

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
*REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE*

---

*HEFT 7*

Professor Dr. Eberhard Menzel

**Die Immunität der Staatsschiffe**

# Die Immunität der Staatsschiffe

*Vortrag gehalten in der Jahresversammlung des  
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht  
am 20. Januar 1961 von Dr. Eberhard Menzel  
Professor an der Christian-Albrecht-Universität, Kiel*

---

## **Inhalt**

Einführung: Zur gegenwärtigen Situation; Wandlungen in den faktischen und rechtlichen Voraussetzungen .....	5
I. Zum Begriff „Staatsschiffe“ .....	6
1. Der Staat als Eigentümer oder Charterer .....	6
2. Die Kategorisierung nach Funktionen .....	7
a) Kriegsschiffe .....	7
b) Repräsentationsschiffe .....	8
c) Regierungsschiffe .....	9
d) Staatshandelsschiffe .....	9
II. Zum Begriff „Immunität“ .....	11
1. Die Besonderheiten des Immunitätsbegriffs im Seerecht	11
2. Die drei Gruppen der Immunitätsrechte .....	12
3. Die Anwendung der Immunitätsrechte auf die verschiedenen Kategorien der Staatsschiffe .....	13
III. Die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe früher und heute	14
1. Die Entwicklung im anglo-amerikanischen Bereich .....	14
2. Der Wandel in der deutschen Auffassung .....	18
3. Die Immunitätsfrage in neueren Verträgen und Kodifikationsversuchen .....	22
IV. Ergebnis .....	27

Die Immunität der Staatsschiffe, insbesondere die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe ist ein altes, im Schrifttum oft behandeltes Thema <sup>1)</sup>. Doch hat es gerade in jüngster Zeit wieder eine besondere Aktualität erlangt. Es sind nämlich in aller Stille Wandlungen eingetreten, die zu neuen Lösungen drängen. Wie umstritten diese Frage heute ist, haben die Auseinandersetzungen auf der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 deutlich gezeigt.

Dieser Wandel hat verschiedene Ursachen. Sie liegen sowohl auf dem Gebiet der Organisation der Handelsschifffahrt als auch in dem rein rechtlichen Bereich.

In erstgenannter Hinsicht macht sich immer stärker eine Entwicklung zugunsten der staatlichen Organisation der Schifffahrt bemerkbar. Das bedeutet nicht, daß nun in allen Staaten ein staatliches Schifffahrtsmonopol errichtet wird, wohl aber, daß eine erstaunliche Zunahme staatlicher Unternehmungen zu verzeichnen ist. Die Ostblockstaaten sind weitgehend dem Vorbild der Sowjetunion gefolgt und haben in der Tat derartige Staatsmonopole begründet. Im westlichen Staatensystem war diese Einrichtung ursprünglich nur als Notmaßnahme für Kriegs- oder Krisenzeiten gedacht; der United States Shipping Board kann hierfür als Beispiel gelten. In jüngster Vergangenheit haben jedoch andere Länder die Verstaatlichung als Dauereinrichtung eingeführt. So vertraut z. B. Argentinien die Wahrnehmung seiner maritimen Interessen vier staatlichen Verbänden an <sup>2)</sup>. Außerdem haben zahlreiche Entwicklungsländer aus Gründen des hohen Investitionsbedarfs ein staatliches Schifffahrtsmonopol errichtet. Ein großer Prozentsatz der Welthandelstonnage wird also in staatlicher Regie betrieben. Ein struktureller Wandel solchen Ausmaßes ist natürlich nicht ohne Rückwirkung auf die rechtliche Behandlung geblieben.

Im juristischen Bereich hat sich ebenfalls ein Wandel vollzogen: Die

Lösungen geführt. Diese moderne Entwicklung sowie die Tatsache, daß die Staaten selbst zum Träger von Wirtschaftsunternehmungen wurden, haben die frühere Regelung, daß sie auch in diesem Fall der ausländischen Gerichtsbarkeit entzogen seien, fragwürdig erscheinen lassen. Der Grundsatz „par in parem non habet iudicium“ ist schon aus praktischen Erwägungen stark eingeschränkt worden. Diese neue Entwicklung — die ihren Ausdruck in einem entsprechenden Wandel der Rechtsprechung gefunden hat — ist auch durch die allgemeine Relativierung des Souveränitätsdenkens begünstigt, wenn nicht sogar erst ermöglicht worden.

Diese Entwicklungstendenzen auf dem Gebiet der staatlichen Organisation der Handelsschifffahrt und im juristischen Bereich haben eine neue Situation hinsichtlich der Rechtsstellung der Staatsschiffe entstehen lassen.

Im folgenden sei der Versuch unternommen, die sich aus dieser neuen Lage ergebenden Hauptfragen zu klären. Hierbei sei zunächst geprüft, was (I.) unter „Staatsschiffen“ und was (II.) unter „Immunität“ zu verstehen ist. Dann sei (III.) dargelegt, ob und wie Rechtsprechung und Lehre der veränderten Situation Rechnung tragen; hierbei muß die Darstellung auf die Vorgänge im anglo-amerikanischen Bereich, in Deutschland und auf die Regelungen der seerechtlichen Verträge und Kodifikationsversuche beschränkt bleiben.

## I.

### **Zum Begriff „Staatsschiffe“**

Seit jeher hat man den Begriff „Staatsschiffe“ von zwei Seiten her zu klären versucht: Einmal soll entscheidend sein, in wessen Eigentum das Schiff steht, und zweitens wird als ausschlaggebend betrachtet, welche Funktionen es erfüllt.

1. Der Staat als Eigentümer oder Charterer. Unter dem ersten Gesichtspunkt gelten als Staatsschiffe (state ships, public vessels) solche Schiffe, die im Eigentum des Staates stehen oder über die er die unmittelbare Verfügungsgewalt hat. In der neueren Literatur hat sich hierfür die Formel „owned or operated by the State“ eingebürgert<sup>3)</sup>.

Es muß sich dabei um eine „offene“ und darf sich nicht um eine „verdeckte“ Eigentümerstellung handeln. Das will besagen: Wird das Unternehmen z. B. in der Rechtsform einer Aktien-

Aktienmehrheit besitzt. Es mag zunächst willkürlich erscheinen, die Abgrenzung nach diesen formalen Kriterien zu vollziehen, doch entspricht dies der üblichen juristischen Bewertung in den nationalen Rechten (z. B. der Staat als „Eigentümer“ einer Bergwerks-AG.). Für die rechtliche Qualifizierung steht die Gesellschaft im Vordergrund, weitergehende Prüfungen werden nicht angestellt.

Wird dagegen die Schifffahrt von einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft betrieben, so würde es sich um ein staatliches Unternehmen handeln. Die Schiffe gelten dann als Staatsschiffe.

Die früher umstrittene Frage der rechtlichen Behandlung der Charter-Schiffe kann nunmehr als gelöst betrachtet werden: Da der Staat als Charterer die Verfügungsmacht über die Schiffe erhält, stellen sie — unabhängig von den davon unberührt bleibenden Eigentümerverhältnissen — Staatsschiffe dar. Gerade für diese Fälle wird die Formel „or operated by the State“ in die Definition aufgenommen.

2. Die Kategorisierung nach Funktionen. Ist durch die Frage nach dem Eigentümer bzw. Charterer die Abgrenzung zwischen privaten und staatlichen Schiffen einigermaßen geklärt, so verlangt gerade der Gesichtspunkt der Immunität eine weitere Differenzierung innerhalb der Gruppe der Staatsschiffe. In zahlreichen seerechtlichen Regelungen und auch im modernen Schrifttum findet sich hierzu die Einteilung in Kriegsschiffe (war ships) einerseits und Regierungsschiffe (government ships) andererseits. Bei den letzteren unterscheidet man wieder zwischen commercial und non-commercial ships<sup>4)</sup>. Eine solche Kennzeichnung ordnet die Staatshandelsschiffe also den Regierungsschiffen zu.

Geht man aber mehr von der Funktion der einzelnen Schiffsarten aus, so gelangt man zu folgenden vier Gruppen, die gerade immunitätsrechtlich unterschiedlich behandelt werden:

- a) Kriegsschiffe,
- b) Repräsentationsschiffe,
- c) Regierungsschiffe („Dienstschiffe“),
- d) Staatshandelsschiffe.

Zu dieser Kategorisierung sei im einzelnen bemerkt:

a) **Kriegsschiffe**. Als allgemein anerkannt darf folgende Definition der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 gelten (Art. 32 Abs. 2)<sup>5)</sup>:

“. . . the term ‘war ship’ means a ship belonging to the naval

commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.“

Diese Einzeltatbestände erfordern keine Erklärung. Nur ganz allgemein sei bemerkt: Die Kriegsschiffe bilden die oberste Klasse der Staatsschiffe. Sie zeichnen sich dadurch gegenüber den anderen Schiffen dieser Kategorie aus, daß ihnen — und im Regelfall nur ihnen — das Recht der Kontrolle von Schiffen auf hoher See zusteht, soweit das Völkerrecht derartige Maßnahmen zuläßt. In den Hoheitsgewässern und evtl. in der sog. Kontaktzone können auch Polizei-, Zoll- und andere Fahrzeuge gewisse Kontrollrechte ausüben. Die Kriegsschiffe verkörpern daher im höchsten Ausmaß die Würde und Macht des Heimatstaates und dürfen deshalb die Immunitätsrechte in weitestem Umfang in Anspruch nehmen.

Allerdings hat die moderne technische Entwicklung ein Abgrenzungsproblem entstehen lassen: Nicht alle zur Kriegsmarine gehörigen Schiffe zählen zu den Kriegsschiffen im Sinne dieser Regelungen. Man denke an die Lazarettschiffe, Troßschiffe, Versorgungsschiffe, Tanker, Hebeschiffe, Hafenboote, Schlepper usw. Es gibt also eine Reihe von Schiffen, die nicht für den Kampfeinsatz bestimmt sind und die offensichtlich an den Immunitätsrechten nicht in dem gleichen Ausmaß wie die „echten“ Kriegsschiffe teilnehmen. Sie werden allgemein als „Hilfsschiffe“ gekennzeichnet (die Terminologie ist allerdings nicht ganz einheitlich).

Soweit die Rechtsstellung dieser Hilfsschiffe nicht durch internationale Abkommen bereits geregelt ist (vgl. für Lazarettschiffe die Genfer Rote-Kreuz-Abkommen von 1949), unterliegt die Abgrenzung der staatlichen Regelung. Die NATO-Bezeichnungen hierfür lauten „Auxiliary Vessel“ (Flottenhilfsschiff) und „Yard Service Vessel“ (Hafendienst-Fahrzeug)<sup>6)</sup>. Nach deutscher Praxis werden sie als „Dienst“-Schiffe bezeichnet, weil sie nicht die Kriegsflagge, sondern — wie die Behörden auf dem Land — die Dienstflagge führen.

Damit sind freilich noch keineswegs alle Rechtsfragen eindeutig gelöst. Entscheidend ist, daß diese Dienstschiffe nicht alle Rechte eines Kriegsschiffes beanspruchen können, denn sie sind nicht Waffenträger. Daß im Ernstfall erhebliche Schwierigkeiten aus dieser Zwischenstellung der Dienstschiffe (einerseits formal Kriegsschiffe, aber nicht zum Kampfeinsatz bestimmt; andererseits u. U. qualifizierte Kriegshilfs-

b) Repräsentationsschiffe. Hierunter zählt man die Schiffe, die insbesondere dem Staatsoberhaupt für Seereisen zur Verfügung stehen: Die „S. M. S. Hohenzollern“ Wilhelms II. oder die „Victoria and Albert“ der englischen Krone, die Staatsyachten usw. gehören zu dieser Gruppe. Sie sind gewöhnlich nicht der Kriegsmarine eingegliedert, wenn sie auch unter dem Kommando eines Seeoffiziers zu stehen pflegen.

Fraglich ist allerdings, ob die Behandlung dieser Schiffe in ausländischen Gewässern nicht mehr auf Courtoisie, als auf bindendem Völkerrecht beruht. Außerdem ist insofern eine Sonderlage gegeben, weil hier die Staatsschiff-Immunität mit der Staatsoberhaupt-Immunität zusammentrifft. Im konkreten Fall ist schwer auseinanderzuhalten, ob die Ausnahmebehandlung dem einen oder dem anderen Bereich zuzurechnen ist. Nach britischer Auffassung<sup>8)</sup> erhält sogar jedes Schiff mit einem Staatsoberhaupt an Bord den Status eines „Repräsentationsschiffes“, der demjenigen eines Kriegsschiffes angeglichen ist (mit Ausnahme der nur den Kriegsschiffen zustehenden Kontrollrechte). Im übrigen spielt diese Kategorie von Schiffen schon rein zahlenmäßig nur eine untergeordnete Rolle. Da sich außerdem bei ihnen weniger Rechts- als vielmehr Protokollfragen ergeben, kann in diesem Zusammenhang von weiteren Erläuterungen abgesehen werden.

c) Die „Regierungs“-Schiffe („government ships“). Diese Kategorie wird in Deutschland meist mit „Dienst“-Schiffen bezeichnet; dies erklärt sich daraus, daß sie die sog. „Dienst-Flagge“ führen.

Derartige Regierungs-Schiffe sind zunächst diejenigen im Eigentum des Staates stehenden oder für seine Zwecke dienstbar gemachten Schiffe, die der Durchführung hoheitlicher Aufgaben dienen oder als sog. Nebenschiffe bzw. Hilfsschiffe — die Terminologie schwankt hier — der Kriegsmarine zugeteilt sind. Ferner gehören in diese Kategorie die staatlichen Kontrollschiffe: Polizei- und Zollboote, Sanitätsfahrzeuge, u. U. Fischereischutzboote, Lotsendampfer, evtl. auch Feuerschiffe usw. Ihnen gleichgestellt sind staatliche Forschungs- und Vermessungsschiffe.

Ob auch Postschiffe hierunter fallen, unterliegt staatlicher Regelung. In dem berühmten Fall der „Parlement Belge“<sup>9)</sup>, — ein belgischer Postdampfer, der auch Personen beförderte — ist der Charakter als „government ship“ von den britischen Gerichten bejaht worden.

Überhaupt gilt im Sinne der oben angeführten Kategorisierung — in Kriegs- und Regierungsschiffe — die Gruppe der Regierungsschiffe

Folgt man aber der hier zugrunde gelegten funktionellen Aufgliederung, so ergibt sich als weitere Kategorie gerade diejenige der Staatshandelsschiffe.

d) Staatshandelsschiffe. Diese Staatshandelsschiffe sind in Ländern mit staatlichem Schifffahrtsmonopol — wie z. B. in der Sowjetunion und den anderen Ostblockländern — die einzigen Träger der Handelsschifffahrt. In anderen Staaten treten sie konkurrierend neben die Schiffe der privaten Reedereien.

Selbst in den Ländern mit Schifffahrtsmonopol können unterschiedliche Organisationsformen in Anwendung kommen. Die Schifffahrt kann zentral von einem Ministerium geleitet werden, das unmittelbar alle Fragen gewissermaßen durch Verwaltungsakte regelt. Möglich ist aber auch, daß aus regionalen oder anderen Gründen eine Dezentralisierung stattfindet und öffentlich-rechtliche Körperschaften eingeschaltet werden. So verfügt z. B. die Sowjetunion über eine besondere Baltic State Steamship Company mit dem Sitz in Leningrad. Aber Aufgliederungen dieser Art dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß es sich um ein echtes staatliches Schifffahrtsmonopol handelt, das wiederum oft mit einem Außenhandelsmonopol gekoppelt ist.

Andererseits gibt es auch Staaten, deren Handelsflotte überwiegend in privaten Händen liegt, und die nur einen bestimmten Linienverkehr in staatlicher Regie betreiben. Dies kann aus Gründen des Betriebszusammenhangs geschehen (z. B. Fährschiffe). Es kann sich aber auch darum handeln, daß sich der Staat besonders einträgliche Verbindungen aus Erwerbsgründen vorbehalten hat, oder auch umgekehrt, daß er aus Prestige- oder anderen Gründen den Schiffsverkehr aufrechterhält, weil dies einem privaten Unternehmen aus finanziellen Gründen nicht zumutbar ist.

Gerade weil für die Übernahme der Handelsschifffahrt in staatliche Regie die verschiedensten Gründe maßgebend sein können, versagt hier eine Unterscheidung in hoheitliches oder nicht-hoheitliches Handeln des Staates. Die Formel, es komme darauf an, ob die staatliche Schifffahrt eine Tätigkeit *de jure imperii* oder *de jure gestionis* darstelle, bringt keine Lösung. Bei einem Staat kann der eine, bei einem zweiten der andere Gesichtspunkt überwiegen. Überhaupt ist festzustellen, daß im modernen Staat die Grenzen zwischen Bereichen verwischt sind <sup>10)</sup>. Die Gegenüberstellung von hoheitlichem und „fiskalischem“ Handeln hat für bestimmte Sachverhalte — etwa die Amtshaftung nach § 839 BGB. Art. 34 GG — ihren Sinn, doch bedeutet

Formel von der „Daseinsvorsorge“ als öffentlich-rechtlicher Aufgabe des Staates. Sie verwandelt auch ökonomische Tätigkeiten — von denen eben nicht mehr gesagt werden kann, sie seien nur „fiskalischer“ Natur — in echte Hoheitsbetätigungen.

Diese Problematik ist keine Eigenheit der deutschen Rechtssituation. Sie wird überall empfunden und kennzeichnet ganz allgemein den modernen Staat. Selbst der Supreme Court der Vereinigten Staaten hat gerade in einem Fall über die Immunität von Staatsschiffen bemerkt<sup>11)</sup>: „We know of no international usage which regards the maintenance and advancement of the economic welfare of a people in time of peace as any less a public purpose than the maintenance and training of a naval force“.

Daraus folgt: Die Unterscheidung zwischen Regierungsschiffen und staatlichen Handelsschiffen liegt nicht darin, daß die ersten staatlich-hoheitliche Aufgaben erfüllen, während dies bei den letzteren nicht der Fall ist; denn bei der Übernahme der Handelsschiffahrt in staatliche Regie können die verschiedensten — auch durchaus „hoheitliche“ — Motive maßgeblich sein, und außerdem wäre unter dem Blickpunkt der staatlichen „Pflicht zur Daseinsvorsorge“ eine solche Unterscheidung ohnehin gegenstandslos.

Die Lösung liegt vielmehr in der sehr viel pragmatischeren Gegenüberstellung: Es kommt darauf an, ob sich die Betätigung der Schiffe als „commercial“ oder „non-commercial“ darstellt. Nur wenn „commercial“ nicht wieder im Sinne des „Fiskalischen“ und damit des „Nicht-Hoheitlichen“ falsch dogmatisiert wird, sondern nur die Parallelität in den Funktionen gegenüber der privaten Schifffahrt kennzeichnet — nämlich die einfache Tatsache der Personen- oder Güterbeförderung —, erhält man eine taugliche Unterscheidung. Dann haben Regierungs-(„Dienst“-)Schiffe als non-commercial ships, staatliche Handelsschiffe (ebenso wie die privaten) dagegen als commercial ships zu gelten. Nur eine solche funktionelle Betrachtungsweise eröffnet die Möglichkeit, in der wichtigen Frage der Immunitätsgewährung zu brauchbaren Ergebnissen zu kommen.

## II.

### Zum Begriff „Immunität“

1. Die Besonderheiten des Immunitätsbegriffs im Seerecht. Immunität im allgemeinen Rechtssinn bedeutet das Ver-

ordnung überhaupt. Auch die parlamentarische oder diplomatische Immunität besagt nicht, daß Abgeordnete oder Diplomaten nach Belieben Gesetze übertreten dürfen, sondern nur, daß für die Dauer ihrer Amtsausübung die zwangsweise Durchsetzung der Rechtsordnung aus bestimmten Erwägungen (Garantie der weiteren Amtsausübung; „ne impediatur legatio“) zu unterbleiben hat.

Bei der Immunität der Staatsschiffe handelt es sich zunächst um eine ähnliche Frage: Aus Gründen der Achtung vor dem fremden Staat soll jede Anwendung von Zwangsgewalt entfallen. Darunter zählt auch z. B. die Verhängung des dinglichen Arrestes sowie jede andere Art der Zwangsvollstreckung.

Darüber hinaus kann die Immunität auch den Verzicht auf staatliche Kontrollrechte, ja sogar die echte Freistellung von bestimmten finanziellen Verpflichtungen bedeuten.

Damit erweist sich die Rechtsfigur der Immunität im Zusammenhang mit den Staatsschiffen als ein Sammelbegriff, der gänzlich unterschiedliche Privilegien beinhaltet: Verzicht auf Rechtsanwendung (z. B. Freistellung von Gebühren), Verzicht auf Kontrolle hinsichtlich der Einhaltung der Rechtsvorschriften (keine sanitätspolizeiliche Kontrolle bei fremden Kriegsschiffen) und Verzicht auf Zwangsanwendung bei grundsätzlich bestehenbleibender rechtlicher Verpflichtung (keine Zwangsvollstreckungsmaßnahmen wegen Forderungen z. B. aus Schiffskollision). <sup>12)</sup>

2. Die drei Gruppen der Immunitätsrechte. Diese rechtliche Qualifikation der Immunitäten läßt erkennen, daß es verschiedene typische Immunitätssituationen gibt. Um dies zu verdeutlichen, sei hier eine Dreiteilung durchgeführt:

a) Zunächst handelt es sich um die Freistellung von sanitätspolizeilichen (seuchenpolizeilichen), zollrechtlichen, polizeirechtlichen, paßrechtlichen Kontrollen, zu deren Vornahme nach allgemeinem Völkerrecht der Küstenstaat bei Eintritt der Schiffe in seine Hoheitsgewässer, auf jeden Fall aber bei Anlaufen eines einheimischen Hafens, berechtigt ist (sog. „Ankunftscontrollen“).

b) Die zweite Gruppe von Immunitätsrechten besteht in dem Verbot der Anwendung von Zwangsvollstreckungsmaßnahmen wegen Forderungen aus dem Schiffsbetrieb. In früheren Zeiten konnten sogar Schiff und Ladung in derartigen Fällen weggenommen werden. Diese Konfiskationsmöglichkeit ist heute nicht mehr gegeben. Allerdings weist das amtliche Völkerrechtslehrbuch der sowjetischen

„schweren Rechtsverletzungen“<sup>13</sup>). Im übrigen bestehen die Maßnahmen in der Verhängung des Arrestes oder in anderen Sicherungsmöglichkeiten „in rem“, nach einigen Landesrechten auch in der Pfändung der Schiffskasse, der Gewährung von Zurückbehaltungsrechten usw.

c) Die dritte Gruppe von Immunitätsrechten (hier materiell: Privilegien) umfaßt die Befreiung von fiskalischen Abgaben, Liegegebühren, Lotsengebühren, Schleusengebühren. Es handelt sich hierbei um Fragen der Courtoisie. Je nach der Eigenart des Steuer- und Zollrechts können sich besondere Probleme ergeben: So kam es 1925 anlässlich eines amerikanischen Kriegsschiffsbesuches in Cherbourg zu Auseinandersetzungen über die Verpflichtung zur Zahlung von Ortssteuern für Lebensmittel<sup>14</sup>). Ein anderer Fall betraf das Problem, ob China Einfuhrabgaben auf Schiffsmaschinenteile für ein dort liegendes reparaturbedürftiges amerikanisches Kriegsschiff verlangen darf<sup>15</sup>).

Diese Kategorisierung der Immunitätsrechte ist natürlich noch weiterer Differenzierung fähig. Im vorliegenden Zusammenhang reicht sie aber aus, um darzutun, welche inhaltlichen Abstufungen dem Begriff der seerechtlichen Immunität eigen sind. Außerdem erleichtert sie die Kennzeichnung der Rechtsstellung der einzelnen Gruppen von Staatsschiffen in immunitätsrechtlicher Hinsicht.

3. Die Anwendung der Immunitätsrechte auf die verschiedenen Kategorien der Staatsschiffe. Um das Ergebnis vorweg zu nehmen: Die höchste Stufe der Immunität — also die Immunitätsgruppen a) — c) — wird den Kriegsschiffen gewährt. Die Repräsentationsschiffe werden teilweise den Kriegsschiffen gleichgestellt, teilweise wird ihnen eine Behandlung zuteil, die ihnen einen Rang zwar unter dem Kriegsschiff, aber über dem Regierungsschiff (Dienstschiff) zuweist. Die Regierungsschiffe pflegen nur in den Genuß der Immunitätsgruppen a) und b) zu kommen. Bei den staatlichen Handelsschiffen ist die Rechtslage nicht unbestritten: Sicher nehmen sie nicht an den Befreiungen nach c) teil, auch die Pflicht zur Gewährung der a)-Immunitäten wird nur vereinzelt behauptet; fraglich kann also eigentlich nur sein, ob sie — und dies ist allerdings der entscheidende Streitpunkt — von der Anwendung gerichtlicher Zwangsmaßnahmen freigestellt sind (vgl. hierzu Abschnitt III).

Diese Abstufung in der Gewährung der Immunitätsrechte erfolgt nicht ohne Grund. Es sei an die bereits eingangs gemachte Feststellung erinnert, daß die Fragen der Immunitäten der Staatsschiffe ab-

der Immunitätsgewährungen bringt die Achtung vor dem fremden Staat zum Ausdruck und reicht damit in die sensible Sphäre der staatlichen Würde hinein. Je mehr die verschiedenen Typen der Staatsschiffe nach ihren Funktionen als Verkörperung der Macht und Würde (auctoritas und dignitas des fremden Staates zu gelten haben, desto immunitätsfreundlicher werden sie behandelt.

Die Kriegsschiffe als Waffenträger repräsentieren am stärksten sowohl die auctoritas als auch die dignitas des Heimatstaates. Die Repräsentationsschiffe symbolisieren ebenfalls die staatliche Würde, doch wird bei ihnen die auctoritas bereits zur Fiktion. Die Regierungsschiffe (Dienstschiffe) stehen wegen der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben noch in engerer Beziehung zum Staat als ein privates Handelsschiff, doch fehlt ihnen jegliche auctoritas. Die staatlichen Handelsschiffe haben zwar noch den Staat zum Eigentümer, doch diese „fiskalische Verknüpfung“ reicht nicht aus, um an seiner dignitas teilzunehmen; da sie im übrigen am allerwenigsten als Symbol staatlicher Macht gelten können, fehlt ihnen sowohl die dignitas als auch die auctoritas.

Diese Abstufung läßt deutlich erkennen, wie problematisch vom Standpunkt des Immunitätsrechts die Rechtsstellung des Staatshandelsschiffes ist. Während für die ersten drei Kategorien von Staatsschiffen die Gewährung von Privilegien und Immunitäten nur eine graduelle Frage ist, erscheint es fraglich, ob das Staatshandelsschiff überhaupt noch in den Genuß dieser Ausnahmestellung kommt. Und es läßt sich die Lösung schon ahnen: In Zeiten stark ausgeprägten Souveränitätsdenkens reicht die Eigentumsbeziehung gerade noch hin, um es dieser Privilegierung teilhaftig werden zu lassen, während in den nicht oder jedenfalls weniger souveränitätsrechtlich geprägten Epochen dieses Band nicht mehr genügt und die rational-funktionelle Gleichstellung mit den privaten Handelsschiffen die Oberhand gewinnt, was praktisch zur Negierung der Sonderstellung führen muß.

Im folgenden sei die Untersuchung beschränkt auf die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe. Geht man von der Tatsache aus, daß in den letzten hundert Jahren ein erheblicher Wandel in den souveränitätsrechtlichen Vorstellungen eingetreten ist, so bleibt zu prüfen, ob dies tatsächlich zu einer Änderung in der Rechtsposition der Staatshandelsschiffe geführt hat.

### III.

#### **Die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe früher und heute**

Die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe kann hier natürlich nicht

sowie für Deutschland in knappen Umrissen die Entwicklung zu skizzieren. Abschließend sei dann auf die Kodifikationsbestrebungen im internationalen Bereich eingegangen.

1. Die Entwicklung im anglo-amerikanischen Bereich. Für die rechtliche Bewertung aller seerechtlichen Fragen haben sich im 19. Jahrhundert Großbritannien und die Vereinigten Staaten den Vorrang gesichert. Dies hängt nicht nur damit zusammen, daß die beiden Staaten als die führenden Seemächte zu gelten haben, sondern gründet sich zum mindesten in dem gleichen Ausmaß auf die Tatsache, daß alle wichtigen Probleme über kurz oder lang in diesen Ländern Gegenstand richterlicher Entscheidungen wurden, denen nach dem in diesen Staaten geltenden System der Präzedenzrechtsprechung eine erhöhte Bedeutung zukommt. Das Seerecht jener Zeiten war also weitgehend anglo-amerikanisches Richterrecht. Erst in neuerer Zeit hat die nationale Gesetzgebung und haben internationale Verträge auch im anglo-amerikanischen Bereich stärkere Wirksamkeit zu entfalten vermocht.

Die Frage der Immunität der Staatsschiffe ist zunächst hinsichtlich der Rechtsstellung der Kriegsschiffe in ausländischen Häfen strittig geworden. Die Leitentscheidungen hierfür sind *Schooner Exchange v. McFaddon*<sup>16)</sup> (1812) sowie die englische Bestätigung im Fall der *Constitution*<sup>17)</sup> (1879). Übereinstimmend wurde erklärt, daß die Anwendung gerichtlicher Zwangsgewalt gegen fremde Kriegsschiffe eine Souveränitätsverletzung darstellen würde.

Einige Schwierigkeiten bereitete dagegen schon der Fall des belgischen staatseigenen Postdampfers „Parlement Belge“ (1880)<sup>18)</sup>.

Der High Court of Justice hatte sich gegen die Gewährung der Immunität ausgesprochen — die P. B. beförderte auch Waren und Personen —, doch der Court of Appeal entschied letztinstanzlich im anderen Sinn. Diese Urteile blieben bis zum ersten Weltkrieg unangefochten. Die Ereignisse während des Krieges — die Inpflichtnahme des größten Teiles der Handelsflotte zu staatlichen Zwecken — sowie die ersten Verstaatlichungen der privaten Schifffahrt in der Sowjetunion — ließen aus rein praktischen Erwägungen Zweifel an der Richtigkeit des bis dahin eingenommenen Standpunktes laut werden.

Der britische Court of Appeal entschied zwar im Fall *The Porto Alexandre* (1920) noch im traditionellen Sinn, fügte aber die aufschlußreiche Bemerkung hinzu: “if these national ships wander about with-

Diese Feststellung läßt erkennen, daß das Gericht sich an die Präzedenzfälle — das Urteil zitiert u. a. die Entscheidungen *Mighell v. Sultan of Johore* (1894)<sup>20</sup>) und *The Parliament Belge*<sup>21</sup>) als Leitentscheidungen — solange gebunden hält, als nicht im Wege der Gesetzgebung eine Änderung herbeigeführt ist.

Eine solche Initiative hat das State Department der Vereinigten Staaten in der Tat entfaltet. Lansing versuchte schon 1918 den Attorney General zu bewegen, einen entsprechenden Fall dem Supreme Court vorzulegen, wobei eine Klärung im Sinne der Versagung der Immunität erwartet wurde. Das Justizministerium lehnte jedoch ab. Dessen ungeachtet erklärte das State Department z. B. in einer Anweisung an einen Botschafter<sup>22</sup>):

“The Department is of the opinion that vessels owned by a state and engaged in commerce are not entitled, within the territorial waters of another state, to the immunity accorded vessels of war, and that notwithstanding such ownership these vessels are subject to the local jurisdiction to the same extent as other merchant vessels”.

In einer allgemeinen Anweisung an alle amerikanischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen vom 11. 1. 1923 heißt es im gleichen Sinne<sup>23</sup>):

“The Department does not regard Government owned or operated vessels when engaged in commercial work to be entitled to immunity as public vessels and when the Department has been requested by diplomatic representatives of foreign governments to inform other courts that such vessels were immune, it has declined to comply with the request. It accordingly has also declined to request foreign governments to grant immunity to Shipping Board vessels when arrested in foreign ports on judicial process.”

In zahlreichen anderen Fällen hat das State Department den gleichen Standpunkt eingenommen<sup>24</sup>). Es konnte dabei auf amerikanische Gesetze verweisen, die für amerikanische Staatshandelsschiffe die gleiche Rechtsstellung wie für private Handelsschiffe vorsehen. In diesem Sinn hat schon der U.S. Shipping Act v. 7. 9. 1916 (39 Stat. 728, 730) in Art. 9 angeordnet, daß alle von der Schifffahrtsbehörde (Board) gekauften, gecharterten oder geliehenen Schiffe bei ihrer Verwendung zu kommerziellen Zwecken “shall be subject to all laws, regulations, and liabilities governing merchant vessels. whether the United States be in-

Die Urteile in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg schwanken zwischen den Ergebnissen der traditionellen Rechtsprechung, den aus der neuen Gesetzgebung — vgl. auch den Public Vessel Act v. 1925 (USA) mit dem gesetzlichen Verzicht auf Immunität — zu ziehenden Folgerungen und den Erwägungen, wohin eine weitere Gewährung der Sonderstellung praktisch führen würde. Dabei erweist sich der Grundsatz der Präzedenzrechtsprechung als Bleigewicht.

So entschied der Supreme Court im Pesaro-Fall (Berrizi Bros. Co. v. S. S. Pesaro)<sup>25)</sup> zugunsten der Immunität und blieb auch im Navemarf-Fall<sup>26)</sup> dabei. Andererseits stellte ein unterinstanzliches Gericht — der District Court of Washington — im Falle Beaton Park<sup>27)</sup> im Jahre 1946 fest:

“Here it was not a government function that was being pursued. It was merely an ordinary commercial operation of a merchant ship owned but not possessed or operated by the foreign government. In the absence of statute or treaty, no sound principle of law or of international comity recognizes that the courts of this country treat a foreign government more favourably as to sovereign immunity than our own Government is treated by the Courts.”

In Großbritannien entschied der Admiralty Court im Cristina-Fall<sup>28)</sup> im Sinne der alten Rechtsprechung, wobei Lord Atkin sowohl bestritt, daß der fremde Staat — hier Spanien — gegen seinen Willen vor die Gerichte gezogen werden kann, als auch, daß das Schiff dem Zugriff britischer Gerichte unterliegt. Diese Entscheidung enthält übrigens auch Stellungnahmen zur Frage der hoheitlichen Betätigung. Bemerkenswert ist, daß Lauterpacht zu diesem Urteil äußert<sup>29)</sup>:

“the majority of the judges expressed doubts as to whether — having regard to recent developments — this would be so if the vessel were used for purely commercial purposes.”

Wie Lauterpacht geht auch Lord McNair<sup>30)</sup> von dem Standpunkt der Immunitätsversagung aus. Jedenfalls verneint er die Geltung einer Völkerrechtsregel, die eine Gewährung der Immunität für Staatsschiffe bindend vorschreibt.

Abschließend kann zur Entwicklung im anglo-amerikanischen Bereich festgestellt werden: Sowohl in Großbritannien als auch in den Vereinigten Staaten sind die Gerichte im 19. Jahrhundert davon ausgegangen, daß staatlichen Handelsschiffen die gleiche Immunität wie den Kriegsschiffen zu gewähren sei. Erst die Entwicklung in und nach

gegenteilige Standpunkt eingenommen wurde. Er hat auch gelegentlich Ausdruck in der Rechtsprechung gefunden, doch kann angesichts des Grundsatzes der Präzedenzrechtsprechung noch nicht von einem allseits vollzogenen Wandel gesprochen werden. Schrifttum und Lehre jedoch haben den Standpunkt der strengen Souveränitätsauffassung verlassen und neigen überwiegend der Auffassung zu, daß keine völkerrechtliche Pflicht zur Gewährung der Immunität an staatliche Handelsschiffe besteht. Auf der Genfer Seerechtskonferenz sind beide Staaten für eine vertragliche Regelung im Sinne der Nichtgewährung der Immunität eingetreten.

2. Der Wandel in der deutschen Auffassung. Rechtsprechung und Lehre haben in Deutschland den gleichen Wandel durchgemacht wie in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten. Das Souveränitätsdenken des 19. Jahrhunderts und der Zeit bis zum ersten Weltkrieg ist heute nicht mehr vorherrschend. Es hat einer differenzierenderen Haltung Platz gemacht, die darauf abstellt, ob es sich um eine hoheitliche oder eine „fiskalische“ Betätigung des fremden Staates handelt. Diese Problematik ergibt sich nicht nur aus der Frage nach der Rechtsstellung der staatlichen Handelsschiffe, sondern ganz allgemein. Die gegenüber den Entscheidungen des anglo-amerikanischen Bereichs mehr von dogmatischen Erwägungen ausgehende deutsche Rechtsprechung sowie das Fehlen entsprechend zahlreicher Seerechtsfälle rechtfertigen es, in diesem Zusammenhang auch Urteile heranzuziehen, die sich nicht mit dem Spezialfall der staatseigenen Handelsschiffe beschäftigen.

Im folgenden sei daher der Wandel in der Rechtsprechung der deutschen Gerichte durch die Wiedergabe einiger typischer Urteilsinhalte dargestellt.

Auszugehen ist von der Entscheidung des Reichsgerichts vom 12. 12. 1905<sup>31)</sup> (Klage gegen den belgischen Eisenbahnfiskus). Hier wird noch mit dem Pathos monarchischen Staatsgefühls die Anwendung der inländischen Gerichtsbarkeit abgelehnt:

„Die dem Staat innewohnende Herrschermacht offenbart sich in der Tätigkeit seiner Organe, also auch in der Rechtsprechung; diese übt ihre Tätigkeit im Namen des Staates oder des denselben repräsentierenden Staatsoberhauptes aus. Der Staat stellt kraft seiner Gewalt in den gerichtlichen Urteilen dasjenige fest, was zwischen den Staaten rechtens ist, und gewährt zur Durchführung der Entscheidung die erforderlichen Zwangsmittel. Daraus folgt

schen Gerichten Recht zu nehmen, er der inländischen Staatsgewalt unterworfen sein und an seiner Unabhängigkeit Einbuße erleiden würde. Daher muß es als ein Rechtssatz des Völkerrechts anerkannt werden, daß ein ausländischer Staat auch aus rein privatrechtlichen Ansprüchen von den inländischen Gerichten nicht belangt werden kann.“

Auch unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg hielt man noch an diesem Grundsatz fest. So kam das Reichsgericht im Jahre 1921 im Icking-Fall<sup>32)</sup> (Forderung aus Schiffskollision) zwar zum gleichen Ergebnis (Ausschluß der deutschen Gerichtsbarkeit), doch wirkt die Begründung unsicher und kündigt fast schon ein baldiges Aufgeben des strengen Souveränitätsprinzips an:

„Freilich läßt sich nicht verkennen, daß die besonders im Schrifttum hervorgetretenen Bemühungen, die grundsätzliche völkerrechtliche Immunität von Privatzwecken dienendem Staatseigentum zu beseitigen oder doch einzuschränken, besonders auf dem Gebiet des internationalen Seerechts, in maßgeblichen Kreisen mehr und mehr Anerkennung finden. Aber diese Entwicklung ist in der Praxis des internationalen Völkerrechts noch nicht derartig allgemein in Erscheinung getreten, daß daraus eine rechtswirksame Änderung des oben angeführten völkerrechtlichen Grundsatzes entnommen werden könnte. Demgemäß ist auch hier davon auszugehen, daß ein ausländischer Staat, wie die vom United States Shipping Board vertretenen Vereinigten Staaten von Amerika, selbst in reinen Privatstreitigkeiten grundsätzlich von der inländischen Gerichtsbarkeit befreit sind.“

In der Tat läßt das Urteil des Reichsgerichts vom 16. 5. 1938<sup>33)</sup> eine andere Grundeinstellung erkennen. Nicht mehr jegliche, sondern nur mehr eine hoheitliche Betätigung der ausländischen Staaten wird geschützt, d. h. der inländischen Gerichtsbarkeit entzogen. Für die seerechtlichen Tatbestände ist hierbei das vom Deutschen Reich ratifizierte Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunität von Staatsschiffen vom 10. 4. 1926 (RGBl 1957 II S. 484) nicht ohne Eindruck geblieben. Die dort vorgenommene Scheidung in hoheitliches und kommerzielles Handeln der Staaten beherrscht von nun ab die Rechtsprechung. So führt das angegebene Urteil — das zwar nicht unmittelbar zu dieser Frage, sondern zum Problem der Charterschiffe Stellung zu nehmen hatte — aus:

Wenn auch hiernach die Meinungen über den Begriff des Staats-

europäische, britische und amerikanische Rechtsanschauung unbedenklich dahin zusammengefaßt werden, daß, wenn ein Schiff von einem Staat gechartert war, aber nicht durch einen von diesem eingesetzten Kapitän befehligt wurde, das Schiff jedenfalls nicht von der dinglichen Klage und noch weniger sein Eigentümer von der Zahlungsklage befreit war. Diese Feststellung des älteren völkerrechtlichen Zustandes trägt zur Auslegung des Immunitäts-Abkommens bei. Da dieses nämlich auf eine Einschränkung der bis dahin den Staatsschiffen eingeräumten Vorrechte abzielt, ist von vornherein nicht zu erwarten, daß es die Rechtsstellung der Charterschiffe und ihrer Eigentümer, namentlich gegenüber der britischen Rechtsübung, verbessert haben sollte.“

Die Frage der Befreiung von der inländischen Gerichtsbarkeit findet den klarsten Ausdruck in einem Beschluß des Landgerichts Kiel vom 19. 3. 1953<sup>34</sup>). Er betrifft zwar nicht den Fall eines staatlichen Handelsschiffes, sondern hat Schadensersatzforderungen gegen ein dänisches (staatliches) Reiseunternehmen (Reisebus) zum Gegenstand. Es bestehen jedoch keine Bedenken, die hierzu getroffenen Feststellungen — denen auch Aubin<sup>35</sup>) in einem längeren Kommentar zustimmt — auf die Behandlung der staatseigenen Handelsschiffe zu übertragen:

„Fremde Staaten unterliegen auf Grund völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts nach einhelliger Meinung in der Literatur und Rechtsprechung nicht der inländischen Gerichtsbarkeit, wenn sie wegen Verbindlichkeiten aus hoheitlichen Maßnahmen in Anspruch genommen werden sollen. Rechtsgrund für diese Exemption ist, daß souveräne Staaten unabhängig und ihre Hoheitsrechte für andere Staaten unantastbar sind. Diese Grundsätze sind hier jedoch nicht anzuwenden; denn hier steht das Königreich Dänemark der Kl. nicht als Hoheitsträger, sondern als Träger privater Rechte und Pflichten gegenüber. Die Kl. will das beklagte Königreich Dänemark als Halter eines Reiseomnibusses in Anspruch nehmen, also wegen einer Tätigkeit, die auf rein fiskalischem Gebiet liegt. Insoweit ist das Königreich Dänemark der deutschen Gerichtsbarkeit unterworfen.

Die gegenteilige Auffassung, daß fremde Staaten nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts in keinem Fall, also selbst dann nicht, wenn sich eine Klage auf die fiskalische Tätigkeit eines Staates stützt, einer ausländischen Gerichtsbarkeit unterliegen, vermag die Kammer nicht zu teilen. Der Rechtsprechung des RG

in jedem Fall der inländischen Gerichtsbarkeit entzogen ist, und mit negativem Erfolg untersucht hat, ob der Betrieb eines Wirtschaftsunternehmens auf fremdem Hoheitsgebiet einen Verzicht auf eigene Hoheitsrechte darstellt, kann nicht mehr gefolgt werden. Eine derart weitreichende allgemeine völkerrechtliche Regel ist nicht mehr anzuerkennen.“

Aus jüngster Zeit sei eine Entscheidung angeführt, bei der es sich um die immunitätsrechtliche Stellung des sowjetischen Staatshandelschiffes „Charkow“ handelt (Arrestantrag auf Grund von Schadensersatzforderungen aus Kollision). Hierbei ist wohl zum ersten Mal in der Bundesrepublik die Frage zu entscheiden gewesen, ob der von der Sowjetunion und den Ostblockländern mit Nachdruck vertretene Standpunkt der Immunität von Staatsschiffen einschließlich Staatshandelschiffen anzuerkennen oder abzulehnen ist. Das Landgericht Bremen hat sich im Urteil vom 21. 12. 1959<sup>36)</sup> zutreffend für die Ablehnung ausgesprochen und dazu festgestellt:

„daß es sich bei der „Charkow“ um ein Staatsschiff der UdSSR handelt,

daß dieses Staatshandelschiff im Rahmen privatrechtlicher, fiskalischer Tätigkeit vor der Arrestklage jedenfalls bei dieser Reise verwendet worden ist,

daß die Immunität solcher Schiffe vom Völkerrecht nicht mehr allgemein anerkannt ist, und zwar weder in der Richtung, daß sie von fremdstaatlicher Gerichtsbarkeit eximiert noch frei von Arresten, Beschlagnahmen oder Vollstreckungsmaßnahmen sind.“

Mit diesen Feststellungen sei der Überblick über den Wandel der deutschen Rechtsprechung seit der Jahrhundertwende beendet. Er läßt deutlich erkennen, daß die im Reichsgerichtsurteil von 1905 zum Ausdruck kommende Folgerung aus dem strengen Souveränitätsdenken heute keine Geltung mehr hat. Man ist — parallel zu der Entwicklung im anglo-amerikanischen Bereich — zu einer differenzierenden Betrachtungsweise übergegangen.

Ob freilich die im Urteil des Landgerichts Bremen von 1959 in Erscheinung tretende Gegenüberstellung von hoheitlichem und fiskalischem Handeln das letzte Wort in der Entwicklung sein wird, erscheint fraglich. Ihr liegt die enge Auffassung des hoheitlichen Handelns etwa im Sinne der Amtshaftung des § 839 BGB und Art. 34 GG zugrunde. Hieraus können Schwierigkeiten entstehen. Kennzeichnend dafür ist schon die Tatsache, daß die Länder mit staatlichem Schiffsahrts- und

sehen. Diese Auffassung nähert sich stark den Folgerungen, die das deutsche Recht aus der zweiten, umfassenden Formel für die staatliche Tätigkeit zieht, nämlich aus dem Begriff der staatlichen Daseinsvorsorge. Es steht dem Staat frei, im Rahmen der Daseinsvorsorge die Schifffahrt als hoheitliche Aufgabe zu betreiben (so wie in Deutschland im Gegensatz zu einigen anderen Ländern Eisenbahn und Post staatlich betrieben werden). Aber unabhängig davon, ob die Schifffahrt ausschließlich oder zum Teil in den Händen des Staates liegt, und weiterhin unabhängig davon, ob dies als hoheitliches oder „fiskalisches“ Handeln gewertet wird, besteht keine völkerrechtliche Verpflichtung zur Anerkennung der Immunität von Staatshandelsschiffen.

Gleichgültig aber, ob die Rechtsprechung aus der alten Gegenüberstellung „hoheitliches oder fiskalisches Handeln“ argumentiert — dabei allerdings in Widerspruch zur Auffassung anderer Staaten geraten kann — oder ob der oben angeregten Begründung gefolgt wird, im Ergebnis herrscht Übereinstimmung.

Hierin stimmt die neuere Rechtsprechung auch mit dem Schrifttum überein. Es braucht in diesem Zusammenhang nur an die Darlegungen von Maiwald, Böger, Aubin erinnert zu werden<sup>37)</sup>. Auch die Lehrbücher des Völkerrechts von Berber<sup>38)</sup> und Dahm<sup>39)</sup> kommen zu diesem Ergebnis.

Um alle Zweifel zu beseitigen, sei bemerkt, daß auch die deutsche Exekutive die Auffassung von der Nicht-Immunität der Staatshandelsschiffe teilt. So hat das Auswärtige Amt durch die deutsche Delegation bei der Genfer Seerechtsdeklaration 1958 in einer Begründung zu einem Antrag erklären lassen<sup>40)</sup>:

“In the view of the delegation of the Federal Republic of Germany, there is no rule of international law that justifies a variation in the status of merchant ships according to whether they are owned by private persons or by a State.”

3. Die Immunitätsfrage in neueren Verträgen und Kodifikationsversuchen. Auch die neueren Verträge und Kodifikationsversuche lassen die Tendenz erkennen, den Staatshandelsschiffen die Immunität zu versagen.

a) So enthält schon das Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. 9. 1910 (RGBl 1913 S. 49) in Art. 11 die bezeichnende Regelung:

Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staats-

Hier werden die Staatshandelsschiffe von der sonst für Staatsschiffe geltenden Regelung ausgenommen. Es geht hier zwar nicht um die Frage der Immunitätsgewährung. Trotzdem ist auch für dieses Problem von Bedeutung, daß die kommerziell tätigen Schiffe gegenüber den anderen Staatsschiffen eine Sonderstellung einnehmen.

b) Die gleiche Regelung findet sich in Art. 14 des Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. 9. 1910 (RGBl 1913 S. 66). Es werden demnach deutlich zwei Kategorien von Staatsschiffen unterschieden: Solche, die im „öffentlichen Dienst“ stehen und solche, die Handelszwecken dienen. Beide Gruppen werden rechtlich unterschiedlich behandelt.

c) Dies kommt besonders deutlich im Internationalen Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe vom 10. 4. 1926 (RGBl 1927 II S. 484) mit Zusatzabkommen vom 24. 5. 1935 (RGBl 1936 II S. 303) zum Ausdruck.

Art. 1 des Abkommens von 1926 (sog. Brüsseler Abkommen) bestimmt:

„Die einem Staate gehörigen oder von ihm verwendeten Seeschiffe, die einem Staat gehörigen Ladungen sowie die auf Staatsschiffen beförderten Ladungen und Reisenden unterliegen ebenso wie die Staaten, denen diese Schiffe gehören oder die sie verwenden oder denen diese Ladungen gehören . . . , den gleichen Regeln über die Verantwortlichkeit und den gleichen Verbindlichkeiten wie private Schiffe, Ladungen und Schifffahrtsunternehmungen.“

Die hiermit erfolgte Gleichstellung der Staatsschiffe — nicht nur der Staatshandelsschiffe — gilt nach Art. 2 auch für die Anwendung der Gerichtsbarkeit:

„Für die Verantwortlichkeit und Verbindlichkeiten gelten die gleichen Regeln über die Zuständigkeit der Gerichte, die gerichtliche Geltendmachung und das Verfahren wie für die einer Privatperson gehörigen Handelsschiffe oder für private Ladungen oder den Eigentümer.“

In Art. 3 wird nun die Ausnahme für die Staatsschiffe gemacht, die nicht für „Handelszwecke“ bestimmt sind, also für die Staatsschiffe der oben genannten Kategorien 1—3:

„Kriegsschiffe, Staatsyachten, Schiffe des Überwachungsdienstes,

zur Zeit des Entstehens der Forderung ausschließlich für einen staatlichen Dienst und nicht für Handelszwecke bestimmt sind oder verwendet werden.“

Im Ergebnis besagen diese Vorschriften also, daß nur die Kriegs-, Repräsentations- und Regierungs-(Dienst-)Schiffe in den Besitz der Immunität gelangen, nicht dagegen die Staatshandelsschiffe.

Dieses Abkommen, das 1937 in Kraft trat, ist von folgenden Staaten ratifiziert worden: Belgien, Brasilien, Chile, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Ungarn. Beigetreten sind Griechenland (1951), die Schweiz (1954) und die Türkei (1955). Großbritannien hat unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Die Vereinigten Staaten haben an der Konferenz nicht teilgenommen, aber mitgeteilt, daß die Regelung derjenigen des Public Vessel Acts von 1925 entspreche, so daß keine Notwendigkeit des Beitritts bestehe<sup>41</sup>). Gekündigt haben Polen (1952) und Rumänien (1959). Ob die DDR das Abkommen als bindend betrachtet, ist noch unklar<sup>42</sup>).

d) Auch die Entschließungen wissenschaftlicher Vereinigungen und amtlicher Kodifikationsentwürfe stellen sich überwiegend auf den Standpunkt, daß den Staatshandelsschiffen die Immunität zu versagen sei.

So hat das International Maritime Committee<sup>43</sup>) auf der Konferenz von 1923 die Forderung nach Gleichstellung der staatlichen und privaten Handelsschiffe erhoben und sich dabei Formulierungen bedient, die in dem angeführten Brüsseler Abkommen von 1926 wiederkehren. Der umfangreiche Kodifikationsentwurf der Harvard Law School von 1932 („Competence of Courts in Regard to Foreign States“)<sup>44</sup>) hat die hier interessierende Frage angesichts des Brüsseler Abkommens ausgeklammert, aber immerhin allgemein bemerkt, daß die Staaten bei wirtschaftlicher Betätigung keine Immunität beanspruchen könnten. Auch das Institut du Droit International ist auf der Tagung in Siena (1952)<sup>45</sup> zu der differenzierenden Feststellung gekommen:

Art. 3:

“Les tribunaux d'un Etat peuvent connaître des litiges à l'égard d'un Etat étranger toutes les fois où l'acte qui motive le litige est un acte de commerce, analogue à celui d'un simple particulier“ . . .

Abkommensentwurf zugrunde (Art. 6), den die International Law Association auf der Tagung in Luzern 1952<sup>46)</sup> ausgearbeitet hat.

Besondere Bedeutung kommt den Beratungen der International Law Commission der Vereinten Nationen zu. Der Abkommensentwurf von 1956<sup>47)</sup> führt eine weitere Differenzierung durch: Hinsichtlich der Rechtshandlungen der Staatsschiffe auf hoher See — insbesondere unter dem Gesichtspunkt der völkerrechtlich erlaubten Kontrollen — sollen alle Staatsschiffe gleich behandelt werden (Art. 33):

“For all purposes connected with the exercise of powers on the high seas by States others than the flag State, ships owned and operated by a State and used only on government service, whether commercial or non-commercial, shall be assimilated to and shall have the same immunity as war ships.”

Dagegen sollen die Staatshandelsschiffe während ihres Aufenthaltes in Territorialgewässern den privaten Handelsschiffen völlig gleichgestellt werden (Art. 22), was die Kommission kurz wie folgt begründet:

“The Commission followed the rules of the Brussels Convention of 1926 concerning the immunity of government ships. It considered that these rules followed the preponderant practice of States and it therefore formulated article 22 accordingly.”

Der Entwurf der International Law Commission lag der Genfer Seerechtskonferenz von 1958<sup>48)</sup> zugrunde. Diese Zusammenkunft der Staatenvertreter behandelte die Immunitätsfrage ausführlich. Hierbei wurde deutlich, daß die Ostblockstaaten<sup>49)</sup> die Gewährung der Immunität für alle Staatsschiffe — und damit auch für Staatshandelsschiffe — forderten und hierin eine selbstverständliche Folgerung aus der Souveränität der Staaten erblickten. Alle anderen Staaten haben — mit Ausnahme Mexikos — den gegenteiligen Standpunkt vertreten. In dem von der Konferenz verabschiedeten Entwurf wurde den Staatsschiffen auf hoher See allgemein die Immunität zugesprochen, während die Staatshandelsschiffe bei ihrem Aufenthalt in den Hoheitsgewässern den privaten Handelsschiffen gleichgestellt werden sollen. Diese Regelung wurde mit großer Mehrheit angenommen (46 Stimmen dafür, 9 dagegen, 2 Enthaltungen).

Die umfangreichen Erörterungen — in dem zuständigen Zweiten Aus-

Einmal kann kein Zweifel mehr daran bestehen, daß im anglo-amerikanischen Bereich und auch in Deutschland ein Wandel der Auffassungen eingetreten ist, insbesondere die Regierungen einen anderen Standpunkt einnehmen. Damit sind die älteren Entscheidungen der britischen, amerikanischen und deutschen Gerichte gegenstandslos geworden und können nicht mehr als Zeugnisse für oder gegen das Bestehen einer entsprechenden Völkerrechtsnorm angeführt werden.

Die zweite Schlußfolgerung, die sich aus den Auseinandersetzungen der Genfer Konferenz ergibt, ist folgende: Da niemals rechtlich die Völkerrechtswidrigkeit des im Brüsseler Abkommen von 1926 erfolgten Ausschlusses der Immunität der Staatshandelsschiffe behauptet wurde, kann auch kein dieser Regelung widersprechendes völkerrechtliches Gewohnheitsrecht bestehen. Andererseits läßt sich auch nicht ohne weiteres aus dieser vertraglichen Regelung auf das Vorhandensein eines ihr gemäßen Völkergewohnheitsrechts schließen. Das juristische Spiel um die Anwendung des Analogieschlusses oder die Folgerung *e contra*io führt zu keiner Lösung, weil beide Seiten von unterschiedlichen Prämissen ausgehen und die darauf gegründeten Feststellungen daher eine *petitio principii* darstellen.

Es gibt deshalb nur folgende Alternative: Entweder stellt das Völkerrecht die Lösung frei — wobei die westliche Staatenwelt die immunitätsversagende, die Ostblockstaaten dagegen die immunitätsgewährende Regelung vorziehen —, oder aber es gibt eine allgemeine gewohnheitsrechtliche Normierung dahingehend, daß eine völkerrechtliche Verpflichtung zur Immunitätsgewährung nicht besteht. Jedenfalls kann auf keinen Fall angenommen werden, daß die Staaten verpflichtet sind, den Staatshandelsschiffen eine solche Vorzugsstellung einzuräumen. Andererseits schließt dies nicht aus, daß eine Staatengruppe — wie die Ostblockstaaten — aus naheliegenden Interessen Gründen und auch aus dogmatischen Erwägungen — unter sich eine solche Privilegierung gewähren. Ob man dies als Beweis für das Bestehen regionalen oder partikularen Völkerrechts werten soll, kann hier dahingestellt bleiben.

Und als dritte Schlußfolgerung aus den Erörterungen der Konferenz von 1958 ergibt sich die Tatsache, daß es sich bei der Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe nach wie vor um eine völkerrechtliche Frage handelt und nicht etwa um eine solche des inter-

mit wird deutlich, daß im Konfliktfall die Gerichte nach der von ihrem Staat vertretenen Auffassung zu verfahren haben und nicht etwa nach dem Recht des Flaggenstaates. Deshalb sind auch Überlegungen über die Anwendbarkeit der ordre public-Klausel (Art. 30 EGBGB) für den deutschen Richter nicht nur überflüssig, sondern abwegig.

#### IV.

#### Ergebnis

Zusammenfassend läßt sich zur Frage der Immunität der Staatshandelsschiffe daher feststellen:

1. Die Rechtsstellung der Staatshandelsschiffe wurde im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter der Herrschaft des klassischen Souveränitätsdenkens nach der Formel „Staatsschiff gleich Staatsschiff“ bestimmt. Die Staatshandelsschiffe nahmen deshalb an der uneingeschränkten Immunität der Staatsschiffe teil. Insbesondere die Rechtsprechung des anglo-amerikanischen Bereichs verfestigte diese Auffassung in ihren Leitentscheidungen.
2. Seit dem ersten Weltkrieg hat sich hierin ein bedeutsamer Wandel vollzogen. Die Relativierung des Souveränitätsdenkens sowie die Tatsache, daß immer mehr Staaten auf Zeit oder auf Dauer ganz oder teilweise zum System der staatlichen Handelsschiffahrt übergegangen sind, führte zu der Differenzierung zwischen commercial und non-commercial government ships und ihrer rechtlich unterschiedlichen Behandlung. Das Brüsseler Abkommen von 1926 über die Immunität der Staatsschiffe gibt dieser neuen Auffassung Raum. Sie findet ihre Bestätigung in den zahlreichen Kodifikationsversuchen, zuletzt in den Abkommensentwürfen der International Law Commission und der Genfer Seerechtskonferenz von 1958.
3. Daraus folgt bei vorsichtiger Beurteilung der gegenwärtigen Situation, daß es keine Regel des allgemeinen Völkerrechts gibt, nach der die Staaten zur Gewährung der Immunität verpflichtet sind. Andererseits steht es den Staaten frei, grundsätzlich oder im Wege besonderer Staatsverträge eine solche Ausnahmestellung zu vereinbaren. Wenn die Staaten des Westens zur Vermeidung der Diskriminierung der privaten Handelsschiffahrt den Staatshandelsschiffen die Immunität versagen, so verstoßen sie damit ebensowenig gegen das allgemeine

Staatshandelsschiffen im Bereich der Staaten des Westens diese Sonderstellung einzuräumen ist, es sei denn, daß Staatsverträge dies ausdrücklich vorschreiben.

4. Die Entscheidung über die Immunitätsgewährung liegt also bei den Staaten und ist eine Angelegenheit der „domestic jurisdiction“. Innerhalb der Staaten steht diese Entscheidung dem Träger der gesetzgebenden Gewalt (Parlament) oder dem Inhaber der auswärtigen Gewalt (Regierung) zu. Dagegen besitzen die Gerichte keine derartige Befugnis, da sie nicht die Aufgabe der Rechtsetzung, sondern nur die der Rechtsanwendung haben.

5. Die bisherige Unterscheidung in fiskalisches und hoheitliches Handeln des Staates tritt unter dem Gesichtspunkt der „Daseinsvorsorge“ bei der Behandlung der Staatshandelsschiffe immer mehr in den Hintergrund. Nicht nur die Staaten des Ostblocks, sondern auch die des Westens betrachten das Betreiben einer staatlichen Handelschiffahrt als eine hoheitliche Tätigkeit des Staates. Die rechtliche Bewertung kann also nicht mehr von dem Gegensatz zwischen „fiskalischem“ und „hoheitlichem“ (oder gar „obrigkeitlichem“) Handeln im Sinne der bisherigen Terminologie ausgehen. Es ist vielmehr nur auf den Tatbestand der Personen- oder Güterbeförderung abzustellen, der auch für die international übliche Unterscheidung zwischen commercial und non-commercial ships allein bestimmend ist.

6. Ob die Staaten zur Gewährung oder Versagung der Immunität berechtigt oder verpflichtet sind, ist eine Frage des Völkerrechts, nicht des internationalen Privatrechts. Deshalb können die nationalen Gerichte weder das Recht des Flaggenstaates anwenden, noch dessen Ausschluß auf Grund der ordre public-Klausel in Erwägung ziehen.

7. Die deutschen Gerichte sind zur Anwendung der Vorschriften des Brüsseler Abkommens über die Immunitäten der Staatsschiffe von 1926 verpflichtet, da sich Deutschland durch die Ratifikation dieses Vertrages dem in der westlichen Staatenwelt vorherrschenden Grundsatz der Nichtgewährung der Immunität gegenüber Staatshandelsschiffen angeschlossen hat. Im übrigen kann der Grundsatz, daß keine völkerrechtliche Verpflichtung zur Immunitätsgewährung besteht, als „allgemeine Regel des Völkerrechts“ gelten, die nach Art. 25 GG Bestandteil des Bundesrechts geworden ist. Sollten hierüber Zweifel bestehen, wäre gegebenenfalls nach Art. 100 Abs. 2 GG die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einzuholen.

### Anmerkungen

1. Zum Schrifttum: Aubin, Bespr. d. Beschl. des LG Kiel v. 19. 3. 1953, JZ 1954, S. 117; Böger, Die Immunität der Staatsschiffe, 1928; Dahm, Völkerrecht, Bd. 1, 1958, S. 243; Feine, Die völkerrechtliche Stellung der Staatsschiffe, 1921; Klein, Staatsschiffe und Staatsluftfahrzeuge im Völkerrecht, 1934; Kormann, Die vertragliche Beschlagnahme von Seeschiffen, 1957; Maiwald, Die Entwicklung zur staatlichen Handelsschiffahrt im Spiegel des Rechts, 1946; Schwenk, Ausschluss fremder Staaten von der deutschen Gerichtsbarkeit, NJW 1957, S. 30; Spruth, Gerichtsbarkeit über fremde Staaten, 1929.

Bishop, Immunity of States in Maritime Law, BrYB Bd. 3 (1922/23) S. 159; Dickinson, The Immunity of Public Ships Employed in Trade, AmJ Bd. 21 (1927) S. 108; Dunlop, Immunity of State Ships, Journ. of Comp. Legislation and Intern. Law, Bd. 6 (1924) S. 272; Garner, Immunity of State-owned Ships Employed in Commerce, BrYB Bd. VI (1925), S. 128; Matsunami, Immunity of Stateships, 1924; McNair, On Judicial Recognition of States and Governments and the Immunity of Public Ships, BrYB Bd. 2 (1921/22) S. 57; ders., Legal Aspects of State Shipping, Transactions of the Grotius Society, Bd. 34 (1948); Phillimore, Immunité des Etats, RdC Bd. 8 (1925/III) S. 417; Walton, State Immunity in the Laws of England, France, Italy and Belgium, Journal of Comp. Legislation and Intern. Law, 3. ser., Bd. 2 (1920) S. 252; Weiss, La compétence ou incompétence des tribunaux à l'égard des Etats étrangers, RdC Bd. 1 (1923) S. 525.

2. Es handelt sich um 1) die Tanker-Flotte (Jacimientos Petroliferos Fiscales), 2) die Übersee-Flotte (Flota Argentina de Navegación de Ultramar), 3) die Staatshandelsflotte (Flota Mercante del Estado), 4) die Fluß-Flotte (Flota Argentina de Navegación Fluvial). Außerdem besitzen das Seetransport-Kommando (Comando de Transportes Navales), die Urquize-Eisenbahn (Ferrocarril Nacional General Urquiza) und die staatliche Kohlenverwaltung (Combustibles Sólidos) eigene Staatshandelschiffe. Vgl. hierzu Teichert, The Development of Argentina's Four State Fleets, Weltwirtschaftsarchiv, Bd. 82 (1959) S. 312.

3. Diese Formel findet sich z. B. in Art. 33 des Entwurfs des 2. Komitees der Genfer Seerechtskonferenz von 1958, United Nations Conference on the Law of the Sea, Bd. 4, 1958, S. 151. Die früher häufig gebrauchte Klausel „owned or controlled“ hat sich wegen der Vieldeutigkeit des Begriffes „control“ als unzweckmäßig erwiesen.

4. Vgl. den bereits in Anm. 3 genannten Art. 33 der Genfer Seerechtskonferenz von 1958, der aus dem Vorschlag der International Law Commission (A/3159) wörtlich übernommen wurde, vgl. wie oben, S. 131.

5. Vgl. United Nations Conference on the Law of the Sea, aaO (Anm. 3) S. 151.

6. Vgl. hierzu die Aufstellung „Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 31. 12. 1960“ im Nauticus 1960, S. 115; auf S. 118 „Auxiliary Vessel/Flottenhilfsschiff“, S. 119 „Yard Service Vessel/Hafendienst-Fahrzeug“. Diese Bezeichnungen sind offensichtlich der NATO-Kategorisierung entnommen.

7. Zum Altmark-Fall vgl. Hackworth, Digest of International Law, Bd. 7, 1943, S. 568, mit der Angabe, daß das Schiff mit Flakgeschützen bestückt war, aber nicht die Kriegsflagge, sondern die Dienstflagge („German official service flag“) führte. Dort auch Auszüge aus dem Notenwechsel. Keine Erwähnung dieser Problematik und daher wenig ergiebig die Darstellung von Held in Strupp-Schlochauer, Wörterbuch des Völkerrechts, 2. Aufl. Bd. 1, 1960, S. 35.

8. Lauterpacht in Oppenheim's International Law, Bd. 1, 7. Aufl., 1948, S. 762/63: „... vessels carrying a Head of a State and his suite exclusively, are also considered as State organs, and are, consequently, in every point treated as though they were men-of-war.“

9. Parlement Belge, Law Rep., 5 P. D. 197 (1880); Auszug bei Fenwick, Cases on Inter-

Bereich und dem des privaten Wirtschaftslebens weiter verwischt. Das Wirtschaftsleben hat sich bis zu einem gewissen Grade verstaatlicht, der Staat sich privatisiert.“ Trotz dieser richtigen Einsicht soll aber nach wie vor entscheidend sein, ob es sich bei den Staatsschiffen um eine „hoheitliche Betätigung“ (S. 244) handelt, ja sogar, ob die Betätigung „obrigkeitlichen Zwecken“ (S. 242) dient. Da dies für den Betrieb der staatlichen Handelsschiffahrt verneint wird, kommt Dahm auch zur Ablehnung der Immunität. Die Sowjetunion und Argentinien würden aber energisch in Abrede stellen, daß sie die staatliche Handelsschiffahrt „als private Reeder zu merkantilen Zwecken“ (S. 242) betreiben, wobei freilich der Begriff „merkantil“ nicht unbedingt „fiskalisch“ zu bedeuten braucht. Die Staaten mit Schiffahrtsmonopol betrachten nämlich die Ausübung dieses Monopols als hoheitliche Betätigung, weshalb eine solche Regelung auch verfassungsrechtlich verankert zu werden pflegt. Auch die Bundesrepublik Deutschland sieht z. B. in dem von der Deutschen Bundesbahn unterhaltenen Fährbetrieb Großenbrode—Gjedeser (Dänemark) eine hoheitliche Betätigung: Die Schiffe führen nicht die (gewöhnliche) Nationalflagge wie die Handelsschiffe, sondern die Dienstflagge der Länder (mit Adlerschild).

11. Supreme Court in *Berizzi Brothers Co. v. Steamship Pesaro*, 271 U. S. 562 (1926). Zitat auch bei Fenwick, *International Law*, 3. Aufl., 1948, S. 321.

12. Im Diplomatenrecht lautet die zusammenfassende Formel heute „privileges and immunities“. Auch hier geht es sowohl um die Freistellung von der Rechtsordnung (z. B. Steuerbefreiung) als auch um den Verzicht auf die Kontrolle der Einhaltung von Rechtsvorschriften (z. B. Behandlung des Kuriergepäcks) sowie um das Verbot der zwangsweisen Durchsetzung rechtlicher Verpflichtungen (z. B. keine Eröffnung von Strafverfahren gegen Diplomaten im Empfangsstaat, obwohl die Vorschriften selbst auch für den Diplomaten verpflichtend sind, also ein Verstoß eine Gesetzesverletzung darstellt). Der Begriff Immunität im engeren Sinn bedeutet aber auch hier Nichtanwendung der gerichtlichen Zwangsgewalt, vgl. hierzu § 18 GVG.

13. Völkerrecht, herausgegeben von der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, 1957; deutsche Übersetzung, herausgegeben vom Institut für Internationales Recht an der Universität Kiel, 1960, S. 215.

14. Hackworth, aaO (Anm. 7), Bd. 2, S. 413.

15. Hackworth, aaO (Anm. 7), Bd. 2, S. 415.

16. Supreme Court in *The Exchange v. McFaddon*, 7 Cranch, 116, (1812); Auszug bei Fenwick, *Cases*, aaO (Anm. 9), S. 326.

17. *The Constitution*, 4 P. D. 39 (1878); Auszug bei Fenwick, *Cases*, aaO (Anm. 9), S. 332.

18. Vgl. Anm. 9. Der Kernsatz der Entscheidung lautet: „As a result of the absolute independence of every sovereign State and of the international comity, each State refuses to exercise any territorial jurisdiction over the public property of another State, even though such property is within its territory.“

19. *The Porto Alexandre*, Law Rep., P. 30 (1920); Auszug bei Fenwick, *Cases*, aaO (Anm. 9), S. 338.

20. *Mighell v. Sultan of Johore*, 1 Q. B. 149 (1894).

21. Vgl. Anm. 9.

22. Hackworth, aaO (Anm. 7), Bd. 2, S. 437.

23. Hackworth, aaO (Anm. 7), Bd. 2, S. 439.

24. Vgl. Note des State Department vom 4. 11. 1918 an den italienischen Botschafter im Falle Rogdai (Rogday), Hackworth, aaO (Anm. 7), Bd. 2, S. 436; Konsularinstruktionen des Department of State v. 21. 5. 1920 (Hackworth, aaO, S. 434); Note des Department of State vom 31. 3. 1921 im Pesaro-Fall (Hackworth, aaO, S. 437).

exemption from the payment of duties when imported by the Shipping Board" (Hackworth, aaO, S. 439). Vgl. ferner die Anweisungen an die Auslandsvertretungen vom 11. 1. 1923, 5. 3. 1924, die Instruktion an den amerikanischen Gesandten in Lissabon v. 26. 8. 1924 (Hackworth, aaO, S. 439, 441). Alle diese Äußerungen bringen die Auffassung des State Department zum Ausdruck, daß Staatshandelschiffen keine Immunität zu gewähren sei und daher auch für die Schiffe der amerikanischen Shipping Board keine solche Freistellung beansprucht wird.

25. Vgl. Anm. 11.

26. The Navemar, 303 U. S. 68; Auszug in American Journal of International Law, Bd. 32 (1938), S. 381.

27. The Beaton Park, 65 F. Supp. 213.

28. The Cristina, A. C. 485; Auszug in American Journal of International Law, Bd. 32 (1938) S. 824.

29. Lauterpacht, Annuaire de l'Institut de Droit International, 1952, Bd. 1, S. 119; ähnlich in Oppenheim's International Law, 7. Aufl., 1948, Bd. 1, S. 769.

30. Lord McNair, Transactions of the Grotius Society, Bd. 34 (1948), S. 31 f.: „... there is to-day no settled or established principle of international law in favour of such immunity.“

31. RGZ 62, 165.

32. RGZ 103, 274.

33. RGZ 157, 389, 398/99.

34. JZ 1954, S. 117.

35. JZ 1954, S. 118.

36. Urteil des LG Bremen (I. Kammer für Handelssachen) vom 21. 12. 1959 in Sachen der Firma Nesat Doban Ve Ortaklari Komondit Sirketi gegen den Reeder des sowjetischen Dampfers „Charkow“, die Baltic State Steamship Line Company, Leningrad, Q 50/59 (unveröffentlicht).

37. Vgl. Anm. 1 und 35.

38. B e r b e r, Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. 1, 1960, S. 325 — allerdings etwas summarisch: „Kriegsschiffe sind gegen Eingriffe fremder Staaten immun, wo immer sie sich befinden, nichtkommerzielle Staatsschiffe wenigstens auf hoher See, während kommerzielle Staatsschiffe den Handelsschiffen weitgehend assimiliert sind.“

39. D a h m, aaO (Anm. 10), S. 244: „Die Immunität staatseigener Handelsschiffe ist zum mindesten für die Rechte nicht zwingend, die Verfahren und Vollstreckung gegen das Privatvermögen fremder Staaten gestatten. Es besteht auch insoweit kein internationaler Konsens und soweit keine gewohnheitsrechtliche Regel, die ein Vorgehen gegen staatliche Handelsschiffe schlechthin verböte. Vielmehr ist auch hier eine Unterscheidung geboten je nach den Zwecken, für die der Staat die Schiffe, Flugzeuge usw. verwendet. Nur Schiffe, die unmittelbar im Dienste seiner hoheitlichen Betätigung stehen, nicht aber solche, die er als privater Reeder zu merkantilen Zwecken benutzt, haben den Anspruch auf Immunität“ (vgl. dazu Anm. 10).

40. United Nations Conference on the Law of the Sea (A/Conf. 13/40), Bd. 4, 1958, S. 138.

41. Vgl. hierzu Higgins und Colombos, The International Law of the Sea, 2. Aufl., 1951, S. 181.

42. Die Sammlung von Babery-Propp, Das Seerecht in der Deutschen Demokratischen Republik, 1955, führt das Brüsseler Abkommen von 1926 nicht auf.

43. Vgl. Higgins und Colombos, aaO (Anm. 41), S. 180.

44. Draft Convention and Comment on Competence of Court in Regard to Foreign

Staatshandelsschiffe vgl. S. 563. Allgemein wird aber bemerkt, daß Staaten bei wirtschaftlicher Betätigung keine Immunität genießen sollten (S. 606).

45. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, Bd. 44 I, 1952. Der Band enthält den Bericht und die Entschließungsentwürfe von Lémonos zur Frage der „l'immunité de jurisdiction et d'exécution forcée des Etats étrangers“ sowie die Äußerungen von Magalhaes, S. Bastid, Sir Erick Bekett, Castberg, Dickinson, Fitzmaurice, Idman, De la Pradelle, Lauterpacht, Morelli, Niboyet und De Visscher, S. 1—136.

46. *International Law Association, Report of the 44th Conference (Luzern), 1952*, S. VI.

47. Wiedergegeben in den Dokumenten der Genfer Seerechtskonferenz 1958, aaO (Anm. 40), Bd. 4, S. 113.

48. Vgl. Anm. 40, Bd. 4, S. 151 (Neufassung des Art. 33). Vgl. zum Ergebnis der Genfer Seerechtskonferenzen: Meyer-Lindenberg, *Seerechtliche Entwicklungstendenzen auf den Genfer Konferenzen von 1958 und 1960*, *Zeitschr. f. ausl. öfftl. Recht und Völkerrecht*, Bd. 21 (1961), S. 38 ff., zur Frage der Staatshandelsschiffe S. 73, wobei allerdings die Frage der Immunität von der Gerichtsbarkeit des Küstenstaates nicht behandelt wird, sondern nur die Fälle der Piraterie, des Sklavenhandels und der unberechtigten Flaggenführung hervorgehoben werden.

49. Vgl. das von der sowjetischen Akademie der Wissenschaften herausgegebene Lehrbuch des Völkerrechts (Anm. 13), S. 215. Ferner: W. F. Meschera, *Die Immunität der staatlichen Seeschiffe der UdSSR, 1950*, und hierzu die Besprechung von M. Bogulawskij, *Sowjetstaat und Recht*, 1950, Nr. 8, S. 87; S. W. Molodow, *Kodifizierung und Entwicklung des internationalen Seerechts*, *Sowjetisches Jahrbuch des Völkerrechts* 1958, erschienen 1959, S. 327; F. de Gartigh, *Les Conceptions Soviétiques du Droit de la Mer, 1960*, und hierzu die Besprechung von W. N. Durdenewski und W. S. Wereschtschekin, *Sowjetstaat und Recht*, 1960, Nr. 10, S. 134.

Für die Haltung der Ostblockstaaten auf der Genfer Seerechtskonferenz 1958 zur Frage der Staatshandelsschiffe vgl. die Äußerungen

a) im zweiten Ausschuß der sowjetischen Vertreter Tunkin (S. 10 Nr. 13) und Keilin (S. 67 Nr. 34, S. 69/70 Nr. 16-30, S. 73 Nr. 24-28 und S. 76 Nr. 11). Für die anderen Staaten: Ghelmegeanu (Rumänien, S. 16 Nr. 25), Glaser (Rumänien, S. 71 Nr. 1-5, S. 76 Nr. 5-8); Radoulsky (Bulgarien, S. 19/20 Nr. 7, S. 74 Nr. 33-36); Zourek (Tschechoslowakei, S. 24/25 Nr. 15), veröffentlicht in den amtlichen Protokollen, aaO (Anm. 3), hier Band 4 (A/Conf. 13/40).

b) in den Plenarsitzungen: Für die Sowjetunion Nikolaev (S. 66 Nr. 14, 22, S. 67 Nr. 29) und Tunkin (S. 68 Nr. 44). Für die anderen Staaten: Glaser (Rumänien, S. 67 Nr. 39, S. 68 Nr. 24), Lazareanu (Rumänien, S. 66 Nr. 13, 24); Fiser (Tschechoslowakei, S. 66 Nr. 20); Koretzky (Ukraine, S. 66 Nr. 26); Lamani (Albanien, S. 67 Nr. 36), veröffentlicht in den amtlichen Protokollen, hier Band 2 (A/Conf. 13/38).