begriff dem Wort „Wasserfahrzeug“ und „craft“ dem allgemeinen Begriff „Fahrzeug“. Das bedeutet allerdings nicht zwangsläufig, dass die Begriffe im Sinne der Verträge auch immer eine unterschiedliche Bedeutung haben sollen. Einige Abkommen verwenden beispielsweise den Begriff „vessel“, um den Begriff „ship“ zu definieren,¹⁰⁴ teilweise wird auch der Begriff „craft“ benutzt, um den Begriff „vessel“ zu erklären.¹⁰⁵ Dies spricht dagegen, dass die Begriffe als separate Akteure der Vertragsregime angesehen werden sollen.

c) Die Begriffe in anderen authentischen Vertragssprachen

Nach Art. 320 SRÜ sind authentische Sprachen des Vertrages im Sinne von Art. 33 I WVK neben Englisch auch Arabisch, Chinesisch, Französisch, Russisch und Spanisch. Im spanischen Text wird nur das Wort „buque“ und im französischen Text nur der Begriff „navire“ verwendet. Es gäbe in beiden Sprachen aber durchaus auch mehrere andere Begriffe, die verwendet werden könnten. In Spanisch zum Beispiel „nave“, „barco“, „embarcación“, „navio“ oder „bajel“, wobei „navio“ eher Schiffe bezeichnet, die eine bestimmte Größe haben und „embarcación“ wohl eher als etwas weiterer Begriff zu verstehen ist, wie Wasserfahrzeug.¹⁰⁶ Im Französischen stünden weitere Begriffe wie „bateau“, „caraque“, oder „bâtiment“ zur Verfügung. Auch hier wäre mit „bateau“ ein weiterer Begriff gegeben.¹⁰⁷

¹⁰⁴ AFS Convention, MARPOL, Hong Kong Convention, Nairobi Convention.

¹⁰⁵ London Dumping Convention, COLREGS.

¹⁰⁶ Langenscheidt Wörterbuch Spanisch zu Schiff abrufbar unter: <https://de.langenscheidt.com>; Pons Wörterbuch Spanisch zu Schiff abrufbar unter: <https://de.pons.com>.

¹⁰⁷ Langenscheidt Wörterbuch Französisch zu Schiff abrufbar unter: <https://de.langenscheidt.com>; Pons Wörterbuch Französisch zu Schiff abrufbar unter: <https://de.pons.com>.

d) Entstehung der Norm

Für die Annahme, dass die unterschiedliche Verwendung der Begriffe im englischen Text eine Bedeutung haben soll, könnte angeführt werden, dass der Definitionsentwurf der ILC zum seerechtlichen Schiffsbegriff nicht den Begriff „vessel“ benutzt, um den Begriff „ship“ zu definieren.¹⁰⁸ Anders verhält es sich bei dem Definitionsversuch der ILC im Rahmen der Kodifizierung von gewohnheitsrechtlichen Regeln zur Staatenimmunität.¹⁰⁹ Dies könnte so verstanden werden, dass „vessel“ im Kontext des SRÜ einen weiteren Begriff als „ship“ darstellen soll. Auch inhaltlich würde es, durchaus den Sinn und Zweck des Vertrages fördern, wenn im Bereich der Umweltverschmutzung von einem weiteren Begriff ausgegangen würde, da zum Schutz der Meeresumwelt erforderlich ist, dass alle auf dem Wasser befindlichen Fahrzeuge sich entsprechend verhalten. Ein möglichst großer Anwendungsbereich der Vorschriften wäre daher von Vorteil. Dagegen ließe sich anführen, dass der Begriff „vessel“ eben nicht nur, wenn auch hauptsächlich, in diesem Bereich verwendet wird.

Gegen eine solche Annahme spricht zudem, dass in dem ursprünglichen Entwurf mit Kommentaren der ILC für das Vorgängerabkommen von 1956 eine noch auffälligere synonyme Verwendung der Begriffe stattfand.¹¹⁰ Besonders in den Kommentaren zu den entworfenen Normen wird häufig ohne ersichtlichen Grund zwischen „vessel“ und „ship“ gewechselt oder es werden alternative Textentwürfe zu den Normen erwähnt, die den jeweils anderen Begriff enthielten. Hier sind Art. 47 Kommentar (1) oder der Kommentar zu Art. 36 anzuführen.¹¹¹

e) Fazit

Insgesamt lässt sich daher also feststellen, dass im Rahmen des SRÜ wohl von einem einheitlichen Schiffsbegriff auch in Bezug auf die unterschiedliche Verwendung der Begriffe „vessel“ und „ship“ ausgegangen werden muss und dass das Auftreten der unterschiedlichen Bezeichnungen wohl eher keine Bedeutung haben dürfte. In Bezug auf unbemannte Schiffe kann eine Entscheidung dieser Frage aber dahinstehen, denn selbst wenn man vertritt, dass „vessel“ in Bezug auf einige Normen eine weitere Be-

¹⁰⁸ ILC Yearbook 1955, Vol. I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 28 ff.

¹⁰⁹ ILC Report on the work of its 43rd Session, UN Doc. A/46/10, 50.

¹¹⁰ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 265 ff.

¹¹¹ ILC Report on the work of its 43rd Session, UN Doc. A/46/10, 50.

deutung hätte als der Begriff „ship“, würden auch unbemannte Schiffe unter diesen Begriff fallen, da er eher noch geringere Anforderungen an die Schiffe stellen dürfte als der engere Begriff „ship“.

III. Besondere Schiffsbegriffe des SRÜ

Neben dem allgemeinen Schiffsbegriff enthält das SRÜ mehrere besondere Schiffsbegriffe, die im Vertrag teilweise legaldefiniert sind. Diese setzen zunächst auch den allgemeinen Schiffsbegriff voraus und ergänzen ihn dann durch zusätzliche Merkmale. So findet sich in Art. 29 SRÜ eine Definition für Kriegsschiff, in Art. 96 SRÜ für Staatsschiff und in Art. 103 SRÜ eine Definition für Seeräuberschiff.

1. Kriegsschiff

Danach ist ein Kriegsschiff ein zu den Streitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen eines solchen Schiffes seiner Staatszugehörigkeit trägt und das unter dem Befehl eines Offiziers stehen muss, der sich im Dienst des jeweiligen Staates befindet und dessen Name in der entsprechenden Rangliste der Streitkräfte oder in einer gleichwertigen Liste enthalten ist.¹¹² Die Besatzung muss zudem den Regeln der militärischen Disziplin unterliegen. Die zusätzlichen Merkmale von Kriegsschiffen dienen der Abgrenzung zu anderen normalen Schiffen des Vertrages und sollen für diese besondere Art von Schiffen besondere Anwendungsbereiche eröffnen.¹¹³ So gelten für diese Schiffe nach Art. 30 und 31 SRÜ bestimmte Pflichten gegenüber den Küstenstaaten in deren Küstenmeeren sie sich bewegen. Abgesehen von diesen besonderen Pflichten haben sie gemäß Art. 32 SRÜ volle Immunität. Zudem stehen ihnen zum Beispiel in Bezug auf Seeräuberschiffe bestimmte Eingriffsrechte wie in Art. 107 SRÜ zu. Der Begriff Streitkräfte (armed forces) eröffnet eine weitere Auslegung als zum Beispiel Marine.¹¹⁴ Es ist also

¹¹² Siehe allgemein zu Kriegsschiffen: Kraska, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 870; Ngantcha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, 1990, 122 ff.; Nordquist/Nandan/Rosenne, *UNCLOS*, Vol. II, 1993, 249 ff.; Heintschel von Heinegg, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, Kapitel 2, Rn. 127 ff., Kapitel 7, Rn. 15 ff.

¹¹³ Barnes, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 29, Rn. 1.

¹¹⁴ Barnes, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017 Art. 29, Rn. 6.

nicht erforderliche, dass es sich zwangsläufig um ein Schiff der Marine handeln muss, sondern es können alle möglichen Einheiten der „Streitkräfte“ das Schiff betreuen.¹¹⁵ So können zum Beispiel auch Schiffe der Küstenwache erfasst werden.¹¹⁶ Ausgeschlossen werden durch den Begriff allerdings Schiffe von aufständischen Gruppen, Rebellen oder Putschisten, die nicht Teil des Staates sind.¹¹⁷ Die zusätzlichen Anforderungen zur Qualifikation als Kriegsschiff lassen sich aber unproblematisch mit dem oben entwickelten allgemeinen Schiffsbegriff kombinieren und ergänzen diesen nur. Insbesondere setzt die Legaldefinition auch die Staatszugehörigkeit der Kriegsschiffe voraus, da von ihr abhängt, welche zusätzlichen Kennzeichen das Schiff zu tragen hat.

2. *Flottenhilfsschiff*

Einzig Art. 236 SRÜ verwendet noch den Begriff „Flottenhilfsschiff“. Laut Stephens handele es sich dabei um Schiffe der Marine, die Kriegsschiffe unterstützen, indem sie diese zum Beispiel betanken, reparieren oder andere Utensilien oder Stoffe liefern, die das Kriegsschiff benötige.¹¹⁸ Auch solchen Schiffen käme nach Art. 32 SRÜ und nach gewohnheitsrechtlichem Völkerrecht Immunität zu. Auffällig ist, dass der Vertrag in der englischen Version auf einmal von „naval“ auxiliary spricht. Obwohl wie oben dargestellt, bei der Definition von Kriegsschiff in Art. 29 SRÜ darauf geachtet wurde einen weiteren Begriff als Seestreitkräfte zu verwenden, nämlich nur „armed forces“. Diese Formulierung könnte darauf hindeuten, dass es sich bei den Flottenhilfsschiffen tatsächlich um Schiffe der Marine und nicht nur der Streitkräfte im Allgemeinen handeln muss. Dass die Flottenhilfsschiffe als extra Kategorie genannt werden spricht dafür, dass es sich bei ihnen aber gerade nicht um Kriegsschiffe im Sinne des Art. 29 SRÜ handelt, sondern dass sie eine eigene Kategorie darstellen. Auch diese dürften aber unproblematisch mit dem allgemeinen Schiffsbegriff kompatibel sein.

¹¹⁵ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 29, Rn. 1.

¹¹⁶ So zum Beispiel geregelt in US Navy, The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, 2017, para. 2.2.1.

¹¹⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 29, Rn. 1.

¹¹⁸ Stephens, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 236, Rn. 9.

3. Staatsschiff

Ein Staatsschiff ist nach Art. 96 SRÜ ein Schiff, das einem Staat gehört oder von einem Staat eingesetzt wird und im Staatsdienst ausschließlich für andere Zwecke als Handelszwecke genutzt wird. Auch hier ist Ziel, Staatsschiffe von anderen Schiffen abzugrenzen, da auch ihnen nach Art. 96 SRÜ wie Kriegsschiffen Immunität zukommt. Als weitere Ausprägung der Staatenimmunität sind nach Art. 236 SRÜ Staatsschiffe sowie Kriegsschiffe zudem von den Bestimmungen des SRÜ zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt befreit.¹¹⁹ Der Ausschluss von Schiffen, die zu Handelszwecken genutzt werden, folgt der restrictive immunity doctrine, nach der kommerzielle Handlungen von Staaten nicht der Immunität gegenüber der Jurisdiktion anderer Staaten unterfallen.¹²⁰ Auch wenn ein Schiff zu kommerziellen und nicht-kommerziellen Zwecken genutzt wird, unterfällt es nicht mehr der Bestimmung.¹²¹ Das wäre zum Beispiel der Fall, wenn es zwar einem Staat gehört, aber durch einen Privaten genutzt wird.¹²² Die Abgrenzung wann ein Schiff zu kommerziellen Zwecken genutzt wird und wann nicht, kann bisweilen Schwierigkeiten bereiten. Grundsätzlich werde im internationalen Recht, wie Guilfoyle zu bedenken gibt, nach der Natur der Handlung abgegrenzt.¹²³ Nehme ein Staat Handlungen vor, die auch jeder Private vornehmen könne, (acta iure gestionis) handle es sich nicht um staatliche Akte. Übe der Staat aber Hoheitsgewalt aus (acta iure imperii) liege ein staatlicher Akt vor und nur dieser unterfalle der Immunität. Einige Staaten richteten sich bei der Abgrenzung hingegen eher nach dem Ziel der Handlung. Während des Entwurfs des Vertrages merkte die ILC an, dass bei Entwicklungsländern beispielsweise Konstellationen auftreten könnten, bei denen staatliche Schiffe durch parastaatliche Unternehmen oder Organisationen zu kommerziellen Zwecken genutzt würden, die aber der Entwicklung des Landes dienen sollten.¹²⁴ Es sei schwierig in solchen Fällen zu argumentieren, dass diese Schiffe keine Immunität genießen sollten.

¹¹⁹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 96, Rn. 2; siehe allgemein zur Immunität von Schiffen auch: Kraska, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 871; Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 158 ff.; Ngantcha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, 1990, 120 ff. Rothwell/Stephens, *The international Law of the Sea*, 2016, 170.

¹²⁰ Shaw, *International Law*, 2017, 529 ff.

¹²¹ Guilfoyle in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 96, Rn. 9.

¹²² Shaw, *International Law*, 2017, 529 ff.

¹²³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 96, Rn. 10.

¹²⁴ ILC Yearbook 1985, Vol. I, Summary records of the meetings, 37th session, 244, Rn. 24 ff.

Wie auch immer die Abgrenzung vorgenommen wird dürften sich aber keine Probleme bei der Kompatibilität von allgemeinem Schiffsbegriff mit dem besonderen Schiffsbegriff ergeben. Besonders bei Staatschiffen ist anzunehmen, dass sie eine Staatszugehörigkeit besitzen. Gerade wenn sie sich im Eigentum des Staates befinden ist dies anzunehmen, da nach der strengsten Auffassung, die sich bei der Kodifizierung des Art. 91 SRÜ aber nicht durchsetzen konnte, für eine Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff erforderlich sein soll, dass das Schiff sich im Eigentum des Flaggenstaates, oder einer Person mit der Nationalität des Staates oder einem Unternehmen mit Hauptsitz in diesem Staat befindet.¹²⁵ Ist das Schiff Teil des Staatseigentums, wird ihm im Regelfall eine Flagge verliehen worden sein.

4. Seeräuberschiff

Ein Seeräuberschiff ist ein Schiff, das von den Personen unter deren tatsächlicher Gewalt es steht, dazu bestimmt ist, zur Begehung einer seeräuberischen Handlung iSd Art. 102 SRÜ genutzt zu werden oder dazu genutzt worden ist und noch unter der Gewalt dieser Personen steht. Hier stellt sich die Frage, ob dieser besondere Schiffsbegriff mit dem oben entwickelten allgemeinen Schiffsbegriff des SRÜ so kompatibel ist. Bei Seeräuberschiffen kann der Fall auftreten, dass diese, da sie ohnehin eine rechtswidrige Handlung begehen, ohne Flagge fahren. Geht man von der Nationalität der Schiffe als Merkmal des allgemeinen Schiffsbegriffs aus, dürften solche Seeräuberschiffe dann nicht dem allgemeinen Schiffsbegriff des SRÜ unterfallen. Das kann aber nicht im Sinne des Vertrages sein, da alle Seeräuberschiffe egal ob mit oder ohne Flagge nach dem Vertrag bekämpft werden sollen. Möglicherweise ist also im Rahmen von solchen Schiffen ein weiter allgemeiner Schiffsbegriff anzunehmen, so dass bei ihnen das Erfordernis einer Flagge nicht besteht, um unter den Vertrag zu fallen. Für die Annahme eines weiteren allgemeinen Schiffsbegriffes spricht, dass die Seeräuberschiffe im Vertrag eine Sonderposition einnehmen. Seeräuberische Handlungen werden in den Art. 100 ff. SRÜ als rechtswidrige Handlungen, die durch alle Staaten unterbunden werden sollen charakterisiert. Alle anderen Schiffe, die dem allgemeinen Schiffsbegriff unterfallen, verhalten sich hingegen grundsätzlich rechtmäßig. In seiner abweichenden Meinung im Lotus Case geht Moore davon aus, dass

¹²⁵ König, Flag of Ships, in: Wolfrum, MPEPIL, Band 4, 2013, 98 ff., Rn. 6.

Piraterie in Bezug auf ihre völkerrechtliche Einordnung einen Fall *sui generis* darstelle.¹²⁶ Es handle sich dabei um einen Völkerrechtsverstoß und da sich Piraten hauptsächlich im Gebiet der Hohen See bewegten, über welches kein Staat die alleinige Jurisdiktion beanspruchen könne, verlören Piraten den Schutz der Flagge, welche ihre Schiffe möglicherweise trüge und wären wie Gesetzlose und Feinde der gesamten Menschheit zu behandeln, welche jede Nation festnehmen und bestrafen könne. Auch in dieser Aussage zeigt sich, dass von der Möglichkeit ausgegangen wird, dass Seeräuberschiffe sowohl mit als auch ohne Flagge auftreten können, und dass es sich bei ihnen um einen besonderen Fall handelt, der eine andere Betrachtung als bei normalen Schiffen nahelegt. Zudem folgt daraus, dass Schiffe mit Flagge, deren Schutz verlieren sollen und dadurch zu staatenlosen Schiffen werden.

Die ILC führt in ihrem Entwurf von 1956 aus, dass ohne Flagge fahren alleine nicht ausreichte, um ein Schiff als Seeräuberschiff zu qualifizieren.¹²⁷ Ein Schiff, das mit Flagge führe und seeräuberische Handlungen vornehme, solle seine Nationalität nur dadurch verlieren, wenn das nationale Recht zur Erteilung der Flagge dies vorsieht, obwohl durch die seeräuberischen Handlungen die alleinige Jurisdiktion des Flaggenstaates über das Schiff entfielen und allen anderen Staaten die im Vertrag festgelegten Zugriffsrechte zustünden.¹²⁸ Die Annahme dürfte vor allem auf der Überlegung beruhen, dass in das Recht der Staaten über die Vergabe der Flaggen aus Art. 91 SRÜ nicht eingegriffen werden soll. Beim Entwurf des SRÜ setzte die ILC also scheinbar sowohl die Möglichkeiten voraus, dass Seeräuberschiffe mit Flagge fahren können als auch ohne Flagge. Es wird auch deutlich, dass in Bezug auf solche Schiffe, selbst wenn sie ihre Nationalität unter bestimmten Umständen behalten können, doch große Eingriffe in die Jurisdiktion der Flaggenstaaten gewährt werden, was ihnen eine Sonderstellung im Verhältnis zu allen anderen Schiffsarten des Vertrages verleiht.

Hauptziel des SRÜ ist wie oben ausgeführt die Herstellung eines geregelten Miteinanders auf See, was grundsätzlich die Nationalität von Schiffen voraussetzt. Die Wichtigkeit der Nationalität zeigt sich auch darin, dass das SRÜ selbst Seeräuberschiffen, die eine Flagge führen nicht flächendeckend diese entzieht. Das Vorgehen gegen rechtswidrige Handlungen auf See soll aber zur Erreichung desselben Ziels führen.

¹²⁶ PCIJ, Series A: Collection of Judgements 1923–1930, No. 10, dissenting opinion Moore, 70.

¹²⁷ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 283, commentary Art. 41.

¹²⁸ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 283, commentary Art. 42.

Um effektiv gegen seeräuberische Handlungen vorgehen zu können ist daher in diesem begrenzten Umfang erforderlich, dass Seeräuberschiffe auch Schiffe im Sinne des SRÜ sein können, wenn sie keine Nationalität besitzen. Hier überlagert die Möglichkeit gegen diese Schiffe vorgehen zu können das Erfordernis der Nationalität, um eine Ordnung auf hoher See herzustellen. Für Schiffe, die keine Nationalität besitzen wird durch die Beteiligung an seeräuberischen Handlungen also auch der Anwendungsbereich der Art. 100 ff. SRÜ eröffnet. Eine Eröffnung anderer Teile des Vertrages ist nicht erforderlich oder, wie oben bereits ausgeführt, vom Vertrag auch nicht vorgesehen.

5. *Handelsschiff*

Der Begriff des Handelsschiffs findet sich im SRÜ heute explizit nur in der Überschrift zu Teil II Abschnitt 3 Unterabschnitt B SRÜ. Handelsschiffe wurden aber durchaus bei der Entwicklung des SRÜ als eigene Kategorie verstanden, die zunächst größeren Raum einnahm als heute. Die ILC verwendete beim Entwurf von Vertragstexten zunächst häufiger den Begriff „merchant ship“.¹²⁹ Der heutige Art. 92 SRÜ war ursprünglich zunächst nur auf Handelsschiffe bezogen und Scelle schlug sogar vor, eine Definition für den Begriff „Handelsschiff“ in den vorherigen Vertrag aufzunehmen.¹³⁰ Zourek merkte schon damals an, dass der Artikel sich auf alle Schiffe beziehe und der Handelsteil des Begriffes gestrichen werden solle.¹³¹ In dem finalen Entwurf von 1956 findet sich dann in Bezug auf den heutigen Art. 92 SRÜ keine Verwendung des Begriffes „Handelsschiff“ mehr, sondern er wurde durch den allgemeineren Begriff „Schiff“ ersetzt.¹³² Der Entwurf von 1956 enthält aber an anderen Stellen noch besondere Vorschriften für Handelsschiffe, so zum Beispiel in Art. 19–21, die den heutigen Art. 26–28 SRÜ entsprechen.¹³³ Auch Art. 29 des alten Entwurfs, der heute wohl Art. 91 SRÜ entspricht, sieht eine eigene Regelung für Handelsschiffe in Bezug auf deren Nationalität vor.¹³⁴ Ebenso gestattet Art. 46 des Entwurfs von 1956, der heute Art. 110 SRÜ darstellt, das Recht zum Betreten nur gegenüber fremden

¹²⁹ ILC Yearbook 1955, Vol. I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 30 ff.

¹³⁰ ILC Yearbook 1955, Vol. I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 31.

¹³¹ ILC Yearbook 1955, Vol. I, Summary records 284th meeting, 7th session, Rn. 32.

¹³² ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 279, Art. 30.

¹³³ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 274 ff.

¹³⁴ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 278, Art. 29 II.

Handelsschiffen.¹³⁵ Daraus ergibt sich, dass die ILC beim Entwurf der Verträge Handelsschiffe als eigene Kategorie verstand, sie dann aber in der weiteren Entwicklung des Vertragstextes mit unter den allgemeinen Schiffsbegriff gefasst wurden und mit Ausnahme von Art. 27 und 28 SRÜ keine besonderen Vorschriften für Handelsschiffe im Verhältnis zu allen anderen Schiffen des Vertrages mehr aufgenommen wurden. Sie fallen daher grundsätzlich mit allen anderen Schiffen, die im Vertrag keine Sonderstellung erhalten, unter den allgemeinen Schiffsbegriff.

An den wenigen Stellen, an denen der Begriff heute noch im Vertrag verwendet wird, dürften Handelsschiffe im Sinne des Übereinkommens Schiffe sein, die Handelszwecken dienen. Denn im Bereich der Staatsschiffe wird zwischen solchen Staatsschiffen differenziert, die Handelszwecken dienen und solchen, die anderen Zwecken als Handelszwecken dienen. Wie oben dargestellt, kommen nur Staatsschiffe in den Genuss besonderer Privilegien, die zu anderen als Handelszwecken genutzt werden. Staatsschiffe, die zu Handelszwecken genutzt werden, werden in Art. 27 und 28 SRÜ normalen Handelsschiffen gleichgestellt, was zu der Annahme führt, dass es sich dann bei allgemeinen Handelsschiffen um Schiffe des allgemeinen Schiffsbegriffs handelt, die zu Handelszwecken genutzt werden. Dies legt zudem der Wortlaut des Begriffs Handelsschiff nahe. Dieses zusätzliche Merkmal lässt sich auch problemlos mit dem oben entwickelten allgemeinen Schiffsbegriff kombinieren.

6. Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge

In Art. 20 SRÜ werden als andere Schiffe noch Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge angesprochen. Nach dem Wortlaut handelt es sich dabei um Schiffe oder andere Fahrzeuge, die sich zumindest auch unter Wasser bewegen können. Barnes nimmt an, dass der Anwendungsbereich von Art. 20 sich hauptsächlich auf militärische Schiffe und Fahrzeuge erstrecke.¹³⁶ Grundsätzlich sei auch eine Anwendung auf kommerziell genutzt Fahrzeuge dieses Typs vorstellbar, praktisch sei diese Variante aber bisher nicht sehr relevant geworden. Privat genutzte Unterwasserfahrzeuge fänden ihren Anwendungsbereich oft nicht in der Navigation sondern in Bereichen wie Forschung, Erforschung des Meeresgrundes oder Reparaturarbeiten unter Wasser und seien häufig auch mit einem Mutter-

¹³⁵ ILC Yearbook, 1956, Vol. II, 283, Art. 46.

¹³⁶ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 20, Rn. 6.

schiff verbunden und stellten so keine eigene Entität dar. Wenn sie sich selbstständig bewegten, fielen sie aufgrund ihres eingeschränkten Anwendungsbereiches eher in den Bereich von Art. 21 SRÜ und damit unter die Jurisdiktion des Küstenstaates. Er sieht aber auch bereits den steigenden Gebrauch und Anwendungsbereich von unbemannten Unterwasserfahrzeugen, sowohl im privaten als auch militärischen Bereich. Seiner Ansicht nach sollten sie auch unter den Anwendungsbereich von Art. 20 SRÜ und damit unter den Schiffsbegriff des SRÜ fallen, da Sinn und Zweck von Art. 20 SRÜ sei ein über Wasser fahren dieser Fahrzeuge zu erreichen und nicht friedliche Handlungen zu verhindern.

Frau vertritt, dass unbemannte Marinesysteme, Schiffe im Sinne des Völkerrechts seien und legt dabei die Definition zugrunde, die vom Law of the Sea Committee des American Branch International Law Association entwickelt wurde.¹³⁷ Er ist aber der Ansicht, dass es sich bei militärisch genutzten unbemannten Marinesystemen nicht um Kriegsschiffe im Sinne von Art. 29 SRÜ handele, da nach dieser Norm eine Besatzung erforderlich sei.¹³⁸ Zu beachten ist dabei allerdings, dass er sich mit einem viel größeren Anwendungsbereich an möglichen Gegenständen im Meer beschäftigt. Marine Systeme erfassen naturgemäß von der Definition her viel mehr, als was unter den Schiffsbegriff des SRÜ fallen könnte. Es zeigt sich also, dass Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge, ob bemannt oder nicht zumindest wie oben schon angenommen, unter den allgemeinen Schiffsbegriff fallen.

7. Fazit

Die besonderen Schiffsbegriffe in Verbindung mit dem oben entwickelten allgemeinen Schiffsbegriff sind alle grundsätzlich auf autonome Schiffe anwendbar. Es könnte einzig bei Kriegsschiffen die Frage auftreten, ob ein Problem daraus entsteht, dass das Schiff unter dem Befehl eines Offiziers stehen und eine Besatzung haben muss. Auf die Problematik, ob Schiffe nach dem SRÜ eine Besatzung haben müssen, ob sich diese auf dem Schiff befinden muss und wie es sich bei autonomen Schiffen mit der Ausübung der Hoheitsgewalt verhält, soll unten aber noch ausführlich eingegangen werden.

¹³⁷ Frau, JILPAC 25 (2012), 86, para. 3.2.

¹³⁸ Frau, JILPAC 25 (2012), 86 ff., para 3.3.

IV. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff

Nachdem festgestellt wurde, dass sich aus dem Vertrag eine allgemeine Schiffsdefinition ableiten lässt, die für das SRÜ zugrunde gelegt werden kann, stellt sich die Frage, ob parallel auch noch eine gewohnheitsrechtlich anerkannte Definition für den Schiffsbegriff im Völkerrecht besteht und wenn ja wie sich das Verhältnis zwischen diesen beiden Definitionen gestalten würde.

1. Entstehung von Gewohnheitsrecht

Gewohnheitsrecht besteht aus den Elementen der Übung des Rechts über einen bestimmten Zeitraum (*consuetudo*) und einer dieser Übung zugrunde liegenden Rechtsüberzeugung (*opinio juris*).¹³⁹ Die Übung des Rechts findet grundsätzlich durch Staatenpraxis statt, nach neuerer Ansicht, wie auch bei von Arnould, können an dieser aber auch internationale Organisationen und alle andere Völkerrechtssubjekte teilnehmen.¹⁴⁰ Die Staatenpraxis findet ihren Ausdruck vor allem in der Exekutive und Legislative der Staaten.¹⁴¹ Indiz kann aber grundsätzlich jegliches Staatenverhalten sein, das dem jeweiligen Staat nach den Regeln des Völkerrechts zugerechnet werden kann, so auch die Rechtsprechung nationaler Gerichte in Bezug auf die innerstaatliche Anwendung von Völkerrecht.¹⁴² Erforderlich ist weiter eine bestimmte Dauer, Einheitlichkeit und räumliche Verbreitung der Übung der Rechtsüberzeugung die nicht in konkreten Zahlen bestimmt werden kann.¹⁴³ Die Rechtsüberzeugung hingegen ist ein subjektives Merkmal, dessen Vorliegen schwerer zu belegen ist.¹⁴⁴ Ein Indiz dafür können beispielsweise Stellungnahmen und Aussagen von Staatsorganen sein aber auch Proteste und Verurteilungen von Hand-

¹³⁹ Vitzthum, in: Vitzthum/Proelß, Völkerrecht, 2016, 51; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 251; siehe dazu auch Art. 38 I lit. b) IGH-Statut; Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn. 1; Shaw, International Law, 2017, 53 ff.; Roberts/Sivakumaran, in: Evans, International Law, 2018, 92; ausführlich zur Entstehung von Gewohnheitsrecht siehe auch Verdross/Simma, Universelles Völkerrecht, 1984, 345 ff.

¹⁴⁰ Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn. 6; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 252.

¹⁴¹ Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 251.

¹⁴² Shaw, International Law, 2017, 60; Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn. 7.

¹⁴³ Shaw, International Law, 2017, 56; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 253.

¹⁴⁴ Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn. 14, 17; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 255; zur Problematik der Feststellung einer *opinio juris* allgemein siehe auch: Roberts/Sivakumaran, in: Evans, International Law, 2018, 95 ff.

lungen der Staaten untereinander.¹⁴⁵ Wichtig bleibt dabei, dass das Verhalten der Staaten auf der Rechtsüberzeugung beruht und nicht einfach aus Höflichkeit oder der Einfachheit halber im internationalen Verkehr erfolgt.¹⁴⁶ Die Feststellung von Gewohnheitsrecht erfolgt grundsätzlich so, dass zunächst Indizien für das Vorliegen einer einheitlichen Staatenpraxis gesammelt werden und anschließend begründet wird, warum dieser Staatenpraxis eine bestimmte Rechtsüberzeugung zugrunde liegt.¹⁴⁷ Unterstützend können auch Rechtsprechung und Literatur als Rechtsquellen herangezogen werden.¹⁴⁸ Gewohnheitsrecht kann sich auch aus Vertragsrecht entwickeln, wenn die sich aus dem Vertrag ergebenden Pflichten auch unabhängig von dem Vertrag von den Staaten als allgemeines Gewohnheitsrecht angesehen werden.¹⁴⁹ Der Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen und das Erfüllungsverhalten in Bezug auf völkerrechtliche Verträge können zudem Staatenpraxis sein.¹⁵⁰ Ob diese Staatenpraxis zur Bildung von Gewohnheitsrecht führe hänge davon ab, welche Motivation den Vertragsabschlüssen zugrunde liege. Es gestalte sich eher schwierig in dem Vertragsabschluss die Überzeugung von einer rechtlichen Bindungswirkung über den jeweiligen Vertrag hinaus festzustellen. Denn gerade der Abschluss eines völkerrechtlichen Vertrags könne ein Indiz dafür sein, dass eben keine gewohnheitsrechtliche Regel bestehe und daher ein Vertrag zur Regelung des Sachverhaltes erforderlich sei, außer es handle sich explizit um die Kodifizierung bereits bestehenden Gewohnheitsrechtes oder die Bestimmungen werde auch gegenüber nicht Vertragsparteien angewendet. Auch der IGH entschied im Festlandsockelfall, dass wenn Staaten nur zum Zwecke der Einhaltung eines internationalen Vertrages handelten, das Verhalten kein Indiz für das Vorliegen einer gleichlautenden gewohnheitsrechtlichen Regel sein könne.¹⁵¹

¹⁴⁵ Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 255.

¹⁴⁶ Roberts/Sivakumaran, in: Evans, International Law, 2018, 96; Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn 14; von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 255.

¹⁴⁷ ICJ Judgement vom 20.2.1969, ICJ Reports 1969, 3 ff., 44, para. 77; besprochen, von: Münch, ZaöRV 1969, 455; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 259.

¹⁴⁸ Art. 38 I lit d) IGH-Statut; Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 259.

¹⁴⁹ von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 260.

¹⁵⁰ Dörr in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 19, Rn. 34 ff.

¹⁵¹ ICJ Judgement vom 20.2.1969, ICJ Reports 1969, 3 ff., 44, para. 76; besprochen, von: Münch, ZaöRV 1969, 455.

2. Die Staatenpraxis zum gewohnheitsrechtlichen Schiffsbegriff

Es stellt sich also die Frage, ob es völkerrechtliche Staatenpraxis und dazu gehörige Rechtsüberzeugung in Bezug auf eine einheitliche völkerrechtliche Schiffdefinition gibt und sich diese auch nachweisen lässt. Viele internationale Verträge beinhalten zwar Schiffdefinitionen, die sich aber in Teilen unterscheiden und häufig auch abhängig vom jeweiligen Vertragszweck sind. Andere Verträge wiederum wie das SRÜ beinhalten keine kodifizierte Definition.

a) AFS Convention

Die AFS Convention definiert Schiff, als Fahrzeug beliebiger Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird und schließt Tragflächenboote, Luftkissen Fahrzeuge, Unterwassergeräte, schwimmendes Gerät, feste oder schwimmende Plattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager-, und Verladeeinheiten ein.¹⁵² Zweck des Vertrages ist hier der Schutz der Meeresumwelt und der Schutz der menschlichen Gesundheit, die durch auf Schiffen verwendete Bewucherschutzsysteme beeinträchtigt werden können. Es erscheint daher sinnvoll eine möglichst weite Definition zu wählen, damit alle sich auf dem Wasser befindlichen oder bewegenden Gegenständen, die solche Stoffe in die Meeresumwelt einbringen könnten, erfasst sind.

b) Ballastwasser-Übereinkommen

Auch das Ballastwasser-Übereinkommen enthält dieselbe Definition für den Begriff „Schiff“.¹⁵³ Hier ist ebenfalls Ziel des Vertrages der Schutz der Meeresumwelt, durch die Verhinderung der Einleitung von Ballastwasser durch Schiffe ins Meer, die zur Einschleppung und Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger führen kann. Genau wie bei der AFS Convention, scheint aus den oben genannten Gründen eine möglichst weite Definition, die viele Fahrzeuge erfasst sinnvoll, weshalb in dem später entstandenen Abkommen womöglich auf die Definition aus dem AFS Abkommen zurückgegriffen wurde.

¹⁵² Art. 2 Nr. 9 AFS Convention.

¹⁵³ Art. 1 Nr. 12 Ballastwasser Übereinkommen.

c) London Dumping Convention

Die London Dumping Convention verwendet einen ähnlichen Begriff. Die Konvention definiert allerdings „Schiff“ und „Flugzeug“ gemeinsam als jede Art von Fahrzeugen, die entweder auf dem Wasser oder im Luftraum betrieben werden und Luftkissenfahrzeuge und schwimmende Fahrzeuge mit einschließen, unabhängig davon, ob sie selbstfahrend sind oder nicht.¹⁵⁴ Auch hier ist Ziel des Vertrages der Schutz der Meeresumwelt durch die Verhinderung der Einleitung schädlicher Stoffe und Abfällen in die Selbige. Hier entspricht die Definition ebenfalls dem Vertragszweck, und erfasst gemäß diesem alle Fahrzeuge, die irgendwie die Möglichkeit haben, schädliche Stoffe der Meeresumwelt zuzuführen. Daher werden auch Luftfahrzeuge erfasst, die beim Überflug Stoffe abwerfen könnten.

d) MARPOL-Abkommen

Ähnlich verhält es sich auch beim MARPOL-Abkommen und der Hong Kong Convention. Auch dort richtet sich die Definition nach dem Vertragszweck und soll aus Umweltschutzgründen einen möglichst weiten Bereich erfassen.

e) Nairobi Convention

Die Nairobi Convention enthält neben positiven Beispielen, die vom Schiffsbegriff erfasst werden sollen, auch eine negative Ausgrenzung. So sollen Wasserplattformen, die zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort genutzt werden vom Schiffsbegriff ausgeschlossen sein.¹⁵⁵ Dieser Umstand lässt sich nur so erklären, dass solche Fahrzeuge von den Verpflichtungen des Vertrages, wie der Versicherungspflicht und bestimmten Haftungsbestimmungen, ausgenommen sein sollen.

¹⁵⁴ Art. 3 Abs. 2 London Dumping Convention.

¹⁵⁵ Art. 1 Abs. 2 Nairobi Convention.

f) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties

Auch die International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, schließt aus ihrem Anwendungsbereich schwimmende Fahrzeuge aus, die eine Einrichtung oder Vorrichtung, die zur Erforschung oder Ausbeutung der Schätze des Meeresbodens, des Meeresgrunds und des Meeresuntergrunds genutzt wird, gebrauchen. Nach Berlingieri, sind diese aber ebenso vom Vertrag erfasst so lange die Einrichtungen im Moment des Vorfalles nicht in Gebrauch sind.¹⁵⁶ Dies kann darauf hindeuten, dass Fahrzeuge dieser Art, während sie im Einsatz sind, vor Maßnahmen geschützt werden sollen. Sie wurden aber nicht komplett aus dem Anwendungsbereich herausgenommen, wie zum Beispiel Kriegsschiffe oder Staatsschiffe in Art. 1 Nr. 2 des Vertrages, um Maßnahmen gegen sie zu ermöglichen, wenn sie nicht im Einsatz sind.

g) COLREGS-Abkommen

Das COLREGS-Abkommen bezieht Wasserflugzeuge mit in den Schiffsbegriff ein und verlangt, dass die Fahrzeuge als Transportmittel genutzt werden oder zumindest genutzt werden können, um unter den Schiffsbegriff zu fallen.¹⁵⁷ Diese Definition erfasst so einen großen Teil der sich auf dem Meer bewegenden Schiffe, da fast alle Schiffe zumindest die Fähigkeit zum Transport von Personen oder Gütern besitzen, was in Bezug auf den Vertragszweck, die Verhinderung von Kollisionen, auch sinnvoll ist. Daher rührt wohl auch die Einbeziehung von Wasserflugzeugen, da sie ebenfalls in Kollisionen mit Schiffen auf dem Wasser verwickelt werden können.

h) UN Convention on Conditions for the Registration of Ships

Die UN Convention on Conditions for the Registration of Ships sieht ebenfalls vor, dass die Schiffe zum Transport von Gütern, Personen oder beidem genutzt werden müssen, allerdings ist der Anwendungsbereich

¹⁵⁶ Berlingieri, International Maritime Conventions Vol. 3, 2016, 7.

¹⁵⁷ Rule 3 lit. (a) COLREGS.

hier enger.¹⁵⁸ Der Transport muss im Rahmen des internationalen Seehandels stattfinden und die reine Fähigkeit zum Transport genügt nicht. Zudem müssen die Schiffe mit Selbstantrieb fahren und ein bestimmtes Volumen erreichen. Auch diese Definition entspricht dem Vertragszweck. Wenn eine Angleichung und Vereinheitlichung der Registrationsprozesse der nationalen Staaten erreicht werden soll, ist es sinnvoll den Anwendungsbereich auf die Arten Schiffe zu konzentrieren, die hauptsächlich von der Registrierung betroffen sind.

i) Hague und Rotterdam Rules

Die Hague¹⁵⁹ und Rotterdam Rules¹⁶⁰ stellen bei ihrer Schiffsdefinition auf die Nutzung der Fahrzeuge zum Transport von Gütern ab. Ziel der Hague Rules ist es eine einheitliches Haftungssystem zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter festzulegen. Auch die Rotterdam Rules beziehen sich nur auf den Güterverkehr auf See. Daher schließen sie beide in ihren Schiffsbegriff nur Handelsschiffe oder eben solche Schiffe die Güter transportieren ein.

j) SUA Convention

Die SUA Convention sieht für ihren Schiffsbegriff vor, dass das Fahrzeug nicht dauerhaft mit dem Meeresboden verbunden sein darf.¹⁶¹ Da Hauptziel der Konvention ist, die Navigation auf dem Meer sicherer zu gestalten, scheint es richtig nur Fahrzeuge und Gegenstände auf dem Meer einzubeziehen, die sich auch auf dem Wasser fortbewegen. Am Boden befestigte Entitäten können nicht an der Navigation partizipieren und werden so aus dem Anwendungsbereich ausgegrenzt.

¹⁵⁸ Art. 2 UN Convention on Conditions for Registration of Ships.

¹⁵⁹ Art. 1 lit. (d) Hague Rules.

¹⁶⁰ Art. 1 Nr. 25 Rotterdam Rules.

¹⁶¹ Art. 1 SUA Convention.

k) Bergungskonvention

Die Bergungskonvention hat einen der weitesten Schiffsbegriffe. Es wird jedes See- oder Binnenschiff, schwimmende Gerät und schwimmfähige Bauwerk erfasst.¹⁶² Da sich der Vertrag auf Bergungsmaßnahmen und die Rettung von Personen in Gefahr bezieht, ist es verständlich, dass der Vertrag möglichst viele sich auf dem Meer bewegende Fahrzeuge in seinen Anwendungsbereich mit einbezieht.

l) Verträge ohne Definition

Andere Verträge wie das SRÜ aber auch beispielweise das SOLAS Abkommen haben gar keine eigene Definition für den allgemeinen Schiffsbegriff aufgenommen, sondern definieren nur besondere Schiffsbegriffe, die den Begriff „Schiff“ für die Definition dieser besonderen Schiffsbegriffe verwenden, aber nicht erklären.

m) Fazit

Es zeigt sich also, dass es völkerrechtlich keine einheitliche Definition für den Begriff Schiff und keine einheitliche Verwendungspraxis gibt. Der Schiffsbegriff variiert von Abkommen zu Abkommen und ist von den jeweiligen Vertragszwecken abhängig. Die einzigen Merkmale, die in den meisten Definitionen verwendet werden, sind „Fahrzeug“, sowie „das auf dem Meer beziehungsweise Wasser betrieben wird“. Es erfolgt dann eine Ergänzung durch die unterschiedlichsten weiteren Merkmale. Teilweise gibt es positive Beispiele oder negative Ausgrenzungen von bestimmten Schiffstypen oder Fahrzeugen. Die Aufnahme einer Schiffsdefinition scheint daher nicht die Kodifikation von Gewohnheitsrecht zu sein, sondern eher die Funktion zu haben den Anwendungsbereich des Vertrages im Sinne dessen Zwecks einzugrenzen. Es lässt sich nach dieser Analyse zumindest kein sicheres Indiz für eine dahingehende *opinio juris* nachweisen.

¹⁶² Art. 1 lit. (b) Bergungskonvention.

3. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff in der Literatur

Auch die Lehre scheint bisher davon auszugehen, dass es keine gewohnheitsrechtliche Schiffsdefinition im Völkerrecht gibt. Van Hooydonk nimmt an, dass der Begriff des Schiffs im Gewohnheitsrecht noch wesentlich weniger etabliert sei als im Vertragsrecht, in dem auch schon große Abweichungen der Begriffe bestünden.¹⁶³ Ebenso vertreten Daum und Stellpflug, dass es im Gewohnheitsrecht keine einheitliche Schiffsdefinition gebe.¹⁶⁴ Tüngler und tho Pesch sowie Yang schließen sich ebenfalls dieser Auffassung an.¹⁶⁵ Shaw ist der Ansicht, dass vermutlich keine Chance bestehe jemals eine einheitliche allgemeine Schiffsdefinition zu entwickeln, welche allen Situationen gerecht werden könne.¹⁶⁶ Meyers merkt ebenfalls an, dass die internationale Praxis gescheitert sei, ein einheitliches Konzept zu entwickeln, was aber vermutlich auch nicht möglich sei, da für den Schiffsbegriff keine ‚wasserfeste‘ Definition bestehe.¹⁶⁷ O’Connell teilt auch die Ansicht, dass keine einheitliche Definition bestünde und merkt an, dass die jeweiligen Definitionen von den Vertragszwecken abhängig seien.¹⁶⁸ Gahlen hingegen unternimmt den Versuch, eine allgemeinere allgemeingültige Definition für den Schiffsbegriff im Völkerrecht zu entwickeln, wobei sie von einer Analyse bestehender Schiffsdefinitionen in internationalen Verträgen und nationalem Recht ausgeht.¹⁶⁹ Es wird allerdings nicht ganz klar, ob dieser Begriff ein gewohnheitsrechtlicher Schiffsbegriff sein soll oder ob eine Schiffsdefinition für die seerechtlichen Verträge, die keine eigene Definition haben, entwickelt wird. Was gegen die Annahme eines gewohnheitsrechtlichen Begriffes spricht, wurde oben bereits dargestellt. Sollte sich die Definition auf Verträge beziehen, die keine Definition vorschreiben sei angemerkt, dass die von ihr entwickelte Definition nur einen Grundbegriff darstellen kann, der gegebenenfalls jeweils durch weitere Merkmale ergänzt werden müsste. Sonst würde für alle Verträge ohne Definition durch den sehr allgemein gehaltenen Begriff ein sehr weiter Anwendungsbereich geschaf-

¹⁶³ Van Hooydonk, JIML 20 (2014), 406.

¹⁶⁴ Daum/Stellpflug, JIML 23 (2017), 365, para. 2.

¹⁶⁵ Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 123; Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, 2006, 7.

¹⁶⁶ Shaw, JIML 11 (2005), 249.

¹⁶⁷ Meyers, *The Nationality of ships*, 1967, 15, 17.

¹⁶⁸ O’Connell, *The international Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 747, 748.

¹⁶⁹ Gahlen, JIML 20 (2014), 252 ff.; danach sei ein Schiff ‚a floating structure, which is capable of controlled movement on water, has the capacity to carry goods or persons beyond its own mass and that engages in maritime navigation‘.

fen, was nicht zwangsläufig im Sinne jedes Vertrages sein muss. Das zeigt sich im Rahmen des SRÜ beispielsweise an dem oben vorgeschlagenen Merkmal „Nationalität“ und den positiven Beispielen Unterseeboote und Unterwasserfahrzeuge, die noch hinzutreten müssten.

Der IGH hat zudem festgelegt, dass völkerrechtliche Begriffe einer dynamischen Interpretation unterliegen können und dass Wörter dann ihre Bedeutung von dem Kontext, in dem sie verwendet würden, ableiten.¹⁷⁰ Verlangt der Kontext eine Bedeutung, die eine weite Auslegung nahelege, müsse der Begriff entsprechend ausgelegt werden, ebenso müsse der Begriff eng ausgelegt werden, wenn der Kontext dies verlange. Bezieht man dieses Konzept wie van Hooydonk auf den völkerrechtlichen Schiffsbegriff,¹⁷¹ so spricht gegen eine Annahme eines gewohnheitsrechtlichen Schiffsbegriffs wohl auch der Umstand, dass es sich um einen dynamischen Begriff handelt. Stellt man darauf ab, dass der Schiffsbegriff je nach Kontext, in dem er verwendet wird, eine andere Bedeutung haben muss, kann kein einheitlicher, feststehender, starrer gewohnheitsrechtlicher Schiffsbegriff bestehen.

4. Fazit

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass kein gewohnheitsrechtlicher allgemeiner Schiffsbegriff im Völkerrecht besteht. Diese Annahme wird vor allem dadurch gestützt, dass schon keine einheitliche Staatenpraxis erkennbar ist, die auf eine einheitliche *opinio juris* in Bezug auf die Definitionsmerkmale schließen lassen würde. Stattdessen zeigt eine Analyse internationaler Verträge, die eine Definition für den Schiffsbegriff beinhalten, dass die Definition immer dem jeweiligen Vertragszweck angepasst ist und diese stark voneinander abweichen können. Auch die Literatur geht zudem größtenteils davon aus, dass keine allgemeine gewohnheitsrechtliche Definition besteht.

¹⁷⁰ ICJ, Advisory Opinion vom 8.6.1960; Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultive Organization, 158.

¹⁷¹ Van Hooydonk, *JIML* 20 (2014), 367.

C. Rechte der Flaggenstaaten bei Rechtsdurchsetzung durch andere Staaten

I. Ausgangslage

Im Rahmen des SRÜ ergeben sich zunächst Probleme im Bereich von Eingriffen durch fremde Staaten in die Rechte der Flaggenstaaten der Schiffe. Grundsätzlich gilt das Prinzip der Freiheit der Meere¹⁷², wobei dieser Grundsatz über die Zeit immer mehr Einschränkungen erfahren hat. Am größten sind diese im Bereich der Küstengewässer. Die Art. 17–19 SRÜ haben als Ausformung des alten Grundsatzes noch das Recht auf friedliche Durchfahrt erhalten, das SRÜ sieht aber auch Eingriffsbefugnisse der Küstenstaaten vor. So kann der Küstenstaat nach Art. 27 SRÜ in bestimmten Fällen seine Strafgerichtsbarkeit an Bord fremder Schiffe ausüben. Hier entsteht ein Spannungsverhältnis zwischen dem Recht auf freie Durchfahrt und dem Strafverfolgungsinteresse der Küstenstaaten. Mit größeren Einschränkungen als im strafrechtlichen Bereich, erlaubt Art. 28 SRÜ bestimmte Maßnahmen zur Ausübung der Zivilgerichtsbarkeit der Küstenstaaten auf fremden Schiffen.

Auch in der Anschlusszone¹⁷³ bestehen Eingriffsrechte durch den Küstenstaat. Gemäß Art. 33 SRÜ hat der Küstenstaat in diesen Bereichen, das Recht Kontrollen wegen Verstößen gegen Zoll-, Finanz-, Einreise-, und Gesundheitsgesetze durchzuführen und Verstöße die diesbezüglich in seinem Hoheitsgebiet begangen wurden zu ahnden.

Ebenso in der Ausschließlichen Wirtschaftszone,¹⁷⁴ die an die Anschlusszone angrenzt, kann der Küstenstaat nach Art. 73 SRÜ fremde

¹⁷² Allgemein zur Freiheit der hohen See siehe: Wolfrum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 296 ff. Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht, Band I/2, 2002, 3. Teil, 1. Kapitel, § 118, 350; Rothwell/Stephens, The international Law of the Sea, 2016, 164 ff.; Henkin, The Once and the Future Law of the Sea, in: Friedmann/Henkin/Lissitzyn, Transnational Law in a Changeing Society, 1972, 165 ff.; Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 2019, 281 ff.; Evans, in: Evans, International Law, 2018, 649 ff.

¹⁷³ Allgemein zur Anschlusszone siehe: Shaw, International Law, 2017, 429; Tanaka The international Law of the Sea, 2019, 146 ff.; Rothwell/Stephens, The international Law of the Sea, 2016, 79 ff.; Vitzthum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 150 ff. Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 2019, 250 ff. Evans, in: Evans, International Law, 642 ff.

¹⁷⁴ Allgemein zur ausschließlichen Wirtschaftszone siehe: Tanaka, The international Law of the Sea, 2019, 149 ff.; Rothwell/Stephens, The international Law of the Sea, 2016, 85 ff.; Shaw, International Law, 2017, 431; Proelß, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 3. Kapitel. Rn. 202 ff.

Schiffe unter anderem anhalten, überprüfen, festhalten und gerichtliche Verfahren durchführen, um die Einhaltung der in Übereinstimmung mit dem SRÜ erlassenen Gesetze und Vorschriften sicherzustellen. Dies bezieht sich vor allem auf den Bereich der Erforschung, Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung lebender Ressourcen.

Die Flaggenstaaten der Schiffe haben im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmte Rechte. So ist grundsätzlich die Besatzung der Schiffe bei Betreten desselbigen durch den Küstenstaat anwesend und kann eine gewisse Kontrollfunktion bei Durchsuchungen, Beschlagnahmen und Festnahmen von Personen ausüben. Art. 27 SRÜ sieht zudem vor, dass auf Ersuchen des Kapitäns ein Diplomat oder Konsularbeamter des Flaggenstaates hinzugezogen werden kann. So kann Korruption, Beschädigung der Ladung, Beschlagnahme von Gegenständen, die nicht von offiziellen Genehmigungen erfasst sind und Ähnlichem entgegengewirkt werden, oder zumindest Rechtsmittel leichter durchgesetzt werden.

Bei unbemannten Schiffen wird sich das Problem ergeben, dass keine Besatzung auf dem Schiff vorhanden ist. Fraglich ist, ob dem Flaggenstaat in diesen Fällen bestimmte Schutzrechte zustehen müssen. Er hat nicht die Möglichkeit, durch Personal vor Ort Maßnahmen sofort entgegen zu wirken oder selbst Kontrollen der Maßnahmen vorzunehmen. Eine Möglichkeit wäre, dass das Schiff den Hafen des Küstenstaates anlaufen muss und der Küstenstaat mit jeweiligen Maßnahmen wartet, bis ohne schuldhaftes Verzögern Personal des Flaggenstaates vor Ort sein kann. Eine andere Überlegung wäre, ob die Anwesenheit von diplomatischem Personal vor Ort ausreicht und auch auf andere Normen erstreckt werden sollte.

II. Ausübung der Strafgerichtsbarkeit im Küstenmeer nach Art. 27 SRÜ

1. Historie der Norm

Nach Art. 27 SRÜ haben die Küstenstaaten die Möglichkeit im Rahmen von Straftaten bestimmte Maßnahmen auf fremden Schiffen durchzuführen. Vor der Kodifikation des SRÜ gab es für diese Maßnahmen kein einheitlich herausgebildetes Gewohnheitsrecht.¹⁷⁵ Im Wesentlichen gab

¹⁷⁵ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 4; siehe zur Historie der Norm auch Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 96 ff.

es zwei Ansichten, die zu den Eingriffsrechten der Küstenstaaten im strafprozessualen Bereich vertreten wurden.¹⁷⁶ Staaten, deren System zu einem nicht unerheblichen Anteil auf Gewohnheitsrecht beruht, wie die USA oder Großbritannien, verfolgten den Ansatz, dass jeder Staat in seinen Küstengewässern alle seine nationalen Gesetze gegenüber fremden Schiffen durchsetzen könne und eine Einschränkung nur aus Gründen der Höflichkeit, also im Rahmen einer freiwilligen Einschränkung durch den Küstenstaat erfolge.¹⁷⁷ So regelte zum Beispiel der britische Territorial Waters Jurisdiction Act 1878¹⁷⁸ in Art. 2, dass alle im Bereich des Küstenmeeres von Groß Britannien begangenen Straftaten in den Zuständigkeitsbereich der britischen Justiz fallen. Nach Ansicht der Staaten des kontinentalen Europas, wie Belgien, Frankreich und Norwegen konnten Küstenstaaten nur bestimmte nationale Gesetze gegenüber fremden Schiffen in ihren Küstengewässern durchsetzen.¹⁷⁹ Jessup zog einen Vergleich zu der Situation von fremden Schiffen in den Häfen anderer Staaten, da hier die Souveränität der Küstenstaaten verstärkt zum Tragen kommt und meint es gebe trotz dieser theoretisch unterschiedlichen Ansätze in der praktischen Anwendung nur wenig Unterschiede zwischen den Praktiken der einzelnen Staaten.¹⁸⁰ Alle Staaten lehnten für gewöhnlich eine Jurisdiktion über das fremde Schiff ab, wenn ihre eigenen Interessen nicht betroffen seien. Unterscheiden würde sich nur die Begründung für das jeweiligen Vorgehen. Die USA hätten zwar grundsätzlich ihre Kompetenz, Jurisdiktion über diese Schiffe auszuüben, anerkannt, dann aber aus Höflichkeit ein Eingreifen abgelehnt, wohingegen Staaten wie Frankreich davon ausgingen, dass eine unveränderliche allgemeine Regel bestünde nicht einzugreifen. Diese Vorgehensweise der USA zeigt sich auch im U.S. Supreme Court Fall *The Schooner Exchange v. McFaddon*.¹⁸¹ Die *Schooner Exchange*, welche sich im Eigentum von John McFaddon und William Greetham befand, wurde auf einer Reise von Maryland nach Spanien im Auftrag von Napoleon Bonaparte beschlagnahmt und in ein französisches Kriegsschiff umgewandelt. Später musste es aufgrund eines Sturmschadens den Hafen von Philadelphia anlaufen. Während es dort lag, klagten die ursprünglichen Eigentümer in den USA

¹⁷⁶ Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, 1927, Kapitel 3.

¹⁷⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 27, Rn. 4.

¹⁷⁸ 41 & 42 Vict. c.73; siehe dazu auch: Marston, *Australian Yearbook of International Law* 20 (2000), 233 ff.

¹⁷⁹ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 27, Rn. 4.

¹⁸⁰ Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, 1927, 192.

¹⁸¹ *The Schooner Exch. v. McFaddon*, 11 U.S. 116, 112 ff. (1812); Ngantcha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, 1990, 107.

auf Feststellung der Eigentumsverhältnisse und Wiedereinräumung des Besitzes. Chief Justice Marshall stellt in dem Urteil fest, dass grundsätzlich durch die territoriale Souveränität eine allumfassende Jurisdiktion des Küstenstaates im Küstenmeer besteht, auf diese aber unter bestimmten Umständen durch den Küstenstaat verzichtet werden kann.

Laut Garner, kamen im Zuge des ersten Weltkrieges besonders im Rahmen von Befugnissen der Staaten in Kriegszeiten Fragen auf, die eine vertragliche Regelung nahelegten.¹⁸² Auch in diesem Zusammenhang habe sich erneut ein Auseinanderfallen der britischen und amerikanischen Ansicht gezeigt. In den Entwürfen, für die Kodifizierung von Artikeln zu den Küstengewässern im Rahmen der Haager Konferenz im Jahr 1930 scheint Art. 8 sich eher an der restriktiven Herangehensweise der europäischen Ansicht zu orientieren.¹⁸³ Dieser Entwurf wurde später dann fast unverändert in das Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone als Art. 19 übernommen.¹⁸⁴ Eine der wichtigeren Änderungen sei gewesen, dass auf Betreiben der USA die Formulierung ‚may not‘ in ‚should not‘ geändert wurde, was wieder das weitere Verständnis der territorialen Souveränität der Vereinigten Staaten zum Ausdruck bringe. Die Formulierung ‚should not‘ spräche eher dafür, dass die Entscheidung ob eingegriffen wird beim Küstenstaat verbleibe und dessen alleinigem Ermessen unterliege, wohingegen die Formulierung ‚may not‘ nahelege, dass grundsätzlich keine Eingriffsbefugnis bestehe und nur in Ausnahmefällen Maßnahmen durchgeführt werden dürften. Art. 27 SRÜ wiederum beruhe größtenteils auf dem Text von Art. 19 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone. Der Anwendungsbe-

¹⁸² Garner, AJIL 23 (1929), 368 ff.

¹⁸³ League of Nations, Acts of the Conference for the Codification of International Law, 19.8.1930, Dokument C. 351 M. 145, 128; der Text von Art. 8 lautete danach: A Coastal State may not take any steps on board a foreign vessel passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation by reason of any crime committed on board the vessel during its passage, save only in the following cases:

- (1) if the consequences of the crime extend beyond the vessel; or
- (2) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea; or
- (3) if the assistance of the local authorities has been requested by the captain of the vessel or by the consul of the country whose flag the vessel flies. The above provisions do not affect the right of the Coastal State to take any steps authorised by its laws for the purpose of an arrest or investigation on board a foreign vessel in the inland waters of that State or lying in its territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving the inland waters. The local authorities shall in all cases pay due regard to the interests of navigation when making an arrest on board a vessel.

¹⁸⁴ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 6; siehe zur Änderung in „should not“ auch Lee, AJIL 55 (1961), 83 ff.

reich von Art. 27 SRÜ sei allerdings größer, da Artikel 19 des Vorgängerübereinkommens nur auf Handelsschiffe anwendbar gewesen sei. Darüber hinaus habe es noch einige weitere Änderungen im Text gegeben.¹⁸⁵ So sei ‚captain‘ durch ‚master‘ ersetzt, der Verkehr mit psychotropen Stoffe in den Katalog aufgenommen, und die Erweiterung auf Diplomaten anstatt nur Konsularbeamten eingefügt worden. Hinzu kämen noch die Querverweise auf Teil V (ausschließliche Wirtschaftszone) und XII (Schutz und Erhaltung der maritimen Umwelt) des Vertrages in Art. 27 V SRÜ, die Eingriffsrechte der Küstenstaaten außerhalb des jeweiligen Küstenmeeres beinhalteten.

2. Auslegung der Norm

Nach dem Wortlaut von Art. 27 I SRÜ soll der Küstenstaat seine Strafgerichtsbarkeit nicht an Bord eines das Küstenmeer durchfahrenden Schiffes ausüben, um eine Person festzunehmen oder Ermittlungen, die in Zusammenhang mit einer an Bord verübten Straftat stehen, außer in den in der Norm aufgeführten Ausnahmefällen. Prozessrechtliche Maßnahmen sind nach der Norm zulässig, wenn sich die Folgen der Straftat auf den Küstenstaat erstrecken, wenn die Straftat geeignet ist, den Frieden des Landes oder die Ordnung im Küstenmeer zu stören, wenn die Hilfe der örtlichen Behörden vom Kapitän des Schiffes oder von einem Diplomaten oder Konsularbeamten des Flaggenstaats erbeten worden ist oder wenn solche Maßnahmen zur Unterdrückung des unerlaubten Verkehrs mit Suchtstoffen oder psychotropen Stoffen erforderlich sind. Befährt das Schiff das Küstenmeer, nachdem es aus den inneren Gewässern des Küstenstaates ausgelaufen ist, finden die Beschränkungen für Maßnahmen nach Art. 27 II SRÜ keine Anwendung. Für Schiffe, die in die inneren Gewässer eines Küstenstaates einlaufen beinhaltet der Wortlaut keine weiteren Regelungen.

Es besteht daher eine Dreiteilung des Maßnahmenkatalogs, der den Küstenstaaten zur Verfügung steht, welcher sich nach der örtlichen Position des Schiffes und dessen Fahrtrichtung richtet. Fährt das Schiff lediglich an dem Küstenstaat vorbei, können grundsätzlich nur Maßnahmen in den Fällen durchgeführt werden, in denen die Norm ausnahmsweise welche zulässt. Läuft das Schiff aus den inneren Gewässern aus, findet keine

¹⁸⁵ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 240 ff.; Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 7.

Beschränkung der Maßnahmen statt. Wenn das Schiff in die inneren Gewässer einfährt, kann nicht eingegriffen werden, wenn die Straftat sich vor dem Einlaufen in die Küstengewässer ereignet hat. Diese Regelung schafft ein Gleichgewicht zwischen kollidierenden territorialen Rechten der Küstenstaaten und der Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten über das Schiff und seine Besatzung. Grundsätzlich kann der Küstenstaat nur eingreifen, wenn die Straftat ihn auch betreffen kann. Beim Auslaufen aus den inneren Gewässern bestehen die weitreichendsten Eingriffsrechte, da in diesen Fällen auch die Wahrscheinlichkeit am größten ist, dass die Straftat in Zusammenhang mit dem Küstenstaat steht. Es kann sich zum Beispiel um einen fliehenden Täter handeln, der sich als blinder Passagier auf dem Schiff versteckt hält oder ein Besatzungsmitglied, das an Land im Küstenstaat eine Straftat begangen hat. Ebenso kommt in Betracht, dass sich Beweismittel für eine Tat, die an Land begangen wurde, auf dem Schiff befinden, so zum Beispiel durch Straftaten an Land erlangte Taterträge oder Drogenlieferungen.

Durchfährt das Schiff nur das Küstenmeer, ohne in die inneren Gewässer ein- oder auszulaufen, ist die Wahrscheinlichkeit für eine Tangierung der Interessen des Küstenstaates schon geringer. Wie der Katalog der zulässigen Maßnahmen zeigt, können nur solche Maßnahmen ergriffen werden, die eine unmittelbare Auswirkung auf den Küstenstaaten voraussetzen, die durch die Besatzung erbeten werden oder im allgemeinen Interesse aller Staaten sind.

Bei Schiffen, die in die inneren Gewässer einlaufen, finden sich keine eigenen Regeln im Text. Wurden die Straftaten vor dem Einlaufen in die Küstengewässer auf dem Schiff begangen, können diese den Küstenstaat gar nicht betreffen und liegen allein in dem Verantwortungsbereich des Flaggenstaates, der auf Hoher See ohnehin grundsätzlich die alleinige Jurisdiktion hat. Werden die Straftaten während des Einlaufens begangen, richtet sich die Jurisdiktion nach Art. 27 I SRÜ. Befindet sich das Schiff schon in den inneren Gewässern dürften sich Maßnahmen nach dem nationalen Recht richten, zudem besteht auch hier eine geringere Wahrscheinlichkeit, dass die Taten den Küstenstaat überhaupt betreffen. Gehen gesuchte Personen im Hafen an Land oder werden gesuchte Gegenstände entladen, finden Maßnahme ohnehin an Land statt. Im Gegensatz zu Maßnahmen gegen die inneren Gewässer verlassende Schiffe, besteht bei umgekehrter Richtung nicht die Gefahr, dass Personen fliehen oder Beweismittel dem Zugriff der Behörden entzogen werden.

a) Zulässige Maßnahmen bei vorbeifahrenden Schiffen

i. Bedeutung der Formulierung „*should not*“

Art. 27 I SRÜ sieht wie schon angesprochen vor, dass der Küstenstaat seine Strafgerichtsbarkeit an Bord fremder Schiffe nicht ausüben ‚soll‘. Die meisten Kommentatoren gehen davon aus, dass diese Formulierung lediglich mahrend zu interpretieren sei, grundsätzlich das Ergreifen von Maßnahmen aber im Ermessen des Küstenstaates stünde.¹⁸⁶ O’Connell sieht einen Grund für diese Regelung darin, dass seit den Entwürfen von 1930 den Küstenstaaten die territoriale Souveränität über ihr Küstenmeer zugesprochen wurde und sich daraus ergäbe, dass die Staaten rechtlich auch die Befugnis zur Durchsetzung ihres Rechts in diesem Bereich haben müssten, sie dieses Recht nur nicht inflationär nutzen sollten.¹⁸⁷ Zu beachten sei zudem, dass es keinen objektiven Maßstab gäbe, wann das Ergreifen von Maßnahmen unter Art. 27 I SRÜ angemessen sei, was dazu führe, dass jeweils eine Einzelfallentscheidung nach Ermessen des jeweiligen Küstenstaates gefällt würde. Positive Folge der Änderung von ‚may not‘ in ‚should not‘ bei der Kodifizierung des SRÜ sei, dass so eine Regelung geschaffen wurde, die mit allen prozessualen Regelungen der Küstenstaaten in Einklang zu bringen sei. Wenn ein Eingreifen im Ermessen des jeweiligen Staates liegt, kann jeder Staat nach seinem nationalen Recht entscheiden, wann ein Eingriff verhältnismäßig ist und nötig erscheint.

Yang kommt in seiner Untersuchung zur Ausübung von Strafgerichtsbarkeit der Küstenstaaten im Küstenmeer zu dem Ergebnis, dass in der Praxis tatsächlich Unterschiede bezüglich des Ausmaßes an ergriffenen Maßnahmen zwischen den einzelnen Staaten bestünden.¹⁸⁸ So gäbe es Staaten, wie Russland und China, die von einer sehr weitreichenden strafrechtlichen Befugnis der Küstenstaaten ausgingen. Wie oben schon dargestellt, gingen ebenso die USA und Großbritannien grundsätzlich von einer Jurisdiktion der Küstenstaaten aus, auf die aber verzichtet werden könne. Frankreich habe ebenfalls mittlerweile eher eine Tendenz zur Ausweitung der Jurisdiktion im eigenen Küstenmeer. Andere Staaten, wie

¹⁸⁶ Fritzmaurice, ICLQ 8 (1959), 73, 104; O’Connell, The International Law of the Sea, Vol. II, 1984, 960; Shearer, ICLQ 35 (1986), 320, 327; Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, 2009, 11 ff.

¹⁸⁷ O’Connell, The International Law of the Sea, Vol. II, 1988, 960.

¹⁸⁸ Yang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in internal Waters and the Territorial Sea, 2006, 253 ff.

zum Beispiel Bulgarien, legten einen Katalog mit bestimmten Fällen fest, in denen eine Jurisdiktion des Küstenstaates bestünde. Rumänien habe lediglich eine Regelung für Bußgelder gegenüber fremden Schiffen in den eigenen Küstengewässern. Er merkt zudem an, dass einige Staaten ihr nationales Recht allerdings noch anpassen müssten, damit dieses mit der Regelung des SRÜ kompatibel sei.

Nach Barnes sei im Sinne des SRÜ in jedem Fall ein Vorgehen gegen eine Reihe von illegalen Aktivitäten im Interesse aller, wie das Transportieren von Massenvernichtungswaffen, Menschenhandel oder das Schmuggeln illegaler Migranten zulässig.¹⁸⁹ Es scheint sogar so, als ob die Sicherheitsratsresolution 1540 (2004)¹⁹⁰ sogar eine Pflicht zum Handeln für Staaten unter solchen Umständen begründe.¹⁹¹ Die zulässigen Maßnahmen der Staaten beinhalten die Festnahme von Personen und die Durchführung einer Untersuchung an Bord.¹⁹² Im Zuge der Festnahme von Personen dürfe dies, laut Barnes, wohl auch eine Durchsuchung des Schiffes beinhalten, um die Person aufzufinden.¹⁹³ Eine Beschlagnahme des Schiffes werde vom Wortlaut zwar nicht explizit erfasst, könne aber aus der Systematik und dem Verhältnis zu Art. 27 II SRÜ geschlossen werden. Absatz 2 sieht vor, dass bei aus den inneren Gewässern ausfahrenden Schiffen, unter allen Umständen sämtliche Maßnahmen zur Festnahme und Untersuchung an Bord durchgeführt werden dürfen, die nach dem Recht des Küstenstaates zulässig sind. Absatz 1 schränkt aber nur die Umstände unter denen Maßnahmen durchgeführt werden dürfen ein, nicht aber den Maßnahmenkatalog an sich. Das spricht dafür, dass Absatz 1 auch davon ausgeht, dass wenn die besonderen Umstände zum Eingreifen gegeben sind, auch alle nach dem nationalen Recht zulässigen Maßnahmen ergriffen werden können. Solche Maßnahmen beinhalten für gewöhnlich auch die Möglichkeit Gegenstände zu beschlagnahmen. Hinzu komme, dass das SRÜ zum Beispiel auch in Art. 73 von der Möglichkeit der Beschlagnahme von Schiffen ausgehe.

ii. Ausformung im deutschen Recht

Im deutschen Recht finden die Normen über die Durchsuchungen von Räumen nach § 102 StPO ff. auch auf Schiffe Anwendung, da der Begriff

¹⁸⁹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 9.

¹⁹⁰ UN Doc S/RES/1540 (2004).

¹⁹¹ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, 240–243.

¹⁹² Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 242.

¹⁹³ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 10.

Wohnung im Sinne des Art. 13 GG weit auszulegen ist und davon nicht nur Gebäude im herkömmlichen Sinne erfasst sind.¹⁹⁴ Ebenso können Gegenstände auf dem Schiff nach 94 ff. StPO beschlagnahmt werden. Eine Festnahme von Personen würde sich ebenso nach den allgemeinen Regeln aus §§ 112 ff. und 127 StPO richten.

iii. Die Fallgruppen nach Art. 27 I SRÜ

Art 27 I SRÜ listet dann vier Fallgruppen auf, unter deren Voraussetzungen die Staaten in jedem Fall, Maßnahmen ergreifen können. Die englische Formulierung ‚safe only‘ legte laut Laing nahe, dass diese Liste abschließend sei, oder zumindest restriktiv ausgelegt werden müsse.¹⁹⁵ Dies widerspräche nach der Ansicht Barnes’ aber der eher weiteren Ausgestaltung des Ermessens der Küstenstaaten, die nicht eingreifen sollten, dies aber grundsätzlich immer ungehindert könnten.¹⁹⁶ Diese Formulierung sei eher im Sinne von ‚may‘ zu verstehen, was im Verhältnis zu ‚should not‘ ein weniger restriktives Vorgehen nahelegte er geht aber grundsätzlich davon aus, dass auch unter anderen Umständen die Entscheidung zum Eingreifen weiter bei den Küstenstaaten verbliebe.

(1) Art. 27 I lit. (a) und (b) SRÜ

Nach Art. 27 I lit. (a) SRÜ kann ein Eingreifen des Küstenstaates erfolgen, wenn die auf dem Schiff begangene Straftat sich auf den Küstenstaat erstreckt. Hier könne eine Überschneidung mit Fällen von lit. (b) vorliegen, wonach ein Eingreifen erfolgen könne, wenn die Straftat geeignet sei, den Frieden des Landes oder die Ordnung im Küstenmeer zu stören.¹⁹⁷ Die Unterscheidung richte sich danach, ob die Handlungen sich physisch auf den Küstenstaat erstreckten oder soziale, moralische oder andere störende Konsequenzen für den Küstenstaat hätten. Ersterer Fall wäre beispielsweise bei Umweltverschmutzung durch das Einleiten schäd-

¹⁹⁴ Hauschild, in: Kudlich, MüKo StPO, 2014, § 102, Rn. 17; Bruns, in: Hannich, Karlsruher Kommentar, 2019, § 102, Rn. 8; Gercke, in: Gercke/Julius/Temming/Zöllner, Strafprozessordnung, 2019, § 102, Rn. 13 ff.

¹⁹⁵ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgement, 1.7.1999, Separate Opinion of Laing, 10, Rn. 15.

¹⁹⁶ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 12.

¹⁹⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 14; siehe zur selben Problematik bei Art. 16 Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone: Lee, AJIL 55 (1961), 87 ff.

licher Substanzen ins Meer von einem Schiff aus gegeben.¹⁹⁸ Ein Beispiel für letzteren Fall hingegen wären politische oder rassistische schwere Straftaten, die an Land des Küstenstaates zu Protesten oder Taten durch Trittbrettfahrern führten.¹⁹⁹ Nicht immer leicht festzustellen sei, wann der Frieden oder die Ordnung im Küstenmeer gestört sind. Eine Definition für die Begriffe ‚Frieden‘ und ‚Ordnung‘ gäbe der Vertragstext nicht vor. Eine Auslegung der Begriffe bliebe somit wieder den Küstenstaaten selbst vorbehalten und könne zu verschiedenen Herangehensweisen führen. Es fände sich im Text auch keine Erklärung, wie eine Erstreckung der Straftaten auf den Küstenstaat erfolgen müsse. Zur Klärung der Frage, wann eine solche vorläge, müsse ebenfalls jeder Küstenstaat selber Maßstäbe entwickeln. Grundsätzlich dürften davon in der Praxis wohl schwere Straftaten, Taten deren Opfer oder Täter die Nationalität des Küstenstaates besitzt oder Straftaten, die sich physisch auf den Küstenstaat erstrecken erfasst sein.²⁰⁰

(2) Art. 27 I lit. (c) SRÜ

Lit. (c) sieht ein Eingreifen vor, wenn dieses durch den Kapitän des Schiffes, Diplomaten oder Konsularbeamte erbeten wurde. Grundsätzlich hat der Kapitän des jeweiligen Schiffes das Recht, eine Festnahme von Personen auf seinem Schiff nach dem Recht des Flaggenstaates durchzuführen.²⁰¹ In Fällen von schwerwiegenden Straftaten kann diese Vorgehensweise aber möglicherweise nicht ausreichend sein, auf die Situation angemessen zu reagieren und so können auf Anfragen die Behörden des Küstenstaates Hilfe leisten. Welches Ausmaß diese Amtshilfe haben soll, ist im Vertragstext wiederum nicht festgelegt. Barnes vermutet, dass sich diese auf den Umfang, der zwischen den Behörden des Küstenstaates und dem Kapitän des Schiffes beziehungsweise dem diplomatischen Personal vereinbart wurde, beschränke.²⁰² Letztendlich fände in diesen Fällen eine Übertragung der Befugnisse des Flaggenstaates auf den Küstenstaat statt und nicht eine eigenständige Ermittlung der Behörden des Küstenstaates. Es handele sich dabei um den praktisch größten Anwendungsbereich für Maßnahmen der Küstenstaaten im Küstenmeer gegen fremde Schiffe.

¹⁹⁸ Allgemein dazu siehe Pozdnakova, *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship Source Pollution*, 2013.

¹⁹⁹ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 27, Rn. 14 ff.

²⁰⁰ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 27, Rn. 15.

²⁰¹ So zum Beispiel im britischen Merchant Shipping Act von 1995 vorgesehen.

²⁰² Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 27, Rn. 16 ff.

(3) Art. 27 lit. (d) SRÜ

Nach lit. (d) können zudem Maßnahmen erfolgen, wenn sie zur Unterdrückung des unerlaubten Verkehrs mit Suchtstoffen oder psychotropen Stoffen erforderlich sind.

b) Die innere Gewässer verlassenden Schiffe

Art. 27 II SRÜ erfasst, wie bereits erläutert, Fälle in denen das fremde Schiffe den Hafen oder die inneren Gewässer des Küstenstaates verlässt. Die weitreichenden Eingriffsbefugnisse in diesem Bereich stützt Yang hauptsächlich auf eine Analogie zum Recht der Nacheile aus Art. 111 SRÜ.²⁰³ Im Rahmen des Konzeptes der Nacheile können die Küstenstaaten fremde Schiffe bis in den Bereich der Hohen See verfolgen, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaats guten Grund zu der Annahme haben, dass das Schiff gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften dieses Staates verstoßen hat. Diese Nacheile muss beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer, der Archipelgewässer, des Küstenmeers oder der Anschlusszone des nacheilenden Staates befindet, und darf außerhalb des Küstenmeers oder der Anschlusszone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Das Schiff kann dann angehalten und in Arrest genommen werden. Auch diese Norm soll laut Allen ein Gleichgewicht zwischen den Interessen des Küstenstaates an einer effektiven Durchsetzung seiner Gesetze und dem allgemeinen Interesse aller Staaten an der Freiheit der Hohen See schaffen.²⁰⁴ Der Unterschied zwischen den beiden Normen ist, dass Art. 27 SRÜ sich vom Wortlaut her eher auf die Rechtsdurchsetzung gegenüber sich auf dem Schiff befindlichen Einzelpersonen oder die Sicherung von Beweismaterial auf dem Schiff bezieht, während Art. 111 SRÜ die Verletzung von Gesetzen des Küstenstaates durch das Schiff selbst voraussetzt. Dann müssten bei Art. 111 SRÜ vom Sinn und Zweck her Verstöße vorliegen, die sich auf die Navigation des Schiffes beziehen, wie beispielsweise Kollisionen oder Fälle in denen das Schiff selbst als Tatmittel verwendet wird, wie beispielsweise bei Verstößen gegen Fischereigesetze. Genauso sind aber Situationen denkbar, in denen das Schiff flieht, um Strafverfolgungsmaßnahmen an Bord des Schiffes, wegen sich dort

²⁰³ Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in internal Waters and the Territorial Sea*, 2006, 253–256.

²⁰⁴ Allen, *ODIL 20* (1989), 309, 311 ff.

befindlichen Personen oder Gegenständen nach Art. 27 SRÜ, zu verhindern. Eine Situation wie sie bei Art. 27 SRÜ der Fall ist wird zudem der Nacheile häufig voraus gehen, denn eine Flucht vor den Strafverfolgungsorganen des Küstenstaates dürfte bei deren Versuch Maßnahmen vorzunehmen nicht selten erfolgen. Auch in diesen Fällen muss eine Nacheile möglich sein, um das Schiff wieder in die Gewässer zurückführen zu können und die Maßnahmen vorzunehmen. Die Vorschriften der Nacheile finden sich zudem im Bereich des Vertrages, der Vorschriften über die Hohe See festlegt, während Art. 27 SRÜ Regelungen für das Küstenmeer trifft. Wenn der Küstenstaat schon das Recht hat Schiffe, bei denen er den Verdacht hat, dass diese gegen seine Gesetze verstoßen haben, bis in den Bereich der Hohen See zu verfolgen und gegebenenfalls von dort wieder in die Küstengewässer zurück zu führen, um dort Maßnahmen vorzunehmen, dann muss erst Recht die Durchsetzung seiner Gesetze im Bereich des Küstenmeeres möglich sein, denn im Bereich der Hohen See herrscht grundsätzlich die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten vor. Können derart weitreichende Maßnahmen in diesem sensiblen Bereich vorgenommen werden, lässt das den Schluss zu, dass in derselben Situation im Küstenmeer eher noch weitergreifende Maßnahmen zulässig sind.

c) Hinzuziehung diplomatischen Personals

Absatz 3 sieht vor, dass der Küstenstaat, bevor er strafprozessuale Maßnahmen gegen das fremde Schiff und seine Besatzung einleitet, einen Diplomaten oder Konsularbeamten des Flaggenstaates über die Maßnahmen informiert, um den Kontakt zwischen diesem und der Besatzung zu erleichtern, wenn der Kapitän dies wünscht. Sind die Maßnahmen eilbedürftig, kann eine Benachrichtigung auch, während die Maßnahmen schon durchgeführt werden, erfolgen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass sowohl die Interessen des Küstenstaates als auch diejenigen des Flaggenstaates gewahrt werden.²⁰⁵ Deutlich wurde die Notwendigkeit einer solchen Regelung beispielsweise im Eisler Incident von 1949, als Polen Protest gegen die Verhaftung eines deutschstämmigen US Amerikaners auf einem polnischen Schiff im britischen Küstenmeer erhob, die aufgrund eines Auslieferungersuchen der USA erfolgte.²⁰⁶ Polen vertrat

²⁰⁵ Siehe ausführlich zu Art. 27 III: Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 242 ff.; Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 19.

²⁰⁶ Erwähnt von Jennings, BYIL 26 (1949), 468.

die Ansicht, dass der Flaggenstaaten den auf seinen Schiffen befindlichen Personen wie auf dem eigenen Territorium politisches Asyl gewähren kann, was von Großbritannien mit der Begründung abgelehnt wurde, dass sich ein entsprechendes Handeln in der Staatenpraxis nicht wieder spiegeln und stattdessen international anerkannt sei, dass fremde Schiffe im Küstenmeer der Jurisdiktion der Küstenstaaten unterstünden. Bei einer Beteiligung so vieler Staaten und Interessen erscheint die Hinzuziehung von diplomatischem Personal auf Seiten des Flaggenstaates notwendig, um dessen Interessen angemessen berücksichtigen zu können. Welche Folgen ein Verstoß gegen diese Regelung hat, wird durch das SRÜ nicht festgelegt. Barnes meint, ob durch ein Versäumnis der Kontaktierung des diplomatischen Personals ein prozessualer Verstoß vorläge, der Folgen für das Verfahren haben könne, müsse durch die nationalen Gerichte des handelnden Küstenstaates in der ersten Instanz geklärt werden.²⁰⁷

d) Berücksichtigung der Interessen der Schifffahrt

Die Küstenstaaten sollen gemäß Absatz 4 außerdem die Interessen der internationalen Schifffahrt wahren, wenn sie entscheiden, auf welche Weise eine Festnahme an Bord fremder Schiffe durchgeführt wird. Barnes vermutet, dass diese Formulierung bedeuten soll, dass die Küstenstaaten bei einer Abwägung der Maßnahmen die Interessen von anderen Schiffen zu berücksichtigen hätten, die von ihrem Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer Gebrauch machen.²⁰⁸ Ähnliche Formulierungen finden sich auch in Art. 56 II und 87 II SRÜ. Proelß geht davon aus, dass der Hinweis in Art. 56 II, dass die Staaten bei der Ausübung ihrer souveränen Rechte die Rechte und Pflichten anderer Staaten gebührend zu berücksichtigen hätten, dafür spräche, dass die Souveränität der Staaten in der ausschließlichen Wirtschaftszone ebenfalls nicht absolut sei. Das spiegelt sich auch in Art. 58 SRÜ wider, wonach allen Staaten die in Art. 87 SRÜ eingeräumten Freiheiten zustünden. Das könnte dafür sprechen, dass auch im Küstenmeer keine absolute Souveränität der Küstenstaaten besteht. Ein solch rücksichtsvolles Handeln wird zudem durch das allgemeine Erfordernis zum Handeln nach Treu und Glauben in Art. 300 SRÜ für den gesamten Anwendungsbereich des Vertrages vorausgesetzt.

²⁰⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 19.

²⁰⁸ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 20.

e) Straftaten vor Einfahren des Schiffes in das Küstenmeer

Absatz 5 legt fest, dass der Küstenstaat an Bord eines sein Küstenmeer durchfahrenden fremden Schiffes keine Maßnahmen ergreifen darf, um wegen einer Straftat, die vor der Einfahrt des Schiffes in das Küstenmeer begangen wurde, eine Person festzunehmen oder eine Untersuchung durchzuführen, wenn dieses Schiff aus einem fremden Hafen kommt und das Küstenmeer nur durchfährt, ohne in die inneren Gewässer einzulaufen. In der Praxis haben Küstenstaaten auch in diesem Bereich eine flexible Vorgehensweise entwickelt. Im M/C Ruby Case griffen französische Behörden ein, als die ukrainische Besatzung eines auf den Bahamas registrierten Schiffes acht afrikanische blinde Passagiere vor dem französischen Küstenmeer ermordete.²⁰⁹ Obwohl die Straftaten außerhalb des französischen Küstenmeeres begangen wurden, gingen die Behörden davon aus, dass sich diese auf das Küstenmeer erstreckten, als ein weiterer blinder Passagier versuchte zu fliehen und durch die Besatzung bis ins Küstenmeer verfolgt wurde. Die Rechtmäßigkeit des Vorgehens der Behörden wurde durch die französischen Gerichte bestätigt.

Zudem enthält Absatz 5 durch den Verweis auf Teil V und XII des Vertrages weitere Fälle, in denen ein Eingreifen der Küstenstaaten erfolgen kann. Barnes schlussfolgert, dass die Durchsetzung von Gesetzen zur Verhinderung der Verschmutzung der Meeresumwelt und Gesetzen, die in Zusammenhang mit den ausschließlichen Wirtschaftszonen stehen zulässig sei.²¹⁰ Diese Änderungen im Verhältnis zur vorherigen Rechtslage führen dazu, dass die Küstenstaaten weitreichende Befugnisse im Küstenmeer zur Verhinderung von Umweltverschmutzung wie in Art. 218 and 220 III, V und VI SRÜ vorgesehen, erhalten haben. Weiter könnten die Staaten im Rahmen von Art. 73 SRÜ Maßnahmen zur Durchsetzung ihrer Gesetze zur Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Ressourcen in der ausschließlichen Wirtschaftszone ergreifen. Sinn und Zweck dieser Änderungen sei eine Ausweitung der Befugnisse der Küstenstaaten im Küstenmeer.

²⁰⁹ M/C Ruby Case, Cour de Cassation, Urteil vom 3.5.1995, No. 95–80725.

²¹⁰ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 21.

f) Überschneidung von Fällen der nicht friedlichen Durchfahrt
mit Fällen der Ausübung von strafprozessualen Maßnahmen

i. Friedliche Durchfahrt

Teilweise kann es zu einer Überschneidung der Befugnisse des Eingreifens wegen nicht friedlicher Durchfahrt nach Art. 25 SRÜ und einem Eingreifen im Rahmen der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit nach Art. 27 SRÜ kommen. „Durchfahrt“ bedeutet nach Art. 18 SRÜ die Fahrt durch das Küstenmeer zu dem Zweck, es ohne Einlaufen in die inneren Gewässer oder Anlaufen einer Reede oder Hafenanlage außerhalb der inneren Gewässer zu durchqueren oder in die inneren Gewässer einzulaufen oder sie zu verlassen oder eine solche Reede oder Hafenanlage anzulaufen oder zu verlassen. Die Durchfahrt ist gemäß Art. 19 SRÜ „friedlich“, solange sie nicht den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaats beeinträchtigt.²¹¹ Die Durchfahrt hat in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen und den sonstigen Regeln des Völkerrechts zu erfolgen.

ii. Maßnahmen nach Art. 25 I SRÜ

Nach Art. 25 I SRÜ kann der Küstenstaat in seinem Küstenmeer die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine nicht-friedliche Durchfahrt zu verhindern. Das heißt, er kann im Rahmen von Art. 25 SRÜ gegen Handlungen vorgehen, die den Frieden, die Ordnung oder Sicherheit des Küstenstaats beeinträchtigen oder gegen andere Regeln oder das Völkerrecht verstoßen. Auch Art. 27 I b) SRÜ sieht Maßnahmen vor, wenn der Frieden des Landes oder die Ordnung im Küstenmeer gefährdet sind, oder gegen nationale Gesetze verstoßen wurde, die strafprozessuale Maßnahmen erfordern. Barnes nimmt an, dass im Fall der nicht-friedlichen Durchfahrt nach Art. 25 SRÜ, der Küstenstaat ähnlich wie bei Art. 27 II SRÜ sämtliche Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen könne, die sein nationales Recht zuließe.²¹² Zudem halten Churchill und Lowe präventive Maßnahmen, die durch den Küstenstaat ergriffen werden und sich

²¹¹ Zum Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer siehe: Vitzthum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, Kapitel 2, 122; Rothwell/Stephens, The international Law of the Sea, 2016, 78; Tanaka, The international Law of the Sea, 2019, 104; Yang, Jurisdiction of the coastal state over foreign merchant ships in internal waters and the territorial sea, 2006, 115 ff.

²¹² Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 25, Rn. 5.

sowohl an Schiffe in nicht-friedlicher Durchfahrt als auch an Schiffe in friedlicher Durchfahrt richten können, für zulässig.²¹³

iii. Überschneidung der beiden Fälle

Eine Überschneidung setzt voraus, dass einer der Fälle von Art. 27 SRÜ vorliegt und gleichzeitig die Handlung dazu führt, dass die Durchfahrt nach Art. 19 SRÜ nicht mehr friedlich ist. Nicht jeder Fall, der den Anwendungsbereich von Art. 27 SRÜ eröffnet, führt auch gleichzeitig zu einer nicht-friedlichen Durchfahrt. Flieht ein Täter beispielsweise als blinder Passagier auf einem den Hafen des Küstenstaates verlassenden Schiff, führt das nicht automatisch auch zu einer anschließenden nicht-friedlichen Durchfahrt im Küstenmeer. In Fällen von Art. 27 I b) SRÜ können Handlungen, die den Frieden des Küstenstaates stören, wie das Hervorrufen von Protestwellen an Land, auch gleichzeitig eine nicht-friedliche Durchfahrt darstellen. Art. 25 SRÜ würde dann gegebenenfalls weitergreifende Maßnahmen rechtfertigen, als Art. 27 I SRÜ, denn alle nationalrechtlich zugelassenen Maßnahmen wie bei Art. 25 SRÜ sind grundsätzlich nur nach Art. 27 II SRÜ bei ausfahrenden Schiffen erwünscht. Dabei ist zu beachten, dass Art. 27 SRÜ nur die Durchsetzung im strafrechtlichen Bereich gestattet. Will der Küstenstaat, nach anderen, beispielsweise verwaltungsrechtlichen, Normen vorgehen, bleibt nur Art. 25 SRÜ.

iv. Behandlung von Überschneidungen

Dort wo der Anwendungsbereich der Normen sich überschneidet, bleiben im Wesentlichen zwei Alternativen wie die Kollision gehandhabt werden kann. Man könnte dem Küstenstaat die Wahl überlassen, nach welcher Norm er vorgehen will oder man gibt Art. 27 SRÜ als speziellerer Norm den Vorrang vor Art. 25 SRÜ. Selbst wenn man davon ausgeht, dass der Katalog der Fälle und jeweiligen Maßnahmen in Art. 27 SRÜ nicht abschließend ist und auch in Fällen von Art. 27 I SRÜ neben den vorgegebenen Fällen andere Situationen ein Eingreifen rechtfertigen können, ist die Norm dennoch enger gefasst und gibt zumindest eine größere Hürde für die Anwendung auf andere Situationen vor, da in diesen die Jurisdiktion immerhin nicht ausgeübt werden soll. Für die letztere Ansicht spricht, dass mit der Formulierung in Art. 27 SRÜ ein Ausgleich zwischen den

²¹³ Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 87.

vor der Kodifizierung bestehenden verschiedenen Ansichten zum strafrechtlichen Eingreifen innerhalb der Küstengewässer geschaffen wurde, der durch einen Rückgriff auf Art. 25 SRÜ ausgehöhlt werden kann. Es ist allerdings zu beachten, dass in kollidierenden Fällen erschwerend die nicht-friedliche Durchfahrt zu einer Situation von Art. 27 SRÜ hinzu kommt. Dadurch kann eine niedrigere Schwelle zum Ergreifen jeglicher Maßnahmen auch bei einfach vorbeifahrenden Schiffen gerechtfertigt sein, da die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten in diesen Fällen nicht mehr im selben Maße schützenswert ist.

g) Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes

i. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Völkerrecht

Eine weitere Frage ist, wie es sich im Rahmen von Zwangsmaßnahmen mit dem allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verhält. Dieser Grundsatz ist mittlerweile nicht nur im deutschen nationalen Recht fest verankert, sondern findet als allgemeiner Grundsatz auch Anwendung im Völkerrecht. Peters unterteilt ihn nach Arten der Anwendung in 3 Versionen ein.²¹⁴ Zunächst gäbe es eine horizontale, zwischenstaatliche Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, welche sich in Rechtsbereichen wie der Selbstverteidigung und Gegenmaßnahmen aber auch im Seerecht wiederfände. Bei dieser werde eine Abwägung zwischen Völkerrechtsverletzungen und geeigneten Reaktionen anderer Staaten durchgeführt. Dann gäbe es eine diagonale, individualbezogene Anwendung, bei der zwischen einem nationalen öffentlichen Interesse und Individualinteressen von Einzelpersonen abgewogen würde, so zum Beispiel im internationalen Menschenrechtsschutz. Schließlich gäbe es noch eine vertikale Anwendung im Rahmen der Abwägung zwischen einem globalen öffentlichen Interesse und Partikulärinteressen von Staaten, wie im WTO-Recht.

ii. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im internationalen Seerecht

(1) Rechtsprechung

Zur horizontalen Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Seerecht allgemein finden sich einige gerichtliche Entscheidungen. Häu-

²¹⁴ Peters, in: FS Thürer, 2015, 589 ff.

fig beziehen diese sich auf die Verhältnismäßigkeit des Einsatzes von Waffengewalt im Rahmen der Anwendung von Zwangsmaßnahmen.

(a) Schiedsgerichtsverfahren der „I'm Alone“

Im Schiedsgerichtsverfahren der „I'm Alone“, einem kanadischen Schiff, das Alkohol schmuggelte und von einem Boot der amerikanischen Küstenwache verfolgt und beschossen wurde.²¹⁵ Der Beschuss führte zum Sinken des Schiffes und Ertrinken von Personen und wurde durch das Schiedsgericht in diesem Fall für nicht verhältnismäßig erachtet, da das Versenken des Schiffes vorsätzlich herbeigeführt wurde. Unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten könne das Sinken eines Schiffes nur unschädlich sein, wenn es als nicht beabsichtigte Folge von notwendigen Zwangsmaßnahmen, zur Ermöglichung des Betretens, Durchsuchens oder in den Hafen zurück Führens des Schiffes, eintrete.

(b) Schiedsgerichtsverfahren der „Red Crusader“

Im Schiedsgerichtsverfahren um die „Red Crusader“ zwischen Dänemark und Großbritannien entschied das Schiedsgericht ebenfalls, dass der Einsatz von Waffengewalt nicht verhältnismäßig gewesen sei.²¹⁶ Die „Red Crusader“ hatte gegen dänisches Fischereirecht verstoßen. Als ein Boot der dänischen Küstenwache die Verfolgung aufnahm und ein Teil des Personals die Red Crusader betrat wurde es von der dortigen Besatzung überwältigt und gefangen genommen. Anschließend folgte eine Verfolgungsjagd, bei der das Boot der dänischen Küstenwache mehrere Warnschüsse abgab und schließlich auf die Red Crusader feuerte. Nach Ansicht des Schiedsgerichts hätten zunächst andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das fliehende Schiffe zum Anhalten zu veranlassen.

(c) M/V Saiga No. 2

Auch der internationale Seegerichtshof geht im M/V Saiga No. 2 Case auf den allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Seerecht ein und stellt fest, dass Anwendung von Waffengewalt bei der Festnahme eines fremden Schiffes nur verhältnismäßig sei, wenn sie nicht darüber hinausgehe, was vernünftig und nach den Umständen notwendig sei.²¹⁷ Das Prinzip der Verhältnismäßigkeit leitet der Seegerichtshof dabei aus Erwägungen der Menschlichkeit her und stützt die Anwendung auf Art. 293

²¹⁵ Reports of International Arbitral Awards, Vol. III, 1609 ff.

²¹⁶ Reports of International Arbitral Awards, Vol. XXIX, 521 ff.

²¹⁷ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgement, 1.7.1999, Rn. 153 ff., (1999) 38 ILM 1323, (2002) 120 ILR 143.

I SRÜ, der eine Anwendung des SRÜ in Zusammenhang mit dem Abkommen nicht widersprechenden allgemeinen Regeln des Völkerrechts durch das Gericht vorsieht.

(2) Vertragsrecht

Im Vertragsrecht findet sich in Art. V der International Convention Relating to Intervention on The High Seas In Cases of Oil Pollution Casualties von 1969²¹⁸ eine sehr ausführliche Definition zur Verhältnismäßigkeit. Danach müssen Maßnahmen der Küstenstaaten in einem proportionalen Verhältnis zum drohenden oder entstandenen Schaden stehen, erforderlich sein, um das angestrebte Ziel zu erreichen, sie müssen so bald das Ziel erreicht ist, beendet werden und dürfen nicht unnötig in Rechte des Flaggenstaates oder dritter Staaten eingreifen.

(3) Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im SRÜ

Das SRÜ hingegen enthält keinen eigenen Verhältnismäßigkeitsmaßstab oder eine Definition für den Begriff Verhältnismäßigkeit. Ein wörtlicher Hinweis auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erfolgt nur in Art. 225 und 226 SRÜ. An anderen Stellen erfolgen aber indirekte Hinweise auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz oder eine Anwendung kann durch das jeweilige nationale Recht der Staaten im Rahmen des Vertrages einfließen. Die Konstellationen, in denen der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Anwendung finden kann, scheinen sich dabei auch an der ersten Variante, die Peters aufzeigt, zu orientieren. Auch hier erfolgt eine Abwägung zwischen Rechtsverstoß und Reaktion beziehungsweise Sanktion. Grundsätzlich liegt immer ein Gesetz oder eine Regelung vor, gegen die verstoßen wird und der Staat versucht, durch geeignete Maßnahmen den Verstoß zu sanktionieren oder die Einhaltung der Norm herbeizuführen. Unterscheiden lässt sich dabei zwischen der Durchsetzung nationaler Gesetze eines einzelnen Staates im Rahmen des Vertrages und der Anwendung von Maßnahmen im allgemeinen öffentlichen Interesse der Staatengemeinschaft durch einen Staat. Erstere Variante findet sich beispielsweise in den Art. 25, 27, 28, 33 und 73 SRÜ. Letztere Variante kommt beispielsweise bei Maßnahmen zur Bekämpfung der Seeräuberei zum Tragen.

²¹⁸ 970 UNTS 211.

(a) Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes über nationale Gesetze im Rahmen von Art. 27 SRÜ

Art. 27 SRÜ enthält selber keinen wörtlichen Hinweis darauf, dass Maßnahmen verhältnismäßig sein müssen, es kann sich aber aus dem jeweiligen nationalen Recht ergeben, dass die strafprozessualen Maßnahmen, die der Küstenstaat im Rahmen von Art. 27 SRÜ durchführt, auch am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemessen werden müssen. So enthält im deutschen nationalen Recht auch die StPO Regelungen zur Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen. Eine Festnahme und anschließende Untersuchungshaft müssen nach §§ 127 II, 112 I StPO verhältnismäßig sein. Bei der Durchsuchung nach §§ 102, 103, 105 StPO und der Beschlagnahme von Gegenständen nach §§ 94 II, 98 StPO ist die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nicht wörtlich als Voraussetzung aufgenommen, ergibt sich aber schon daraus, dass beide Maßnahmen schwere Grundrechtseingriffe durch den Staat darstellen und als solche auch die Verhältnismäßigkeit als ungeschriebene Voraussetzung beinhalten. So entschied auch schon das Bundesverfassungsgericht, dass Durchsuchungen von Wohnungen und die Beschlagnahme von Gegenständen nach der StPO am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu messen sind.²¹⁹ Die Durchführung der Maßnahme muss danach im Verhältnis zur Schwere der Straftat, Stärke des Tatverdachts und Bedeutung potentieller Beweismittel für das Verfahren stehen.

Der Verweis in Art. 27 V SRÜ auf Teil XII des Vertrages führt zu dem dazu, dass Maßnahmen, die nach Teil XII des Vertrages zur Durchsetzung von Gesetzen zum Schutz der Meeresumwelt durchgeführt werden, nach Art. 225 SRÜ am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemessen werden müssen. Danach dürfen die Staaten bei der Durchführung solcher Maßnahmen die Sicherheit der Schifffahrt und ein Schiff nicht auf andere Weise gefährden oder die Meeresumwelt nicht unverhältnismäßig großer Gefahr aussetzen.

(b) Maßnahmen im allgemeinen Interesse

Nach Art. 105 iVm 106 SRÜ sind zunächst bei Maßnahmen, die die Gerichte des aufbringenden Staates festlegen die Rechte gutgläubiger Dritter zu beachten, die möglicherweise gestohlene Gegenstände von Piraten erworben haben. Aus Art. 106 SRÜ geht weiter hervor, dass für eine Aufbringung ein hinreichender Grund bestehen muss und ein widerrechtliches Handeln zu Schadensersatzpflichten führen kann. Das deutet

²¹⁹ BVerfG, NJW 2015, 1585.

daraufhin, dass eine Abwägung zu erfolgen hat, ob die Indizien, die zu der Annahme einer Seeräubereihandlung führen ausreichen, die Aufbringung zu rechtfertigen. Auch hier findet also eine Abwägung zwischen Rechtsverstoß und Maßnahme statt.

h) Fazit

Es ist also zusammenfassend festzustellen, dass der Küstenstaat bei lediglich vorbeifahrenden Schiffen im Küstenmeer grundsätzlich Eingriffsrechte nur in den in der Norm vorgegebenen Fällen geltend machen soll, er aber auch in allen anderen Fällen ein eigenes Ermessen hat ob er eingreift. Diese Regelung beruht auf dem Prinzip, dass ein Eingreifen durch den Küstenstaat nur zweckmäßig ist, wenn er selbst durch die Rechtsverstöße auch betroffen sein kann. Die ergriffenen Maßnahmen richten sich dann meist nach dem jeweiligen nationalen Prozessrecht.

Bei die inneren Gewässer verlassenden Schiffen besteht keine Beschränkung der Voraussetzungen für ein Eingreifen durch den Küstenstaat. Hier stehen ihm alle Mittel zur Verfügung, die sein nationales Recht zulässt.

Für Schiffe, die in die inneren Gewässer einlaufen, gibt es nach dem SRÜ keine besonderen Regeln. Hier dürften aber gegebenenfalls ohnehin die nationalen Regelungen Anwendung finden können.

Ergänzt werden diese Regelungen durch die Verpflichtung, einen Diplomaten oder Konsularbeamten des Flaggenstaates bei der Durchführung von Maßnahmen hinzuzuziehen, bei Festnahmen die Interessen der Schifffahrt gebührend zu berücksichtigen und je nach nationalem Recht auch die Einhaltung des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

3. Abwehrrechte der Flaggenstaaten

a) Nationalrechtliche Abwehrrechte

Gegen Maßnahmen der Strafverfolgungsbehörden bietet zunächst das jeweilige nationale Recht Abwehrrechte. In der deutschen Strafprozessordnung sind das vor allem die Beschwerde nach § 304 StPO und die Anrufung des Richters nach § 98 II 2 StPO.

Die Anrufung des Richters erfolgt, wenn der Betroffene sich gegen Beschlagnahmeanordnungen der Staatsanwaltschaft und ihrer Ermittlungspersonen wendet. Analog findet die Norm zudem Anwendung bei der gerichtlichen Überprüfung von anderen Maßnahmen der Staatsanwaltschaft und ihrer Ermittlungspersonen und auch auf die Überprüfung bereits erledigte Maßnahmen.²²⁰ Überprüft wird durch den Richter, ob die Maßnahme selber und nicht deren Anordnung zur Zeit der Prüfung gerechtfertigt ist, Gefahr im Verzug vorlag und daher die Kompetenz zur Anordnung der Staatsanwaltschaft und ihrer Ermittlungspersonen gegeben war und ob der beteiligte Beamte überhaupt eine Ermittlungsperson im rechtlichen Sinne war.²²¹ Antragsberechtigt sind der Gewahrsamsinhaber, Eigentümer und Besitzer einer beschlagnahmten Sache sowie Betroffene bei anderen Maßnahmen als der Beschlagnahme von Gegenständen.²²²

Die Beschwerde nach § 304 StPO findet Anwendung gegen Beschlüsse und Verfügungen des Gerichts, sowie alle richterlichen Entscheidungen, die nicht mit der Berufung oder Revision anfechtbar sind.²²³ Beschwerdeberechtigt ist, wer durch die Maßnahme in seinen Rechten verletzt ist sowie andere von der Entscheidung betroffene Personen nach § 304 II StPO.²²⁴ Eine Begründung der Beschwerde ist nach § 306 StPO zwar nicht unbedingt vorgeschrieben aber zu empfehlen, wenn das Verfahren positiv beschieden werden soll.²²⁵

b) Diplomatischer Schutz

Völkerrechtlich kommt die Ausübung diplomatischen Schutzes durch den Flaggenstaat in Betracht, was auch Art. 27 III SRÜ zum Ausdruck bringt, indem die Hinzuziehung diplomatischen Personals bei der Durchführung von Maßnahmen der Strafverfolgungsbehörden des Küstenstaates vorgesehen ist.

²²⁰ Köhler, in: Meyer-Großner/Schmitt, StPO, 2019, § 98, Rn. 23.

²²¹ Hauschild, in: Hannich, Karlsruher Kommentar, 2014, § 98, Rn. 32; Köhler, in: Meyer-Großner/Schmitt, StPO, 2019, § 98, Rn. 17.

²²² Greven, in: Hannich, Karlsruher Kommentar, 2019, § 98, Rn. 18; Köhler, in: Meyer-Großner/Schmitt, StPO, 2019, § 98, Rn. 20.

²²³ Zabeck, in: Hannich, Karlsruher Kommentar, 2019, § 304, Rn. 1 ff.

²²⁴ Neuheuser, in: Kudlich, MüKo StPO, 2016, § 304, Rn. 33 ff. Schmitt, in: Meyer-Großner/Schmitt, StPO, 2019, § 304, Rn. 6 ff.

²²⁵ Zabeck, in: Hannich, Karlsruher Kommentar, 2019, § 306, Rn. 10; Schmitt, in: Meyer-Großner/Schmitt, StPO, 2019, § 306, Rn. 5.

i. Voraussetzungen für die Ausübung diplomatischen Schutzes

Voraussetzung ist, dass die Eigner des Schiffes oder die Besatzung Schäden durch die Maßnahmen der Strafverfolgungsbehörden des anderen Staates erlitten haben.²²⁶ Der Schutz ausübende Staat kann dann Ersatz für die Schäden in Form von Naturalrestitution, Wertersatz oder Wiedergutmachung verlangen.²²⁷ Voraussetzung für die Anwendung des gewohnheitsrechtlich verankerten Grundsatzes des diplomatischen Schutzes ist aber grundsätzlich, dass die Person für die der Schutz ausgeübt wird, die Staatsangehörigkeit des Schutz ausübenden Staates besitzt, zu diesem eine gewissen Verbundenheit hat und wenn möglich im schädigenden Staat alle Rechtsmittel ausgeschöpft hat.²²⁸

ii. Ausübung diplomatischen Schutzes im Seerecht

Problematisch kann in diesem Bereich werden, dass die Besatzung meist aus Personen verschiedenster Nationalitäten besteht und auch die Ladung gerade bei Frachtschiffen häufig im Eigentum verschiedener Personen mit verschiedenen Nationalitäten steht die nicht zwangsläufig auch die Nationalität des Flaggenstaates sein muss. In diesen Fällen soll es die Möglichkeit für den Flaggenstaat geben auch für andere Personen der Besatzung und Geschädigte anderer Nationalität, die mit der Ladung auf seinem Schiff in Verbindung stehen, parallel zum diplomatischen Schutz des jeweils zuständigen Staates eine eigene Schutzbefugnis zu haben.²²⁹ Dabei handelt es sich dann nicht um diplomatischen Schutz, sondern ein eigenständiges ähnliches Recht,²³⁰ das aber bisher gewohnheitsrecht-

²²⁶ Kolb/Neumann/Salomon, ZaöRV 71 (2011), 191, 225.

²²⁷ ILC, Draft Articles on Diplomatic Protection 2006, UN Doc. A/61/10, Report of the International Law Commission, 85th session, Kommentar zu Art. 18.

²²⁸ Von Arnould, Völkerrecht, 2019, Rn. 596.

²²⁹ Diese Praxis geht zurück auf die Entscheidung des US Supreme Court vom 25.5.1891 in *Ross v. McIntyre* (1891), 140 US 453 (472); siehe zudem auch den Schiedsspruch von Richter Thornton in dem Rechtsstreit *Francis McCready (US) v. Mexico*, abgedruckt in: J. Bassett Moore, *History and Digest of the International Arbitrations to Which the United States Has Been a Party*, Bd. 3, 1898, 2537.

²³⁰ ILC, Draft Articles on Diplomatic Protection (2006), UN Doc. A/61/10, Report of the International Law Commission, 85th session (1.5.-9.6. and 3.7.11.8.2006), Kommentar zu Art. 18, Rn. 1; Dugard, *Diplomatic Protection*, in: Wolfrum, *MPEPIL*, Band 3, 2013, 114 ff., Rn. 51; Amerasinghe, *Diplomatic Protection*, 2008, 120.

lich noch nicht allgemein anerkannt ist.²³¹ Dieses Schutzrecht hat aber durchaus in der Völkerrechtsgemeinschaft positive Resonanz gefunden und wurde auch im *M/V Saiga No. 2 Case*²³² des Internationalen Seegerichtshofs angewendet. Das Gericht vertritt in der Entscheidung ebenfalls die Ansicht, dass der Flaggenstaat auch, für auf seinem Schiff befindliche Personen anderer Nationalität und Personen, die zu transportierter Fracht in Verbindung stehen, Rechte geltend machen kann. Dies wird damit begründet, dass das Seerechtsübereinkommen das Schiff grundsätzlich als eine Einheit betrachte, die in Verbindung zu dem Flaggenstaat stünde. So sähen zum Beispiel Art. 106, 110 Abs. 3 und 111 Abs. 8 SRÜ vor, dass dem jeweiligen Schiff, der durch rechtswidrige Maßnahmen entstandene Schaden, durch den handelnden Staat zu ersetzen sei, wobei nicht an die Nationalität der im einzelnen geschädigten Personen auf dem Schiff angeknüpft würde. Zudem sei ein solches Vorgehen im Sinne eines effektiven Rechtsschutzes und im Hinblick auf die Globalisierung und Multinationalisierung des Seehandels zweckmäßig, da unverhältnismäßige Nachteile entstehen könnten, wenn bei verschiedenen geschädigten Personen jeweils ein anderer Staat eingreifen müsse, um Schadensersatz zu erwirken.

4. Konsequenzen für unbemannte Schiffe

a) Allgemeine Problemlage bei unbemannten Schiffen

Bei unbemannten Schiffen entsteht die Problematik, dass kein Personal an Board ist, das den Behörden bei der Durchführung von Maßnahmen behilflich sein kann oder auch kontrollieren kann, ob die Maßnahmen überhaupt zulässig sind, ordnungsgemäß durchgeführt werden und gegebenenfalls als Zeuge bei möglichen Abwehrmaßnahmen oder der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen fungieren kann. Wie oben dargestellt bestehen durchaus, entweder im nationalen Recht des jeweiligen Küstenstaates oder über den Schutz des Flaggenstaates Möglichkeiten, rechtswidrig durchgeführte Maßnahmen anzugreifen. Um effektiven

²³¹ ILC, Draft Articles on Diplomatic Protection (2006), UN Doc. A/61/10, Report of the International Law Commission, 85th session (1.5.-9.6. and 3.7.11.8.2006), Kommentar zu Art. 18, Rn. 3 f.; so auch schon Dolzer, *Diplomatic Protection of Foreign Nationals*, in: Bernhardt, EPIL, Band 9, 1986, 122; zweifelnd bereits Watts, *ICLQ*(7) 1958, 710 ff.

²³² *ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgment*, 1.7.1999, Rn. 103 ff.

Rechtsschutz erlangen zu können, ist dafür aber vor allem nötig, dass bei der Durchführung der Maßnahmen jemand die Verstöße dokumentiert, um im Rahmen von Rechtsmittel oder Disziplinarverfahren die Verstöße auch nachweisen zu können oder Verstöße überhaupt zu bemerken und bei den entsprechenden Behörden bekannt zu machen. Zudem kann die Gefahr bestehen, dass die Wahrscheinlichkeit von rechtswidrig durchgeführten Maßnahmen steigt, wenn die Ermittlungsbeamten sich allein auf dem Schiff befinden. Einige Maßnahmen setzen zudem die Anwesenheit von Personen voraus. So sieht zum Beispiel das deutsche Strafprozessrecht nach § 105 Abs. 2 StPO in bestimmten Fällen vor, dass bei Durchsuchungen Zeugen hinzugezogen werden sollen. Es stellt sich also die Frage, wie mit dieser Problematik bei unbemannten Schiffen umzugehen ist und welche Änderungen nötig sind, um auch bei diesen Schiffen einen effektiven Rechtsschutz zu ermöglichen.

b) Hinzuziehung diplomatischen Personals

Eine Möglichkeit wäre, dass über die teleologische Auslegung nach Art. 31 Abs. 1 WVK die in Art. 27 Abs. 3 SRÜ schon vorgesehene Pflicht der Küstenstaaten einen Diplomaten oder Konsularbeamten der nächstgelegenen Botschaft des Flaggenstaates zu informieren und Kontakt zur Mannschaft des Schiffes herzustellen, wenn Maßnahmen durchgeführt werden, so interpretiert wird, dass dieser bei unbemannten Schiffen nicht nur informiert sondern hinzugezogen werden muss.²³³ Sinn und Zweck der Norm ist, dass die Interessen sowohl des Flaggenstaates als auch des Küstenstaates ausreichend gewürdigt werden.²³⁴ Bei unbemannten Schiffen ist ein Interessenausgleich nur vorstellbar, wenn die Anwesenheit des Schiffspersonals auf irgendeine Art ersetzt werden kann. Es sollte daher, wenn möglich mit Maßnahmen gewartet werden, bis das diplomatische Personal vor Ort sein kann, um die Abwesenheit des Personals auszugleichen. Zudem sollte im Zweifel, immer davon ausgegangen werden, dass eine Hinzuziehung des diplomatischen Personals vom Kapitän gewollt ist. In den meisten Fällen dürfte die Hinzuziehung wohl aber durch Kommunikation mit dem Kontrollzentrum auch verlangt werden können. Nur so kann den Interessen des Flaggenstaates ausreichend Rechnung getragen

²³³ Zur vertieften Auseinandersetzung mit der Problematik und den Grenzen der teleologischen Auslegung im Völkerrecht siehe unter C. III. 3. b. i.

²³⁴ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 27, Rn. 19.

werden. Der Vorteil an dieser Lösung ist, dass das Vorgehen bereits in der Norm angelegt ist und man bei diplomatischem Personal grundsätzlich davon ausgehen kann, dass es vertrauenswürdig ist und die Interessen des Flaggenstaates vertritt. Problematisch kann diese Lösung sein, wenn der Flaggenstaat in dem Küstenstaat keine diplomatische Vertretung besitzt, diese sehr weit entfernt vom Hafen liegt oder es sich um Eilmaßnahmen handelt. Dann kann es unter Umständen lange dauern, bis jemand von der Botschaft am Hafen ist, um die Maßnahmen zu begleiten und das Schiff müsste so lange im Hafen liegen bleiben, was für die Reeder größere Kosten und Verzögerungen bei Warenlieferungen verursachen kann. In diesen Fällen kann ein Zuwarten bis zum Eintreffen des diplomatischen Personals von den Behörden des Küstenstaates, mit Hinblick auf deren Strafverfolgungsinteresse, wohl nicht verlangt werden.

c) Videoüberwachung auf dem Schiff

Eine andere Möglichkeit wäre, eine Videoüberwachung in den Schiffen zu installieren, damit das Personal aus den Kontrollzentren heraus die Maßnahmen selbst überwachen kann. In diesem Bereich besteht die Problematik, dass die Technik störanfällig sein oder auch bewusst umgangen oder manipuliert werden kann. Zudem können dann, je nach nationalem Recht des Küstenstaates, möglicherweise Probleme im Bereich des Datenschutzes auftreten und es stellt sich dann weiter die Frage, ob die Aufnahmen überhaupt als Beweismittel in Rechtsmittelverfahren verwendet werden dürften.

i. Datenschutzrechtliche Problematik

In der EU werden die datenschutzrechtlichen Fragen hauptsächlich durch die DSGVO²³⁵ geregelt. Nach Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit. f sind Aufzeichnungen nur zulässig, wenn ein berechtigtes Interesse seitens des Aufzeichnenden vorliegt, das bei einer Abwägung mit den Interessen anderer Betroffener überwiegt. Im Fall der Videoüberwachung von privaten Schiffen zur Kontrolle von strafprozessualen Maßnahmen dürfte dies vermutlich gegeben sein. So lange sich die Beamten rechtstreue verhalten, haben sie zudem durch Aufzeichnungen nichts zu befürchten. Die DSGVO sieht dann weitere Voraussetzungen vor, die eingehalten werden müssten, wie

²³⁵ Verordnung (EU) 2016/679, ABl. L 119, 04.05.2016, ber. ABl. L 127, 23.05.2018.

die Kenntlichmachung, der Tatsache, dass Aufzeichnungen erfolgen nach Art. 13 Abs. 1 und 2 sowie Art. 14 und das Führen eines Verzeichnisses nach Art. 30. Zudem darf eine gewisse Speicherdauer der Aufzeichnungen nicht überschritten werden. Es erscheint zudem sinnvoll eine Aufnahme nur durchzuführen, wenn diese auch erforderlich ist, so zum Beispiel nur wenn sich Personen auf dem Schiff befinden. Dies muss dann technisch über die Anlage gelöst werden. In Betracht käme vielleicht eine Anlage mit Bewegungsmelder oder eine Steuerung der Aufnahme über das Kontrollzentrum. Fraglich ist zudem ob immer eine Speicherung erforderlich ist oder auch eine reine Echtzeitübertragung ausreicht.

ii. Prozessuale Verwertung der Aufnahmen

Prozessual führt im deutschen Recht eine Aufzeichnung, die nicht datenschutzkonform erfolgt ist, nicht zwangsläufig zu einer Unverwertbarkeit als Beweismittel. Der Datenschutzverstoß muss bei einer Abwägung zum Beispiel mit dem Strafverfolgungsinteresse nicht zwangsläufig überwiegen.²³⁶ Es handelt sich dabei aber jeweils immer um Einzelfallentscheidungen.

d) Fazit

Im Ergebnis wird eine Kombination aus beiden Möglichkeiten am Praktikabelsten sein. Wenn sowohl örtlich als auch zeitlich die Möglichkeit besteht, diplomatisches Personal zu den Maßnahmen hinzuzuziehen, sollte diese Möglichkeit auch genutzt werden. Art. 27 III SRÜ sieht diese Option ohnehin vor und wenn kein Kapitän an Bord ist, um die Hinzuziehung zu verlangen sollte im Zweifel davon ausgegangen werden, dass diese im Interesse des Flaggenstaates ist und zu erfolgen hat. Besteht die Möglichkeit aufgrund von Eilmaßnahmen oder der örtlichen Gegebenheiten nicht, bleibt es dem Flaggenstaat natürlich zunächst vorbehalten auf eine Hinzuziehung zu verzichten. Zum eigenen Schutz sollten die Eigentümer der Schiffe aber möglicherweise die Installierung eines Kamerasystems auf dem Schiff in Erwägung ziehen. Es kann dann immer noch je nach nationalem Recht des Küstenstaates geklärt werden, inwieweit eine Verwertung der Aufnahmen zulässig ist. Eine Überwachung

²³⁶ So zum Beispiel OLG Hamburg, NStZ 2017, 726; oder auch der BGH zu Aufzeichnungen mit Dashcams, BGH, NJW 2018, 2883.

der Maßnahmen durch eine Echtzeitübertragung in das Kontrollzentrum auch ohne Speicherung gibt den Eigentümer zumindest eine gewisse Sicherheit und kann dazu führen, dass Strafverfolgungsorgane sich eher an die geltenden Gesetze halten und führt dazu, dass zumindest Zeugen vorhanden sind wenn auch nicht zwangsläufig gespeicherte Aufnahmen.

III. Ausübung zivilprozessualer Befugnisse im Rahmen von Art. 28 SRÜ

1. Auslegung der Norm

Der Ausübung von zivilrechtlichen Maßnahmen im Küstenmeer liegen häufig vertragliche Verpflichtungen und Streitigkeiten in den Bereichen Familienrecht, Arbeitsrecht und Sachenrecht zugrunde.²³⁷ Bei letzterem sind meist Eigentumsverhältnisse problematisch. Art. 28 SRÜ unterscheidet zwischen der Jurisdiktion des Küstenstaates über Personen an Bord der Schiffe und Maßnahmen in Bezug auf das Schiff als Sache selbst. Ein Eingreifen in Bezug auf das Schiff selbst ist nur zulässig, wegen Verbindlichkeiten, die während oder wegen der Durchfahrt der Küstengewässer entstanden sind. Das können beispielsweise Ansprüche, die aus Kollisionen entstehen sein. Ansprüche, die vor Einfahren in die Küstengewässer entstanden sind, stellen keine ausreichende Grundlage für ein Eingreifen dar. Speziellere rechtliche Problematiken, wie Schadensersatzforderung und Versicherungsansprüche bei Beschädigungen der Fracht, Schäden durch das Abschleppen von Schiffen oder Bergungsmaßnahmen, werden durch Regeln des internationalen Privatrechts gelöst.²³⁸

a) Historischer Hintergrund

Bis zur Kodifizierung fester Regeln war auch die zivilgerichtliche Anwendung von Zwangsmaßnahmen im Küstenmeer nicht einheitlich geregelt, Staaten gaben sich aber durchaus weitreichende Befugnisse in diesem Bereich.²³⁹ Groß Britannien beispielweise führt die Ausübung von Zivil-

²³⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 28, Rn. 1.

²³⁸ Allgemein dazu Meeson/Kimbell, Admiralty Jurisdiction and Practice, 2011; Jackson, Enforcement of Maritime Claims, 2005.

²³⁹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 28, Rn. 3.

gerichtsbarkeit auf fremden Schiffen im Küstenmeer mit dem Merchant Shipping Act von 1854 ein.²⁴⁰ Danach war sogar der Arrest von Schiffen im Küstenmeer, die irgendwo auf der Welt irgendein Eigentum der Krone geschädigt oder verletzt hatten, zu jeglichem Zeitpunkt nach Entstehung des Schadens möglich.

Auch eine mögliche Kodifizierung der Ausübung von zivilrechtlichen Maßnahmen wurde zum ersten Mal 1930 bei der Haager Konferenz in Erwägung gezogen. Das Vorbereitungskomitee ging davon aus, dass zivilrechtliche Maßnahmen anders als strafrechtliche Maßnahmen das Recht auf friedliche Durchfahrt nicht ernsthaft beeinträchtigen könnten.²⁴¹ Diskutiert wurden daher zwei verschiedenen Vorschläge zu der Frage, ob Küstenstaaten die Befugnis zugesprochen werden sollte auch Personen an Bord fremder Schiffe festzunehmen oder ob diese Befugnis nur eingeschränkt bestehen sollte.²⁴² Letztendlich wurde eine Regelung mit Beschränkungen aufgenommen, die mit der Formulierung ‚may not‘ nahe legt, dass ein Eingreifen der Küstenstaaten unterbleiben soll.²⁴³ Yang sieht in diesem Entwurf, eine Vorschrift, die dem Vorbild der Regelung zu strafprozessualen Maßnahmen folgte.²⁴⁴

Dieser Entwurf war dann die Vorlage für Art. 20 des internationalen Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone.²⁴⁵ Dieser wurde zudem durch das Festnahmeübereinkommen von 1952 beeinflusst, das viel weitreichendere Regelung zu Festnahmen enthielt.²⁴⁶ Es

²⁴⁰ Art. 527 Merchant Shipping Act 1854, 17 & 18 Vict c. 104; Ebenso Art. 688 Merchant Shipping Act 1894, 57 & 58 Vict c. 60; geändert durch Art. 7 (1) Administration of Justice Act 1956, 4 & 5 Eliz 2 c. 46.

²⁴¹ Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, 2006, 257; Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 28, Rn. 4.

²⁴² Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 28, Rn. 4.

²⁴³ League of Nations, *Acts of the Conference for the Codification of International Law*, 19.8.1930, Dokument C. 351 M. 145, 127; der Text von Art. 9 lautete danach:

A Coastal State may not arrest nor divert a foreign vessel passing through the territorial sea, for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the vessel. A Coastal State may not levy execution against or arrest the vessel for the purpose of any civil proceedings save only in respect of obligations or liabilities incurred by the vessel itself in the course of or for the purpose of its voyage through the waters of the Coastal State. The above provisions are without prejudice to the right of the Coastal State in accordance with its laws to levy execution against, or to arrest, a foreign vessel in the inland waters of the State or lying in the territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving the inland waters of the State, for the purpose of any civil proceedings.

²⁴⁴ Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, 2006, 257.

²⁴⁵ 516 UNTS 205.

²⁴⁶ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 28, Rn. 5.

habe zunächst eine Kompatibilität der Abkommen erreicht werden sollen, dann sei das Problem aber über Art. 25 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone gelöst worden, wonach ältere noch gültige Regelungen aus anderen Abkommen unberührt blieben. Wichtigste Änderung, wieder auf Betreiben der USA, sei gewesen, dass auch hier die Formulierung ‚may not‘ in ‚should not‘ geändert wurde, wodurch ein weiteres Eingreifen möglich werde. Der Text des Art. 20 wurde dann fast unverändert in Art. 28 SRÜ übernommen. Yang sieht dennoch in der Staatenpraxis eine gewisse Zurückhaltung der Küstenstaaten bei der Durchführung zivilrechtlicher Maßnahmen, die das Recht auf freie Durchfahrt im Küstenmeer bewahrte.²⁴⁷

b) Eingriffsrechte der Küstenstaaten

i. Art. 28 I SRÜ

Gemäß Art. 28 I SRÜ soll der Küstenstaat ein das Küstenmeer durchfahrendes fremdes Schiff nicht anhalten oder umleiten, um seine Zivilgerichtsbarkeit gegenüber einer an Bord befindlichen Person auszuüben. Diese Regelung deckt sich in Bezug auf ihre Interpretation mit derjenigen in Art. 27 SRÜ zur Strafgerichtsbarkeit,²⁴⁸ die weiter oben bereits besprochen wurde. Die Formulierung ist eher mahrend gemeint als streng und steht in Kontrast zu der Formulierung in Art. 28 II SRÜ. In der Praxis haben die Küstenstaaten aber meist wenig Anlass, bezüglich interner Angelegenheiten an Bord des Schiffes zivilrechtliche Maßnahmen zu ergreifen.²⁴⁹

ii. Art. 28 II SRÜ

Bei Maßnahmen gegen das Schiff selbst nach Art. 28 II SRÜ hingegen wird die Formulierung ‚may not‘ verwendet. Der Küstenstaat darf Maßnahmen in diesen Fällen also nur in den durch die Norm vorgesehenen Fällen durchführen. Zulässig sind Maßnahmen danach, wenn Verbindlichkeiten oder eine Haftung gegeben sind, die während oder wegen der

²⁴⁷ Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, 2006, 262.

²⁴⁸ Barnes, in: Proelß, UNCLoS, 2017, Art. 28, Rn. 9.

²⁴⁹ Ngantcha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, 1990, 113.

Durchfahrt entstanden sind. Gründe dafür können eine Fahrlässigkeitshaftung im Rahmen von Kollisionen oder der Inanspruchnahme von Hilfe beim Abschleppen des Schiffes sein.²⁵⁰

Diskutiert wird, ob sich Art. 28 II SRÜ nur auf das Küstenmeer oder auch andere Gewässer des Küstenstaates, wie die Anschlußzone erstreckt, da nur von der Durchfahrt in den Gewässern des Küstenstaates die Rede sei.²⁵¹ O'Connell geht davon aus, dass mit der Formulierung auf Grund der systematischen Stellung der Norm im Teil über das Küstenmeer auch nur dieses gemeint sein soll.²⁵² Barnes hingegen findet die Schlussfolgerung, dass die zivilrechtliche Jurisdiktion sich auch auf andere Bereiche erstreckte, in denen der Küstenstaat ein berechtigtes Interesse an deren Ausübung haben könne, wie beispielsweise der ausschließlichen Wirtschaftszone, logisch.²⁵³ Rothwell und Stephens vertreten ebenfalls die Ansicht, dass zumindest die ausschließliche Wirtschaftszone mit erfasst sein solle.²⁵⁴ Der Ansicht von Barnes ist in diesem Fall der Vorzug zu gewähren, da die Küstenstaaten auch in anderen Zonen weitreichendere Rechte haben als andere Staaten, wenn auch in abgeschwächter Form und ihre Interessen dort berührt sein können. Unter dem Begriff „die Gewässer des Küstenstaates“ können daher auch andere Zonen als das Küstenmeer verstanden werden. Geht man von einer Anwendung auf die ausschließliche Wirtschaftszone aus muss man aber auch erst Recht von einer Anwendung auf die Anschlusszone ausgehen. Da die zivilrechtlichen Befugnisse der Norm ohnehin schon ein geschränkter sind als die strafrechtlichen und einen geringeren Anwendungsbereich aufweisen ist wohl auch keine ausufernde Anwendung in den weiter entfernten Zonen zu befürchten.

²⁵⁰ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 28, Rn. 10.

²⁵¹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 28, Rn. 11.

²⁵² O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, 1988, 873 ff.

²⁵³ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 28, Rn. 11.

²⁵⁴ Rothwell/Stephens, *The International Law of the Sea*, 2016, 459.

2. Abwehrrechte der Flaggenstaaten

a) Nationalrechtliche Abwehrrechte

Die Abwehrrechte im deutschen Zivilprozessrecht richten sich zunächst nach den jeweiligen Zwangsmaßnahmen. In Betracht kommen Ordnungsmittel, die einen in der Vergangenheit liegenden Verstoß des Schuldners gegen eine vollstreckbare Verpflichtung zur Unterlassung oder Duldung der Vornahme einer Handlung sanktionieren sollen. Weiter sieht die ZPO Zwangsmittel vor, die den Schuldner zur Vornahme einer Handlung oder einem Unterlassen anhalten sollen, sowie Maßnahmen im vorläufigen Rechtsschutz, die die Durchsetzung eines Anspruches vorläufig sichern. Im vorläufigen Rechtsschutz ist vor allem der Arrest interessant. Ordnungsmittel können gemäß § 890 I 2 ZPO das Ordnungsgeld und die Ordnungshaft sein. Als Rechtsmittel kommen gegen den Titel selbst die Revision und Berufung, gegen den Ordnungsmittelbeschluss die sofortige Beschwerde (§ 793 ZPO) und gegen die Handlungen des Vollstreckungsorgans die Erinnerung (§ 766 ZPO) oder ebenfalls die sofortige Beschwerde in Betracht. Bei den Zwangsmitteln stehen nach § 888 ZPO Zwangsgeld und Zwangshaft zur Herbeiführung der Handlung zur Verfügung. Bei den Zwangsmitteln richtet sich das richtige Rechtsmittel ebenfalls danach, auf welcher Ebene man sich befindet. Gegen den Zwangsmittelbeschluss selbst ist das richtige Rechtsmittel hier ebenfalls die sofortige Beschwerde. Der Arrest kann sowohl in der Form des dinglichen als auch in der Form des persönlichen Arrestes auftauchen. Der häufigere dingliche Arrest sieht die Beschlagnahme von Gegenständen als Maßnahme vor. Der persönliche Arrest schränkt die Bewegungsfreiheit des Schuldners ein. Als Maßnahme kommt beispielsweise die Wegnahme von Ausweispapieren in Betracht, um eine Ausreise zu verhindern oder sogar die Haft. § 931 ZPO sieht zudem besondere Regeln für den Arrest bei Schiffen vor, wonach dieser wie die Pfändung von beweglichen Sachen behandelt wird und ein Pfandrecht mit denselben Rechten wie bei einer Schiffshypothek entsteht. Gemäß § 922 I ZPO kann die Entscheidung entweder als Urteil oder als Beschluss ergehen. Gegen ein Arresturteil sind Berufung und Revision die richtigen Rechtsmittel. Gegen den Arrestbeschluss können ebenfalls die sofortige Beschwerde oder auch der Widerspruch nach § 924 ZPO die richtigen Rechtsbehelfe sein.

b) Diplomatischer Schutz

Bezüglich des diplomatischen Schutzes dürfte auf das oben bereits Gesagte unter 2. lit. B. zu verweisen sein. Auch bei zivilrechtlichen Maßnahmen die rechtswidrig erfolgen können die eigenen Staatsangehörigen Schäden durch das Handeln des anderen Staates erleiden.

3. Konsequenzen für unbemannte Schiffe

a) Allgemeine Problemlage bei unbemannten Schiffen

Bei unbemannten Schiffen entsteht, wie bei strafrechtlichen Maßnahmen, die Problematik, dass niemand an Bord des Schiffes anwesend ist, der gegebenenfalls die Durchführung von Maßnahmen begleiten und beaufsichtigen kann. Maßnahmen gegen Personen dürften aus demselben Grund eher unwahrscheinlich sein. Es kann aber durchaus zur Beschlagnahme von Gegenständen auf dem Schiff oder auch zu einer Beschlagnahme des Schiffes selbst kommen. Bei rechtswidrig durchgeführten Maßnahmen ist gegen diese dann zum Beispiel im deutschen Recht mit der Erinnerung vorzugehen. Im Erinnerungsverfahren gilt zwar zunächst ein eingeschränkter Amtsermittlungsgrundsatz, der das Gericht von Amts wegen zwingt, alle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen für die Maßnahme zu überprüfen und aufgrund dessen ein unbestimmter Antrag ausreichend ist. Wenn die Parteien aber streitiges Vorbringen in das Verfahren einführen, hat eine Beweisaufnahme nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen zu erfolgen, die regelmäßig auch eine mündliche Verhandlung erforderlich machen dürfte. Dann könnten Zeugen für den Antragsteller sehr hilfreich sein.

b) Hinzuziehung diplomatischen Personals

Der Wortlaut von Art. 28 SRÜ sieht anders als der von Art. 27 SRÜ keine Hinzuziehung von diplomatischem Personal bei der Durchführung von Maßnahmen vor, er schließt diese aber auch nicht kategorisch aus. Es stellt sich also zunächst die Frage, ob eine solche Verpflichtung auch hier

durch Auslegung begründet werden kann. Gemäß Art. 31 Abs. 1 WVK²⁵⁵ ist ein Vertrag unter anderem nach Treu und Glauben, dem Zusammenhang seiner Bestimmungen und im Lichte seines Zieles und seiner Zwecke auszulegen. Eine systematische Erstreckung der Verpflichtung in Art. 27 SRÜ scheidet aus, da sich diese explizit nur auf die Abs. 1 und 2 von Art. 27 SRÜ bezieht.

i. Teleologische Auslegung im Völkerrecht

(1) Grundsätzlicher Vorrang des Konsensprinzips

Es könnte aber eine Herleitung der Verpflichtung über die teleologische Auslegung erfolgen. Nach Ansicht einiger Autoren besteht im Völkerrecht allerdings eine eher strenge Wortlautgrenze, wonach auch bei der teleologischen Auslegung eher einem objektiven Ansatz zu folgen ist, wonach der Vertragstext das ausschlaggebende Element zur Auslegung darstellt und nicht der mutmaßliche Parteiwille.²⁵⁶ Dem dürfte vermutlich auch das Konsensprinzip im Völkerrecht zugrunde liegen, wonach Staaten keine Pflichten auferlegt werden sollen, die über das tatsächlich vereinbarte hinausgehen.²⁵⁷ Eine Analogie oder teleologische Extension gestalten sich im Völkerrecht daher teilweise schwierig. Ebenso soll über den Effektivitätsgrundsatz im Völkerrecht keine Rechtsfortbildung möglich sein.²⁵⁸ Dieser Ansicht scheint auch Reinhardt zu folgen, da die meisten völkerrechtlichen Verträge eher fragmentarischen Charakter hätten und den Staaten immer die Möglichkeit bliebe selbst nationalrechtlich den Geltungsbereich zu erweitern.²⁵⁹ Die teleologische Auslegung diene im Völkerrecht hauptsächlich der Unterstützung eines Wortlautergebnisses und bei Unsicherheiten in der Auslegung. Dörr sieht die Grenze der Berücksichtigung von Vertragszweck und Gegenstand ebenfalls in der üblichen Bedeutung des Vertragstextes, was dazu führe, dass die teleologische Auslegung immer nur dazu genutzt werden könne eine der möglichen üblichen Bedeutungen des Textes zu verstärken aber nicht eine Interpretation zu begründen, die offensichtlich nicht vom Text getragen wird.²⁶⁰ Es

²⁵⁵ 1155 UNTS 331.

²⁵⁶ Gardiner, *Treaty Interpretation*, 2015, 218, siehe auch: Heintschell von Heinegg, in: Ipsen, *Völkerrecht*, 2018, § 14, Rn. 6 ff.

²⁵⁷ Dörr, in: Ipsen, *Völkerrecht*, 2018, § 19, Rn. 2 ff.

²⁵⁸ Siehe zu einer Analyse der Rechtsprechung des ICJ: Fernandez de Casadevante Romani, *Sovereignty and Interpretation of international Norms*, 2007, 151.

²⁵⁹ Reinhardt, *Die Auslegung der völkerrechtlichen Verträge der Europäischen Union*, 2016, 18.

²⁶⁰ Dörr in: Dörr/Schmalenbach, *VCLT*, 2012, Art. 31, Rn. 58.

sei zudem wichtig, dass der Vertrag als Ganzes betrachtet werde und nicht so sehr auf äußere Umstände bei der Deutung zurückgegriffen würde.²⁶¹ Er sieht aber auch, dass der Effektivitätsgrundsatz insbesondere bei der Auslegung von Verträgen, zur Gründung internationaler Organisationen und deren Ausstattung mit Rechten eine weitreichende Rolle spielt und die teleologische Auslegung in der Vergangenheit oft zu einer Verleihung ungeschriebener Befugnisse und Rechte geführt habe.²⁶²

(2) Ausnahme der Implied Powers Lehre

Ein Beispiel für den Vorrang des Effektivitätsgrundsatzes ist die aus dem angloamerikanischen Rechtssystem stammende und auch vom IGH befürwortete Implied Powers Lehre, nach der internationale Organisationen nicht nur die durch den jeweiligen Gründungsvertrag verliehenen Befugnisse haben sondern auch solche, die zur Erfüllung ihrer durch den Vertrag festgelegten Aufgaben erforderlich sind.²⁶³ Die Rechtmäßigkeit einer solchen teleologischen Extension des Vertrages wird damit begründet, dass Staaten, die als Vertragsmitglieder bestimmte Aufgaben und Ziele einer internationalen Organisation akzeptiert hätten und mittrügen, im Umkehrschluss dann auch die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Befugnisse mit übertragen. Andernfalls verhielten sie sich im Widerspruch zu den Vertragszielen. Begrenzt würde die Übertragung von Befugnissen dabei wieder durch den Vertrag selbst, da die Befugnisse immer zur Erreichung des Zwecks erforderlich bleiben müssten.

(3) Anwendung des Effektivitätsgrundsatzes im Rahmen der teleologischen Auslegung

Schollendorff vertritt, ähnlich wie die Befürworter der Implied Powers Lehre, eher einen Ansatz, der größeren Wert auf den Effektivitätsgrundsatz legt. Er geht bei der teleologischen Auslegung so vor, dass zunächst der Vertragszweck ermittelt wird, wobei davon auszugehen sei, dass eine Verwirklichung dieses Zweckes durch die Vertragsparteien in möglichst kurzer Zeit gewollt ist.²⁶⁴ Hat man den Vertragszweck ermittelt, so wird dieser auf die auszulegende Vorschrift übertragen. Die Vorschrift ist dann so auszulegen, dass sie den Vertragszweck in möglichst kurzer Zeit und

²⁶¹ Dörr in: Dörr/Schmalenbach, VCLT, 2012, Art. 31, Rn. 59.

²⁶² Dörr in: Dörr/Schmalenbach, VCLT, 2012, Art. 31, Rn. 57.

²⁶³ Epping, in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 8, Rn. 63 ff. ICJ, Reparation for Injuries Suffered in the Service of the United Nations, Advisory Opinion, Gutachten vom 11.4.1949, ICJ Rep 1949, 174, 182; Heintschel von Heinegg, in: Ipsen, Völkerrecht, 2018, § 14, Rn. 16.

²⁶⁴ Schollendorff, Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge, 2005, 52 ff.

effektiv herbeiführt. Diese Vorgehensweise führt laut Schollendorf meist zu einer Ausweitung des Regelungsbereiches der Vorschrift, da immer mehr Handlungen in den Geltungsbereich der Vorschrift aufgenommen würden.²⁶⁵ Diesem Problem begegnet er damit, dass bei der Auslegung der Norm nur Prognosen zugrunde gelegt werden könnten, die nach allgemeiner Lebenserfahrung eintreten und zur Erreichung des Vertragszweckes führen werden. Diesem Ansatz soll auch hier zunächst gefolgt werden.

ii. Übertragung der teleologischen Auslegung auf die vorliegende Problematik

(1) Vertragsziele

Laut der Präambel des SRÜ sind die Ziele des Vertrages, eine allgemeine Rechtsordnung für die Meere zu schaffen, den internationalen Verkehr zu erleichtern, die Nutzung der Meere zu friedlichen Zwecken und der Schutz der Meeresumwelt. Diese Ziele sollen unter anderem zu einer gerechten und ausgewogenen internationalen Wirtschaftsordnung beitragen. Die Kodifizierung und Weiterentwicklung des bestehenden Seerechts sollen zudem zur Festigung des Friedens, der Sicherheit, der Zusammenarbeit und der freundschaftlichen Beziehungen zwischen allen Nationen führen.

(2) Übertragung der Vertragsziele auf die Norm

(a) Restriktive Vorgehensweise nach Art. 28 SRÜ

Wie oben bereits dargelegt, sieht Art. 28 SRÜ ein Eingreifen des Küstenstaates bereits in einem eher restriktiven Rahmen vor. Ein Eingreifen gegen Personen auf vorbeifahrenden Schiffen soll nicht stattfinden. Ein Eingreifen gegen das Schiff selbst kann nur erfolgen, wenn die Verbindlichkeiten aufgrund oder während der Durchfahrt entstanden sind. Bei einem in den Küstengewässern liegenden oder aus den inneren Gewässern ausfahrenden Schiff sind allerdings alle Maßnahmen zulässig, die das nationale Recht vorsieht. Diese Ausformung der Norm an sich spricht schon dafür, dass die Staaten von einem Eingreifen grundsätzlich absehen sollen und nur in Einzelfällen Maßnahmen ergreifen.

²⁶⁵ Schollendorf, Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge, 2005, 54.

(b) Übertragung des Grundgedankens von Art. 27 III SRÜ auf Art. 28 SRÜ

Die Regelung in 27 III SRÜ verfolgt den Zweck, einen Interessenausgleich zwischen dem Strafverfolgungsinteresse des Küstenstaates auf der einen Seite und den Interessen des Flaggenstaates, wie der Unterstützung seiner Schutzbefohlenen im Rahmen des diplomatischen Schutzes und dem Entgegenwirken von Schäden seiner Bürger durch rechtswidrige Maßnahmen, herzustellen. Diese Überlegung lässt sich auch auf Art. 28 SRÜ übertragen. Es muss ein Ausgleich zwischen dem Interesse der Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche durch den Küstenstaat und den Interessen des Flaggenstaates erfolgen. Insbesondere bei unbemannten Schiffen ist das Kräfteverhältnis zwischen dem Flaggenstaat und dem Küstenstaat bei der Durchführung durch die oben beschriebenen Probleme unausgeglichen. Eine Ausübung seiner Rechte ist dem Flaggenstaat ohne anwesende Personen auf dem Schiff wesentlich erschwert. Aus der durch die Norm sehr restriktive vorgegebene Vorgehensweise kann daher geschlossen werden, dass im Fall von unbemannten Schiffen auch bei der Durchführung von zivilrechtlichen Maßnahmen, wenn möglich diplomatisches Personal des Flaggenstaates hinzugezogen werden muss. Für den Küstenstaat stellt diese Verpflichtung keinen besonders großen Aufwand und auch kein großes Hindernis in Bezug auf die Maßnahmen dar. Für den Flaggenstaat entsteht dadurch aber eine deutliche Verbesserung der Beweislage. So lange, wie die Maßnahmen rechtmäßig durchgeführt werden, entstehen durch die Kontrolle durch den Flaggenstaat keine Verzögerungen bei der Rechtsdurchsetzung. Wenn die Maßnahmen hingegen rechtswidrig durchgeführt werden, ist der Küstenstaat ohnehin nicht schutzwürdig.

(c) Förderung der Vertragsziele durch Auslegung

Durch einen solchen Interessenausgleich wird der internationale Verkehr erleichtert eine gerechtere und ausgewogenere Wirtschaftsordnung unterstützt und vor allem die internationale Zusammenarbeit und die freundschaftlichen Beziehungen der Staaten gefördert. Durch die Kodifizierung des Seerechts soll auch der großen Bedeutung des internationalen Seehandels für die sich immer weiter globalisierende Wirtschaft Rechnung getragen werden. Für den Welthandel ist ein funktionierendes Rechtssystem auf den Weltmeeren, das eine schnelle und problemlose Abwicklung von Transaktionen und Übermittlung von Waren ermöglicht, essenziell. Zwangsmaßnahmen der Küstenstaaten sorgen grundsätzlich für eine Verzögerung und Erschwerung der Erreichung dieses Ziels, da sie den

Handel aufhalten und zusätzliche Kosten verursachen können. Auf der anderen Seite ist aber auch die Souveränität dieser Staaten im Küstenmeer und die Durchsetzung ihres Rechtssystems zu beachten. Um ein gerechtes System zu schaffen, müssen die Flaggenstaaten zumindest die Möglichkeit haben, dafür Sorge zu tragen zu können, dass eine solche Verzögerung und Erschwerung des Handels nur eintritt, wenn diese auch berechtigt ist. Wenn sie unberechtigt erfolgt, muss der Schaden ausgeglichen werden können.

c) Videoüberwachung

Auch in dieser Konstellation kann wie bei den strafprozessualen Maßnahmen die Installation eines Kamerasystems an Bord hilfreich sein. Wie bereits besprochen unterliegt die Verwertung der Aufnahmen gegebenenfalls aber auch Hindernissen. Daher kann in diesem Zusammenhang nicht ausschließlich auf eine solche Lösung verwiesen werden, um die Interessen des Flaggenstaates immer ausreichend zu repräsentieren.

d) Fazit

Eine Auslegung dahingehend, dass eine Pflicht zur Hinzuziehung diplomatischen Personals besteht, dient also den Zwecken und Zielen des Vertrages. Es handelt sich dabei wie diskutiert, im Zusammenhang mit der Installation von Kameras auf dem Schiff auch um das einzige zweckmäßige Mittel, das aufgrund von teilweise großen Entfernungen zwischen Schiff und Reederei oder Eigentümern noch einigermaßen praktikabel ist. Die Prognose, dass unbemannte Schiffe in die oben geschilderten Situationen kommen werden, und dass diese Auslegung dann die Erreichung des Vertragszweckes fordern wird, bewegt sich auch innerhalb der allgemeinen Lebenserfahrung und ist sehr wahrscheinlich.

Es ist zwar richtig, aufgrund des Konsensprinzips im Völkerrecht den Vertragsparteien keine zusätzlichen Pflichten auferlegt werden sollen, die bei Vertragsschluss nicht gewollt waren. In diesem Fall sollte aber dem Effektivitätsgrundsatz ein größeres Gewicht zukommen, wie dies in der Vergangenheit schon im Rahmen der Implied Powers Lehre praktiziert wurde. Die Nutzung unbemannter Schiffe konnte bei der Entwicklung des Vertragstextes noch nicht berücksichtigt werden, da der Einsatz dieser Schiffstypen zu diesem Zeitpunkt noch nicht bevorstand. Der Einsatz

dieser Schiffe wird aber unweigerlich Realität werden. Als einzige Alternativen zu dieser Auslegung bliebe entweder eine Änderung des Vertragstextes, die erfahrungsgemäß besonders bei alten Verträgen mit vielen Vertragsparteien einen sehr langwierigen Prozess darstellen kann, der nicht immer von Erfolg gekrönt sein muss oder man lässt die Flaggenstaaten in einer relativ schutzlosen Lage zurück. Da jeder Staat, unter dessen Flagge solche Schiffe fahren, in diese Situation gelangen kann, kann das nicht dem Interesse der Staatengemeinschaft und vor allem dem Interesse der Mitgliedstaaten entsprechen. Sie dürften sogar alle ein Interesse an einer solchen Auslegung haben. Die zusätzliche Pflicht trifft alle Küstenstaaten gleichermaßen und verschafft ebenfalls allen Vertragsparteien die gleichen zusätzlichen Rechte. Die zusätzliche Verpflichtung stellt im Verhältnis zu ihrem Nutzen auch keine erhebliche Einschränkung der Souveränitätsrechte der Küstenstaaten dar. Daher sollte davon ausgegangen werden, dass eine extensive Auslegung in diesem Fall von den Vertragsparteien mitgetragen wird, obwohl sie sich nicht zwangsläufig aus dem Wortlaut ergibt.

IV. Ausübung von Kontrollrechten in der Anschlusszone nach Art. 33 SRÜ

1. Historischer Hintergrund

Debatten und Konflikte im Seerecht haben schon laut Kahn immer auch um die Frage gekreist, ob die Küstenstaaten in den an das Küstenmeer angrenzenden Gewässern über gewisse Vorrechte verfügten und wenn dem so sei, zu welchen Zwecken und in welchen geographischen Grenzen diese Vorrechte ausgeübt werden dürften.²⁶⁶ Art. 33 SRÜ sei Teil des Versuches diese komplexe Problematik zu regeln und wolle dabei sowohl die Interessen der Küstenstaaten als auch das Prinzip der Freiheit der Meere in Einklang zu bringen. Erst in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts, seien nach einem langen Findungsprozess drei Zonen anerkannt worden, in denen die Küstenstaaten gegebenenfalls, aber auch nur für bestimmte Zwecke, Jurisdiktion ausüben dürfen.²⁶⁷ Die Kodifikation von Regelungen über die Anschlusszone falle dabei allerdings im

²⁶⁶ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 1.

²⁶⁷ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 2.

Gegensatz zu Regelungen über die ausschließliche Wirtschaftszone und den Festlandsockel eher knapp und ungenau aus und ließe viele Problem-
punkte offen. Ein Interesse der Küstenstaaten an einer Kontrolle über die
an das Küstenmeer anschließenden Gewässer rühre durch Gefahren, die
sich aus der Zone auf den Staat erstrecken könnten, her. Über die Zeit
habe es viele wirtschaftliche und auch sicherheitspolitische Gefahren ge-
geben, die sich aus der Zone erstrecken konnten, wie Schmuggel, illegale
Fischerei, unregulierte Immigration und nicht registrierte Schiffe.²⁶⁸ Mit
dem 1719 Act for Preventing Frauds and Abuses in the Public Revenues of Excise, Customs, Stamp Duties, Post Office and House Money²⁶⁹ gab sich Großbritannien zum ersten Mal die Befugnis innerhalb
einer bestimmten Distanz über das Küstenmeer hinaus kleine Schiffe, die
zum Schmuggel von Waren genutzt wurden, zu durchsuchen. Es folgten
noch eine ganze Reihe weiterer solcher sogenannten Hovering Acts,²⁷⁰
die rechtlich aber immer schon auf wackeligen Beinen gestanden hätten,
wie alle anderen Vorläufer der Regelung in Art. 33 SRÜ.²⁷¹ Mit der Le
Louis Entscheidung 1817 wurde die ausufernde Staatenpraxis zu Durch-
suchungen auf Schiffen in der Anschlusszone als entgegen internationalem
Recht zurückgewiesen und der Praxis der Hovering Acts eine Absage
erteilt.²⁷² Im Anschluss daran habe sich immer mehr eine ablehnende
Haltung vieler Staaten gegen diese Praxis entwickelt.²⁷³ Während der
Haager Konferenz 1930 wurde dann ein Versuch unternommen, die Pro-
blematik zu regeln. Obwohl die Auseinandersetzung mit dem Thema die
Richtung herauskristallisierte, in die die künftige Norm sich entwickeln
würde, konnte letztendlich in Bezug auf kontroverse Punkte keine Einig-
ung erzielt werden und die Entwicklung eines Entwurfs wurde auf einen
späteren Zeitpunkt verschoben.²⁷⁴ Die ILC hat der Problematik schon
von Beginn ihrer Arbeit an einen hohen Stellenwert beigemessen und
ihre Bemühungen führten 1956 endlich zu einem Entwurf, der die Be-

²⁶⁸ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 3.

²⁶⁹ 6 Geo 1 c.21.

²⁷⁰ Vertiefend dazu siehe: Gilmore, in: Wolfrum, MPEPIL, Band 4, 1010ff. siehe auch Noyes, in: Rothwell/Stephens, The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015, 107.

²⁷¹ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 5; zu Ausführungen in Bezug auf Staatenpraxis und insbesondere zu den US liquor laws siehe: Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, 1927, 77 ff.

²⁷² Le Louis 1817, 165 ER 1464, 1474; Siehe auch Helfman, YLJ 115 (2006), 1150.

²⁷³ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 5.

²⁷⁴ League of Nations, LN Doc. C.351(b).M.145(b).1930.V, 221 (Anhang 4); Reeves, AJIL 24 (1930), 486, 494.

fugnisse der Küstenstaaten in der Anschlusszone regeln sollte.²⁷⁵ Die ILC machte gleichzeitig aber auch klar, dass obwohl ein 12 Meilen-Limit aufgenommen wurde, die Rechtsnatur der Gewässer auf die die Jurisdiktion erstreckt wurde die gleiche bliebe und diese weiter Teil der Hohen See seien, also nicht der Hoheitsgewalt der Küstenstaaten unterstünden.²⁷⁶ Während der Verhandlungen zum SRÜ würde das 12 Meilen-Limit auf 24 Meilen erweitert, der Hinweis, dass es sich bei der Anschlusszone um einen Teil der Hohen See handelt wurde gestrichen ebenso wie Absatz 3, der die Breite der Anschlusszone bei sich gegenüberliegenden Küsten zweier Staaten regelte. Kahn sieht die Erweiterung auf 24 Meilen als eine notwendige Folge der Entwicklung des Seerechts, wonach das Küstenmeer ebenfalls auf 12 Meilen erweitert wurde, was sonst zu einer Bedeutungslosigkeit der Anschlusszone geführt hätte.²⁷⁷

2. Kontrollrechte der Küstenstaaten

a) Der rechtliche Status der Gewässer

Da die Anschlusszone nicht zum Territorium des Küstenstaates gehört, können die Staaten in diesem Bereich nur eingeschränkt Jurisdiktion ausüben. So wie Art. 33 SRÜ ausgeformt ist, kommt Kahn zu dem Schluss, dass im Zweifel das Prinzip der Freiheit der Meere Vorrang genieße und davon auszugehen sei, dass die Küstenstaaten in der Zone keine Befugnisse hätten.²⁷⁸ Er geht zudem davon aus, dass die Aufzählung der Fälle, in denen ein eingreifen unter Art. 33 Abs. 1 SRÜ möglich ist abschlie-

²⁷⁵ Der Entwurf lautete: (UNCLOS I):
‘1. In a zone of the high seas contiguous to its territorial sea, the coastal State may exercise the control necessary to

(a) Prevent infringement of its customs, fiscal or sanitary regulations within its territory or territorial sea;

(b) Punish infringement of the above regulations committed within its territory or territorial sea.

2. The contiguous zone may not extend beyond twelve miles from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured; siehe dazu auch: ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159, 1956, 39.

²⁷⁶ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159, 1956, Kommentar zu Art. 66, 294.

²⁷⁷ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 19.

²⁷⁸ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 23.

ßend sei. Der Wortlaut der Vorschrift läge zudem nahe, dass lediglich eine Verhinderung und Ahndung von Verstößen gegen nationale Gesetze möglich sei aber kein Recht bestünde, spezielle Regelungen auf die Anschlusszone zu erstrecken oder extra für diese zu erlassen insbesondere keine Regelungen, die Maßnahmen außerhalb des Küstenmeeres speziell zuließen. Das SRÜ solle den Staaten keine Befugnis zur Rechtssetzung²⁷⁹ gegeben haben, sondern lediglich eine zur Durchsetzung ihres bestehenden Rechts. Der ursprüngliche Grund für solche Regelungen sei zudem gewesen, dass die öffentliche Ordnung im Küstenstaat vor spezifischen Gefahren durch fremde Schiffe geschützt werden sollte, es sei aber relativ unwahrscheinlich, dass von Schiffen außerhalb des 12 Meilen Limits solche Gefahren ausgingen.²⁸⁰ Die Staatenpraxis stünde mit dieser strengen Auslegung aber nicht immer in Einklang. Besonders in Bezug auf die Bekämpfung schwerer Kriminalität wie Drogenhandel und Terrorismus, die im Interesse aller Staaten sei, habe es in der Vergangenheit oft wenig Widerstand der internationalen Gemeinschaft gegen die Ausübung von begrenzter legislativer Jurisdiktion von Küstenstaaten bezüglich der Anschlusszone gegeben. Besonders die Ausweitung gesetzlicher Grundlagen für Maßnahmen im Interesse aller Staaten habe zu einer Aufweichung der eigentlich klaren Grenzen für ein Handeln nach dem SRÜ geführt. Hinzu käme zudem der Umstand, dass Staaten auch im Regime des SRÜ in anderen Bereichen weitreichendere Befugnisse zur Gesetzgebung herleiten könnten, wie nach Art. 56 und 70 SRÜ in der ausschließlichen Wirtschaftszone.²⁸¹

Eine strenge Auslegung der Formulierung in „seinem Hoheitsgebiet oder Küstenmeer“ in Art. 33 I lit. b) SRÜ führe dazu, dass der Anwendungsbereich sich lediglich auf das Küstenmeer verlassende Schiffe beziehen könne, da Verstöße gegen nationale Bestimmungen, die geahndet werden sollen, zuvor nicht auf Hoher See stattgefunden haben können.²⁸² Gegen Schiffe, die noch nicht in das Küstenmeer eingefahren seien, blieben den Küstenstaaten somit nur vorbeugende Maßnahmen nach Art. 33 II lit. a) SRÜ, die ein Besuchsrecht, eine Durchsuchung des Schiffes oder ein Verweigern der Einfahrt ins Küstenmeer beinhalteten. Es werden durchaus aber auch andere Ansichten vertreten, die eine weitere Auslegung der Norm mit der historischen Entstehung und lange bestehenden Staatenpraxis begründen und die Anwendung von lit. b) sowohl auf

²⁷⁹ Dazu auch Noyes/Clinton, *IJML* 15 (2000), 269, 272.

²⁸⁰ Kahn, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 33, Rn. 23 ff.

²⁸¹ Gavouneli, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, 2007, 61 ff.

²⁸² Kahn, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 33, Rn. 25.

eingehende als auch auf das Küstenmeer verlassende Schiffe zulassen.²⁸³ Für Kahn spricht gegen diese Auffassung zumindest, dass das historische Argument teilweise leerlaufe, da Versuche die Formulierung „in seinen Hoheitsgewässern oder in seinem Küstenmeer“ im Vertragstext zu streichen, keine Mehrheit gefunden hätten und es so bei dem ursprünglichen Entwurf der ILC geblieben sei.²⁸⁴ Auch in Bezug auf die allgemeinen Auslegungsregeln nach Art. 31 WVK sei es schwierig lit. b) auf Schiffe zu erstrecken, die noch nicht in das Küstenmeer eingefahren seien.

b) Der Katalog der Eingriffsbefugnisse in Art. 33 SRÜ

Art. 33 I lit. a) und b) SRÜ erlauben nur ein Verhindern von und Eingreifen bei Verstößen gegen Zoll- und Finanzgesetze, Einreise- oder Gesundheitsgesetze und diesbezüglich sonstigen Vorschriften des Küstenstaates. Da der Hauptgrund für die Entstehung von Anschlusszonen nach Kahns Ansicht Probleme mit dem Schmuggel von Waren gewesen seien, habe es nie ernsthaft eine Diskussion darüber gegeben, ob Verstöße gegen Zoll- und Finanzgesetze in den Katalog aufgenommen werden sollten.²⁸⁵ Auch ein Eingreifen zum Schutze der Volksgesundheit der Küstenstaaten sei immer schon zentrales Element der Entwicklung von Normen zur Anschlusszone gewesen. In der jüngeren Vergangenheit habe es immer wieder Versuche gegeben, darunter auch Maßnahmen gegen Meeresverschmutzung zu fassen. Laut Kahn, ließen die gewöhnliche Bedeutung des Begriffs „Gesundheit“ oder wie im englischen Text „sanitary“, sowie die Historie der Norm, eine so weite Auslegung nicht zu.²⁸⁶ Er erkennt aber auch, das mit Hinblick auf neue Bedrohungen eine zu strenge Auslegung der Norm einer effektiven Begegnung neuer Herausforderungen nicht im Wege stehen sollte.

Ob Einreisegesetze in die Liste aufgenommen werden sollte führte in den 50er Jahren zu einer kontroversen Diskussion. Nach früherer

²⁸³ Ausführlich zu der Vorgänger-Norm aus dem Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone siehe: Oda, ICLQ 11 (1962), 131 ff.

²⁸⁴ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 25; ILC, Comments by Governments on the Provisional Articles Concerning the Regime of the High Seas and the Draft Articles on the Regime of the Territorial Sea adopted by the International Law Commission at its Seventh Session in 1955, UN Doc. A/CN.4/99/Add. 8 von 1956, abgedruckt in: ILC Yearbook 1956, Vol. II, 60.

²⁸⁵ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 27.

²⁸⁶ Carlson, UMLR 55 (2001), 487, 496 ff.; Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 28.

Ansicht waren Einreiseproblematiken ausreichend im Rahmen der Zollgesetze („customs“) erfasst, mit den voranschreitenden Entwicklungen im menschenrechtlichen Bereich nach dem zweiten Weltkrieg schien es allerdings nicht mehr zeitgemäß, den Verkehr von Personen mit dem von Waren gleichzusetzen.²⁸⁷ Die Mehrheit sprach sich zudem unter menschenrechtlichen Gesichtspunkten dafür aus, dass von Einreisebestimmungen nicht die Ausreise von Personen umfasst sein sollte.²⁸⁸ Der Küstenstaat sollte nicht die Befugnis erhalten, Staatsbürger oder Personen im Allgemeinen durch Zwangsmaßnahmen von der Ausreise aus dem Staat abzuhalten. Heute ist die Abwehr illegaler Immigration zu einer der wichtigsten Prioritäten vieler Staaten in diesem Bereich geworden. Im Hinblick auf solche Maßnahmen merkt Proelß allerdings an, dass der Küstenstaat eben nicht die Autorität besitze in der Anschlusszone Hoheitsgewalt auszuüben, sondern lediglich Kontrolle über die Anschlusszone habe.²⁸⁹

c) Staatenpraxis

Laut Kahn hätten gegenwärtig 90 Staaten eine Anschlusszone eingerichtet, was wenn man beachte, dass es etwa 150 Küstenstaaten weltweit gebe, eine eher geringe Zahl sei.²⁹⁰ Da seit Entstehung des SRÜ die Anzahl von Staaten mit Anschlusszone sich verdreifacht habe,²⁹¹ sei eine klare Entwicklung hin zu einer höheren Akzeptanz der Anschlusszone zu erkennen. Es sei zu dem nennenswert, dass sogar Staaten, die nicht Vertragspartei des SRÜ seien, über das 12 Meilen-Limit hinaus Ansprüche in Bezug auf Anschlusszonen angemeldet hätten, hier insbesondere die USA.²⁹² Das sei ein klarer Indikator dafür, dass die erweiterte Anschlusszone auch in das internationale Gewohnheitsrecht aufgenommen worden sei. Problematisch sei allerdings immer noch, welche exzessiven Ansprüche in diesem Bereich aufgrund von Sicherheitsinteressen der Staaten geltend gemacht würden. Aufgrund der Befürchtung von Missbrauch durch die Staatengemeinschaft war dieser Grund für Maßnahmen extra

²⁸⁷ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 29.

²⁸⁸ ILC, Summary Records of the Meetings of the 8th Session, ILC Yearbook (1956), Vol. I, 75.

²⁸⁹ Proelß, SIMPLY 376 (2008), 1, 29.

²⁹⁰ Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Rn. 33.

²⁹¹ Roach/Smith, *Excessive Maritime Claims*, 2012, 151.

²⁹² Noyes/Clinton, *IJMCL* 15 (2000), 269, 272.

nicht in die Liste von Art. 33 SRÜ aufgenommen worden.²⁹³ Trotzdem haben einige Staaten die nationale Sicherheit mit in ihre eigenen Regelungen in Bezug auf die Anschlusszone inkorporiert.²⁹⁴ Diese Regelungen seien offensichtlich mit Art. 33 SRÜ vereinbar und könnten sich unter Berücksichtigung internationalen Protestes auch nicht auf eine gewohnheitsrechtliche Regelung stützen.²⁹⁵

d) Zwangsmaßnahmen

Um die Kontrolle der in Art. 33 I SRÜ genannten Gesetze effektiv durchführen zu können kommen sowohl Maßnahmen nach dem SRÜ wie auch nationalrechtliche Maßnahmen in Betracht, die auch teilweise miteinander verknüpft sind.

i. Nacheile

Nach Art. 111 SRÜ kann ein Schiff, das sich in der Anschlusszone befindet und gegen eines der Gesetze aus Art. 33 I SRÜ verstoßen hat, durch ein Militär- oder Staatsschiff des Küstenstaates verfolgt und angehalten werden. Aus Art. 111 VII SRÜ ergibt sich zudem, dass das Schiff in den Hafen des Küstenstaates zurück eskortiert werden kann, um dort Untersuchungen durch die zuständigen Behörden vorzunehmen. Diese dürften vor allem auch die Durchsuchung des Schiffes beinhalten. Zu beachten ist dabei insbesondere, dass bei der Verfolgung des Schiffes und der Aufforderung umzukehren und mit in den Hafen zu folgen, Waffengewalt nur als letztes Mittel eingesetzt werden darf.²⁹⁶ Zunächst muss das fremde Schiff mit auditiven oder visuellen Signalen gestoppt werden, wenn diese nicht erfolgreich sind, kann dann erst ein Warnschuss abgegeben werden. Laut Art. 111 I 2 SRÜ muss die Nacheile beginnen, solange sich das

²⁹³ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Session, 295, Rn. 4.

²⁹⁴ So zum Beispiel aufgezählt bei Kahn, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 33, Fn. 114: Insbesondere Bangladesh, Burma, China (ein Beispiel für die chinesische Staatenpraxis ist: Art. 13 des 1992 Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone vom 25. Feb. 1992, Collection of the Sea Laws and Regulations of the People's Republic of China, Office of Policy, Law and Regulation, State Oceanic Administration (1998), 189), Indien, Haiti, Iran, Pakistan, Sri Lanka, Sudan, Syrien, Venezuela, Vietnam, Jemen.

²⁹⁵ Zur Praxis der USA siehe auch: Roach/Smith, Excessive Maritime Claims, 2012, 154, Fn. 16.

²⁹⁶ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgement, 1.7.1999, Rn. 155 ff.

fremde Schiff in den inneren Gewässern, Küstengewässern, Archipelgewässer oder der Anschlusszone befindet. Nach Art. 111 I 4 SRÜ darf die Nacheile eines fremden Schiffes, das sich in der Anschlusszone befindet, nur wegen Verletzungen der Rechte, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde, vorgenommen werden. Diese Regelung, die in Einklang mit einer Reihe von Urteilen steht,²⁹⁷ setzte also eine Verletzung nationaler Normen als unverzichtbar voraus, um Zwangsmaßnahmen nach Art. 111 SRÜ über die Grenzen der territorialen Gewässer hinaus durchzuführen.²⁹⁸ Auf Schiffen, die in der Anschlusszone nur am Küstenstaat vorbeifahren oder in die inneren Gewässer einfahren und daher nur unter dem Verdacht zukünftiger Verstöße stehen könnten, dürften auf keinen Fall Maßnahmen nach Art. 111 SRÜ durchgeführt werden.

ii. Nationalrechtliche Zwangsmaßnahmen

Zulässige Zwangsmaßnahmen dürfen, wie oben bereits ausgeführt nur auf Gesetzen beruhen, die Regelungen für die Bereich Zoll, Steuern, Einreise und Gesundheitsschutz beinhalten. Zudem dürfen diese Gesetze nicht explizit Regelungen für die Anschlusszone festlegen, sondern es findet lediglich eine Erstreckung von Regelungen auf die Anschlusszone statt. Regelungen aus diesen Bereichen sind für gewöhnlich dem deutschen Verwaltungsrecht zuzuordnen. Es dürften daher zunächst Zwangsmaßnahmen aus dem allgemeinen Verwaltungsrecht wie, Zwangsgeld, Zwangshaft, Ersatzvornahmen und unmittelbarer Zwang in Betracht kommen. Zudem beinhalten manche Gesetze spezielle Regelungen, wie beispielsweise die Absonderung nach § 30 Infektionsschutzgesetz, die Abschiebung in § 58 AsylG, Befugnisse von Zollbeamten nach § 10 a ZollVG, 32 b ZFdG, die teilweise auch polizeiliche Aufgaben mit übernehmen können und der Gebrauch von Schusswaffen bei Zollbeamten nach dem UZwG. Eine zu vertiefte Auseinandersetzung mit den einzelnen Bereichen des nationalen Rechts soll hier nicht erfolgen, da es hauptsächlich um die Frage gehen soll, ob das SRÜ angepasst werden muss, um die Abwehrmaßnahmen gegen diese Maßnahmen effektiv durchzusetzen. Der Anwendungsbereich für diese Maßnahmen dürfte zudem als eher kleiner einzuschätzen sein, da viele Maßnahmen erst an Land zum Tragen kommen und eine Erstreckung auf die Anschlusszone nicht unbedingt erforderlich ist. Besonders im Bereich der Steuer- und Finanz-

²⁹⁷ Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, 2002, 62 ff.

²⁹⁸ Kahn, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 33, Rn. 31.

gesetze kann zudem eine Überschneidung mit dem strafprozessualen Bereich vorliegen, wenn Personen, die gegen Steuergesetze verstoßen haben, dadurch auch gleichzeitig eine strafbare Handlung begehen. Dann können auch Maßnahmen nach Art. 27 SRÜ in Betracht kommen, die aber nur im Küstenmeer zulässig sind und allenfalls über Art. 111 SRÜ in die Anschlusszone erstreckt werden können. Wie oben bereits angesprochen scheint ein größerer Anwendungsbereich die Problematik von Maßnahmen zum Schutz der nationalen Sicherheit zu sein, die grundsätzlich aber nach Art. 33 SRÜ nicht zulässig sind.

3. Abwehrrechte des Flaggenstaates

a) Nationalrechtliche Abwehrrechte

Als Abwehrrechte dürften gegen die Zwangsmaßnahmen selbst, die vornehmlich durch die Beamten im Sofortvollzug erfolgen dürften, der vorläufige Rechtsschutz nach § 80 Abs. 5 VwGO oder Fortsetzungsfeststellungsklagen in Betracht kommen, wenn beispielsweise Wiederholungsgefahr besteht. Weiter können ein Disziplinarverfahren gegen den Beamten eingeleitet oder Schadensersatzansprüche aus Amtshaftung geltend gemacht werden, wenn Fehler durch den Beamten bei der Ausführung der Maßnahmen auftreten.

b) Diplomatischer Schutz

Bezüglich des diplomatischen Schutzes kann hier ebenfalls auf das oben bereits Gesagte unter B. I. 2. lit. b verwiesen werden. Es ist zudem auf Art. 111 Abs. 8 SRÜ hinzuweisen, der in Fällen der Nachteile ebenfalls eine Schadensersatzregelung vorsieht, sollte die Nachteile unberechtigt erfolgen.

4. Konsequenzen für unbemannte Schiffe

Auch bei Maßnahmen nach Art. 33 SRÜ liegt das Problem vor, dass kein Personal an Bord ist, dass die Eigentümer auf Verstöße aufmerksam machen kann oder eine Überwacherposition einnehmen, um später

als Zeuge in Rechtsbehelfsverfahren zu fungieren. Bei verwaltungsrechtlichen Verfahren und Prozessen gilt zumindest im deutschen Recht der Amtsermittlungsgrundsatz oder auch Untersuchungsgrundsatz, der sich in § 24 VwVfG und § 86 VwGO wiederfindet. Danach hat das Gericht oder die Behörde objektiv den Sachverhalt selbst zu ermitteln. Dabei kann unter Umständen aber ein Rückgriff auf die Parteien nötig sein, wenn so der Sachverhalt schneller oder effektiver ermittelt werden kann oder es sich um subjektive Merkmale handelt, zu denen nur einer der Beteiligten Angaben beisteuern kann. § 26 VwVfG sieht daher auch eine Mitwirkungspflicht der Beteiligten im Verwaltungsverfahren vor. Es kann also festgestellt werden, dass auch im verwaltungsrechtlichen Bereich Zeugen bei den Maßnahmen für einen positiven Ausgang der Rechtsbehelfsverfahren für den Geschädigten unerlässlich sein können. Im Rahmen von Amtspflichtverletzungen kann in Fällen des § 839 BGB zudem der Zivilrechtsweg eröffnet sein und somit gilt dann ohnehin der Beibringungsgrundsatz. Es stellt sich also auch hier die Frage, wie bei unbemannten Schiffen vorzugehen ist. Wie bei den zivilrechtlichen Maßnahmen besteht auch in diesem Fall die Problematik, dass ein Hinzuziehen von diplomatischem Personal nicht in der Norm angelegt ist. Auch gibt es zur Lösung des Problems nur die beiden Optionen, diese Verpflichtung im Wege der teleologischen Auslegung in die Norm hineinzulesen oder die Norm zu ändern. Zur Thematik der Grenzen der teleologischen Auslegung im Völkerrecht kann an dieser Stelle auf die Ausführungen unter B. II. 3. Verwiesen werden.

Auch auf Art. 33 SRÜ kann die Grundüberlegung aus Art. 27 SRÜ übertragen werden, dass die Anwesenheit von diplomatischem Personal an Bord einen gerechten Interessenausgleich zwischen den Interessen des Küstenstaates und denen des Flaggenstaates herbeiführt. In der Anschlusszone sind die Rechte der Küstenstaaten noch eingeschränkter als im Küstenmeer, da wie oben beschrieben die Anschlusszone gerade nicht zum Territorium des Küstenstaates gehört und keine Hoheitsrechte aus der Zone selbst erwachsen, sondern sich nur auf sie erstrecken können. Zudem ist der Bereich, in dem überhaupt eine Kontrolle nationaler Gesetze zulässig ist, noch weiter eingeschränkt. Auch historisch zeigt sich, dass die Anschlusszone lange nicht anerkannt war und sich erst langsam eine Praxis gebildet hat, in der diese Zone Anerkennung gefunden hat, bis sie dann in den Vertrag mit aufgenommen wurde.²⁹⁹ All das spricht eher für ein Überwiegen der Interessen der Flaggenstaaten und des Grund-

²⁹⁹ Siehe dazu obige Ausführungen unter C. IV. 1.

satzes der Freiheit der Meere. Gerade aus diesem Grund sollte besonders auch in diesen Fällen entsprechend des Sinns und Zwecks der Norm bei unbemannten Schiffen die Hinzuziehung von diplomatischem Personal, soweit dies logistisch möglich ist, erfolgen.

In Kombination mit der Hinzuziehung diplomatischen Personals kann auch in diesen Konstellationen die Installation eines Kamerasystems an Bord sinnvoll sein, um auch in Fällen, in denen eine Hinzuziehung nicht möglich ist, einen Nachteilsausgleich schaffen zu können. Auf die damit verbundenen Probleme wird verwiesen.³⁰⁰

V. Durchsetzung von Gesetzen des Küstenstaates in der ausschließlichen Wirtschaftszone nach Art. 73 SRÜ

Das SRÜ verleiht den Küstenstaaten bedeutende Rechte zur Verwaltung der lebenden Ressourcen in ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone.³⁰¹ Art. 73 SRÜ sichert ihnen die Befugnis auch in dieser Zone in Bezug auf die Einhaltung von Gesetzen, die beispielsweise Fangquoten festlegen oder Fischereilizenzen regeln, Jurisdiktion auszuüben.³⁰² Gleichzeitig seien diese Befugnisse durch die Abs. 2–4 der Norm aber stark reglementiert, damit die Staaten ihre Macht nicht missbrauchen können.

1. Zulässige Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Gesetze

Laut Harrison könnten die Staaten nach Art. 73 SRÜ sowohl gegen Schiffe vorgehen, die keine Erlaubnis hätten in der Zone überhaupt zu Fischen als auch gegen Schiffe, die eine Erlaubnis hätten, soweit die Einhaltung der geltenden Regeln durchgesetzt werde.³⁰³ Art. 73 I SRÜ enthalte eine Reihe von zulässigen Zwangsmaßnahmen, die das Anhalten, Überprüfen, Festhalten des Schiffes und die Durchführung gerichtlicher Verfahren umfassten.³⁰⁴ Es bestehe daher kein Zweifel, dass die Küsten-

³⁰⁰ Siehe dazu unter C. II. 4. c.

³⁰¹ Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 1; siehe allgemein zur ausschließlichen Wirtschaftszone auch Andreone, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the international Law of the Sea*, 2015, 159 ff.

³⁰² Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 1.

³⁰³ Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 4.

³⁰⁴ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 794; Andreone, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 168.

staaten berechtigt seien verdächtige Schiffe anzuhalten, zu durchsuchen und gegebenenfalls in den Hafen zurück zu führen, um an Land strafrechtliche Verfahren einzuleiten.³⁰⁵ Diese Liste sei allerdings nicht abschließend und es stünde den Küstenstaaten frei auch andere Maßnahmen zu ergreifen.

Alle ergriffenen Maßnahmen müssten allerdings erforderlich sein. Der Begriff der „Erforderlichkeit“ könne auch innerhalb des SRÜ verschieden interpretiert werden, in der ausschließlichen Wirtschaftszone und diesem Kontext sei aber davon auszugehen, dass die Küstenstaaten einen weiten Ermessensspielraum hätten, wann eine Maßnahme erforderlich sei.³⁰⁶ Denn wenn der Maßstab für die Erforderlichkeit von Maßnahmen zu streng sei, könne er ein Hindernis für die Küstenstaaten darstellen, ihrer Verpflichtung zur Bewahrung und Verwaltung der lebenden Ressourcen nachzukommen. Im *The M/V Virginia G Case* nahmen einige Richter des der Internationale Seegerichtshof zudem an, dass alle Maßnahmen nach Art. 73 SRÜ auch am allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu messen seien.³⁰⁷ Bei der Beschlagnahme von Schiffen sind zudem die Vorgaben von Art. 225 SRÜ zu beachten.

2. Abwehrrechte des Flaggenstaates

Im Gegensatz zu den meisten anderen Normen des SRÜ, die Zwangsmaßnahmen gegen fremde Schiffe zulassen, enthält Art. 73 SRÜ selbst einige Regelungen, die dem Schutz des fremden Schiffes dienen. Nach Absatz 2 besteht die Möglichkeit, dass festgehaltene Schiffe oder deren Besatzung gegen die Hinterlegung einer Kaution wieder freigelassen werden. Diese Regelung schaffe einen Ausgleich zwischen dem Strafverfolgungsinteresse des Küstenstaates und dem Interesse einer Freilassung der Besatzung und des Schiffes auf Seiten der Flaggenstaaten.³⁰⁸

In Absatz 3 findet sich ein Verbot, Haft als Bestrafung gegen Personen anzuwenden oder sonst eine Art körperlicher Bestrafung durchzuführen. Eine Inhaftierung ist aber dennoch möglich, wenn der beteiligte

³⁰⁵ Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 5.

³⁰⁶ Harrison, in: Ringbom, Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea, 2015, 221–222; Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 6.

³⁰⁷ ITLOS, *The M/V 'Virginia G' Case*, Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffman and Judges Chandrasekhara Rao, Marotta Rangel, Kateka, Gao, and Bougeutaia, ITLOS Reports 2014, Rn. 54.

³⁰⁸ ITLOS, *The 'Monte Confurco' Case*, Judgment vom 18. 12. 2000, ITLOS Reports 2000, 86, Rn. 70.

Staat dem zustimmt. Harrison geht davon aus, dass beteiligter Staat in diesem Zusammenhang sowohl der Flaggenstaat als auch der Nationalstaat der Person sein können.³⁰⁹ In der Praxis ließen die meisten Staaten Haft als Strafe nicht zu.³¹⁰

Art. 73 IV SRÜ beinhaltet zudem eine Verpflichtung der Küstenstaaten, bei der Inhaftierung von Personen oder der Beschlagnahme von Schiffen unverzüglich den Flaggenstaat über die getroffenen Maßnahmen zu informieren. Wie die Benachrichtigung zu erfolgen habe, unterstehe alleine dem Ermessen des Küstenstaates, denn von jeglicher Aufnahme der Beteiligung diplomatischen Personals in den Text wurde durch die ILC letztendlich Abstand genommen.³¹¹ In der Mehrheit der Fälle würde zwar das diplomatische Personal genutzt, andere Übertragungswege sollten aber nicht ausgeschlossen werden. Es besteht zudem das Recht des Flaggenstaates für sämtliche Personen der Besatzung Entschädigung fordern zu können, sollten deren Rechte verletzt worden sein.

3. Konsequenzen für unbemannte Schiffe

Grundsätzlich dürfte der Anwendungsbereich für unbemannte Schiffe eher gering sein, da sich Art. 73 SRÜ grundsätzlich auf die Einhaltung von Fischereirechten bezieht und Handelsschiffe von dieser Vorschrift eher selten tangiert werden dürften. Da es aber auch nicht völlig außerhalb der Lebenswahrscheinlichkeit liegt, dass auch in diesem Bereich eine Autonomisierung erfolgen könnte, soll der Vollständigkeit halber hier eine kurze Auseinandersetzung mit dem Thema erfolgen.

Bei autonomen Schiffen wird es wohl kaum zu einer Inhaftierung von Personen an Bord kommen. Die Zwangsmaßnahmen in Bezug auf Personen dürften daher leerlaufen und entsprechende Erweiterungen der Abwehrrechte sind nicht erforderlich.

Eine Beschlagnahme und Festsetzung des Schiffes bleiben aber weiter ein realistisches Szenario, um die Strafverfolgungsinteressen des Küstenstaates durchzusetzen. Allerdings beinhaltet Art. 73 SRÜ mit der Mitteilungspflicht und der Möglichkeit der Zahlung einer Kaution, um das Schiff zurück zu erhalten, bereits gute Abwehrrechte, die auch bei unbemannten Schiffen so problemlos Anwendung finden können. An-

³⁰⁹ Harrison, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 73, Rn. 16.

³¹⁰ Mangatelle, Coastal State Requirements for Foreign Fishing, FAO Legislative Study No. 57, 1996, 257, Table E, Penalties for Unauthorized Fishing.

³¹¹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 795.

ders als bei Handelsschiffen besteht bei Fischereibooten zudem nicht das Problem, dass bei Durchsuchungen teure Ware beschädigt werden kann, die nicht im Eigentum der Schiffseigentümer steht und den Reeder Schadensersatzansprüchen Dritter aussetzen könnte. Es kann lediglich das Verderben des Tagesfangs drohen, wenn das Schiff beschlagnahmt wird. Weitere Abwehrrechte, die speziell bei unbemannten Schiffen gelten müssten, sind daher in diesem Bereich nicht erforderlich.

D. Allgemeine Pflichten der Flaggenstaaten

I. Ausgangslage

Besonders im Bereich der Hohen See spielen bestimmte Pflichten der Flaggenstaaten beim Betrieb ihrer Schiffe auf den Meeren eine große Rolle. Aufgrund des Prinzips der Freiheit der Meere und der nicht vorhandenen Jurisdiktion über die Hohe See eines einzelnen Staates ist es elementar eine gewisse Rechtsordnung herzustellen, die hauptsächlich über die Jurisdiktion der Flaggenstaaten in Bezug auf ihre eigenen Schiffe durchgesetzt wird. Zunächst wird daher erörtert, wie die Pflichten der Flaggenstaaten in Bezug auf ihre Schiffe durch den so genannten „genuine link“ begründet werden und ob eine solche ausreichende Verbindung zwischen Staat und Schiff auch bei unbemannten Schiffen gegeben ist. Anschließend wird dann auf die einzelnen Pflichten, die das SRÜ für die Flaggenstaaten begründet eingegangen und geklärt, ob sie diesen auch beim Betrieb von unbemannten Schiffen weiterhin ausreichend nachkommen werden.

Im Zentrum der Frage, ob die Staaten auch bei unbemannten Schiffen all ihre Pflichten erfüllen können, steht vor allem Art. 94 SRÜ. Problematisch könnten für unbemannte Schiffe insbesondere Art. 94 II lit. b), III lit. a), b) und IV lit. b) werden. Nach Absatz 2 lit. b) ist der Flaggenstaat verpflichtet, Hoheitsgewalt über seine Schiffe, die Kapitäne und Offiziere auszuüben. Absatz 3 lit. a) setzt voraus, dass die Sicherheit auf hoher See in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Seetüchtigkeit gewährleistet sein muss. Gemäß Absatz 3 lit. b) hat die Bemannung der Schiffe unter Berücksichtigung der internationalen Vorschriften zu erfolgen. Laut Absatz 4 lit. b) muss jedes Schiff zudem einem Kapitän und Offizieren mit geeigneter Befähigung unterstellt sein. Hier stellt sich die Frage, ob die unbemannten Schiffe in der Lage sein werden, diese Verpflichtungen zu erfüllen, oder vielmehr, ob die Flaggenstaaten bei Verwendung dieser Schiffe ihre Verpflichtungen noch erfüllen können. Zu prüfen ist also, ob diese Hindernisse schon durch die Auslegung der Normen überwunden werden können oder möglicherweise sogar eine Anpassung erforderlich sein wird.

Art. 97 SRÜ sieht vor, dass bei Zusammenstößen oder einem anderen Ereignis, das mit der Führung des Schiffes auf hoher See zusammenhängt, welches die strafrechtliche oder disziplinarrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns oder anderer Personen an Bord nach sich zieht, die

Jurisdiktion beim Flaggenstaat oder dem Staat liegt, dessen Staatsangehörigkeit die betroffene Person besitzt. Die Norm sieht also inzident eine strafrechtliche Haftung des Kapitäns in bestimmten Fällen vor. Hier stellt sich die Frage, ob diese bei unbemannten Schiffen so auf die Person im Kontrollzentrum übertragen werden kann und bei welchem Staat dann die Jurisdiktion liegen soll.

Art. 98 SRÜ begründet für jedes Schiff eine Verpflichtung zur Seenotrettung, sofern dies ohne Gefährdung des eigenen Schiffes möglich ist und vernünftigerweise erwartet werden kann. Bei autonomen Schiffen wird sich das Problem ergeben, dass eine Seenotrettung von Personen den Schiffen vor allem technisch nicht möglich sein wird. Allein schon die Bauweise wird den Aufenthalt von Menschen nicht zulassen. Auch ist keine Besatzung an Bord, die sich gegebenenfalls um Verletzte kümmern kann. Nahrung und sanitäre Anlagen fehlen ebenfalls. Ein Aufnehmen der Personen aus dem Wasser dürfte sich praktisch schwierig gestalten. Es muss daher geklärt werden, ob die Verpflichtung nach der Norm allumfassend besteht und gegebenenfalls eine Ausnahmeregelung eingeführt werden sollte.

Um diese Pflichten überhaupt auf die Schiffe übertragen zu können, verlangt Art. 91 SRÜ zudem einen ‚genuine link‘, also eine echte Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff. Bereits bei normalen Schiffen ist unklar, wie diese Verbindung überhaupt ausgestaltet sein muss, um wirksam eine Pflicht zu begründen. Es stellt sich also insbesondere die Frage, wie sich diese Problematik bei unbemannten Schiffen verhält und ob sie bei ihnen eine besondere Auswirkung hat.

II. Das Erfordernis eines genuine link zwischen Schiff und Flaggenstaat nach Art. 91 I SRÜ

Art. 91 I 3 SRÜ verlangt, dass zwischen dem Flaggenstaat und seinen Schiffen eine „echte Verbindung“ bestehen muss. Was diese Formulierung wirklich bedeutet, und wie diese Verbindung genau ausgestaltet sein muss, unterliegt schon lange einer kontroversen Diskussion.

1. Der genuine link

a) Der genuine link in der Rechtsprechung

Das Grundkonzept dieser Verbindung stammt aus dem Nottebohm Fall des IGH,³¹² in dem der Gerichtshof festhielt, dass ein Staat die Anerkennung der eigenen nationalen Gesetze zur Vergabe seiner Staatszugehörigkeit nicht von einem anderen Staat verlangen könne, außer er habe mit dem Ziel gehandelt die rechtliche Verbindung durch die Vergabe der Nationalität auch in Bezug zu einer „genuine connection“ mit dem jeweiligen Individuum zu stellen, welche das Recht zur Verteidigung des Individuums gegen andere Staaten vermuten ließe.³¹³ Nach der Rechtsprechung des internationalen Seegerichtshofs im M/V Saiga No. 2 und M/V Virginia G Case, soll der genuine link im Seerecht dafür sorgen, dass die Pflichten der Flaggenstaaten effektiv umgesetzt werden.³¹⁴ Wie dieser genau ausgestaltet sein soll, bleibt aber offen.

b) Der genuine link in der Literatur

Tanaka gibt zu bedenken, dass das SRÜ das Konzept des genuine link völlig ungeklärt ließe und keine Definition oder Voraussetzungen festlege.³¹⁵ Dieser Umstand führe dazu, dass geklärt werden müsse, wie in der Praxis eine ausreichende Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff sichergestellt werden könne, und welche Konsequenzen drohten, wenn dies nicht der Fall wäre. In diesem Zusammenhang geht er vor allem auf die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit „Billigflaggenstaaten“³¹⁶ ein, die den Schiffsbetreibern eine kostengünstige Möglichkeit zur Registrierung

³¹² ICJ GL No 18, [1955] ICJ Rep 4, (1955) 22 ILR 349; besprochen in: Lissitzyn, AJIL 49 (1955), 396 ff.

³¹³ Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2015, 161; siehe dazu auch Guilfoyle, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 214 ff.; Wolfrum, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, Kapitel 4, 302.

³¹⁴ ITLOS, M/V Saiga (No. 2) Judgement, 1.7.1999; Rn: 83; ITLOS, M/V Virginia G (No. 19), Judgement 14.4.2014, Rn. 113, [2014] ITLOS Rep 4.

³¹⁵ Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2019, 194 ff.

³¹⁶ Der Begriff Billigflaggenstaaten soll keine negative Herabsetzung bedeuten, er hat sich im Rahmen des Seerechts allerdings für Staaten etabliert, die in Bereichen wie beispielsweise dem Arbeitsrecht geringere Anforderungen an die Betreiber stellen und so eine Registrierung der Schiffe vereinfachen und teilweise auch kostengünstiger ermöglichen als es in anderen Staaten der Fall ist.

ihrer Schiffe anböten und nicht ausreichend auf die Umsetzung der internationalen Regelungen zum Betrieb der Schiffe achteten. Er sieht das Problem aber auch als schwer lösbar, da neue Verträge, die strengere Regelungen und eine genauere Definition des *genuine link* schaffen könnten, von den betroffenen Staaten, auch mit Hinblick auf den Kostendruck in den betroffenen Branchen, wohl nicht ratifiziert würden. Bezüglich der Frage von Sanktionen für eine nicht ausreichend vorhandene Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff, sieht er auch unter Beachtung internationaler Rechtsprechung keinen Raum für eine Nichtanerkennung der Nationalität des jeweiligen Schiffes.³¹⁷

Guilfoyle erkennt ebenfalls den Umstand, dass die internationale Gemeinschaft sich nie auf eine einheitliche Definition für den *genuine link* geeinigt habe.³¹⁸ Der internationale Seegerichtshof habe sich bisher lediglich darauf festgelegt, dass eine Einhaltung der jeweiligen nationalen Gesetze zur Registrierung der Schiffe zu erfolgen habe. Versuche, Voraussetzungen für das Bestehen eines *genuine link* festzulegen, seien an den verschiedenen nationalen Regelungen gescheitert. Vorschläge, dass für die Begründung eines *genuine link* erforderlich sei, dass das Schiff mindestens teilweise im Eigentum des Flaggenstaates, einer Person mit der Nationalität des jeweiligen Flaggenstaates oder eines Unternehmens mit Hauptsitz im Flaggenstaat stehen müsse, seien von der ILC zwar erwogen, dann aber als nicht praktikabel verworfen worden.³¹⁹

Cogliati-Bantz fragt sich sogar, ob der *genuine link* wirklich einen eigenen Anwendungsbereich habe.³²⁰ Erneute Diskussionen innerhalb der Vereinten Nationen in der Zeit zwischen 2003 und 2010, ob nicht eine genauere Definition des *genuine link* erforderlich sei, wären ohne beachtliche Ergebnisse mit der Begründung im Sande verlaufen, dass die Problematik oft nicht eine der Bedeutung des *genuine link* sei, sondern sich vielmehr auf die effektive Umsetzung der Pflichten der Flaggenstaaten

³¹⁷ Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2015, 164, in der neueren Auflage von 2019 auf S. 197 scheint Tanaka dies allerdings etwas zweifelnder zu betrachten, da so als Konsequenz nur die Meldung der fehlenden Kontrolle über das Schiff an den Flaggenstaat bliebe.

³¹⁸ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 91, Rn. 17.

³¹⁹ Hermann Meijers, *The Nationality of Ships*, 1967, 205, 208; ILC, *Summary of Replies from Governments and Conclusions of the Special Rapporteur*, UN Doc. A/CN.4/97/Add.1 (1956), 14 Rn. 38 ff.; ILC, *Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea*, UN Doc. A/3159 (1956), GA 11th Session, Suppl. 9, Kommentar zu Art. 29, 279, Rn. 3; König, *Flag of Ships*, *MPEPIL*, Band 4, 2013, 98 ff., Rn. 5.

³²⁰ Cogliati-Bantz, *NJIL* 79 (2010), 383, 390 ff.

richte.³²¹ Guilfoyle und Cogliati-Bantz sind sich einig darin, dass der genuine link und die effektive Kontrolle des Flaggenstaates über das Schiff aber nicht verwechselt werden dürften.³²² Es könne zwar, beispielsweise über die Nationalität, eine Verbindung zwischen Schiff und Flaggenstaat bestehen, dieser aber trotzdem unfähig oder nicht willens sein, die effektive Kontrolle auszuüben. Der genuine link selbst solle nur die Umsetzung der Pflichten des Flaggenstaates sicherstellen, diese aber nicht selbst begründen. Ob also im jeweiligen Fall eine ausreichende Verbindung bestünde, sei nach Guilfoyle, mangels einheitlicher Kriterien, im besten Fall unsicher. Feststeht aber auch für sie, dass wenn keine Sicherheit über eine Verbindung bestünde, die Nichtanerkennung der Nationalität des Schiffes keine zulässige Sanktion sei.

Das Konzept des genuine link wurde in der Literatur schon früh kritisch gesehen. McDougal, Burke und Vlasic stellen sich in ihrem Beitrag gegen die Einführung eines Erfordernisses des genuine link, das damals mit dem Entwurf von Art. 5 der High Seas Convention implementiert werden sollte.³²³ Sie sahen schon damals die Unbestimmtheit des Konzeptes und fürchteten Verwirrung und Gefahren durch die offene Formulierung sowie den Mangel einer Definition und fehlende Sanktionen. Die Einführung einer solchen Regelung sei hauptsächlich auf Druck von Gewerkschaften erfolgt, die die Situation der Seeleute verbessern wollten, welche durch die Billigflaggenindustrie unter teilweise prekären Bedingungen arbeiteten. Ihrer Ansicht nach sei eine Einführung eines genuine link mit der Verknüpfung zur Nationalität der Schiffe, deren Zweck eigentlich sei eine rechtliche Ordnung auf den Meeren zu schaffen, nicht der richtige Weg und Platz für die Durchsetzung solcher Ziele. Würden ausführliche arbeitsrechtliche Vorgaben, die über den genuine link durchgesetzt werden sollen, an die Vergabe der Nationalität von Schiffen geknüpft, wie die Gewerkschaften es eigentlich forderten, könnte dies den Seehandel gefährden. Auch die Übertragung des Konzepts aus dem Nottebohm Fall in das strukturell anders gestaltete Seerecht sehen McDougal, Burke und Vlasic als eine Überinterpretation.

³²¹ Cogliati-Bantz, NJIL 79 (2010), 383, 403–410.

³²² Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 91, Rn. 17; Coglianti-Bantz, NJIL 79 (2010), 383, 403.

³²³ McDougal/Burke/Vlasic, AJIL 54 (1960), 28 ff.

c) Fazit

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass eine genaue Charakterisierung, wann ein genuine link vorliegt, nicht erfolgen kann. Die weiterhin bestehende Problematik der Billigflaggenstaaten, deren Eindämmung wie durch Tanaka bemerkt, wohl auch in nächster Zukunft, vor allem nicht durch das Erfordernis des genuine link, eingedämmt werden wird, spricht dafür, dass der genuine link seinen Zweck durch seine Unbestimmtheit verfehlt. Zudem fehlt es an geeigneten Konsequenzen, die die Nichtbeachtung des genuine link nach sich ziehen könnte. Da es den Staaten aber schon gar nicht möglich ist, festzustellen, wann ein genuine link gegeben ist und die Meinungen darüber auseinander gehen, kann auch fast dahinstehen, welche Konsequenzen im Falle eines Fehlens der Voraussetzung drohen.

2. Der genuine link und unbemannte Schiffe

Zusätzlich zu den oben bereits aufgezeigten Problemen, die mit dem genuine link verbunden sind, stellt sich bei unbemannten Schiffen die Frage, ob der genuine link voraussetzt, dass sich eine Besatzung auf dem Schiff befinden muss, um eine Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff zu begründen. Wie schon angemerkt ist Sinn und Zweck dieser Regelung die ordnungsgemäße Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtungen des SRÜ durch den Flaggenstaat. Es soll sichergestellt sein, dass das Personal sich bei Betrieb der Schiffe an geltendes Recht hält und so eine Ordnung auf den Meeren geschaffen wird.

So wie die unbemannten Schiffe derzeit geplant sind, dürfte diese Regelung aber auf sie übertragbar sein. Die Einhaltung der Gesetze muss nicht zwangsläufig durch eine Mannschaft an Bord wahrgenommen werden, sondern kann auch durch das Personal im Kontrollzentrum erfolgen. Zudem müssen die geltenden Regeln bei der Entwicklung der Schiffe und vor allem der Navigationsprogramme berücksichtigt und ordnungsgemäß in diese eingespeist werden. Solange die Betreiber auch ohne Personen an Bord eine Einhaltung der geltenden Regelungen sicherstellen können, sollten in diesem Bereich keine Probleme auftreten. Das Personal in Kontrollzentren dürfte zudem aufgrund der höheren technischen Anforderungen der Tätigkeit häufig qualifizierter sein, als es teilweise jetzt der Fall ist. Hinzu kommt, dass eine Einhaltung der Gesetze gerade in Bezug auf die weite Verbreitung von Billigflaggenstaaten auch mit Per-

sonal nicht zwangsläufig immer sichergestellt ist. Weiter kann ohnehin nicht mit Sicherheit einheitlich festgestellt werden, welche Voraussetzungen für das Bestehen eines genuine link erforderlich sind, was für die autonomen Schiffe einen weiteren Interpretationsspielraum zulässt.

Ähnlich sehen dies auch Tüngler und tho Pesch, die ebenfalls keine größeren Probleme bei der Herstellung einer ausreichenden Verbindung zwischen unbemanntem Schiff und Flaggenstaat erkennen.³²⁴ Auch Daum und Stellpflug halten die Anwendung auf unbemannte Schiffe eher für unproblematisch. Sie meinen, der genuine link sei auch in Bezug auf unbemannte Schiffe überbewertet und nur rein deklaratorischer Natur, da die Staaten ohnehin zur Einhaltung geltender internationaler Regelungen verpflichtet seien.³²⁵ Van Hooydonk hingegen stellt das Institut des genuine link und der Nationalität von Schiffen gänzlich in Frage und gibt zu bedenken, ob die Entwicklung unbemannter Schiffe nicht ein Anlass für eine Generalüberholung des SRÜ sei.³²⁶ Wie diese dann aussehen soll, bleibt aber offen, weswegen der Vorschlag zunächst auch nicht sonderlich zielführend scheint. Da die Übertragung auf unbemannte Schiffe wie aufgezeigt nicht problematisch ist, sollte von einer so weitreichenden Reformierung eher abgesehen werden, da diese sehr zeitintensiv werden würde.

III. Die Pflichten aus Art. 94 SRÜ

Nachdem sichergestellt wurde, dass auch bei unbemannten Schiffen eine ausreichende Verbindung zwischen Flaggenstaat und Schiff hergestellt werden kann, soll im Folgenden auf die Pflichten eingegangen werden, die den Flaggenstaaten durch die Verleihung der Nationalität auferlegt werden. Es stellt sich unabhängig vom Erfordernis des genuine link die Frage, ob die Flaggenstaaten mit unbemannten Schiffen diesen Pflichten gerecht werden können.

³²⁴ Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 123.

³²⁵ Daum/Stellpflug, JIML 23 (2017), 370.

³²⁶ Van Hooydonk, JIML 20 (2014), 409 ff.

1. Allgemeine Regelung nach Art. 94 I SRÜ

a) Historie

Nach Art. 94 I SRÜ übt der Flaggenstaat seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten über seine Schiffe aus.³²⁷ Historisch ist Art. 94 SRÜ ein Zusammenschluss von Art. 5 und Art 10 der High Seas Convention, einem der Vorgängerverträge des SRÜ.³²⁸ Die zusätzlich eingeführten Pflichten in Art. 94 II, IV, VI, VII SRÜ stammen aus einem Arbeitspapier der zweiten Sitzung der dritten UN Seerechtskonferenz, das von einer Gruppe westeuropäischer Staaten eingereicht wurde.³²⁹ Die Norm, so wie sie letztendlich aufgenommen wurde, mag wohl auch durch die Inter-Governmental Maritime Consultative Organization beeinflusst worden sein.³³⁰

b) Verwaltungsmäßige, technische und soziale Angelegenheiten

Die Begriffe „verwaltungsmäßige, technische und soziale Angelegenheiten“ sind im Vertrag nicht definiert. Guilfoyle geht davon aus, dass sie aufgenommen wurden, um Vorschläge des International Labour Office, die im Rahmen der Preparatory Technical Maritime Conference 1956 in London gemacht worden seien und die effektive Umsetzung auch ins Verhältnis zur Größe und Zusammensetzung der Flotte stellten, zu berücksichtigen.³³¹ Die Jurisdiktion und Kontrolle des Flaggenstaates beziehe sich in jedem Fall auf die in Art. 94 III SRÜ aufgelisteten Bereiche und auch die strafrechtliche Jurisdiktion, da der Flaggenstaat in der Lage sein müsse, Fehlverhalten zu sanktionieren.³³² Hier zieht er insbesondere einen Bezug zu Art. 97 SRÜ. Die übrigen Bestimmungen in Art. 94

³²⁷ Siehe allgemein zu den Pflichten der Flaggenstaaten nach Art. 94 SRÜ: Barnes, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the international Law of the Sea*, 2015, 314 ff.

³²⁸ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 94, Rn. 3 ff.

³²⁹ Nordquist/Nandan/Rosenne, *UNCLOS*, Vol. III, 1995, 138–143.

³³⁰ Nordquist/Nandan/Rosenne, *UNCLOS*, Vol. III, 1995, 140.

³³¹ Second Committee *UNCLOS I*, Summary Records of the 6th–10th Meetings, UN Doc. A/CONF.13/C.2/SR.6–10 (1958), OR IV, 10 (7th Meeting, Rn. 16, comments of Mr. Vitelli (Italy)); Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 94, Rn. 5.

³³² Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 94, Rn. 5 ff.; für eine weite Auslegung der Begriffe plädiert Barnes, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the international Law of the Sea*, 2015, 314.

SRÜ erweiterten diese Verpflichtung dann. Art. 94 I SRÜ habe, wie oben bereits ausgeführt, eine Verbindung zu Art. 91 I SRÜ und dem Erfordernis des Bestehens eines genuine link. Zudem ergänze Art. 94 SRÜ die Regelung in Art. 92 SRÜ, die dem Flaggenstaat die alleinige Jurisdiktion über seine Schiffe auf der Hohen See gewähre.³³³ Diese ausschließliche Jurisdiktion sichere nicht nur die Freiheit der Hohen See, sondern Sorge auch für eine Ordnung auf dem Meer.³³⁴

2. Art. 94 II lit. a) SRÜ

Art. 94 II SRÜ konkretisiert die Pflicht aus Art. 94 I SRÜ, in dem er vorgibt, dass die Flaggenstaaten ein Schiffsregister führen müssen und die Hoheitsgewalt über sämtliche ihrer Schiffe haben sollen.³³⁵ Die Formulierung „Insbesondere“ deutet darauf hin, dass diese beiden Pflichten exemplarisch gemeint sind, sich die Vorgaben aus Art. 94 I SRÜ darin aber nicht erschöpfen sollen. Die Verpflichtung zur Führung eines Schiffsregisters dürfte im Fall von unbemannten Schiffen nicht besonders problematisch werden, da diese wie alle anderen Schiffe auch eingetragen werden können, wenn die gesetzlichen Vorgaben dies erfordern.

3. Die Hoheitsgewalt über das Schiff nach Art. 94 II lit. b) SRÜ

a) Auslegung von Art. 94 II lit. b) SRÜ

Nach Art. 94 II lit. b) SRÜ muss der Flaggenstaat Hoheitsgewalt nach seinem innerstaatlichen Recht über jedes seine Flagge führende Schiff, sowie dessen Kapitäne, Offiziere und Besatzung, in Bezug auf den in Art. 94 I SRÜ gesteckten Rahmen, ausüben. Nach Guilfoyle deute die im englischen Text verwendete Formulierung „Master“ statt Kapitän darauf hin, dass von der Norm keine Kriegsschiffe erfasst würden, da im militärischen Bereich der Begriff „Master“ nicht verwendet würde.³³⁶ Das innerstaatliche Recht sei zudem sowohl auf Personen anwendbar, die sich

³³³ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 144.

³³⁴ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 94, Rn. 6.

³³⁵ Siehe allgemein zu Art. 94 II SRÜ: Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 144 ff.

³³⁶ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 94, Rn. 7.

rechtmäßig auf dem Schiff befänden als auch illegal auf dem Schiff befindliche Personen wie blinde Passagiere.³³⁷ Hauptsächlich fände die Vorschrift also Anwendung auf Handlungen durch Personen an Bord und habe eher nachrangig einen Bezug zu dem Schiff an sich.

b) Unbemannte Schiffe

*i. Die Auslegung von Art. 94 II lit. b) SRÜ in
Bezug auf unbemannte Schiffe*

Bei unbemannten Schiffen kommt die Frage auf, ob ein Flaggenstaat über diese Schiffe uneingeschränkt Hoheitsgewalt ausüben kann, wie die Norm es verlangt. Insbesondere entstehen Herausforderungen, wenn man wie oben dargestellt davon ausgeht, dass die Einhaltung der nationalen Bestimmungen sich eher auf die Handlungen von Personen an Bord als auf das Schiff selbst beziehen. In Zusammenhang damit steht auch die Entwicklung der Schiffe und der Grad der Autonomisierung. Wenn die Schiffe wie geplant durch ein Kontrollzentrum beaufsichtigt werden, das auch jederzeit eingreifen kann, kann die Vorschrift dahingehend gedeutet werden, dass die Personen im Kontrollzentrum die nationalen Bestimmungen des Flaggenstaates einhalten müssen und es daher reicht, wenn der Flaggenstaat so Hoheitsgewalt über die Personen im Kontrollzentrum ausübt. Dass die Besatzung tatsächlich auf dem Schiff anwesend sein muss, sieht der Wortlaut der Vorschrift so nicht zwangsläufig vor und ist nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift auch nicht unbedingt erforderlich. Eine Rechtsordnung auf dem Meer kann auch dadurch geschaffen werden, dass die beaufsichtigenden Personen im Kontrollzentrum auf die Einhaltung der jeweiligen Gesetze achten und die Programme, die die Schiffe steuern, an diese angepasst werden, so dass Verstöße vermieden werden. Teilweise dürften richtig eingestellte Programme dahingehend sogar eine geringere Fehlerquote aufweisen und höhere Sicherheit gewährleisten, als Menschen dies könnten. Insbesondere bei Menschen an Bord können durch Übermüdung, Alkoholmissbrauch oder andere Faktoren Fehlerquellen entstehen. So wird die Situation auch durch Tüngler und tho Pesch eingeschätzt.³³⁸

³³⁷ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 146.

³³⁸ Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 122.

ii. Die Anwendung des Gedankens aus Art. 61 WVK

Daum und Stellpflug versuchen sich an einer Lösung, bei der der Grundgedanke von Art. 61 WVK herangezogen wird.³³⁹ Zunächst merken sie an, dass die Pflichten aus Art. 94 SRÜ, die einen sozialen Mindeststandard auf den Schiffen sichern sollten, die Sicherheit auf See gewährleisten und auch die marine Umwelt schonen, ohnehin nur für Vertragsstaaten relevant seien, die auch eine Handelsflotte betrieben. Wäre dies nicht der Fall, hätte der Vertragsstaat auch keine Personen auf See, die einer für ihn relevanten Gefahr ausgesetzt seien. Dann übertragen sie das Prinzip aus Art. 61 WVK, welches besagt, dass ein Staat von einem Vertrag zurücktreten oder ihn beenden kann, wenn eine nachträgliche Unmöglichkeit der Vertragserfüllung, die sich aus dem endgültigen Verschwinden oder der Vernichtung eines zur Ausführung des Vertrages unerlässlichen Gegenstandes ergibt, eintritt. Dieses Prinzip sei auf die Situation unbemannter Schiffe so anwendbar, dass Staaten, deren Schiffe und Besatzung keiner der Gefahren ausgesetzt seien, die die Vorschrift abwenden sollte, den Verpflichtungen aus der jeweiligen Vorschrift auch nicht nachkommen müssten.³⁴⁰

Dazu ist anzumerken, dass nicht ganz klar wird, ob sich die Übertragung der Regelung aus Art. 61 WVK nun auf die Staaten beziehen soll, die ohnehin keine Handelsflotte führen oder auf alle anderen mit unbemannten Schiffen. Ein Bezug zu Staaten ganz ohne Handelsflotte wäre in diesem Zusammenhang nicht sinnvoll, denn ein Staat, der keine Handelsflotte in seinen Registern führt, wird wahrscheinlich dann auch keine unbemannten Handelsschiffe unter seiner Hoheitsgewalt haben, weswegen er für diese auch keine gesonderte Regelung braucht. In Bezug auf Staaten mit unbemannten Handelsschiffen stellt sich die Frage, ob die Vorschrift nach dem Grundgedanken von Art. 61 WVK für diese Schiffe wirklich obsolet wäre. Denn dazu müssten alle Gefahren, denen Art. 94 SRÜ begegnen will, unbemannten Schiffen tatsächlich nicht drohen. Es bleibt allerdings auch bei unbemannten Schiffen wichtig, dass diese beispielsweise in ein Schiffsregister eingetragen werden. Weiter müssen auch bei unbemannten Schiffen zur Sicherstellung der Sicherheit auf See die technischen Standards eingehalten und auch die Pflichten aus Art. 94 VI SRÜ erfüllt werden. Zudem kann es unter Umständen notwendig sein, dass soziale und arbeitsrechtliche Mindeststandards in den Kontrollzen-

³³⁹ Daum/Stellpflug, JIML 23 (2017), 370.

³⁴⁰ Daum/Stellpflug, JIML 23 (2017), 370.

tren ebenso wie auf normalen Schiffen eingehalten werden, außer man geht davon aus, dass diese an Land ohnehin durch das nationale Recht geregelt werden, ohne dass die Pflicht über Art. 94 SRÜ hergeleitet wird. Hier könnten sich aber ganz neue Fragen ergeben, wenn Kontrollzentren beispielsweise ins Ausland ausgelagert werden, um kostengünstiger zu agieren und geringere arbeitsrechtliche Standards einhalten zu müssen. Dann entstehen wieder dieselben Problematiken wie jetzt schon mit den Billigflaggenstaaten. Da die Norm aber wie oben dargestellt nicht zwangsläufig die Anwesenheit einer Mannschaft an Bord voraussetzt, ist dieser Kunstgriff jedenfalls nicht erforderlich.

4. Die Gewährleistung der Sicherheit auf See in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Seetüchtigkeit nach Art. 94 III lit. a) SRÜ

Gemäß Art. 94 III lit. a) SRÜ muss der Flaggenstaat erforderliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See in Bezug auf den Bau, die Ausrüstung und Seetüchtigkeit der Schiffe ergreifen. Hier rückt bei unbemannten Schiffen vor allem die Seetüchtigkeit in den Fokus. Einige Autoren vertreten, dass Seetüchtigkeit nicht lediglich bedeute, dass alle technischen Erfordernisse zur Erreichung dieses Ziels vorliegen müssten, sondern sie umfasse auch eine nach Anzahl und Ausbildung ausreichende Mannschaft.³⁴¹ Zur Unterstützung dieser These kann ein Vergleich zu Art. 21 II SRÜ gezogen werden,³⁴² der Gesetze der Küstenstaaten über die friedliche Durchfahrt im Küstenmeer regelt und Vorschriften in den Bereichen Bau, Bemannung und Ausrüstung aus der Jurisdiktion der Küstenstaaten ausnimmt. Lowe und Churchill sehen darin einen Ausgleich zwischen der Souveränität der Küstenstaaten und der Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten.³⁴³ Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass wenn diese Regelungsbereiche nicht der Jurisdiktion der Küstenstaaten, sondern der Hoheit der Flaggenstaaten unterfallen, in Art. 94 SRÜ auch die Bemannung eine Voraussetzung für die Seetüchtigkeit sein muss. Das würde allerdings bedeuten, dass die Flaggenstaaten nicht nur das Recht hätten, Regelungen in diesen Bereichen zu erlassen, sondern eine Pflicht. Gegen die Annahmen, die Seetüchtigkeit umfasse eine ausreichende Bemannung, spricht zudem, dass die Bemannung der Schiffe in Art. 94 III

³⁴¹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 147; Guilfoyle, in: Proelf, UNCLOS, 2017, Art. 94, Rn. 9.

³⁴² Guilfoyle, in: Proelf, UNCLOS, 2017, Art. 94, Rn. 9.

³⁴³ Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 94.

lit. b) SRÜ explizit genannt wird. Lit. b) scheint sich zwar mehr auf die sozialen Mindeststandards an Bord zu beziehen, verfolgt als Ziel aber ebenfalls die Sicherheit der Seefahrt. Auch die Nennung der Seetüchtigkeit zusammen mit dem Bau und der Ausrüstung der Schiffe setzt sie eher in einen technischen Kontext. All das spricht dafür, dass mit Seetüchtigkeit der Schiffe in lit. a) deren technische Ausgestaltung und Wartung gemeint ist und lit. b) die Besatzung erfasst. Nach dieser Ansicht würden unbemannte Schiffe die Voraussetzungen der Seetüchtigkeit in jedem Fall erfüllen können.

Selbst wenn man aber davon ausgeht, dass die Besatzung unter die Seetüchtigkeit falle, dürfte bei unbemannten Schiffen kein Problem auftreten, denn Absatz 3 lit. a) fordert vom Wortlaut her nicht explizit, dass eine Mannschaft an Bord sein muss. Solange die Seetüchtigkeit in Bezug auf eine Mannschaft sichergestellt ist, dürfte nach der Vorschrift auch das Personal im Kontrollzentrum ausreichend sein. Weiter wird die Erreichung des Zwecks der Vorschrift, wonach sie die Sicherheit auf See gewährleisten soll, nicht dadurch beeinträchtigt, dass die Mannschaft sich an Land befindet. Wie oben bereits ausgeführt, kann die Sicherheit auf See durch die unbemannten Schiffe möglicherweise sogar erhöht werden.

5. Die Gewährleistung der Sicherheit auf See in Bezug auf die Besatzung nach Art. 94 III lit. b) SRÜ

Art. 94 III lit. b) setzt voraus, dass der Flaggenstaat Maßnahmen ergreift, die in Bezug auf die Besatzung, Arbeitsbedingungen und die Ausbildung der Besatzung zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlich sind. Einen Minimalstandard in Bezug auf diese Fragen sollen zudem die International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)³⁴⁴ von 1978 und der zugehörige STCW Code, der IMO festlegen. Die Hinzufügung des Codes erfolgte mit einer Reihe von Änderungen im Jahr 1995. Zuvor gab es nur jeweilige nationale Regelungen, die zu sehr unterschiedlichen und voneinander abweichenden Vorgaben führten. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass nicht zwangsläufig alle Vertragsstaaten des SRÜ auch diese Verträge ratifiziert haben müssen. Es sind daher nicht unbedingt alle SRÜ Vertragsstaaten an diese internationalen Standards gebunden.

³⁴⁴ 1361 UNTS 2; Amendments: 2052 UNTS 94.

In Bezug auf unbemannte Schiffe ist auch in diesem Fall festzustellen, dass die Sicherheit auf See Ziel von Art. 94 SRÜ ist und davon ausgegangen werden kann, dass eine Besatzung im Kontrollzentrum ausreicht, um dieses Erfordernis zu erfüllen. Innerhalb der STCW Convention und des Codes könnten allerdings Anpassungen in Bezug auf die Besatzung in den Kontrollzentren erforderlich sein deren detaillierte Darstellung würde hier allerdings zu weit führen. Da die Regelwerke bereits in den Jahren 1995 und 2010 größere Überarbeitungen erfahren haben wird wohl aber grundsätzlich eine Bereitschaft zur Anpassung der Vertragsstaaten bestehen.

6. Die Verpflichtung das Schiff einem Kapitän und Offizieren zu unterstellen nach Art. 94 IV lit. b) SRÜ

Art. 94 IV lit. b) konkretisiert, wie der gesamte Absatz 4, den Absatz 3 der Vorschrift weiter und verpflichtet die Flaggenstaaten, jedes Schiff einem Kapitän und Offizieren mit geeigneter Befähigung insbesondere im Hinblick auf Seemannschaft, Navigation, Nachrichtenwesen und Maschinenteknik zu unterstellen sowie darauf zu achten, dass die Besatzung nach Befähigung und Anzahl dem Typ, der Größe, der Maschinenanlage, und der Ausrüstung des Schiffes entspricht. Weiter konkretisiert wird diese Norm durch die Principles of Minimum Safe Manning der IMO, die im November 2011 mit der Resolution A.1047(27) angenommen wurden.³⁴⁵ Sie sollen einen Mindeststandard für die Sicherheit der Seefahrt festlegen, der sich sowohl auf die technischen Gegebenheiten der Schiffe als auch beispielsweise auf die Arbeitsbedingungen für die Besatzung bezieht. Auch diese Vorgaben sind aber eher weit gefasst, um auf möglichst viele Schiffstypen und Größen anwendbar zu sein. Auch sie legen keine bestimmte Anzahl an Besatzungsmitgliedern fest oder verlangen explizit, dass diese an Bord sein müssen. Einige der genannten Vorgaben, die dem Schutz der Besatzung an Bord dienen sollen, dürften zudem bei unbemannten Schiffen hinfällig sein, da sie schlichtweg ohne Personal nicht mehr erforderlich sein werden. Das umfasst zum Beispiel die Pflicht medizinische Versorgung an Bord zu gewährleisten aus Annex 1, 1.3.5. Da sowohl Art. 94 SRÜ als auch die Resolution bezwecken die Sicherheit auf See zu bewahren und keine festen Zahlen festlegen, sollten unbemannte

³⁴⁵ IMO, Res. A.1047(27), 30.11.2011.

Schiffe sie erfüllen können. Solange die Sicherheit der Schiffe gewährleistet ist, sollten auch die Personen im Kontrollzentrum ausreichen.³⁴⁶

7. Fazit

Im Rahmen von Art. 94 SRÜ zeigt sich also, dass eine Anwendung der Norm auf autonome Schiffe eher weniger problematisch ist, der offene Wortlaut lässt durchaus auch eine Besatzung in einem Kontrollzentrum zu, solange die Sicherheit der Schiffe auf See garantiert bleibt. Dieses Ziel könnte durch unbemannte Schiffe, die weniger anfällig für Fehler durch menschliches Versagen sind, sogar noch gefördert werden. Zudem legen die einschlägigen Normen keine bestimmte Besatzungsanzahl für bestimmte Schiffgrößen fest, sodass auch gegebenenfalls eine Person im Kontrollzentrum ausreichend sein kann. Dass eine Anwendung aller Absätze unproblematisch erscheint, wird auch dadurch bedingt, dass die Vorschriften, die Einfluss auf die Besatzung haben, sich gegenseitig ergänzen und konkretisieren und letztendlich alle dasselbe Ziel verfolgen.

IV. Die Haftung des Kapitäns nach Art. 97 SRÜ

Laut Art. 97 SRÜ liegt bei Zusammenstößen oder einem anderen Ereignis, das mit der Führung des Schiffes auf hoher See zusammenhängt, welches die strafrechtliche oder disziplinarrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns oder anderer Personen an Bord nach sich zieht, die Jurisdiktion beim Flaggenstaat oder dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die betroffene Person besitzt. Die Norm sieht somit teilweise eine strafrechtliche Haftung des Kapitäns vor. In diesem Kontext ist zu untersuchen, ob eine solche Haftung auf die Person im Kontrollzentrum übertragbar ist und welchem Staat die Jurisdiktion zusteht.

1. Die Regelung des Art. 97 SRÜ

Zunächst hat eine allgemeine Auslegung von Art. 97 SRÜ mit Hinblick auf den Sinn und Zweck, die Historie, die Systematik und deren Wortlaut zu erfolgen, wobei die einzelnen Auslegungsmethoden hier verknüpft

³⁴⁶ So auch Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 123.

zu sein scheinen und grundsätzlich in dieselbe Richtung deuten. Guilfoyle vertritt zutreffend, dass Sinn und Zweck der Vorschrift eine Eingrenzung der Staaten sei, die ein Recht hätten strafrechtliche Jurisdiktion im Fall von Kollisionen zwischen Schiffen oder anderen Ereignissen, die mit der Navigation des Schiffes in Zusammenhang stehen, vorzunehmen.³⁴⁷ Dadurch würde die Rechtsprechung aus dem Lotus Case verworfen, nach der allen beteiligten Flaggenstaaten die Jurisdiktion über beteiligte Personen zustand. Diesen Ansatz unterstützten auch die Regelungen in Art. 96 II, III SRÜ, die vorsähen, dass nur der Staat als disziplinarrechtliche Maßnahme Kapitänspatente oder andere Erlaubnisse entziehen könne, der diese auch erteilt habe und dass nur der Flaggenstaat berechtigt sei, das Festhalten eines Schiffes zu Untersuchungszwecken anzuordnen. Historisch sei die Regelung in Art. 97 SRÜ eine Folge der Lotus Entscheidung, die zu Befürchtungen von Doppelbestrafungen durch verschiedene Staaten für dieselbe Tat geführt habe und sei so auch schon in der Vorgängerregelung aus Art. 1 und 2 der International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in matters of Collisions and Other Incidents of Navigation 1952 (Brussels Penal Jurisdiction Convention)³⁴⁸ enthalten gewesen. Diese seien dann ohne wesentliche Änderungen durch die ILC in Art. 35 der Articles concerning the Law of the Sea³⁴⁹ übernommen worden. Anschließend sei der Text, nur mit kleinen Anpassungen, in Art. 11 der High Seas Convention transkribiert worden. Dieser sei dann, ohne eine ernsthafte Diskussion zu entfachen, fast genauso in Art. 97 SRÜ überführt worden. Durch die wiederholte Aufnahme der geänderten Regel in mehrere Verträge seit dem Lotus Case könne man schließen, dass die Jurisdiktion des Flaggenstaates und Nationalstaates der Person in den in Art. 97 SRÜ genannten Fällen mittlerweile zu internationalem Gewohnheitsrecht geworden sei. Es zeigt

³⁴⁷ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 97, Rn. 1 ff.

³⁴⁸ International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision and Other Incidents of Navigation, 10.5.1952, 439 UNTS 233; Die Normen lauteten:

Art. 1: 'In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a sea-going ship and involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, criminal or disciplinary proceedings may be instituted only before the judicial or administrative authorities of the State of which the ship was flying the flag at the time of the collision or other incident of navigation',

Art. 2: 'In the case provided for in the preceding Article, no arrest or detention of the vessel shall be ordered, even as a measure of investigation, by any authorities other than those whose flag the ship was flying.'

³⁴⁹ ILC, Report of the International Law Commission: Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159, 1956, GAOR 11th Session, Suppl. 9, 8, Art. 35.

sich zusammenfassend also, dass mit Hinblick auf die Eingrenzung der Jurisdiktion, die Abkehr von der zunächst etablierten Rechtsprechung aus dem Lotus Case und die seit Jahrzehnten erfolgende Übernahme der jetzigen Regelung in mehrere Verträge besonders die Verhinderung einer Doppelbestrafung und die Beschränkung der Jurisdiktion auf einen überschaubaren Staatenkreis Hauptansinnen der Norm ist.

Bezüglich des Wortlautes ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Formulierung „Kollision oder anderes mit der Führung in Zusammenhang stehendes Ereignis“, Seeunfälle umfasse, so wie in Art. 221 II SRÜ definiert³⁵⁰ und beinhalte nach der ILC auch die Beschädigung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen wie in den Art. 113–115 SRÜ beschrieben.³⁵¹ Der Begriff „mit der Führung des Schiffes in Zusammenhang stehendes Ereignis“ wird ebenso in Art. 94 VII SRÜ verwendet. Die Absätze 6 und 7 erlaubten anderen Staaten zumindest die effektive Ausübung der Hoheitsgewalt vom Flaggenstaat einzufordern, wenn Absatz 1 schon keine Jurisdiktion über andere Schiffe zulasse.³⁵²

2. Die Haftung im nationalen Recht

Im nationalen Recht kommen als Rechtsgrundlagen in Deutschland für eine strafrechtliche Verurteilung des Kapitäns oder Verantwortlichen hauptsächlich die §§ 315, 315 a, 222 und 229 StGB in Betracht.

a) § 315 StGB

Nach § 315 StGB ist strafbar, wer gefährliche Eingriffe in den Schiffsverkehr vornimmt, indem er Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört, beschädigt oder beseitigt, Hindernisse bereitet, falsche Zeichen oder Signale gibt oder einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Laut Heger handelt es sich bei § 315 StGB um ein konkretes Gefährdungsdelikt, dass vornehmlich die Sicher-

³⁵⁰ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 168.

³⁵¹ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 9, 27, Kommentar zu Art. 35; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 97, Rn. 6.

³⁵² Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 97, Rn. 6; Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 168.

heit der genannten Verkehrsarten sowie die körperliche Unversehrtheit und das Leben von Personen schützen soll.³⁵³ Erfasst sei sowohl die See- als auch die Binnenschiffahrt unabhängig von der Größe des jeweiligen Schiffes. Unter die Norm fielen auch Handlungen wie beispielweise das Versperren von Fahrrinnen durch falsches Navigieren,³⁵⁴ wobei keine Beschränkung auf verkehrsfremde Eingriffe wie bei § 315 b StGB vorlägen. Auch Pegel sieht eine Strafbarkeit mit der herrschenden Lehre und Rechtsprechung nicht nur bei verkehrsfremden Inneneingriffen gegeben, sondern geht davon aus, dass fahrlässige Inneneingriffe erfasst sind, solange sie erheblich seien.³⁵⁵ Er denkt im Rahmen des Hindernisbereitens dabei an Fälle, versehentlicher Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen im Schiffsverkehr. Auch eine Unterlassensstrafbarkeit sei denkbar, wenn die Entstehung eines Fahrzeugmangels oder eines Hindernisses nicht verhindert werde oder wenn bereits bestehende Mängel, falsche Signale oder Hindernisse nicht beseitigt bzw. ausreichend kenntlich gemacht würden.³⁵⁶ Denn relevant sei nicht die Begehungs-, sondern die Wirkungsweise der Handlungen oder eben des Unterlassens als Sicherheitsbeeinträchtigung des jeweiligen Verkehrsvorgangs.

b) § 315 a StGB

Nach § 315 a StGB macht sich strafbar, wer ein Schiff führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen oder als Führer eines solchen Fahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Schiffsverkehrs verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Auch hierbei handele es sich, wie Hecker feststellt, um ein konkretes Gefährdungsdelikt, das auch die Sicherheit des Verkehrs und die körperliche Unversehrtheit von Personen sowie das Leben schütze.³⁵⁷ Sonst für die Sicherheit Verantwortlicher sei jeder, der nach seiner Stellung und den ihm übertragenen Rechten und Pflichten für den reibungslosen Ablauf der Verkehrsvorgän-

³⁵³ Heger, in: Lackner/Kühl/Heger, StGB, 2018, § 315 Rn. 1–12.

³⁵⁴ OLG Oldenburg, MDR 51, 630.

³⁵⁵ Pegel, in: Joecks/Miebach, MüKo, StGB, 2019, § 315, Rn. 31–34.

³⁵⁶ Pegel, in: Joecks/Miebach, MüKo, StGB, 2019, § 315, Rn. 53.

³⁵⁷ Hecker, in: Schönke/Schröder/Hecker, StGB, 2019, § 315a, Rn. 1.

ge zu sorgen habe,³⁵⁸ der also gerade die Einhaltung und Überwachung der Sicherheitsvorschriften zur Aufgabe hätte.³⁵⁹ Es bedürfe zudem einer diesbezüglichen Pflichtenstellung. Im Schiffsverkehr seien auch Lotsen und Schleusenpersonal, sowie bei allen Verkehrsarten der das unmittelbar mit der Aufgabe betraute Personal auswählende, mittelbare Verantwortungsträger erfasst. In Bezug auf die Pflichtverletzung könne entweder in besonders schwerwiegender Weise gegen eine weniger oder durchschnittlich bedeutsame Pflicht verstoßen werden oder es könne ein einfacher Verstoß gegen eine Sicherungspflicht von besonderem Stellenwert vorliegen.³⁶⁰ Dann komme schon der Pflicht isoliert betrachtet ein hoher Stellenwert für die Verkehrssicherheit zu, wobei dies nicht erst bei Vorliegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit durch die Pflichtverletzung der Fall sei.³⁶¹ Es korrelierten also Pfichtenrang und Qualität der Verletzung. Je höher die Pflicht der verletzten Rechtsvorschrift im Range stehe, desto weniger intensiv müsse die Pflichtverletzung ausfallen.

c) § 222 StGB

Nach § 222 StGB macht sich strafbar, wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht. Wenn durch Kollisionen Personen zu Schaden kommen und gegebenenfalls sterben, dürfte eine fahrlässige Tötung, wie bei anderen Verkehrsunfällen, in Betracht kommen. Anders als bei den §§ 315, 315 a StGB handelt es sich nicht nur um ein konkretes Gefährdungsdelikt, sondern ein Erfolgsdelikt. Es läge hier dann häufig Tateinheit mit § 315 oder § 315 a StGB vor.³⁶² Zudem seien fahrlässige Erfolgsdelikte auch durch Unterlassen denkbar.³⁶³

³⁵⁸ Schmid, NZV 1988, 125 (128).

³⁵⁹ Pegel, in: Joecks/Miebach, MüKo, StGB, 2019, § 315 a, Rn. 16, 17.

³⁶⁰ Siehe dazu auch: OLG Hamm 16.6.2009 – 3 Ws 140/09, BeckRS 2009, 20043.

³⁶¹ Hecker, in: Schönke/Schröder/Hecker, StGB, 2019, § 315 a Rn. 7; Pegel, in: MüKo, StGB, 2019, § 315 a, Rn. 23.

³⁶² So auch Pegel, in: Joecks/Miebach, MüKo, StGB, 2019, § 315, Rn. 102.

³⁶³ Kühl, in: Lackner/Kühl/Heger, StGB, 2018, § 15 Rn. 54.

d) § 229 StGB

Mit der fahrlässigen Körperverletzung verhält es sich ähnlich wie mit der fahrlässigen Tötung. Auch hier kann es zu einem Auftreten in Tateinheit mit den oben besprochenen Delikten kommen. Im Gegensatz zu den §§ 315, 315 a StGB ist auch hier der Eintritt eines Erfolgs erforderlich.

3. *Die Übertragbarkeit des nationalen Haftungsregimes auf unbemannte Schiffe*

Grundsätzlich ist eine Übertragung der Delikte auf die Personen im Kontrollzentrum denkbar. Problematisch kann sein, dass ein Auseinanderfallen des Handlungsortes und des Erfolgsortes, beziehungsweise des Ortes des Eintritts der Gefahr entsteht. Ähnlich wie bei Online-Straftaten steuert der Kapitän das Schiff nicht vor Ort, wo der Unfall passiert, sondern navigiert diese weiter entfernt aus dem Kontrollzentrum. Weiter könnte eine Situation entstehen, in der nur eine Unterlassensstrafbarkeit aufgrund eines fehlenden Eingreifens in Frage kommt, die dann eine Garantenstellung erfordern würde.

a) Problematik des Handlungs- und Erfolgsortes

i. *Das Ubiquitätsprinzip*

Nach § 9 StGB gilt im deutschen Strafrecht als Tatort sowohl der Ort an dem die Tathandlung begangen wird als auch der Ort an dem der Erfolg der Handlung eintritt. Bis zur Einführung des § 9 StGB in seiner heutigen Fassung sei, wie Eser und Weißer anmerken, umstritten gewesen, ob als Tatort der Handlungsort („Tätigkeitstheorie“) oder der Erfolgsort („Erfolgstheorie“) anzusehen war.³⁶⁴ Der klare Wortlaut des jetzigen § 9 StGB verbinde beide Ansätze zum Ubiquitätsprinzip und definiere als Tatort sowohl Handlungs- als auch Erfolgsort. Das Ubiquitätsprinzip sei das im kontinentalen Europa am häufigsten in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur vertretene Prinzip.³⁶⁵ Es fände sich allerdings auch

³⁶⁴ Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder/Eser/Weißer, StGB 2019, § 9 Rn. 3; Jescheck/Weigend, Strafrecht AT, 1996, 177.

³⁶⁵ Oehler, Internationales Strafrecht, 1983, 209 ff.

in anderen Ländern wie Libanon, Syrien, Argentinien und Brasilien. Insgesamt sei innerhalb der Ubiquitätstheorie noch zwischen der subjektiven und der objektiven Ausprägung zu unterscheiden. Die subjektive Ausprägung läge vor, wenn eine Anknüpfung an den Tatort auch im Falle des Versuchs stattfände, wenn der Täter den Eintritt des Erfolges an einem bestimmten Ort bezweckte. Anderenfalls sei die objektive Ausprägung gegeben. Die objektive Ausprägung sei so in der subjektiven Ausprägung enthalten, die objektive Ausprägung können aber allein stehen. Oehler scheint die Ubiquitätstheorie im Verhältnis zu den anderen vertretenen Theorien als am wünschenswertesten anzusehen, was sich damit begründen ließe, dass der Schwerpunkt einer Tat weder einseitig in der Handlung noch im Erfolg gesehen werden könne, sondern beide eine Einheit bildeten, wobei jedem dieser Tatbestandteile gleiches Gewicht zukäme.

Zudem sei das Ubiquitätsprinzip völkerrechtlich unumstritten.³⁶⁶ Im internationalen Recht stünde ebenfalls fest, dass es für die Ausübung von Strafgewalt auf Grundlage des Territorialitätsprinzips genüge, wenn entweder der Ort der Handlung oder der Ort, an dem der tatbestandliche Erfolg eintritt, im Inland liegt.³⁶⁷ Keine hinreichende Grundlage im Völkerrecht fände allerdings die Ansicht, wonach es zur Ausübung von Strafgewalt nach dem Territorialitätsprinzip ausreiche, dass die Handlung irgendeine, tatsächliche Wirkung im Hoheitsgebiet des Staates habe.³⁶⁸ Aus dem weiten Begriff des Tatortes ergäbe sich daher, dass eine Tat durchaus mehrere Begehungsorte haben könne, die in jeweils einem anderen Staat lägen.³⁶⁹

ii. Konsequenzen der Anwendung des Ubiquitätsprinzips

Aus der Anwendung des Ubiquitätsprinzips ergeben sich für das deutsche Strafrecht die folgenden Konsequenzen. Sobald auch nur ein Handlungsteil oder Teilerfolg im Inland eingetreten beziehungsweise begangen worden sei, so sei die Tat in jeder Hinsicht als Inlandstat zu behandeln und

³⁶⁶ Werle/Jeßberger, in: v. Cirener, Leipziger Kommentar zum StGB, 2020, Vor §§ 3, Rn. 241; Vergleiche auch BGH, NJW 1998, 2610.

³⁶⁷ Siehe dazu auch: BGH, NJW 1998, 2610; Akehurst BYIL 46 (1972/73), 145, 152; Kunig/Uerpman, Jura 1994, 186, 193.

³⁶⁸ Vgl.: Jennings/Watts, Oppenheim's International Law, 1992, 460; Shaw, International Law, 2014, 499; Ambos, in: Joecks/Miebach, Münchener Kommentar zum StGB, 2020, § 9 Rn. 21.

³⁶⁹ Werle/Jeßberger, in: v. Cirener, Leipziger Kommentar zum StGB, 2020, Vor. §§ 3ff., Rn. 242.

demzufolge nach § 3 StGB dem deutschen Strafrecht unterworfen.³⁷⁰ Demgemäß sei beispielsweise eine E-Mail mit täuschendem Inhalt, die vom Täter vom Inland aus an Adressaten in verschiedenen Ländern versendet werde und dort vermögensschädigende Verfügungen verursache, nach dem deutschen Recht tatbestandsmäßig.

Im Wege der tatbestandlichen oder natürlichen Handlungseinheit zusammenzufassende Delikte seien auch dann einheitlich als Inlandstat zu behandeln, wenn ihre Einzelakte teils im Inland, teils im Ausland ausgeführt worden seien.³⁷¹ Anderes gelte allerdings dort, wo die Strafbarkeit gerade eine Tatbegehung im Inland bzw. im räumlichen Geltungsbereich des jeweiligen Gesetzes voraussetze.

iii. Fazit

Zusammenfassend ergibt sich daraus also, dass sowohl am Handlungsort als auch am Erfolgsort eine Anwendbarkeit des deutschen Strafrechts gegeben ist. In Bezug auf unbemannte Schiffe kann es daher zu Kollisionen mit anderen Rechtssystemen kommen, auf die weiter unten eingegangen wird.

b) Unterlassensdelikte

In vielen Fällen dürfte bei unbemannten Schiffen eher eine Strafbarkeit aufgrund eines Unterlassens anstelle eines aktiven Tuns in Betracht kommen. Wie oben bereits aufgezeigt ist grundsätzlich meist eine Begehung der in Frage kommenden Delikte durch ein Unterlassen möglich. Es ist denkbar, dass die Person im Kontrollzentrum unaufmerksam ist, ihren Arbeitsplatz unbefugt verlässt, einschläft oder Ähnliches und dann bei drohenden Gefahren nicht rechtzeitig eingreift, wodurch beispielsweise Kollisionen entstehen können. Hier wäre dann eine Garantenstellung der betroffenen Person erforderlich, um eine Strafbarkeit herleiten zu können. In Betracht kommt hier eine Garantenstellung durch vertragliche Übernahme, wenn in den Arbeitsverträgen entsprechende Regelungen enthalten sind. Zudem könnte eine Garantenstellung aus der Beherrschung einer Gefahrenquelle hergeleitet werden, da die Schiffe bei Kollisionen ein nicht unbeachtliches Gefährdungspotential in sich bergen. Auch wäre

³⁷⁰ BGH, NStZ 86, 415; Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB, 2019, § 9 Rn. 12.

³⁷¹ Werle/Jeßberger, in: v. Cirenner, Leipziger Kommentar zum StGB, 2020, § 9, Rn. 65.

eine Verpflichtung als Garant in Verbindung mit der Übernahme von Verkehrssicherungspflichten eine Möglichkeit, da die Schiffe so betrieben werden müssen, dass die Sicherheit auf See gewährleistet ist.

*4. Verortung der Jurisdiktion bei unbemannten
Schiffen im Kontext des SRÜ*

a) Kollisionen verschiedener Jurisdiktionen

Durch das Auseinanderfallen des Handlungs- und Erfolgsortes kann es zu Kollisionen der Jurisdiktionen verschiedener Staaten kommen. Wie zuvor bereits angesprochen liegt nach Art. 97 SRÜ die Jurisdiktion grundsätzlich beim Flaggenstaat. Dieses Prinzip findet sich für Schiffe derzeit auch in § 4 StGB. Durch die Verlagerung des Personals in die Kontrollzentren können allerdings Situationen entstehen, in denen mehrere Staaten eine Jurisdiktion nach unterschiedlichen Prinzipien begründen können. Solange sich das Kontrollzentrum auch im jeweiligen Flaggenstaat befindet, besteht noch eine einheitliche Jurisdiktion. Werden Kontrollzentren aber beispielsweise in Billiglohnländer ausgelagert, kann eine Situation entstehen, wo der Flaggenstaat vielleicht Deutschland ist, sich das Kontrollzentrum aber in Indien befindet. So können beispielsweise an einer Kollision mit zwei Schiffen mindestens 4 Staaten beteiligt sein, die unter Umständen auch doppelte Zuständigkeiten begründen können. Das deutsche StGB enthält zudem keine Kollisionsregelung für sich überlappende Jurisdiktionen.

i. §§ 3–9 StGB

Fraglich ist, welche Funktion den §§ 3–9 StGB in diesem Kontext zukommt. Laut Eser und Weißer legten die §§ 3–9 StGB lediglich den Geltungsbereich des deutschen Strafrechts fest.³⁷² Da auch die ausländischen Strafrechtssysteme ähnlich verfahren,³⁷³ sehen sie ebenfalls das Problem, dass sich aufgrund von Konkurrenzen gleichberechtigt nebeneinanderstehende Anknüpfungspunkte ergeben könnten, sodass eine Straftat verschiedenen Strafgesetzen unterfiele. So seien beispielsweise auf die

³⁷² Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB 2019, Vor. §§ 3–9 Rn. 34.

³⁷³ Oehler, Internationales Strafrecht, 1983, 573 ff.

Inlandstat eines Ausländers aufgrund des deutschen Tatortprinzips sowohl das deutsche wie aufgrund des aktiven Personalitätsprinzips des anderen Staates auch das ausländische Strafrecht anwendbar. Sie erkennen daher zutreffend, dass bei Distanzdelikten eine Mehrheit von Tatorten zur Anwendbarkeit verschiedener Gesetze führen kann.

ii. Art. 103 GG

Auch das inländische Doppelbestrafungsverbot, welches im deutschen Grundgesetz festgelegt ist, vermag eine Kollision verschiedener Jurisdiktionen und eine Doppelbestrafung in diesem Kontext nicht zu verhindern. Da das in Art. 103 III GG niedergelegte Verbot der Doppelbestrafung lediglich rechtsordnungsinterne Bedeutung habe und auch keine allgemeine Regel des Völkerrechts ein transnational geltendes Doppelbestrafungsverbot statuiere, stehe eine ausländische Verurteilung einer erneuten Aburteilung im Inland nicht entgegen.³⁷⁴ Es gelte lediglich die Besonderheit, dass § 153 c StPO bei Auslandsstaaten ein Absehen von Verfolgung zuließe.³⁷⁵ § 51 III StGB sehe außerdem die Berücksichtigung von bereits im Ausland vollstreckter Strafe wegen derselben Tat vor.

b) Allgemeine Lösungsansätze

Es kommt daher allgemein im Völkerrecht auch unabhängig vom Seerecht schon zu der Frage, wie solche Jurisdiktionskonflikte und damit einhergehende drohende Doppelbestrafungen vermieden werden können. Als wirksames Mittel zur Vermeidung von Jurisdiktionskonflikten werden zutreffend, dem Kompetenzverteilungsprinzip folgend, der Abschluss völkervertraglicher zwischenstaatlicher Vereinbarungen genannt.³⁷⁶ Für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union entfalte zudem der Rahmenbeschluss 2009/948/JI zur Vermeidung und Beilegung von Kompetenzkonflikten im Strafverfahren³⁷⁷ Rechtswirkungen. Er sehe ein gegenseitiges Informations- und Konsultationsverfahren parallel verfolgender

³⁷⁴ BVerfG, NJW 1987, 2155; BVerfG, NJW 2012, 1203; Ambos, Internationales Strafrecht, 2018, § 4, B, Rn. 5; Satzger, Internationales und Europäisches Strafrecht, 2020, § 3, Rn. 10.; Weißer, in: Schulze/Janssen/Kadelbach, Europarecht, 2020, § 16 Rn. 138.

³⁷⁵ Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB, 2019, Vor. §§ 3–9 Rn. 35.

³⁷⁶ Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB 2019, Vor. §§ 3–9 Rn. 36.

³⁷⁷ ABl. L 328 v. 15.12.09, 42 ff.

Vertragsstaaten vor, dass eine Verfahrenskonzentration in einem der Vertragsstaaten herbeiführen solle.³⁷⁸

In der Wissenschaft seien außerdem zahlreiche Vorschläge zur Vermeidung von Jurisdiktionskonflikten erarbeitet worden.³⁷⁹ Es sei allerdings angesichts der Relativität und gegenseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Anknüpfungszwecke, derzeit noch problematisch, verbindliche Leitlinien für eine teleologische Reduktion von einzelnen Tatbeständen zu fordern.³⁸⁰ Aus diesem Grund sei auch die vielfach vorgeschlagene Hierarchisierung der Anknüpfungspunkte, so wünschenswert sie auch sein möge, vielleicht als völkerrechtspolitische Wunschvorstellung einzustufen, nicht aber als anerkannt. Dies gelte auch hinsichtlich der Forderung einer Subsidiarität des Weltrechtsprinzips gegenüber dem Vorrang territorial oder personal legitimer Staaten.

c) Die Jurisdiktion bei unbemannten Schiffen im Seerecht

Im Seerecht speziell ist zu beachten, dass wie voranstehend bereits ausgeführt, Art. 97 SRÜ das Ziel verfolgt, gerade die Jurisdiktion mehrerer Staaten, wie sie nach der Lotus Case Entscheidung möglich war, zu verhindern. Auch ist davon auszugehen, dass die Regelung der Jurisdiktion des Flaggenstaates mittlerweile in das internationale Gewohnheitsrecht übergegangen ist, wofür auch die Regelung in § 4 StGB spricht. Durch die Verlagerung des Personals in die Kontrollzentren an Land wird diese Entwicklung nun teilweise wieder umgekehrt und führt erneut zu einer Jurisdiktion mehrerer Staaten. Dies kann dazu führen, dass nationale Gesetze nicht mehr unbedingt mit Art. 97 SRÜ übereinstimmen, denn Kapitän des jeweiligen Schiffes ist begrifflich immer noch die Person im Kontrollzentrum, was vom Wortlaut des Art. 97 SRÜ her weiter eine Jurisdiktion nach dem Flaggenstaatprinzip fordert. Es bleibt den Staaten zwar frei von einer Strafverfolgung abzusehen, wenn sie selbst nicht der Flaggenstaat sind, es ist aber fraglich, ob eine Jurisdiktion der Flaggenstaaten in diesen Fällen noch sinnvoll ist. Denn wenn die Person, die die Straftat begangen hat, sich im Staat des Kontrollzentrums befindet und

³⁷⁸ Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB 2019, Vor. §§ 3–9 Rn. 36.

³⁷⁹ Freiburg Proposal on Concurrent Jurisdictions, Forschungsprojekt unter Schirmherrschaft des Max Planck Instituts, Informationen dazu sind abrufbar unter: <https://csl.mpg.de>; Bochmann, Strafgewaltkonflikte und ihre Lösung, 2015, 151 ff.; Radtke/Busch NStZ 2003, 281.

³⁸⁰ Eser/Weißer, in: Schönke/Schröder, StGB 2019, Vor. §§ 3–9 Rn. 37.

dort angestellt ist, sich also beispielsweise auch die Garantenstellung über die Arbeitsverträge aus dem nationalen Recht des Staates ergibt, in dem das Kontrollzentrum liegt, kann eine Jurisdiktion durch diesen Staat viel effektiver sein. Für eine Jurisdiktion des Flaggenstaates müssten gegebenenfalls erst Auslieferungsverfahren stattfinden. Außerdem wäre der Flaggenstaat bei Ermittlungen im Staat, in dem das Kontrollzentrum liegt, auf die Erlaubnis und Amtshilfe des jeweiligen anderen Staates angewiesen. Zudem ist es nicht praxisnah, dass eine Person, die im Staat des Kontrollzentrums lebt, sich jeweils mit den strafrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Flaggenstaates bekanntmacht, der je nach betreutem Schiff variieren kann.

5. Fazit

Es sollte daher bei unbemannten Schiffen eine Jurisdiktion des Staates, in dem das Kontrollzentrum liegt, erwogen werden. Diese Regelung, die in vielen nationalen Rechtsordnungen im Rahmen der Bestrafung von Inlandstaten, wie im deutschen Strafrecht in § 3 StGB, bereits besteht, müsste dann in Art. 97 SRÜ für die besonderen Fälle der Nutzung unbemannter Schiffe aufgenommen werden.

Art. 97 I SRÜ könnte dann lauten: „Im Fall eines Zusammenstoßes oder eines anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignisses auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf ein Straf- oder Disziplinarverfahren gegen diese Personen nur von den Justiz- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaats, des Staates, dessen Staatsangehörigkeit die betreffende Person besitzt **oder bei unbemannten Schiffen, des Staates in dem das Kontrollzentrum seinen Sitz hat**, eingeleitet werden“.

Die derzeitige internationale Rechtslage spricht so aber nicht zwangsläufig gegen die Inbetriebnahme der Schiffe. Es ist lediglich zu befürchten, dass es bei Kollisionen zu Streitigkeiten und Probleme bezüglich der Jurisdiktion kommen wird. Wenn die Staaten und Betreiber sicher gehen wollen, dass so lange, wie keine andere Regelung ins SRÜ aufgenommen wird, keine Streitigkeiten entstehen, sollten sie die Schiffe im eigenen Staat registrieren und auch dort das Kontrollzentrum verorten.

V. Die Pflicht zur Seenotrettung nach Art. 98 SRÜ

Nach Art. 98 SRÜ ist jeder Staat verpflichtet, den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffs, soweit er ohne ernste Gefährdung des eigenen Schiffs, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist, jeder Person, die in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten, so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen und bei Kollisionen dem anderen Schiff Hilfe zu leisten. Zusätzlich sind die Küstenstaaten in der Pflicht, die Einrichtung, den Einsatz und die Aufrechterhaltung eines angemessenen und effektiven Such- und Rettungsdienstes zu fördern. Wenn notwendig, sollen sie sogar Vereinbarungen mit Nachbarstaaten treffen.

1. Die Pflicht zur Seenotrettung nach dem SRÜ

a) Historie

Die Verpflichtung zur Seenotrettung wird oft als eine historische und fundamentale Regel des Seerechts beschrieben.³⁸¹ Art. 98 SRÜ sei daher Ausdruck der Tradition und allgemeinen Anwendung der Seenotrettung im Seerecht über einen langen Zeitraum und beruhe auf elementaren Grundsätzen der Menschlichkeit.³⁸² Guilfoyle vertritt allerdings dies sei bestenfalls eine optimistische Sichtweise.³⁸³ Es sei zumindest zweifelhaft, dass die nationale Rechtsprechung und nationalen Gesetze der meisten Staaten die Seenotrettung vor dem 20. Jahrhundert als verpflichtend angesehen hätten.³⁸⁴ Trotzdem sei die ILC aber davon ausgegangen, dass es sich um eine gewohnheitsrechtlich verankerte Norm gehandelt habe.³⁸⁵ Die Verpflichtung aus Art. 98 SRÜ müsse durch die Staaten zwingend im nationalen Recht auf den Kapitän übertragen werden.³⁸⁶ Die Pflicht der Küstenstaaten, die Einrichtung, den Einsatz und die Aufrechterhaltung eines angemessenen und effektiven Rettungsdienstes zu fördern aus Ab-

³⁸¹ So beispielsweise Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 1; Barnes, ICLQ 53 (2004), 47.

³⁸² Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 171.

³⁸³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 1.

³⁸⁴ Holmes Smith II, CWILJ 2 (1971), 146, 147.

³⁸⁵ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 9 Kommentar zu Art. 36.

³⁸⁶ So zum Beispiel Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 2.

satz 2 sei nur ermahrend gemeint, da die Einrichtung des Dienstes nicht durch den Staat selber erfolgen müsse, sondern auch auf Dritte übertragen werden könne. Die Pflicht solle wohl parallel entwickeltes anderes Vertragsrecht, dass zu derselben Zeit wie das SRÜ entstand, mit aufnehmen. Sie erstreckte sich zudem auf das gesamte Meer und nicht nur die Hohe See, da Art. 58 II SRÜ sie auf die ausschließliche Wirtschaftszone erweitere und Art. 18 II SRÜ sie zu einer Voraussetzung für die friedliche Durchfahrt im Küstenmeer mache.

Übernommen worden ist der Text von Art. 98 I SRÜ ohne wesentliche Veränderungen aus den ILC Articles concerning the law of the Sea aus dem Jahr 1956.³⁸⁷ Inspiration für den Entwurf dürften ähnliche Artikel aus anderen Abkommen gewesen sein, die bereits zuvor eine Regelung zur Seenotrettung inkorporiert hatten, so beispielsweise das SOLAS Abkommen von 1948.³⁸⁸ Art. 98 II SRÜ stamme aus der High Seas Convention³⁸⁹ und spiegle Reg. 15 aus Kapitel V des Anhangs zum SOLAS Abkommen wieder.³⁹⁰

b) Ausgestaltung der Pflicht nach dem SRÜ

Neben den historischen Grundlagen der Norm stellt sich zudem die Frage, wie die Pflicht zur Seenotrettung im SRÜ explizit ausgestaltet ist, denn es kann durchaus vertreten werden, dass diese nicht so allumfassend besteht wie zunächst angenommen werden könnte.³⁹¹ Eine Seenotrettung habe nach Absatz 1 lit. a) nur zu erfolgen, wenn keine Gefahr für das eigene Schiff drohe und nach Absatz 1 lit. b), wenn sie vernünftigerweise vom Kapitän erwartet werden könne. Der Kapitän müsse also immer im Einzelfall eine Abwägung durchführen, ob eine Rettung für ihn überhaupt möglich und verhältnismäßig sei.³⁹² Es möge daher oft schwierig sein, nachträglich überhaupt das Vorliegen einer Pflicht nachzuweisen,

³⁸⁷ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), Art. 36.

³⁸⁸ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 5.

³⁸⁹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 172.

³⁹⁰ SOLAS 1948, annexed regulations, Ch. V, Reg. 15 beinhaltet unter anderem: 'Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of vessels in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of [...] maritime safety facilities [...]'.
³⁹¹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 7.

³⁹² Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 175.

außer eine Rettung war offensichtlich möglich, da der Kapitän immer zuerst Verantwortung gegenüber seinem eigenen Schiff habe.³⁹³ Absatz 1 lit. a) erlaube allerdings keine Diskriminierung bei der Abwägung, ob Personen gerettet würden. Aus diesen Umständen kann aber dennoch der Schluss gezogen werden, dass die Pflicht zur Seenotrettung auch vorsätzlich umgangen werden kann.

c) Flüchtlingsproblematik

Insbesondere im Zusammenhang mit der immer wieder aufkeimenden Flüchtlingsproblematik³⁹⁴ auf den Meeren entstehen zunehmend kontroverse Diskussionen über die Verpflichtung zur Seenotrettung und Aufnahme der Flüchtlinge in den Häfen durch die betroffenen Staaten. Trotz der Regelung aus dem SRÜ habe sich eine uneinheitliche Staatenpraxis in Bezug auf Flüchtlinge entwickelt.³⁹⁵ Die Verpflichtung, auch Flüchtlinge in Seenot zu retten, sei zwar 1985 sowohl von dem Council of the International Maritime Organisation (IMO) und dem Executive Committee of the United Nations High Commissioner for Refugees bestätigt worden, bleibe aber nach wie vor Gegenstand eher problematisch verlaufender Umsetzungsversuche.³⁹⁶ Die Pflicht zur Seenotrettung verpflichte Staaten vom Wortlaut her nicht direkt, abgesehen vielleicht von der Formulierung in Absatz 2. Das zeige sich insbesondere in streitigen Fällen zur Flüchtlingsproblematik, wie im *M/V Tampa Case*,³⁹⁷ *Cap Anamur Incident* und *Francisco Catalina Incident*.

Im *M/V Tampa Case* koordinierte Australien eine Rettungsaktion für eine indonesisches Flüchtlingsboot, das im indischen Ozean zu sinken drohte.³⁹⁸ Australien, Singapur und Indonesien hätten sich dann gewei- gert, anschließend die Flüchtlinge an Land aufzunehmen. In den anderen beiden Fällen verhielte es sich ähnlich. Es sei Flüchtlingen, die aus Seenot gerettet wurden, in all diesen Fällen nur ein Mal erlaubt worden, an Land

³⁹³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 8.

³⁹⁴ Siehe allgemein zu der maritimen Flüchtlingsproblematik: Pugash, HILJ 18 (1977), 577 ff.; Pallis, IJRL 14 (2002), 329 ff.; O'Brien, GJIL 3 (2011), 715 ff.; Pugh, JRS 17 (2004), 50 ff.; Barnes, ICLQ 53 (2004) 47 ff.

³⁹⁵ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, 187 ff.

³⁹⁶ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 8 ff.

³⁹⁷ Zum *MV Tampa incident* allgemein siehe Barnes, ICLQ 53 (2004), 47 ff.; Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, 198–204; Schladebach/Esau, DVBI 2012, 480.

³⁹⁸ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 10.

zu gehen. Das zeige sowohl eine Staatenpraxis als auch *opinio iuris*, die zum Ausdruck bringe, dass die betroffenen Staaten sich nicht in einer rechtlichen Pflicht sähen, gerettete Personen auch an Land zu lassen.

In Folge des MV Tampa Incident 2004 habe die IMO die 'Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea'³⁹⁹ eingeführt. Trotz dieser Richtlinien bliebe die Verpflichtung zur Seenotrettung aber unvollständig, da auch sie die Küstenstaaten nicht in die Pflicht nähmen, die geretteten Personen aufzunehmen.⁴⁰⁰ Die Pflicht zur Seenotrettung mit anderen menschenrechtlichen Normen in Einklang zu bringen scheine nicht einfach zu sein.⁴⁰¹ Die FRONTEX Regelungen der EU von 2014⁴⁰² versuchten dies und beinhalteten die Regelung, dass die Koordinierung jedes Rettungsdiensts auch die Aufnahme der geretteten Personen an Land umfasse. Grundsätzlich sei aber zunächst eine Aufnahme an Land des Staates angedacht, aus dem die Personen ihre Reise angetreten hätten, sei dies nicht möglich, fände eine Aufnahme in dem Staat statt, der die FRONTEX Rettungsaktion leite. Es bleibe allerdings abzuwarten, ob dieses Konzept sich auch bei anderen Staaten durchsetze.

Insgesamt ist jedenfalls festzustellen, dass die Verpflichtung zur Seenotrettung aus dem SRÜ in Bezug auf die Flüchtlingsproblematik nur zu unzureichenden und unbefriedigenden Ergebnissen führt, da sie zwar den meist privaten Betreibern der Schiffe die Aufnahme der Schiffbrüchigen aufbürdet und diese dazu veranlasst, die Personen an Bord zu beherbergen und zu verpflegen, sie dann aber in der Situation allein zurücklässt. Dieser Zustand verursacht erhebliche zusätzliche Kosten und führt so dazu, dass die Besatzung von Handelsschiffen dazu motiviert wird, eine Aufnahme der Personen zu verhindern oder vorsätzlich zu sabotieren, was verständlich unter menschenrechtlichen Gesichtspunkten aber wenig wünschenswert ist. Daher muss dringend eine Lösung gefunden werden, wie die Staaten ausreichend in die Behandlung der Flüchtlinge eingebunden werden können, um die Reeder zu entlasten und eine Seenotrettung für sie attraktiver zu machen, denn grundsätzlich sollte der Umgang mit den Geflüchteten in den Aufgabenbereich der Staaten fallen und nicht über eine unvollständige Verpflichtung Dritten aufgebürdet werden. Die

³⁹⁹ IMO Res. MSC.167(78) vom 20.5.2004.

⁴⁰⁰ Barnes, ICLQ 53 (2004), 49, 67.

⁴⁰¹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 12.

⁴⁰² Regulation No 656/2014 of the European Parliament and of the Council establishing rules for the surveillance of the external sea borders in the context of operational cooperation coordinated by the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union [2014] OJ 189/93.

Bemühungen der Staaten im Rahmen von FRONTEX dürften dahingehend nur einen notwendigen Anfang darstellen.

2. Die gewohnheitsrechtliche Pflicht zur Seenotrettung

Im Zusammenhang mit der Pflicht zur Seenotrettung fragt sich weiter, ob eine solche auch gewohnheitsrechtlich⁴⁰³ besteht. Denn dann würde eine solche Pflicht auch für Staaten gelten, die nicht Vertragsstaaten des SRÜ sind. Das Fehlen einer solchen gewohnheitsrechtlichen Pflicht würde allerdings ein Argument zur Verfügung stellen, dass für eine restriktivere Auslegung der Regelung des SRÜ spricht und auch mehr Raum für eine Anpassung im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen ermöglichen würde.

Laut Guilfoyle, existierten trotz der selbstbewussten Ansicht der ILC im Jahr 1956, vor dem 20. Jahrhundert kaum Anhaltspunkte dafür, dass es sich bei der Verpflichtung zur Seenotrettung um eine gewohnheitsrechtlich anerkannte allgemeine Regel des Völkerrechts handele.⁴⁰⁴ Auch die englische Rechtsprechung habe lediglich angenommen, dass Schiffsbetreiber, die in Seenot geratenen Personen zu Hilfe eilten und dadurch Verzögerungen bei der Lieferung von Waren verursachten, nicht zur Zahlung von Vertragsstrafen verpflichtet gewesen seien. So beispielsweise in der Anmerkung von Cockburn CJ im Urteil *Scaramanga v. Stamp* 1880, die lautete: ‘To all who have to trust themselves to the sea, it is of the utmost importance that the promptings of humanity in this respect should not be checked or interfered with by prudential considerations as to injurious consequences which may result to a ship or cargo from the rendering of the needed aid.’⁴⁰⁵ Als rechtliche Pflicht fände sich die Seenotrettung erst in den im 20. Jahrhundert entwickelten internationalen Verträgen wieder.⁴⁰⁶ So enthielten Art. 11 der International Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910,⁴⁰⁷ Art. 8 der International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Related to Collision between Vessels 1910,⁴⁰⁸ und Reg.

⁴⁰³ Zur Entstehung von Gewohnheitsrecht im Völkerrecht allgemein siehe auch unter A. IV. 1.

⁴⁰⁴ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 4.

⁴⁰⁵ *Scaramanga v. Stamp* [1880] 5 CPD 295, 304 (UK), so auch zitiert bei Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 4, Fn. 9.

⁴⁰⁶ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 98, Rn. 4.

⁴⁰⁷ Abgedruckt in: Supplement Official Documents, AJIL 4 (1910), 126 ff.

⁴⁰⁸ Abgedruckt in: Supplement Official Documents, AJIL 4 (1910), 121 ff.

10, Ch. V der regulations annexed to the International Convention on the Safety of Life at Sea 1948 (SOLAS 1948) bereits ähnliche Regelungen wie die in Art. 98 SRÜ.

Aus diesen Tatsachen lässt sich schließen, dass grundsätzlich keine allgemeine gewohnheitsrechtliche Pflicht zur Seenotrettung im Völkerrecht besteht. Historisch sahen die Staaten ein entsprechendes Handeln grundsätzlich nicht als verpflichtend an. Die später folgende Kodifizierung solcher Pflichten in Verträge scheint daher eher ein Indiz dafür zu sein, dass keine gewohnheitsrechtliche Pflicht besteht und diese gerade deshalb über Verträge eingeführt werden musste. Wie sich dieser Umstand auf die Behandlung von unbemannten Schiffen auswirkt soll weiter unten besprochen werden.

3. Anwendung auf unbemannte Schiffe

a) Ausgangslage

Bei unbemannten Schiffen tritt das Problem auf, dass eine Seenotrettung aufgrund der technischen Gegebenheiten nur schwer möglich sein wird. Allein schon die Bauweise wird dem Aufenthalt von Menschen nicht gerecht, denn die Schiffe werden, so wie momentan geplant, ein einziger schwimmender Frachtraum sein. Es sind keine Aufenthaltsmöglichkeiten für Menschen geplant, es gibt keine Lebensmittelvorräte oder medizinische Grundversorgung sowie sanitäre Anlagen. Auch ist keine Besatzung an Bord, die sich gegebenenfalls um Verletzte kümmern kann. Ebenso ein Aufnehmen der Personen aus dem Wasser dürfte sich praktisch schwierig gestalten. Einzig die Küstenwache oder ein anderes Schiff in der Nähe zu informieren, wäre möglich. Es stellt sich daher die Frage, ob durch Auslegung des Vertrages eine Verpflichtung zur Seenotrettung für diese Schiffe umgangen werden kann oder ob die Norm dahingehend angepasst werden müsste.

b) Auslegung von Art. 98 SRÜ

i. *Gefährdung des Schiffes*

Art. 98 I SRÜ sieht vor, dass eine Verpflichtung nur besteht, wenn die Rettung ohne eine ersthafte Gefährdung des eigenen Schiffes, der Besatzung und Fahrgästen möglich ist. Da die Schiffe keine Besatzung oder Fahrgäste befördern werden, konzentriert sich die Auslegung, auf den Begriff der „Gefährdung des Schiffes“. Tüngler und tho Pesch vertreten in diesem Kontext, dass unter eine Gefährdung des eigenen Schiffes auch der Umstand subsumiert werden könne, dass das Schiff technisch nicht in der Lage zu einer Seenotrettung sei und eine Hilfeleistung an die individuellen Möglichkeiten des Schiffes angepasst sein müsse.⁴⁰⁹ Sie meinen daher, dass unbemannte Schiffe wegen einer Gefährdung des eigenen Schiffes nicht zu einer Seenotrettung verpflichtet seien oder zumindest aus Art. 98 SRÜ keine Verpflichtung abzuleiten sei, eine Mannschaft an Bord haben zu müssen. Es reiche aus, dass das Schiff Rettungsboote bereithalte.

Dieser Ansicht kann hier nicht gefolgt werden. Auch wenn Art. 98 I SRÜ vom Wortlaut her nicht zwangsläufig die Anwesenheit von Personal an Bord fordert, besteht trotzdem weiterhin die Verpflichtung zur Seenotrettung, die so nicht möglich ist. Es scheint auch eher fernliegend davon auszugehen, dass nur weil das Schiff von seiner technischen Konzipierung her nicht darauf ausgelegt ist, Menschen an Bord zu beherbergen, automatisch eine Gefährdung für die Schiffe bei einer Seenotrettung besteht. Unter Gefährdung des eigenen Schiffes dürften eher Szenarien fallen, bei denen das eigene Schiff durch die Seenotrettung selbst in Seenot gerät, oder viel mehr Personen aufgenommen werden müssten als das Schiff zulässigerweise fassen kann.

Der praktische Vorschlag, dass das Schiff Rettungsboote bereit halten solle ohne Personal an Bord, erscheint nicht besonders praxisnah. Zumindest wenn sich die Schiffe auf offener See befinden, kann ein Aufenthalt von Personen in den Rettungsbooten am Schiff, bis der nächste Hafen angelaufen wird, der Tage oder Wochen entfernt sein kann, nicht ausreichend sein. Zudem ist schon schwer vorstellbar, wie die Personen auf dem Wasser, bei großen Frachtschiffen, allein die Rettungsboote überhaupt erreichen sollten. Weiter kommt hier die Problematik zum Tragen, dass der nächste Hafen, wie oben ausgeführt, nicht verpflichtet wäre diese Personen überhaupt aufzunehmen.

⁴⁰⁹ Tüngler/tho Pesch, RdTW 2017, 123.

ii. Schnellstmöglich zu Hilfe eilen

Es wird den unbemannten Schiffen auch nicht zwangsläufig unmöglich sein schnellstmöglich zu Hilfe zu eilen, soweit dies vernünftigerweise erwartet werden kann. Die Formulierung „soweit dies vernünftigerweise erwartet werden kann“ bezieht sich dabei von der Systematik der Norm her wohl nur auf Art. 98 I lit. b) SRÜ, also auf das schnellstmöglich zu Hilfe eilen an sich. Diese Pflicht dürfte nur dann entfallen, wenn das Schiff beispielsweise zu weit weg ist, um rechtzeitig bei dem in Seenot geratenen Schiff anzukommen, oder andere Schiffe sich näher an dem Ort befinden. Ebenso könnte ein Grund sein, dass die Entfernung nicht in einem vernünftigen Verhältnis zu anderen Verpflichtungen des Schiffes steht oder nicht genug Lebensmittel oder Treibstoff an Bord sind, um einen Umweg in Kauf zu nehmen. Aufgrund des Wortlauts entfällt eine Verpflichtung für unbemannte Schiffe also ebenfalls nicht.

iii. Sinn und Zweck der Norm

Der Sinn und Zweck der Norm, ist wie bereits beschrieben, eine möglichst flächendeckende Verpflichtung zu schaffen. Ein Indiz dafür ist, dass die Verpflichtung des SRÜ weit über die des, wenn überhaupt vorhandenen, Gewohnheitsrechts hinaus geht, und die Vertragsstaaten sich dieser auch freiwillig unterworfen haben. Deshalb kann nicht wegen der Entwicklung neuer Schiffstypen einfach eine teleologische Reduktion der Norm erfolgen.

c) Übertragbarkeit des Gedankens aus Art. 61 WVK

Die von Daum und Stellpflug angewendete Übertragung des Gedankens von Art. 61 WVK im Rahmen von Art. 94 SRÜ, bei der eine Verpflichtung entfällt, wenn die Gefahren, die sie abwehren soll, nicht mehr bestehen, dürfte hier ebenfalls nicht weiterhelfen. Denn anders als bei Art. 94 SRÜ ist Inhalt der Norm bei Art. 98 SRÜ nicht Gefahren für das eigene Schiff abzuwenden, sondern Gefahren für andere Personen und Schiffe. Nur weil sich auf den unbemannten Schiffen keine Personen befinden, bedeutet das nicht, dass keine Gefahren für andere Personen mehr bestehen und die Vorschrift daher, durch die veränderten Umstände, obsolet wäre. Das wäre erst der Fall, wenn sich nur noch unbemannte Schiffe auf den Weltmeeren befänden. Da diese Entwicklung aber einen langen

Weg vor sich hat und auch selbst bei einer massiven Verbreitung unbemannter Handelsschiffe immer noch Kreuzfahrtschiffe und Sportboote auf den Meeren unterwegs wären, kann von einer solche Situation nicht ausgegangen werden.

4. Fazit

Es kann daher festgehalten werden, dass zur Vermeidung von Verstöße gegen die Norm beim Betrieb unbemannter Schiffe, eine Anpassung der Norm erforderlich wird.

Art. 98 I SRÜ könnte dann lauten: „Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu im Stande ist **und soweit das Schiff über die erforderlichen Gegebenheiten an Bord verfügt** [...] Hilfe zu leisten“.

Durch diese Formulierung dürften sich grundsätzlich auch normale Schiffe nicht, entgegen dem Zweck der Norm, von der Verpflichtung befreien können. Zudem besteht wie zuvor angedeutet auch jetzt schon die Möglichkeit, sich durch das Abwägungserfordernis einer Seenotrettung zu entziehen, soweit eine Rettung argumentativ abgelehnt werden kann. Für die Geretteten dürfte es zudem elementar sein, dass an Bord Bedingungen herrschen, die ausreichend sind, um eine Versorgung zu gewährleisten, denn ansonsten verliert die Rettung ihren Zweck. Für Staaten, die nicht Vertragspartei sind, gilt ohnehin keine Verpflichtung, da zweifelhaft sein dürfte, ob überhaupt gewohnheitsrechtlich eine solche besteht. Das Argument, dass eine solche gewohnheitsrechtliche Verpflichtung nicht nachweisbar ist, spricht zudem dafür, dass eine Änderung der Norm erfolgen sollte und von den meisten Vertragsparteien, auch mit Hinblick auf die ökonomischen Vorteile der Schiffe, mitgetragen werden dürfte.

E. Besondere Pflichten der Flaggenstaaten in Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Stoffe

I. Interessenlage

Art. 23 SRÜ beinhaltet besondere Pflichten für Schiffe, die nukleare oder sonstige, ihrer Natur nach gefährlichen oder schädlichen Stoffe, befördern.⁴¹⁰ Danach müssen diese Schiffe, wenn sie das Küstenmeer von Staaten befahren, bestimmte Dokumente mit sich führen und besondere Vorsichtsmaßnahmen beachten, die in internationalen Verträgen geregelt sind. Bei unbemannten Schiffen entsteht zunächst die Problematik, dass sich niemand an Bord befindet, der die Dokumente mitführen und gegebenenfalls vorzeigen könnte. Eine denkbare Alternative wäre, dass die erforderlichen Dokumente vor der Durchfahrt der Küstengewässer an entsprechende Behörden der Staaten, deren Küstengewässer auf der Strecke durchfahren werden, übermittelt werden müssen. Eine vorherige Übermittlungspflicht stellt allerdings einen größeren Eingriff in das Recht auf friedliche Durchfahrt der Schiffe dar als eine bloße Mitführungspflicht, bei der die Dokumente nur im Einzelfall vorzuzeigen sind. Es ist also zu klären, ob ein solcher Eingriff gerechtfertigt werden kann. Dies könnte möglicherweise mit Hinblick auf Regelungen in anderen Verträgen und die Systematik des SRÜ selbst zu vertreten sein. Es stellt sich auch die Frage, welche besonderen Vorsichtsmaßnahmen die Vorschrift meint und welche gegebenenfalls gerade im Hinblick auf unbemannte Schiffe erforderlich sein könnten. Im Rahmen dessen kann man sich auch die Frage stellen, ob unbemannte Schiffe solche gefährlichen Ladungen überhaupt transportieren sollten, oder ob die Gefahr der unbemannten Schiffe zusammen mit der Gefahr der Ladung vielleicht ein zu großes Risiko darstellt.

⁴¹⁰ Siehe allgemein zu Schiffen dieser Art: Nordquist/Nandanne/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 218 ff., Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, 204 ff., Tan, Vessel-Source Marine Pollution, 2006, 22, 334 ff., Vitzthum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, Kapitel 2, 128.

II. Die Mitführungspflicht für Dokumente nach Art. 23 SRÜ

Nach Art. 23 SRÜ müssen fremde Schiffe mit Kernenergieantrieb und Schiffe, die nukleare oder sonstige ihrer Natur nach gefährliche oder schädliche Stoffe befördern, bei der Ausübung des Rechts der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer die Dokumente mit sich führen, und die besonderen Vorsichtsmaßnahmen beachten, die in internationalen Übereinkünften für solche Schiffe vorgeschrieben sind.

1. Auslegung der Vorschrift

a) Sinn und Zweck der Vorschrift

Zunächst stellt sich im Rahmen der Auslegung der Norm die Frage, welchen Sinn und Zweck sie verfolgt. Sie soll dem Risiko begegnen, das durch den Transport nuklearer und anderer gefährlicher Stoffe für die marine Umwelt und die Küstenregionen entsteht.⁴¹¹ Durch die Vorschrift solle nicht die Durchfahrt an sich verhindert werden, sondern nur eine Kontrolle dieser gefährlichen Aktivitäten sichergestellt sein und auf eine Einhaltung internationaler Standards und Gesetze geachtet werden. Art. 23 SRÜ bestätige zudem das Recht auf freie Durchfahrt auch für Schiffe, die diese Substanzen transportierten. Es würde aber an eine ordnungsgemäße Dokumentation und die Einhaltung durch internationales Recht festgelegte Vorsichtsmaßnahmen geknüpft. Art. 23 SRÜ sei zudem in Zusammenhang mit Art. 22 II SRÜ zu lesen, der eine Beschränkung der Durchfahrt auf gekennzeichnete Durchfahrtswege durch das Küstenmeer enthielte. Der Bezug zu internationalen Regelungen impliziere, dass die Küstenstaaten nicht einseitig Regelungen für diesen Schiffstyp, über den zulässigen Rahmen in Art. 21, 25, 211 IV SRÜ hinaus, festlegen könnten.

⁴¹¹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 1; siehe zur Problematik dieser Schiffe auch: Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 91; Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2019, 111 ff.; Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, 204 ff.

b) Historie

In einem weiteren Schritt soll kurz die Historie der Norm erörtert werden, denn es gab bereits vor dem Abschluss des SRÜ Bestrebungen eine Mitteilungspflicht einzuführen. Die Regelung aus Art. 23 SRÜ ist in den vorherigen Abkommen nicht enthalten gewesen und erst in den Verhandlungen zum jetzigen SRÜ zur Sprache gekommen.⁴¹² Es hat bei den Verhandlungen zunächst den Vorschlag gegeben, dass solche Schiffe den Küstenstaat bereits zuvor über den Transport informieren müssten.⁴¹³ Obwohl dieser Vorschlag die Sorge vieler Staaten, in Bezug auf die Gefahren, die von diesen Schiffen ausgehen, widerspiegelte, ist dieser Entwurf letztendlich aber nicht in den Text des SRÜ aufgenommen worden.

c) Wortlaut

Weiter soll der Wortlaut der Vorschrift analysiert werden, um deren Anwendungsbereich festzulegen. Es ist davon auszugehen, dass der Anwendungsbereich von Art. 23 SRÜ eher weit zu verstehen ist, da die Vorschrift keine genaue Definition enthält, die auf spezielle Schiffstypen hinweist, noch setzt sie eine spezielle Ladung voraus.⁴¹⁴ Schiffe mit nuklearem Antrieb seien meist Kriegsschiffe oder Eisbrecher. Private Handelsschiffe hingegen seien oft eher in den Transport von nuklearen und gefährlichen Stoffen involviert. In Zusammenhang mit Art. 94 SRÜ sei es die Pflicht der Flaggenstaaten, auf die Einhaltung der geltenden Regelungen für diese Schiffe zu achten.

d) Vorherige Informationspflicht

Art. 23 SRÜ erkennt ausdrücklich das Recht auf friedliche Durchfahrt auch für diese Schiffe an und enthält zumindest keine explizite Vorschrift, die es den Küstenstaaten erlaubt, eine vorherige Benachrichtigung für solche Transporte und Schiffe zu verlangen.⁴¹⁵

⁴¹² Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 2.

⁴¹³ Second Committee UNCLOS III, Draft Articles on Navigation through the Territorial Sea, Including Straits Used For International Navigation, UN Doc. A/CONF.62/C.2/L.16 (1974), Art. 8 (1) and (2).

⁴¹⁴ Ebenso und auch zum Folgenden: Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 3 ff.

⁴¹⁵ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 3 ff.

i. Staatenpraxis

Jedoch besteht in Bezug auf diese Frage Streit innerhalb der internationalen Gemeinschaft und einige Staaten haben bereits nationale Gesetze erlassen, die eine solche vorherige Anmeldung verlangen, wogegen wiederum aber auch Protest anderer Staaten entsteht.⁴¹⁶ Beispielsweise die Vereinigten Staaten und die Sowjet Union haben 1989 eine gemeinsame Erklärung abgegeben, die der Ansicht folgt, dass kein Recht besteht eine vorherige Anmeldung zu verlangen.⁴¹⁷ Andere Staaten wiederum verlangen von Schiffen, die nukleare und umweltverschmutzende Stoffe transportieren, eine vorherige Unterrichtung.⁴¹⁸ Unter anderem die Vereinigten Arabischen Emirate, der Yemen, Djibuti, Pakistan, Polen und Kanada verlangten von Schiffen mit nuklearem Antrieb und Schiffen, die gefährliche Waren transportieren, ausdrücklich eine vorherige Anzeige ihrer Durchfahrt, während Irland⁴¹⁹ mit der IMO weiter über eine Anzeigepflicht verhandelte.⁴²⁰ Frankreich verlange von durchfahrenden Schiffen im Küstengewässer, ihre Ladung offen zu legen, bevor sie einfahren dürften. Studien zeigten zudem unterschiedliche Ansichten von Staaten zu der vorherigen Anmeldung.⁴²¹ Barnes schließt daraus, dass weder eine einheitliche Auslegung von Art. 23 SRÜ noch eine allgemeine gewohnheitsrechtliche Regel dahingehend bestünden.⁴²² Eine generelle Verweigerung der Durchfahrt sei mit Art. 23 und Art. 24 I SRÜ zwar nicht vereinbar, ein Erfordernis für eine vorherigen Ankündigung eines Transports könne mit dem Wortlaut von Art. 23 SRÜ aber kompatibel sein. Auch wenn bei der Entwicklung der Norm eine solche Regelung abgelehnt worden sei, könne sich eine solche Interpretation mit Entwicklungen seit Inkrafttreten des Vertrages begründen lassen.⁴²³ Seit der Planung des SRÜ hätten einige andere Vertragsregime, die später in Kraft traten, derartige Regelungen aufgenommen.⁴²⁴ Säge man die Verträge in Zusammenhang, kön-

⁴¹⁶ Siehe dazu: Roscini, LJIL 15 (2002), 251 ff.

⁴¹⁷ Union of Soviet Socialist Republics/United States: Joint Statement with Attached Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, 23 September 1989, ILM 28 (1989), 1444 ff.

⁴¹⁸ Hakapää/Molenaar, Marine Policy 23 (1999), 142.

⁴¹⁹ Molenaar, Navigational Rights and Freedoms in a European Regional Context, in: Rothwell/Bateman, Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea, 2000, 30; Currie/Van Dyke, RECIEL 8 (1999), 117 ff.

⁴²⁰ Roscini, LJIL 15 (2002), 254.

⁴²¹ Roscini, LJIL 15 (2002), 251.

⁴²² Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 6.

⁴²³ Van Dyke, ODIL 33 (2002), 77, 85–87; Roscini, LJIL 15 (2002), 251 ff.

⁴²⁴ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 6 ff.

ne dies zu einer Interpretation von Art. 23 SRÜ dahingehend führen, dass auch in diesem Kontext eine solche Pflicht zulässig wäre.

ii. Regelungen in anderen Verträgen

Viele Verträge außerhalb des SRÜ sehen ohnehin schon eine vorherige Bekanntmachung der Transporte vor. Sowohl Art. 6 I der Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa von 1991⁴²⁵ und die 1989 Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Waste and its Disposal von 1989⁴²⁶ verlangen von exportierenden Staaten, dass Transporte von gefährlichen Stoffen zuvor bei den Küstenstaaten angekündigt werden müssen. Nach Art. 6 IV beider Verträge kann der Transitstaat dann weitere Informationen zu den Transporten verlangen oder den Transport unter Umständen auch ganz verbieten. Ähnlich verhält es sich ebenfalls beim Izmir Protokoll von 1996,⁴²⁷ nach dessen Art. 6 ebenfalls eine vorherige Anmeldung erfolgen muss. Der Transitstaat hat den Flaggenstaat dann über besondere Regelungen, die für die Durchfahrt gelten zu informieren. Weiter werden vorherige Informationspflichten vom International Atomic Energy Agency Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste von 1990,⁴²⁸ Principle 19 der Rio Declaration⁴²⁹ und in den ILC Draft Articles on the Prevention of Harm from Hazardous Activities⁴³⁰ gefordert.

iii. Schrifttum

Auch wenn eine Tendenz zur Annahme des Bestehens einer vorherigen Informationspflicht oder zumindest deren Sinnhaftigkeit innerhalb des Schrifttums besteht finden sich doch unterschiedliche Ansichten, wie

⁴²⁵ 2101 UNTS, 177.

⁴²⁶ 1673 UNTS, 57.

⁴²⁷ The Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 2942 UNTS 155.

⁴²⁸ IAEA, General Conference Resolution on Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, 21 September 1990, ILM 30 (1991), 556, 560.

⁴²⁹ Report OfThe United Nations Conference On Environment And Development, Annex 1, UN Doc. A/CONF.151/26 (Vol. I).

⁴³⁰ ILC, Report of the International Law Commission: Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, UN Doc. A/56/10 (2001), GAOR 53rd Session, 159, Art. 8.

diese argumentativ begründet werden kann, die im Folgenden dargestellt werden. Barnes merkt an, dass man argumentieren könne, Art. 23 SRÜ würde von einer generellen Pflicht zur vorherigen Information bei grenzüberschreitender Gefährdung überlagert.⁴³¹ Es bliebe aber diskussionswürdig, inwieweit diese Entwicklungen weitere Einschränkungen des allgemeinen Rechts auf friedliche Durchfahrt bewirken könnten, denn die anderen Verträge beinhalteten grundsätzlich einen sehr speziellen Anwendungsbereich, der sich oft auf bestimmte Arten von Ladung beschränke. Zudem gäbe es keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Anwendung über die Vertragsparteien hinaus stattfände.

Roscini hingegen meint, eine Verpflichtung zur vorherigen Information der Küstenstaaten sei mit Art. 23 SRÜ kompatibel, da sie nicht in das Recht auf freie Durchfahrt eingreife und dem Küstenstaat mehr Zeit verschaffe darüber zu entscheiden, ob eine Durchfahrt friedlich und zulässig sei.⁴³² Die vorherige Notifikationspflicht könne zudem als eine Maßnahme nach Art. 194 SRÜ gesehen werden. Seit in Kraft treten des SRÜ, sei die Anzahl an solchen Schiffen auf den Meeren und auch das Bewusstsein der Allgemeinheit für den Umweltschutz gestiegen, was zu einer strikteren Auslegung geführt habe. Der Umweltschutz sei zudem ein wichtiger Aspekt der territorialen Souveränität geworden und sein Schutz ein elementarer Bestandteil der Selbstverteidigung und nationalen Sicherheit von Staaten.

Auch Van Dyke ist der Ansicht, dass internationales Recht eine vorherige Rücksprache mit Staaten erfordere, wenn das Handeln eines Staates erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Umwelt haben könne.⁴³³ Ebenso sei im internationalen Recht verankert, dass eine Nation vorherige Rücksprache mit einer anderen halten müsse, wenn dieser durch ihr Verhalten Schaden drohe.⁴³⁴ Zudem würde dieses Konzept in der internationalen Rechtsprechung aufgegriffen. So sei im Corfu Chan-

⁴³¹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 8.

⁴³² Roscini, LJIL 15 (2002), 252 ff.

⁴³³ Van Dyke, ODIL 33 (2002), 84; 1992 Rio Declaration on Environment and Development, June 14, 1992, U.N. Doc. A/CONF.151/5/Rev.1(1992), Principle 19: "States shall provide prior and timely notification and relevant information to potentially affected States on activities that may have a significant adverse transboundary environmental effect and shall consult with those States at an early stage and in good faith."

⁴³⁴ Restatement (Third) of Foreign Relations Law, Section 601, Comment e (1987).

nel Case des IGH⁴³⁵ und in der Lac Lanoux Arbitration⁴³⁶ ebenfalls entschieden worden, dass eine vorherige Informationspflicht bestünde. Sie sei auch sinnvoll, da sie die unnötigen politischen Spannungen durch Gerüchte verhindere und den betroffenen Staaten die Möglichkeit eröffne, Pläne für mögliche Unglücksfälle zu entwickeln.⁴³⁷ Er merkt ebenfalls an, dass sich eine ähnliche Pflicht in vielen weiteren Verträgen befände und auch nationale Gesetzgebung von Küstenstaaten dahingehende Regelungen beinhalte. Zudem zeige sich eine Entwicklung hin zu einer allgemein anerkannten Informationspflicht und einem Recht der Küstenstaaten, eine solche einzufordern.⁴³⁸ Auch er meint, dass eine Informationspflicht mit Art. 24 SRÜ in Einklang stünde und dass durch den Verweis in Art. 23 SRÜ darauf, dass diese Schiffe Vorsichtsmaßnahmen ergreifen müssen, die durch internationale Abkommen festgelegt sind, auch die Vorgaben des IAEA Code on Transboundary Movement of Radioactive Waste zu beachten seien und so herrschendes internationales Recht harmonisiert werde.

2. Die Übertragung der Regelung auf unbemannte Schiffe

Im Rahmen von unbemannten Schiffen, stellt sich die Frage, wie mit den Dokumenten verfahren werden soll. Grundsätzlich wird bei normalen Schiffen die Besatzung die erforderlichen Dokumente mit sich führen und bei Bedarf den zuständigen Behörden aushändigen. Bei unbemannten Schiffen wird dies so nicht möglich sein.

a) Gegenwärtiger Stand

Tüngler und tho Pesch schlagen vor, die Dokumente in einem verschlossenen Kasten an Bord, der sich von extern öffnen ließe oder ausgehängt hinter Glas aufzubewahren, merken aber auch kurz die Möglichkeit einer

⁴³⁵ Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), 1949 ICJ. 4, I.C.J. Reports 1949, 244 ff. siehe dazu auch: Rothwell/Stephens, *The International Law of the Sea*, 2016, 224, 246.

⁴³⁶ Lac Lanoux Arbitration, 24 I.L.R. 101, 128 (1957); Epiney, in: Wolfrum, *MPEPIL*, 2013, Band 6, 626 ff.; Laylin/Bianchi, *AJIL* 53 (1959), 30.

⁴³⁷ Van Dyke, *ODIL* 33 (2002), 85.

⁴³⁸ Hakapää/Molenaar, *Marine Policy* 23 (1999), 131, 142.

elektronischen Lösung an, wie diese ausgestaltet sein soll, bleibt aber offen.⁴³⁹

Van Hooydonk scheint die Pflicht zur Mitführung von Dokumenten eher als ein Problem zu sehen, das eine Anpassung des Vertrages erfordert, genau wird auf die Problematik aber nicht eingegangen.⁴⁴⁰

b) Vorschlag zur Umsetzung bei unbemannten Schiffen

Dem Vorschlag einer Box für die Dokumente auf dem Schiff soll hier nicht gefolgt werden. Grundsätzlich birgt sie immer die Gefahr der Beschädigung oder des Verlustes der Dokumente in sich, wenn die Schiffe Wochen lang auf See unterwegs sind, selbst wenn sie fest verschlossen sein sollte. Es können immer Defekte an den Boxen entstehen. Wünschenswerter und von Tüngler und tho Pesch bereits kurz angedeutet wäre eine elektronische Lösung. So könnten internationale Online-Register geschaffen werden, in denen die Betreiber die erforderlichen Dokumente als Datei hinterlegen können. Es könnte dann ein TAN System oder Ähnliches eingeführt werden, mit dem die zuständigen Behörden bei Bedarf die Dokumente einsehen können, wenn das Schiff die Küstengewässer durchfährt. Die TAN Vergabe könnte entweder durch eine zentrale Vergabestelle gesteuert werden oder die Kontrollzentren selbst schalten die Dokumente auf Anfrage frei.

c) Vereinbarkeit von Online-Registern mit dem SRÜ

i. Einführung

Im Folgenden soll darauf eingegangen werden, ob diese Lösung mit Art. 23 SRÜ vereinbar ist. Der Wortlaut der Vorschrift spricht von „mitführen“ der Dokumente. Dadurch wird impliziert, dass die Dokumente sich an Bord befinden. Wie zuvor angemerkt, ist Sinn und Zweck der Vorschrift, aber einen gewissen Schutz für die Küstenstaaten und ihre Küstenregionen vor Gefahren, die durch die Schiffe entstehen können, zu implementieren. Es muss also wieder ein Interessenausgleich zwischen dem Recht auf freie Durchfahrt der Flaggenstaaten und dem Interesse

⁴³⁹ Tüngler/tho Pesch, RdTW (2017), 126.

⁴⁴⁰ Van Hooydonk, JIML 20 (2014), 410.

der Küstenstaaten ihre Umwelt und Einwohner, beispielsweise vor fatalen Folgen von Schiffsunfällen in diesen besonderen Fällen oder dem Auslaufen gefährlicher Stoffe, zu schützen, stattfinden. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass eine vorherige Übermittlungspflicht in den Online-Registern einen größeren Eingriff in das Recht auf freie Durchfahrt darstellen kann als das bloße Mitführen der Dokumente. Das wäre zumindest der Fall, wenn die Register so ausgestaltet sind, dass der Transitstaat schon vor Eintreffen des Schiffes sämtliche Dokumente einsehen könnte. Gerade mit Hinblick darauf, dass diese Problematik schon bei normalen Schiffen besteht und unter Berücksichtigung des Umstands, dass eine Bestimmung zur vorherigen Übermittlung ausdrücklich nicht in den Vertrag aufgenommen werden sollte, stellt sich die Frage, ob bei unbemannten Schiffen trotzdem ein solches Erfordernis statuiert werden kann.

ii. Systematik des Vertrages

Die Systematik des SRÜ spricht dafür, zumindest bei unbemannten Schiffen dieses Typs eine vorherige Übermittlungspflicht anzunehmen. In Zusammenhang mit Art. 21, 22 II und 25 SRÜ ergibt sich, dass die Vorschrift dem Schutz des Küstenstaates dienen soll. Nationale Bestimmungen, die eine vorherige Übermittlung vorsehen, könnten mittelbar sogar der Sicherheit der Schifffahrt und dem Erhalt der lebenden Ressourcen im Sinne von Art. 21 I SRÜ dienen. Auch Art. 22 II SRÜ, der den Küstenstaaten das Recht einräumt, nur bestimmte Wege für den Transit freizugeben, deutet wie bereits angemerkt darauf hin, dass die Bestimmungen dem Schutz des Küstenstaates dienen. Ebenso impliziert Art. 25 SRÜ dies, wenn auch diese Art Schiffe nicht per se unter Art. 25 SRÜ fällt. Auch bei unbemannten Schiffen dieses Typs dürfte nicht automatisch eine nicht-friedliche Durchfahrt vorliegen. Dennoch räumt auch Art. 25 SRÜ den Küstenstaaten die Möglichkeit ein, sich zu schützen. Gerade mit Hinblick auf die gesteigerten Schutzinteressen des Küstenstaates vor unbemannten nuklearen Schiffen ergibt sich also auch aus systematischen Gesichtspunkten, dass der Schutz der Küstenstaaten Vorrang haben sollte.

iii. Andere Verträge

Wie oben bereits angesprochen enthalten viele andere Verträge oder auch nationale Regelungen von Küstenstaaten Normen, die eine vorherige Übermittlung an die Transitstaaten schon vorsehen, was dafürsprechen

kann, dass eine Übermittlungspflicht ohnehin allgemein anerkannt ist. Zudem verlangt Art. 23 SRÜ, dass die Dokumente mitgeführt werden, die nach anderen Abkommen erforderlich sind. Unter diese dürften auch die Abkommen fallen, die diese Pflicht ohnehin schon beinhalten und verpflichtend machen. Umgekehrt kann aber, wie Barnes⁴⁴¹ dies auch tut, argumentiert werden, dass sich allein aus diesem Umstand, aufgrund von abweichender Staatenpraxis, noch keine allgemeine Pflicht zur vorherigen Information ableiten ließe, die man so einfach auf unbemannte Schiffe übertragen könnte. Allerdings tritt bei unbemannten Schiffen zu der Gefahr der gefährlichen Stoffe die Unbemanntheit als weiteres Risiko hinzu. Darauf aufbauend könnten diese Schiffe eine noch größere Gefahr für die Küstenstaaten bedeuten, da beispielsweise eine größere Wahrscheinlichkeit für das Unbemerkt bleiben von Lecks besteht, denn die Programme an Bord könnten diese durch Fehler nicht rechtzeitig melden. Die Küstenstaaten dürften daher ein noch größeres Interesse an einer solchen Pflicht entwickeln, als ohnehin schon besteht. Es bleibt abzuwarten, wie die Staatenpraxis sich ändert, wenn Gegenstand der Diskussion die Anwendbarkeit auf unbemannte Schiffe wird. Es kann prognostiziert werden, dass diese technische Entwicklung möglicherweise zu einer breiteren Anerkennung der diskutierten Informationspflicht führt und die Entwicklung einer gewohnheitsrechtlichen Pflicht weiter vorantreibt.

iv. Umweltschutz

Der immer wichtiger werdende Umweltschutz, der durch große Teile des SRÜ insgesamt aufgegriffen und gefördert wird, sollte bei der Abwägung ebenfalls mit einfließen. Wenn unbemannte Schiffe ein noch größeres Risiko für die Umwelt bergen, dann muss ein Mechanismus geschaffen werden, der diesen Gefahren entgegenwirkt und den Küstenstaaten die Möglichkeit gibt, sich auf alle eventuellen Szenarien vorzubereiten, um auch für andere Staaten Schaden zu minimieren. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls auf Art. 194 SRÜ hinzuweisen, der implizieren könnte, dass es sich bei der vorherigen Pflicht zur Übermittlung um eine Maßnahme zum Umweltschutz handelt.

⁴⁴¹ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 8.

d) Fazit

Es lässt sich daher zusammenfassend sagen, dass bei unbemannten Schiffen die Erstellung eines Online-Registers, in das die Flaggenstaat zuvor die Dokumente einstellen, die beste Lösung ist, um die Problematik der Mitführungspflicht zu lösen. Eine solche Pflicht zum Hochladen der Dokumente dürfte im Verhältnis zum Schutzinteresse der Küstenstaaten und im Hinblick auf die Gefahr, die solche Schiffe im Zusammenhang mit der Unbemanntheit bergen, auch mit Art. 23 SRÜ vereinbar sein. Nur weil die Dokumente vorher zur Verfügung gestellt werden, liegt nicht automatisch ein nicht hinzunehmender Eingriff in das Recht auf freie Durchfahrt vor. Den Küstenstaaten wird dadurch kein Vetorecht oder eine allgemeine Befugnis, die Durchfahrt zu untersagen, eingeräumt. Im Gegenteil trägt die vorherige Übermittlung zu einer friedlichen Durchfahrt bei, die durch die Küstenstaaten grundsätzlich nicht untersagt werden kann. Die Vorkehrungen sollen nur eine Reaktionsmöglichkeit bieten, die im Interesse aller den Transport dieser Güter sicherer macht und eine schnelle Reaktion bei Unglücksfällen ermöglicht.

Sollte man dies anders sehen, bliebe immer noch die Möglichkeit, die Register so zu gestalten, dass nicht vorab alle Dokumente durch den Transitstaat eingesehen werden können, sondern die Dokumente immer erst auf Anfrage freigegeben werden. Dann bestünde praktisch kein Unterschied zu einer Situation, in der das Schiff angehalten und die Vorlage der Dokumente verlangt wird. Insgesamt zeigt sich die Anwendung auf unbemannte Schiffe in diesem Bereich also als nicht sonderlich problematisch und umsetzbar.

III. Besondere Vorsichtsmaßnahmen nach Art. 23 SRÜ

1. Die Auslegung der Vorschrift

Nach Art. 23 müssen solche Schiffe auch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen beachten, die in internationalen Übereinkünften für sie vorgeschrieben sind. Barnes merkt an, dass nicht explizit geregelt sei, auf welche anderen Verträge die Norm sich bezöge, woraus er schließt, dass die Norm auch künftige Kontrollmaßnahmen mit einschließen solle.⁴⁴² Die

⁴⁴² Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 23, Rn. 9.

IMO habe eine Reihe von Regelungen aufgelistet, die unter den Anwendungsbereich der Norm fallen sollen.⁴⁴³

Diese beinhalten das SOLAS Abkommen und dort vor allem Kapitel VII in Bezug auf gefährliche Ladung, sowie Kapitel VIII in Bezug auf Schiffe mit atomarem Antrieb. Nach Reg. VIII/10 des SOLAS Abkommens sollen Schiffen mit atomarem Antrieb, die die Vorgaben erfüllen Zertifikate erteilt werden. Kapitel VII legt Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Verpackung und Lagerung für Schiffe fest, die gefährliche Ladung transportieren. Dieses Kapitel wird von mehreren IMO Codes ergänzt, die mittlerweile verbindlich geworden seien.

Darunter befinden sich der International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code); the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code); the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code); the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (INF Code) und the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code).⁴⁴⁴ Diese Regelungen enthalten meist unter anderem Vorgaben dazu, welche Beschädigungen die Schiffe aushalten können müssen, ohne dass sie die Umwelt schädigen, welche Brandschutzbestimmungen eingehalten werden müssen, was zum Schutz der Besatzung unternommen werden muss, welche technischen Kontrollmechanismen beispielweise in Bezug auf Temperatur enthalten sein müssen, wie die Schiffe belüftet werden sollen, welche Materialien verbaut werden dürfen und wie ihre Qualität gesichert werden kann.

2. Übertragbarkeit auf unbemannte Schiffe

Diese Maßgaben sollten grundsätzlich auch auf unbemannte Schiffe anwendbar sein. Es ist beim Bau dieser Schiffe, wie bei allen anderen Schiffen auch, zu beachten, dass diese Regelungen eingehalten werden.

⁴⁴³ IMO, Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the IMO, IMO Doc. LEG/MISC.7 (2012), 33, IMO Doc. LEG/MISC.8 (2014), 37.

⁴⁴⁴ Alle abrufbar unter: www.imo.org.

IV. Die Entrichtung von Gebühren für bestimmte Dienste der Küstenstaaten im Küstenmeer nach Art. 26 II SRÜ

Gemäß Art. 26 SRÜ können die Küstenstaaten für bestimmte Dienste im Küstenmeer die Zahlung von Gebühren von fremden Schiffen verlangen. In diesem Zusammenhang stellt sich bei unbemannten Schiffen die Frage, wie die Entrichtung dieser Gebühren erfolgen kann.

1. Die Auslegung der Vorschrift

Bei der Erhebung solcher Gebühren dürfe der Küstenstaat nicht diskriminierend vorgehen.⁴⁴⁵ Die Vorschrift stelle zudem eine klare Begrenzung der Rechte der Küstenstaaten zum Schutz des Rechts auf freie Durchfahrt dar.

Wegzölle in den Küstenmeeren gingen bereits auf das 15. Jahrhundert zurück, seien aber immer schon Gegenstand von Streitigkeiten gewesen.⁴⁴⁶ Im 19. Jahrhundert habe dann das Institut de Droit International 1882 einstimmig festgelegt, dass keine Wegzölle durch die Küstenstaaten erhoben werden dürften.⁴⁴⁷ Die Regelung, dass keine allgemeinen Zölle, aber Gebühren für bestimmte in Anspruch genommene Dienste erhoben werden können, ginge auf Schücking⁴⁴⁸ im Rahmen der Haager Kodifikationskonferenz zurück und sei von der ILC so aufgenommen worden. Der Wortlaut der Vorschrift aus dem Abkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone von 1958 sei dann fast unverändert in das SRÜ überführt worden.

Yang schlägt vor, dass bei der Auslegung der Vorschrift zwischen allgemeinen und speziellen Diensten unterschieden werden müsse.⁴⁴⁹ Allgemeine Dienste seien laut Barnes Dienste, die jedem Schiff zur Verfügung gestellt würden, wie das Aufstellen und Warten von Navigationshilfen in

⁴⁴⁵ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 1.

⁴⁴⁶ Smith Homans/Smith Homans Jr, A Cyclopedia of Commerce and Commercial Navigation, 1858, 534.

⁴⁴⁷ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 2 ff.

⁴⁴⁸ Walther Max Adrian Schücking (*6.1.1875, †25.8.1935) war ein liberaler Politiker und Völkerrechtler und als erster und einziger Deutscher von 1931 bis zu seinem Tod ständiger Richter am Ständigen Internationalen Gerichtshof in Den Haag. Zudem trägt seit 1995 das Walther-Schücking-Institut für Internationales Recht, das 1914 als Kieler Institut für Internationales Recht gegründet wurde und damit ältestes Universitätsinstitut für Internationales Recht in Deutschland ist, seinen Namen.

⁴⁴⁹ Yang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, 2006, 179.

Form von beispielsweise Bojen, Lichtanlagen und anderen Signalen.⁴⁵⁰ Diese Hilfen könnten allerdings kostenpflichtig sein, wenn sie zum Einfahren in den Hafen angewendet würden und so nicht jedes vorbeifahrende Schiff automatisch betreffen, denn Art. 26 SRÜ regle nicht eindeutig, inwieweit Kosten für allgemeine Dienste erhoben werden könnten, wenn diese nicht von allen Schiffen, sondern nur von speziellen genutzt würden. Spezielle Dienste seien hingegen solche, die sich an ein bestimmtes Schiff richteten wie Lotsendienste, das Bergen und Abschleppen von Schiffen, die Entfernung von Wracks oder dringende Reparaturen. Die Kosten für diese Dienste sollten laut Nordquist in einem angemessenen Verhältnis zum Aufwand stehen.⁴⁵¹ Barnes merkt allerdings an, dass die Preise nicht unter der Kontrolle der Küstenstaaten stünden, da sie häufig durch private Unternehmen ausgeführt würden.⁴⁵² Anders als Ngantcha, ist Barnes nicht der Auffassung, dass eine Weigerung der Zahlung für die Dienste zu einer nicht-friedlichen Durchfahrt führe, da es im internationalen Privatrecht ausreichend Mittel und Wege gäbe die Forderung zu begleichen.⁴⁵³

2. Übertragbarkeit auf unbemannte Schiffe

Viele der Dienste, die zahlungspflichtig in Anspruch genommen werden, sind durch die Besatzung vor Ort zu zahlen, da sonst eine Beitreibung der Zahlungen für die Küstenstaaten verkompliziert würde. Bei unbemannten Schiffen stellt sich daher die Frage, wie die Zahlung durchgeführt werden können, wenn kein Personal auf den Schiffen anwesend ist. Bei Navigationshilfen oder ähnlichen Diensten, die immer auf den gleichen Strecken zur Anwendung kommen, könnte eine Zahlung im Voraus getätigt werden, sobald die Route der Handelsschiffe bekannt ist. Wie die mitzuführenden Dokumente könnte die Bestätigung der Zahlungen in die Online-Register mit eingespeist werden. Bei Diensten, die spontan angeboten werden, wie die Reparatur von Schiffen oder Abschleppdienste, müsste dann eine Rechnung an die jeweilige Reederei gestellt werden. Da die Schiffe für die Durchführung dieser Dienste meist in den Hafen

⁴⁵⁰ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 6; siehe auch Yang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, 2006, 179.

⁴⁵¹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 236.

⁴⁵² Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 7.

⁴⁵³ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 8 ff.; Ngantcha, The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea, 1990, 176 ff.

des Küstenstaates einlaufen und dort einige Zeit verbleiben müssen, stellt diese Vorgehensweise für die Staaten und tätigen Unternehmen wohl kein zu großes finanzielles Risiko dar. Wie Barnes bereits anmerkt⁴⁵⁴, bestehen sonst privatrechtlich genügend Mechanismen, um Forderungen durchsetzen zu können. Bei Ausschöpfung neuester technischer Möglichkeiten könnte allerdings auch eine Zahlung per Echtzeitüberweisung erfolgen oder es könnten anderen technische Lösungen wie Apps oder PayPal genutzt werden.

⁴⁵⁴ Barnes, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 26, Rn. 8 ff.

F. Auswirkungen auf die Piraterievorschriften

I. Ausgangslage

Sollten sich unbemannte Handelsschiffe in Zukunft durchsetzen und einen größeren Teil der Handelsflotten ausmachen, wird sich auch das Bild der Piraterie⁴⁵⁵ verändern. Wo heute noch häufig bewaffnete Gruppen mit kleinen schnellen Booten die Besatzung und so das gegnerische Schiff unter ihre Kontrolle bringen, werden in Zukunft Hacker vom Land aus die Navigationssysteme der Handelsschiffe manipulieren und diese umleiten, um sie dann an einem anderen Ort in ihre Gewalt zu bringen und zu plündern oder Lösegeld von den Reedereien zu erpressen. Diese drohenden Änderungen durch unbemannte Schiffe stellen die bisherigen Vorschriften des Seerechtsübereinkommens zur Seeräuberei auf die Probe. Insbesondere die Definition aus Art. 101 SRÜ wird dann in den Fokus rücken. Noch ist Seeräuberei danach jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung durch die Besatzung oder Fahrgäste eines privaten Schiffes zu privaten Zwecken, die sich auf hoher See oder von einem Ort aus, der keiner Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein anderes Schiff, Personen oder Vermögenswerte an Bord eines anderen Schiffes richtet. Insbesondere das Erfordernis, dass der Angriff von einem anderen Schiff aus erfolgen muss und das Merkmal „auf hoher See“ dürfen sich bei einer Anpassung der Formen von Piraterie als problematisch erweisen. Die Norm lässt, so wie ihr Wortlaut bezüglich des Angriffs von Schiffen aus derzeit konzipiert ist, wenig Spielraum zur Auslegung. Hier wäre möglicherweise über die Ergänzung einer weiteren Variante zu diskutieren. Was das Merkmal „auf hoher See“ angeht, stellt sich eine ähnliche Problematik wie bei der Verfolgung von Cyberkriminalität insgesamt. Denn Piraterie wird dann auch grundsätzlich eine Form von Cyberkriminalität⁴⁵⁶ sein.

⁴⁵⁵ Siehe zur Problematik der Piraterie im Allgemeinen auch: Schiedermaier, AöR 135 (2010), 185 ff.; von Arnould, AVR 47 (2009), 454 ff.; Fischer-Lescano/Kreck, AVR 47 (2009), 481 ff.; Sax, Soldaten gegen Piraten. Der extraterritoriale Einsatz der deutschen Marine zur Piratenbekämpfung im Lichte von Völkerrecht und Grundgesetz, 2018, besprochen von: Fastenrath, AöR 144 (2019), 655 ff.; Schmahl, AöR 136 (2011), 44 ff.

⁴⁵⁶ Allgemein zur Problematik von Cyberkriminalität siehe: Haase, Computerkriminalität im europäischen Strafrecht, 2017; Kochheim, Cybercrime und Strafrecht in der Informations- und Kommunikationstechnik: Cybercrime und IuK-Strafrecht, 2018; Reindl-Krauskopf, ZaöRV 74 (2014), 563 ff.

Im Rahmen von Art. 102 SRÜ wäre ein denkbares zusätzliches Szenario, dass Soldaten des Militärs selbst ein Kriegsschiff hacken und manipulieren, um damit Handlungen im Sinne des Art. 101 SRÜ zu begehen.

Interessant kann noch die Frage werden, ob für die neuen Szenarien ein paralleles Prinzip der Aufbringung aus Art. 105–107 SRÜ erforderlich wäre. Hier ist zu überlegen, ob nicht die normalen Strafverfolgungsregeln, die an Land herrschen, ausreichend sind. Wenn Piraterie zum Großteil letztendlich zu Cyberkriminalität wird, werden Piraten wahrscheinlich an Land wie reguläre Straftäter verfolgt werden. Problematisch ist weiter, welcher Staat dann die Strafverfolgungsbefugnis haben soll.

II. Der Pirateriebegriff des SRÜ

Gemäß Art. 101 SRÜ ist Seeräuberei jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte gerichtet ist. Zudem werden Teilnahme und Anstiftung miterfasst.⁴⁵⁷

1. Auslegung des Pirateriebegriffs nach dem SRÜ

a) Art. 101 SRÜ

Zunächst soll eine Auslegung von Art. 101 SRÜ in Bezug auf Sinn und Zweck, die Historie und den Wortlaut der einzelnen Bestandteile der Norm erfolgen, um später darauf eingehen zu könne, wie die Norm sich

⁴⁵⁷ Allgemein zur Pirateriedefinition siehe auch: Krajewski, *Völkerrecht*, 2020, § 14, Rn. 43 ff.; von Arnould, *Völkerrecht*, 2019, Rn. 826; Churchill, *Piracy and international Norms*, in: Koutrakos/Shordas, *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, 2014, 12 ff.; Petrig, in: Rothwell/Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, 846; Rothwell/Stephens, *The international Law of the Sea*, 2016, 171 ff.; Wolfrum, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, 306 ff.; Schladebach/Esau, *DVB1* 2012, 475 ff.; Schmahl, *AöR* 136 (2011), 52 ff.

im Verhältnis zu einer Situation mit unbemannten Schiffen verhalten wird.

i. Sinn und Zweck der Vorschrift

Sinn und Zweck der Vorschrift ist für den Bereich des internationalen Rechts eine einheitliche Definition zu schaffen.⁴⁵⁸ Die Definition sei zudem gewohnheitsrechtlich anerkannt, wenn auch ein Teil der internationalen Gemeinschaft sie nicht für abschließend halte. Anders als die anderen Definitionen des Vertrages geht ihr Anwendungsbereich also über den des SRÜ hinaus.⁴⁵⁹ Innerhalb des SRÜ sei die Funktion der Definition, den Anwendungsbereich weiterer Vorschriften zu eröffnen und so die Pflicht zur Zusammenarbeit aus Art. 100 SRÜ, das Recht zur Aufbringung aus Art. 105 SRÜ und das Recht zum Betreten aus Art. 110 SRÜ auszulösen.⁴⁶⁰ Über Art. 58 II SRÜ sei Art. 101 SRÜ auch auf die ausschließliche Wirtschaftszone anwendbar.

ii. Historische Entwicklung

Eine genaue Definition für den Pirateriebegriff festzulegen, gestaltete sich in der Vergangenheit schwierig, da vielfältige und teilweise auch widersprüchliche Quellen existierten.⁴⁶¹ Zudem stellten sich bei der Entwicklung viele kontroverse Fragen, wie beispielsweise, die Größe des geographischen Anwendungsbereichs, ob politisch motivierte Handlungen erfasst werden und ob Staaten dem potentiellen Täterkreis angehören sollten. Frühe Definitionen von Piraterie gingen zunächst davon aus, dass es sich um einen einfachen Raub eben nur auf dem Meer ohne Kaperbrief oder staatliche Zustimmung handelte.⁴⁶² Nach Lauterpacht sei Seeräuberi jede unautorisierte Gewalttat eines privaten Schiffes auf hoher See

⁴⁵⁸ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 1; Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 197; für allgemeine Informationen siehe auch, Rubin, Piracy, in: Bernhardt, Encyclopedia of Public International Law, Band 11, 1989, 259 ff.

⁴⁵⁹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 200.

⁴⁶⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 2.

⁴⁶¹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 3 ff. allgemein zur historischen Entstehung von Normen zur Pirateriebekämpfung siehe auch: Dubner, The Law of International Sea Piracy, 1980, 37 ff.

⁴⁶² AJIL 20 (1926) Issue S5, Supplement Codification of International Law, Questionnaire No. 6 Piracy, 222, 223.

gegen ein anderes Schiff mit der Absicht dieses zu plündern.⁴⁶³ Er sieht allerdings auch, dass diese Definition lückenhaft ist, da auch nicht erfasste Szenarien wie Mord auf Hoher See ohne den Vorsatz zur Plünderung als Piraterie angesehen würden. Nachdem diese enggefasste Definition schon keinen Anklang gefunden habe, sei es allerdings schwierig gewesen sich auf eine weitere zu verständigen.⁴⁶⁴

Die Grundlagen der heutigen Piraterievorschriften stammen aus dem 20. Jahrhundert.⁴⁶⁵ Der Wortlaut des Art. 101 SRÜ folge dem von Art. 15 der High Seas Convention. Dieser sei wiederum fast unverändert dem Entwurf der ILC von 1956 entnommen worden.⁴⁶⁶ Die ILC habe ihre Definitionen weitestgehend auf die Ergebnisse eines Forschungsprojekts der Harvard University von 1932 gestützt, welchem auch die Kodifizierungsversuche der League of Nations von 1926 zugrunde lagen. Strenggenommen könne die Arbeit, die zur Erstellung der Entwürfe führte, nicht als Kodifikation bezeichnet werden, denn aufgrund der oben beschriebenen kontroversen historischen Lage zur Definition von Seeräuberei habe es keine allgemeine gewohnheitsrechtliche Grundlage gegeben, die zu einer reinen Kodifikation hätte führen können.⁴⁶⁷ Herangezogen worden seien hauptsächlich diverse nationale Rechtsprechung und Gesetzgebung, Veröffentlichungen von Juristen der damaligen Zeit sowie Staatenpraxis.⁴⁶⁸ Botschafter Matsuda,⁴⁶⁹ der federführend für den Entwurf von 1926 war, sei scheinbar ohne historische Grundlage an die Entwicklung herangegangen und habe keine Erklärung zur Entstehung seines Entwurfes abgegeben.⁴⁷⁰ Auch die Arbeit der Forscher aus Harvard von 1932 sei eher als *de lege ferenda* und die der ILC aus den 1950er Jahren als rechtssetzend beschrieben worden.⁴⁷¹ Nichtsdestotrotz hätten

⁴⁶³ Lauterpacht, in: Oppenheim's International Law, 1937, 486, so zitiert bei: Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 3, siehe dazu auch: Guilfoyle, Piracy and Terrorism, in: Koutrakos/Skordas, The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives, 2014, 34.

⁴⁶⁴ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 3.

⁴⁶⁵ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 100, Rn. 5; siehe zur Entwicklung der Norm auch Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 197 ff.

⁴⁶⁶ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 9, Art. 39.

⁴⁶⁷ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 100, Rn. 5.

⁴⁶⁸ Rubin, The Law of Piracy, 1998, 331 ff.

⁴⁶⁹ Michikazu Matsuda war japanischer Botschafter, Doktor der Rechte und Mitglied des Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law der League of Nations.

⁴⁷⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 100, Rn. 5.

⁴⁷¹ Rubin, The Law of Piracy, 1998, 333.

die heutigen SRÜ Regelungen sich mittlerweile zu anerkanntem Gewohnheitsrecht entwickelt.⁴⁷² In Bezug darauf seien sie allerdings nicht abschließend, denn Art. 105 SRÜ spreche nur von der richterlichen Jurisdiktion der Flaggenstaaten von Kriegsschiffen.⁴⁷³ Gewohnheitsrechtlich sei allerdings anerkannt, dass internationales Recht allen Staaten universelle Jurisdiktion in Bezug auf Piraten gewähre, unabhängig davon, ob ein Kriegsschiff sie aufgenommen habe. Diese Befugnis sei auch nicht durch das SRÜ aufgehoben worden.⁴⁷⁴ Es zeigt sich also zusammenfassend, dass die Entstehung der heutigen Pirateriedefinition weit zurück geht und über die Zeit immer wieder kontrovers diskutiert wurde, sich mit der heutigen Definition des SRÜ aber eine einheitliche Definition durchgesetzt hat, die sogar gewohnheitsrechtliche Wirkung entfaltet.

iii. „Jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung“

Im Folgenden soll darauf eingegangen werden, wie die Begriffe rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung und Plünderung zu interpretieren sind. Laut verbreiteter Ansicht ist Gewaltanwendung allein bereits ausreichend und ihr muss nicht zwangsläufig der Vorsatz zur Wegnahme fremder Sachen zugrunde liegen.⁴⁷⁵ In Bezug auf das Merkmal der Rechtswidrigkeit gäbe es laut Guilfoyle verschiedene Ansätze, wie sich diese begründen ließe. Eine Möglichkeit sei, immer von einer rechtswidrigen Handlung auszugehen, solange diese ohne staatliche Erlaubnis erfolge, andere überließen dem nationalen Recht, darüber zu entscheiden, wann es eine Handlung als rechtswidrig qualifiziere.⁴⁷⁶ Zu favorisieren ist hier letztere Auffassung, da, wie weiter unten noch angesprochen wird, auch die anderen Merkmale der Norm durch das jeweilige nationale Recht konkretisiert werden müssen. Obwohl der Text in Bezug auf Handlungen mit dem Plural arbeitet, reicht eine einzige Handlung zur Erfüllung des

⁴⁷² Shearer, Piracy, MPEPIL, Band 8, 2013, 320 ff., Rn. 13; Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, 2009, 31 ff.

⁴⁷³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 100, Rn. 6.

⁴⁷⁴ Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, 2011, 149 ff.

⁴⁷⁵ Gidel, Le droit international public de la mer: le temps de paix, Vol. I, 1932, 309; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 5.

⁴⁷⁶ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 201; siehe zum Merkmal der Rechtswidrigkeit und fehlenden Rechtfertigungsgründen auch Schmahl, AöR 136 (2011), 59.

Tatbestandes aus.⁴⁷⁷ Hinzuweisen ist zudem darauf, dass der in letzter Zeit durch die IMO und den Sicherheitsrat viel verwendete Begriff „armed robbery at sea“ sich auf gewalttätige Übergriffe auf Schiffe im Küstenmeer und in Häfen bezieht und in diesem Zusammenhang ebenfalls kein tatsächlicher Raub Voraussetzung ist, sondern ebenfalls die Gewaltanwendung an sich ausreicht.⁴⁷⁸

iv. „Zu privaten Zwecken“

Ein Hauptstreitpunkt bei der Auslegung des SRÜ sei gewesen, ob mit der Formulierung „zu privaten Zwecken“ auch noch politisch motivierte Handlungen unter die Pirateriedefinition fallen könnten.⁴⁷⁹ Die Formulierung habe eine komplexe und umstrittene Historie, sei in der jetzigen Form aber noch nicht lange Gegenstand geltender Vorschriften.⁴⁸⁰ Das erste Mal sei der Begriff 1892 aufgetreten.⁴⁸¹ Ohne weitere Erklärung zur Herkunft tauchte die Formulierung dann wieder im Entwurf der League of Nations 1926 auf.⁴⁸² Art. 1 des Entwurfs lautete: „Piracy occurs only on the high sea and consists in the commission for private ends of depredations upon property or acts of violence against persons. It is not required [...] that [such] acts should be committed for the purpose of gain, but acts committed with a purely political object will not be regarded as constituting piracy.“⁴⁸³

Zweck dieser Regelung sei allerdings gewesen, Aufständischen, die im Verlauf von Bürgerkriegen fremde Schiffe angriffen, aus dem Anwendungsbereich herauszunehmen und habe keine weitere Auswirkung haben sollen. Ebenso enthielt der Harvard Entwurf von 1932 eine ähnliche Regelung, dessen Autoren wohl davon ausgingen, dass Aufständische in Bürgerkriegen nach Kriegsrecht behandelt werden sollten und nicht

⁴⁷⁷ Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, 2011, 60.

⁴⁷⁸ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 6.

⁴⁷⁹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 7; dazu auch Schmahl, AöR 136 (2011), 57 und Krajewski, Völkerrecht, 2020, § 14, Rn. 44.

⁴⁸⁰ Allgemein dazu: Guilfoyle, Piracy and Terrorism, in: Koutrakos/Skordas, The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives, 2014, 33 ff.

⁴⁸¹ Bishop, New Commentaries on the Criminal Law, 1892, Vol. I, § 553, 339 und Vol. II, § 1058, 617.

⁴⁸² AJIL 20 (1926) No. 5, Supplement Codification of International Law, Questionnaire No. 6 Piracy, 228 ff.

⁴⁸³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 7.

dem allgemeinen Seerecht unterfielen.⁴⁸⁴ Auch die ILC übernahm diesen Entwurf, ohne Anmerkungen zu machen, welche Fälle mit der Formulierung genau gemeint sein sollten.⁴⁸⁵ Lediglich Francois merkte zu seinem ursprünglichen Entwurf an, dass auch in diesem Kontext Aufständische und Kriegsschiffe ausgenommen werden sollten.⁴⁸⁶ Trotz dieser restriktiven, historisch oft vertretenen Ansicht herrsche heute wohl die Meinung vor, dass die Pirateriedefinition des SRÜ jede Form politisch motivierter Handlungen ausschließe.⁴⁸⁷ Es werde allerdings auch vertreten, dass politische Handlungen, die nicht durch staatliche Stellen genehmigt seien eine private Handlung darstellten und somit unter die Pirateriedefinition fielen.⁴⁸⁸ Guilfoyle vertritt zutreffend, dass diese Interpretation eher in Einklang mit der historischen Entwicklung der Norm stehe, wonach nicht sämtliche politisch motivierten Handlungen ausgenommen werden sollten.⁴⁸⁹ Zudem würde dieser Ansatz mit dem *Castle John Case*⁴⁹⁰ und *Institute of Cetacean Research v Sea Shepherd*⁴⁹¹ auch von der internationalen Rechtsprechung unterstützt, die beide Handlungen durch Umweltaktivist*innen gegen andere Schiffe als Piraterie qualifizierten.

Ein weiteres Beispiel ist zudem der *Achille Lauro Case*,⁴⁹² in dem ein privates Kreuzfahrtschiff durch palästinensische Terroristen entführt wurde, um Gefangene freizupressen. Im Zuge der Entführung drohten die Terroristen zudem damit, das Schiff in die Luft zu sprengen. Dieser Vorfall wurde unter anderem von den Vereinigten Staaten von Amerika als Piraterie eingestuft. Abgesehen von der politisch motivierten Hand-

⁴⁸⁴ Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy, AJIL 26 (1932), No. 1 Suppl., 857, 768 ff., 777.

⁴⁸⁵ ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 28, Art. 39.

⁴⁸⁶ ILC, Summary Records of the Meetings of the 7th Session, ILC Yearbook (1955), Vol. I, 40 ff.

⁴⁸⁷ Dubner/Pastorius, *Journal of Maritime Law and Commerce* 45 (2015), 415 ff.; McDougal/Burke, *The Public Order of the Oceans*, 1962, 821.

⁴⁸⁸ Guilfoyle, *ICLQ* 59 (2010), 141, 143; Geiß/Petrig *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, 2011, 61.

⁴⁸⁹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 10.

⁴⁹⁰ Cour de cassation de Belgique (Court of Cassation of Belgium), *Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV Mabeco and NV Parfin*, 19 December 1986, ILR 77 (1988), 537, 540, besprochen, von: Menefee, *CWILJ* 24 (1993) 1, 10 ff.

⁴⁹¹ *Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society*, US Court of Appeals (9th Circuit), 725 F3 d 940 (2013), 944, ILDC 2176 (US 2013); weiter dazu siehe auch: Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2019, 454 ff.

⁴⁹² Siehe dazu auch: Halberstam, AJIL 82 (1988), 269 ff.; Ragni, in: Wolfrum, *MPEPIL*, 2012, Band 1, 47.

lung ergeben sich hier allerdings im Rahmen der Pirateriedefinition noch andere Probleme mit dem 2-Schiffe-Erforderniss der Norm, weswegen in diesen Fällen die Annahme von Piraterie zumindest nach dem SRÜ auch kritisch gesehen werden kann.

Auch Staatenpraxis zeige mittlerweile, dass zumindest politisch motivierte Gewalt gegen Zivilisten immer unakzeptabel sei.⁴⁹³ Nach Guilfoyle sollten Ausnahmen mit Hinblick auf die historische Entwicklung allerdings restriktiv angewendet werden.⁴⁹⁴

v. „Auf der Hoben See oder an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht“

Die Formulierung „an einen Ort der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht“ wurde eingeführt, um Fälle zu erfassen in denen ein Schiff Handlungen in den Gewässern von Inseln vornimmt, die Terra Nullius sind oder vor den Küsten nicht okkupierter Gebiete.⁴⁹⁵ Guilfoyle merkt an, dass die Formulierung der Norm vorgebe, dass die Handlungen durch die Besatzung oder Fahrgäste eines privaten Schiffs oder Flugzeugs gegenüber einem Schiff, Flugzeug, Personen oder Eigentum, welches sich entweder vor der Küste oder in den inneren Gewässern des unokkupierten Landes befände, verübt werden müssten.⁴⁹⁶ Da Art. 101 lit. a) ii) SRÜ nicht zwangsläufig voraussetze, dass die Handlung sich gegen ein anderes Schiff richten müsse sondern auch ausreichen ließe, wenn sich die Handlung gegen Personen richte, könne die Norm dahingehend interpretiert werden, dass die Definition auch Handlungen erfasse, durch die sich die Besatzung gegen den eigenen Kapitän wende.⁴⁹⁷ Er gibt allerdings zu bedenken, dass fraglich sei, ob in solchen Fällen tatsächlich davon gesprochen werden könne, dass diese Handlungen außerhalb jeglicher Jurisdiktion stattfänden, da sie eigentlich der des Flaggenstaates unterstünden, selbst wenn das Schiff sich in herrenlosen Gewässern befände.⁴⁹⁸ Die Vorschrift schiene als Anwendungsbereich eher Fälle anzusprechen, in denen eine Besatzung an Land führe, um dort Personen anzugreifen.

⁴⁹³ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, 38 ff.

⁴⁹⁴ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 101, Rn. 10.

⁴⁹⁵ ILC Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 28, Art. 39.

⁴⁹⁶ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 101, Rn. 11.

⁴⁹⁷ Nordquist/Nandan/Rosenne, *UNCLOS*, Vol. III, 1995, 201.

⁴⁹⁸ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 101, Rn. 11.

vi. „durch die Besatzung oder Fahrgäste eines privaten Schiffs“

Piraterie muss einen Angriff der Besatzung eines privaten Schiffes gegen ein anderes nicht zwangsläufig privates Schiff oder eine Person oder Eigentum an Land beinhalten.⁴⁹⁹ Diese Formulierung schließt die interne Meuterei der Besatzung, die Entführung des eigenen Schiffs oder Angriffe durch eigene Passagiere aus.⁵⁰⁰ Es besteht also ein so genanntes „2-Schiffe-Erfordernis“, das besonders im Zusammenhang mit terroristischen Übergriffen auf Schiffe, wie im Fall der Achille Lauro oder auch der Santa Maria immer wieder kritisiert worden ist.⁵⁰¹ Angriffe von privaten Schiffen gegenüber Staatsschiffen oder Kriegsschiffen sind hingegen erfasst.⁵⁰²

b) Art. 102 SRÜ

Art. 102 SRÜ definiert seeräuberische Handlungen, die durch ein Kriegsschiff oder Staatsschiff begangen werden als seeräuberische Handlungen, wie in Artikel 101 SRÜ qualifiziert, die von einem Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatlichen Luftfahrzeug begangen werden, dessen Besatzung gemeutert und die Gewalt über das Schiff oder Luftfahrzeug erlangt hat und stellt sie den von einem privaten Schiff oder Luftfahrzeug begangenen Handlungen gleich.

Grundsätzlich ist Piraterie eine Tat, die durch Private verübt wird, was einer Begehung durch staatliche Stellen entgegensteht.⁵⁰³ Durch die Übertragung auf gemeuterte Kriegs- und Staatsschiffe macht Art. 102 deutlich, dass die Meuterei eine essenzielle Voraussetzung für die Verwirklichung der Tat durch diese Schiffe ist, da sie sonst nicht unter den Anwendungsbereich fallen könnten.⁵⁰⁴ Gewöhnliche rechtswidrige Handlungen dieser Schiffe unterfallen dem Kriegsrecht oder den Prin-

⁴⁹⁹ Churchill, Piracy and international Norms, in: Koutrakos/Shordas, The Law and Practice of Piracy at Sea European and International Perspectives, 2014, 18; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 12.

⁵⁰⁰ Churchill/Lowe, The Law of the Sea, 1999, 210; ILC Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 28, Art. 39.

⁵⁰¹ Schmahl, AöR 136 (2011), 54; Krajewski, Völkerrecht, 2020, § 14, Rn. 44.

⁵⁰² Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101, Rn. 12.

⁵⁰³ ILC, Summary Records of the Meetings of the 17th Session, ILC Yearbook (1955), vol. I, 43, 44 (Sir Gerald Fitzmaurice).

⁵⁰⁴ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 204; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 102, Rn. 1.

zipien der Staatenverantwortlichkeit.⁵⁰⁵ Durch die Meuterei entfällt die sonst solchen Schiffen gewährte Immunität und der Anwendungsbereich der Vorschrift zum Vorgehen gegen Seeräuberei ist eröffnet.⁵⁰⁶ Es seien auch keine überzeugenden Quellen ersichtlich, die dafür sprächen, dass staatliches Handeln sonst als Piraterie qualifiziert werden könne.

2. Aktuelle Entwicklungen und Formen von Piraterie

Die Regelungen zum Vorgehen gegen Piraterie des SRÜ beziehen sich ausschließlich auf den Bereich der Hohen See und über Art. 58 auch auf den Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszonen. Diese Gestaltung erscheint mit Hinblick darauf, dass die Hohe See der Jurisdiktion keines Staates untersteht, sinnvoll. In den Küstengewässern, die der territorialen Souveränität der Küstenstaaten unterstehen, soll es Aufgabe dieser Staaten bleiben, rechtswidrige Handlungen zu unterbinden und zu verfolgen. Nur auf der Hohen See wird durch die Vorschriften der Art. 100 ff. SRÜ eine allgemeine Zuständigkeit begründet.

Über die letzten Jahrzehnte entstanden allerdings in Zusammenhang mit den Küstengewässern von failed states oder Staaten mit schwachen Regime Probleme von Piraterie, die der Küstenstaat selbst nicht bekämpfen kann oder will, die aber Schiffe anderer Staaten, denen nach dem SRÜ in den Küstengewässern keine Jurisdiktion zusteht, gefährdet.

Shearer sieht hier insbesondere vor den Küsten Afrikas und Süd Ost Asiens Probleme.⁵⁰⁷ Auch die voranschreitende Automatisierung der Schiffe, die zu kleineren Besatzungen führe, verschärfe das Problem. Piraterie sähe heutzutage meist so aus, dass die Piraten mit geringer Zahl in kleinen Schlauchbooten an die Frachtschiffe heranzögen und die Besatzung mit Waffengewalt überwältigten und in einigen Fällen sogar töteten. Durch die geringe Anzahl an Besatzungsmitgliedern sei die Besatzung den Übergriffen meist schutzlos ausgeliefert. Ebenso nähme die Einbehaltung des Schiffes selbst zu, um im Hinblick auf die teure Ladung

⁵⁰⁵ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, 34 ff.

⁵⁰⁶ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 102, Rn. 1 ff.

⁵⁰⁷ Shearer, *Piracy*, in: Wolfrum, *MPEPIL*, Band 8, 2013, 320 ff., Rn. 29; siehe zu Piraterie vor den Küsten Afrikas und Süd Ost Asiens auch: Ong, *Alternative Approaches to Piracy and Armed Robbery at Sea in Southeast Asian Waters and off the Horn of Adrica: A Comparative Perspective*, in: Koutrakos/Shordas, *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, 2014, 267 ff.

Lösegeld zu erpressen. Teilweise verschwanden Schiff und Ladung sogar gänzlich und tauchten später mit anderer Identität wieder auf.

Geiß und Petrig beobachteten besonders im Golf von Aden vor den Küsten Somalias ein hoch professionelles Vorgehen durch die Piraten, welches vor allem der hohen Lukrativität dieses kriminellen Geschäfts geschuldet sei.⁵⁰⁸ Dort würden vor allem Fischerboote durch die Piraten ins Visier genommen und in Piratenschiffe umgewandelt. Diese würden dann als so genannte „Mutterschiffe“ eingesetzt, von denen aus, Angriffe mit mehreren kleineren Booten ausgeführt würden, was den Piraten Attacken auch weit entfernt von der Küste erlaube. Zudem seien heutige Piraten mit sehr gutem technischem Equipment und verschiedensten Arten von Waffen ausgestattet.

Auch von Arnauld erkennt hier ein erhebliches Problem und verweist auf Somalia oder die Straße von Malaka, bei der die mangelnde staatliche Kontrolle wegen der vielen Staatsgrenzen und verwinkelten Verläufen eher geographische Ursachen habe.⁵⁰⁹ Es bliebe dann nur eine Intervention auf Einladung oder eine Ermächtigung durch den Sicherheitsrat, um Tätigkeiten anderer Staaten in diesen Gebieten zu rechtfertigen. Gängige Praxis durch die Reeder sei zudem privates Sicherheitspersonal auf den Schiffen zu beschäftigen, um Angriffen entgegenzuwirken.⁵¹⁰

Guilfoyle geht davon aus, dass die Bedrohung durch Piraten zudem ein noch größeres Problem darstelle als bereits bekannt, da viele Staaten gar nicht alle Vorfälle registrierten und weiterleiteten.⁵¹¹ Das könne daran liegen, dass den Staaten nicht alle Fälle bekannt würden, die Ursache könne aber auch darin bestehen, dass betroffene Staaten wirtschaftlich kein Interesse daran hätten, dass eine unsichere Lage vor ihren Küsten bekannt würde. Zwischen den Jahren 1984–2004 habe es einen registrierten Zuwachs von 50 Fällen auf 300 Fälle jährlich gegeben, was sowohl für ein verbessertes Meldeverhalten der Staaten aber auch für einen tatsächlichen Zuwachs an Fällen sprechen könnte. Da die IMO erst 1995 ein einheitliches System für die Meldung von Vorfällen einführte, könne es sein,

⁵⁰⁸ Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, 2011, 10 ff. Zur Rolle der Nato im Rahmen der Piraterie Problematik vor Somalia siehe auch: Olson, Countering the Piracy off the Coast of Somalia: A Nato Perspective, in: Koutrakos/Shordas, The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives, 2014, 183 ff.

⁵⁰⁹ Von Arnauld, AVR 47 (2009), 459.

⁵¹⁰ Siehe zu dieser Problematik: Kraska, Excessive Coastal State Jurisdiction: Shipboard Armed Security Personnel, in: Ringbom, Jurisdiction over Ships – Post UNCLOS Developments in the Law of the Sea, 2015, 167 ff.

⁵¹¹ Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, 2009, 51.

dass Staaten erst ab diesem Zeitpunkt mit der Registrierung von Fällen begannen.

Weiter zeige sich zunehmend eine Verknüpfung von Piraterie und Terrorismus.⁵¹² Wären die *Santa Maria*⁵¹³ und *Achille Lauro*⁵¹⁴ Incidents zu privaten Zwecken erfolgt und durch Externe durchgeführt worden, wären sie klassische Fälle von Piraterie gewesen. Ebenso habe der Angriff auf das World Trade Center gezeigt, dass auch private Flugzeuge zu Waffen im Kontext mit Terrorismus verwendet werden können. Es ergäbe sich daraus die Möglichkeit, beispielsweise ein Schiff, das gefährliche Güter transportiert, unter seine Gewalt zu bringen und in einen fremden Hafen zu steuern, um es dort zur Explosion zu bringen. Diese Handlungen stünden dann in direktem Zusammenhang zu Piraterie. Regelungen dazu seien in Arbeit, bisher wäre aber kein Entwurf in Kraft getreten, der eine Antwort auf die Verknüpfung von Terrorismus und Piraterie fände.

Es zeigt sich also, dass auch in den letzten Jahren bereits die verschiedensten aktuellen Probleme im Bereich der internationalen Piraterie entstanden sind, denen die Pirateriedefinition des SRÜ nicht immer gerecht werden konnte. Dies führt zu Situationen, wie im Fall von Somalia, in denen zusätzliche Rechtsakte wie Resolutionen des Sicherheitsrats erforderlich sind, um diese ausreichend zu regeln.

3. Zu erwartende Entwicklungen durch unbemannte Schiffe

Bei unbemannten Schiffen werden alle Formen von Piraterie, die letztendlich auf der Nötigung der Besatzung beruhen, mangels Personen an Bord entfallen. Die bisherige Vorgehensweise, bei der die Piraten an die Schiffe heranfahren und diese mit Waffengewalt in Häfen führen, wo entweder die Ladung geplündert oder Schiffe festgehalten werden, um Lösegeld zu erpressen, dürfte sich nicht mehr halten. An die Stelle dieser Piraterie-Typen werden Hacker-Angriffe treten, die die Navigationsprogramme der Schiffe angreifen und diese so in Häfen umleiten.

Ein ähnliches Konzept findet bereits teilweise Anwendung. Seit Februar 2020 habe die Schiffsindustrie innerhalb eines knappen halben Jahres bereits einen Zuwachs von 400% im Bereich der Cyber-Attacken

⁵¹² Shearer, Piracy, in: Wolfrum, MPEPIL, Band 8, 2013, 320 ff., Rn. 25; siehe dazu auch, Wolfrum, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 309 ff.

⁵¹³ Besprochen von: Fenwick, AJIL 55 (1961), 426; Green, BYIL 37 (1961), 496; Dubner, The Law of International Sea Piracy, 1980, 146 ff.

⁵¹⁴ Besprochen von: Halberstam, AJIL 82 (1988), 269 ff.

erlebt.⁵¹⁵ Aufgrund der Pandemie seien Techniker nicht wie sonst in der Lage, die Systeme in allen Bereichen ausreichend zu warten. Dieser Umstand führe ebenfalls zu einem Zuwachs an Manipulationen. Auch laut Daum nähmen Hacker bereits jetzt schon vermehrt Schiffe und Häfen ins Visier, was bereits zu Schäden in Millionenhöhe geführt habe.⁵¹⁶ Als Beispiel nennt er den „Not Petya“ Angriff auf die Reederei Maersk im Juni 2017, im Zuge dessen die Hacker die Software des Logistik Unternehmens lahmlegten und Geld für die Freigabe des Systems erpressten. Zwischen 2011 und 2013 hätten sich zudem Vorfälle im Hafen von Antwerpen ereignet, bei denen Drogenhändler im System Ursprungs- und Bestimmungsorte von Containern änderten, um unbemerkt illegale Waren ins Land zu schmuggeln. Im Juli 2017 sei dann das System der chinesischen Reederei COSCO infiltriert worden.

Es zeigt sich also, dass Hacker-Angriffe jetzt bereits reelle Gefahren für den Schiffsbetrieb darstellen können, die mit einer voranschreitenden Automatisierung Zuwachs erfahren werden.

4. Auswirkungen auf die Pirateriedefinition des SRÜ

Durch die aufgezeigten tatsächlichen Änderungen im Bereich der Piraterie stellt sich nun die Frage, ob diese Formen von Seeräuberei noch die Pirateriedefinition, so wie Art. 101 und Art. 102 SRÜ sie vorsehen, erfüllen werden und so den Anwendungsbereich der Vorschriften über die Piraterie des SRÜ eröffnen.

a) Art. 101 SRÜ

i. Rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung

Im Rahmen von Art. 101 SRÜ stellt sich zunächst die Frage, ob man bei den oben genannten Szenarien überhaupt noch von einer rechtswidrigen Gewalttat oder Plünderung durch die Piraten sprechen kann. Um diese Frage detailliert klären zu können, ist ein Bezug zum deutschen Strafrecht herzustellen, da die Pirateriebestimmungen des SRÜ immer auch in das

⁵¹⁵ N.N., Security Magazine, 8.6.2020, abrufbar unter: <https://www.securitymagazine.com>.

⁵¹⁶ Daum, LTO, 11.9.2018, abrufbar unter: <https://www.lto.de>; für weitere Informationen zu Cyber Angriffen im maritimen Bereich siehe auch Kapitel H.

nationale Recht umgesetzt werden müssen, um vor Ort eine Jurisdiktion durch die zuständigen Behörden zu ermöglichen. Denn die Pirateriedefinition schafft kein internationales Verbrechen, das allein auf Grundlage der Vorschriften des SRÜ abgeurteilt werden kann.⁵¹⁷ Das zeige sich vor allem auch daran, dass die Vorschrift zwar Piraterie für den internationalen Kontext definiere, aber kein Verbot der Handlungen für Individuen ausspreche noch eine Strafandrohung beinhalte. Art. 101 SRÜ schaffe lediglich die Grundlage für eine Jurisdiktion durch die jeweiligen Staaten, und erlaube Zwangsmaßnahmen gegen die Täter.

(1) Piraterie im Kontext des deutschen Strafrechts

Da das nationale Recht die Piraterievorschriften des SRÜ zum Zweck der Strafverfolgung umsetzt und konkretisiert, stellt sich die Frage, ob zum Vorliegen einer Gewalttat im Sinne von Art. 101 SRÜ nach dem deutschen Recht auch eine Gewaltanwendung erforderlich ist und ob dieses Merkmal durch die neuen Piraterieformen noch erfüllt wird. Ebenso ist fraglich, wie eine Plünderung im Kontext des deutschen Rechts zu verstehen ist und ob die neuen Formen der Piraterie diese noch erfüllen.

Das deutsche Strafrecht selbst verwendet die Begriffe „Seeräuberei“ und „Piraterie“ zwar nicht direkt, es kommen bei gegenwärtigen Pirateriehandlungen aber unter anderem die Delikte nach §§ 316 c, 249, 255, 239 a und b, 303, 223 ff., 211 ff., 240 und 242 StGB in Betracht. Delikte wie Tötungsdelikte, Körperverletzung sowie Freiheitsberaubung, die sich direkt gegen eine andere Person an Bord richten, dürften bei unbemannten Schiffen mangels Besatzung entfallen.

Die bisher entwickelten Tatbestände zur Cyberkriminalität im deutschen Strafrecht wie §§ 202 a und b StGB sind für eine Verfolgung von Taten, die physische Auswirkungen haben und nicht allein dem Abschöpfen von Daten dienen, nicht ausreichend. Eine Anwendung der oben genannten herkömmlichen Delikte auf Piraterie durch Cyberattacken wird daher weiterhin erforderlich sein.

(2) Gewalttat

Problematisch ist, ob man noch von einer Gewalttat im herkömmlichen Sinne sprechen kann, wenn diese eine Gewaltanwendung voraussetzt, denn auf den ersten Blick unterscheiden die Fälle der Cyberkriminalität sich im Zusammenhang mit Piraterie doch deutlich von der sonst übli-

⁵¹⁷ Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, 2011, 139 ff.

chen physischen Einwirkung auf die Opfer der Piraten. Da der klassische deutsche Gewaltbegriff, wie er zum Beispiel im Rahmen des Nötigungstatbestandes verwendet wird, der auch die Grundlage für Tatbestände wie den Raub bildet, im deutschen Recht stark umstritten ist, soll im Folgenden zunächst dargestellt werden, wie sich der Gewaltbegriff im deutschen Recht darstellt und ob die künftigen Piraterieformen noch unter diesen Begriff fallen können. Anschließend wird wieder ein Bezug zur Vorschrift des SRÜ hergestellt. Denn wenn die künftigen Handlungsformen noch unter das konkretere deutsche Recht gefasst werden können, dürfte wohl auch die weitere Definition des SRÜ diese erfassen.

(a) Der deutsche Gewaltbegriff

Der weiteste Gewaltbegriff, der laut Sinn auf Knodel zurückgehe, setze überhaupt keine körperliche Zwangswirkung voraus und beschreibe Gewalt als „jedes Vorgehen, das bestimmt und geeignet ist, einen tatsächlichen oder geleisteten oder als bevorstehend erwarteten Widerstand des zu Nötigenden dadurch zu überwinden, dass ihm ohne sein Einverständnis die Willensbildung oder Willensbetätigung unmöglich gemacht wird (vis absoluta) oder dass ihm durch gegenwärtige Zufügung empfindlicher Übel die Freiheit der Willensentschließung genommen wird (vis compulsiva)“.⁵¹⁸ In dieser Konzeption habe das Zwangsmittel Gewalt eine Aufnahmefunktion für alle möglichen Verletzungen personaler Freiheit ohne Körperlichkeitsbezug. Es reicht also auch rein psychischer Zwang ohne eine körperliche Betätigung aus.

Der enge Gewaltbegriff hingegen setze bei der Kraftentfaltung oder dem Körperlichkeitsbezug grundsätzlich eine physische Einwirkung auf das Opfer voraus.⁵¹⁹

Vermittelnde Konzeptionen ließen im Gegensatz zum weiten Gewaltbegriff psychischen Zwang nicht ausreichen. Allerdings solle eine körperlich vermittelte Zwangswirkung auf Opferseite genügen.⁵²⁰

Mit der „Zweiten Reihe“ Rechtsprechung lässt der BGH geringen körperlichen Aufwand durch den Täter ausreichen, solange es beim Opfer zu einer physischen Auswirkung käme.⁵²¹ Das BVerfG lässt bei Demonstranten, die beispielweise durch ein Anketten an Tore physische Barrieren

⁵¹⁸ Sinn, in: Joecks/Miebach, MüKo StGB, 2017, StGB § 240 Rn. 56; Backmann/Müller-Dietz JuS 1975, 38, 39.

⁵¹⁹ Sinn, in: Joecks/Miebach, MüKo StGB, 2017, StGB § 240 Rn. 57.

⁵²⁰ Otto, NStZ 1987, 212, 213.

⁵²¹ BGHSt 41, 182.

errichten, diese Handlungen als Gewalt ausreichen, da sie dadurch Dritten ihren Willen aufzwingen würden.⁵²²

Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass grundsätzlich für die Erfüllung des deutschen Gewaltbegriffs eine rein psychische Zwangswirkung der Handlung nicht ausreichend ist, sondern dass zumindest in irgendeiner Form eine körperliche Auswirkung beim Opfer eintreten muss.

Bei Gewalt gegen Sachen ist ebenfalls maßgeblich, ob die Einwirkung auf eine Sache zu einem körperlichen Zwang für eine Person führt.⁵²³ Der entstehende Zwang stelle dabei die Gewalt im Sinne des § 240 I StGB in Form der *vis compulsiva* dar. Andernfalls bleibe es bei einer Strafbarkeit nach § 303 I StGB.

Bei der Situation, dass Schiffe durch Hacker umgelenkt werden, verwenden die Hacker durchaus noch eine körperliche Einwirkung, da sie die Tastatur betätigen müssen. Vergleicht man dies mit einem lediglich vor Fahrzeugen stehen, dürfte die Handlung als physische Einwirkung ausreichen. Dadurch wirkt der Hacker dann auf eine Sache ein, nämlich das Schiff, wodurch dessen Kurs verändert wird. Auch darin ist eine physische Auswirkung zu sehen. Ebenso wird dadurch die Person im Kontrollzentrum gezwungen, den veränderten Kurs des Schiffes zu dulden und ihr wird die Möglichkeit genommen, das Schiff zu steuern oder einzugreifen, was ebenfalls zu großem Stress und körperlichen Auswirkungen bei dieser Person führen dürfte. Dieses Szenario ist also mit der Situation vergleichbar, dass eine Person ihr Auto nicht fortbewegen kann, weil sie durch ein weiter vorne stehendes Fahrzeug blockiert wird.

Es kann also festgehalten werden, dass eine Gewaltanwendung auch im Rahmen des deutschen Strafrechts weiterhin in solchen Situationen bejaht werden kann.

(b) Übertragung auf das SRÜ

Liegt im konkreteren deutschen Recht auch bei neuen Piraterieformen noch eine Anwendung von Gewalt durch den Täter vor, so ist davon auszugehen, dass der tendenziell weitere Begriff der Gewalttat des SRÜ diese Handlungen ebenfalls noch umfasst.

Es ist zwar zu vermuten, dass bei der Entwicklung der völkerrechtlichen Piraterievorschriften ähnlich wie im deutschen Recht zunächst lediglich von einer physischen Einwirkung ausgegangen wurde, dennoch sollte auch der völkerrechtliche Begriff des SRÜ ähnlich wie der deut-

⁵²² BVerfG, NJW 2002, 1031.

⁵²³ Valerius, Beck'scher Online-Kommentar StGB, 2017, § 240 Rn. 26.

sche Gewaltbegriff einer anderen Interpretation gegenüber offen sein, um technische Neuerungen einzubeziehen. Geht man davon aus, das mit Gewalttat nur die Anwendung von irgendeiner Art Zwang gemeint ist, spricht auch diese Interpretation dafür, dass der Begriff Gewalttat auch neue Formen von Piraterie erfassen kann.

(3) Plünderung

Ähnliche Problematiken wie bei dem Begriff „Gewalttat“ können auch im Rahmen von Plünderungen entstehen. Wird das Schiff umgeleitet oder unter die Gewalt der Piraten gebracht, um die Ladung zu stehlen, dürfte es sich dabei je nach Fall im deutschen Recht um einen Raub oder Diebstahl handeln. Diese Tatbestände setzen eine Wegnahme voraus. Es stellt sich daher die Frage, ob bei den Konstellationen mit unbemannten Schiffen nach deutschem Recht überhaupt noch eine Wegnahme vorliegen kann. Denn wäre das nicht der Fall, fielen diese Fälle wahrscheinlich auch nicht unter den weiteren Begriff der Plünderung des SRÜ.

(a) Die Wegnahme nach dem deutschen Recht

Wegnahme⁵²⁴ ist nach dem deutschen Recht der Bruch fremden und die Begründung neuen nicht notwendigerweise tätereigenen Gewahrsams, wobei Gewahrsam die tatsächliche Sachherrschaft getragen von einem Herrschaftswillen darstellt. Im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen kommt also die Frage auf, ob die Reeder überhaupt noch Gewahrsam an ihren Schiffen haben. Es liegt eine parallele Problematik zur Frage der Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten vor. Da sich keine Besatzung direkt auf dem Schiff befindet und die Schiffe tausende Kilometer weit weg durch die Meere fahren, könnte das Konzept der Sachherrschaft angezweifelt werden.

Der Begriff des Gewahrsams, an den der Diebstahlstatbestand anknüpft, müsse nicht mehr als die Minimalvoraussetzungen erfüllen, unter denen nach sozialen Maßstäben einer Person die Herrschaft über eine Sache zugeordnet werden könne: Zum einen sei erforderlich, dass die betreffende Person den Willen habe, die Gewalt über die Sache auszuüben; zum anderen müsse die Verfügungsmöglichkeit auf die Sache von der Verkehrsanschauung anerkannt sein.⁵²⁵ Charakteristisch für bestehenden

⁵²⁴ Siehe zur Wegnahme und den folgenden Problematiken im deutschen Recht auch: Kindhäuser, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 2017, § 242, Rn. 27 ff.; Schmitz, in: Joecks/Miebach, MüKo StGB, 2017, § 242, Rn. 49 ff.; Kühl, in: Lackner/Kühl/Heger, StGB, 2018, § 242, Rn. 8 ff.

⁵²⁵ Kindhäuser, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 2017, § 242 Rn. 28.

Gewahrsam sei daher die soziale Unauffälligkeit des Zugriffs. Gewahrsam habe jedenfalls derjenige, dessen Zugriff auf die Sache gewissermaßen als selbstverständlich angesehen werde und keiner Rechtfertigung bedürfe.⁵²⁶

Ebenso ist Kühl der Ansicht, dass nach herrschender Meinung Gewahrsam objektiv nur voraussetze, dass nach den Anschauungen des täglichen Lebens der Verwirklichung des Willens zur unmittelbaren Einwirkung auf die Sache keine Hindernisse entgegenstünden.⁵²⁷ Das treffe auch bei einer räumlichen Trennung von der Sache zu, die im Rahmen des sozial Üblichen läge, wenn nur die Sachherrschaft nach einer gewissen Zeit ausgeübt werden könne.

Es kann daher auch beim Betrieb unbemannter Schiffe weiterhin von einem Gewahrsam der Betreiber ausgegangen werden, auch wenn sich keine Person auf dem Schiff befindet. Durch die Steuerung aus dem Kontrollzentrum kann die Herrschaftsgewalt weiterhin effektiv ausgeübt werden. Zudem sind grundsätzlich durch Sicherheitssysteme andere unbefugte Personen von der Gewahrsamsausübung ausgeschlossen. Es entspräche auch der allgemeinen Verkehrsanschauung, dass die Reeder Gewahrsamsinhaber sind. Eine solche Interpretation ist für die Aufrechterhaltung einer rechtlichen Ordnung auf den Meeren zudem unerlässlich, da sonst ein rechtloser Raum geschaffen würde.

In diesen Gewahrsam kann durch die Manipulation der Navigationsprogramme auch eingegriffen und er kann den Betreibern durch eine Übertragung der Steuerungsmöglichkeit auf die Hacker entzogen werden. Sind die Steuerungsprogramme für die Reedereien blockiert, ist ihr Gewahrsam aufgehoben, da sie keine Einwirkungsmöglichkeit auf die Schiffe mehr haben.

(b) Übertragung auf den Begriff der Plünderung

Da der engere deutsche Gewahrsamsbegriff die neuen Piraterieformen erfassen kann, ist davon auszugehen, dass ebenso der unkonkretere, völkerrechtliche Begriff der Plünderung aus Art. 101 SRÜ ausreichend ist, um auch im Verhältnis zu unbemannten Schiffen weiterhin die einschlägigen Deliktsformen zu erfassen.

⁵²⁶ Siehe dazu auch: BGH, NJW 1961, 2266.

⁵²⁷ Kühl, in: Lackner/Kühl, StGB, 2018, § 242, Rn. 9.

ii. Begehung durch die Besatzung eines Schiffes

Die neuen Formen von Piraterie können die Voraussetzung von Art. 101 SRÜ, dass die Pirateriehandlungen durch eine Besatzung oder Fahrgäste eines Schiffes ausgeführt werden müssen, nicht mehr erfüllen, denn die Hacker agieren zumeist von Land aus. Der Wortlaut der Vorschrift ist zudem so eindeutig, dass auch mit einer Auslegung der Norm nicht viel erreicht werden kann. Ein Grund für diesen starren Wortlaut kann darin gesehen werden, dass es historisch unmöglich war, diese neuen Entwicklungen bei der Entstehung der Norm vorherzusehen und entsprechend zu berücksichtigen. Im Hinblick auf den Anstieg der Cyberkriminalität im Allgemeinen, die bereits ein Problem für die Schifffahrt darstellt, ist daher zu untersuchen, ob eine Anpassung der Norm angezeigt wäre.

(1) Erfordernis einer Strafverfolgung nach dem Weltrechtsprinzip

Es muss allgemein die Frage gestellt werden, ob bei Handlungen an Land, die dort als Cyberkriminalität verfolgt werden können, überhaupt eine Strafverfolgung der Seeräuberei nach herkömmlichem Verständnis im Rahmen des Weltrechtsprinzips,⁵²⁸ wonach das jeweilige nationale Strafrecht auch auf Sachverhalte anwendbar ist, die keinen Inlandsbezug haben, weiterhin erforderlich ist. Denn wenn die Vorschriften für die Anwendung auf unbemannte Schiffe ohnehin irrelevant sind, müsste auch keine Anpassung der Norm erfolgen.

(a) Weitgreifender Entfall des Erfordernisses einer Strafverfolgung nach dem Weltrechtsprinzip

Grundsätzlich können die neuen Handlungen vor Ort durch den jeweiligen Staat selbst verfolgt werden. Daher kann ein Eingreifen durch andere Staaten aufgrund der Souveränität des ermittelnden zuständigen Staates nicht gewährt werden. Zu erwarten sind allerdings Konstellationen, in denen der jeweilige Staat nicht in der Lage oder Willens ist, einzugreifen und so eine effektive Strafverfolgung zu gewährleisten, wie dies bereits bei gegenwärtigen Fällen der Piraterie beispielsweise in Somalia zu beobachten war. In solchen Fällen kann ein Eingreifen anderer Staaten, wie

⁵²⁸ Allgemein zum Weltrechtsprinzip siehe: Ambos, Internationales Strafrecht, 2018, 93 ff.; Wilhelmi, Das Weltrechtsprinzip im internationalen Privat- und Strafrecht, 2007; Schieman, JR 7 (2017), 339 ff.; Biegi, KJ 46 (2013), 42 ff.; Satzger, Internationales und Europäisches Strafrecht, 2020, § 4, Rn. 13 ff. Verdross/Simma, Universelles Völkerrecht, 1984, § 1183 ff.

gegenwärtig auch, nur über eine Einladung, Amtshilfe oder eine Resolution des Sicherheitsrates stattfinden.

Ein weiteres denkbare Szenario ist, dass im Staat der Reederei über virtuelle Mittel versucht wird, die Kontrolle über das Schiff zurück zu gewinnen. Diese Maßnahmen können dann entweder durch die zuständigen Behörden oder das eigene Personal der Reeder durchgeführt werden. Auch dann sind keine gesonderten völkerrechtlichen Vorschriften oder ein Eingreifen anderer Staaten nach dem Weltrechtsprinzip notwendig.

(b) Szenarien, in denen weiterhin ein Eingreifen anderer Staaten sinnvoll erscheint

Handlungen anderer Staaten sind nur denkbar, wenn diese direkt auf dem gehackten Schiff zur Unterbrechung des Angriffs vorgenommen werden. Ein Vorteil bei dieser Art von Hacker-Angriff wird sein, dass die Reederei ihn bemerkt, denn das Schiff verschwindet entweder ganz vom Radar oder verändert unkontrolliert den Kurs. Die Angriffe werden zudem über einen längeren Zeitraum anhalten, bis das Schiff den Zielort der Piraten erreicht hat. So lange es noch geortet werden kann oder anderen Schiffen in der Nähe auffällt, könnte eine physische Möglichkeit den Angriff zu unterbrechen beispielsweise sein, auf das Schiff zu gehen und die Internetverbindung des Schiffes zu kappen. Welches Eingreifen erfolgreich ist, hängt sicherlich von der jeweiligen Software, den technischen Gegebenheiten und der Art des Angriffs ab. Solange noch ein physisches Eingreifen auf dem Schiff irgendeiner Art sinnvoll ist, werden auch die See-räubervorschriften weiterhin sinnvoll sein. Denn auch ein technisches Eingreifen vor Ort könnte theoretisch durch jeden Staat erfolgen, solange das Personal qualifiziert genug ist oder es durch das Kontrollzentrum angeleitet werden kann.

Ein weiteres – nicht äußerst wahrscheinliches – Szenario bei dem ein Eingreifen weiterhin erforderlich bleiben kann, liegt vor, wenn Hacker-Angriffe von einem Schiff auf Hoher See aus stattfinden. Dann könnte die Besatzung anderer Schiffe, die Hacker auf dem Schiff wie herkömmliche Piraten aufgreifen.

Für diese Fälle müsste die Vorschrift dann angepasst werden, damit ein Eingreifen der anderen Staaten nach dem Weltrechtsprinzip auch bei autonomen Schiffen nach dem SRÜ möglich ist.

(2) Anpassung des Normtextes

Da es, wenn auch nur in wenigen Fällen, weiterhin ein Eingreifen nach dem Weltrechtsprinzip geben wird, ist die Norm dementsprechend auf die neuen Fälle anzupassen. Die angepasste Vorschrift könnte dann lauten:

Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen: jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs **oder Personen an Land auch durch eine virtuelle Einwirkung auf die Systeme des Schiffes** zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

- i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;
- ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte.

iii. Auf Hoher See

Ebenso wirft das Merkmal „auf Hoher See“⁵²⁹ Probleme auf. Die Handlung die die Hacker vornehmen, finden grundsätzlich an Land statt, ihre Auswirkung kommt aber auf der Hohen See zum Tragen. Hier stellt sich die Frage, ob für die Auslegung der Definition, der Handlungs- oder der Erfolgsort der Tat maßgeblich ist.

(1) Historie

Historisch betrachtet dürfte in diesem Zusammenhang bei der Entwicklung der Norm davon ausgegangen worden sein, dass der Handlungs- und der Erfolgsort immer zusammenfallen, da bei den ursprünglichen und auch jetzt gegenwärtigen Formen der Piraterie die Handlungen immer direkt vor Ort stattfinden oder stattgefunden haben und gleichzeitig auch dort der Erfolg eintrat. Daher wird bei der Entwicklung der Norm diese Konstellation nicht bedacht worden sein.

(2) Wortlaut

Auch aus dem Wortlaut der Bestimmung lässt sich nicht zwangsläufig schließen, ob sowohl die Handlung als auch der Eintritt des Erfolges auf hoher See stattfinden müssen. Denn grundsätzlich wäre das Merkmal

⁵²⁹ Siehe zum Merkmal „auf hoher See“ auch: Schmahl, AöR, 136 (2011), 55; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 101. Rn. 11 ff.

„auf hoher See“ dem Wortlaut nach wohl auch noch erfüllt, wenn nur der Erfolg, also beispielsweise die Gewaltanwendung auf der hohen See eintritt. Denn gerade durch die Formulierung, dass die Gewalttat gegen ein Schiff auf Hoher See gerichtet sein muss, heißt nicht zwangsläufig, dass auch die physische Bewegung des Täters auf der hohen See stattfinden muss. Es muss nur das Schiff, gegen das die Handlung sich richtet, auf Hoher See sein. Durch die Übernahme des Systems und die physische Umleitung des Schiffes auf der Hohen See kann argumentiert werden, dass zumindest ein Teil der Auswirkungen auf der Hohen See eintritt.

(3) Sinn und Zweck

Ebenfalls der Sinn und Zweck der Vorschrift, eine allgemeingültige Definition für das internationale Recht zu schaffen und die mittlerweile eingetretene Aufnahme der Definition in das Gewohnheitsrecht sprechen dafür, dass auch neuartige Fälle miterfasst werden sollten. Der breit angelegte Anwendungsbereich spricht hier für eine weite Auslegung.

(4) Fazit

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass auch das Merkmal auf Hoher See durch Pirateriehandlungen im Bereich autonomer Schiffe noch erfasst werden kann.

b) Art. 102 SRÜ

Im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen kommen bei Art. 102 SRÜ nur Konstellationen in Frage, bei denen Soldaten, Beamte oder Angestellte des jeweiligen Staates dessen Ressourcen nutzen, um ein Schiff zu hacken, sie ein Schiff des jeweiligen Staates hacken, um auf dieses gerichtete Handlungen nach Art. 101 SRÜ zu begehen oder ein zweites Schiff von einem Kriegsschiff oder Staatsschiff aus, das sie als Basis nutzen, hacken.

i. Wortlaut

Problematisch ist unter diesen Umständen, dass der Wortlaut der Definition aus Art. 101 SRÜ auf Art. 102 verweist, nur die Besatzung als Täter erfasst, Art. 102 SRÜ aber zusätzlich ein Schiff als Tatmittel voraussetzt. Es muss also das Kriegsschiff oder Staatsschiff verwendet werden, um die seeräuberische Handlung vorzunehmen. Alle oben genannten Szenarien

sind mit dieser Vorstellung aber nicht kompatibel. Denn bei allen drei Varianten wird das Schiff selbst grundsätzlich nicht als Tatmittel eingesetzt. Entweder ist es zur Begehung der Tat gar nicht erforderlich, das Ziel des Angriffs oder nur räumliche Umgebung für die Tatbegehung.

ii. Sinn und Zweck

Sinn und Zweck⁵³⁰ der Vorschrift ist, staatlichen Schiffen, die sonst ihnen gegenüber geltende Immunität zu entziehen, wenn auf ihnen eine Meuterei stattgefunden hat, da ihnen diese zuzusprechen keinen Sinn mehr macht, wenn ihre Handlungen nicht mehr der Kontrolle des jeweiligen Staates untersteht und es nicht mehr zu dessen Zwecken verwendet wird. Denn dann gibt es keinen Unterschied mehr zu privaten Schiffen und eine Immunität, die die staatlichen Vorgänge und die Effektivität der Regierung sowie die Führung eines Staates unterstützen soll, ist nicht mehr erforderlich. Nach diesem Sinn und Zweck der Vorschrift dürfte eine Übertragung auf die oben genannten möglichen Konstellationen meist nicht sinnvoll sein. Als Meuterei könnte allenfalls die Konstellation angesehen werden, in der die Besatzung eines Kriegs- oder Staatsschiffs von diesem Schiff aus, die Systeme eines anderen Schiffes hackt und dieses umleitet. Bei allen anderen Varianten fehlt schon der direkte Bezug zu einem Schiff des Staates. Auch wenn die Täter sich von Land aus gegen ein Schiff des jeweiligen eigenen Staates richten, macht es keinen Sinn hier die Seeräubereivorschriften anzuwenden. Diese Handlungen sollten der Jurisdiktion des jeweiligen Staates allein unterstehen. In diesem Fall bestehen auch keine Probleme der Strafverfolgung durch die Beteiligung mehrerer Staaten.

iii. Schlussfolgerung

Im Ergebnis kommt man also zu der Schlussfolgerung, dass eine Anwendung von Art. 102 SRÜ nur auf die Konstellation möglich ist, in der die Besatzung von einem staatlichen Schiff aus ein anderes Schiff hackt, um seeräuberische Handlungen vorzunehmen. Im weiteren Sinn kann diese Konstellation auch noch unter die Vorstellung gefasst werden, dass das Schiff als eine Art Tatmittel genutzt wird. Solange diese Handlungen gegen den Willen des eigenen Staates passieren und nicht Teil einer

⁵³⁰ Siehe zum Sinn und Zweck der Vorschrift auch: Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 102, Rn. 1.

Kriegsstrategie sind, kann auch von einer Meuterei gesprochen werden, da das Schiff zweckwidrig genutzt wird.

In den beiden anderen Konstellationen kann eine Anwendung von Art. 102 SRÜ nicht konstruiert werden. Diese ist insbesondere in den Fällen nicht erforderlich, in denen die Beamten oder Soldaten ein eigenes Schiff hacken, da eine Verfolgung von Land aus vollkommen ausreichend und mangels Auslandsbezügen auch praktikabel ist, so lange sich das Schiff in territorialen Gewässern befindet. In den Konstellationen, in denen von Land aus ein fremdes Schiff gehackt wird, fehlen die Meuterei und der Bezug zur Verwendung eines Schiffes als Tatmittel völlig, weswegen auch hier eine Anwendung von Art. 102 SRÜ ausscheidet. Diese Fälle können im Zweifel aber auch über die Prinzipien der Staatenverantwortlichkeit und das jeweilige Staatshaftungsrecht gelöst werden.

c) Fazit

Insgesamt zeigt sich, dass im Rahmen der Definition von Art. 101 SRÜ sowohl die Merkmale „Gewalttat“ und „Plünderung“ als auch „auf Hoher See“ die neuen Varianten der Pirateriehandlungen erfassen können. Nur im Rahmen des Merkmals „Begehung durch die Besatzung“ ist eine Anpassung der Norm erforderlich. Die Norm kann also, mit geringen Anpassungen, gut Anwendung auf unbemannte Schiffe finden.⁵³¹ Allerdings ist anzumerken, dass der Anwendungsbereich der Definition in Bezug auf autonome Schiffe relativ klein sein wird, da nur wenige Fälle ersichtlich sind, in denen noch ein Eingreifen anderer Staaten im Rahmen des Weltrechtsprinzips in Zeiten der vorherrschenden Cyberkriminalität erforderlich sein wird. Ebenso zeigt sich bei Art. 102 SRÜ, dass nur noch wenige relevante Fälle zur Anwendung der Norm bei autonomen Schiffen vorstellbar sind.

⁵³¹ Anders sieht dies allerdings im Kontext des amerikanischen nationalen Rechts Pritchett, er plädiert in seinem Beitrag aber ohnehin für die Schaffung eines eigenen neuen vertraglichen Regimes für unbemannte Schiffe und gegen die Anpassung bestehender Regelwerke, siehe dazu: Pritchett, TMLJ 40 (2015), 197 ff.

III. Prinzip der Aufbringung in Art. 105–107 SRÜ

1. Die Auslegung der Vorschriften des SRÜ

Die gängige Auslegung der Vorschriften zur Aufbringung richtet sich nach den Art. 105–107 SRÜ.

a) Art. 105 SRÜ

Nach Art. 105 SRÜ kann jeder Staat auf Hoher See oder an jedem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch Seeräuberei erbeutetes und in die Gewalt von Seeräubern stehendes Schiff oder Luftfahrzeug aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeugs festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnehmen. Die Gerichte des Staates, der das Schiff oder Luftfahrzeug aufgebracht hat, können über die zu verhängenden Strafen entscheiden sowie die Maßnahmen festlegen, die hinsichtlich des Schiffes, des Luftfahrzeugs oder der Vermögenswerte zu ergreifen sind, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter.

Die Regelung in Art. 105 SRÜ stellt also eine Ausnahme zum in Art. 92 SRÜ festgelegten Flaggenstaatenprinzip dar, wonach auf hoher See nur die Flaggenstaaten Jurisdiktion über ihre Schiffe ausüben können.⁵³² Die Norm beinhaltet zudem richtigerweise den einzigen Fall universeller grenzüberschreitender Jurisdiktion im internationalen Recht. Normalerweise hänge universelle Jurisdiktion von der Anordnung eines Staates ab und würde nur für eine bestimmte Kategorie an internationalen Taten auf seinem Territorium gewährt.⁵³³ Nur im Fall von Piraterie könne ein Staat Jurisdiktion generell außerhalb seines eigenen Territoriums ausüben.

⁵³² Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 1.

⁵³³ Siehe dazu Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea, 2011, 143 ff. die verschiedene andere internationale Delikte auflisten; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 1.

i. Sinn und Zweck der Vorschrift

Aus dem oben Gesagten ergibt sich auch, dass Sinn und Zweck der Vorschrift ist allen Staaten diese universelle Jurisdiktion zu gewähren.⁵³⁴ Daraus folgt ebenso die Befugnis im nationalen Recht Normen zur Verfolgung und Bestrafung von Piraterie zu erlassen und Piraten vor den nationalen Gerichten zu verurteilen.⁵³⁵ Die Normen gewährt eine Aufbringung allerdings nur durch ein Kriegsschiff des jeweiligen Staates, was bei einigen zu der Annahme führt, dass nur der Staat, der das Seeräuberschiff durch sein Kriegsschiff aufgenommen hat, die Jurisdiktion über dieses habe.⁵³⁶ Diese Sichtweise wird allerdings zutreffend verbreitet abgelehnt,⁵³⁷ denn im Fall von Somalia hätten Staaten die aufgebrachten Piraten oft an andere Staaten in der Region zur Verfolgung und Verurteilung weitergegeben.⁵³⁸

ii. Historische Entwicklung

Auch die Vorschriften über die Aufbringung stammen wie die anderen Vorschriften des SRÜ aus dem 20. Jahrhundert und sind mehr Rechtsfortbildung als Kodifikation bestehenden Gewohnheitsrechtes gewesen.⁵³⁹ Ebenso wie viele der anderen Regelungen seien sie mittlerweile in das allgemein anerkannte Gewohnheitsrecht aufgenommen worden. Vom Wortlaut her folge die Vorschrift stark dem der vorherigen High Seas Convention und diese wiederum habe den Text aus den Entwürfen der ILC übernommen.⁵⁴⁰

⁵³⁴ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 215.

⁵³⁵ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 2; Geiß und Petrig geben allerdings zu bedenken, dass eine universelle Jurisdiktion nur dann bestehe, wenn das nationale Recht nicht über den Umfang der internationalen Pirateriedefinition hinausgehe, das internationale Recht dahingehend also den Anwendungsbereich des Universalitätsprinzips in Bezug auf die nationalen Regelungen begrenze: Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea, 2011, 144.

⁵³⁶ Kontorovich, Cal. L. Rev. 98 (2010), 243, 270–272.

⁵³⁷ Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea, 2011, 149–150; Guilfoyle, ICLQ 59 (2010), 141, 149.

⁵³⁸ Siehe dazu: SC, Report of the Secretary-General on Specialized Anti-Piracy Courts in Somalia and Other States in the Region, UN Doc. S/2012/50 (2012), 3, Rn. 6 und Tabelle auf Seite 5.

⁵³⁹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 4.

⁵⁴⁰ 1 ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 9, 12, 29 (Art. 43).

iii. Ausgestaltung der Jurisdiktionsbefugnis

Art. 105 SRÜ lässt ein Eingreifen aller Staaten nur im Bereich der Hohen See zu, andere Handlungen, die ebenfalls den Tatbestand erfüllten aber in territorialen Gewässern stattfinden, sind hingegen nicht erfasst.⁵⁴¹ Über Art. 58 II SRÜ findet eine Erstreckung lediglich auf die ausschließliche Wirtschaftszone statt.⁵⁴² Der Bezug zu Orten die keiner Hoheitsgewalt unterstehen, hätte mangels solcher Regionen heute praktisch keinen Anwendungsbereich mehr. Zur Durchsetzung der Aufbringung sei Zwangs-anwendung zulässig, solange sie verhältnismäßig bliebe. Das ergäbe sich auch aus dem *M/V Saiga No. 2 Case*, wonach ein Schiff zunächst mit Signalen zur Einhaltung von Regelungen gebracht werden solle, dann könnten Warnschüsse erfolgen und wenn auch dieser Versuch nicht erfolgreich sei, könne erst unmittelbarer Zwang auf das Schiff ausgeübt werden, der zuvor aber auch angedroht werden müsse.⁵⁴³

Wie mit aufgefundenen Gegenständen an Bord verfahren wird, bleibt der Jurisdiktion der zuständigen Gerichte des aufbringenden Staates überlassen.⁵⁴⁴ Die weitverbreitete Vorgehensweise vor Somalia, nach der den Piraten ihre Waffen abgenommen und im Meer versenkt wurden, ist so nach Art. 105 SRÜ grundsätzlich nicht zulässig, ist mittlerweile aber durch die Resolution 1976 des Sicherheitsrates autorisiert.⁵⁴⁵

Wird ein Pirat erst später auf dem Territorium eines anderen als dem aufbringenden Staat aufgegriffen, sei allgemein anerkannt, dass auch diesem Staat die Jurisdiktion über ihn zustünde.⁵⁴⁶ Die Überstellung eines Piraten vom dem Kriegsschiff, das ihn aufgenommen hat, an einen dritten

⁵⁴¹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 215.

⁵⁴² Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 5.

⁵⁴³ ITLOS, *M/V Saiga (No. 2) Judgment*, 1.7.1999, Rn. 156, (1999) 38 ILM 1323, (2002) 120 ILR 143, [1999] ITLOS Rep 10.

⁵⁴⁴ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 8.

⁵⁴⁵ SC/RES/1976 vom 11. April 2011.

⁵⁴⁶ Siehe ICJ, *Case Concerning the Arrest Warrant of 11 April 2000 (Democratic Republic of the Congo v. Belgium)*, Judgment of 14 February 2002, Separate Opinion of President Guillaume, ICJ Reports (2002), 37, 38, Rn. 5 ff.; Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law*, 2019, 288; Harvard Research in International Law, *Draft Convention on Piracy*, AJIL 26, No. 1 Suppl. (1932), 739, 852 ff.

Staat für das Verfahren sei ebenfalls anerkannt.⁵⁴⁷ Anwendung fände dann jeweils das Strafrecht des Staates, in dem der Prozess stattfindet.⁵⁴⁸

Grundsätzlich ändere die Übernahme eines Schiffes durch Piraten nichts an den Eigentumsverhältnissen,⁵⁴⁹ Art. 105 SRÜ schaffe allerdings eine Ausnahme in Bezug auf Rechte gutgläubiger Dritter, die beispielsweise gutgläubig Eigentum von Piraten erworben hätten.⁵⁵⁰ O'Connell meint allerdings, diese Praxis spiegele historische Staatenpraxis und nationale Gesetze nicht wider.⁵⁵¹

b) Art. 106 SRÜ

Nach Art. 106 SRÜ haftet der aufbringende Staat, wenn das Aufbringen eines der Seeräuberei verdächtigen Schiffes oder Luftfahrzeugs ohne hinreichenden Grund erfolgte, dem Staat, dessen Zugehörigkeit das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch das Aufbringen verursachten Verlust oder Schaden.

Die Pflicht zum Ausgleich von Schäden bei rechtswidrigem Eingreifen hat mehrere Funktionen.⁵⁵² Sie solle die Ausuferung unberechtigten Eingreifens verhindern und setze die Pflicht aus Art. 303 SRÜ um, nach Treu und Glauben zu handeln. Ebenso bringe sie die Vorschriften in Einklang mit Art. 304 SRÜ. Auch diese Regelung fände über Art. 58 II SRÜ Anwendung auf die ausschließliche Wirtschaftszone.

Wie die anderen Vorschriften zur Piraterie stammt auch diese Regelung aus dem 20. Jahrhundert und stellte neues Recht dar.⁵⁵³ Die ILC hat mit diesem Wortlaut zudem wohl eine Angleichung von Vorgänger Normen bezweckt.⁵⁵⁴

⁵⁴⁷ Korrespondenz zwischen der EU und Kenya zu EUNAVFOR, Official Journal of the European Union (2009), 79/49; Korrespondenz zwischen der EU und den Seychellen zum selben Thema, Official Journal of the European Union (2009), 315/37; Rechtbank Rotterdam (District Court of Rotterdam), Cygnus Case (Somali Pirates), 17 June 2010, ILR 145 (2012), 491 (Netherlands).

⁵⁴⁸ O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 967.

⁵⁴⁹ O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 978.

⁵⁵⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 105, Rn. 10.

⁵⁵¹ O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, 1984, 978.

⁵⁵² Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 219; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 106, Rn. 1.

⁵⁵³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 106, Rn. 2.

⁵⁵⁴ Second Committee UNCLOS I, Summary Records of the 26th to 30th Meeting, UN Doc. A/CONF.13/C.2/SR.26–30 (1958), OR IV, 81, 28th meeting (Rn. 27 ff.) Anmerkung von Norwegen.

Das Erfordernis eines hinreichenden Grundes zum Eingreifen ist durch die Sicherheitsrats Resolutionen zur Problematik in Somalia, die erlauben schon auf Grundlage eines bloßen Verdachtes beispielsweise Gegenstände zu versenken, aufgeweicht worden und hat zu einer Bündelung von Kompetenzen geführt, die nur einer relativ überschaubaren Beweislage bedürfen, um ein Eingreifen zu rechtfertigen.⁵⁵⁵

Art. 106 SRÜ muss zudem in Zusammenhang mit Art. 110 SRÜ gesehen werden, der ein Recht zum Betreten nur gewährt, wenn ein begründeter Anlass für den Verdacht von Seeräuberei besteht.⁵⁵⁶ Auch die Haftungsregel in Art. 110 III SRÜ legt fest, dass in Fällen, in denen sich der Verdacht als unbegründet erweist und das Schiff keine der vermuteten Handlungen begangen hat, der betretende Staat alle Schäden zu ersetzt hat. In Analogie zu dieser Regelung und im Sinne eines einheitlichen Regimes innerhalb des Vertrages ist daher auch daraus zu schlussfolgern, dass ein hinreichender Grund gegeben sein müsse.

Schäden, die zu ersetzen sind, meine alle Schäden und könne auch finanzielle Schäden durch eine verspätete Lieferung von Waren umfassen.⁵⁵⁷ Die Pflicht zum Schadensersatz bestünde allerdings gegenüber dem Flaggenstaat und nicht gegenüber dem Schiff selbst. Diese Regelung widerspreche dem Gedanken in Art. 110 III SRÜ wonach das Schiff direkt zu entschädigen sei. Dieser Unterschied spiegle sich nicht in der Annahme der ILC wider, eine Entschädigung erfolge in beiden Fällen gleich.⁵⁵⁸ Daraus sei zu schließen, dass die ILC trotz des Wortlauts von einer gleichen Entschädigungsweise ausgehe, was dazu führe, dass entweder nach beiden Vorschriften nur der Flaggenstaat oder das Schiff selbst zu entschädigen seien, wobei letztere Variante zu bevorzugen wäre.

⁵⁵⁵ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 106, Rn. 4; zur Erweiterung von Zwangsmaßnahmen durch den Sicherheitsrat in Bezug auf Somalia siehe auch: Geiß/Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, 2011, 70 ff.

⁵⁵⁶ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 246; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 106, Rn. 5 ff.

⁵⁵⁷ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 106, Rn. 7; Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 219.

⁵⁵⁸ Second Committee UNCLOS I, Summary Records of the 26th to 30th Meeting, UN Doc. A/CONF.13/C.2/SR.26–30 (1958), OR IV, 81, Rn. 28.

c) Art. 107 SRÜ

Ein Aufbringen wegen Seeräuberei darf nach Art. 107 SRÜ nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und als solche erkennbar sowie zur Aufbringung befugt sind.

Anders als bei den anderen Vorschriften zur Piraterie des SRÜ zeigt der Wortlaut im Verhältnis zum vorherigen Entwurf der ILC von 1956 stärkere Abweichungen.⁵⁵⁹ Dieser habe keinen Hinweis auf Staatsschiffe enthalten, sondern gewährte die Befugnis nur Kriegsschiffe. Laut der ILC könnten Staatsschiffe nicht denselben Schutz gegen Missbrauch der Vorschrift gewähren, wie eine Aufbringung nur durch Kriegsschiffe. Bei der Entwicklung des SRÜ seien dann vermehrt Forderungen aufgetreten die Befugnis einem größeren Kreis an Schiffen zu gewähren.⁵⁶⁰ Dieser Vorschlag habe sich dann letztendlich durchgesetzt.

Kriegsschiff im Sinne der Vorschrift sind alle Schiffe, die unter die Definition des Art. 29 SRÜ fallen.⁵⁶¹ Bei Staatsschiffen sei nur erforderlich, dass sie durch den eigenen Staat als solches anerkannt würden, für diesen tätig und als ein solches Schiff ausreichend gekennzeichnet seien. Es sei hingegen nicht erforderlich, dass sie im Eigentum dieses Staates stünden. Von den Fällen des Art. 107 SRÜ müssen allerdings die Fälle der Selbstverteidigung durch Handelsschiffe unterschieden werden. Laut der ILC seien solche Fälle nicht von Art. 107 SRÜ erfasst.⁵⁶² Daran ändere sich auch nichts, wenn sich an Bord staatlich legitimates, aber privates Sicherheitspersonal befände.⁵⁶³ Diese Konstellation habe in den letzten Jahren zugenommen und sei auch durch die IMO adressiert worden. Durch die anhaltende Staatenpraxis schiene dieses Vorgehen wohl nicht gegen internationales Recht zu verstoßen, Die Möglichkeit strafrechtlicher Sanktionen oder Entschädigung bei nicht gerechtfertigtem Vorgehen durch diese Sicherheitskräfte sei bisher aber unklar.

⁵⁵⁹ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 107, Rn. 2; ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 9, 12, 29 (Art. 45).

⁵⁶⁰ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 107, Rn. 3.

⁵⁶¹ Nordquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. III, 1995, 222; Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 107, Rn. 5 ff.

⁵⁶² Siehe zum Text der Vorgängernorm: ILC, Report of the International Law Commission: Commentaries to the Articles Concerning the Law of the Sea, UN Doc. A/3159 (1956), GAOR 11th Sess. Suppl. 29 (Art. 45).

⁵⁶³ Guilfoyle, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 107, Rn. 8.

Eine andere immer öfter auftretende Konstellation ist, dass Soldaten des Militärs auf Handelsschiffen mitfahren, um diese vor Übergriffen durch Piraten zu schützen.⁵⁶⁴ Diesen Soldaten steht nicht die Befugnisse nach Art. 105 SRÜ zu und sie können sich allenfalls an Selbstverteidigungshandlungen des Schiffes beteiligen.⁵⁶⁵ Ihnen stünde zudem keine Kriegsschiffen sonst gewährte Immunität zu.

2. Die Übertragung des Prinzips der Aufbringung auf unbemannte Schiffe

Bei der Nutzung von unbemannten Schiffen und der damit einhergehenden Änderung der Formen von Piraterie stellt sich die Frage, ob die Vorschriften über die Aufbringung überhaupt noch erforderlich sein werden. Ziel dieser Vorschriften ist es auf der Hohen See eine gewisse Ordnung zu schaffen und die rechtswidrigen Handlungen durch die Piraten zu unterbinden. Der Raum der Hohen See, der grundsätzlich keiner staatlichen Jurisdiktion untersteht, soll so einer gewissen Kontrolle unterstellt und nicht zu einem rechtsfreien Raum werden. Wie im Rahmen der Pirateriedefinition bereits angesprochen wird dieses Prinzip wohl keinen großen Anwendungsbereich mehr haben, wenn Piraten Hacker an Land sind. Denn diese unterstehen dort der Jurisdiktion des Staates, auf dessen Territorium sie sich befinden und können auch von diesem verfolgt und zur Rechenschaft gezogen werden. Ein Eingreifen anderer Staaten kann unter diesen Umständen nicht erfolgen. Maßnahmen auf hoher See sind nur in den Szenarien vorstellbar, wo ein tatsächliches Handeln auf dem betroffenen Schiff den Angriff stoppen kann oder in den Fällen in denen Hacker-Angriffe von Schiffen aus stattfinden, die sich auf Hoher See aufhalten. In beiden Fällen kann ein Eingreifen durch alle Staaten weiter sinnvoll erscheinen. In letzterem Fall können die Aufbringungsvorschriften wohl uneingeschränkt Anwendung finden, wie sie derzeit bestehen.

⁵⁶⁴ Guilfoyle, in: Chinkin/Baetens, *Sovereignty, Statehood and State Responsibility: Essays in Honour of James Crawford*, 2015, 307 ff.

⁵⁶⁵ Guilfoyle, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 107, Rn. 9.

a) Seeräuberschiff

Im Fall von gehackten Schiffen stellt sich die Frage, ob diese noch Seeräuberschiffe sind. Wie oben bereits dargestellt ist es in Bezug auf eine Eingriffsmöglichkeit sinnvoll, auch diese Konstellationen noch unter die Pirateriedefinition zu fassen. Zudem kann argumentiert werden, dass kein großer Unterschied zwischen herkömmlichen Seeräuberschiffen, die Privaten entwendet wurden und einem Schiff, das gehackt und der Kontrolle des jeweiligen Kontrollzentrums entzogen wurde besteht. Beide werden durch unbefugte Personen gesteuert und bieten keine Zugriffsmöglichkeit für die Eigentümer mehr. Dafür spricht auch der Umstand, dass die Diebstahlsvorschriften in beiden Fällen Anwendung finden können.

b) Aufbringung

Weiter ist fraglich, ob die technischen Maßnahmen an Bord unter den Begriff „Aufbringung“ fallen können. Nach dem herkömmlichen Verständnis dürfte darunter auch im Zusammenhang mit Art. 110 SRÜ das Anhalten Betreten und die Durchführung von Zwangsmaßnahmen an Bord, sowie die Steuerung des Schiffes in einen Hafen zu verstehen sein. Ein Betreten des Schiffes bleibt weiterhin erforderlich. Mit den neueren Entwicklungen der Cyberkriminalität könnten man beim Vorgehen gegen diese Kriminellen wohl begründen, dass auch die Durchführung von technischen Maßnahmen zum Stoppen eines Angriffs im weiteren Sinne unter Zwangsmaßnahmen gefasst werden kann. Wenn die Verbindung gekappt wurde, wird das Schiff im Ergebnis möglicherweise steuerungsunfähig werden und müsste dann durch die Handelnden auch in einen Hafen geschleppt werden. Im Ergebnis ließe sich also begründen, dass auch diese Handlungen unter den Begriff Aufbringung fallen.

c) Entschädigung

Sollten Personen von fremden Schiffen technische Maßnahmen auf anderen Schiffen vornehmen, scheint es zudem sinnvoll die Entschädigungsregelung auch auf diese anzuwenden, wenn sie bei der Durchführung der Maßnahmen Schäden an dem Schiff verursachen.

IV. Fazit

In Bezug auf die Pirateriebestimmungen des SRÜ ergibt sich zusammenfassend, dass diese im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen nur noch einen sehr überschaubaren Anwendungsbereich haben werden. Als einzige Konstellationen, in denen ein Eingreifen nach dem Weltrechtsprinzip noch sinnvoll sein könnte, kommen Fälle in Betracht, in denen auf Hoher See Personen von einem, unter ihre Gewalt gebrachten, Schiff Hacker-Angriffe gegen ein fremdes Schiff vornehmen oder solche, in denen zur Unterbrechung eines Angriffes Maßnahmen auf einem gehackten Schiff auf Hoher See vorgenommen werden müssen. In allen Fällen, in denen Angriffe von Land aus vorgenommen werden, wird hauptsächlich ein Vorgehen gegen diese Personen von dem Staat ausgehen, in dem sie die Tat begehen und sich aufhalten. Ein Eingreifen anderer Staaten ist dann nur auf Einladung, im Rahmen von Amtshilfe oder durch eine Sicherheitsratsresolution denkbar, für den Fall, dass der Staat zu keiner effektiven Bekämpfung fähig oder willens ist.

G. Umweltrechtliche Verpflichtung zur Förderung unbemannter Schiffe

I. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen ist zu analysieren, ob sich aus Art. 194 SRÜ in Verbindung mit Art. 211 SRÜ eine umweltrechtliche Pflicht zur Weiterentwicklung und Förderung von unbemannten Schiffen für die Staaten herleiten lässt. Eine solche Pflicht könnte unter anderem dazu führen, dass Normen zur Ermöglichung der Nutzung unbemannter Schiffe dementsprechend weit ausgelegt werden müssen.

Nach Art. 194 SRÜ sind die Staaten verpflichtet, alle mit dem Überkommen übereinstimmenden Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt⁵⁶⁶ zu verhüten, zu verringern und zu überwachen. Laut Absatz 3 lit. c) und d) erstreckt sich diese Verpflichtung auch auf den Bau und Betrieb von Anlagen und Ausrüstung. Nach Art. 211 SRÜ müssen die Staaten alle notwendigen Normen erlassen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt gerade durch Schiffe, eines der größten Probleme in diesem Bereich, einzudämmen.

Umweltbezogene Vorteile unbemannter Schiffe gibt es auf den ersten Blick viele: Wenn die Schiffe mit Solarenergie betrieben werden, stoßen sie auf dem Meer keine Schadstoffe aus und benötigen auch keinen Treibstoff, der bei Unfällen auslaufen könnte. Auch durch den Umstand, dass sie keine Besatzung an Bord haben, werden keine Abwässer des Schiffes oder Müll ins Meer geleitet, was bei Anwesenheit von Personen auf dem Schiff wahrscheinlicher ist. Die Schiffe dürften wesentlich leiser sein und so verträglicher für Tiere im Wasser. Zudem ist ein Risiko von Bränden auf dem Schiff ohne Treibstoff erheblich verringert.

Es stellt sich nun die Frage, ob nicht auch die Förderung der Herstellung unbemannter Schiffe als Maßnahme zu Gunsten der Meeresumwelt

⁵⁶⁶ Allgemein zur marinen Umweltverschmutzung siehe: Churchill/Lowe, *The Law of the Sea*, 1999, 328 ff.; Hafner, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, Kapitel 5, 355 ff.; Sands/Peel, *Principles of International Environmental Law*, 2018, 455 ff.; Matz-Lück, in: Proelß, *Internationales Umweltrecht*, 2017, 417 ff.; Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998; Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2019, 322 ff.; Rothwell/Stephens, *The International Law of the Sea*, 2016, 366 ff.; Bernhardt, *VJIL* 20 (1980), 265 ff.; Bodansky, *ELQ* 18 (1991), 719 ff.; Boyle, *AJIL* 79 (1985), 347 ff.; Mensah, *Marine Pollution from Ships, Prevention of and Responses to*, in: Wolfrum, *MPEPIL*, 2013, Band 6, 1044 ff.; Kiss, *ZaöRV* 38 (1978), 902 ff.; Lagoni, *AVR* 32 (1994), 382 ff.; Lang, *AVR* 22 (1984), 283.

durch die Staaten angezeigt ist. Hier ist zu klären, ob es sich dabei um eine geeignete und angemessene Maßnahme im Sinne der Normen handelt.

II. Art. 194 SRÜ

Zunächst erfolgt eine Auslegung der wichtigsten Vorschriften, um diese im Anschluss auf die Situation mit unbemannten Schiffen übertragen zu können. Laut Art. 194 SRÜ ergreifen die Staaten, je nach den Umständen einzeln oder gemeinsam, alle mit diesem Übereinkommen übereinstimmenden Maßnahmen, die notwendig sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt ungeachtet ihrer Ursache zu verhüten, zu verringern und zu überwachen. Sie setzen zu diesem Zweck die geeignetsten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Möglichkeiten ein und bemühen sich, ihre diesbezügliche Politik aufeinander abzustimmen. Die Staaten ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, damit die ihren Hoheitsbefugnissen oder ihrer Kontrolle unterstehenden Tätigkeiten so durchgeführt werden, dass anderen Staaten und ihrer Umwelt kein Schaden durch Verschmutzung zugefügt wird und damit eine Verschmutzung als Folge von Ereignissen oder Tätigkeiten, die ihren Hoheitsbefugnissen oder ihrer Kontrolle unterstehen, sich nicht über die Gebiete hinaus ausbreitet, in denen sie in Übereinstimmung mit dem SRÜ souveräne Rechte ausüben. Die nach Teil XII des SRÜ ergriffenen Maßnahmen haben alle Ursachen der Verschmutzung der Meeresumwelt zu erfassen. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem solche, die darauf gerichtet sind, soweit wie möglich die Verschmutzung durch Schiffe auf ein Mindestmaß zu beschränken. Das sind insbesondere Maßnahmen, um Unfälle zu verhüten und Notfällen zu begegnen, die Sicherheit beim Einsatz auf See zu gewährleisten, absichtliches oder unabsichtliches Einleiten zu verhüten und den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung, den Betrieb und die Bemannung von Schiffen zu regeln.

1. Sinn und Zweck der Vorschrift

Art. 194 SRÜ konkretisiert zunächst die eher allgemein gehaltenen Art. 192 und 193 SRÜ und normiert explizit Pflichten für die Staaten.⁵⁶⁷ Czybulka nimmt zutreffend an, dass Absatz 1 der Vorschrift Art. 192 SRÜ ergänze und die Staaten verpflichte die Umwelt zu schützen und Regelungen unter den Staaten zu harmonisieren. Absatz 2 inkorporiere die Verpflichtung aus der Trail Smelter Arbitration,⁵⁶⁸ nach der alle Staaten dafür verantwortlich sind, Schaden für andere Staaten durch Private, die ihrer Jurisdiktion unterstehen, zu verhindern, in das SRÜ und erstrecke diese auf die Hohe See. Absatz 3 statuiere dann eine nicht abschließende Liste von Maßnahmen, die Staaten zur Verhinderung von Umweltverschmutzung ergreifen sollten. Vor Inkrafttreten des SRÜ habe es den Staaten frei gestanden selbst zu entscheiden, in welchem Umfang und mit welchen Maßnahmen sie die marine Meeresumwelt schützten, durch die Aufnahme dieser Vorschriften in das SRÜ wären sie nun in einem bestimmten Umfang dazu verpflichtet.⁵⁶⁹ Die Maßnahmen in den Absätzen 1 bis 3 enthielten den ersten von drei nötigen Schritten zur Implementierung des gesamten Teil XII des SRÜ.⁵⁷⁰ Die spezielleren Vorschriften der Art. 207–212 beinhalteten die zweite Ebene der Umsetzung, indem sie Maßnahmen in Bezug auf die Gesetzgebung und Verwaltung der Staaten festlegten. Die dritte Ebene sei dann die tatsächliche Umsetzung der geschaffenen Rahmenbedingungen wie die Kontrolle, Überwachung und Durchsetzung durch die zuständigen Behörden.⁵⁷¹ Bemerkenswert an diesem Regime ist, dass es nicht hauptsächlich auf Verantwortlichkeit und Haftung für Schäden, sondern auf die Verhinderung der Entstehung von Schäden ausgerichtet ist.⁵⁷² Bei Verstößen gegen diese Vorschriften können Staaten allerdings trotzdem nach Art. 235 SRÜ zur Verantwortung gezogen werden.⁵⁷³

⁵⁶⁷ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 1 ff.; Rothwell/Stephens, *The international Law of the Sea*, 2016, 370; siehe dazu auch: Birnie/Boyle/Redgwell, *International Law and the Environment*, 2009, 387.

⁵⁶⁸ UN Reports Of International Arbitral Awards, Vol. 3, 1905 ff.

⁵⁶⁹ Boyle, *AJIL* 79 (1985), 347, 350.

⁵⁷⁰ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 2 ff.

⁵⁷¹ Das Konzept der 3 Ebenen stammt von Hafner, *Meeresumwelt, Meeresforschung und Technologietransfer*, Hafner, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, Kapitel 5, 367.

⁵⁷² Boyle, *AJIL* 79 (1985), 347, 367.

⁵⁷³ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 3; für nähere Informationen siehe auch: Stephens, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 235.

2. Entstehungsgeschichte der Norm

Historisch zeigt sich, dass der Umweltschutz über den Verlauf der Zeit eine immer größere Rolle innerhalb der internationalen Gemeinschaft eingenommen hat und so auch die Regelungen in den Verträgen immer weitreichender wurden. Vorschriften zum Umweltschutz hat bereits die High Seas Convention enthalten, sie sind dort aber auf die Einleitung von Öl⁵⁷⁴ und Entsorgung radioaktiver Stoffe im Meer⁵⁷⁵ begrenzt gewesen.⁵⁷⁶ Der Schutz lebender Ressourcen ist zudem nur kurz in Art. 5 VII des Übereinkommens über den Festlandsockel⁵⁷⁷ adressiert worden. Die Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas von 1958⁵⁷⁸ habe mit der Sicherung der Lebensmittelreserven für die Menschheit ein anderes Ziel verfolgt.

1968 hat die Generalversammlung dann das Sea-Bed Committee ins Leben gerufen und mit einer Analyse des Schutzes lebender Ressourcen gegen Umweltverschmutzung beauftragt.⁵⁷⁹ Aufgrund einer Reihe verheerender Schiffsunglücke in den 1970er Jahren ist der Fokus der Weltgemeinschaft mehr auf den marinen Umweltschutz gerückt. In Folge dieser Ereignisse hat die Stockholm Declaration aus dem Jahr 1972 erstmals einen umfassenderen Ansatz zum Umweltschutz enthalten.⁵⁸⁰ Die Empfehlungen der Stockholm Declaration hätten das Sea-Bed Committee dazu veranlasst, ebenfalls einen weitreichenden Ansatz zu wählen, um

⁵⁷⁴ Art. 24 High Seas Convention, 450 UNTS 11.

⁵⁷⁵ Art. 25 High Seas Convention.

⁵⁷⁶ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 4 ff.; siehe zur Historie auch Hafner, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 358 ff.; Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 54 ff.

⁵⁷⁷ 499 UNTS 311.

⁵⁷⁸ 559 UNTS 285.

⁵⁷⁹ GA Res. 2467 A-D (XXIII) of 21 December 1968, Rn. 2.

⁵⁸⁰ UNCHE, Report of the United Nations Conference on the Human Environment, UN Doc. A/CONF.48/14/REV. 1 (1973), 4 (Stockholm Declaration), Principle 7: 'States shall take all possible steps to prevent pollution of the seas by substances that are liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea'.

den Problemen der Umweltverschmutzung zu begegnen.⁵⁸¹ Art. 194 SRÜ ist dann auf Grundlage dieser Entwicklungen entworfen worden. Beachtung sei bei der Entwicklung der Norm auch den Dritte-Welt-Staaten geschenkt worden, deren Möglichkeiten für wirtschaftliches Wachstum nicht zu sehr eingeschränkt werden sollten.⁵⁸² Kenia schlug bei der Entwicklung von Art. 194 SRÜ vor, aufzunehmen, dass Staaten nur die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Möglichkeiten nutzen müssen.⁵⁸³ Über den Verlauf der Entwicklung des Textes seien noch einige weitere Anpassungen der ersten Entwürfe erfolgt.⁵⁸⁴ Zum ersten Mal habe ein Entwurf sowohl die Reduzierung als auch die Kontrolle und Verhinderung von Umweltverschmutzung enthalten. Zielsetzung sei zudem geworden, dass bei der Entstehung von Verschmutzungen möglichst deren Ausbreitung verhindert würde. Auch der Fokus auf die lebenden Ressourcen sei eine Neuerung gewesen und zum ersten Mal hätten die Begriffe „Ökosystem“ und „Lebensraum“ Bedeutung in einem Vertrag erhalten.

3. Auslegung von Art. 194 I SRÜ

Im Anschluss an den Zweck und die Entstehungsgeschichte der Norm soll der Wortlaut der einzelnen Bestandteile erläutert werden. Gemäß Art. 194 I SRÜ ergreifen die Staaten, je nach den Umständen einzeln oder gemeinsam, alle mit dem Übereinkommen übereinstimmenden Maßnahmen, die notwendig sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt ungeachtet ihrer Ursache zu verhüten, zu verringern und zu überwa-

⁵⁸¹ Sea-Bed Committee, Decisions of the United Nations Conference on the Human Environment (5–16 June 1972) Relating to the Preservation of the Marine Environment and Marine Pollution, UN Doc. A/AC.138/SC.III/L.17 (1972), 11, so zitiert bei Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 4, Fn. 16; siehe auch: UN Doc. A/CONF.48/14/REV. 1 (1973), 23, Recommendation No. 92: ‘The marine environment and all the living organisms which it supports are of vital importance to humanity and all people have interest in assuring that this environment is so managed that its quality and resources are not impaired. This applies especially to coastal area resources. The capacity of the sea to assimilate wastes and render them harmless and its ability to regenerate natural resources are not unlimited. Proper management is required and measures to prevent and control marine pollution must be regarded as an essential element in this management of the oceans and seas and their natural resources’.

⁵⁸² Siehe auch: Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 193, Rn. 17 ff.

⁵⁸³ Third Committee UNCLOS III, Kenya: Draft Articles for the Preservation and the Protection of the Marine Environment, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L.2 (1974), OR III, 245 (Art. 4).

⁵⁸⁴ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 7 ff.

chen. Sie setzen zu diesem Zweck die geeignetsten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihren Möglichkeiten ein und bemühen sich, ihre diesbezügliche Politik aufeinander abzustimmen.

- a) Notwendige Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt

Art. 194 I SRÜ benutzt den Begriff Staaten anstatt Vertragsstaaten oder Parteien, was dazu führt, dass teilweise die Ansicht vertreten wird, die Regelungen seien allgemeiner Natur und beschränkten sich nicht nur auf den Anwendungsbereich der Vertragsstaaten.⁵⁸⁵ Czybulka hält diesen Ansatz allerdings zutreffender Weise für wenig überzeugend, da keine einheitliche Verwendung der Begriffe Staaten und Vertragsparteien innerhalb des Vertrages stattfände.⁵⁸⁶

Absatz 1 enthält eine klare Verpflichtung der Staaten die Maßnahmen zu ergreifen.⁵⁸⁷ Die Aufzählung der Verpflichtungen der Staaten in Zusammenhang mit der Definition von Verschmutzung der Meeresumwelt in Art. 1 I Nr. 4 SRÜ führt zu einem sehr weiten Anwendungsbereich der Vorschrift. Die Aufnahme lebender Ressourcen und der Tier- und Pflanzenwelt zeige einen starken Fokus auf die ökologische Verantwortung der Staaten in Bezug auf den Meeresschutz.⁵⁸⁸

Der Begriff „Notwendig“ wird durch den Vertragstext nicht näher erläutert, die Regelung, dass die Maßnahmen sowohl durch einen Staat alleine als auch gemeinsam durchgeführt werden können, legt aber nahe, dass die Entscheidung, wann eine Maßnahme notwendig ist, nicht zwangsläufig allein bei dem Küstenstaat oder betroffenen Staat liegt.⁵⁸⁹

Die Notwendigkeit von Maßnahmen werde normalerweise durch wissenschaftliche Kriterien, die Vorschläge internationaler Organisationen oder die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien bestimmt, in diesem Fall seien allerdings keine bestimmten Ereignisse oder die gegenwärtige Verschlechterung der Umwelt Voraussetzung für ein Handeln der Staaten, da sie bereits die Pflicht hätten, überhaupt die Entstehung solcher Schäden

⁵⁸⁵ Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 39.

⁵⁸⁶ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 11.

⁵⁸⁷ Hafner, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, Kapitel 5, 367; Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 12.

⁵⁸⁸ Czybulka, NuR 21 (2001), 24.

⁵⁸⁹ Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 64.

oder Verschlechterungen zu verhindern.⁵⁹⁰ Der steigende Erkenntnisgewinn über marine Ökosysteme in den 1980er Jahre und die negativen menschlichen Einwirkungen auf diese habe zu der Erlaubnis geführt, nicht nur im Bereich der Gesetzgebung sondern auch im exekutiven Handeln frühzeitig und vorsorglich auch ohne wissenschaftlichen Nachweis im engeren Sinne tätig werden zu können.

Vom Begriff der „Umweltverschmutzung“ nach Art. 1 I Nr. 4 SRÜ seien über die Formulierung „Zuführung von Energie“ auch unter Wasser verursachter Lärm und Geräusche erfasst.⁵⁹¹ Die Verwendung von Dynamit durch chinesische Fischerboote sei daher ohne Zweifel Umweltverschmutzung im Sinne des Vertrages. Die Absätze 1 bis 3 von Art. 194 SRÜ müssten zudem im Verhältnis zur London Dumping Convention von 1972, die detaillierte Bestimmungen zur Zuführung von Stoffen ins Meer beinhaltet und zur International Convention for the Prevention of Pollution from Ships von 1973 inklusive ihres Protokolls von 1978, die die Verhinderung von Umweltverschmutzung durch Schiffe regeln, gesehen werden.

b) Einzeln oder gemeinsam

Grundsätzlich sind die Staaten in der Ausführung ihrer Pflichten frei.⁵⁹² Wenn die Maßnahmen eines einzelnen Staates effektiv genug seien, wäre eine gemeinsame Ausführung mehrerer Staaten also nicht zwangsläufig erforderlich. Ist eine Kooperation der Staaten aber erforderlich, wird die Pflicht zur Zusammenarbeit theoretisch allen Staaten gleichermaßen und nicht nur den Küstenstaaten oder direkt betroffenen Staaten auferlegt.⁵⁹³ Einige Vorgaben für eine Kooperation der Staaten sind in Art. 197 SRÜ niedergelegt.⁵⁹⁴ In der Praxis sei ein Zusammenwirken von Küstenstaaten in der Regel bei allen Vorfällen, die zu Meeresverschmutzung führen, erforderlich. Auch bei präventiven Schutzmaßnahmen sowie der Ausweisung von Meeresschutzgebieten oder einer Kombination dieser mit

⁵⁹⁰ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 12 ff.

⁵⁹¹ Matz-Lück, in: Proelß, Internationales Umweltrecht, 2017, 435; zum Folgenden siehe auch: Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 12 ff.

⁵⁹² Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 14.

⁵⁹³ Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 64.

⁵⁹⁴ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 14; Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 78.

Windparks in den ausschließlichen Wirtschaftszonen sei eine Zusammenarbeit richtigerweise sinnvoll.

c) Ungeachtet ihrer Ursachen

Nach Art. 194 SRÜ ändert weder der Herkunftsort noch die Quelle der Verschmutzung etwas an der Verpflichtung der Staaten zur Verhütung, Verringerung und Überwachung.⁵⁹⁵ Die Vorschrift solle alle Arten von Verschmutzung erfassen und keine Lücken beinhalten. Die Maßnahmen bezögen sich daher auf alle Herkunftsorte der Verschmutzung, sowohl auf dem Wasser als auch von Land oder aus der Luft, beispielsweise durch überfliegende Flugzeuge, obwohl die Staaten sich bei der Entwicklung hauptsächlich auf die Verschmutzung durch Schiffe konzentriert hätten, da diese zu der Zeit das größte Risiko darstellten.

d) Die geeignetsten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel

Die Einschränkung, dass die Staaten nur die Mittel einsetzen müssen, die ihnen zur Verfügung stehen und ihren Möglichkeiten entsprechen, geht wie zuvor erwähnt, darauf zurück, dass ärmeren Staaten oder Staaten mit weniger Ressourcen keine zu großen Bürden auferlegt werden sollen.⁵⁹⁶ Selbst wenn Staaten die erforderliche Technik zur Verfügung stünde, könnten Fälle vorliegen, in denen das zur Verfügung stehende Personal nicht in der Lage sei, sie richtig anzuwenden. Diese Problematik sei im Zusammenhang mit der Einführung der Art. 202–203 SRÜ entstanden, die die zur Verfügungstellung von technischer Hilfe an Entwicklungsländer regeln.

e) In Einklang mit dem Vertrag

Das Erfordernis, dass Maßnahmen in Einklang mit den Bestimmungen des Vertrages zu erfolgen haben, ist vor allem für solche Maßnahmen ein relevanter Maßstab, die nicht in den Katalog in Art. 194 III SRÜ

⁵⁹⁵ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 15.

⁵⁹⁶ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, 52; siehe auch zum Folgenden: Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 16.

aufgenommen wurden.⁵⁹⁷ Wichtig sei diese Voraussetzung auch für ein Vorgehen nach den Absätzen 4 und 5. Die Vorschrift solle die Staaten richtigerweise daran erinnern, dass Handlungen nach Art. 194 SRÜ nur rechtmäßig sind, solange sie mit dem Vertrag als Ganzem auch vereinbar sind. Als Beispiel für einen solchen Fall würden meist die Rechte und Maßnahmen der Küstenstaaten zur Kontrolle von Verschmutzung durch vorbeifahrende fremde Schiffe im Küstenmeer genannt, die mit dem Recht auf freie Durchfahrt aus Art. 21 SRÜ kompatibel sein müssten. Zudem ist diese Formulierung ein Hinweis an Staaten, die nicht Partei des SRÜ sind, aber gewohnheitsrechtlich Maßnahmen nach Art. 194 SRÜ ergreifen, diese auch in Übereinstimmung mit den restlichen Bestimmungen des Vertrages durchzuführen.⁵⁹⁸

f) Abstimmung der Politik mehrerer Staaten

Art. 194 I SRÜ verlangt zudem, dass die Staaten ihre Politik aufeinander abstimmen. Es kann aus dem Kontext zu Art. 193 SRÜ geschlossen werden, dass Art. 194 I SRÜ nur eine Abstimmung der jeweiligen Umweltpolitik der Staaten meint.⁵⁹⁹ Dafür spricht auch die Formulierung ‚diesbezüglich‘ und die Verortung der Vorschrift in Teil XII des Vertrages. Die Verpflichtung zur Abstimmung der Politik verschiedener Staaten ist inzwischen auch gerichtlich bestätigt worden. Da der Begriff „Verschmutzung“ in Teil XII des Vertrages eine weite Bedeutung habe und die Bekämpfung von Umweltverschmutzung auch erhaltende Maßnahmen in Bezug auf Ökosysteme umfasse, ist beispielsweise im Chagos Case entschieden worden, dass Groß Britannien bei der Errichtung einer Meeresschutzzone einer Verpflichtung unterstehe seine Politik mit der von Mauritius zu harmonisieren.⁶⁰⁰ Art. 194 SRÜ verlange allerdings nur ein Bemühen der Staaten und nicht, dass diese zwangsläufig in Handlungen mündeten, noch beinhalte er einen festen zeitlichen Rahmen.⁶⁰¹ Daher habe das Gericht in dem Fall letztendlich trotz der Pflicht keinen Verstoß Groß Britanniens feststellen können. Ziel der Regelung sei allerdings,

⁵⁹⁷ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 17.

⁵⁹⁸ Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 64.

⁵⁹⁹ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 18.

⁶⁰⁰ Permanent Court of Arbitration, Chagos Marine Protected Area (Mauritius v. United Kingdom), Award of 18 March 2015, Reports Of International Arbitral Awards, Vol. XXXI 359–606, insbesondere Rn. 539.

⁶⁰¹ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 18.

dass Maßnahmen gegen marine Umweltverschmutzung mit der Zeit eine gewisse Standardisierung erführen, wenn die Staaten ihre Umweltpolitik aufeinander abstimmten. Die Vorschrift müsse auch in Zusammenhang mit Art. 197 und 237 SRÜ gelesen werden, die eine Kooperation der Staaten auf globaler und regionaler Ebene vorsähen, um den Umweltschutz zu fördern.

4. Auslegung von Art. 194 II SRÜ

Nach Art. 194 II SRÜ ergreifen die Staaten alle notwendigen Maßnahmen, damit die ihren Hoheitsbefugnissen oder ihrer Kontrolle unterstehenden Tätigkeiten so durchgeführt werden, dass anderen Staaten und ihrer Umwelt kein Schaden durch Verschmutzung zugefügt wird, und damit eine Verschmutzung als Folge von Ereignissen oder Tätigkeiten, die ihren Hoheitsbefugnissen oder ihrer Kontrolle unterstehen, sich nicht über die Gebiete hinaus ausbreitet, in denen sie in Übereinstimmung mit dem SRÜ souveräne Rechte ausüben.

Die Verantwortung von Staaten, Umweltverschmutzung in Bereichen, die nicht ihrer Jurisdiktion unterstehen, zu unterbinden, hat bereits vor der Zeit der Stockholm Declaration bestanden.⁶⁰² Absatz 2 verlangt von Staaten allerdings Aktivitäten unter ihrer Jurisdiktion oder Kontrolle so auszuführen oder zu genehmigen, dass andere Staaten nicht geschädigt werden.⁶⁰³ Dieses Prinzip stammt aus der Trail Smelter Arbitration und ist später im Corfu Channel Case⁶⁰⁴ weiterentwickelt worden. Dadurch wird die staatliche Souveränität im Hinblick auf umweltrechtliche Schäden außerhalb des eigenen Territoriums eingeschränkt.⁶⁰⁵ Tätigkeiten, die zu einer Umweltverschmutzung ausschließlich auf dem eigenen Staatsgebiet führten, seien daher nicht erfasst. Die Regel in Bezug auf Schäden außerhalb des eigenen Territoriums könne mittlerweile aber als Gewohnheitsrecht angesehen werden. Absatz 2 ginge allerdings weit da-

⁶⁰² Für nähere Informationen siehe auch: Sands/Peel, *Principles of International Environmental Law*, 2018, 206 ff.; siehe zur Problematik der gewohnheitsrechtlichen Geltung auch Hafner, in: Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, 2006, 364; Hakapää, *Marine Pollution in International Law*, 1981, 136 ff.; siehe zur Staatenverantwortlichkeit bei grenzüberschreitender Umweltbeeinträchtigung Gündling, *ZaöRV* 45 (1985), 265.

⁶⁰³ Czybulka, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 194, Rn. 19 ff.

⁶⁰⁴ ICJ, *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Merits, Judgment of 9 April 1949, *ICJ Reports* (1949), 4 ff.; siehe allgemein dazu auch: Rothwell/Stephens, *The International Law of the Sea*, 2016, 224 ff., 246 ff.

⁶⁰⁵ Czybulka, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 194, Rn. 19 ff.

rüber hinaus. Die Pflicht bezieht sich nicht ausschließlich auf staatliches Handeln sondern die Norm erstreckt diese auf alle Aktivitäten auf dem eigenen Territorium, die der staatlichen Jurisdiktion unterstehen.⁶⁰⁶ Während ältere Formulierungen nur grenzüberschreitende Schäden für andere Staaten adressierten, umfassen die Formulierungen seit der Stockholm Declaration auch Regionen, die keiner Jurisdiktion eines Staates unterstehen, wie die Hohe See.⁶⁰⁷

Absatz 2 bezieht sich zudem nicht auf einen Schaden durch Verschmutzung sondern die Verschmutzung an sich, was dazu führt, dass die Pflicht, Verschmutzungen einzudämmen, schon durch den Umstand einer solchen allein begründet wird und keinen drohenden Schaden voraussetzt.⁶⁰⁸ Die Formulierungen „Hoheitsbefugnisse“ und „Kontrolle“ deuteten zudem darauf hin, dass die Bestimmung nicht nur auf das Küstenmeer sondern auch auf die ausschließliche Wirtschaftszone und den Festlandsockel Anwendung fände. Zudem ist auch die Kontrolle als Flaggenstaat und nicht nur in Bezug auf ein Territorium gemeint.⁶⁰⁹ In der Literatur wird sogar vertreten, dass die Regelung fast ausreicht, um die Problematik der Umweltverschmutzung einzudämmen, was mit Hinblick auf die tatsächlichen Umstände und das weiterhin bestehende Verbesserungspotential vielleicht etwas zu optimistisch ist.⁶¹⁰

5. Auslegung von Art. 194 III lit. b) SRÜ

Ziel von Art. 194 III SRÜ ist nicht die Verschmutzung des Meeres gänzlich zu verhindern, sie aber auf ein absolutes Minimum zu beschränken.⁶¹¹ Czybulka erkennt richtigerweise, dass dies ein realistischer Ansatz ist, da sonst sämtliche Nutzung der Meere verboten werden müsste. Art. 194 III 2 SRÜ zähle nicht abschließend die häufigsten Formen von Umwelt-

⁶⁰⁶ Siehe South China Sea Arbitration, PCA Case No 2013–19, Rn. 944; Molenaar bezieht die Verpflichtung zudem sowohl auf Küsten als auch Flaggenstaaten: Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, 53.

⁶⁰⁷ Birnie/Boyle/Redgwell, International Law and the Environment, 2009, 145; siehe zur Stockholm Declaration auch Sohn, HILJ 14 (1973), 423.

⁶⁰⁸ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 21.

⁶⁰⁹ Sea-Bed Committee, Note by the Chairman of Working Group 2, UN Doc. A/AC.138/SC./III/L.39 (1973), GAOR 28th Session Suppl. 21 (A/9021), Vol. I 86–87 (Annex I, II).

⁶¹⁰ Hakapää, Marine Pollution in International Law, 1981, 85; kritisch dazu: Bernhardt, VJIL 20 (1980), 265 ff. und Bodansky, ELQ 18 (1991), 764 ff.

⁶¹¹ Czybulka, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 194, Rn. 23 ff. Hakapää, Marine Pollution in International Law, 1981, 85.

verschmutzung auf, welche bei den ergriffenen Maßnahmen berücksichtigt werden sollten. Die Bestimmungen in Absatz 3 seien sehr detailliert und zum großen Teil selbsterklärend. In Zusammenhang mit Art. 194 III Lit. b) SRÜ sei allerdings erwähnenswert, dass er mehrere Hinweise zu Entwurf Bau, Ausrüstung und Betrieb der Schiffe enthielte, die in Zusammenhang mit Art. 21 SRÜ gesehen werden müssten. Das Verbot in Art. 21 II SRÜ für die Küstenstaaten bezöge sich allerdings nur auf Regelungen in Bezug auf Bau, Bemannung oder Ausrüstung fremder Schiffe, nicht aber auf den in Art. 194 SRÜ ebenfalls genannten Betrieb der Schiffe.

III. Art. 211 SRÜ

Laut Art. 211 I-II SRÜ stellen die Staaten im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe auf und fördern, wo es angebracht ist, in derselben Weise, die Annahme von Systemen der Schiffswegeführung, um die Gefahr von Unfällen, die eine Verschmutzung der Meeresumwelt einschließlich der Küste, und eine Schädigung damit zusammenhängender Interessen der Küstenstaaten durch Verschmutzung verursachen könnten, auf ein Mindestmaß zu beschränken. Diese Regeln und Normen werden in derselben Weise nach Bedarf von Zeit zu Zeit überprüft. Die Staaten erlassen zudem Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe, die ihre Flagge führen oder in ihr Schiffsregister eingetragen sind. Diese Gesetze und sonstigen Vorschriften dürfen nicht weniger wirkungsvoll sein als die allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen, die im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz aufgestellt worden sind.

1. Sinn und Zweck der Vorschrift

Sinn und Zweck von Art. 211 SRÜ ist die Pflicht der Staaten aus Art. 194 III lit. b) SRÜ, die Verschmutzung durch Schiffe einzudämmen, zu konkretisieren.⁶¹² Die Vorschrift befindet sich in Abschnitt 5 von Teil XII des Vertrages, der Befugnisse zur Gesetzgebung der Staaten verleiht. Umfasst sind sowohl fahrlässige als auch vorsätzliche Verschmutzungen des Meeres, wobei die fahrlässige Verschmutzung in Form von auslaufendem Öl die gegenwärtigste sei und daher die Entwicklung von Normen am meisten beeinflusse.⁶¹³ Vorsätzliche Verschmutzung durch das Einleiten von Ballastwasser und andere Flüssigkeiten, Luftverschmutzung durch Gase, die beim Betrieb von Schiffen entstehen und auch die Wasserverschmutzung durch bestimmte verwendete Anstriche der Schiffe stellten bei Weitem das größte Problem dar. Schiffe, die mit Verbrennungsmotoren und Diesel betrieben würden, leiteten zudem immer Öl mit Bilgenwasser ins Meer.⁶¹⁴ Auch in die Luft geleitete Abgase könnten wieder in die Meeresumwelt zurück gelangen. Früher sei es zudem üblich gewesen, die Ölmotoren mit Meerwasser zu spülen, welches dann wieder ins Meer zurückgeleitet worden sei. Die zweitgrößte Quelle von Meeresverschmutzung seien Stoffe, die vom Land aus ins Wasser geleitet würden.⁶¹⁵

Ziel von Art. 211 SRÜ ist es eine Balance zwischen Rechten der Flaggenstaaten, wie dem Recht auf freie Durchfahrt, und umweltrechtlichen Aspekten zu finden, indem den verschiedenen beteiligten Staatengruppen jeweils Rechte zur Gesetzgebung zugesprochen werden.⁶¹⁶ Das Interesse der Küstenstaaten, ihre Meeresabschnitte vor Schäden zu schützen, stünde zutreffender Weise dem Interesse von Exportnationen an einem funktionierenden und kosteneffizienten Seehandel gegenüber. Staaten mit großen Handelsflotten fürchteten nichts mehr als Gesetzgebung, die die Transporte kostenintensiver werden ließe oder sogar widerprüchliche Vorgehensweisen verlange.

⁶¹² Allgemein zu Art. 211 SRÜ siehe auch Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2015, 292 ff. Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 1; Sands/Peel, *Principles of International Environmental Law*, 2018, 487; siehe zur Problematik von vorsätzlicher und fahrlässiger Umweltverschmutzung Rothwell/Stephens, *The international Law of the Sea*, 2010, 376 ff.

⁶¹³ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 1 ff.

⁶¹⁴ Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2019, 326.

⁶¹⁵ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 1 ff. anders: Rothwell/Stephens, *The international Law of the Sea*, 2016, 366, 407 ff.

⁶¹⁶ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 2.

2. Entstehungsgeschichte

Historisch betrachtet hat die Gesetzgebungskompetenz in Bezug auf die Verhinderung von Umweltverschmutzung durch Schiffe hauptsächlich bei den jeweiligen Flaggenstaaten gelegen.⁶¹⁷ Die Hafenstaaten hätten allerdings fast unlimitierte Gesetzgebungskompetenz in Bezug auf den Zugang zu ihren Häfen genossen, während die Gesetzgebungskompetenz der Küstenstaaten durch das Recht auf freie Durchfahrt begrenzt gewesen sei. Die Genfer Seerechtskonventionen von 1958 hätten diese Ordnung in den wenigen Bestimmungen, die überhaupt dazu enthalten waren, beibehalten. In den frühen 1970er Jahren sei die Berücksichtigung der Interessen der Küstenstaaten, als die Verhandlungen zu neuen seerechtlichen Verträgen begannen, weiterhin unzureichend geblieben.

Viele Staaten haben sich daher für eine Ausweitung der Rechte der Küstenstaaten zum Vorgehen gegen Umweltverschmutzung auch in Zonen außerhalb der territorialen Gewässer eingesetzt, ohne gegen das Recht auf freie Durchfahrt zu verstoßen.⁶¹⁸ Eine Problematik im Rahmen der Ausweitung der Rechte von Küstenstaaten ist, dass sie selbst in diesem Bereich widersprüchliche Interessen verfolgen. Auf der einen Seite haben sie zwar ein Interesse daran, ihre Küsten zu schützen, auf der anderen Seite sind Küstenstaaten häufig aber auch Seenationen mit großen Flotten, die auch ein Interesse am Recht auf freie Durchfahrt in anderen Küstenmeeren haben, was die schwache Durchsetzung der Erweiterung ihrer Rechte in den Verhandlungen erklären kann.⁶¹⁹ Als Ausgleich der Interessen ist durch das SRÜ dann die Erweiterung des Küstenmeers und die Einführung der ausschließlichen Wirtschaftszonen erfolgt.⁶²⁰ Beeinflusst wurde die Entwicklung der Norm zudem durch das Schiffunglück der Amoco Cadiz, das zu der bis dahin verheerendsten Öl Verschmutzung an der französischen Küste führte.⁶²¹ Die anschließend wieder aufgenommenen Verhandlungen hätten zu der Inkorporierung der heutigen Absätze 3 und 7 sowie der Aufnahme von Systemen zur Schiffswegführung in Absatz 1 geführt.

⁶¹⁷ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 5 ff. siehe zur Historie der Norm auch Nordquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 181 ff.

⁶¹⁸ Sea-Bed Committee, Work of Sub-Committee III in 1971, GAOR 26th Sess. Suppl. 21 (A/8421), 40, 43 (Rn. 134).

⁶¹⁹ Tan, Vessel-Source Marine Pollution, 2006, 200.

⁶²⁰ Rothwell/Stephens, The International Law of the Sea, 2016, 384; Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 6; Churchill/Lowe, The Law of the Sea, 1999, 347.

⁶²¹ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 9; siehe zum Fall der Amoco Cadiz auch: Rosenthal/Raper, VELJ 5 (1985), 259 ff.

3. Auslegung von Art. 211 I SRÜ

Gemäß Art. 211 I SRÜ stellen die Staaten im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe auf und fördern, wo es angebracht ist in derselben Weise, die Annahme von Systemen der Schiffswegeführung, um die Gefahr von Unfällen, die eine Verschmutzung der Meeresumwelt einschließlich der Küste und eine Schädigung damit zusammenhängender Interessen der Küstenstaaten durch Verschmutzung verursachen könnten, auf ein Mindestmaß zu beschränken. Diese Regeln und Normen werden in derselben Weise nach Bedarf von Zeit zu Zeit überprüft.

Die internationale Zusammenarbeit und multilaterales Handeln im Zusammenhang mit der Verhinderung von Meeresverschmutzung sind in Zusammenhang mit Art. 197 SRÜ, wie auch Bartenstein dies zutreffend vertritt, grundsätzlich zu empfehlen.⁶²² Gerade bei der Verschmutzung durch Schiffe, die meist einen grenzüberschreitenden Effekt hat, sei die internationale Zusammenarbeit von höchster Priorität, denn ohne einen internationalen Diskurs können kein einheitlicher Ausgleich von Schutzinteressen der Küstenstaaten und einer Erhaltung des Rechts auf freie Durchfahrt erfolgen. Daher gäbe das SRÜ häufig wie auch in Art. 211 I SRÜ der Entwicklung internationaler Regelungen den Vorrang vor nationalen Gesetzen. Anders als die anderen Absätze von Art. 211 SRÜ, die sich immer an eine bestimmte betroffene Staatengruppe richten, legt Absatz 1 eine Pflicht für alle Staaten fest.⁶²³ Sowohl die Formulierung des deutschen Texts als auch der englische Text, der den Begriff „shall“ verwendet, legen eine Verpflichtung der Staaten zur Gesetzgebung nahe, wobei festzuhalten sei, dass eine Pflicht zur Verhandlung nicht zwangsläufig auch einen Erfolg fordere.⁶²⁴ Nichtsdestotrotz seien bisher in vielen Bereichen, wie Ausbildung, Zertifizierung, Vorbereitungsmaßnahmen und Handlungsvorgaben bei Verschmutzungen, sowie in Bezug auf Ballastwasser und Bewuchsschutzsysteme, Standards durch die Staaten festgelegt worden.

⁶²² Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 10.

⁶²³ Norquist/Yankov/Grandy, UNCLOS, Vol. IV, 1991, 201.

⁶²⁴ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 11 ff.

a) Internationale Regelungen und Normen

Der Begriff „internationale Regeln und Normen“ wird durch den Vertrag selbst nicht definiert.⁶²⁵ In der Praxis würden darunter auch Regelungen in den Bereichen Einleitung von Stoffen, Betrieb der Schiffe und CDEM Standards gefasst. Der genaue Unterschied zwischen „Regeln“ und „Normen“ beziehungsweise „rules and standards“ ist ebenfalls nicht klar. Teilweise werde vertreten, „rules“ umfassten klassische Normen des internationalen Privatrechts während „standards“ nicht rechtlich bindend seien.⁶²⁶ Eine andere mögliche Interpretation sei, dass „rules“ eher die allgemeinen internationalen Normen darstellten, während „standards“ eher technische Regelungen der Verträge wären, die häufig als Anhang oder Protokoll verabschiedet würden. Nach beiden Ansichten scheint wohl aber unstreitig, dass „rules“ in jedem Fall bindende Normen des internationalen Rechts sind. Auseinander gehen die Ansichten daher nur über die Bindungswirkung und Natur der „standards“. Da Sinn und Zweck der Vorschrift ist der Staatengemeinschaft eine Gesetzgebungskompetenz zu verleihen, um den Umweltschutz besser durchzusetzen, sollten allerdings auch die „standards“ zumindest rechtlich bindend sein. Welche Rechtsakte genau unter den beiden Begriffen zu verstehen sind wurde möglicherweise explizit offengelassen, um eine weitere Bandbreite an Umsetzungsmechanismen zu eröffnen. Die Pflicht zur Überprüfung der Regelungen solle sicherstellen, dass neue Nutzungsarten der Meere, neue Bedürfnisse sowie technische Evolutionen berücksichtigt würden.

b) Verschmutzung der Meeresumwelt

Der Begriff der „Verschmutzung der Meeresumwelt“ hingegen ist in Art. 1 I Nr. 4 SRÜ⁶²⁷ für den ganzen Vertrag als die unmittelbare oder mittelbare Zuführung von Stoffen oder Energie durch den Menschen in die Meeresumwelt einschließlich der Flussmündungen, aus der sich abträg-

⁶²⁵ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 12; siehe dazu auch: Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, 141 ff.; Franckx, Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution 1991–2000, 2001, 21; laut Birnie/Boyle/Redgewell soll Art. 211 andere Abkommen wie MARPOL verpflichtend machen: Birnie/Boyle/Redgewell, International Law and the Environment, 2009, 413; so auch Hafner, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 387.

⁶²⁶ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, 141 ff.

⁶²⁷ Siehe dazu auch Norquist/Nandan/Rosenne, UNCLOS, Vol. II, 1993, 41.

liche Wirkungen wie eine Schädigung der lebenden Ressourcen sowie der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Behinderung der maritimen Tätigkeiten einschließlich der Fischerei und der sonstigen rechtmäßigen Nutzung des Meeres, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswerts des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt ergeben oder ergeben können, definiert. Diese Definition stellt einen großen Anwendungsbereich und eine weite Auslegung sicher.⁶²⁸

c) Schädigung mit der Verschmutzung zusammenhängender Interessen

Die Norm soll auch eine Schädigung der mit der Verschmutzung der Meeresumwelt in Zusammenhang stehenden Interessen der Küstenstaaten verhindern. Diese Regelung solle berücksichtigen, dass ökologische Schäden häufig als Beeinträchtigung von Interessen wahrgenommen werden, die nicht ausschließlich ökologisch im engeren Sinne seien, obwohl sie auf der Umwelt beruhen.⁶²⁹ Die gegenständlichen Interessen könnten solche sein, die aus allen Formen der legalen Nutzung der marinen Umwelt und der Küsten herrühren. Darunter fielen gesunde Lebensbedingungen, die Navigation und auch wirtschaftliche Interessen im Bereich der Fischerei und des Tourismus.

d) Zuständige Internationale Organisation oder
allgemeine diplomatische Konferenz

Allgemeiner Konsens ist, dass mit der zuständigen internationalen Organisation in Art 211 I SRÜ aufgrund der Verwendung des Singular die IMO gemeint ist.⁶³⁰ In allen anderen Regelungen in Abschnitt 5 würde hingegen der Plural „internationale Organisationen“ verwendet, der dann die IMO neben anderen Organisationen erfasse. Die Bündelung der Kompetenz bei der IMO solle eine Transparenz und Einheitlichkeit der gesetzlichen Grundlagen bezwecken. Andere Organisationen wie die

⁶²⁸ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 13.

⁶²⁹ Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 13 ff.

⁶³⁰ Mensah, in: Wolfrum, MPEPIL, 2013, 1044, Rn. 3; auch zum Folgenden: Bartenstein, in: Proelß, UNCLOS, 2017, Art. 211, Rn. 14; Fc, 2001, 19; Matz-Lück, in: Proelß, Internationales Umweltrecht, 2017, 419; kritisch dazu: Bernhardt, VJIL 20 (1980), 274.

ILO oder IAEA seien teilweise ebenfalls maßgeblich,⁶³¹ spielten aber eher eine untergeordnete Rolle. Mit dem Begriff „diplomatische Konferenz“ sind Konferenzen ohne Teilnahmebeschränkungen gemeint, um wirklich internationale Standards setzen zu können.⁶³² Die Ergänzung „diplomatisch“ deutet zudem darauf hin, dass die Staaten Vertreter mit Entscheidungsbefugnis entsenden müssen.⁶³³

4. Auslegung von Art. 211 II SRÜ

Nach Art. 211 II SRÜ erlassen die Staaten Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe, die ihre Flagge führen oder in ihr Schiffsregister eingetragen sind. Diese Gesetze und sonstigen Vorschriften dürfen nicht weniger wirkungsvoll sein, als die allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen, die im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz aufgestellt worden sind.

Absatz 2 beinhaltet eine Verpflichtung zur Gesetzgebung für die jeweiligen Flaggenstaaten.⁶³⁴ Anders als in den Absätzen 4 bis 6 handelt es sich daher eben nicht um die Verleihung einer bloßen Befugnis zur Gesetzgebung. Diese nationalen Gesetze und Regelungen dürfen laut Art. 211 II 2 SRÜ nicht weniger wirkungsvoll sein als die allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen aus Absatz 1.⁶³⁵ Diese Formulierung lässt offen, wie die Staaten diesen Effekt erreichen.⁶³⁶ Sie gäbe den Staaten nur ein Mindestmaß vor. Es stünden den Flaggenstaaten also frei, auch restriktivere Regelungen zu wählen, wovon sie allerdings im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit ihrer Flotten absähen. Ein Problem dieser Bestimmung sei also, dass die Flaggenstaaten häufig gar kein Interesse hätten, strenge Regelungen für ihre Schiffe einzuführen

⁶³¹ Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, 137.

⁶³² Nordquist/Yankov/Grandy, *UNCLOS*, Vol. IV, 1991, 191, 202; Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 14.

⁶³³ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 14.

⁶³⁴ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 16.

⁶³⁵ Siehe zur Problematik der ‚generally accepted‘ Normen: Franckx, *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution 1991–2000*, 2001, 11 ff., 45 ff.; Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, 148 ff.; Tan, *Vessel-Source Marine Pollution*, 2006, 197.

⁶³⁶ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 17; kritisch dazu Bernhardt, *VJIL* 20 (1980), 275.

und diese dann auch durchzusetzen. In Zusammenhang damit stünde vor allem die Problematik der Billigflaggenstaaten.

Umstritten ist zudem, ob die Regelung in Art. 211 II SRÜ auch gewohnheitsrechtlich verankert ist.⁶³⁷ Diese Frage wird vor allem relevant, wenn es um Verhältnisse zwischen Küstenstaaten und Flaggenstaaten geht, in denen nur ein Staat Vertragspartei ist.⁶³⁸ Auch die Formulierung „allgemein anerkannte“ beziehungsweise „generally excepted rules“ deutet darauf hin, dass die Gesetze nicht von allen Vertragsparteien anerkannt werden müssten. Es gäbe gute Gründe dafür, den ganzen Teil XII, wenn nicht sogar den Ganzen Vertrag mit Ausnahme von Teil XI, als Gewohnheitsrecht anzusehen. Diese Ansicht teile zumindest die USA als wichtigster Staat, der nicht Mitglied des Vertrages ist.⁶³⁹ Nach Umfragen ergäbe sich zudem, dass Staaten nicht unbedingt zwischen Flaggen von Staaten, die Vertragspartei seien, und anderen unterschieden, was die Annahme, Absatz 2 sei Gewohnheitsrecht, ebenfalls unterstütze.⁶⁴⁰ In Bezug auf persistent objections könne vertreten werden, dass diese von der allgemeinen Anerkennung der Norm überlagert würden.⁶⁴¹

Die Ansicht, dass große Teile des ganzen Vertrages als Gewohnheitsrecht angesehen werden können, soll nach hiesiger Meinung nicht vertreten werden. Es zeigt sich doch, dass der Vertrag an vielen Stellen mit seinen Regelungen durchaus auch über allgemein anerkanntes Gewohnheitsrecht hinaus gegangen ist. Geht man davon aus, dass der Vertrag fast ausnahmslos gewohnheitsrechtlich anerkannt ist, würde ein ausdrückliches Abstandnehmen von einer Ratifikation, wie es beispielsweise seit Jahren durch die Vereinigten Staaten von Amerika betrieben wird, zudem hinfällig sein. Gerade der Umstand, dass wichtige Akteure auf internationaler Ebene von einer Ratifikation absehen, um sich so gewisse Vorteile zu sichern spricht dagegen, dass sie große Teile der Regelungen als allgemein gültig betrachten. In Bezug auf Art. 211 II SRÜ allein kann eine gewohnheitsrechtliche Geltung allerdings argumentativ begründet werden. Die Kompetenz der Flaggenstaaten Gesetze und Normen zu Ver-

⁶³⁷ Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, 161 ff.

⁶³⁸ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 19.

⁶³⁹ United States, Presidential Proclamation No. 5030, *Federal Register*, Vol. 48, 1983, 605 (codified in *Code of Federal Rules*, Vol. 3, sec. 5030).

⁶⁴⁰ Franckx, *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution 1991–2000*, 2001, 50 ff.

⁶⁴¹ Bartenstein, in: Proelß, *UNCLOS*, 2017, Art. 211, Rn. 19; ausführlicher und distinguierter dazu: Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, 163 ff.

hinderung von Umweltverschmutzung, durch die ihre Flagge führenden Schiffe, kann auch als eine Art Fortführung des Fremdschadigungsverbot aus der Trail Smelter Entscheidung gesehen werden. Denn besonders die Flaggenstaaten sollten die Verantwortung dafür tragen, dass durch ihre Schiffe keine anderen Staaten zu Schaden kommen.

5. Art. 211 III-VII SRÜ

Art. 211 III-VI SRÜ enthalten wie zuvor bereits angemerkt Gesetzgebungsbefugnisse für bestimmte betroffene Staatengruppen. Diese sind von ihrer Struktur her darauf ausgerichtet, die Staatengruppen vor Gefahren durch fremde Schiffe zu schützen. Sie enthalten also im Wesentlichen die Befugnis, nationale Regelungen zum eigenen Schutz und gegen fremde Schiffe zu erlassen. Auf diese Befugnisse soll hier im Folgenden nicht weiter eingegangen werden, da sie für die Herleitung einer allgemeinen Pflicht der Staatengemeinschaft zur Förderung unbemannter Schiffe im Hinblick auf ihre Umweltfreundlichkeit nicht besonders maßgeblich sein dürften. Dasselbe gilt für die Mitteilungspflicht in Absatz 7.

IV. Gegenwärtige Problematik der Umweltverschmutzung durch Schiffe.

Wie oben bereits angemerkt gibt es Problematiken sowohl im Bereich der vorsätzlichen Umweltverschmutzung durch den Betrieb und die Konzeptionierung herkömmlicher Schiffe aber auch fahrlässige Umweltverschmutzung hauptsächlich durch Schiffsunglücke. Einige der Problematiken und erheblichsten Vorfälle der letzten Jahrzehnte sollen hier kurz näher beschrieben werden.

1. Vorsätzliche Umweltverschmutzung

a) Verschmutzung durch Schweröl als Treibstoff

Die Umweltverschmutzung durch die Schifffahrt stellt ein immer größer werdendes Problem dar. Laut dem wissenschaftlichen Dienst des Bundestages würden bis zu 90% der gesamten Frachtschifflotte mit Schwer-

öl als Treibstoff betrieben.⁶⁴² Schweröl bleibe als Abfallprodukt bei der Erdölverarbeitung zurück und enthielte verschiedenste Schadstoffe, die unter anderem zur Entstehung von Stickoxiden, CO₂ und Schwefel führten. Diese schädigten die Ökosysteme und würden allgemein auch als gesundheitsschädigend und krebserregend eingestuft. Nach Angaben des dritten Treibhausgasberichts der IMO aus dem Jahr 2014 machten die Stickoxidemissionen der gesamten Schifffahrt ca. 15 % der globalen NO_x-Emissionen und Schwefeloxid-Emissionen sowie ca. 13 % der globalen SO_x-Emissionen aus.⁶⁴³ Im Durchschnitt der Jahre 2007–2012 würden jährlich ca. 1.000 Millionen Tonnen CO₂ durch die Schifffahrt insgesamt emittiert. Zudem verbräuche die Schifffahrt bis zu 325 Millionen Tonnen Treibstoff jedes Jahr. Auch der Naturschutzbund geht davon aus, dass Abgase von Schiffen bis 2020 die größte Emissionsquelle in ganz Europa darstellen werden.⁶⁴⁴

Ebenso sieht das Bundesumweltamt eine erhebliche Belastung der Meeresumwelt durch die Seeschifffahrt.⁶⁴⁵ Die Grenzwerte für die Luftschadstoffemissionen der Seeschiffe seien selbst in den Emissionssondergebieten (ECA), zu denen auch die Nord- und Ostsee gehörten, im Vergleich zu anderen Verkehrssektoren stark erhöht. Die Schwefelmenge des Kraftstoffs für den Straßenverkehr dürfe derzeit einen Anteil von 0,001 Prozent nicht überschreiten. Der seit dem 1.1.2015 gültige Grenzwert für Schiffskraftstoff in den Schwefelkontrollgebieten (SECA) sei bisher mit 0,1 Prozent immer noch um das 100-fache höher gewesen. Im Jahr 2020 sei der Grenzwert von derzeit 3,5 Prozent laut MARPOL Annex VI auf 0,5 Prozent gesenkt worden. Schwefelemissionen könnten zu Lungenkrebs und Herz-Kreislaufkrankungen führen und sorgten für die Versauerung von Böden und Gewässern.

⁶⁴² Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, Maßnahmen zur Minderung von Emissionen in der Schifffahrt – Alternative Kraftstoffe und Antriebe, Sachstand vom 4.5.2018, abrufbar unter: <https://www.bundestag.de>.

⁶⁴³ Dritter IMO Treibhausbericht, Executive Summary, 1.1 ff., abrufbar unter: <http://www.imo.org>.

⁶⁴⁴ NABU, Luftverschmutzung durch Schiffe, abrufbar unter: <https://www.nabu.de>.

⁶⁴⁵ Bundesumweltamt, Seeschifffahrt, Artikel vom 24.9.2019, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de>.

b) Gegenwärtige umweltfreundlichere Alternativen

Eine emissionsärmere Alternative zu Schweröl sei die Verwendung von hochwertigerem Marinedieselöl (MDO) oder von Erdgas, das in seiner dichtesten Speicherform als LNG (liquified natural gas) bereits im Seeverkehr eingesetzt werde.⁶⁴⁶ Für einen entsprechenden Gasantrieb müssten Schiffe allerdings umgerüstet und die notwendige Tankinfrastruktur in den Häfen aufgebaut werden. Alternativ zur Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe erlaubten IMO und EU die Entschwefelung der Abgase über ein Abgasreinigungssystem, das Scrubber genannt werde. Dabei müssten die gleichen Schwefeldioxid-Konzentrationen wie im Betrieb mit schwefelreduziertem Kraftstoff erreicht werden.

c) Weitere Quellen für marine Umweltverschmutzung

Als weitere Quellen für Umweltverschmutzungen nennt das Bundesumweltamt gefährliche Chemikalien im Schiffsanstrich, das Einschleppen von standortfremden Organismen als Bewuchs oder mit dem Ballastwasser, das Einbringen von Abwasser und Abfällen ins Meer, Schadstoffe aus Abgasen oder Ölverunreinigungen sowie Schiffslärm.⁶⁴⁷ Besonders die akustischen Emissionen führten zu Schädigungen von Tieren wie Wale, die mittlerweile durch die erhöhte Belastung teilweise taub seien.⁶⁴⁸ Der Schallpegel im pazifischen Ozean habe sich in den letzten 40 Jahren beispielsweise verzehnfacht. Die körperliche Beeinträchtigung der Tiere führe dazu, dass diese immer häufiger mit Schiffen kollidierten oder strandeten. Auch Scott erkennt das Problem und merkt an, dass die internationale Gesetzgebung den Aspekt der akustischen Emissionen auf die Meeresumwelt nicht in ausreichendem Maße abbilde, wobei auch sie vertritt, dass die gängigen Definitionen für Umweltverschmutzung, wie die des SRÜ, diese mit erfassten.⁶⁴⁹

⁶⁴⁶ Bundesumweltamt, Seeschifffahrt, Artikel vom 24.9.2019, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de>.

⁶⁴⁷ Bundesumweltamt, Seeschifffahrt, Artikel vom 24.9.2019, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de>.

⁶⁴⁸ Karlowski, Schiffslärm – Taube Pottwale, 24.3.2009, abrufbar unter: <https://www.stiftung-meeresschutz.org>; siehe zur Auswirkung von Schiffslärm auch: Williams/Wright, *Ocean and Coastal Management*, 115 (2015), 17 ff.

⁶⁴⁹ Scott, *ICLQ* 53 (2004), 287 ff.

d) Bisherige ergriffene legislative Maßnahmen

Die IMO hat mit dem MARPOL Abkommen, dem Energy Efficiency Design Index (EEDI), der für neu gebaute Schiffe verpflichtend ist, und dem Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) bereits Grundlagen zur Reduzierung der Emissionen von Schiffen geschaffen.⁶⁵⁰ 2018 entwickelte die IMO zu dem eine Strategie, die Emissionen durch Schiffe verringern und über die Jahre ausschleichen soll.⁶⁵¹ Unter den Maßnahmen finden sich beispielsweise die bessere Umsetzung der bestehenden Regelwerke, technische Vorgaben für die Schiffe und Anpassungen an den Schiffen sowie eine Änderung der Geschwindigkeiten der Schiffe, um den Ausstoß von Emissionen zu verringern.

2. *Fahrlässige Umweltverschmutzung*

Ein weiteres Problem stellen fahrlässige Umweltverschmutzungen, also solche die nicht grundsätzlich beim Betrieb der Schiffe in Kauf genommen werden und sich meist in Schiffsunfällen äußern, dar. Im Folgenden sollen einige der wichtigsten Vorkommnisse in diesem Bereich dargestellt und deren Folgen erläutert werden.

a) Torrey Canyon

Im Jahr 1967 lief der Tanker „Torrey Canyon“⁶⁵² auf Felsen vor der Küste Cornwalls auf und verlor 100.000 Tonnen Öl, die die erste verheerende Naturkatastrophe, durch ein Schiffsunfall in Europa an der Küste Englands auslösten.⁶⁵³ 15.000 Vögel seien dem Unglück zum Opfer gefallen und einige Arten hätten Jahrzehnte gebraucht, um sich von der Katastrophe zu erholen. Dies hätte dann einen nicht unbeachtlichen Effekt auf die ganze Nahrungskette gehabt. Da saubere Strände für den Tourismus wichtiger eingestuft worden seien als die Schäden für die Natur, habe das Landwirtschafts- und Fischereiministerium den Gebrauch von Chemi-

⁶⁵⁰ Beide wurden als Amendment zu MARPOL Anhängen mit Resolution MEPC.203.(62) vom 15.7.2011 eingeführt.

⁶⁵¹ Initial IMO Strategy On Reduction Of GHG Emissions From Ships, Resolution MEPC.304(72) vom 13.4.2018.

⁶⁵² Siehe dazu: Pfeil, in: Wolfrum, MPEPIL, 2013, Band 9, 948 ff.

⁶⁵³ Bell/Cacciottolo, BBC News, 17.3.2017, abrufbar unter: <https://www.bbc.com>.

kalien zur Säuberung der verschmutzten Strände zugelassen, die den negativen Effekt für die Umwelt noch verstärkt hätten.

b) Amoco Cadiz

Nur ungefähr 10 Jahre später lief der Tanker Amoco Cadiz⁶⁵⁴ im Ärmelkanal vor der nordwestfranzösischen Küste auf Grund.⁶⁵⁵ Insgesamt seien 360 Kilometer Küstenstreifen mit 220.000 Tonnen Rohöl verschmutzt worden. Auch diesem Unglück seien nach Schätzung bis zu 15.000 Vögel zum Opfer gefallen und allein an einem einzigen Tag seien bis zu 28 Millionen tote Tiere, unter anderem Muscheln, Fische, Seeigel und Schnecken angespült worden. Noch über ein Jahr nach dem Unglück seien Tiere mit Geschwüren und Fehlbildungen an den Stränden aufgefunden worden.

c) Exxon Valdez

Ebenso blieb das Unglück der Exxon Valdez⁶⁵⁶ im Jahr 1989 in schlechter Erinnerung. Der Tanker lief auf das Bligh Riff im Prinz-William-Sund in Alaska auf und verursachte die größte Ölkatastrophe der USA.⁶⁵⁷ 40.000 Tonnen Öl seien ausgelaufen und hätten einen bis dahin fast unberührten Streifen Natur zerstört. Noch fast 20 Jahre nach dem Unglück stürben weiterhin Tiere durch nach wie vor vorhandenes Öl. Zu der Katastrophe seien Unglückliche Umstände hinzugetreten, wie nicht einsatzfähige Gerätschaft zur Säuberung des Wassers und ungünstige Witterungsbedingungen, die zu einer schnellen Ausbreitung des Ölteppichs geführt hätten.

⁶⁵⁴ Siehe dazu auch: Bonnieux/Rainelli, IECQ 7 (1993), 169; Gold, JMLC 22 (1991), 423.

⁶⁵⁵ Kaffsack, Stern, 20.11.2002, abrufbar unter: <https://www.stern.de>.

⁶⁵⁶ Siehe dazu auch: Bardwick, SELJ 19 (2000), 259 ff.

⁶⁵⁷ Smid, factsheet von Greenpeace, „Exxon Valdez“ – 15 Jahre nach der Tankerkatastrophe, von März 2004 abrufbar unter: <https://www.greenpeace.de>.

d) Weitere Schiffsunglücke

Ähnliche Szenarien ereigneten sich in der Folgezeit unter anderem in den Jahren 1999 und 2002 mit den Tankern Erika und Prestige vor den Küsten Frankreichs und Spaniens oder auch 2011 bei dem Unfall des Containerschiffs Rena vor der Küste Neuseelands, bei dem auch Container mit teilweise gefährlicher Ladung ins Meer gelangten und nur ungefähr die Hälfte geborgen werden konnte, bevor das Schiff sank.

V. Positive Änderungen durch unbemannte Schiffe

Mit unbemannten Schiffen könnte es gelingen, einem großen Teil der Umweltproblematiken, die Schiffe derzeit verursachen, kosteneffizient zu begegnen. So wie die Schiffe derzeit geplant sind, könnten sie wesentlich umweltfreundlicher als ihre Vorgänger sein. Auch um unnötige Halte zum Betanken der Schiffe zu verhindern, werden sie voraussichtlich mit Solarenergie oder Elektroantrieb ausgestattet werden. So verbaute bereits das Projekt „Mahi“ in Antwerpen in seinem Prototyp einen Elektromotor und Solarzellen.⁶⁵⁸ Das Boot soll den Atlantik überqueren und dabei Daten sammeln. Ebenso setzt das Dienstleistungsunternehmen Brunel, das technisches Personal in verschiedenste Industriezweige vermittelt und auch im Bereich der autonomen Schifffahrt derzeit aktiv wird, auf einen umweltfreundlichen Ansatz.⁶⁵⁹ Nach seiner Vision schaffen gerade die geschlossenen Oberflächen der Schiffe viel Platz für Solaranlagen, die einen Elektromotor antreiben könnten. Dadurch reduziere sich zudem der externe Wartungsaufwand, der nicht mehr durch Personal an Bord vorgenommen werden könne. Bereits jetzt gibt es auch bei bemannten Schiffen schon den Ansatz, zumindest hybride Antriebe zu verwenden. Das Expeditionsschiff MS Roald Amundsen der norwegischen Reederei Hurtigruten sei bereits 2018 mit Lithium Ionen Akkus ausgestattet worden, die die herkömmlichen Dieselmotoren unterstützen und das Schiff ökologischer machen sollen.⁶⁶⁰ Es könne damit zumindest 30 Minuten rein elektrisch betrieben werden, was wohl aber eher den Zweck erfüllt den Passagieren den Genuss der Landschaft in Stille zu ermöglichen.

⁶⁵⁸ Informationen zum Design und der Ausstattung des Bootes finden sich auf: <https://www.projectmahy.com/boat.html>.

⁶⁵⁹ Informationen zur Planung von autonomen Schiffen durch Brunel finden sich auf: <https://www.brunel.de/de-de/autonome-schiffe>.

⁶⁶⁰ Menz, WiWO, 1.11.2017, abrufbar unter: <https://www.wiwo.de>.

Da bisher nicht abschließend geklärt ist wie genau die unbemannten Schiffe im Detail betrieben werden sollen ist anzumerken, das bei einem Betrieb der Motoren mit Lithium Ionen Akkus ähnliche Problematiken wie bei Elektroautos auftreten können.⁶⁶¹ Die Entwicklung der Technik befindet sich derzeit in einem sich immer weiter entwickelnden Stadium. So gab es immer wieder Kritik an der Klimaneutralität der verwendeten Inhaltsstoffe und der Produktionsabläufe. Weiter ist bisher nicht abschließend geklärt, wie die Entsorgung und das Recycling lückenlos umweltfreundlich gestaltet werden können. Die Entwicklung eines sicheren Rückführungskreislaufs dürfte daher essenziell sein. Die Bestandteile der Akkus können bei einer Beschädigung der Außenhüllen zudem ins Wasser gelangen und dort ebenfalls zu Schäden führen. Allerdings dürften diese Szenarien nicht mit den großen Ölkatastrophen vergleichbar sein, die bei herkömmlichen Antriebsarten drohen. Besonders im Hinblick auf die verringerte Luftverschmutzung und Abnahme an Geräuschemissionen in Bezug auf die Verwendung in den Schiffen dürften diese Antriebsarten insgesamt trotzdem sicherer und umweltfreundlicher bleiben. Zu beachten ist zudem, dass bei der Weiterentwicklung der Verfahren zur Herstellung und der Verwendung der Akkus auch die Umweltfreundlichkeit beachtet und weiter erhöht wird.

Es zeigt sich also, dass durch den Antrieb mit Solarzellen und Elektromotoren ein Ansatz gefunden werden könnte, der das Risiko von Ölkatastrophen, den Ausstoß von Emissionen in die Luft und auch die Problematik der Störung von Tieren durch Lärm wesentlich reduziert. Hinzu tritt das verringerte Risiko von Unfällen durch die Schiffe, da die technische Steuerung menschliches Versagen zum großen Teil ausschließen kann und selbst mit einem Restrisiko durch technische Fehler die Schifffahrt insgesamt sicherer machen wird. Weiter ist zu erwarten, dass ohne Besatzung an Bord wesentlich weniger Abfall, der bisher durch die Versorgung von Personen anfiel, produziert werden wird, was eine Verringerung von eingeleiteten Abwässern und Abfällen ins Meer bedeutet. Ebenso dürfte durch die Bauweise, das Herabstürzen und Versinken der Ladung oder durch Unfälle in die Meeresumwelt gelangender Ware sinken, da die Container innerhalb des Schiffes und nicht wie heute üblich offen an Deck transportiert werden.

⁶⁶¹ Siehe zu dieser Problematik: Becker, SZ, 29.11.2018, abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de>; Website des Bundesumweltamts zu Lithium-Batterien und Lithium-Ionen-Akkus, 17.8.2020, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de>; Winterhagen, FAZ, 2.11.2019, abrufbar unter: <https://www.faz.net>; Menne, FAZ, 29.1.2016, abrufbar unter: <https://www.faz.net>; Tartler, Tagesspiegel, 4.12.2019, abrufbar unter: <https://www.tagesspiegel.de>.

VI. Die Pflicht zur Förderung unbemannter Schiffe für die Staaten

1. Art. 194 und Art. 211 SRÜ als Ausgangspunkt

Im Hinblick auf die Verbesserungen, die unbemannte Schiffe, sollten sie wie geplant entwickelt werden, für die Umwelt bedeuten können, stellt sich die Frage, ob sich aus Art. 194 und Art. 211 SRÜ eine Verpflichtung der Staatengemeinschaft zur Förderung solcher Schiffe ableiten lässt, die gegebenenfalls auch zu einem erhöhten Bemühen der Wirtschaft führen könnte, die Entwicklung voranzutreiben.

a) Art. 194 I SRÜ

Wie oben bereits besprochen enthält Art. 194 I SRÜ die Pflicht für die Staatengemeinschaft alle notwendigen und mit dem Vertrag in Einklang stehende Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt zu ergreifen und alle ihnen zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel zu diesem Zweck einzusetzen. Davon sind sowohl exekutive als auch die in Art. 211 SRÜ näher konkretisierten legislativen Maßnahmen erfasst. Zudem ist die Norm mit ihrem starken Fokus auf Umweltschutz weit auszulegen und erfordert nicht zwangsläufig wissenschaftlichen Nachweisen damit eine Maßnahme als notwendig angesehen werden kann. Notwendig ist danach also jede Maßnahme, die sinnvollerweise zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Lage der Meeresumwelt beitragen kann. Die Quellen der Verschmutzung müssen zudem nicht zwangsläufig direkt auf dem Meer gelegen sein.

b) Art. 194 II SRÜ

Nach Art. 194 II SRÜ haben die Staaten eine Schädigung der Umwelt durch Dritte und somit auch Private einzudämmen, die ihrer Hoheitsgewalt unterstehen. Daraus lässt sich schließen, dass unter anderem ihre Funktion als Flaggenstaaten gemeint ist, aber auch ihrer Verantwortung gegenüber wirtschaftlichen Interessen Privater nachzukommen, beispielsweise im Verhältnis zu Reedereien und den Schiffsbetreibern. Auch müssen sie Sorge dafür tragen, dass Schiffe, die ihre Flagge tragen, auf der

Hohen See, die an sich nicht ihrer Hoheitsgewalt untersteht, keine Schäden verursachen.

c) Art. 194 III SRÜ

Besonders Art. 194 III lit. b) SRÜ geht auf die Verschmutzung durch Schiffe ein. Es werden explizit die Problematiken von Schiffsunfällen und vorsätzlichem sowie fahrlässigem Einleiten von Stoffen in die Meere adressiert. Auch der Entwurf, Bau und Betrieb von unbemannten Schiffen sollen ausdrücklich durch die Staaten umweltfreundlich gestaltet werden.

d) Art. 211 I SRÜ

Art. 211 I SRÜ geht dann auf die legislative Seite ein und statuiert eine Pflicht der Staatengemeinschaft durch die IMO und internationale Konferenzen, ein internationales Regelwerk zu schaffen, das die Umweltverschmutzung eindämmt. Unterstützend sollen diese geschaffenen Normen regelmäßig überprüft und an neue Situationen angepasst werden. Absatz 2 legt dann zusätzlich eine Pflicht für die jeweiligen Flaggenstaaten fest, nationale oder wenn nötig auch bilaterale oder multilaterale Regelungen zu schaffen, um die Umweltverschmutzung zu verringern und fordert als Mindestmaß Normen, die der Wirkung von internationalen Regelungen entsprechen müssen. Mit Hinblick darauf, dass internationale Verträge und Regelungen meist nicht besonders durchsetzungsstark formuliert sind, um einen breiten Konsens zu erzielen, liegt die Schwelle also nicht sonderlich hoch. Art. 211 SRÜ schafft aber sowohl für die Staatengemeinschaft als auch für alle Staaten einzeln eine Verpflichtung, legislativ im Umweltschutz tätig zu werden.

2. Handlungspflicht für die Staaten

Aus diesen Vorgaben ergibt sich im Hinblick auf die umweltfreundliche Planung von unbemannten Schiffen, dass die Staaten in jedem Fall tätig werden müssten, um diese Entwicklung zu fördern. Es kommt ohnehin selten genug vor, dass Lösungen im Raum stehen, die den Transport sowohl für die Wirtschaft effizienter als auch umweltfreundlicher gestalten können.

a) Maßnahmen im internationalen legislativen Bereich

Als Maßnahmen kommen zunächst im legislativen Bereich eine für unbemannte Schiffe förderliche Auslegung sowie gegebenenfalls die Anpassung bereits bestehender internationaler Regelungen in Betracht. Denn wenn die Staatengemeinschaft nach Art. 211 I SRÜ schon die Pflicht hat ganz neue Regelungen zum Umweltschutz zu schaffen, dann muss sie als Minus dazu auch die Verpflichtung haben bestehende Normen so auszulegen, dass sie eine möglichst umweltfreundliche Anwendung finden. Daraus kann geschlossen werden, dass die bereits bestehenden Verträge wie auch das SRÜ so ausgelegt werden müssten, dass ein Betrieb unbemannter Schiffe innerhalb ihrer Regime ermöglicht wird. An den Stellen, wo eine Auslegung beispielsweise aufgrund des Wortlauts nicht erfolgreich sein kann, sollte die Staatengemeinschaft eine Anpassung der Normen, um den Betrieb möglichst reibungslos zu fördern, anstreben.

b) Maßnahmen im nationalen legislativen und exekutiven Bereich

Im nationalen exekutiven und legislativen Bereich kämen Maßnahmen wie wirtschaftliche Förderprogramme in Betracht, um die Forschung und Entwicklung dieser Schiffe möglichst zeitnah zur Umsetzung zu begleiten.

i. Das autonome Fahren im Straßenverkehr als Vorbild

Im Bereich des Straßenverkehrs gibt es jetzt bereits einen Aktionsplan Forschung für Autonomes Fahren⁶⁶² der Bundesregierung, nachdem die die Forschung zum automatisierten Fahren fördernden Ressorts der Bundesregierung (Bundesministerium für Wirtschaft, Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur und Bundesministerium für Bildung und Forschung) sich entschlossen haben, ihre Forschungsaktivitäten zum automatisierten und vernetzten Fahren zu bündeln und an Leitlinien wie der Sicherheit des autonomen Fahrens, der Effizienz, Nachhaltigkeit, Barrierefreiheit und Kosteneffizienz sowie der Sicherung der Technologiefüh-

⁶⁶² Zur rechtlichen Problematik des autonomen Fahrens im Straßenverkehr allgemein siehe auch: Vogel/Althoff, InTeR 8 (2020), 89 ff.; Oppermann/Stender-Vorwachs, Autonomes Fahren, 2020; Hilgendorf, Autonome Systeme und neue Mobilität, 2017; Wigger, Automatisiertes Fahren und strafrechtliche Verantwortlichkeit wegen Fahrlässigkeit, 2020; Mitsch, KriPoZ 2 (2018), 70 ff.

erschaft des Automobilstandorts Deutschland auszurichten.⁶⁶³ Danach sollen unter anderem Plattformen zum Austausch mit der Wirtschaft und Wissenschaft geschaffen werden.

Mit dem Projekt UNICARagil des BMBF werden, ausgehend von neuesten Ergebnissen der Forschung zum autonomen Fahren und der Elektromobilität, unter Federführung wissenschaftlicher Einrichtungen vollständig fahrerlose elektrische Fahrzeuge höchster Automatisierungsstufe entwickelt. Das Projekt vereint sieben Universitäten und sechs Unternehmen an zehn Standorten und wird bei einer Laufzeit bis Januar 2022 mit 26 Millionen gefördert.

Das Forschungsprojekt PEGASUS hat die Grundlagen für die Entwicklung von Testmethoden für hochautomatisiertes Fahren speziell auf Autobahnen bis Tempo 130 Kilometer pro Stunde geschaffen und wurden bei einer Laufzeit von 3 Jahren bis 2019 mit 16,3 Millionen Euro gefördert.

Im Großverbundprojekt IMAGinE (Intelligente Manöver Automatisierung – kooperative Gefahrenvermeidung in Echtzeit) sollten innovative Assistenzsysteme für das „kooperative Fahren der Zukunft“ entwickelt werden. Die 10 Partner wurden bei einer Laufzeit von vier Jahren bis August 2020 mit 17,9 Millionen Euro gefördert.

ii. Übertragung auf den marinen autonomen Verkehr

Dieses Vorgehen könnte als Beispiel für das autonome Fahren im maritimen Bereich fungieren. Sinnvoll wäre die Einrichtung von entsprechenden Förderprojekten, die besonders zu einer Weiterentwicklung und Unterstützung der Aspekte führen, die eine umweltfreundlichen und sicheren Nutzung der Schiffe begünstigen. Insbesondere der Betrieb durch Solarenergie sollte weiter erforscht werden, da so eine Antriebsform etabliert werden kann, die einen geräuscharmen und nahezu schadstofffreien Betrieb der Schiffe ermöglichen könnte. In Betracht kämen neben rein nationalen auch internationale oder europäische Förderprojekte, die die bereits weltweit zu autonomen Schiffen allgemein erarbeiteten Forschungsergebnisse bündeln könnten. Eine weitere Möglichkeit autonome Schiffe zu fördern wären Steuererleichterungen oder Subventionen.

In diesem Zusammenhang ist allerdings anzumerken, dass die Regelungen des SRÜ keinen durchsetzbaren direkten Anspruch auf eine solche

⁶⁶³ Aktionsplan Forschung für Autonomes Fahren der Bundesregierung, abrufbar unter: <https://www.bmbf.de>.

Gesetzgebung oder Förderung für Dritte, wie private Akteure der Wirtschaft, begründen. Sie enthalten lediglich eine Pflicht für Staaten, die von ihnen selbst interpretiert wird. Rechtliche Durchsetzung sieht der Vertrag nur durch die Staaten gegenüber Privaten vor und nicht umgekehrt. Zur Verantwortung gezogen werden können Staaten nur nach den Regeln des Völkerrechts durch andere Staaten. Das ergibt sich so auch aus Art. 235 I SRÜ.

H. Cyber Security für unbemannte Schiffe

I. Einführung in die Problematik

Probleme ergeben sich auch im Bereich der Cyber-Security. Es stellt sich schon bei heutigen Schiffen die Frage, welche Vorkehrungen gegen Cyber-Attacken durch die Eigentümer und gegebenenfalls die Flaggenstaaten zu treffen sind. Die rechtliche Lage gestaltet sich nicht unbedingt eindeutig für die Anwender. Es besteht aber auch jetzt schon ein großer Bedarf an Sicherheit. Immer wieder kommt es zu Vorfällen, bei denen sich private Dritte in die Systeme von Reedereien und Häfen hacken.⁶⁶⁴ Ziel ist es zum Beispiel, Kontrollen von Containern, in denen Drogen geschmuggelt werden, zu verhindern. Gerade bei unbemannten Schiffen wird das Risiko für Hacker-Angriffe noch einmal weiter steigen. Wie zuvor gezeigt, wird sich zum Beispiel die Piraterie, bei einer Durchsetzung von unbemannten Handelsschiffen, an die neuen Gegebenheiten anpassen. Aber auch im Bereich von Handelskriegen ist eine Schädigung von Wettbewerbern denkbar.

Das allgemeine Standardregelwerk in diesem Bereich ist der ISM-Code der IMO. Dessen rechtliche Verbindlichkeit ergibt sich aus dem 9. Kapitel der International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Es macht den ISM-Code für alle SOLAS Vertragsparteien verbindlich. Da das SOLAS Abkommen eine nicht unbeachtliche Ratifikationsrate aufweist, kann man von einem allgemein anerkannten Standardregelwerk sprechen. Der ISM-Code soll die Schiffsicherheit und den Betrieb von Schiffen im Allgemeinen Regeln.⁶⁶⁵ Die Idee zu einem solchen Regelwerk entstand in den 80er Jahren, als nach einer Analyse von Schiffsunglücken Lücken in den Sicherheitsmaßnahmen sichtbar wurden. Durch die Resolution A.596 (15) der IMO Vollversammlung wurde das IMO Safety Committee damit beauftragt, Regelwerke zu entwerfen. Der Code in seiner heutigen Form basiert auf den Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (1989) und den Revised Guidelines von 1991. Dieser Code wurde durch Ergänzungsprotokolle über die Jahre immer erweitert. Seit 2017 befinden sich auch Ergänzungen zur Cyber-Security unter den Richtlinien. Die-

⁶⁶⁴ Daum, LTO, 11.9.2018, abrufbar unter: <https://www.lto.de>.

⁶⁶⁵ IMO, ISM-Code, 2018, Foreword.

se wurden durch die Resolution MSC.428 (98) vom 16.6.2017 und die Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3 vom 5.7.2017 eingeführt.

Die Bestimmungen des Codes sind bewusst allgemein gehalten, da die Eigentümer von Schiffen in den unterschiedlichsten Formen auftreten und der Betrieb von Schiffen unter sehr unterschiedlichen Bedingungen erfolgen kann.⁶⁶⁶ Es soll so ein möglichst großer Anwendungsbereich geschaffen werden. Dies führt aber auch dazu, dass die Auslegung und besonders die praktische Anwendung erschwert werden. Welche Maßnahmen konkret zu ergreifen sind und was im Einzelfall angemessen ist, scheint meist unklar. Auch die Vorgaben zur Cyber-Security aus der Resolution MSC.428 (98)⁶⁶⁷ sind sehr allgemein gehalten. Die Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3⁶⁶⁸ wird schon konkreter in Bezug darauf, was für Maßnahmen zu ergreifen und welche Systeme zu implementieren sind. Angaben explizit zu unbemannten Schiffen finden sich dort aber noch nicht. Die Frist zur Implementierung von allgemeinen Cyber-Security Maßnahmen, die heute bereits bestehenden Problemen begegnen sollen, läuft bis ins Jahr 2021. Es stellt sich daher die Frage, ob wegen des erhöhten Gefährdungspotenzials gerade unbemannter Schiffe zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind und wenn dem so ist, wie diese auszusehen haben.

II. Gesetzliche Grundlagen

1. ISM Code

Der ISM Code wurde durch die IMO als Annex der Resolution A.741(18)⁶⁶⁹ vom 4. November 1993 eingeführt.⁶⁷⁰ Laut dieser Resolution ist Grund für die Einführung eines solchen Regelwerkes die Notwendigkeit einer angemessenen Organisation der Abläufe an Bord, um eine gute Reaktionsmöglichkeit auf Vorfällen zu schaffen, die Personen an Bord oder auch die Umwelt gefährden könnten. Hauptziel des Codes

⁶⁶⁶ Vgl. Lüdicke, Website Transport-Informationen-Service der GDV, abrufbar unter: <http://www.tis-gdv.de>.

⁶⁶⁷ IMO, Doc. Res. MSC.428 (98), abrufbar unter <http://www.imo.org>.

⁶⁶⁸ IMO, Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3, abrufbar unter <http://www.imo.org>.

⁶⁶⁹ IMO Doc. Res. A.741(18), abrufbar unter <http://www.imo.org>.

⁶⁷⁰ Siehe dazu auch Hafner, in: Vitzthum, Handbuch des Seerechts, 2006, 405.

soll also sein, die Sicherheit auf See zu gewährleisten und gleichzeitig die marine Umwelt zu schützen.

a) Resolution A.741(18)

Die Resolution soll Empfehlungen des Maritime Safety Committees umsetzen und fußt zudem auf den Resolutionen A.680(17),⁶⁷¹ A.596(15)⁶⁷² und A.441(XI).⁶⁷³ Nach diesen sollen die Mitgliedstaaten, die für den Betrieb von Schiffen verantwortlichen Personen ermutigen Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, implementieren und bewerten, die in Einklang mit den IMO Guidelines on Management for the safe operation of ships and pollution prevention stehen. Weiter wurde das Maritime Safety Committee aufgefordert, Richtlinien zu erarbeiten, wo immer sie notwendig sind. Ziel ist, dass es wie auch das Marine Environment Protection Committee, den sicheren Betrieb von Schiffen in sein Arbeitsprogramm aufnimmt. Zudem wurde den Staaten nahegelegt zu ermöglichen, dass die jeweiligen zuständigen Flaggenstaaten von den Eigentümern der Schiffe, die ihre Flagge tragen, darüber informiert werden, wer für den Betrieb und die Sicherheit ihrer Schiffe verantwortlich ist.

Die Resolution A.741(18) führt den ISM Code nicht nur ein, sondern ermahnt die Staaten ihn so schnell wie möglich aber spätestens bis zum 1. Juni 1998 in ihr nationales Recht zu implementieren und verlangt von ihnen das Maritime Safety Committee und Environment Protection Committee über ihre durchgeführten Maßnahmen zur Umsetzung des Codes zu informieren. Das Environment Protection Committee und Maritime Safety Committee erarbeiten zudem Richtlinien zur Umsetzung des Codes und überprüfen diesen fortlaufend, wenn nötig erfolgen durch sie zudem Anpassungen.

b) Präambel des Codes

Die Präambel des Codes erläutert weiter, dass die Regelungen vorsätzlich weit und offen gehalten sind, um einen möglichst großen Anwendungsbereich zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird hauptsächlich

⁶⁷¹ IMO, Doc. Res. A.680(17), abrufbar unter <http://www.imo.org>.

⁶⁷² IMO, Doc. Res. A.596(15), abrufbar unter <http://www.imo.org>.

⁶⁷³ IMO, Doc. Res. A.441(XI), abrufbar unter <http://www.imo.org>.

auf den Umstand Bezug genommen, dass die verschiedenen Schiffstypen und auch die Organisation des Betriebes sehr stark voneinander abweichen können.

c) Ziele des Codes

Der Code selbst geht noch nicht explizit auf Risiken durch Cyber-Angriffe ein. Es scheint als wären die der Entwicklung zu Grunde liegenden Problematiken zunächst die Umweltverschmutzung durch Schiffe und das Risiko von Unfällen. Nach Teil 1.2 des Codes sind Ziele die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Verletzungen von Personen oder deren Tod vorzubeugen und Schäden insbesondere an der marinen Umwelt sowie an Eigentum zu verhindern. Um diese Ziele zu erreichen sind die Betreiber der Schiffe gehalten einen sicheren Betrieb und ein sichere Arbeitsumfeld zu gewährleisten, alle identifizierten Risiken zu bewerten und entsprechende Abwehrmaßnahmen zu entwickeln, sowie ihr Personal ausreichend zu schulen. Das eingeführte System muss in Einklang mit verbindlichen Regeln und Normen stehen und die nicht verbindlichen Empfehlungen und Regelwerke die zusätzlich existieren sollten bei der Entwicklung zumindest mit einbezogen werden.

d) Das durch die Betreiber einzuführende Sicherheitssystem

Das durch die Betreiber eingeführte System muss nach Teil 1.4 zumindest ein Sicherheits- und Umweltschutzkonzept, Anweisungen zum sicheren Betrieb, die auch den Umweltschutz berücksichtigen und mit Gesetzen des Flaggenstaates übereinstimmen, festgeschriebene Zuständigkeiten und Kommunikationswege, Regeln zur Mitteilung von Unfällen und Verstößen gegen den Code, Handlungsanweisungen für Unglücksfälle sowie eine Ablaufplan für interne Überprüfungen und Managementbewertungen enthalten. Um den sicheren Betrieb und dessen Kontrolle zu gewährleisten muss durch die Betreiber zudem nach Teil 4 eine zuständige Person an Land benannt und den Behörden mitgeteilt werden.

Die Betreiber sollen nach Teil 5 die Pflichten des Kapitäns klar definieren und dokumentieren. Diese Pflichten müssen mindestens die Umsetzung des Sicherheits- und Umweltschutzkonzepts der Betreiber, die Motivation der Besatzung in Bezug auf die Einhaltung der Regeln, die Erteilung klarer Anweisungen zur Umsetzung, die Einhaltung der Regeln

sowie die periodische Überprüfung des Systems beinhalten. Das System soll zudem die Autorität des Kapitäns unmissverständlich festlegen. Der Betreiber muss garantieren, dass der Kapitän die erforderliche Ausbildung und Kenntnis des Systems besitzt und darauf achten, dass die Schiffe mit einer qualifizierten und für die Sicherheit des Schiffs ausreichenden Besatzung ausgestattet sind.

Nach Teil 10 gewährleisten die Betreiber auch eine ausreichende und fachgerechte Wartung der Schiffe zur Einhaltung der etablierten Sicherheitsstandards. Es ist weiter vorgesehen, dass sie Zubehör und technische Systeme identifizieren, die zu Unfällen führen könnten. Das Safety Management System muss auch spezifische Maßnahmen enthalten, die eine zuverlässige Funktionsweise dieser Systeme und des Zubehörs sicherstellen.

Durch die Betreiber sind regelmäßige Sicherheitsprüfungen an Bord und an Land durchzuführen, um die Einhaltung der Regelungen zu gewährleisten, die mindestens einmal im Jahr stattfinden.

2. Kapitel IX SOLAS

Kapitel 9 des Anhangs zum SOLAS Abkommen von 1974 wurde im Jahr 1994 von der SOLAS Konferenz angenommen und soll Maßnahmen zum sicheren Schiffsbetrieb einführen. Es trat am 1. Juli 1998 in Kraft und der Text wurde mit den Resolutionen MSC.99 (73) im Jahr 2000 und MSC.194(80) im Jahr 2005 angepasst.

Nach Regulation 2 findet das Kapitel Anwendung auf Fahrgastschiffe, einschließlich Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe, Gastankschiffe, Massenschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr sowie andere Frachtschiffe und bewegliche Offshore-Bohrereinheiten ebenfalls mit einer Bruttoreumzahl von mindestens 500. Staatsschiffe, die nicht zu Handelszwecken genutzt werden, sind vom Anwendungsbereich ausgenommen.

Regulation 3 legt dann fest, dass für die Betreiber dieser Arten von Schiffen und die Schiffe selbst die Einhaltung der Regeln des International Safety Management Codes (ISM Code) verpflichtend ist. Zudem muss der Betreiber ein Zertifikat vorweisen können, das bescheinigt, dass die Vorgaben des ISM Codes eingehalten werden. Dieses Zertifikat, das durch eine geeignete Stelle der Verwaltung ausgehändigt wird, ist an Bord mitzuführen und gegebenenfalls auf Nachfrage durch den Kapitän vorzu-

zeigen. Die Verwaltung muss vor der Ausstellung des Zeugnisses nachprüfen, ob das Unternehmen und seine leitenden Mitarbeiter an Bord das Schiff im Einklang mit dem genehmigten System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen betreiben. Die Einhaltung der Regeln soll zudem in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

3. Resolution MSC.428 (98)

Mit der Resolution MSC.428(98) wurden im Juni 2017 dann als Erweiterung des ISM Codes auch Regelungen zum Maritimen Cyber-Risk-Management auf Schiffen aufgenommen, die in das Safety Management System der Betreiber integriert werden sollen. Mit der Resolution erkennt das Maritime Safety Committee das dringende Erfordernis, das Bewusstsein bezüglich Gefahren für die Sicherheit der Schifffahrt durch Cyber-Risiken zu schärfen, an. Alle Interessenvertreter der Schifffahrtsbranche sollten an der Bewahrung des Schiffverkehrs vor Cyber-Attacken arbeiten. Die Resolution nimmt zudem bereits Bezug auf die folgende Richtlinie MSC-Fal.1/Circ.3, die die Resolution bezüglich der Umsetzung konkretisieren wird. Sie legt weiter fest, dass ein abgenommenes, zulässiges Sicherheitssystem nach dem ISM Code ein Cyber-Risk-Management beinhalten sollte. Sie ermutigt die Verwaltung auf die Einhaltung dieser Vorgabe bei der Zertifizierung zu achten. Zusätzlich verlangt sie von den Mitgliedstaaten die Existenz der Resolution unter den Interessenvertretern und Beteiligten in der Branche bekannt zu machen.

4. Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3

a) Die Richtlinie allgemein

Mit der Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3 zum Maritime Cyber-Risk-Management führte die IMO im Juli 2017 dann die bereits in der Resolution MSC.428(98) erwähnte Konkretisierung zu der Implementierung von Maßnahmen in den ISM Code ein. Nach dieser Richtlinie sind maritime Cyber-Risiken ein Maßstab dafür, inwieweit ein Technologiewert durch potenzielle Umstände oder Ereignisse so gefährdet wird, dass durch den Angriff das System des Schiffes beschädigt oder beeinträchtigt wird oder gänzlich ausfällt. Die Richtlinie adressiert damit neu entstehende Gefah-

ren durch die sich weiterentwickelnde Technik. Sie fordert, dass die Interessenvertreter und Beteiligten der Schifffahrtsbranche, um diesen Risiken zu begegnen, die nötigen Schritte einleiten und die gegenwärtigen und künftigen Gefahren für ihre Schiffe durch Cyber-Attacken ausräumen. Ziel der Richtlinie ist ebenfalls die Sicherheit der Schifffahrt und eine gute Cyberabwehr der Schiffe zu gewährleisten.

b) Gefährdete Systeme

Gefährdete Systeme können nach der Richtlinie unter anderem Systeme für den Warenumschlag am Hafen, Verwaltungssysteme und Kommunikationssysteme sein. Zu unterscheiden sei dabei zwischen Systemen, die Daten als Informationen sammeln und Systemen, die Daten verarbeiten, um sie in physische Prozesse umzuwandeln. Gefährdet werden könnten diese Systeme sowohl durch vorsätzliches als auch fahrlässiges Handeln. Sicherheitslücken könnten vor allem durch falsche Anwendung, Systemwartungen oder veraltete System und die Beschaffenheit der Systeme entstehen. Zudem können auch externe Risiken wie Angriffe von Hackern zu Problemen werden. Ein gutes Cyber-Risk-Management sollte beide Formen von Schwachstellen adressieren. Beachtung finden sollte auch das Einbringen von Drittgeräten beispielsweise durch die Besatzungsmitglieder.

Auch diese Richtlinie ist laut Reg. 2.2.2 absichtlich allgemein gehalten, um auf möglichst viele Schiffe und Betreiber anwendbar zu sein. Die Richtlinie empfiehlt allerdings auch, dass Schiffe mit einem komplexeren System eine höhere Schwelle in Bezug auf Sicherheitsmaßnahmen erfüllen sollten als Schiffe mit einem einfachen System und die Betreiber zusätzliche Informationsquellen in der Industrie und bei den Regierungen suchen sollten. Ein gutes Cyber-Risk-Management sollte zudem in der Führungsebene beginnen diese sollte dann aber ein Bewusstsein für die Problemstellen in allen Ebenen schaffen. Als Vorgehen wird geraten fortlaufen den Ist- mit dem Sollzustand zu vergleichen, um mögliche Lücken aufzudecken.

c) 5 Punkte Aktionsplan

Der Code sieht einen 5 Punkte Aktionsplan vor, wonach laut Reg. 3.5 zunächst Verantwortliche festgelegt werden, die Systeme, Anlagen, Daten und Fähigkeiten identifizieren, die wenn sie beschädigt sind oder ausfallen ein Risiko für das Schiff darstellen können. Als weitere Maßnahme sollen Kontrollmechanismus und Gegenmaßnahmen eingerichtet werden, die bei einer Beeinträchtigung der Systeme für eine Fortsetzung des normalen Ablaufs an Bord sorgen. Als dritter Punkt werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, die für eine zeitnahe Identifikation von Angriffen sorgen. Anschließend wird ein Aktionsplan aufgestellt, der festlegt, wie notwendige Systeme resistent gemacht oder wiederhergestellt werden können, um eine sichere Weiterfahrt zu ermöglichen.

d) Weitere Informationsquellen

Als weitere Informationsquellen zu einer detaillierteren Herangehensweise verweist der Code auf das United States National Institute of Standards and Technology's (NIST) Framework sowie Guidelines des Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Cruise Lines International Association (CLIA), International Chamber of Shipping (ICS), INTERGARGO, INTERTANKO, Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) und International Union of Maritime Insurance (IUMI).

III. Aktuelle Probleme

Gegenwärtig sind Cyber-Attacken im Maritimen Bereich bereits ein wachsendes Problemfeld, worauf die oben dargestellten Regelungen versuchen, Antworten zu finden.

1. Hafen von Antwerpen

Besorgniserregende Vorfälle ereigneten sich 2013 im Hafen von Antwerpen. Europol hat dort einen Drogendealerring zerschlagen, der seine Lieferungen in Containern versteckte und Hacker damit beauftragt hatte, das System des Hafens zu infiltrieren, um die Ladung unbemerkt

vom Hafengelände bringen zu können.⁶⁷⁴ Die Ware sei zwischen anderer Ladung versteckt und dann vor Kontrollen aus den Containern entfernt worden. All das sei nur möglich gewesen, da die Täter durch den Zugriff auf das System immer über alle Standorte der Container und weitere Informationen verfügt hätten. Aufgefallen sei der Schmuggel nur, weil einige Container nicht mehr auffindbar waren. Die Polizei habe über eine Tonne Kokain sicherstellen können, das einem Marktwert von über 1,3 Millionen Euro entsprochen habe.

2. Not Petya Attacke

Einer der aufsehenerregendsten Angriffe war die NotPetya Cyber-Attacke im Jahr 2017 auf die dänische Reederei Maersk.⁶⁷⁵ Die Reederei sei mit einer Flotte von 600 Containerschiffen eine der größten der Welt und habe im Bereich der Containerschifffahrt auf den Schlüsselrouten nach Asien einen Marktanteil von 25 Prozent. Besonders in diesem Bereich sei das Unternehmen daher bestrebt einen höheren Grad an Automatisierung der Abläufe zu erreichen, um Kosten zu senken und den Handel zu beschleunigen. Der Angriff habe einen Ausfall des Computersystems auf der ganzen Welt zur Folge gehabt. Es seien sämtliche Unternehmensbereiche wie die Containerschifffahrt, Häfen, der Schlepperbetrieb, Öl und Gasproduktion sowie Bohranlagen betroffen gewesen. Die Hacker hätten dabei das System mit einer Ransomware infiltriert und für die Freigabe des Systems und der zurückgehaltenen Daten ein Lösegeld von gerade mal 300 US-Dollar gefordert.⁶⁷⁶ Der tatsächliche Schaden durch den Ausfall sei aber auf 300 Millionen US-Dollar zu schätzen.

3. Angriff auf die Reederei Cosco

Im Jahr 2018 folgte eine Attacke auf die chinesische Linienreederei Cosco in den USA. Durch den Angriff seien der E-Mail-Verkehr, die Website sowie die Telefonanlagen in der Amerikaregion teilweise ausgefallen.⁶⁷⁷ Aufgrund des Angriffs habe das Unternehmen Datenverbindungen in

⁶⁷⁴ Bateman, BBC News, 16.10.2013, abrufbar unter: <https://www.bbc.com>.

⁶⁷⁵ Gronhold-Pedersen, Reuters Technology News, 27.6.2017, abrufbar unter: <https://www.reuters.com>.

⁶⁷⁶ Daum, LTO, 11.9.2018, abrufbar unter: <https://www.lto.de>.

⁶⁷⁷ N.N., DVZ, 26.7.2018, abrufbar unter: <https://www.dvz.de>.

andere Regionen kappen müssen. Auch hier habe sich herausgestellt, dass das System durch eine Windows Ransomware befallen gewesen sei.⁶⁷⁸ Durch den Ausfall der Systeme habe das Personal auf frei verfügbare Dienste wie Twitter und kostenlose E-Mail Accounts ausweichen müssen, um Anfragen zu bearbeiten. Die Containerschiffe seien allerdings nicht betroffen gewesen.

4. Angriff auf MSC

Im Jahr 2020 traf eine Cyber-Attacke die Mediterranean Shipping Company (MSC). Der Angriff habe das Unternehmen gezwungen sein System für fünf Tage runterzufahren.⁶⁷⁹ Betroffen gewesen seien die Website, die Buchungsplattform und weitere digitale Angebote. MSC sei der zweitgrößte Schifffahrtsunternehmen im Bereich der Containerschifffahrt. Zusammen mit Maersk und Cosco seien so bereits die drei größten Unternehmen von Attacken betroffen gewesen.

5. Hafen von Bandar Abbas

Auch ein Terminal des Hafens von Bandar Abbas im Iran ist im Jahr 2020 von einer Cyber-Attacke getroffen worden.⁶⁸⁰ Vermutet werde, dass der Angriff durch die Israelische Regierung in Auftrag gegeben worden sein könnte. Aufgrund widersprüchlicher Berichte habe das Ausmaß des Angriffs nicht abschließend festgestellt werden können. Sattelitenaufnahmen hätten aber gezeigt, wie dutzende Schiffe darauf warteten entladen zu werden und sich Schlangen von LKWs bildeten.⁶⁸¹

6. Allgemeine Zunahme an Cyber-Attacken

Cyber-Attacken auf maritime technische Systeme haben zudem innerhalb der letzten 3 Jahre um bis zu 900 Prozent zugenommen.⁶⁸² Im Jahr 2017 habe es um die 50 relevante Attacken gegeben, im Jahr 2018 sei die

⁶⁷⁸ N.N., BBC News, 26.7.2018, abrufbar unter: <https://www.bbc.com>.

⁶⁷⁹ Karamalegkos, Container News, 16.4.2020, abrufbar unter: <https://container-news.com>.

⁶⁸⁰ Stahnke, FAZ, 19.5.2020, abrufbar unter: <https://www.faz.net>.

⁶⁸¹ Mishra, Seanews, 21.7.2020, abrufbar unter: <https://seanews.co.uk>.

⁶⁸² Mishra, Seanews, 21.7.2020, abrufbar unter: <https://seanews.co.uk>.

Zahl auf bereits 120 Angriffe gestiegen und im Jahr 2019 habe es über 300 gegeben, während es im Jahr 2020 wohl über 500 gewesen sein könnten. Zudem existiere eine weit höhere Dunkelziffer, da viele Angriffe gar nicht bekannt gemacht oder bemerkt würden.

IV. Die praktische Umsetzung und Maßnahmen bei normalen Schiffen

Da wie oben ausgeführt Cyber-Attacken ein immer größer werdendes Risiko für den maritimen Sektor darstellen und die rechtlichen Grundlagen häufig sehr allgemein gefasst sind, stellt sich die Frage, wie die praktische Umsetzung der Regularien derzeit stattfindet.

1. Die Unterscheidung zwischen Maßnahmen im IT und OT Bereich

Laut Tam und Jones von der Universität Plymouth muss bei der Betrachtung der geeigneten Maßnahmen zwischen Informationstechnologie (IT) und Verfahrenstechnik (Operational Technology kurz OT) unterschieden werden.⁶⁸³ Die Infrastruktur der Häfen habe in den letzten Jahren die meisten Fortschritte im IT-Bereich gemacht, während die Entwicklung auf den Schiffen in beiden Bereichen gleichermaßen vorangeschritten sei. Die einzelnen Personen in den entsprechenden Sektoren seien zwar physische Gefahren wie Angriffe durch Piraten bewusst, die Gefahren durch Cyber-Angriffe allerdings häufig nicht. Viele der Prozesse zur Automatisierung seien eingeführt worden, um den Schiffsverkehr sicherer zu gestalten und den Arbeitsaufwand zu minimieren, was zu einer rasanten Ausweitung der technischen Systeme geführt habe. Wobei Änderungen sowohl im technischen als auch im operativen Bereich erfolgten, da beide Bereiche für den Betrieb von Schiffen gleichermaßen erheblich seien. Die Einführung der Nutzung von Internet, drahtloser Kommunikation und komplexen Netzwerken habe dann aber zu einem schnellen Anstieg der Gefahren durch Cyber-Angriffe geführt.

⁶⁸³ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

2. Die Risikoanalyse im maritimen Bereich

a) Methoden zur Risikoanalyse

Die Risikoanalyse im maritimen Bereich stützt sich größtenteils auf eine Berechnung von Wahrscheinlichkeiten für das Eintreten bestimmter Ereignisse.⁶⁸⁴ Dieser Umstand mache eine Analyse von Risiken für Cyber-Attacken sehr schwierig, da in diesem Bereich bisher nur wenige Daten zur Verfügung stünden und die Daten die vorrätig seien durch die schnelle Entwicklung der Systeme nicht zuverlässig wären. Eine andere zuverlässigere Möglichkeit Risiken für Cyber-Angriffe zu berechnen sei eine numerische Analyse die nur bestehende relevante Fakten zur Risikoanalyse verwende und sich im Gegensatz zu der anderen Methode, nicht auf Wahrscheinlichkeiten, die auf vergangenen Ereignissen gründen, bezöge.

b) Die Kategorisierung der Risikofaktoren

Im Ergebnis hätten sich als die größten Risikofaktoren der IT und OT Bereich sowie die beteiligten Personen herausgestellt.⁶⁸⁵ Die einzelnen Risikofaktorengruppen müssten dann wiederum in feststehende, dynamische, physische und Cyber-Faktoren unterteilt werden. Statische Faktoren könnten beispielsweise die Ausbildung der Besatzung, Hardware oder bestimmte Ablauf-Protokolle sein, dynamische Faktoren die Umgebung oder der Gesundheitszustand der Besatzung, physische Faktoren die Beschaffenheit des Schiffes oder der Standort und Cyber-Faktoren die Internetnutzung durch die Besatzung, Software und Netzwerke oder auch die Kommunikation mit dem Festland. Über ein solches System könne dann ermittelt werden, in welchen Bereichen welche Arten von Risiken am ehesten zu erwarten seien. Der operative Bereich habe nach einer Analyse beispielsweise eher Schwachstellen bei physischen Faktoren. In einem weiteren Schritt werde dann erfasst, welche Gefahren durch die einzelnen Risikofaktoren verursacht würden. In Betracht kämen Kategorien wie der Tod von Personen, finanzielle Verluste und Umweltverschmutzung. Darauf aufbauend könne dann eine Strategie zur Vermeidung der Gefahren entwickelt werden. Ein erfolgreiches Bewertungssystem müsse all diese

⁶⁸⁴ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

⁶⁸⁵ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

Faktoren einbeziehen, Risiken gut priorisieren und anwenderfreundlich sein.

c) Bestehende Bewertungssysteme

Es bestehen bereits einige Bewertungssysteme wie das NIST IT risk framework, FMEA und MaCRA.⁶⁸⁶ Diese haben alle ihre eigenen Problembereiche.

i. *NIST framework und FMEA*

Das NIST framework geht davon aus, dass physische und das Netzwerk betreffende Sicherheitsmaßnahmen, wenn sie einmal eingerichtet sind statische Faktoren darstellen, was auf Systeme, auf sich bewegenden Schiffen, aber nicht zutrifft.⁶⁸⁷ Zudem seien die mehreren existierenden NIST frameworks unterschiedlich und müssten kombiniert werden, um sowohl physische als auch Cyber-Risiken zu adressieren. Weiter habe das System Mängel im Bereich der dynamischen Risikoerfassung, die bereits zu dem Tod von Personen geführt hätten.⁶⁸⁸ Ebenso habe FMEA Probleme im Bereich der Bewertung von dynamischen Faktoren. Für die Berechnung von statischen, physischen und Cyber-Risiken seien beide Systeme aber geeignet.⁶⁸⁹ Sie vernachlässigten allerdings das menschliche Element, für das das NIST System ein zusätzliches eigenes Bewertungssystem anbietet, wobei nicht ersichtlich wäre, ob die beiden NIST Systeme in Kombination alle Risiken im maritimen Bereich abdecken könnten. Auch seien die vorgeschlagenen Gegenmaßnahmen nicht immer umsetzbar und kosteneffektiv.

ii. *MaCRA*

MaCRA hingegen sei bisher weniger evaluiert aber dafür explizit auf den maritimen Bereich zugeschnitten.⁶⁹⁰ Zudem lege es einen starken Fokus

⁶⁸⁶ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

⁶⁸⁷ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

⁶⁸⁸ Siehe dazu auch BP, Fatal accident investigation report, Isomerization Unit Explosion Interim Report von 2005, abrufbar unter: http://cip.management.dal.ca/publications/final_report.pdf.

⁶⁸⁹ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

⁶⁹⁰ Tam/Jones, PEARL, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

auf dynamische Risiken, die durch die technische Weiterentwicklung der Schiffe entstehen können. Allerdings analysiere MaCRA dafür statische Risiken nicht in einem ausreichenden Maß. Die Autoren schlagen daher als beste Lösung vor Daten zu den statischen Risiken aus dem FMEA System in das MaCRA System einzuspeisen, um den Mangel auszugleichen.

3. Auf der Risikoanalyse aufbauende Maßnahmen

a) Die Ausbildung qualifizierten Personals

Tam, Forshaw und Jones halten es für erforderlich und sinnvoll einen weiteren Fokus auf die Ausbildung qualifizierten Personals zu legen, um sicherzustellen, dass mit fortschreitender technischer Entwicklung den Unternehmen auch genügend geeignete Bewerber zur Verfügung stehen.⁶⁹¹ Sie schlagen die Einrichtung von Testlaboren an Universitäten vor, die Angriffe und Risiken simulieren können, um die Ausbildung möglichst real zu gestalten.

b) Die Sicherung der Netzwerke

Auch Mrakovic und Vojinovic sehen die Zunahme von Cyber-Risiken für Schiffe als eine Konsequenz der gestiegenen Abhängigkeit von globalen Navigationssystemen und halten ein gutes Risikomanagement für unverzichtbar, um den Risiken begegnen zu können.⁶⁹² Bei der Erarbeitung eines Vorgehens für die eigene Risikobewertung nach den internationalen Regeln durch Unternehmen halten sie die Bereich Personalverwaltung, Technologie und interne Prozesse für am wichtigsten. Dem Personal müssten die Risiken bewusst sein und es müsse ausreichend qualifiziert sein, um diesen zu begegnen.

Ihrer Ansicht nach sollte das Cyber-Security-Management auf der obersten Ebene mit der Implementierung von bestimmten Abläufen beginnen. Jeder Anwender im Unternehmen solle limitierten Zugang nur

⁶⁹¹ Tam/Forshaw/Jones, PEARL, Oktober 2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

⁶⁹² Mrakovic/Vojinovic, Transactions on Maritime Science, 13 (2019), 132 ff.

zu den für ihn erforderlichen Bereichen des Netzwerks erhalten. Auch die Konfiguration des Netzwerks und seine Sicherheitsmechanismen seien von erheblicher Bedeutung. Durch eine Firewall sollte das interne vom externen Netzwerk getrennt werden. Sie raten zudem ebenfalls zu einer guten Risikoanalyse wie oben beschrieben, um Schwachstellen aufzudecken. Zudem solle die Einhaltung der Regeln sowie das Verhalten des Personals überprüft werden.

Spezielle Aufmerksamkeit müsse Systemen auf den Schiffen gewidmet werden, zu denen Zugang von den Büros an Land bestehe. Hier sei elementar sicherzustellen, dass nicht in die Verbindung zwischen Schiff und den Systemen an Land eingegriffen werden könne. Ebenso unverzichtbar sei die Einrichtung von Anti-Malware und Anti-Virus Programmen für alle Systeme.

c) Beauftragung von Cyber-Security-Officern und Schulung des Personals

Eine gute Maßnahme wäre auch die Beauftragung von Cyber-Security-Officern, welche, für die Überwachung und Umsetzung der Maßnahmen zuständig seien.⁶⁹³ Sie sehen insgesamt vor allem das Personal als eine große Schwachstelle und für den wichtigeren Ansatzpunkt um die Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern als die bestehenden Regularien. Einen zusätzlichen Fokus legen sie daher auf eine ausreichende Schulung des Personals, um das Einbringen von Fremdsoftware durch Personen zu verhindern, was häufig durch das Anschließen privater Geräte auf den Schiffen, wie Handys oder USB-Sticks, passiere.

4. Die Unternehmensstruktur im maritimen Bereich als Problem

Jensen sieht als ein weiteres Problem für ein Cyber-Angriff Abwehrsystem die Unternehmensstruktur im maritimen Bereich.⁶⁹⁴ Ein Unternehmen, das in der Containerschifffahrt tätig sei, habe häufig bis zu 150 Standorte weltweit von denen das Unternehmen selbst aber nur ungefähr die Hälfte selbst kontrolliere und sich an den übrigen Standorten auf lokale Agenturen verleiße. Das Unternehmen hätte also gar nicht auf alle verwendeten Systeme zur Datenverarbeitung und Kontrolle der Schiffe

⁶⁹³ Mrakovic/Vojinovic, *Transactions on Maritime Science*, 13 (2019), 132 ff.

⁶⁹⁴ Jensen, *TIMReview*, April 2015, 36 ff. dazu und zum Folgenden.

Zugriff. Die lokalen Agenturen hätten meist ihre eigenen Systeme, für die sie selbst zuständig seien. Zudem gehöre den meisten Reederei vielleicht nur die Hälfte ihrer Flotte selbst, während die anderen benötigten Schiffe weltweit von anderen Eigentümern gechartert würden. Die IT auf den gecharterten Schiffen könne daher ebenfalls nicht durch die Reedereien kontrolliert werden.

In vielen Unternehmen beaufsichtige das eigene IT-Department zudem nur die Systeme an Land, während die Systeme auf den Schiffen in den Zuständigkeitsbereich der Technischen Marine Abteilung vielen, die oft kein ausreichendes technisches Wissen im Bereich der IT hätten. Bei der Verarbeitung der Container in den Häfen würden die Informationen über die Standorte beispielsweise zwischen 10 bis 50 Stellen übermittelt, die nicht alle dieselbe virtuelle Infrastruktur teilen.

Die Angriffe haben seiner Ansicht nach, verschiedene Ziele. Sie könnten rein finanzieller Natur sein, sich beispielsweise auf Schmuggelware richten sowie die Erlangung der Kontrolle über wichtige Teile der Infrastruktur bezwecken. Diese Angriffe hätten teilweise nicht nur Potential das jeweilige Unternehmen zu schädigen, sondern könnten auch ganze Industriezweige betreffen.

Seiner Ansicht nach sei der effektivste Weg die Problematik zu bekämpfen Richtlinien für die Praxis und globale Standards, da verschiedenen nationale Richtlinien sich gegenseitig behindern könnten. Dabei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass sein Beitrag aus einer Zeit vor den Richtlinien, die die IMO im Jahr 2017 erarbeitet hatte, stammt. Die Risikofaktoren, die er benennt, dürften aber nach wie vor aktuell sein.

V. Die Übertragung der Regeln auf unbemannte Schiffe

Darauf aufbauend stellt sich die Frage, ob die rechtlichen Regelungen auch auf autonome Schiffe übertragbar sind und ob die derzeit nach ihnen angewendeten praktischen Umsetzungen ausreichen oder weitere Maßnahmen auf Grundlage der Regularien zu ergreifen sind

1. Anwendbarkeit der Gesetzlichen Grundlagen

a) ISM-Code

Durch die absichtlich allgemein gehaltene Form des ISM Codes, die eine Anwendung auf möglichst alle Schiffstypen ermöglichen soll, dürften auch autonome Schiffe unter den Code gefasst werden können. Grundsätzlich geht der Code allerdings in manchen Formulierungen doch von einer Besatzung an Bord aus, was wohl dem Umstand geschuldet ist, dass bei seiner Entwicklung autonome Schiffe noch nicht im Fokus standen.

i. Die Präambel

In Absatz 5 der Präambel ist vorgesehen, dass es sowohl an Land als auch auf der See beteiligte Personen und Arbeitsabläufe gibt. Die Regelung ist allerdings so allgemein gefasst, dass auch ein Kontrollzentrum an Land darunter gefasst werden kann.

ii. Reg. 4 und 5

Die nach Reg. 4 des Codes erforderliche verantwortliche Person an Land mit Zugang zur höchsten Management Ebene könnte eine Person aus dem Kontrollzentrum sein. Auch die Pflichten des Kapitäns in Reg. 5 sind so auf die verantwortliche Person im Kontrollzentrum übertragbar, die den Kapitän an Bord ersetzen wird.

iii. Reg. 6

Reg. 6.2 sieht eine von Anzahl und Qualifikation ausreichende Bemannung der Schiffe vor, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Wie auch schon bei derselben Problematik unter Art. 94 SRÜ kann man die Formulierung aber so auslegen, dass die Bemannung nicht unbedingt auf dem Schiff selbst erfolgen muss sondern auch die Personen im Kontrollzentrum ausreichend sein können. Der Sinn und Zweck des Codes die Sicherheit der Schifffahrt und den Umweltschutz zu gewährleisten kann auch durch ausreichend qualifiziertes Personal im Kontrollzentrum erfüllt werden. Gerade der Umweltschutz wird wie bereits ausgeführt durch diese Schiffe gefördert.

iv. Reg. 7 und 8

Die in Reg. 7 angesprochenen Abläufe an Bord (shipboard operations) können auch auf das Personal im Kontrollzentrum übertragen werden, da deren Handlungen zumindest auf dem Schiff Folgen haben können und so auch als „shipboard“ qualifiziert werden könnten. Ebenso wird es weiter wichtig sein auch die in Reg. 8 geforderten Notfallpläne auszuarbeiten, sie werden wahrscheinlich nur anders ausgeformt sein, da keine operativen Ablaufpläne für Personen auf dem Schiff erforderlich sind. Trotzdem bleibt es erforderlich, mögliche Risiken zu erkennen und für diese Handlungsempfehlungen zu erstellen.

v. Fazit

Insgesamt ist besonders darauf hinzuweisen, dass autonome Schiffe gerade die angestrebten Ziele des Codes fördern, da sie nach derzeitigem Stand die Umweltbelastung durch den Schiffsverkehr reduzieren können und auch keine Gefahren für das Leben von Personen an Bord mehr bestehen werden.

b) Resolution MSC.428(98)

Die Resolution MSC.428(98) zur Einführung eines Cyber-Risk-Managements im Rahmen des ISM Codes ist selbst sehr allgemein gehalten und enthält noch keine richtigen Regularien. Diese Funktion übernimmt erst die Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3. Daher finden sich in der Resolution so gut wie keine Formulierungen, die mit autonomen Schiffen nicht in Einklang stehen würden. Sie geht lediglich ebenfalls davon aus, dass Personal an Land und an Bord arbeitet und dass beide Gruppen gleichermaßen geschult werden sollten. Diese Formulierung erfordert aber nicht zwangsläufig, dass alle Schiffstypen von beide Gruppen betreut werden müssen.

c) Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3

Auch die Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3 ist absichtlich allgemein gehalten und kann so auf autonome Schiffe Anwendung finden. In Reg. 1.4 erkennt sie bereits die Fortschreitende Automatisierung von Prozessen

im maritimen Bereich und die Notwendigkeit einer Anpassung von Sicherheitssystemen im Zusammenhang mit diesen Neuerungen. Reg. 2.1.8 geht zudem auch auf die schnelle Entwicklung der Systeme als Problematik im Cyber-Security Bereich ein. Daraus kann geschlossen werden, dass neue Entwicklungen wie autonome Schiffe mit von der Richtlinie erfasst werden sollen. Ebenso der Entwickelte 5 Punkteplan der Richtlinie für ein Cyber-Security Management dürfte auf autonome Schiffe übertragbar sein. Es sollte beachtet werden, dass autonome Schiffe aufgrund ihrer komplexen technischen Struktur vermutlich weitreichendere Sicherheitsmaßnahmen, wie Reg, 2.2.2 sie bei Schiffen mit einer größeren Cyber-Komponente fordert, benötigen werden, als dies bei manchen anderen Schiffstypen der Fall ist.

2. Die praktische Umsetzung der Maßnahmen bei autonomen Schiffen

Bezüglich der Anwendung bei unbemannten Schiffen hat sich gezeigt, dass die Regularien so wie sie bestehen grundsätzlich anwendbar sind und nicht zwangsläufig ein großes Problem darstellen. Aufgrund ihrer sehr weiten Formulierung ist für den Anwender aber häufig schwierig konkrete erforderliche technische Maßnahmen aus ihnen abzuleiten. Viele der oben bereits angesprochenen Maßnahmen dürften aber auch bei unbemannten Schiffen weiterhin erforderlich und richtig sein. Manche Risiken, die heute sehr relevant sind, wie beispielweise das Einbringen von Drittgeräten in die Systeme durch das Personal an Bord, werden bei unbemannten Schiffen nicht mehr relevant sein.

Auch bei autonomen Schiffen sollte allerdings eine gute Risikoanalyse durchgeführt werden, die die spezifischen Risiken dieser Schiffe berücksichtigt und herausfiltert. Weiterhin dürfte besonders im technischen Bereich eine gute Ausbildung der Personen im Kontrollzentrum essenziell sein, um gegebenenfalls schnell und effektiv beispielsweise Cyber-Angriffen auf die Schiffe begegnen zu können. Die verwendeten Systeme auf den Schiffen und in diesem Bereich, besonders die Navigations- und Kommunikationssysteme, müssen durch geeignete Software vor Angriffen geschützt werden.

Tam und Jones erkennen bei autonomen Schiffen im technischen Bereich besonders die Problematik, dass diese noch mehr als bisher Daten verarbeiten werden, um die Programme mit Informationen zu versorgen und diese Daten über weite Distanzen an Geräte an Land gesendet

werden müssen.⁶⁹⁵ Zudem würde die Nutzung von IoT (the Internet of thing) Netzwerken zunehmen, bei denen verschiedene genutzte Geräte untereinander über eine Internetverbindung kommunizieren. Dieser Umstand könne zu Schwachstellen in der Kommunikation zwischen den Geräten oder auch dem Schiff und der Besatzung an Land führen. Wichtig sei, dass mit fortschreitender Entwicklung die Sicherheit der Datenspeicherung und Datenübermittlung durch entsprechende Programme gewährleistet sei.

VI. Fazit

Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass die bestehenden Regularien aufgrund ihrer allgemeinen Formulierungen geeignet sind, auch Anwendung auf unbemannte Schiffe zu finden. Es bleibt weiterhin wichtig bei der Umsetzung der Regelungen in tatsächliche Maßnahmen alles was auch bei normalen Schiffen Anwendung findet zu übertragen. Es muss eine gute Risikoanalyse stattfinden, die alle spezifischen Risiken der unbemannten Schiffe miterfasst. Ob die bisher bestehenden Systeme zur Risikoanalyse ausreichend sind und mit der Einspeisung von Daten zu unbemannten Schiffen ausreichend effektiv arbeiten können, wird sich in Zukunft zeigen. Zudem sollte eine professionelle Ausbildung des Personals in den Kontrollzentren stattfinden, damit es in der Lage ist, Cyber-Angriffen entgegenzutreten. In diesem Zusammenhang sollte wie aus Fachkreisen bereits gefordert auch schon bei der universitären Ausbildung angesetzt werden, um einen Pool gut qualifizierter Arbeitnehmer zur Verfügung zu haben, die die Schiffe ausreichend betreuen können. Im Softwarebereich muss sichergestellt sein, dass Programme und Sicherheitssysteme angewendet werden, die die übertragenen Daten, die zum Betrieb der Schiffe verwendet werden, ausreichend vor Angriffen schützen. Wenn all diese Vorgaben beachtet werden, sollte ein Betrieb autonomer Schiffe möglich sein, der alle Sicherheitserfordernisse der vertraglichen Regularien erfüllen kann.

⁶⁹⁵ Tam/Jones, Conference Paper for International Conference of Maritime Science & Technology NAŠE MORE, PEARL, 17.10.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk>.

I. Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das SRÜ in seiner jetzigen Form bereits gut auf den Verkehr mit unbemannten Schiffen vorbereitet ist. Viele Probleme, die auftreten, lassen sich durch eine Auslegung des Vertrages vertretbar lösen. An einigen Stellen wird allerdings eine Vertragsanpassung unumgänglich sein. Welche Auslegung und Änderungen des Vertrages nötig sein werden, um einen Verkehr mit unbemannten Schiffen unter dem Regime des SRÜ zu ermöglichen soll im Folgenden noch einmal zusammengefasst werden.

I. Die Schiffsdefinition des SRÜ

Da das SRÜ selbst keine Definition des Schiffsbegriffs beinhaltet war eine Analyse des Vertragstextes erforderlich, um eine Schiffsdefinition zu ermitteln, die dem Vertrag zugrunde liegt. Dabei stellte sich schnell heraus, dass es sich bei einem Schiff im Sinne des SRÜ um ein Fahrzeug handelt, das auf dem Wasser betrieben wird.

1. Staatszugehörigkeit als Merkmal

Problematisch war allerdings die Frage, ob das Erfordernis einer Staatszugehörigkeit der Schiffe Teil der Definition des Vertrages ist, was im Zuge der Bearbeitung bejaht werden konnte. Für diese Annahme spricht, dass eine Reihe an Bestimmungen im SRÜ, die Nationalität der Schiffe als selbstverständlich voraussetzen, nur Schiffen mit einer Nationalität werden gewisse Rechte gewährt und der Vertrag berechtigt zu einem Vorgehen gegen staatenlose Schiffe. Aus all diesen Umständen wird deutlich, dass der Vertrag die Nationalität der Schiffe als wesentliches Merkmal voraussetzt. Hinzu kommt, dass es an einer detaillierten Regelung, welche Voraussetzungen für Schiffe ohne Staatszugehörigkeit gelten sollen im Vertrag gänzlich fehlt, was zu der Schlussfolgerung führt, dass diese als Option nicht vorgesehen oder zumindest von der internationalen Gemeinschaft nicht gewollt sind.

Auch aus der internationalen Rechtsprechung, die sich vor Entstehung des SRÜ gebildet hat, ist abzulesen, dass staatenlose Schiffe im Sinne des internationalen Seerechts grundsätzlich rechtlos gestellt sind und ein Recht aller anderen besteht einzugreifen. Dieser Umstand spricht

ebenfalls dafür, dass das SRÜ, welches später entwickelt wurde und eine Kodifizierung der bis dahin geltenden Prinzipien darstellt, von der Staatszugehörigkeit als erforderlichem Merkmal der Schiffe ausgeht und sich an dieser Rechtsprechung orientierte. Die Kodifizierung des SRÜ bewegt sich also auch im Verhältnis zur internationalen Rechtsprechung eher zu einem strengeren Verständnis der Behandlung von staatenlosen Schiffen hin. Die Rechtsprechung des Internationalen Seegerichtshofs führt diese Sichtweise fort, indem sie bei der Auslegung des SRÜ ebenfalls dem Prinzip der Nationalität der Flaggenstaaten einen sehr hohen Stellenwert beimisst.

Es ist daher festzuhalten, dass das SRÜ in seinen Formulierungen zu einem Erfordernis einer Staatszugehörigkeit für Schiffe tendiert, damit sich diese in dem geschaffenen Regime bewegen dürfen. Weite Teile des Vertrages sind auf Schiffe ohne Nationalität nicht anwendbar. Bei der Kodifizierung von vorher bestehendem Gewohnheitsrecht wird häufig ein härteres Vorgehen gegen staatenlose Schiffe gewählt als vielleicht nach anderen Ansichten notwendig wäre. Das zeigt sich insbesondere bei den geschaffenen Eingriffsrechten gegen staatenlose Schiffe. Auch die vor der Kodifizierung des SRÜ entstandene Rechtsprechung geht häufig hart gegen staatenlose Schiffe vor, was vielleicht auch ein Leitfaden für die ILC gewesen sein mag. Der Internationale Seegerichtshof geht ebenfalls in seiner Auslegung des SRÜ davon aus, dass das Prinzip der Nationalität der Flaggenstaaten andere Prinzipien überlagert. Durch die Ausgrenzung staatenloser Schiffe aus dem Anwendungsbereich des SRÜ wird auch kein unüberschaubarer rechtsfreier Raum geschaffen. Nach hiesiger Ansicht ist das Erfordernis einer Staatsangehörigkeit für die Schiffe daher ebenfalls Teil des Schiffsbegriffs des SRÜ.

2. Hoheitsgewalt als Merkmal

Fraglich war weiter, ob die Hoheitsgewalt über das Schiff Teil der Schiffsdefinition sein soll, was im Ergebnis verneint werden konnte. Gegen die Annahme, dass die Hoheitsgewalt ein Merkmal des Schiffsbegriffs darstellt spricht vor allem, dass nur im Teil über die Hohe See auf die Hoheitsgewalt der Flaggenstaaten abgestellt wird und dass die Hoheitsgewalt offensichtlich nicht in allen Bereichen des Vertrages gleich ausgestaltet ist. Die Definition sollte allerdings eine allgemeingültige Beschreibung der Sache in Bezug auf den ganzen Vertrag darstellen. Ein Merkmal, für das der Vertrag keine einheitliche Beschaffenheit und Definition vorsieht,

scheint daher wenig geeignet, als Merkmal der allgemeinen Schiffsdefinition zu fungieren. Der Vertrag knüpft vom Wortlaut her zudem meist an das Schiff selbst als Entität an und nicht an die Besatzung.

Eine Annahme der Hoheitsgewalt als Merkmal der Definition könnte darüber hinaus einen rechtfreien Raum in Bezug auf defekte Schiffe schaffen, denn diese wären dann vom Anwendungsbereich des Vertrages ausgeschlossen. Ebenso ergab eine Analyse von Definitionen anderer internationaler Verträge, dass diese nicht auf die Hoheitsgewalt als Merkmal abstellen und auch große Teile der Literatur gehen davon aus, dass die Hoheitsgewalt kein erforderliches Merkmal darstellt.

Historisch ergab sich ebenfalls kein Hinweis darauf, dass die Hoheitsgewalt über das Schiff eine Voraussetzung sein muss, denn schon der gescheiterte Definitionsversuch der ILC für den Vertrag setzte nur die Existenz einer Besatzung voraus, stellte aber nicht auf die Herrschaftsgewalt dieser über die Schiffe als Definitionsmerkmal ab.

3. Die Unterschiedliche Verwendung von „ship“ und „vessel“

In der englischen Version des Vertrages werden sowohl der Begriff „ship“ als auch der Begriff „vessel“ verwendet, was die Frage aufwarf, ob dieser Umstand darauf hindeutet, dass es zwei verschiedene allgemeine Schiffsbegriffe für das SRÜ gibt. Diese Frage konnte ebenfalls verneint werden. Gegen den Ansatz, dass die beiden Begriffe unterschiedliche Bedeutungen haben sollen, spricht bereits, dass in den Entwürfen der ILC zu den Vorgängerabkommen, sowohl im Text als auch in den Kommentaren, beide Begriffe wahllos verwendet wurden. Auch in anderen authentischen Vertragssprachen des SRÜ wird teilweise nur ein Begriff verwendet, obwohl es in den jeweiligen Sprachen durchaus noch weitere Begriffe gibt. Ebenso führte eine Analyse anderer Verträge und der vorhandenen Literatur zu der Problematik zu dem Ergebnis, dass die beiden Begriffe keine unterschiedliche Bedeutung haben und nur ein allgemeiner Schiffsbegriff dem SRÜ zugrunde liegt.

4. Der entwickelte Schiffsbegriff

Nach der obenstehenden Analyse des Vertrages ergab sich dann folgende Definition, die als allgemeiner Schiffsbegriff dem SRÜ zugrunde gelegt wurde:

Der Begriff „Schiff“ im Sinne des Übereinkommens bezeichnet ein Fahrzeug, das auf dem Wasser betrieben wird und eine Staatszugehörigkeit besitzt, wobei er auch Unterseebote und Unterwasserfahrzeuge miteinschließt.

Dieser Begriff lässt sich problemlos auf unbemannte Schiffe übertragen und eröffnet so für sie den Anwendungsbereich des Vertrages.

5. Besondere Schiffsbegriffe

In einem weiteren Schritt war dann zu klären, ob die vom SRÜ definierten besonderen Schiffsbegriffe, wie Staatsschiff, die den allgemeinen Schiffsbegriff voraussetzen, mit dem hier entwickelten allgemeinen Schiffsbegriff kompatibel sind. Dies ließ sich grundsätzlich bejahen und auch die besonderen Schiffsbegriffe sind alle grundsätzlich auf autonome Schiffe anwendbar.

6. Der gewohnheitsrechtliche Schiffsbegriff

Abschließend wurde die Problematik des Bestehens eines gewohnheitsrechtlichen Schiffsbegriffs behandelt. Es ließ sich feststellen, dass kein gewohnheitsrechtlicher allgemeiner Schiffsbegriff im Völkerrecht besteht, denn es ist schon keine einheitliche Staatenpraxis erkennbar ist, die auf eine einheitliche *opinio juris* in Bezug auf die Definitionsmerkmale schließen lassen würde. Stattdessen zeigt eine Analyse internationaler Verträge, die eine Definition für den Schiffsbegriffe beinhalten, dass die Definition immer dem jeweiligen Vertragszweck angepasst ist und diese stark voneinander abweichen können. Auch die Literatur geht zudem größtenteils davon aus, dass keine allgemeine gewohnheitsrechtliche Definition besteht. Daher erübrigte sich eine anschließende Evaluation des Verhältnisses der Schiffsdefinition des SRÜ mit einem allgemeinen gewohnheitsrechtlichen Schiffsbegriff.

II. Rechte der Flaggenstaaten bei Zwangsmaßnahmen durch andere Staaten

Sowohl im Küstenmeer nach den Art. 27 und 28 SRÜ als auch in der Anschlusszone und ausschließlichen Wirtschaftszone stehen den Küstenstaaten bestimmte Eingriffsrechte zu, um Zwangsmaßnahmen, beispielsweise im zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Bereich, durchzuführen. In diesem Zusammenhang tritt bei unbemannten Schiffen die Frage auf, ob ihnen bestimmte Abwehrrechte zustehen müssen, um diesen Maßnahmen entgegenzuwirken, denn anders als bei normalen Schiffen ist bei Ihnen kein Personal an Bord, das unter anderem bei rechtswidrig durchgeführten Maßnahmen oder im Fall der Beschädigung der Ladung als Zeugen fungieren kann. Um einen angemessenen Ausgleich der Interessen der Flaggenstaaten und der Küstenstaaten zu ermöglichen wird das Erfordernis bestimmter Abwehrrechte der Flaggenstaaten grundsätzlich bejaht.

1. Strafgerichtsbarkeit

Bei strafrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Abwehrrechte aus dem jeweiligen nationalen Prozessrecht. Um diese geltend machen zu können sind Beweismittel wie Zeugen in den allermeisten Fällen zumindest hilfreich, wenn nicht sogar erforderlich. Im Rahmen von Art. 27 SRÜ besteht der Vorteil, dass Absatz 3 der Norm bereits die Informierung des diplomatischen Personals des Flaggenstaates bei der Durchführung von Maßnahmen vorsieht. Die Norm kann daher durch teleologische Auslegung dahingehend interpretiert werden, dass im Fall von unbemannten Schiffen immer eine Hinzuziehung des diplomatischen Personals zu erfolgen und mit Ausnahme von Eilmaßnahmen auf deren Eintreffen gewartet werden soll, um sowohl die Interessen der Küstenstaaten als auch der Flaggenstaaten ausreichend zu berücksichtigen.

Eine weitere Möglichkeit ist eine Videoüberwachung auf den Schiffen durchzuführen, um so eine Übertragung der Maßnahmen in das Kontrollzentrum zu ermöglichen. Am praktikabelsten dürfte allerdings eine Kombination aus beiden Alternativen sein, da die Videoüberwachung immer auch das Risiko von Manipulation und Defekten in sich birgt. Zudem könnten die Aufnahmen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht in jedem Staat als Beweismittel zulässig sein.

2. Zivilgerichtsbarkeit

Auch bei den zivilrechtlichen Maßnahmen sind die Hinzuziehung von diplomatischem Personal sowie die Videoüberwachung die naheliegendsten Mittel, um eine Geltendmachung von nationalen Abwehrrechten zu ermöglichen. Im Rahmen von Art. 28 SRÜ tritt allerdings das Problem auf, dass die Hinzuziehung diplomatischen Personals von der Norm gar nicht vorgesehen ist. Es stellt sich also in verstärktem Maße die Frage inwieweit eine teleologische Auslegung im Völkerrecht aufgrund des Konsensprinzips möglich ist.

Mit Hinblick auf den Vertragszweck des SRÜ und den Umstand, dass es sich bei der Hinzuziehung diplomatischen Personals um das einzige effektive Mittel handelt, ist in diesem Fall geboten dem Effektivitätsgrundsatz ausnahmsweise den Vorrang vor dem Wortlaut und dem Konsensprinzip zu gewähren, wie dies in der Vergangenheit auch schon im Rahmen der Implied-Powers-Lehre praktiziert wurde.

Dafür spricht auch, dass die Nutzung unbemannter Schiffe bei der Entwicklung des Vertragstextes noch nicht berücksichtigt werden konnte, da der Einsatz dieser Schiffstypen zu diesem Zeitpunkt noch nicht bevorstand. Der Einsatz dieser Schiffe wird aber unweigerlich Realität werden. Als einzige Alternativen zu dieser Auslegung bliebe entweder eine Änderung des Vertragstextes, die erfahrungsgemäß besonders bei alten Verträgen mit vielen Vertragsparteien einen sehr langwierigen Prozess darstellen kann, der nicht immer von Erfolg gekrönt sein muss oder man lässt die Flaggenstaaten in einer relativ schutzlosen Lage zurück. Da jeder Staat, unter dessen Flagge solche Schiffe fahren, in diese Situation gelangen kann, kann das nicht dem Interesse der Staatengemeinschaft und vor allem dem Interesse der Mitgliedstaaten entsprechen. Sie dürften sogar alle ein Interesse an einer solchen Auslegung haben. Die zusätzliche Pflicht trifft alle Küstenstaaten gleichermaßen und verschafft ebenfalls allen Vertragsparteien die gleichen zusätzlichen Rechte. Die hinzutretende Verpflichtung stellt im Verhältnis zu ihrem Nutzen auch keine erhebliche Einschränkung der Souveränitätsrechte der Küstenstaaten dar. Daher sollte davon ausgegangen werden, dass eine extensive Auslegung in diesem Fall von den Vertragsparteien mitgetragen wird, obwohl sie sich nicht zwangsläufig aus dem Wortlaut ergibt.

3. Kontrollrechte in der Anschlusszone

In der Anschlusszone bestehen für die Küstenstaaten nur eingeschränkte Befugnisse. Es sind lediglich Maßnahmen bei Verstößen gegen Zoll-, Finanzgesetze, Einreise- und Gesundheitsgesetze zulässig. In diesem Bereich ergeben sich die Abwehrrechte aus dem jeweiligen nationalen Verwaltungsrecht. Da insgesamt nur wenige Konstellationen vorstellbar sind in denen ein solches Eingreifen notwendig wird und nicht auch im Küstenmeer stattfinden kann hat die Vorschrift nur einen geringen Anwendungsbereich.

Da in der Anschlusszone die Rechte der Küstenstaaten stärker als im Küstenmeer eingeschränkt sind und die Anschlusszone historisch lange nicht anerkannt war, sollte von einem Überwiegen der Interessen der Flaggenstaaten und des Grundsatzes der Freiheit der Meere ausgegangen werden. Diese Grundüberlegung führt dazu, dass auch im Rahmen von Art. 33 SRÜ die Hinzuziehung diplomatischen Personals bei der Durchführung von Maßnahmen angezeigt ist.

In Kombination mit der Hinzuziehung diplomatischen Personals kann auch in diesen Konstellationen die Installation eines Kamerasystems an Bord sinnvoll sein, um auch in Fällen, in denen eine Hinzuziehung nicht möglich ist, einen Nachteilsausgleich schaffen zu können.

4. Durchsetzung von Gesetzen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone

Einzig im Rahmen von Art. 73 SRÜ dürften keine zusätzlichen Abwehrrechte erforderlich sein, um einen angemessenen Interessenausgleich zu schaffen, da die Norm selbst ausreichende Gegenmaßnahmen vorsieht. Durch die Mitteilungspflicht und die Möglichkeit der Zahlung einer Kaution, um das Schiff zurück zu erhalten, sind bereits gute Abwehrrechte, die auch bei unbemannten Schiffen so problemlos Anwendung finden können, in der Norm enthalten. Anders als bei Handelsschiffen besteht bei Fischereibooteen zudem nicht das Problem, dass bei Durchsuchungen teure Ware beschädigt werden kann, die nicht im Eigentum der Schiffseigentümer steht und den Reeder Schadensersatzansprüchen Dritter aussetzen könnte. Es kann lediglich das Verderben des Tagesfangs drohen, wenn das Schiff beschlagnahmt wird. Weitere Abwehrrechte, die speziell bei unbemannten Schiffen gelten müssten, sind daher in diesem Bereich nicht erforderlich.

III. Allgemeine Pflichten der Flaggenstaaten

Das SRÜ regelt für die Flaggenstaaten bestimmte Pflichten, denen sie nachkommen müssen. Dazu zählen beispielsweise die Pflicht Hoheitsgewalt über die eigenen Schiffe auszuüben, die Verpflichtung zur Seerettung und auch die Jurisdiktion über die disziplinarrechtliche und strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns auszuüben. Es war zu untersuchen, ob die Flaggenstaaten beim Betrieb unbemannter Schiffe diese Anforderungen noch lückenlos erfüllen können, was im Ergebnis grundsätzlich bejaht werden konnte. An einigen Stellen sind allerdings kleinere Anpassungen des Vertragstextes erforderlich.

1. Genuine Link

Zunächst war festzustellen, ob auch bei unbemannten Schiffen noch ein genuine link zwischen Schiff und Flaggenstaat besteht, der die Pflichten auf die Flaggenstaaten überträgt. In diesem Zusammenhang besteht auch bei normalen Schiffen schon die Problematik, dass eine genaue Charakterisierung, wann ein genuine link überhaupt vorliegt, nicht erfolgen kann. Auch die weiterhin ungeklärte Frage der Billigflaggenstaaten spricht dafür, dass der genuine link seinen Zweck durch seine Unbestimmtheit verfehlt. Zudem fehlt es an geeigneten Konsequenzen, die die Beachtung des genuine link durchsetzen könnten. Da es den Staaten aber schon gar nicht möglich ist, festzustellen, wann ein genuine link überhaupt gegeben ist und die Meinungen darüber auseinander gehen, kann auch fast dahinstehen, welche Konsequenzen im Falle eines Fehlens der Voraussetzung drohen.

Zusätzlich dazu kommt in Bezug auf unbemannte Schiffe die Frage auf, ob sich auf diesen eine Besatzung befinden muss, um die erforderliche Verbindung herzustellen. Trotz aller Unsicherheiten in Zusammenhang mit dem genuine link kann davon ausgegangen werden, dass auch unbemannte Schiffe in der Lage sein werden, den Sinn und Zweck der Vorschrift, die ordnungsgemäße Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtungen des SRÜ durch den Flaggenstaat, zu erfüllen. Die Einhaltung der Gesetze muss nicht zwangsläufig durch eine Mannschaft an Bord umgesetzt werden, sondern kann auch durch das Personal im Kontrollzentrum erfolgen. Solange die Betreiber auch ohne Personen an Bord eine Einhaltung der geltenden Regelungen sicherstellen können, sollten in diesem Bereich keine Probleme auftreten. Das Personal in den Kontrollzentren

dürfte zudem aufgrund der höheren technischen Anforderungen der Tätigkeit häufig qualifizierter sein, als es teilweise jetzt der Fall ist.

2. Ausübung der Hoheitsgewalt nach Art. 94 SRÜ

Aus Art. 94 SRÜ ergeben sich die Pflichten für den Flaggenstaat, Hoheitsgewalt über die verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten auszuüben, die Hoheitsgewalt über Kapitäne, Offiziere und die Besatzung auszuüben sowie die Sicherheit auf See unter anderem in Bezug auf die Seetüchtigkeit und Besatzung der Schiffe zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass eine Anwendung der Norm auf autonome Schiffe eher wenig problematisch ist. Der offene Wortlaut lässt auch eine Besatzung in einem Kontrollzentrum zu, solange die Sicherheit der Schiffe auf See garantiert bleibt. Dieses Ziel könnte durch unbemannte Schiffe, die weniger anfällig für Fehler durch menschliches Versagen sind, sogar noch gefördert werden. Zudem legen die einschlägigen Normen keine bestimmte Besatzungsanzahl für bestimmte Schiffsgrößen fest, sodass auch gegebenenfalls eine Person im Kontrollzentrum ausreichend sein kann. Dass eine Anwendung aller Absätze unproblematisch erscheint, wird auch dadurch bedingt, dass die Vorschriften, die Einfluss auf die Besatzung haben, sich gegenseitig ergänzen und konkretisieren und letztendlich alle dasselbe Ziel verfolgen, die Sicherheit im Schiffsverkehr zu gewährleisten.

3. Die strafrechtliche und disziplinarrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns aus Art. 97 SRÜ

Im Rahmen der strafrechtlichen und disziplinarrechtlichen Verantwortung des Kapitäns liegt derzeit die Jurisdiktion bei dem jeweiligen Flaggenstaat oder Nationalstaat der betroffenen Person. Wenn der Kapitän sich nicht mehr an Bord des Schiffs, sondern in einem Kontrollzentrum an Land befindet, stellt sich die Frage, ob diese Regelung noch sinnvoll ist. Besonders im Lichte der Abkehr von der Rechtsprechung des Lotus Case, die mit der Entwicklung der Norm vollzogen wurde und Doppelbestrafung verhindern soll, kann argumentiert werden, dass eine andere Lösung bei unbemannten Schiffen dem SRÜ eher entsprechen würde. Denn bleibt die derzeitige Regelung auch auf unbemannte Schiffe anwendbar

wird dies zwangsläufig zu einer Kollision mehrerer Jurisdiktionen führen. Eine Strafverfolgung kann durch die jeweiligen Flaggenstaaten und Nationalstaaten der Personen stattfinden, zusätzlich kommt eine Jurisdiktion durch den Staat, in dem das Kontrollzentrum seinen Sitz hat, in Betracht. Eine Doppelbestrafung ist in solchen Fällen, zumindest durch das deutsche nationale Recht, nicht ausgeschlossen. Es wird daher dafür plädiert in Fällen von unbemannten Schiffen eine Jurisdiktion des Staates festzulegen, in dem das Kontrollzentrum seinen Sitz hat. Der angepasste Normtext könnte folgendermaßen aussehen:

„Im Fall eines Zusammenstoßes oder eines anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignisses auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf ein Straf- oder Disziplinarverfahren gegen diese Personen nur von den Justiz- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaats, des Staates, dessen Staatsangehörigkeit die betreffende Person besitzt **oder bei unbemannten Schiffen, des Staates in dem das Kontrollzentrum seinen Sitz hat**, eingeleitet werden“.

Eine Inbetriebnahme der Schiffe ist allerdings auch ohne eine Änderung nicht ausgeschlossen, so lange wie keine Anpassung des Vertrages erfolgt ist, sollten die Betreiber aber zunächst das Kontrollzentrum in dem Staat ansiedeln, der auch der Flaggenstaat ist, um unnötige Beteiligungen mehrerer Staaten zu verhindern.

4. Die Pflicht zur Seenotrettung aus Art. 98 SRÜ

Unbemannte Schiffe dürften aufgrund ihrer technischen Konzeption nicht in der Lage sein, Personen in Seenot aufzunehmen. Es stellt sich daher die Frage, ob sie dieser Pflicht nachkommen müssen. Der Wortlaut der Vorschrift ist dahingehend so eindeutig, dass eine Auslegung der Norm nicht zu einer Befreiung der Schiffe von der Pflicht führen kann. Es ist deswegen eine Anpassung der Norm angezeigt. Eine solche Änderung der Vorschrift lässt sich vor allem mit Hinblick auf die Historie der Norm und Staatenpraxis begründen, die zeigt, dass die Regelung des SRÜ weit über die gewohnheitsrechtliche Pflicht hinaus geht. Da unbemannte Schiffe bei der Erarbeitung der Normen des SRÜ nicht berücksichtigt werden konnten sollte für sie eine Ausnahmeregelung geschaffen werden.

Es wird daher folgender neuer Normtext vorgeschlagen:

„Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu im Stande ist **und soweit das Schiff über die erforderlichen Gegebenheiten an Bord verfügt** [...] Hilfe zu leisten“.

IV. Besondere Pflichten der Flaggenstaaten

Besonders die Pflicht zur Mitführung von Dokumenten stellt ohne Personal an Bord ein weiteres Problem bei unbemannten Schiffen dar. Eine Lösung für diese Kontroverse wäre das Einstellen der betreffenden Dokumente in ein Online-Register, auf das die Transitstaaten Zugriff haben. Zumindest dann, wenn die Dokumente immer einsehbar sind, stellt dieses Vorgehen allerdings einen größeren Eingriff in das Recht auf freie Durchfahrt dar, als nur ein bloßes mit sich führen und im Einzelfall vorzeigen. Es gibt aber gute Gründe, die diesen Eingriff rechtfertigen können. Beispielsweise sehen viele andere Verträge, mit denen teilweise auch Überschneidungen vorliegen, bereits eine vorherige Übermittlungspflicht vor. Ebenso wird allgemein im Rahmen des SRÜ teilweise eine vorherige Informationspflicht als zulässig angesehen. Zudem haben Schiffe, die im Rahmen von Art. 23 I SRÜ gefährliche Substanzen transportieren, ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Küstenstaaten. Eine vorherige Übermittlung führt auch nicht zwangsläufig zu einem Vetorecht der Transitstaaten, das Recht auf freie Durchfahrt bleibt also erhalten. Selbst wenn man davon ausgeht, dass eine vorherige Übermittlung nicht zulässig ist, könnten die Register so gestaltet werden, dass ein Zugriff auf die Dokumente durch die Transitstaaten nur im Einzelfall durch eine Freischaltung, beispielsweise mittels eines TAN Systems erfolgen kann.

Auch bei der Entrichtung von Gebühren für spezielle Dienste der Küstenstaaten nach Art. 26 SRÜ ergibt sich die Problematik, dass diese nicht wie häufig üblich vor Ort durch den Kapitän gezahlt werden können. Bei Diensten, die standardmäßig auf bestimmten Routen in Anspruch genommen werden könnte ein System mit Vorkasse das Problem lösen. Bei spontan in Anspruch genommenen Diensten, wie Reparaturen, müssten dann Rechnungen gestellt werden oder eine Bezahlung könnte per Echtzeitüberweisung oder über Apps erfolgen.

V. Die Piraterievorschriften des SRÜ

Bei unbemannten Schiffen werden alle Formen von Piraterie die letztendlich auf der Nötigung der Besatzung vor Ort beruhen mangels Personen an Bord entfallen. An die Stelle dieser Piraterie-Typen werden Hacker-Angriffe treten, die die Navigationsprogramme der Schiffe angreifen und diese in Häfen umleiten. Piraterie wird also hauptsächlich eine Art Cyberkriminalität von Land aus werden. Daraus resultiert, dass die Pirateriebestimmungen des SRÜ im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen nur noch einen sehr überschaubaren Anwendungsbereich haben werden, denn grundsätzlich ist eine Strafverfolgung nach nationalem Recht an Land möglich. Als Konstellationen in denen ein Eingreifen nach dem Weltrechtsprinzip noch sinnvoll erscheint, kommen Fälle in Betracht in denen auf Hoher See Personen von einem, unter ihre Gewalt gebrachten, Schiff aus Hacker-Angriffe gegen ein fremdes Schiff vornehmen oder Fälle, in denen zur Unterbrechung eines Angriffes Maßnahmen auf einem gehackten Schiff auf Hoher See durch Dritte vorgenommen werden müssen. In allen Fällen, in denen Angriffe von Land aus vorgenommen werden wird hauptsächlich ein Vorgehen gegen diese Personen von dem Staat ausgehen, in dem sie die Tat begehen und sich aufhalten. Ein Eingreifen anderer Staaten ist dann nur auf Einladung, im Rahmen von Amtshilfe oder durch eine Sicherheitsratsresolution, für den Fall, dass der Staat zu keiner effektiven Bekämpfung fähig oder willens ist, denkbar.

Für die wenigen Fälle, in denen die Vorschriften des SRÜ noch Anwendung finden werden, sind einige geringe Anpassungen notwendig. Die Pirateriedefinition aus Art. 101 SRÜ lässt sich größtenteils durch Auslegung auch auf unbemannte Schiffe übertragen. Lediglich das Merkmal, dass die Tat durch die Besatzung eines Schiffes begangen werden muss kann so nicht mehr erfüllt werden. Die angepasste Norm müsste daher folgendermaßen lauten:

Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen: jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs **oder Personen an Land auch durch eine virtuelle Einwirkung auf die Systeme des Schiffes** zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

- i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;

- ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte.

VI. Die umweltrechtliche Pflicht zur Förderung unbemannter Schiffe

Es lässt sich sogar aus Art. 194 SRÜ in Verbindung mit Art. 211 SRÜ eine umweltrechtliche Pflicht zur Weiterentwicklung und Förderung von unbemannten Schiffen für die Staaten herleiten. So wie unbemannte Schiffe derzeit in Planung sind, sollen sie mit Solarenergie und Elektromotoren betrieben werden. Durch diese Antriebsart können gegenwärtige Risiken, die die Schifffahrt für die Umwelt bedeutet, eliminiert werden. Es entfällt beispielsweise die Gefahr für auslaufendes Öl, die Luftverschmutzung durch Abgase der Treibstoffe kann wesentlich verringert werden und auch die akustische Belastung von Tieren in der Meeresumwelt entfällt bei geräuscharmen Antriebsmöglichkeiten.

Diese Umstände führen dazu, dass die Pflicht der Staaten, alle notwendigen Maßnahmen zum maritimen Umweltschutz zu ergreifen, auch Maßnahmen zur Förderung unbemannter Schiffe umfasst. Im legislativen Bereich kommt eine Auslegung oder Anpassung bestehender Verträge dahingehend in Betracht, dass der Verkehr mit unbemannten Schiffen ermöglicht wird. Im exekutiven Bereich wären vor Allem Förderprogramme zur Unterstützung der Entwicklung dieser Schiffe, mit einem Fokus auf die umweltfreundliche Konzeption, eine Möglichkeit der Pflicht nachzukommen. Als Vorbild können Förderprogramme für autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr dienen.

Allerdings entsteht daraus kein durchsetzbarer Anspruch Dritter, wie Akteuren der Wirtschaft, auf eine finanzielle Förderung. Rechtliche Durchsetzung sieht der Vertrag nur durch die Staaten gegenüber Privaten vor und nicht umgekehrt. Zur Verantwortung gezogen werden können Staaten nur nach den Regeln des Völkerrechts durch andere Staaten. Das ergibt sich so auch aus Art. 235 I SRÜ.

VII. Cyber Security Maßnahmen bei unbemannten Schiffen

Besonders bei unbemannten Schiffen zeigt sich das Risiko von Cyber-Angriffen, gegen die Maßnahmen durch die Betreiber erforderlich sind. Die IMO hat bereits mit dem ISM-Code, der Resolution MSC.428 (98) und der Richtlinie MSC-FAL.1/Circ.3 den Versuch unternommen ein Cyber-Risk-Management aufzustellen, das den voranschreitenden technischen Entwicklung Rechnung tragen soll.

Eine Analyse der bestehenden Regularien in diesem Bereich hat gezeigt, dass sie aufgrund ihrer allgemeinen Formulierungen, geeignet sind, auch Anwendung auf unbemannte Schiffe zu finden. Der weite Anwendungsbereich der Vorschriften birgt allerdings die Problematik in sich, dass die Anwender im Unklaren darüber sind, welche Maßnahmen explizit ergriffen werden müssen. Es wurde daher der Versuch unternommen, Vorgaben dafür aufzustellen.

Insbesondere bei unbemannten Schiffen hat eine gute Risikoanalyse stattzufinden, die alle spezifischen Risiken der unbemannten Schiffe mit-erfasst. Ob die bisher bestehenden Systeme zur Risikoanalyse ausreichend sind und mit der Einspeisung von Daten zu unbemannten Schiffen ausreichend effektiv arbeiten können wird sich in Zukunft zeigen. Zudem sollte eine professionelle Ausbildung des Personals in den Kontrollzentren stattfinden, damit es in der Lage ist Cyber-Angriffen entgegenzutreten. In diesem Zusammenhang sollte, wie aus Fachkreisen bereits gefordert, auch schon bei der universitären Ausbildung angesetzt werden, um einen Pool gut qualifizierter Arbeitnehmer zur Verfügung zu stellen, die die Schiffe ausreichend betreuen können. Im Software Bereich muss sichergestellt sein, dass Programme und Sicherheitssysteme die Daten, welche zum Betrieb der Schiffe notwendig sind, übertragen, ausreichend vor Angriffen geschützt sind. Wenn all diese Vorgaben beachtet werden, sollte ein Betrieb autonomer Schiffe möglich sein, der alle Sicherheitsanfordernisse der vertraglichen Regularien erfüllen kann.

J. Literaturverzeichnis

- Akehurst, Michael: Jurisdiction in International Law, in: BYIL 46 (1972–1973), 145 ff.
- Ambos, Kai: Internationales Strafrecht, 5. Auflage, München 2018
- Anger, Heike: Trotz großer Vorteile – Komplexe Rechtslage bremst autonomen Schiffsverkehr, in: Handelsblatt, 3.12.2018
- Allen, Craig H.: Doctrine of Hot Pursuit: A functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices, in: ODIL 20 (1989), 309 ff.
- Amerasinghe, Chittharanjan F.: Diplomatic Protection, Oxford 2008
- von Arnould, Andreas: Völkerrecht, 4. Auflage, Heidelberg 2019
- von Arnould, Andreas: Die moderne Piraterie und das Völkerrecht, in: AVR 47 (2009), 454 ff.
- Backmann, Leonhard /Müller-Dietz, Heinz, Strafrecht: Die Flugzeugentführung, in: JuS 1975, 38 ff.
- Bardwick, Deborah S.: The American Tort System's Response to Environmental Disaster: The Exxon Valdez Oil Spill as a Case Study, in: SELJ 19 (2000), 259 ff.
- Barnes, Richard: Refugee Law at Sea, in: ICLQ 53 (2004), 47 ff.
- Bateman, Tom: Police warning after drug traffickers' cyber-attack, in: BBC News, 16.10.2013, abrufbar unter: <https://www.bbc.com/news/world-europe-24539417>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- Becker, Joachim: Die dreckige Wahrheit der Mobilitätswende, in: Süddeutsche Zeitung, 29.11.2018, abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/elektroautos-batterien-recycling-1.4218519>, zuletzt aufgerufen am: 19.10.2020
- Bell, Bethan/Cacciottolo, Mario: Torrey Canyon oil spill: The day the sea turned black, in: BBC News, abrufbar unter: <https://www.bbc.com/news/uk-england-39223308>, zuletzt aufgerufen am 22.7.2020
- Berlingieri, Francesco: International Maritime Conventions, Vol. 3, Abingdon 2016
- Bernhardt, J. Peter A.: A Schematic Analysis of Vessel-Source Pollution: Prescriptive and Enforcement Regimes in the Law of the Sea Conference, in: VJIL 20 (1980), 265 ff.
- Bigie, Mandana: Das Weltrechtsprinzip und der Fall Bush, in: KJ 46 (2013), 42 ff.
- Birnie, Patricia/Boyle, Alan/Redgwell, Catherine: International Law and the Environment, 3. Auflage, Oxford 2009

- Bishop, Joel P.: *New Commentaries on the Criminal Law*, Band 1 und 2, 8. Auflage, Chicago 1892
- Bochmann, Johannes: *Strafgewaltkonflikte und ihre Lösung*, Bern 2015
- Bodansky, Daniel M.: *Protecting the Marine Environment from Vessel Source Pollution: UNCLOS III and Beyond*, in: *ELQ*, 18 (1991), 719 ff.
- Von Bogdandy, Armin/Rau, Markus: *Lotus, The*, in: *Wolfrum, Rüdiger* (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. VI, 2. Auflage, Oxford 2013, 946 ff.
- Bonnieux, F./Rainelli, P.: *Learning from the Amoco Cadiz oil spill: damage valuation and court's ruling*, in: *IECQ* 7 (1993), 169 ff.
- Boyle, Allen: *Marine Pollution under the Law of the Sea Convention*, in: *AJIL* 79 (1985), 347 ff.
- Carlson, James: *Presidential Proclamation 7219: Extending the United States' Contiguous Zone – Didn't Someone Say This Had Something to Do with Pollution?*, in: *UMLR* 55 (2001), 487 ff.
- Chinkin, Christine M./Baetens, Freya: *Sovereignty, Statehood and State Responsibility: Essays in Honour of James Crawford*, Cambridge 2015
- Churchill, Robin: *Piracy and international Norms*, in: *Koutrakos, Panos/Shordas, Achilles* (ed.), *The Law and Practice of Piracy at Sea European and International Perspectives*, London 2014, 18 ff.
- Churchill, Robin R./Lowe, Alan V.: *The Law of the Sea*; 3. Auflage, Manchester 1999
- v. Cirener, Gabriele/Laufhütte, Heinrich Wilhelm/Radtke, Henning/Rissing-van Saan, Ruth/Rönnau, Thomas/Schluckebier, Wilhelm/Tiedemann, Klaus: *Leipziger Kommentar zum StGB*, Band 1, 13. Auflage, Berlin 2020
- Cogliati-Bantz, Vincent: *Disentangling the „Genuine Link“: Enquiries in Sea, Air and Space Law*, in: *NJIL* 79 (2010), 383 ff.
- Crawford, James: *Brownlie's Principles of Public International Law*, 9. Auflage, Oxford 2019
- Currie, Duncan E. J./Van Dyke, Jon M.: *The Shipment of Ultrahazardous Nuclear Materials In International Law*, in: *RECIEL* 8 (1999), 113 ff.
- Czybulka, Detlef: *Geltung der FFH Richtlinie in der Ausschließlichen Wirtschaftszone*, in: *NuR* 21 (2001), 19 ff.
- Dahm, Georg/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rüdiger: *Völkerrecht: Der Staat und andere Völkerrechtssubjekte; Räume unter internationaler Verwaltung*, Band I/2, 2. Auflage, Berlin 2002

- Daum, Oliver: Hackerangriffe auf die maritime Wirtschaft – Verschleierte Gegenwehr, in Legal Tribune Online, abrufbar unter: <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/hacker-angriffe-maritime-wirtschaft-unklares-recht-ism-code/>, zuletzt aufgerufen am 17.7.2020
- Daum, Oliver/Stellpflug, Timo: The implications of international law on unmanned merchant vessels, in: JIML 23 (2017), 363 ff.
- Daum, Oliver/Boesch, Axel: Zur Aktualität der Schiffsdefinition des BGH: Sind unbemannte Schiffe Wasserfahrzeuge Schiffe?, in: RdTW 2018, 41 ff.
- Daum Oliver: Digitale Sicherheit im maritimen Sektor, in: RdTW 2018, 361 ff.
- Dolzer, Rudolf: Diplomatic Protection of Foreign Nationals, in: Bernhardt, Rudolf (ed.), Encyclopedia of Public International Law, Vol. IX: International Relations and Legal Cooperation in General: Diplomacy and Consular Relations, Amsterdam 1986
- Dörr, Oliver /Schmalenbach, Kirsten: Vienna Convention on the Law of Treaties – The implications of international law on unmanned merchant vessels, Berlin/Heidelberg 2012
- Dreher, Eduard: Das 3. Strafrechtsreformgesetz und seine Probleme, in: NJW 23 (1970), 1153 ff.
- Dubner, Barry H./Pastorius, Claudia: On the Ninth Circuit’s New Definition of Piracy: Japanese Whalers v the Sea Shepherd: Who are the Real Pirates, in: JMLC 45 (2015), 415 ff.
- Dubner, Barry H.: The Law of International Sea Piracy, Leiden 1980
- Dugard, John: Diplomatic Protection, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Vol. III, 2. Auflage, Oxford 2013, 114 ff.
- Van Dyke, Jon M.: in: The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, in: ODIL 33 (2002), 77 ff.
- Epiney, Astrid: Lac Lanoux Arbitration, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Vol. VI, 2. Auflage, Oxford 2013, 626 ff.
- Evans, Malcolm D.: International Law, 5. Auflage, Oxford 2018
- Fastenrath, Ulrich: Florian Sax: Soldaten gegen Piraten. Der extraterritoriale Einsatz der deutschen Marine zur Pirateriebekämpfung im Lichte von Völkerrecht und Grundgesetz, Studien zum Seevölkerrecht und zur maritimen Sicherheit, in: AöR 144 (2019), 655 ff.
- Fenwick, C. G.: “Piracy” in the Caribbean, AJIL 55 (1961), 426 ff.

- Fernandez de Casadevante Romani, Carlos: *Sovereignty and Interpretation of International Norms*, Heidelberg/Berlin 2007
- Fischer-Lescano, Andreas/Kreck, Lena: *Piraterie und Menschenrechte, Rechtsfragen der Bekämpfung der Piraterie im Rahmen der europäischen Operation Atalanta*, in: AVR 47 (2009), 481 ff.
- Franckx, Erik: *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee 1991–2000*, Leiden 2001
- Fritzmanrice, Gerald: *Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea Part. I The Territorial Sea Contiguous Zone and related Topics*, in: ICLQ 8 (1959), 73 ff.
- Frau, Robert: *Regulatory Approaches to Unmanned Naval Systems in International Law of Peace and War*, JILPAC 25 (2012), 84 ff.
- Friedmann, Wolfgang/Henkin, Louis/Lissitzyn, Oliver: *Transnational Law in a Changing Society – Essays in Honor of Philip C. Jessup*, New York 1972
- Gahlen, Sarah: *Ships revisited: a comparative study*, in: JIML 20 (2014), 252 ff.
- Gardiner, Richard: *Treaty Interpretation*, 2. Auflage, Oxford 2015
- Garner, J. W.: *The Freedom of the Seas*, in: AJIL 23 (1929), 363 ff.
- Gavouneli, Maria: *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden 2007
- Geiß, Robin: *The International-Law Dimension of Autonomous Weapons Systems*, Studie der Friedrich Ebert Stiftung, Oktober 2015, <http://library.fes.de/pdf-files/id/ipa/11673.pdf>, zuletzt aufgerufen am 6.1.2020
- Geiß, Robin/Petrig, Anna: *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford 2011
- Gercke, Björn/Julius, Karl-Peter/Temming, Dieter/Zöller, Mark Alexander: *Strafprozessordnung*, 6. Auflage, Heidelberg 2019
- Gidel, Gilbert Charles: *Le droit international public de la mer: le temps de paix*, Band 1, München 1932
- Gilmore, Bill: *Hovering Acts*, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. IV, 2. Auflage, Oxford 2013, 1010 ff.
- Gold, Edgar: *Marine Pollution Liability After „Exxon Valdez“: The U.S. „All-Or-Nothing“ Lottery!*; in: JMLC 22 (1991), 423 ff.
- Green, L. C.: *The Santa Maria: Rebels or Pirates*, in: BYIL 37 (1961), 496 ff.

- Gronholt-Pedersen, Jacob: Maersk says global IT breakdown caused by cyber attack, in: Reuters Technology News, 27.6.2017, abrufbar unter: <https://www.reuters.com/article/us-cyber-attack-maersk-idUSKBN19I1NO>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- Gündling, Lothar: Verantwortlichkeit der Staaten für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen, in: ZaöRV 45 (1985), 265 ff.
- Guilfoyle, Douglas: Shipping Interdictions and the Law of the Sea, Cambridge 2009
- Guilfoyle, Douglas: The Legal Order of the Oceans: Basic Documents on the Law of the Sea by AV Lowe and SAG Talmon, in: ICLQ 59 (2010), 141 ff.
- Guilfoyle, Douglas: Piracy and Terrorism, in: Koutrakos, Panos/Skordas, Achilles (ed.), The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives, London 2014, 33 ff.
- Haase, Adrian: Computerkriminalität im Europäischen Strafrecht – Kompetenzverteilung, Harmonisierung und Kooperationsperspektiven, Heidelberg 2017
- Hakapää, Kari/Molenaar E. J.: Innocent passage –past and present, in: Marine Policy 23 (1999), 131 ff.
- Hakapää, Kari: Marine Pollution in the Law of the Sea, Cambridge 1981.
- Halberstam, Malvina: Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, in: AJIL 82 (1988), 269 ff.
- Hannich, Rolf: Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 8. Auflage, München 2019
- von Heintschel-Heinegg, Bernd: Beckscher Online Kommentar zum StGB, 46. Auflage, München 2020
- Helfman, Tara: The Court of Vice Admiralty at Sierra Leone and the Abolition of the West African Slave Trade, in: YLJ 115 (2006), 1122 ff.
- Henderson, Andrew H.: Murry Waters: The Legal Status of Unmanned Undersea Vehicles, Nav.L.Rev. 53 (2006), 55 ff.
- Hertogen, An: Letting Lotus Bloom, in: EJIL 26 (2015), 901 ff.
- Hilgendorf, Eric: Autonome Systeme und neue Mobilität, Baden-Baden 2017
- Holmes Smith II, Wilbur: The Duty to Render Assistance at Sea: Is it Effective or Adrift?, in: CWILJ 2 (1971), 146 ff.
- Homans, Isaac Smith/Homans, Isaac Smith Jr.: A Cyclopedia of Commerce and Commercial Navigation, New York 1858
- Van Hooydonk, Eric: The law of unmanned merchant shipping – an exploration, JIML 20 (2014), 403 ff.

- Ipsen, Knut: Völkerrecht, 7. Auflage, München 2018
- Jackson, David C.: Enforcement of Maritime Claims, 4. Auflage, Abingdon 2005.
- Jennings, Robert Y.: Extradition and Asylum, in: Decisions of English Courts During 1948–1949 Involving Questions of Public Private or International Law, in: BYIL 26 (1949), 468 ff.
- Jennings, Robert/Watts, Arthur: Oppenheim's International Law, 9. Auflage, London 1992
- Jensen, Lars: Challenges in Maritime Cyber-Resilience, in: TIMReview, April 2015, 36 ff.
- Jessup, Philip C.: The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York 1927, Nachdruck 1970
- Joecks, Wolfgang /Miebach, Klaus: Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch: StGB, Band 1, 4. Auflage, München 2020; Band 5, 3. Auflage, München 2019; Band 4, 3. Auflage, München 2017
- Kaffsack, Hanns-Jochen: Apokalyptisch – der Fall »Amoco Cadiz«, in: Stern, vom 20.11.2002, abrufbar unter: <https://www.stern.de/panorama/wissen/natur/tankerunglueck-apokalyptisch---der-fall--amoco-cadiz--3559778.html>, zuletzt aufgerufen am 22.7.2020
- Karamalegkos, Antonis: MSC admits malware attack, in: Container News, vom 16.4.2020, abrufbar unter: <https://container-news.com/msc-admits-malware-attack/>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- Karlowski, Ulrich: Schiffslärm: Taube Pottwale, Deutsche Stiftung Meeresschutz, vom 24.3.2009, abrufbar unter: <https://www.stiftung-meeresschutz.org/themen/tourismus-schiffahrt/schiffs-laerm-macht-pottwale-taub/>, zuletzt aufgerufen am 22.7.2019
- Kindhäuser, Urs/Neumann, Ulfried/Paeffgen, Hans-Ullrich: StGB, 5. Auflage, Baden-Baden 2017
- Kiss, A. Ch.: La pollution du milieu marin, in: ZaöRV 38 (1978), 902 ff.
- Klein, Natalie: Maritime Security and the Law of the Sea, New York 2011
- Kochheim, Dieter: Cybercrime und Strafrecht in der Informations- und Kommunikationstechnik: Cybercrime und IuK-Strafrecht, 2. Auflage, München 2018
- König, Doris: Flag of Ships, in: Wolfrum, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2. Auflage, Oxford 2013, Band 4, 98
- Kolb, Andreas S./Neumann, Thilo/Salomon, Tim René: Die Entführung deutscher Seeschiffe: Flaggenrecht, Strafanwendungsrecht und diplomatischer Schutz, in: ZaöRV 71 (2011), 191 ff.
- Kontorovich, Eugene: A Guantánamo on the Sea“: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, in: Cal.L.Rev. 98 (2010), 243 ff.

- Koutrakos, Panos/Skordas, Achilles: *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, London 2013
- Krajewski, Markus: *Völkerrecht*, 9. Auflage, Baden-Baden 2020
- Kraska, James: *Excessive Coastal State Jurisdiction: Shipboard Armed Security Personnel*, in: Ringbom, Ju-risdiction over Ships – Post UNCLOS Developments in the Law of the Sea, Leiden 2015, 167
- Kudlich, Hans: *Münchener Kommentar zur Strafprozessordnung*, Band 1, München 2014
- Kunig, Philip/Uerpmann, Robert.: *Der Fall des Postschiff Lotus* in: *Jura* 1994, 186 ff.
- Lackner, Karl/Kühl, Kristian/Heger, Martin: *Strafgesetzbuch*, 29. Auflage, München 2018
- Lagoni, Rainer: *Umwelt und Schiffssicherheit im Völkerrecht und im Recht der Europäischen Gemeinschaften*, in: *AVR* 32 (1994), 382 ff.
- Lang, Winfried: *Die Verrechtlichung des internationalen Umweltschutzes*, in: *AVR* 22 (1984), 283 ff.
- Laylin, John G./Bianchi, Rinaldo L.: *The Role of Adjudication in International River Disputes: The Lake Lanoux Case*, in: *AJIL* 53 (1959), 30 ff.
- Lee, Luke T.: *Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on the Law of the Sea*, in: *AJIL* 55 (1961), 77 ff.
- Lissitzyn, Oliver J.: *Judicial Decisions*, in: *AJIL* 49 (1955), 396 ff.
- Lüdicke, Andreas: *Die Forderungen des International Safety Management Code und Auswirkungen auf den Seetransport*, Transportworkshop 2000, abrufbar unter: <https://www.tis-gdv.de/tis/tagungen/workshop/cs/luedicke/luedicke.htm/>, zuletzt aufgerufen am 25.9.2020
- Mangatalle, Danièle: *Coastal State Requirements for Foreign Fishing*, 6. Auflage, Rom 1996
- Marston, Geoffrey: *The Territorial Waters Jurisdiction Act 1878 Revisited: Its Relevance to Federal Offshore Disputes*, in: *AYIL* 20 (2000), 233 ff.
- McDougal, Mybes S./Burke, William T./Vlasic, Ivan A.: *The Maintenance of Public Order at Sea and the Nationality of Ships*, in: *AJIL* 54 (1960), 25 ff.
- McDougal, Mybes S./Burke, William T.: *The Public Order of the Oceans*, New Haven 1962
- Meeson, Nigel /Kimbell, John: *Admiralty Jurisdiction and Practice*, 4. Auflage, Abingdon 2011

- Menefee, Samuel Pyeatt: The Case of The Castle John, or Greenbeard The Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International Law, in: CWILJ 24 (1993), 1 ff.
- Menn, Andreas: Warum auf hoher See bald weniger Diesel verbraucht wird, in: Wirtschafts Woche vom 1. 11. 2017, abrufbar unter: <https://www.wiwo.de/technologie/umwelt/elektro-schiffe-warum-auf-hoher-see-bald-weniger-diesel-verbraucht-wird/20504716.html>, zuletzt aufgerufen am 22.7.2020
- Menne, Katharina: Lithium-Ionen-Technik: Akkus in der Pubertät, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 29.1.2016, abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/wissen/probleme-und-potentiale-der-lithium-ionen-technik-14030759.html>, zuletzt aufgerufen am: 19.10.2020
- Mensah, Thomas A.: Marine Pollution from Ships, Prevention of and Response to, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Vol. VI, 2. Auflage, Oxford 2013, 1044 ff.
- Meyer-Großner, Lutz/Schmitt, Bertram: Strafprozessordnung, 62. Auflage, München 2019
- Meyers, Herman: The Nationality of Ships, Den Haag 1967
- Mishra, Baibhav: Cyber Attacks increasing at Alarming Rate in the Maritime Industry, in: Seanews, 21.7.2020, abrufbar unter: <https://seanews.co.uk/features/cyber-attacks-increasing-at-alarming-rate-in-the-maritime-industry/>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- Mitsch, Wolfgang: Die Probleme der Kollisionsfälle beim autonomen Fahren, in: KriPoZ 2 (2018), 70 ff.
- Molenaar, Erik J.: Navigational Rights and Freedoms in a European Regional Context, in: Rothwell Donald R. /Bateman S. (ed.): Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea, Leiden 2000, 22 ff.
- Molenaar, Erik J.: Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, Den Haag/Boston/London 1998
- Moore, J. Bassett: History and Digest of the International Arbitrations to Which the United States Has Been a Party, Band 3, Washington 1898
- Mracovic, Ivan/Vojinovic, Ranko: Maritime Cyber Security Analysis – How to Reduce Threats?, in: Transactions on Maritime Science 13 (2019), 132 ff.
- Münch, Fritz: Das Urteil des Internationalen Gerichtshofes vom 20. Februar 1969 über den deutschen Anteil am Festlandsockel in der Nordsee, in: ZaöRV 29 (1969), 455 ff.

- Musi, Massimiliano: *Maritime, Port and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization*, Vol.5 *Il diritto marittimo* Quaderni, Bonomo 2018
- Naumann, Jan Peter: *Autonome Schiffe sind keine Job-Killer*, 17.10.2018, in: *Deutsche Verkehrs Zeitung*, <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/autonome-schiffe-sind-keine-job-killer.html>, zuletzt aufgerufen am 4.12.2019
- Ngantcha, Francis: *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, Genf 1990
- N.N.: *Chinese shipping firm infected by ransomware*, in: *BBC News*, 26.7.2018, abrufbar unter: <https://www.bbc.com/news/technology-44965163>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- N.N., *Cyberattacke beeinträchtigt Cosco*, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 26.7.2018, <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/cyberattacke-beeintraechtigt-cosco.html>, zuletzt aufgerufen am 4.8.2020
- N.N., *Questionnaire No. 6 – Piracy* in: *AJIL* 20 (1926) Supplement Codification of International Law, 222 ff.
- N.N.: *Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy*, in: *AJIL* 26 (1932), No. 1 Suppl., 857 ff.
- N.N., *Maritime Industry Sees 400% Increase in Attempted Cyberattacks Since February 2020*, in: *Security Magazine*, 8.6.2020, abrufbar unter: <https://www.securitymagazine.com/articles/92541-maritime-industry-sees-400-increase-in-attempted-cyberattacks-since-february-2020>, zuletzt aufgerufen am: 17.7.2020
- Nordquist, Myron H./Nandan, Satya N./Rosenne, Shabtai: *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – The implications of international law on unmanned merchant vessels*, Band 2, Leiden 1993
- Nordquist, Myron H./Nandan, Satya N./Rosenne, Shabtai: *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – The implications of international law on unmanned merchant vessels*, Band 3, Leiden 1995
- Nordquist, Myron H./Yankov, Alexander/Grandy, Neal A.: *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – The implications of international law on unmanned merchant vessels*, Band 4, Leiden 1990,
- Noyes, John E./Clinton, William J.: *Current Legal Developments: United States – Establishment of a 24-Mile US Contiguous Zone*, in: *IJMCL* 15 (2000), 269 ff.

- O'Brien, Killian S.: Refugees on the High Seas: International Refugee Law Solutions to a Law of the Sea Problem, *GJIL* 3 (2011), 715 ff.
- O'Connell, Daniel Patrick: *The international Law of the Sea*, Vol. II, New York 1988
- Oda, Shigeru: The Concept of the Contiguous Zone, in: *ICLQ* 11 (1962), 131 ff.
- Oehler, Dietrich: *Internationales Strafrecht*, 2. Auflage, Köln 1983
- Olson, Peter M.: Countering the Piracy off the Coast of Somalia: A Nato Perspective, in: Koutrakos, Panos/Shordas, Achilles (ed.), *The Law and Practice of Piracy at Sea European and International Perspectives*, London 2014, 183 ff.
- Ong, David M.: Alternative Approaches to Piracy and Armed Robbery at Sea in Southeast Asian Waters and off the Horn of Adrica: A Comparative Perspective in: Koutrakos, Panos/Shordas, Achilles (ed.), *The Law and Practice of Piracy at Sea European and International Perspectives*, London 2014, 267 ff.
- Oppenheim, Lassa/Lauterpacht, Hersch: *International Law: a treaties*, 5. Auflage, London/New York/Toronto 1937
- Oppermann, Bernd H./Stender-Vorwachs, Jutta: *Autonomes Fahren – Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, technische Grundlagen*, 2. Auflage, München 2020
- Otto, Harro: Sitzdemonstration und strafbare Nötigung in strafrechtlicher Sicht, in: *NStZ* 1987, 212 ff.
- Oxman, Bernhard H./Bantz, Vincent: The M/V „Saiga“ (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2), in: *AJIL* 94 (2000), 140 ff.
- Pallis, Mark: Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea: Integrations and Conflicts between Legal Regimes, in: *IJRL* 14 (2002), 329 ff.
- Paschke, Marina/Lutter, Carina: Die rechtliche Ordnungsaufgabe für die Zukunft der unbemannten Schifffahrt, in: *RdTW* 2018, 242 ff.
- Peters, Anne: Drei Versionen der Verhältnismäßigkeit im Völkerrecht in: *Polis und Kosmopolis für: Daniel Thürer*, Baden- Baden 2015
- Pfeil, Julia: Torrey Canyon, The, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. IX, 2. Auflage, Oxford 2013, 948 ff.
- Poulantzas, Nicholas M.: *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Leiden 2002
- Pozdnakova, Alla: *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship Source Pollution*, Leiden 2012

- Pritchett, Paul: Ghost Ships: Why the Law Should Embrace Unmanned Vessel Technology, in: TMLJ 40 (2015), 197 ff.
- Proelß, Alexander, Internationales Umweltrecht, Berlin 2017
- Proelß, Alexander: United Nations Convention on the Law of the Sea – The implications of international law on unmanned merchant vessels, Baden-Baden 2017
- Proelß, Alexander: Rescue at Sea Revisited: What Obligations exist towards Refugees?, in: SIMPLY 2008, 367 ff.
- Pugash, James Z.: The Dilemma of the Sea Refugee: Rescue without Refuge, in: HILJ 18 (1977), 577 ff.
- Pugh, Michael: Drowning not Waving: Boat People and Humanitarianism at Sea, in: JRS 17 (2004), 50 ff.
- Radtke, Henning/Busch, Dirk: Transnationaler Straffklageverbrauch in der Europäischen Union, in: NStZ 2003, 281 ff.
- Ragni, Chiara: Achille Lauro Affair (1985), in: Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Band 1, Oxford 2012
- Reeves, Jesse S.: The Codification of the Law of territorial Waters, in: AJIL 24 (1930), 486 ff.
- Reinhardt, Tilmann: Die Auslegung der völkerrechtlichen Verträge der Europäischen Union, München 2016
- Reindl-Krauskopf, Susanne: Cyber-Kriminalität, in: ZaöRV 74 (2014), 563 ff.
- Ringbom, Henrik: Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea, Leiden 2015
- Ritz, Johannes: Mobilitätswende – autonome Autos erobern unsere Straßen, Heidelberg 2018
- Roach, J. Ashley/Smith, Robert W.: Excessive Maritime Claims, 3. Auflage, Leiden 2012
- Roscini, Marco: The Navigational Rights of Nuclear Ships, in: LJIL 15 (2002), 251 ff.
- Rosenthal, Linda/Raper, Carol: Amoco Cadiz and Limitation of Liability for Oil Spill Pollution: Domestic and International Solutions, in: VELJ 5 (1985), 259 ff.
- Rothwell, Donald R./Stephens, Tim: The International Law of the Sea, 2. Auflage, Oxford 2016
- Rothwell, Donald R./Stephens, Tim: The Oxford Handbook of the Law of the Sea, Oxford 2015
- Rubin, Alfred: Piracy, in: Bernhardt, Rudolf (ed.), Encyclopedia of international Public Law, Vol. XI: Law of the Sea, Air and Space, Amsterdam 1989, 259 ff.

- Rubin, Alfred: *The Law of Piracy*, 2. Auflage, Leiden 1998
- Sands, Philippe/Peel, Jaqueline: *Principles of International Environmental Law*, 4. Auflage, Cambridge 2018
- Satzger, Helmut: *Internationales und Europäisches Strafrecht*, 9. Auflage, Baden-Baden 2020
- Sax, Florian: Soldaten gegen Piraten. Der extraterritoriale Einsatz der deutschen Marine zur Piratenbekämpfung im Lichte von Völkerrecht und Grundgesetz, *Studien zum Seevölkerrecht und zur maritimen Sicherheit*, Band 2, Berlin 2018
- Schiedermaier, Stephanie: Piratenjagd im Golf von Aden, in: *AÖR* 135 (2010), 185 ff.
- Schiemann, Anja: Deutsches Strafrecht rund um die Welt? Herausforderungen des Strafanwendungsrechts, in: *JR* 7 (2017), 339 ff.
- Schladebach, Marcus/Esau, Charlotte: Aktuelle Herausforderungen im Seerecht, in: *DVBj* 8 (2012), 475 ff.
- Schmahl, Stefanie: Die Bekämpfung der Seepiraterie im Spiegel des Völkerrechts, des Europarechts und der deutschen Rechtsordnung, in: *AÖR* 136 (2011), 44 ff.
- Schmid, Ronald: Die Verkehrsbeeinträchtigungen der §§ 315, 315 a StGB aus der Sicht des Luftverkehrs, in: *NZV* 4 (1988), 125 ff.
- Schneider, Peter: Künftig sollen autonome Schiffe wie von Geisterhand gesteuert das Meer befahren – geübt wird an der Küste, in: *Neue Züricher Zeitung*, 24.8.2019
- Schöbener, Burkhard: *Völkerrecht – Lexikon zentraler Begriffe und Themen*, Heidelberg 2014
- Schönke, Adolf/Schröder, Horst: *Strafgesetzbuch Kommentar*, 30. Auflage, München 2019
- Schöllendorf, Kai: *Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge*, Berlin 2005
- Schulze, Reiner/Janssen, André/Kadelbach, Manfred: *Europarecht – Handbuch für die deutsche Rechtspraxis*, 4. Auflage, Baden-Baden 2020
- Scott, Karen N.: International Regulation of Undersea Noise, in: *ICLQ* 53 (2004), 287 ff.
- Shaw, Malcolm N.: *International Law*, 7. Auflage, Cambridge 2014
- Shaw, Malcolm N.: *International Law*, 8. Auflage, Cambridge 2017
- Shaw, Richard: What is a ship in maritime law?, in: *JIML* 11 (2005), 247 ff.
- Shearer, Ivan A.: Problems of Jurisdiction and Law Enforcement Against Delinquent Vessels, in: *ICLQ* 35 (1986), 320 ff.

- Shearer, Ivan A.: Piracy, in: Wolfrum, Rüdiger (ed.), *Max Planck Encyclopedia of International Law*, Vol. VIII, 2. Auflage, Oxford 2013, 320 ff.
- Sohn, Louis B.: The Stockholm Declaration on the Human Environment, in: *HILJ* 14 (1973), 423 ff.
- Sorge, Nils-Viktor: Größte Reederei der Welt setzt auf unbemannte Schiffe, in: *manager magazin*, 8.9.2016
- Stahnke, Jochen: Israelischer Cyberangriff auf iranischen Hafen, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 19.5.2020, abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/israelischer-cyberangriff-auf-iranischen-hafen-16776778.html>, zuletzt aufgerufen am 4.8.2020
- Tam, Kimberly/Forshaw, Kevin/Jones, Kevin: Cyber-SHIP: Developing Next Generation Maritime Cyber Research Capabilities, in: *PEARL*, open access research repository for the University of Plymouth, Bereich 01 University of Plymouth Research Outputs, University of Plymouth Pedagogic Research and Development Database, Oktober 2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/10026.1/14949>, zuletzt aufgerufen am: 5.8.2020
- Tam, Kimberly/Jones, Kevin: Factors Affecting Cyber Risk in Maritime, in: *PEARL*, open access research repository for the University of Plymouth, Bereich 01 University of Plymouth Research Outputs, University of Plymouth Pedagogic Research and Development Database, 7.6.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/10026.1/14474>, zuletzt aufgerufen am: 4.8.2020
- Tam, Kimberly/Jones, Kevin: A Cyber-Security Review of Emerging Technology in the Maritime Industry, in: *PEARL*, open access research repository for the University of Plymouth, Bereich 01 University of Plymouth Research Outputs, University of Plymouth Pedagogic Research and Development Database, 17.10.2019, abrufbar unter: <https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/10026.1/14947>, zuletzt aufgerufen am: 5.8.2020
- Tan, Alan Khee-Jin.: *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge 2006
- Tanaka, Yoshifumi: *The International Law of the Sea*, 2. Auflage, Cambridge 2015
- Tanaka, Yoshifumi: *The International Law of the Sea*, 3. Auflage, Cambridge 2019

- Tartler, Jens: Wenn elf Avocados umweltschädlicher als eine E-Auto-Batterie sind, in: Tagesspiegel, 4.12.2019, abrufbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/tesla-akkus-wenn-elf-avocados-umweltschaedlicher-als-eine-e-auto-batterie-sind/25291904.html>, zuletzt aufgerufen am: 19.10.2020
- Tüngler, Grit/tho Pesch, Sebastian: Seevölkerrechtliche Anforderungen an unbemannte Schiffe, in: RdTW 2017, 121 ff.
- Verdross, Alfred/Simma, Bruno: Universelles Völkerrecht – Theorie und Praxis, 3. Auflage, Berlin 1984
- Vogel, Paul/Althoff, Matthias: Rekonstruktion von durch vollautomatisierte Fahrzeuge verursachten Verkehrsunfällen, in: InTeR 8 (2020), 89 ff.
- Graf Vitzthum, Wolfgang: Handbuch des Seerechts, München 2006
- Graf Vitzthum, Wolfgang/Proelß Alexander: Völkerrecht, 7. Auflage, Berlin/Boston 2016
- Walker, George K./Noyes John E.: Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention – Part II, in: CWILJournal 33 (2002), 217 ff.
- Watts, A. D.: The Protection of Alien Seamen, in: ICLQ 7 (1958), 691 ff.
- Wigger, Dominika: Automatisiertes Fahren und strafrechtliche Verantwortlichkeit wegen Fahrlässigkeit, Baden-Baden 2020
- Wilhelimi, Theresa: Das Weltrechtsprinzip im internationalen Privat- und Strafrecht, Berlin 2007
- Williams R./Wright A.J.: Impacts of anthropogenic noise on marine life: Publication patterns, new discoveries, and future directions in research and management, in: OCM 115 (2015), 17 ff.
- Winterhagen, Johannes: So werden Lithium-Ionen-Akkus recycelt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2.11.2019, abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/technik-motor/technik/so-werden-lithium-ionen-akkus-recycelt-16454686.html>, zuletzt aufgerufen am: 19.10.2020
- Yang, Hijiang: Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in internal Waters and the Territorial Sea, Heidelberg 2006

Die internationale Schifffahrt erhofft sich mit der Entwicklung unbemannter Schiffe, die nur noch von Kontrollzentren an Land durch Personal überwacht werden und sonst durch Elektromotoren und Solarenergie betrieben und mit selbstlernenden Navigationsprogrammen ausgestattet weitgehend autark agieren, eine Einsparung von Transportkosten von über 20 %. Diese voranschreitende technische Entwicklung wird insbesondere das internationale Seerecht in Zukunft vor Herausforderungen stellen. Das Werk untersucht vor diesem Hintergrund primär die Kompatibilität dieser Schiffe mit dem Seerechtsübereinkommen. Zunächst wird eine Schiffsdefinition für den Vertrag entwickelt und eine Anwendung des Regelwerks auf autonome Schiffe überprüft. Dann wird auf Problemfelder wie die Einhaltung von Pflichten durch die Schiffe, die Notwendigkeit besonderer Schutzrechte vor allem in Bezug auf Zwangsmaßnahmen durch die Küstenstaaten an Bord und die Anwendbarkeit der bestehenden Piraterievorschriften auf diese Schiffe eingegangen. Weiter wirft die Arbeit die Frage auf, ob die Staatengemeinschaft, besonders mit Hinblick auf den maritimen Umweltschutz, nach dem Seerechtsübereinkommen eine Pflicht zur Förderung unbemannter Schiffe hat. Abschließend wird auf erforderliche Cyber Security Maßnahmen für diesen besonderen Schiffstyp eingegangen. Insgesamt zeigt sich nach dieser Analyse, dass das Seerechtsübereinkommen, mit überschaubaren Anpassungen, gut Anwendung auf autonome Schiffe finden kann.

ISSN 2199-9686
ISBN 978-3-86956-522-4



OnLine

