

(2) Zum Gouverneur des Distrikts Galizien berufe ich den Distriktschef Dr. Lasch.

(3) Dem Gouverneur untersteht der Chef des Amtes des Gouverneurs und die ~~44~~- und Polizeiführer. Im übrigen gelten für die Gliederung der Behörde des Gouverneurs die für die Behörde der Distriktschefs im Generalgouvernement erlassenen Vorschriften entsprechend.

§ 3

Der Distrikt Galizien wird in Kreishauptmannschaften und kreisfreie Städte eingeteilt. An der Spitze der Kreishauptmannschaft steht der Kreishauptmann, an der Spitze der kreisfreien Stadt der Stadthauptmann. Für die Gliederung der Behörde des Kreishauptmanns und des Stadthauptmanns gelten die im Generalgouvernement erlassenen Vorschriften entsprechend.

§ 4

Die Amtssprache in dem Distrikt Galizien ist deutsch. Die ukrainische und die polnische Sprache sind zugelassen.

§ 5

Die Verordnungen und sonstigen Rechtsetzungsakte werden in deutscher, ukrainischer und polnischer Sprache verkündet. Im übrigen bewendet es bis § 10 der Ersten Aufbauverordnung vom 26. Oktober 1939 (VBlGG. S. 3).

§ 6

Das bisher geltende Recht tritt außer Kraft, soweit es der Übernahme der Verwaltung durch das Deutsche Reich widerspricht.

§ 7

Die vom Oberbefehlshaber des Heeres und den von ihm beauftragten Stellen erlassenen Vorschriften bleiben in Geltung, soweit sie nicht durch die Einbeziehung Galiziens in die Verwaltung des Generalgouvernements gegenstandslos sind.

§ 8

Diese Verordnung tritt am 1. August 1941, 12.00 Uhr, in Kraft.
Lemberg, den 1. August 1941.

Der Generalgouverneur
Frank

Angarienrecht und amerikanische Schiffsrequisitionen

I. Durch Dekret vom 15. Februar 1941 erklärte die chilenische Regierung 3 im Hafen von Talcahuano liegende dänische Frachtdampfer von zusammen 5258 BRT. als für die Kriegsdauer beschlagnahmt ¹⁾. Zur Begründung dieser Maßnahme wurde im Beschlagnahmedekret angegeben, daß die chilenische Handelsflotte und die von anderen Ländern zur Verfügung gestellte Tonnage nicht ausreiche, um den bestehenden

¹⁾ DNB. vom 18. und 19. 2. 1941 (Völkischer Beobachter vom 19./20. 2. 1941).

Mangel an Schiffsraum zu beheben ¹⁾. Einen Monat später wurden die beschlagnahmten dänischen Schiffe in den Dienst des chilenischen Küstenfrachtverkehrs gestellt ²⁾. Im Mai wurden 2 weitere in Talcuhuano liegende dänische Dampfer von insgesamt 3092 BRT. beschlagnahmt ³⁾.

Mitte März 1941 ordnete Peru durch Dekret die Beschlagnahme eines im Hafen von Callao befindlichen dänischen Schiffes von 3173 BRT. an mit der Begründung, die nationale Notwendigkeit erfordere zur Aufrechterhaltung des Handelsverkehrs die Benutzung der ausländischen Handelsschiffe, die in die peruanischen Häfen geflüchtet seien ⁴⁾.

Ende März beschlagnahmten die Vereinigten Staaten von Amerika in ihren Häfen 2 deutsche, 28 italienische und 39 dänische Handelsschiffe von insgesamt 318702 BRT. ⁵⁾. Die Beschlagnahme wurde auf das amerikanische Spionagegesetz von 1917 gestützt. Zur gleichen Zeit stellten die USA. in ihren Häfen 11 französische Schiffe von insgesamt 124924 BRT. zur Sicherung gegen Sabotage unter Bewachung und nahmen sie Mitte Mai in militärischen Schutzgewahrsam (protective custody) ⁶⁾. Am 6. Juni 1941 wurde in den USA. ein Gesetz in Kraft gesetzt, das den Präsidenten ermächtigt, alle fremden Schiffe, die unbenutzt in den Gewässern der Vereinigten Staaten liegen, in Besitz zu nehmen und für dringende Belange des Handels und der nationalen Verteidigung zu verwenden. Zu diesem Schiffsbeschlagnahmegesetz erließ noch am Tage des Inkrafttretens der Präsident eine Ausführungsverordnung, durch die er die Bundesschiffahrtsbehörde mit der Durchführung der Requisitionen beauftragte. Über das Schiffsbeschlagnahmegesetz und die Ausführungsverordnung ist vom amerikanischen Staatsdepartment die nachstehende Verlautbarung herausgegeben worden ⁷⁾:

Pursuant to section 1 of the act of Congress approved June 6, 1941 authorizing the acquisition by the United States of title to or the use of domestic or foreign merchant vessels for urgent needs of commerce and national defense, the President on June 6, 1941 issued an Executive order (No. 8771) authorizing the United States Maritime Commission "to purchase, requisition, charter, requisition the use of, or take over the title to, or the possession of, any or all foreign merchant vessels which are lying idle in waters within the jurisdiction of the United States, including the Philippine Islands and the Canal Zone, including

¹⁾ DNB. vom 18. 2. 1941 (Völkischer Beobachter vom 19. 2. 1941); vgl. auch Relazioni Internazionali 1941, S. 618.

²⁾ United Press vom 19. 3. 1941 (Neue Zürcher Zeitung vom 20. 3. 1941).

³⁾ Berlingske Tidende vom 11. 5. 1941.

⁴⁾ DNB. vom 17. 3. 1941.

⁵⁾ Siehe dazu Dep. of State Bull. Bd. IV (1941), S. 419f.

⁶⁾ Siehe dazu The Times vom 17. 5. 1941.

⁷⁾ Dep. of State Bull. Bd. IV (1941), S. 701f.

all tackle, apparel, furniture, spare parts and equipment, and all stores, including fuel, aboard such vessels or appertaining thereto, for the use and disposition hereinafter directed."

The Commission was further authorized, "to such extent and upon such terms and conditions as the Commission shall deem desirable and conducive to the national defense:

"(a) To operate any or all of such vessels, either directly or by agent, in any service of the United States, or in any commerce, foreign or coastwise.

"(b) To charter or lease any or all of such vessels to any persons for operation in any service of the United States, or in any commerce, foreign or coastwise: *Provided*, that no vessel shall be transferred, chartered, or leased to any belligerent government without the approval of the President.

"(c) To document any or all of such vessels under the laws of the United States or any neutral country of the Western Hemisphere.

"(d) To make such other use or disposition of any or all of such vessels as the President may hereafter direct.

"(e) To repair, equip, and man such vessels and to do whatever may be necessary to accomplish the purposes of the said act or this order."

The Commission was also directed to determine and make to the owners of such vessels just compensation for the vessels or for their use.

Auf Grund der Verordnung vom 6. Juni hat die amerikanische Bundesschiffahrtsbehörde bereits die Übernahme mehrerer der beschlagnahmten deutschen, italienischen und dänischen Schiffe verfügt ¹⁾.

Anfang April 1941 requirierte Mexiko in seinen Häfen 2 deutsche und 10 italienische Handelsschiffe von zusammen etwa 74000 BRT. ²⁾. Das Requisitionsdekret vom 8. April lautet in deutscher Übersetzung wie folgt: ³⁾

Art. 1. — Das Außenministerium wird den diplomatischen Vertretern der kriegführenden Staaten, deren Flaggen auf den in nationalen Häfen festliegenden Schiffen wehen, notifizieren, daß die mexikanische Regierung diese Schiffe beschlagnahmt, um sie für den kommerziellen, sowie für den Hochsee- und Küstenverkehr zu benutzen.

Art. 2. — Das Innenministerium wird die beschlagnahmten Schiffe immatrikulieren, nationale Flaggen auf ihnen setzen und sofort ein genaues Inventar aufnehmen.

Art. 3. — Der Innenminister wird die nötigen Papiere ausstellen, damit die Offiziere und Mannschaften der Schiffe im Lande verbleiben können, solange der gegenwärtige Notzustand dauert oder bis ein sicherer Weg gefunden ist, sie in die Heimat zu befördern. Offiziere und Mannschaften werden gebührende Rücksicht erfahren.

¹⁾ The Times vom 16. 6. 1941, Associated Press vom 18. 6. 1941, DNB. vom 20. 6. 1941, Berlingske Tidende vom 13. 7. 1941.

²⁾ DNB. vom 2. 4. 1941.

³⁾ Nach amtlicher Mitteilung.

Art. 4. — Der Finanzminister wird die jedem Schiff entsprechende Entschädigung festsetzen und den Eigentümern die mexikanischen Gesetzen entsprechenden Einsprüche gestatten. Eine Entschädigung soll nach Ende des Krieges bezahlt werden zuzüglich der Zinsen für die Zeit zwischen dem Datum des Dekrets und der tatsächlichen Zahlung.

Gegen das Vorgehen Chiles, Mexikos, Perus und der USA. haben die Achsenmächte, Dänemark und Frankreich als die jeweils betroffenen Staaten Protest erhoben.

Auf einer Tagung am Sitz der Panamerikanischen Union nahm am 26. April 1941 der Interamerikanische beratende Finanz- und Wirtschaftsausschuß, dem die Vertreter der 21 amerikanischen Republiken angehören, unter dem Vorsitz des USA.-Unterstaatssekretärs Sumner Welles eine Resolution an, in der die Berechtigung der einzelnen amerikanischen Republiken zur Übernahme der in ihren Häfen aus Kriegsgründen untätig liegenden Schiffe fremder Flagge¹⁾ anerkannt wurde. Der Beschluß hat folgenden Wortlaut²⁾:

“WHEREAS:

“Subparagraph (D) of Article 2, Resolution IV, on economic cooperation, of the Meeting of Foreign Ministers of the American Republics at Panamá in 1939 charged the Inter-American Financial and Economic Advisory Committee with studying and proposing to the Governments the most effective measures for mutual cooperation to lessen or offset dislocations in the trade of the American republics resulting from the present war;

“The commerce of the American republics has normally been carried on in large measure in merchant vessels of non-American powers, many of which are not available for such trade because of the increasing rate of destruction of the means of maritime transportation by the belligerent nations, the consequent increased diversion of such vessels to other trades, and the prolonged stationing by their owners of a large number of such vessels in American ports interrupting their normal commercial activities; and

“The resulting shipping shortage has prejudiced and is prejudicing the commerce of and among the American Republics, creating a very grave problem for the fundamental right of the nations of the Americas to preserve the trade which is essential to their normal existence;

“Some of the American republics have already been forced to take steps with a view to remedying this situation; and

“Bearing in mind the recommendations of the Inter-American Neutrality Committee, which were adopted by Resolution I of the Second Meeting of the Ministers of Foreign Affairs of the American Republics at Habana in July 1940,

“The Inter-American Financial and Economic Advisory Committee

“RESOLVES:

“To recommend to the Governments of the American Republics:

1) Es sind dies etwa 160.

2) Dep. of State Bull. Bd. IV (1941), S. 531f.

“a. That they declare that the foreign flag vessels in American ports, the normal commercial activities of which have been interrupted as a consequence of the war, may now be utilized by the American republics in accordance with the rules of international law and the provisions of their respective national legislations, in such a manner as to promote the defense of their economies as well as the peace and security of the continent. The utilization of said vessels may be effected by the American republics either through agreements with the owners of the vessels or by virtue of the right of each of the American republics to assume complete jurisdiction and control over such vessels, and as they may deem it convenient to satisfy their own requirements.

“b. That just and adequate compensation for the utilization of the said vessels be made in accordance with the commonly accepted rules of international law and the national legislations of each of the American republics. In the determination of this compensation, the damages which might have been caused and the other obligations resulting by the presence of these ships in the ports in which they may be, shall be taken into consideration.

“c. That they reaffirm their full right to the free navigation of those vessels, both in their national and international trade, once they are under the flag of any one of the American republics, and that they agree upon measures tending to facilitate the effective exercise of said right.”

Auf diese Resolution hin erklärten die amerikanischen Republiken Ende August 1941 ihre Bereitschaft zur Übernahme der in ihren Häfen aufliegenden fremden Handelsschiffe¹⁾. In Durchführung des in der Resolution vorgeschlagenen Schiffsrequisitionsverfahrens wurden von der Regierung von Uruguay Mitte September desselben Jahres 2 italienische und 2 dänische Schiffe von zusammen 16353 BRT., die Montevideo als Zufluchtsafen angelaufen hatten und bereits im April des gleichen Jahres unter militärische Kontrolle gestellt worden waren, zwecks Gebrauch für den interamerikanischen Schifffahrtsverkehr unter ausdrücklicher Berufung auf das Angarienrecht mit Beschlag belegt²⁾.

II. Die völkerrechtliche Bewertung der amerikanischen Schiffsrequisitionen bestimmt sich danach, ob die Maßnahmen der einzelnen amerikanischen Staaten gegen die deutschen, italienischen, dänischen und französischen Schiffe auf das Angarienrecht gestützt werden können.

Das Recht der Angarie³⁾ geht in seinem geschichtlichen Ursprung auf das Mittelalter zurück. Bereits im 14. Jahrhundert nahm England für sich die Befugnis in Anspruch, zur Verteidigung seines Staatsgebietes oder zur Durchführung von Truppentransporten im Rahmen mili-

1) DNB. vom 29. 8. 1941.

2) DNB. vom 16. 9. 1941.

3) Über die Herkunft der Bezeichnung »Angarie« besteht keine vollständige Klarheit. Allgemein leitet man den Ausdruck von dem griechischen Wort »angareion« in der Bedeutung von Spanndienst ab.

tärischer Unternehmungen fremde Schiffe zu requirieren ¹⁾. Gegen diese in ihrer Auswirkung weitgehende englische Praxis wandte sich bereits frühzeitig das Völkerrechtsschrifttum. Es machte geltend, daß eine Requisition fremder Schiffe nur bei Vorliegen einer wirklichen Notlage zulässig sei ²⁾.

Im 18. Jahrhundert wurden die Schiffsrequisitionen in der Praxis der Staaten weitgehend eingeschränkt. Zahlreiche Staaten schlossen in Handelsverträgen die Vornahme von Requisitionen der Schiffe des anderen Vertragsteils gänzlich aus ³⁾. Dieser einzelvertragliche Ausschluß führte jedoch in der Folgezeit nicht zu einer Beseitigung des Requisitionsrechts überhaupt. Im Jahre 1798 verfügte das Direktorium der französischen Republik die Beschlagnahme von neutralen, in französischem Machtbereich liegenden Schiffen, die für die Beförderung französischer Truppen nach Ägypten benötigt wurden ⁴⁾.

Die Staatsverträge des 19. Jahrhunderts gingen wieder allgemein von der grundsätzlichen Zulässigkeit der Requirierung fremder Schiffe aus. Nach dem Vorbild des preußisch-amerikanischen Vertrages vom Jahre 1799 ⁵⁾ erkannten zahlreiche Staaten in einzelnen untereinander abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträgen die Requisition von in Häfen befindlichen fremden Schiffen gegen Entschädigung in Kriegzeiten sowie auch in Fällen dringender Notwendigkeit an ⁶⁾. In einem

¹⁾ Vgl. Selden, *Mare clausum* (1635), Buch II Kap. XX, S. 230; siehe auch Holdsworth in *The Law Quarterly Review* Bd. XXXV (1919), S. 12ff.

²⁾ Siehe de Vattel, *Le Droit des Gens* (1775), Buch II, Kap. IX § 121; siehe auch Grotius, *De jure belli ac pacis* (1632), Buch III Kap. XVII, S. 380f.

³⁾ Siehe u. a. spanisch-türkischer Vertrag vom 14. 9. 1782 [Art. IX] (Martens, Rec. III, 402ff.), niederländisch-amerikanischer Vertrag vom 8. 10. 1782 [Art. VIII] (Martens, Rec. III, 426ff.), russisch-dänischer Vertrag vom 8./19. 10. 1782 [Art. XIV] (Martens, Rec. III, 468ff.), preußisch-amerikanischer Vertrag vom 10. 9. 1785 [Art. XVI] (Martens, Rec. IV, 37ff.), französisch-russischer Vertrag vom 31. 12. 1786/11. 1. 1787 [Art. XXIV] (Martens, Rec. IV, 196ff.), portugiesisch-russischer Vertrag vom 9./20. 12. 1787 [Art. XVIII] (Martens, Rec. IV, 315ff.), spanisch-amerikanischer Vertrag vom 27. 10. 1795 [Art. VII] (Martens, Rec. VI, 142ff.).

⁴⁾ Arrêté vom 5. 3. 1798 (Plon-Dumaine, *Correspondance de Napoléon Ier*, Bd. IV, Nr. 2432.

⁵⁾ Freundschafts- und Handelsvertrag vom 11. 7. 1799 [Art. XVI] (Martens, Rec. VI, 668ff.).

⁶⁾ Siehe u. a. schwedisch-russischer Vertrag vom 1./13. 3. 1801 [Art. XXXII] (Martens, Rec. VII, 315ff.), amerikanisch-kolumbianischer Vertrag vom 3. 10. 1824 [Art. V] (Martens, N. R. VII (2), 984ff.), preußisch-spanischer Vertrag vom 30. 3. 1868 [Art. 5] (Martens, 1 N. R. G. XIX, 422ff.), amerikanisch-italienischer Vertrag vom 26. 2. 1871 [Art. IV] (Martens, 2 N. R. G. I, 57ff.), deutsch-portugiesischer Vertrag vom 2. 3. 1872 [Art. 2] (RGBl. 1872, S. 254ff.), französisch-spanischer Vertrag vom 6. 2. 1882 [Art. 6] (Martens, 2 N. R. G. IX, 139ff.), deutsch-mexikanischer Vertrag vom 5. 12. 1882 [Art. 14] (RGBl. 1883, S. 247ff.), deutsch-spanischer Vertrag vom 12. 7. 1883 [Art. 6] (RGBl. 1883, S. 307ff.).

im Kriege 1870/71 entstandenen Streit zwischen dem Norddeutschen Bund und der englischen Regierung verwies Bismarck zur Rechtfertigung der zu Sperrzwecken erfolgten Versenkung von 7 englischen Kohlenschiffen in der Seinemündung durch deutsche Truppen ausdrücklich auf das *jus angariae* ¹⁾.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts fand das Schiffsrequisitionsrecht, als Recht eines kriegführenden Staates gegenüber neutralen Schiffen, in den Flotteninstruktionen Schwedens ²⁾ und der Vereinigten Staaten von Amerika ³⁾ Aufnahme. In den Haager Konventionen und der Londoner Seerechtsdeklaration wurde das Angarienrecht nicht berücksichtigt.

Unter Zugrundelegung dieser geschichtlichen Entwicklung des Schiffsrequisitionsrechts kann festgestellt werden, daß bei Beginn des Weltkrieges das Angarienrecht als ein Recht kriegführender Staaten, im Falle der Kriegsnotwendigkeit neutrale Schiffe in ihrem Hoheitsbereich zu beschlagnahmen und gegen Entschädigung für sich zu verwenden, vielfach in Übung war.

Im Weltkrieg selbst ist seitens der Alliierten vom Angarienrecht in weitem Maße Gebrauch gemacht worden. So requirierte im Mai 1917 Großbritannien ⁴⁾ unter Berufung auf das Angarienrecht 11 niederländische Schiffe von zusammen etwa 40000 BRT. und im März 1918 die Vereinigten Staaten ⁵⁾ und Großbritannien ⁶⁾ ebenfalls unter Hinweis auf das Angarienrecht die in amerikanischen und britischen Häfen liegenden niederländischen Schiffe von insgesamt 1 Million BRT.

Es ist nun zu untersuchen, ob das Angarienrecht auch nichtkriegführenden Staaten, wie es im gegenwärtigen Kriege die Vereinigten

¹⁾ Siehe Weisung Bismarcks vom 25. 1. 1871 an den deutschen Botschafter in London (Brit. State Papers Bd. LXI (1870—71), S. 580f.). — Bemerkenswert ist, daß in diesem Falle zum ersten Mal in der Staatenpraxis für das Schiffsrequisitionsrecht der in der Wissenschaft bereits geläufige Ausdruck »Angarienrecht« verwendet worden ist.

²⁾ Handbok i Internationell Rätt för Marinen, utarb. inom Marinestaben, Stockholm 1911 (§ 54 Ziff. 345).

³⁾ Naval War Code von 1900 [Art. VI] (Naval War College, Int. Law Discussions 1903, S. 104).

⁴⁾ Siehe Note des britischen Gesandten im Haag vom 22. 5. 1917 an den niederländischen Außenminister und Weisung des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 28. 2. 1918 an den britischen Gesandten im Haag (Miscellaneous No. 5 (1918) Cd. 8986 No. 1, 5); siehe ferner auch Fayle, Seaborne Trade Bd. III, S. 150).

⁵⁾ Siehe Proklamation des amerikanischen Präsidenten vom 20. 3. 1918 und Weisung des amerikanischen Staatssekretärs vom 29. 3. 1918 an den amerikanischen Gesandten im Haag (U. S. For. Rel. 1918 Suppl. 1 Vol. II p. 1416f., 1434).

⁶⁾ Siehe Weisung des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 21. 3. 1918 an den britischen Gesandten im Haag und Memorandum der britischen Regierung vom 25. 4. 1918 an die niederländische Regierung (Miscellaneous No. 11 (1918) Cd. 9025 No. 1, 3); siehe ferner auch Bullock in The Brit. Yearbook of Int. Law 1922—1923, S. 117.

Staaten, Chile, Mexiko, Peru und Uruguay sind, zusteht. Aus der Staatenpraxis ist festzustellen, daß seit dem 18. Jahrhundert bis zum Weltkrieg Requisitionen fremder Schiffe durch nichtkriegführende Staaten tatsächlich nicht vorgenommen worden sind, obgleich in einer Reihe von Staatsverträgen die Möglichkeit hierfür vorgesehen war. Die zwischen den einzelnen Staaten abgeschlossenen zweiseitigen Verträge haben in dieser Hinsicht kein allgemeines Völkerrecht schaffen können.

Erst im Weltkrieg sind zum ersten Mal auch neutrale Staaten dazu übergegangen, fremde in ihren Häfen liegende Schiffe zu requirieren. Anfang 1916 ordnete das damals neutrale Portugal die Requisition von 70 in portugiesischen Häfen befindlichen deutschen Schiffen an ¹⁾. Die Requisition wurde mit dem Vorliegen eines dringenden Bedarfs an Schiffsraum begründet ²⁾. Einen Teil der requirierten Schiffe stellte Portugal später der britischen Regierung zur Verfügung. Das portugiesische Vorgehen führte im März 1916 zur deutschen Kriegserklärung, in der die deutsche Regierung das Verhalten der portugiesischen Regierung als einen schweren Rechts- und Vertragsbruch kennzeichnete ³⁾.

Im November 1915 beschlagnahmte das damals mit Deutschland noch nicht im Kriegszustand befindliche Italien, auf Grund einer zu jener Zeit erlassenen Verordnung betreffend die Requisition aller fremden Schiffe in italienischen Häfen ⁴⁾, 36 deutsche Schiffe von zusammen 143 866 BRT. ⁵⁾.

Im Juni 1917 requirierte Brasilien, das zwar damals bereits seine Neutralität aufgegeben, jedoch noch nicht an Deutschland den Krieg erklärt hatte, 43 deutsche in brasilianischen Häfen liegende Schiffe von insgesamt etwa 240 000 BRT. ⁶⁾, um sie, wie es im Requisitionsdekret ⁷⁾ heißt, entsprechend den Erfordernissen der Schifffahrt zu gebrauchen. Im Dezember desselben Jahres übergab Brasilien einen Teil der beschlagnahmten Schiffe an die französische Regierung zur Benutzung ⁸⁾. Deutschland erhob gegen das brasilianische Vorgehen Protest ⁹⁾.

¹⁾ Dekrete vom 24. und 25. 2., 1. und 6. 3., 14. 4. 1916 (Colecção Oficial de Legislação Portuguesa 1916 No. 2236, 2240, 2243, 2257—60, 2332). — Außer den 70 deutschen Schiffen wurden noch 2 österreichische Schiffe, die ebenfalls in portugiesischen Häfen lagen, von Portugal requiriert (Dekrete vom 29. 4. und 10. 7. 1916, a. a. O. 1916 No. 2358, 2496).

²⁾ Siehe Dekret vom 23. 2. 1916 (a. a. O. 1916 No. 2229).

³⁾ Siehe deutsche Note vom 9. 3. 1916 (Niemeyer, Die völkerrechtlichen Urkunden des Weltkrieges Bd. II, S. 537ff.).

⁴⁾ Verordnung vom 11. 11. 1915 (Raccolta Ufficiale 1915 Bd. V, N. 1605).

⁵⁾ Siehe Rev. Gén. de Droit Int. Publ. XXIV (1917), S. 338f.

⁶⁾ Siehe Journal du Droit International 1918, S. 166.

⁷⁾ Dekret vom 2. 6. 1917 (Colecção das Leis 1917 Bd. II N. 12501).

⁸⁾ Dekret vom 3. 12. 1917 (Colecção das Leis 1917 Bd. III N. 12733).

⁹⁾ Note vom Juni 1917 (Journal du Droit International 1917, S. 1383f.).

Im November 1917 verfügte die Regierung von Uruguay nach Abbruch der diplomatischen Beziehungen zu Deutschland die Requisition von 8 deutschen Schiffen von 42758 BRT. ¹⁾, die bei Kriegsausbruch Montevideo als Nothafen angelaufen hatten ²⁾. Die Beschlagnahme wurde im Dekret mit den Erfordernissen nationaler Interessen begründet (Art. 1).

Das neutrale Peru beschlagnahmte auf Grund eines Gesetzes vom 30. Januar 1918³⁾, das die Besitzergreifung aller für die Versorgung unentbehrlichen Transportschiffe vorsah, die in peruanischen Häfen befindlichen 10 deutschen Schiffe ⁴⁾ und vercharterte sie im September 1918 an die »Shipping Board Emergency Fleet Corporation« in den USA. ⁵⁾.

Ende August 1918 ordnete die neutrale spanische Regierung die Requirierung von etwa 90 in spanischen Häfen liegenden deutschen Schiffen an, um dem durch den deutschen U-Bootkrieg verursachten Mangel an lebensnotwendigem Schiffsraum abzuhelpen ⁶⁾.

Angesichts dieser Schiffsrequisitionen erhebt sich die Frage, ob auf Grund der Weltkriegspraxis die Bildung eines Gewohnheitsrechts anzunehmen ist derart, daß nunmehr auch den nichtkriegführenden Staaten das Angarienrecht zuerkannt werden muß. Hier ist festzustellen, daß es nur wenige Staaten gewesen sind, die im Weltkrieg als Neutrale Requirierungen deutscher Schiffe vorgenommen haben. Das Vorgehen der einzelnen Staaten erfolgte unter Protest des Deutschen Reiches als des betroffenen Staates. Im Falle Portugal griff Deutschland sogar zum letzten ihm zur Verfügung stehenden Abwehrmittel: es erklärte Portugal den Krieg. Es ist ferner zu beachten, daß die betreffenden Staaten sich in ihren Requisitionsverordnungen in keinem Falle ausdrücklich auf das Recht der Angarie bezogen haben, wie dies bei den Requirierungen durch die Alliierten stets geschehen ist; sie verwiesen vielmehr zur Begründung ihres Vorgehens auf im einzelnen verschiedene Umstände tatsächlicher Natur. Portugal berief sich auf Mangel an Schiffsraum, Uruguay auf nationale Interessen, Peru auf Notwendigkeiten der Transportlage, Brasilien auf Erfordernisse der Schifffahrt und Spanien auf Versorgungsschwierigkeiten, während Italien für sein Verhalten gar keine Begründung gab. Die von den einzelnen Staaten angegebenen Gründe deckten sich größtenteils nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten, sondern

¹⁾ Siehe Journal du Droit International 1918, S. 164.

²⁾ Dekret vom 9. 11. 1917 (Registro Nacional 1917, S. 788).

³⁾ Gesetz vom 30. 1. 1918 (Anuario de la Legislación Peruana Bd. XII (1917) No. 2696).

⁴⁾ Siehe Journal du Droit International 1918, S. 163, 1583.

⁵⁾ Vertrag vom 6. 9. 1918 (vgl. peruanische Gesetze vom 28. 10. und 21. 12. 1920, a. a. O. Bd. XXV No. 4165, 4204).

⁶⁾ Siehe Erklärung der spanischen Regierung vom 21. 8. 1918 (Harley in A. J. 1919, S. 298f.).

waren nur fingiert. Denn ein bedeutender Teil der requirierten Tonnage ist gar nicht in den Schiffspark der Nehmestaaten überführt, sondern vielmehr den Alliierten zur Verfügung gestellt worden. Die von den einzelnen Staaten behaupteten nationalen Schifffahrtsschwierigkeiten waren nur ein Vorwand, um den Kriegsgegnern Deutschlands deutsche Tonnage in die Hände zu spielen.

Auf der Grundlage dieser Feststellungen wird man zu dem Ergebnis gelangen müssen, daß die von den nichtkriegführenden Staaten während des Weltkrieges angewandte Methode der Schiffsrequisierungen nicht als eine von der Mehrzahl der Staaten geübte und auf einheitlicher Rechtsüberzeugung beruhende Praxis angesehen werden kann. Die Weltkriegspraxis hat somit kein Gewohnheitsrecht entstehen lassen. Der vor dem Weltkrieg geltende Rechtszustand ist daher auch für die Zeit nach dem Weltkrieg und damit für den gegenwärtigen Krieg maßgebend geblieben.

Das Angarienrecht ist ein auf militärischen Notwendigkeiten beruhendes Kriegerrecht und als solches steht es nur Kriegführenden, nicht aber Neutralen zu ¹⁾.

Für die Beurteilung des Vorgehens der einzelnen amerikanischen Staaten gegen die Schiffe der Achsenmächte, Dänemarks und Frankreichs im gegenwärtigen Kriege ergibt sich auf Grund der ermittelten völkerrechtlichen Rechtslage folgendes:

Die Schiffsrequisitionen, wie sie in Mexiko, Chile, Peru, Uruguay und in den Vereinigten Staaten im einzelnen vollzogen wurden und wie sie den amerikanischen Republiken vom Interamerikanischen Finanz- und Wirtschaftsausschuß allgemein empfohlen worden sind, können ebensowenig wie die während des Weltkrieges von Portugal, Brasilien, Uruguay, Peru, Italien und Spanien getroffenen Requisitionsmaßnahmen auf das Angarienrecht gestützt werden, da dieses Recht jenen Staaten in ihrer Eigenschaft als Neutralen im gegenwärtigen Kriege nicht zusteht ²⁾. Wenn Mexikos Außenminister zur Begründung des mexikanischen Requisitionsdekrets hervorhob, daß die elementaren Prinzipien der Gerechtigkeit und Billigkeit die internationale Doktrin veranlaßt hätten, das Angarienrecht auch den Neutralen zuzuerkennen, so setzte er sich damit in Widerspruch zum geltenden Völkerrecht. Der mexikanische Außenminister ist sich wohl auch selbst der Schwäche seiner rechtlichen Argumentation bewußt gewesen, hat er doch fast entschuldigend seiner Begründung hinzugefügt, die Zuerkennung des

¹⁾ So auch herrschende Meinung (siehe u. a. Oppenheim-Lauterpacht, *International Law* 5. Aufl. Bd. II, S. 621; Rolin, *Rev. de Droit Int. et de Lég. Comp.* 3^e s., t. I (1920), S. 19; Hyde, *International Law* (1922) Bd. II, S. 261 ff.).

²⁾ Vgl. *Relazioni Internazionali* 1941, S. 459 f., 486 f.

Rechts der Angarie an die Neutralen bedeute doch nur eine kleine Entschädigung für die Schäden, die ihnen der Neutralitätsstatus verursacht habe.

Die durch das Angarienrecht nicht gerechtfertigten amerikanischen Schiffsrequisitionen erweisen sich in ihrer Zweckbestimmung als eine Beitragsleistung der amerikanischen Staaten zur britischen Kriegsführung. Denn der von den amerikanischen Staaten requirierte Schiffsraum soll in seiner Verwendung unmittelbar oder mittelbar der Versorgung Großbritanniens zugute kommen¹⁾. Schlüter.

Abgeschlossen am 1. November 1941

Rechtsprechung

Britische und französische Prisenrechtsprechung im gegenwärtigen Kriege

I. Im Jahre 1932 wurde vom Prisenhof London über den letzten aus dem Weltkrieg noch ausstehenden Prisenfall entschieden. Sieben Jahre später fällt der neu errichtete Prisenhof London das erste britische Prisenurteil des gegenwärtigen Krieges. Die mit diesem Urteil eingeleitete Praxis umfaßt bereits eine stattliche Anzahl von Entscheidungen, von denen wie im Weltkrieg die wichtigsten in Lloyd's Reports of Prize Cases (Ll. P. C. [2 nd]) gesammelt und veröffentlicht worden sind²⁾.

Für die Urteilsfindung steht den britischen Prisenengerichten keine Kodifikation des materiellen Prisenrechts zur Verfügung. In einer am 1. September 1939 erlassenen Prize Act³⁾ ist lediglich die allgemeine Ausdehnung des Prisenrechts auf Luftfahrzeuge und deren Ladungen bestimmt worden. Ein im Jahre 1923 von der britischen Admiralität als Kommandantenanweisung herausgegebenes Naval Prize Manual, in dem

¹⁾ Die britische Regierung hat dies selbst in einer Mitteilung an die Regierung der Vereinigten Staaten vom 12. Juli 1941 anerkannt: »Die Regierung Seiner Majestät gibt bekannt, daß sie in Berücksichtigung der Verwendung, die diesen Schiffen zugedacht ist, vollkommen die Maßnahmen billigt, die die Regierung der Vereinigten Staaten gegenwärtig trifft, um die in den Vereinigten Staaten befindlichen italienischen und deutschen Schiffe für die Verwendung zur See auszurüsten. Die Regierung Seiner Majestät erkennt in Dankbarkeit die Hilfe an, die ihr und ihren Verbündeten infolge der Dienste, die diese Schiffe leisten werden, zuteil werden wird, und verzichtet daher auf ihre Rechte als kriegführende Macht, was diese Schiffe anbetrifft« (Reuter vom 12. 7. 1941).

²⁾ Bis August 1941 sind 72 Urteile des Prisenhofs London, 2 Urteile des Prisenhofs Sansibar und je 1 Urteil der Prisenhöfe Bombay, Neufundland, Sidney, Perth (Australien), Kap der Guten Hoffnung, Natal und Sierra Leone bekannt geworden.

³⁾ Prize Act 1939 (2 & 3 Geo. 6. Ch. 65).