

fremder Staatsangehörigkeit der Rechtsordnung des Küstenstaates unterworfen. Hierbei bilden lediglich Kriegsschiffe, die als exterritorial angesehen werden und somit der inländischen Gebietshoheit nicht untergeordnet sind, eine Ausnahme. Die Strafgesetze des Küstenstaates gelten generell für alle Delikte, die innerhalb der Territorial- und Eigengewässer von Ausländern auf Schiffen fremder Flaggen begangen werden.

Allerdings wird dieser Grundsatz in der Praxis kaum voll wirksam, weil zu berücksichtigen ist, daß sich die innere Ordnung an Bord nach der Rechtsordnung des Flaggenstaates bestimmt²⁰. Daher beansprucht die Gesetzgebung einer Reihe von Küstenstaaten die Strafgerichtsbarkeit nur in den Fällen, in denen durch an Bord begangene Handlungen ihre Interessen berührt werden²¹, während die Gesetzgebung anderer Staaten zwar die absolute Zuständigkeit ihrer Gerichte erklärt, sie in der Praxis jedoch gleichfalls nur dann in Anspruch nimmt, wenn die öffentliche Sicherheit und Ordnung innerhalb ihres Territoriums bedroht wird. Man geht wohl nicht fehl, die Nichteinmischung in die internen Vorgänge an Bord unter der Voraussetzung als eine Völkerrechtsnorm kraft Gewohnheit zu bezeichnen, daß diese sich ausschließlich auf die gesellschaftlichen Verhältnisse an Bord auswirken. Ein anderer Standpunkt dürfte kaum mit dem Prinzip der Gewährung einer friedlichen Durchfahrt in Einklang zu bringen sein, erscheint es doch für den Schiffsbetrieb kaum zumutbar, die rechtliche Regelung der Bordverhältnisse mit dem laufenden Wechsel des Aufenthaltortes gleichfalls zu verändern. Die Überbewertung der Strafhoheit des Küstenstaates würde sich jedenfalls als Hindernis für den internationalen Seeschiffsverkehr auswirken.

Auch in diesem Sinne entsprechen Gesetzgebung und Rechtspraxis der DDR völlig dem Völkerrecht. Erklärt § 3 StGB die prinzipielle Geltung unserer Strafgesetze auch für Ausländer hinsichtlich im Inland begangener Delikte, so ergibt sich aus den §§ 8, 9 StEG, daß eine Verfolgung an Bord ausländischer Schiffe begangener Taten nur eingeleitet werden darf, wenn letztere im Sinne unserer Ordnung als gesellschaftsgefährlich anzusehen sind. An dieser Voraussetzung mangelt es jedenfalls, wenn Vorkommnisse an Bord keinen Einfluß auf die gesellschaftlichen Verhältnisse außerhalb des Schiffes ausüben.

Die Entscheidung über die Einleitung eines Verfahrens obliegt der zuständigen Staatsanwaltschaft. Sie hat jedes ihr zur Kenntnis gelangende Verbrechen auf einem ausländischen Schiff, soweit sich dieses zur Tatzeit innerhalb unserer Seegrenze befand, unter diesem Gesichtspunkt zu überprüfen. Dabei ist nicht nur die Art und Schwere des Deliktes, sondern auch der derzeitige Standort des Schiffes wichtig. So dürften Vorfälle außerhalb der Häfen im Hinblick auf ihre Wirkung auf die Umgebung (z. B. Beunruhigung der Bevölkerung, ungünstiges Beispiel für die Ordnung im Hafengebiet oder auf anderen Schiffen) anders zu bewerten sein als die gleichen Vorkommnisse während der Durchfahrt durch die Territorialgewässer.

Im übrigen entspricht es der internationalen Zusammenarbeit, daß die staatlichen Organe auf Ersuchen eines ausländischen Kapitäns oder Konsuls stets einzugreifen haben. Überhaupt ist die Verständigung der in Frage kommenden Konsulate sowie unseres Außenministeriums in allen Fällen erforderlich, in denen sich die Notwendigkeit eines Einschreitens gegen ausländische Schiffe bzw. Angehörige ihrer Besatzungen ergibt.

²⁰ Lehrbuch des Völkerrechts, a. a. O., S. 206.

²¹ Vgl. in diesem Sinne auch Art. 19 Abs. 1 der Genfer Konvention über Territorialgewässer und Ergänzungszone.

Hinsichtlich der Zivilgerichtsbarkeit gegenüber einem fremden Handelsschiff ist zunächst zu prüfen, ob es sich um ein Staatshandelschiff handelt oder nicht, denn gegenüber Staatshandelschiffen sind zivilrechtliche Zwangsakte grundsätzlich unzulässig. Bei nicht-staatlichen Handelsschiffen ist zu prüfen, ob sie die Territorialgewässer, von See kommend, nur durchfahren, um wieder die offene See zu erreichen, oder ob sie in den Territorialgewässern liegen bzw. diese nach Verlassen des Hafens durchfahren. Im ersten Falle darf das Schiff nicht angehalten werden, um zivilrechtliche Akte gegen eine an Bord befindliche Person durchzuführen; es ist aber zulässig, z. B. einen Arrest in das Schiff zu vollstrecken, wenn es sich um Verbindlichkeiten handelt, „die das Schiff selbst im Verlauf seiner Reise durch die Gewässer des Küstenstaates ... auf sich geladen hat“²².

*

Im Interesse der friedlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und der Koexistenz erscheint es angebracht, den Status unserer Territorialgewässer weitgehend der Genfer Konvention über die Territorialgewässer und die Ergänzungszone vom 29. April 1958 anzupassen, wie es in der Anordnung über die Sicherung der Seegrenze bereits teilweise geschehen ist. Schließlich kodifiziert die genannte Konvention zum großen Teil geltendes internationales Seerecht. Allerdings dürften einige Vorbehalte erforderlich sein, die klarstellen, daß dieses Abkommen nicht in allen Punkten dem demokratischen Völkerrechtsstandpunkt entspricht und somit für die DDR nicht als schlechthin akzeptabel gelten kann. Die sozialistischen Staaten haben zur Klarstellung bei der Ratifikation dieses Abkommens Vorbehalte zur Immunität der Staatsschiffe und zur Durchfahrt der Kriegsschiffe angebracht; so heißt es z. B. in den entsprechenden Erklärungen der UdSSR:

„Art. 20: Die Regierung der UdSSR ist der Auffassung, daß Staatsschiffe in fremden Territorialgewässern Immunität besitzen und die in diesem Artikel erwähnten Maßnahmen nur mit Zustimmung des Flaggenstaates angewandt werden dürfen.“

Art. 23: Die Regierung der UdSSR ist der Auffassung, daß ein Küstenstaat das Recht hat, Vorschriften über die Genehmigung der Durchfahrt fremder Kriegsschiffe durch seine Territorialgewässer zu erlassen.“²³

In jedem Fall ist dem Status unserer Territorialgewässer und den auf seiner Grundlage geschaffenen Maßnahmen zur Sicherung unseres Küstengebietes und der friedlichen Seeschifffahrt eine große Bedeutung für die Sicherung des Friedens in der Ostsee beizumessen.

²² Vgl. Art. 20 derselben Konvention.

²³ UN-Dokument ST/LEG/3, Rev. 1, S. XXI-8.

Im VEB Deutscher Zentralverlag erschien:

Internationales Seerecht

Dokumente in drei Teilen, Teil I, 1. Band.

Zusammenstellung und Bearbeitung von Herbert Standke und Herbert Püschel mit einer Einleitung von Prof. Dr. Gerhard Reintanz.

211 Seiten • Kunstleder • Preis: 15,60 DM

Der erste Band dieser Sammlung seerechtlicher Übereinkommen enthält die wichtigsten internationalen seerechtlichen Abkommen und Verträge aus der Zeit von 1882 bis 1939, u. a. die vollständigen Texte des Nordseefischereivertrages, der Abkommen und Statuten über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die internationale Rechtsordnung der Seehäfen sowie des Internationalen Sanitätsabkommens von 1926 und des Freibord-Abkommens von 1930.