

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 straßprozessualen 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. Nachteile.	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 Bemannung 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) Einzelne 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