

Kriegsschiffwracks

Welches Recht gilt für Fragen des Eigentums, der Beseitigung und der Haftung?

Jan Asmus Bischoff^{*,†}

I. Einleitung	456
II. Der Begriff des Kriegsschiffwracks	457
III. Der völkerrechtliche Rechtsstatus von Kriegsschiffen	459
IV. Eigentum an Kriegsschiffwracks	460
A. Völkerrechtliche Regelungen über den Eigentumsübergang am Kriegsschiffwrack	462
1. Regelungen in allgemeinen völkerrechtlichen Verträgen	462
a) Seerechtsübereinkommen	462
b) UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage	462
c) Bergungsabkommen von 1910 und 1989	463
2. Regelungen im Völkergewohnheitsrecht	463
a) Rechtsverlust durch Wrackwerdung auf Hoher See	464
b) Rechtserwerb durch Kriegshandlungen	464
c) Rechtserwerb durch Küstenstaat	465
d) Rechtsverlust durch Dereliktion wegen Zeitablauf	466
aa) Staatenpraxis/Rechtsüberzeugung	466
bb) Bewertung	469
3. Regelungen durch allgemeine Rechtsgrundsätze	471
B. Regelung des Eigentums an Kriegsschiffwracks durch die Staaten	471
1. Völkerrechtliche Begrenzung der Reichweite der Regelungsbefugnisse in Bezug auf das Eigentum an Kriegsschiffwracks	471
2. Kollisionsrechtliche Lösung	473
3. Zwischenergebnis	476
V. Der Rechtsstatus des Kriegsschiffwracks	476
A. Fortbestand der Immunität eines Kriegsschiffwracks	476
1. Regelungen in Abkommen	476
2. Gewohnheitsrecht	477
a) Fortbestand der besonderen Kriegsschiffimmunität	477
b) Lösung über die allgemeinen Grundsätze der Staatenimmunität	479
B. Fortbestand der ausschließlichen Hoheitsgewalt	481
VI. Folgen für Beseitigungspflichten und Haftung	485
A. Völkerrechtliche Pflichten und Rechte bei Gefahr für die Seefahrt oder Meeresumwelt	485
B. Haftung für Schäden	487
VII. Schluss	488
Summary	489

^{*} Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, Hamburg.

I. Einleitung

Vor einiger Zeit war in der Presse zu vernehmen, dass der Uruguayer Héctor Bado Versuche unternommen hatte, das deutsche Schlachtschiff Graf Spee zu heben, um es als Museumsschiff zu nutzen. Das Wrack der Graf Spee befand sich, nachdem das Schiff von seiner Besatzung 1939 auf Hoher See versenkt worden war¹, seit Ausdehnung des Küstenmeeres von Uruguay auf 12 Seemeilen in dessen Hoheitsgebiet. Herr Bado hatte für die Hebung eine Lizenz von der Regierung Uruguays erhalten, wogegen die Bundesrepublik, die sich darauf berief, Eigentümer des Schiffes zu sein, zunächst protestierte². Ferner war jüngst im Fernsehen ein Bericht über eine Tauchexpedition zum Wrack des deutschen Kreuzers Blücher zu sehen³, das sich seit der Versenkung des Schiffes am 9. April 1940 im Oslo-Fjord befindet. Norwegen hatte dieses Wrack zusammen mit dem sonstigen Wehrmachtseigentum auf norwegischem Territorium per Gesetz am 22. März 1946 beschlagnahmt und an den Norweger Einar Høvd ing veräußert⁴. Jedoch stellte sich heraus, dass dieses Wrack mit Schweröl beladen war, womit sich eine Bergung für Høvd ing nicht mehr rentierte. Darüber hinaus wurde offenbar, dass von diesem Wrack eine Gefahr für die Meeresumwelt im Oslo-Fjord ausgeht⁵. Zuletzt war zur Hauptsendezeit ein Film über eine Tauchfahrt zum Wrack des Schlachtschiffes Bismarck zu sehen, das am 27. Mai 1941 versenkt worden war⁶.

Diese Fälle sind Beispiele dafür, dass auch 60 Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges und über 90 Jahre nach Beginn des Ersten Weltkrieges immer wieder in der Presse Berichte über den Fund oder die Hebung von Kriegsschiffwracks zu finden sind⁷. Dabei sind derartige Funde nicht nur für Historiker und Taucher von Interesse. Zumeist werfen diese Fälle eine Reihe juristischer Fragen auf, um die sich – angesichts der vielfältigen und oftmals widerstrebenden Interessen der beteiligten Parteien – Rechtsstreitigkeiten entwickeln. So kann von Interesse sein, wer nun Eigentümer eines solchen Wracks bzw. seiner unter Umständen wertvollen

¹ Hierzu Axel Berg, *The Graf Spee*, in: Rudolf Bernhardt (Hrsg.), *Encyclopedia of Public International Law*, Bd. II, Amsterdam 1995, 611 ff.

² Siehe auch: *Die Welt*, 9. Februar 2004, 1.

³ Ostseereport – Versunken im Oslo-Fjord, NDR 3, Sendung v. 25. November 2005, 20:15 Uhr.

⁴ *Lov om fiendegods o.a.*, Nr. 4, v. 22. März 1946; abgedruckt in: *Norges Lov 1682-1948*, 2229 ff.; ferner siehe: Urteil des Obersten Norwegischen Gerichts, v. 21. März 1970, *Norsk Retstidende* 135 (1970), 346 ff.

⁵ *Ingo v. Münch*, *International Legal Problems of the Marine Environment*, in: *Internationales Seerecht*, Heidelberg 1985, 133 (139).

⁶ James Cameron präsentiert: *Die Bismarck*, RTL, Sendung v. 2. Januar 2006, 20:15 Uhr.

⁷ Während des Ersten Weltkrieges ist eine Gesamttonnage von 15 Millionen Tonnen versenkt worden, während allein im Zweiten Weltkrieg die Alliierten mehr als 21 Millionen Tonnen verloren haben; weitere Ausführungen hierzu und Nachweise bei Ludwik Gelberg, *Rechtsprobleme der Bergung auf Hoher See*, *GYIL* 15 (1971), 429. Eine Datenbank mit einer Sammlung von Wracks allein in norwegischen Gewässern findet sich im Internet unter: <<http://www.skovheim.org>>.

Ladung ist⁸. Oder es stellt sich die Frage, wie solche Wracks, die vielfach zugleich die letzte Ruhestätte der gefallenen Seeleute darstellen, vor unbefugtem Zugriff geschützt werden können, zumal angesichts der enormen Weiterentwicklung der Tauch- und Bergetechnik derartige Wracks auch für Privatleute zugänglich werden⁹. Ein in dieser Hinsicht neuer Aspekt, nämlich das Kriegsschiffwrack als schützenswertes Objekt von historischer Bedeutung, ist durch die Verhandlungen zur UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage¹⁰ beleuchtet worden. Aber nicht nur der Schutz, sondern auch die Beseitigung des Wracks kann von Interesse sein, wenn – wie im Fall der Blücher – von dem Wrack eine Gefahr für die Seeschifffahrt oder die Meeresumwelt ausgeht. Verwirklichen sich diese Gefahren in einem Schaden, ist fraglich, wer für diesen haftet.

In der im Schwerpunkt völkerrechtlichen Literatur sind einzelne dieser Aspekte erörtert worden¹¹. Indes fehlt es doch an einer systematischen Gesamtbetrachtung, in der diese unterschiedlichen Aspekte beurteilt und die genannten Interessen in einen Ausgleich gebracht werden können. Gegenstand dieser Untersuchung soll daher ein Versuch sein, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, in den diese Fragen eingebettet und schlüssig beurteilt werden können.

II. Der Begriff des Kriegsschiffwracks

Der Begriff des Kriegsschiffwracks lässt sich auf zweierlei Weise mit Inhalt füllen. Zum einen lässt sich das Kriegsschiffwrack in der Ableitung von dem Begriff des Kriegsschiffs verstehen. Eine Definition des Begriffs des Kriegsschiffs, die heutzutage gewohnheitsrechtlich verfestigt ist¹², findet sich in Art. 29 des See-

⁸ Als Beispiel mag die 1916 mitsamt ihrer Ladung aus Gold- und Silberbarren versenkte *Lusitania* dienen; siehe hierzu *Gelberg* (Anm. 7), 431.

⁹ *Michael Williams*, "War Graves" and Salvage: Murky Waters?, *IntML* 5 (2000), 152.

¹⁰ UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, v. 2. November 2001, *ILM* 41(2002), 40 ff.; die Konvention ist derzeit (Stand 1. März 2006) nur von Panama, Bulgarien, Kroatien, Spanien, Libyen und Nigeria ratifiziert worden, jedoch nicht in Kraft; siehe: <<http://portal.unesco.org/la/convention.asp?KO=13520&language=E&order=alpha>>.

¹¹ Zur Frage des Eigentums an Kriegsschiffwracks siehe *Hans Ewald*, Besitz und Eigentum an versenkten Schiffen, *MDR* 1957, 134 ff.; *Willibald Hermsdörfer*, Zum Eigentum Deutschlands an seinen in den Weltkriegen gesunkenen Kriegsschiffen und den abgestürzten Militärflugzeugen, in: *Krisensicherung und humanitärer Schutz – FS für Dieter Fleck*, Berlin 2004, 267 ff.; zur Frage des Kriegsschiffwracks als Kulturgut siehe *Lucius Cafilisch*, Submarine Antiquities and the International Law of the Sea, *NethYIL* 13 (1982), 3 ff.; *Sarah Dromgole/Nicholas Gaskell*, Draft UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage 1998, *IJMCL* 14 (1999), 171 ff.; *Craig Forrest*, An International Perspective on Sunken State Vessels as Underwater Cultural Heritage, *ODIL* 34 (2003), 41 ff.; *Ronald Herzog*, Kulturgut unter Wasser, zugl. Univ. Diss. Tübingen 2001, Aachen 2002; zur Frage des Kriegsschiffwracks als Kriegsgrab siehe: *Williams* (Anm. 9), 151 ff.

¹² *Wilhelm Karl Gecck*, Warships, in: *Bernhardt* (Anm. 1), Bd. IV, 1413, mit Verweis auf die Definition der VII. Hager Konvention über die Konversion von Handels- in Kriegsschiffe sowie Art. 8 Abs. 2 der Genfer Konvention über die Hohe See von 1958.

rechtsübereinkommens (SRÜ)¹³. Hiernach ist ein Kriegsschiff ein zu den Streitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen eines solchen Schiffes seiner Staatszugehörigkeit trägt¹⁴; es muss unter dem Befehl eines Offiziers stehen, der sich im Dienst des jeweiligen Staates befindet und dessen Name in der entsprechenden Rangliste der Streitkräfte oder in einer gleichwertigen Liste enthalten ist. Die Besatzung muss der militärischen Disziplin unterliegen.

Das Kriegsschiff zählt zu der Gruppe der Staatsschiffe. Ist der Eigentümer des Schiffes ein Staat oder wird ein Schiff, das in Privateigentum steht, zu hoheitlichen Zwecken genutzt, so zählt das Schiff üblicherweise zu den Staatsschiffen¹⁵. Innerhalb der Gruppe der Staatsschiffe werden nun wiederum Unterscheidungen nach der Nutzung der Schiffe im Speziellen getroffen. So unterscheidet man zwischen den Schiffen, die ausschließlich zum Handel genutzt werden und den sonstigen Staatsschiffen, die man auch als Regierungsschiffe oder Staatsschiffe im engeren Sinne bezeichnen kann. Zu letzterer Kategorie zählen neben den Kriegsschiffen die Repräsentationsschiffe, aber auch die Dienstschiffe von Polizei und Zoll¹⁶. Wenn das Seevölkerrecht der Staatsschiffseigenschaft eine besondere rechtliche Bedeutung zumisst, so bezieht sich dies meist nur auf die Staatsschiffe im engeren Sinne.

Der Begriff des Kriegsschiffwracks kann aber nicht nur in Ableitung von dem Begriff des Kriegsschiffs verstanden werden, sondern vielmehr auch in Abgrenzung hierzu. Üblicherweise wird der Begriff des Schiffes definiert als "ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht unbedeutender Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen"¹⁷. Das Wrack ist aber ein ehemaliges Schiff, das seinen Schiffscharakter unrettbar verloren hat, oder dessen Wiederherstellung sich aus ökonomischen Gründen nicht mehr rentiert¹⁸. Das Schiff ist zum Wrack also

¹³ United Nations Convention on the Law of the Sea, v. 10. Dezember 1982, BGBl. 1994 II, 179 ff.

¹⁴ Hilfsschiffe der Streitkräfte, so z.B. Tender, Schlepper u.ä., werden in der Regel nicht zu den Kriegsschiffen gezählt, wohl aber zu den Dienstschiffen. Siehe Eberhardt Menzel, Die Immunität der Staatsschiffe, Hamburg 1961, 8.

¹⁵ Art. 1 Nr. 8 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage definiert Staatsschiffe als "vessels [...] that were owned or operated by a State and used, at the time of sinking, only for government non-commercial purposes, that are identified as such"; ebenso Bin Cheng, State Ships and State Aircraft, Current Legal Problems 11 (1958), 225 (228); Gil Carlos Rodriguez Iglesias, State Ships, in: Bernhardt (Anm. 1), Bd. IV, 638.

¹⁶ Menzel (Anm. 14), 7; Erwin Beckert/Gerhard Breuer, Öffentliches Seerecht, Berlin/New York 1991, Rn. 426.

¹⁷ Ingo v. Münch, Diplomatischer Schutz für Schiffe, in: Recht über See, FS Stödter, Hamburg 1979, 230 (240); ebenso Beckert/Breuer (Anm. 16), Rn. 414; BGH NJW 1952, 1135; viel weiter hingegen ist die Definition von Cheng (Anm. 15), 225, für den amerikanischen Begriff *vessel*. Hierunter sind ihm zufolge zu verstehen: "all water craft and other artificial contrivances of whatever description and at whatever stage of construction, whether on the stocks or launched, which are used or are capable of being or are intended to be used as a means of transportation on water, excluding, however, aircraft." Diesen Betrachtungen soll die erste Definition als die in Deutschland übliche zugrunde gelegt werden.

¹⁸ Peter Reichenbach, Zu einigen Rechtsproblemen der Wracks, in: Die Freiheit der Meere heute, Potsdam 1975, 151 (155); ähnlich Luigi Migliorino, The Recovery of Sunken Warships in

ein *aliud*, mag die Abgrenzung im Einzelfall auch schwierig sein und die Übergänge fließend¹⁹.

III. Der völkerrechtliche Rechtsstatus von Kriegsschiffen

Kriegsschiffe sind als Staatsschiffe durch ein besonderes seevölkerrechtliches Regime gekennzeichnet. Staatsschiffe im engeren Sinne genießen nach Maßgabe des Art. 32 SRÜ im Küstenmeer, also im Hoheitsgebiet des Küstenstaates sowie nach den Artt. 95 f. SRÜ auf Hoher See Staatenimmunität (*sovereign immunity*)²⁰. Nach Art. 236 SRÜ sind die Staats- und Kriegsschiffe von den Bestimmungen des SRÜ in Bezug auf den Meeresumweltschutz ausgenommen. Die Artt. 32, 95 f. SRÜ sind Ausdruck des gewohnheitsrechtlich verfestigten Grundsatzes der Staatenimmunität²¹, die sich gemäß dem völkerrechtlichen Grundsatz *“par in parem non habet iurisdictionem”* aus dem Grundsatz der souveränen Gleichheit der Staaten²² ergibt. Die Staatenimmunität beschränkt sich in seiner Anwendung keinesfalls auf Staatsschiffe, sondern gilt ebenfalls für Staatsoberhäupter, Regierungsmitglieder sowie Truppenkörper. Dabei findet die Staatenimmunität nur bei hoheitlichen Handlungen der Staaten, sogenannten *acta iure imperii*, im Gegensatz zu bloß privatrechtlicher Tätigkeit, den *acta iure gestionis*, Anwendung²³. Im Grundsatz lässt sich also feststellen, dass die Immunität nicht an das Eigentum knüpft, sondern vielmehr aus der tatsächlichen hoheitlichen Nutzung als Staatsschiff folgt. Im Gegensatz zur Exterritorialität beinhaltet die Immunität lediglich das Verbot der zwangsweisen Durchsetzung der Rechtsordnung, keinesfalls aber die generelle Freistellung von verpflichtenden Normen des Küstenstaates²⁴. Kriegsschiffe unter-

International Law, in: Budislav Vukas (Hrsg.), *Essays on the New Law of the Sea*, Bd. I, Zagreb 1985, 244 (251); Beckert/Breuer (Anm. 16), Rn. 417. Eine historische Definition des Wracks findet sich in dem Statute of Westminster I, 3 Edw. I c.4, von 1275. Hiernach war ein Schiff ein Wrack, wenn nicht *“a Man, a Dog or a Cat escape alive out of the ship (...)”*; dies führte dazu, da ein Wrack *per se* herrenlos war, dass die Berger ein geringes Interesse daran hatten, dass ein Mitglied der Besatzung überlebt; hierzu Sjure Braekhus, *From the Wreck of the Akerdam in 1725 to the Discovery of Coins at Runde in 1971*, *Scandinavian Studies in Law*, 20 (1976), 53 (42).

¹⁹ Reichenbach (Anm. 18), 155; Willem Riphagen, *Some Reflections on Functional Sovereignty*, *NYIL* 6 (1975), 121 (128).

²⁰ Hingegen ist die Betrachtung von Staatsschiffen als exterritorial, d.h. als ein Stück Staatsgebiet des Flaggenstaates, zu weit gehend und heute überholt; siehe hierzu Alfred Verdross/Bruno Simma, *Universelles Völkerrecht*, 3. Aufl., Berlin 1984, § 1027; Heidi Engert-Schüler, *Völkerrechtliche Fragen des Eigentums an Wracks auf dem Hohen Meer*, Hamburg 1979, 133; siehe aber noch Ferdinand Perels, *Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart*, Berlin 1903, 85; Felix Stork, in: Holtendorffs *Handbuch des Völkerrechts*, Bd. II, 1887, 437; *Case of S.S. Lotus*, *PCJ A-10* (1927), 25; sowie *BFHE* 123, 341; 149, 289, 291.

²¹ Migliorino (Anm. 18), 249.

²² Volker Epping/Christian Gloria, in: Knut Ipsen (Hrsg.), *Völkerrecht*, 5. Aufl., München 2004, § 26, Rn. 17.

²³ Verdross/Simma (Anm. 20), § 1168.

²⁴ Iglesias (Anm. 15), 640; Menzel (Anm. 14), 11.

liegen also nicht der Exekution der küstenstaatlichen Gesetze, Urteile oder Verwaltungsanordnungen. Mithin dürfen ohne die Erlaubnis des Kommandanten küstenstaatliche Organe ihre Aufgaben auf dem Schiff nicht ausführen. Eine Vollstreckung in das Schiff ist nicht möglich. Schadensersatz für durch das Schiff und die Besatzung angerichtete Schäden muss vor Gerichten des Flaggenstaates geltend gemacht werden²⁵. Jedoch kann nach Maßgabe des Art. 30 SRÜ im Falle der Missachtung der Gesetze des Küstenstaates dieser die Aufforderung aussprechen, das Küstenmeer zu verlassen²⁶.

Weiterhin übt der Flaggenstaat auf den Kriegs- und Staatsschiffen die ausschließliche Hoheitsgewalt (*exclusive jurisdiction*) aus. Allein der Flaggenstaat kann auf diesen Schiffen Hoheitsakte setzen²⁷. Der Kommandant eines Schiffes übt die Hoheitsgewalt für den Flaggenstaat auf dem fremden Territorium aus²⁸. Insofern unterscheidet sich das Staats- und Kriegsschiff von den sonstigen Schiffen, als bei letzteren auch die Küstenstaaten nach Maßgabe der Artt. 27 f. SRÜ Hoheitsgewalt ausüben und diese auch vollstrecken können.

Auch wenn die Begriffe des Kriegs- und Staatsschiffs sowie der besondere rechtliche Status heutzutage gewohnheitsrechtlich verfestigt sind, können diese Grundsätze auf Kriegsschiffe aus der Zeit vor dem 20. Jahrhundert insofern nicht ohne weiteres angewandt werden, als eine Trennung von Staats- und Handelsschiffen zu diesen Zeiten kaum möglich war. Die genannte Definition des Begriffs des Kriegsschiffes hat erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts an Konturen gewonnen²⁹. Insofern sollen sich diese Untersuchungen im Grundsatz auf Kriegsschiffe im modernen Sinne beschränken.

IV. Eigentum an Kriegsschiffwracks

Vor der Frage eines eventuellen Fortbestands des besonderen völkerrechtlichen Rechtsstatus des Kriegsschiffs nach der Wrackwerdung soll die Eigentumslage an dem Wrack geklärt werden³⁰.

²⁵ Geck (Anm. 12), 1418; Beckert/Breuer (Anm. 16), Rn. 730; die Verantwortlichkeit des Flaggenstaates für Schäden, die das Kriegsschiff verursacht, wird in Art. 31 SRÜ ausdrücklich klargestellt; siehe auch Art. 3 § 1 der Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, v. 10. April 1926, RGBL. 1927 II, 484 ff.

²⁶ Der Fortbestand der Immunität im Falle eines unberechtigten Aufenthaltes ist jedoch umstritten; siehe Ingo v. Münch, Schiffswracks – Völkerrechtliche Probleme, in: Internationales Seerecht, Heidelberg 1985, 117 (129) (Anm. 51).

²⁷ Verdross/Simma (Anm. 20), § 1022.

²⁸ Geck (Anm. 12), 1418.

²⁹ Herzog (Anm. 11), 85; Perels (Anm. 20), 54; David Bederman, Rethinking the Legal Status of Sunken Warships, ODIL 31 (2000), 97 (99), mit dem Hinweis darauf, dass bis zur Pariser Deklaration betreffend das Seekriegsrecht, v. 16. April 1856, PrGS 1856, 585 f. die Kaperei durchaus üblich war; Beispiele für historische Kriegsschiffe siehe Cafilisch (Anm. 11), 4.

³⁰ Außer Betracht bleiben sollen hier die besonderen spezifisch deutschen Rechtsfragen, die sich aus dem Verhältnis der Bundesrepublik zum Deutschen Reich sowie durch die Niederlage in den

Ein Kriegsschiff stellt im deutschen Recht eine öffentliche Sache im Verwaltungsgebrauch dar. Der Eigentumserwerb und der Verlust richtet sich unbeschadet der Bezeichnung als öffentliche Sache nach den sachenrechtlichen Vorschriften des BGB. Sie stellen verkehrsfähige Sachen und nicht etwa *res extra commercium* dar³¹. Insbesondere ist ein Eigentumsverlust an einem Kriegsschiffwrack durch Dereliktion nach § 959 BGB möglich³². Anders ist dies etwa im französischen Recht, bei dem die öffentlichen Sachen dem *domaine public* mit der Folge unterstellt sind, dass diese faktisch dem Verkehr entzogen sind³³. Auch in den USA, obwohl hier wie im gesamten *common law* die strikte Trennung zwischen öffentlichem Recht und Privatrecht fremd ist, sind der Verkehrsfähigkeit des *public property* gewisse Grenzen gesetzt³⁴.

Einer Lösung internationaler Sachverhalte nach (internationalem) Privatrecht steht entgegen, dass – wie dargestellt – andere Rechtsordnungen den Eigentumserwerb und -verlust von Kriegsschiffen nicht wie das deutsche Recht dem Privatrecht unterstellen. Zum anderen ist aber internationales Privatrecht mit Ausnahme kollisionsrechtlicher Staatsverträge bloß nationales Kollisionsrecht³⁵. Vorrangig

Weltkriegen ergeben. Jedoch sei so viel angemerkt: Nach Art. 134 Abs. 1 GG ist das Vermögen des Deutschen Reiches grundsätzlich Vermögen des Bundes geworden. Von dem Gebrauch der Möglichkeit nach Kontrollrats-Proklamation Nr. 2, v. 20. September 1945, ABl. der MilReg, 27 ff., und Kontrollrats-Gesetz Nr. 34, v. 20. August 1946, ABl. der MilReg, 295 ff., das gesamte Eigentum der Wehrmacht auf Befehl der Zonenbefehlshaber einzuziehen, haben die Siegermächte abgesehen; siehe Hermsdörfer (Anm. 11), 279. Weiterhin schloss die Bundesrepublik Deutschland mit England am 15. August 1953 ein Abkommen über versenkte Munition und Wracks in Nord- und Ostsee – das sogenannte "Schrottabkommen" – wonach "die aus Eigentum oder Aneignungsrecht der britischen Besatzungsmacht zustehende Verfügungsmacht über (...) Wracks, die als Beutegut von der Besatzungsmacht in Anspruch genommen wurden, auf die Bundesrepublik übergegangen ist"; zitiert bei Ewald (Anm. 11), 135. Dies betrifft also auch Schiffe, die durch Aufbringung vor dem 8. Mai 1945 Eigentum Großbritanniens wurden. Auch ein Eigentumsübergang durch die Auslieferung seiner Kriegsschiffe, zu der das deutsche Reich nach Art. 188 des Versailler Vertrages verpflichtet war, hat angesichts der Selbstversenkung der Flotte vor Scapa Flow nicht stattgefunden, hierzu Hermsdörfer (Anm. 11), 275.

³¹ Hermsdörfer (Anm. 11), 281; Hans Wolff/Otto Bachof/Rolf Stober, Verwaltungsrecht, Bd. II, 6. Aufl., München 2000, § 75, Rn. 11, § 77, Rn. 18; Peter Wittig, Das öffentliche Eigentum, DVBl. 1969, 680 (682). Die Betrachtung öffentlichen Eigentums als privatrechtliches Eigentum ist keinesfalls zwingend. So unterstellte das römische Recht die öffentlichen Sachen dem *ius publicum* und entzog sie der privatrechtlichen Verfügungsgewalt; hierzu Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl., München 1917, Bd. II, 76 f.

³² Ebenso SchlHOLG, v. 2. September 1953, SchlHA 1953, 265 sowie SchlHOLG, v. 12. August 1953, SchlHA 1953, 295; Ewald (Anm. 11), 136.

³³ Siehe Winrich Ipsen, Theorie und Recht des domaine public, Göttingen 1969, 270.

³⁴ So kann die Aufgabe des Eigentums nur ausdrücklich erfolgen; siehe *United States v. Steinmetz*, 973 F.2d 212(222) (3d Cir.1992); *United States v. California*, 332 U.S. 19, 67 S.Ct. 1658, 91 L.Ed. 1889 (1947). Diese Auffassung wird abgeleitet aus Art. 4 Sec. 3 Cl. 2 der US-Verfassung, wonach: "The Congress shall have Power to dispose of and make all needful Rules and Regulations respecting the Territory or other Property belonging to the United States."

³⁵ Verdross/Simma (Anm. 20), § 7; einschränkend Jan Kroppholler, Internationales Privatrecht, 5. Aufl., Tübingen 2004, 8, mit dem Hinweis auf die Abkommen des einheitlichen internationalen Privatrechts, die völkerrechtliche Verträge darstellen.

vor dem Kollisionsrecht ist also im Folgenden die Existenz völkerrechtlicher sachrechtlicher Tatbestände mit Eigentumsbezug zu prüfen³⁶.

A. Völkerrechtliche Regelungen über den Eigentumsübergang am Kriegsschiffwrack

1. Regelungen in allgemeinen völkerrechtlichen Verträgen

a) Seerechtsübereinkommen

Auch wenn das SRÜ eine umfassende Kodifikation des Seerechts darstellt, finden sich zum Eigentum an Wracks keine Regelungen. Zwar werden in den Artt. 303, 149 SRÜ Regelungen zu Gegenständen historischer oder archäologischer Art getroffen, wovon grundsätzlich auch Kriegsschiffwracks erfasst werden können³⁷. Die Artt. 149, 303 SRÜ verpflichten die Mitgliedsstaaten, im Meer gefundene Gegenstände historischer oder archäologischer Art zu schützen. In Bezug auf die Eigentumslage ist diesen Artikeln aber wenig zu entnehmen. Art. 303 Abs. 3 SRÜ betont allein, dass die Rechte eines feststellbaren Eigentümers durch diesen Artikel nicht berührt werden. Eine eigenständige Regelung des Eigentums an Wracks kann diesem Artikel nicht entnommen werden. Vielmehr knüpft Art. 303 SRÜ an bestehende Eigentumsregelungen an.

b) UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage

Die UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage³⁸ ist ein Abkommen zur Implementierung der Artt. 149, 303 SRÜ³⁹ und dient nach Art. 1 *lit.* a) dem Schutz von Kulturgut, das sich mindestens 100 Jahre fortwährend oder unterbrochen unter Wasser befand. Die Aussagen dieses Abkommens sind jedoch für diese Untersuchung nicht aufschlussreich. Zum einen findet nach Art. 2 Abs. 8 die Konvention keine Anwendung auf Kriegsschiffe so-

³⁶ Der Vorrang des Völkerrechts vor dem deutschen IPR ergibt sich für die deutsche Rechtsordnung aus Art. 3 Abs. 2 EGBGB für Staatsverträge sowie für Art. 25 GG für Gewohnheitsrecht. Auf generelle Fragen des Rangverhältnisses zwischen dem Völkerrecht und dem nationalen Recht und insbesondere dem IPR kann und braucht hier nicht eingegangen werden; vertiefend siehe Friedrich *Berber*, Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I, München 1960, 95 ff.; *Verdross/Simma* (Anm. 20), §§ 859 ff.

³⁷ Wann ein Objekt als historisch in diesem Sinne zu bewerten ist, ist umstritten. Eine Darstellung der Auffassungen findet sich bei *Herzog* (Anm. 11), 37 ff.; *Cafilisch* (Anm. 11), 9. Die wohl herrschende Meinung zieht die Grenze bei 100 Jahren, so dass Kriegsschiffwracks der beiden Weltkriege nicht betroffen wären. Auch die hier verwandte Definition des Kriegsschiffwracks würde für Schiffe der Zeit noch nicht greifen.

³⁸ UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage (Anm. 10).

³⁹ *Guido Carducci*, New Developments in the Law of the Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, *AJIL* 96 (2002), 419 (421).

wie andere Staatsschiffe.⁴⁰ Zum anderen trifft das Abkommen keine Regelungen über die Eigentumsfrage. Zwar sollte in einem ersten Entwurf die UNESCO Konvention nur auf derelinquierte Sachen Anwendung finden. Danach galt Eigentum als derelinquiert: “ (a) whenever technology would make exploration for research or recovery feasible but exploration for research or recovery has not been pursued by the owner of such underwater cultural heritage within 25 years after the discovery of the technology; or (b) whenever no technology would reasonably permit exploration for research or recovery and at least 50 years have elapsed since the last assertion of interest by the owner in the underwater cultural heritage.”⁴¹ Diese Definition der Dereliktion konnte sich insbesondere in Bezug auf den Eigentumsverlust an Schiffen nicht durchsetzen⁴². Die Konvention gilt nun unabhängig von der Eigentumsfrage an dem Schiff oder Wrack.

c) Bergungsabkommen von 1910 und 1989

Auch die Bergungsabkommen von 1910 sowie von 1989⁴³ sind wenig ergiebig. In sachlicher Hinsicht regeln diese Abkommen die Entschädigung eines Bergeunternehmers für die durch ihn vorgenommenen Rettungsmaßnahmen, nicht jedoch die Fragen des Eigentums. Darüber hinaus enthalten beide Abkommen Ausschlussklauseln für Staatsschiffe⁴⁴.

2. Regelungen im Völkergewohnheitsrecht

Da die genannten Abkommen unmittelbar keine Regelungen über den Eigentumsübergang treffen, ist zu prüfen, ob nicht Gewohnheitsrecht über den Eigentumsübergang an Kriegsschiffwracks besteht. Entsprechend dazu soll Art. 38 Abs. 1 *lit.* b) des IGH-Statuts auf eine allgemein als Recht anerkannte Staatenpraxis hin untersucht werden, die für das Eigentum an Kriegsschiffwracks relevante Aussagen trifft.

⁴⁰ Art. 2 Abs. 8 lautet: “Consistent with State practice and international law, including (UN CLOS), nothing in this Convention shall be interpreted as modifying the rules of international law and State practice pertaining to sovereign immunities, nor any State’s rights with respect to its State vessels and aircraft.” Kritisch zur weit gefassten Ausnahme, die damit faktisch die Konvention leerlaufen lässt: *F o r r e s t* (Anm. 11), 43.

⁴¹ UNESCO Doc. CLT-96/CONF.202/5 Rev., zitiert bei *F o r r e s t* (Anm. 11), 56.

⁴² *F o r r e s t* (Anm. 11), 48.

⁴³ Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea, v. 23. September 1910, RGBl. 1913, 66 ff.; International Convention for Salvage, v. 28. April 1989, für Deutschland in Kraft am 8. Oktober 2002, BGBl. 2002 II, 1202.

⁴⁴ Nach Art. 4 des Bergungsabkommen von 1989 kann der Mitgliedstaat eine Erklärung abgeben, dass das Abkommen auch auf seine Staatsschiffe Anwendung finden soll. Die Bundesrepublik hat eine solche Erklärung abgegeben; siehe: <www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=374>.

a) Rechtsverlust durch Wrackwerdung auf Hoher See

Als überholt muss man eine zu Beginn des 20. Jahrhunderts von Sperl vertretene Auffassung betrachten, dass die Hohe See eine *res nullius* und somit rechtsfrei sei: "In den Wogen der freien See am Grunde der Gewässer ist Rechtlosigkeit; kein staatlicher Rechtswille herrscht hier, keine menschlichen Beziehungen sind geschützt."⁴⁵ Zum einen war diese Auffassung schon zu jener Zeit nicht unumstritten⁴⁶. Zum anderen ist diese Rechtsauffassung schwerlich mit Art. 303 Abs. 3 SRÜ in Einklang zu bringen, der ja zumindest davon ausgeht, dass ein Fortbestand des Eigentums an Gegenständen im Meer möglich ist.

b) Rechtserwerb durch Kriegshandlungen

Unzweifelhaft geht durch die bloße Fremdversenkung eines Kriegsschiffes das Eigentum an dem Kriegsschiffwrack nicht über. Vielmehr bedarf es einer Aufbringung des Schiffes durch die Ingewahrsamnahme vor der Versenkung. Bei der Aufbringung handelt es sich um einen gewohnheitsrechtlich anerkannten und unmittelbar die Eigentumslage gestaltenden Erwerbstatbestand⁴⁷. Daher bestand Japan im Falle des russischen Schiffes Admiral Nakhimov, das am 28. Mai 1905 im russisch-japanischen Krieg im japanischen Küstenmeer nach Hissen der japanischen Flagge versenkt worden war, darauf, Eigentümer des Schiffes geworden zu sein⁴⁸. Auch wenn es sich grundsätzlich um einen Erwerbstatbestand für Schiffe und nicht für Wracks handelt, könnte man diesen Gedanken als allgemeinen Ausdruck des kriegsrechtlichen Beuterechts auch auf Wracks übertragen. Erforderlich ist allerdings eine tatsächliche Gewahrsamerlangung während des Kriegszustandes⁴⁹. Daher ist die Beschlagnahme des Wracks der Blücher sowie weiterer Schiffe seitens Norwegens durch Gesetz trotz des Kriegszustandes mangels tatsächlicher Gewalt an den Wracks kein Fall der Aufbringung⁵⁰. Vielmehr handelte es sich hierbei um Maßnahmen der Reparation, die keinen eigenständigen völkerrechtlichen Erwerbstatbestand darstellt⁵¹.

⁴⁵ Hans Sperl, Rechtsfragen aus Anlass der Hebung kriegsversenkter Schiffe und Güter, DJZ 1917, 628 (629).

⁴⁶ Franz v. Holtzendorff, in: ders. (Anm. 20), 241.

⁴⁷ Hermsdörfer (Anm. 11), 271.

⁴⁸ Wolff Heintschel v. Heinegg, Die Bergung des Unterseebootes U 534, HVR 1994, 22. Zwar widersprach die UdSSR mit dem Hinweis darauf, dass sie sich als Rechtsnachfolger des zaristischen Russlands betrachtete. Diese Behauptung stand jedoch im krassen Widerspruch zur sonstigen Rechtsauffassung der UdSSR; hierzu Charles Rousseau, Chronique des faits internationaux, RGDIP 85 (1981), 347 (407).

⁴⁹ Walter Rabus, Booty in Sea Warfare, in: Bernhardt (Anm. 1), Bd. I, 434.

⁵⁰ Der Kriegszustand zwischen Norwegen und dem Deutschen Reich bzw. der Bundesrepublik dauerte jedenfalls bis zum 13. Juli 1951 an; hierzu Hermann Mosler/Karl Doehring, Die Beendigung des Kriegszustandes mit Deutschland nach dem 2. Weltkrieg, Berlin 1963, 192.

⁵¹ Die Zahlung von Reparationen wird nach h. M. als eine Form der völkerrechtlichen Deliktshaftung gesehen, welche an völkerrechtswidrige Führung eines Krieges anknüpft. Sie ist insofern vom

c) Rechtserwerb durch Küstenstaat

Zeitweilig wurde durch China oder Frankreich versucht, Eigentum an Wracks von Kriegsschiffen anderer Staaten mit der Tatsache zu begründen, dass diese sich innerhalb ihrer Hoheitsgewässer befänden. In der völkerrechtlichen Praxis lässt sich eine dahingehende Rechtsauffassung jedoch nicht belegen⁵². So erkannte Japan gegenüber China, das Eigentum an dem im chinesischen Küstenmeer gesunkenen japanischen Kriegsschiff Awamaru beanspruchte, nicht an. Das Eigentum an einem Schiff, das in dem Küstenmeer eines dritten Staates versenkt wurde, würde nicht erlöschen. Daher könne nicht gefolgert werden, “that the ship [...] becomes the property of the coastal state to which the territorial sea belongs”.⁵³ Anlässlich des Fundes der 1864 auf Hoher See versenkten CSS Alabama im November 1987 erhoben die USA Ansprüche als Eigentümer. Frankreich hingegen berief sich darauf, dass das Schiff, welches auf Hoher See versenkt worden war, sich nun im französischen Küstenmeer befinde. In einer Note des US Departement of State an die französische Botschaft erwiderten die USA, dass: “[...], although the CSS Alabama sank in 1864 on the high seas, the final resting place of the vessel is now within the territorial sea of France. [...] However, this in no way extinguishes the ownership rights of the United States.”⁵⁴ Letztlich erkannte die französische Regierung das Recht der USA als Eigentümer des Schiffs und der hierin gefundenen Gegenstände an⁵⁵. Die Staaten trafen eine Regelung, nach der beide nur im Konsensverfahren das Wrack erforschen durften und Maßnahmen ergreifen konnten. Bestätigt wird dies auch durch das Abkommen, das England und Südafrika 1989 bezüglich der HMS Birkenhead geschlossen hatten, wonach der südafrikanischen Seite, in deren Hoheitsgewässern sich das Wrack befand, die alleinigen Rechte an der Ladung des Schiffes zugesprochen wurden⁵⁶. Dementsprechend stellten die MMP wortgleich mit einer Dienstvorschrift der US-Marine in ihrer gemeinsamen Erklärung fest: Der Küstenstaat erhalte kein Eigentum an einem Staatsschiff, nur “by reason of its being located on or embedded in land or the sea-bed over which it exercises sove-

Beuterecht wie auch der Kriegsentschädigung zu differenzieren. Siehe hierzu Bert Wolfgang Eichhorn, *Reparation als völkerrechtliche Deliktshaftung*, Baden-Baden 1992, 61 ff.; Ignaz Seidl-Hohenveldern, *Reparations*, in: Bernhardt (Anm. 1), Bd. IV, 178.

⁵² Hiervon differenziert werden muss die durchaus übliche nationale Rechtsnorm, dass bereits derelinquierte Schiffe in das Eigentum des Küstenstaates übergehen; hierzu Kay Hailbronner, *Frachtgut gesunkener Schiffe und Kulturgüterschutz vor deutschen Gerichten*, JZ 2002, 957 (959).

⁵³ Stellungnahme des Abteilungsleiters für Vertragsfragen des japanischen Außenministeriums, v. 29. Mai 1979, abgedruckt in: Shigeru Oda/Hisashi Owada, *Annual Review of Japanese Practice in International Law*, *Japanese Annual of International Law* 29 (1986), 74 (115.)

⁵⁴ Ashley R o a c h, *Current Developments – France Concedes United States Has Title to CSS Alabama*, *AJIL* 85 (1991), 381 (382).

⁵⁵ Note des französischen Außenministeriums an die amerikanische Botschaft, abgedruckt in: *UN Law of the Sea Bulletin* No. 20, March 1992, 26.

⁵⁶ Siehe oben IV. A. 2. d) aa).

reignty or jurisdiction”.⁵⁷ Dies betrifft, wie die ILC zu Art. 2 Abs. 1 der Festlandsockelkonvention feststellte, nicht nur das Küstenmeer, sondern auch den Festlandsockel. So stellte die ILC fest, dass die Rechte des Küstenstaates auf dem Festlandsockel “do not cover objects such as wrecked ships and their cargoes (including bullion) lying on the seabed or covered by the bed of the subsoil”.⁵⁸

Der Küstenstaat erwirbt folglich nicht kraft Völkergewohnheitsrechts Eigentum an Schiffwracks, bloß weil sich diese in seinem Hoheitsgebiet befinden.

d) Rechtsverlust durch Dereliktion wegen Zeitablauf

Ferner kann man aber überlegen, ob nicht das Völkergewohnheitsrecht eine Regel über den Eigentumsverlust an Kriegsschiffen durch Dereliktion kennt. In der Tat konstatierten die Major Maritime Powers (MMP)⁵⁹ in einer gemeinsamen Erklärung von 1998, dass eine völkergewohnheitsrechtliche Regel besteht, wonach Eigentum an Staatsschiffen und -flugzeugen “is only lost by capture during battle (before sinking), by international agreement, or by any express act of abandonment, gift or sale by the Sovereign in accordance with relevant principles of international law governing the abandonment of Property”.⁶⁰ Hiernach fehlt es bei dem bloßen Verstreichenlassen von Zeit an einer ausdrücklichen Aufgabe, so dass hierin keine Dereliktion zu sehen ist. So betonten denn die MMP in ihrer gemeinsamen Erklärung, dass “title to such vessels and aircraft is not lost by the mere passage of time”.⁶¹ Ob diese Auffassung mit dem Völkergewohnheitsrecht im Einklang steht, soll im Folgenden geprüft werden.

aa) Staatenpraxis/Rechtsüberzeugung

Die USA betonen in einer Dienstvorschrift für die Marine die Voraussetzung einer besonderen formalen Aufgabe des Eigentums: “Sunken warships and military aircraft remain the property of the flag nation until title is formally relinquished or abandoned, [...]”.⁶² Ein Beispiel für diese Auffassung findet sich darin, dass die Waffen des 1942 vor der Küste North Carolinas versenkten deutschen U-Bootes U 352 erst entschärft wurden, nachdem die Bundesrepublik zugestimmt hatte⁶³. Auch die Rechtsprechung zahlreicher US-Gerichte⁶⁴ ist von Aufschluss. Bezüglich

⁵⁷ Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations, NWP 1-14M, 1995, Nr. 2.1.2.2; MMP Joint Statement, v. 15. Oktober 1998, abgedruckt bei Hermsdörfer (Anm. 11), 284 f.

⁵⁸ UN GA/OR, 7th session, Suppl. No. 9 (A/3159), 42, in: YILC 1956 II, 298.

⁵⁹ Frankreich, Deutschland, Russische Föderation, Großbritannien sowie die USA.

⁶⁰ MMP Joint Statement (Anm. 57).

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

⁶³ Heintschel v. Heinegg (Anm. 48), 23.

⁶⁴ Inzwischen ist anerkannt, dass auch die Entscheidungen nationaler Gerichte zur Entstehung von Völkergewohnheitsrecht führen können; siehe Verdross/Simma (Anm. 20), § 622; Wolff Heintschel v. Heinegg, in: Ipsen (Anm. 22), § 16, Rn. 6; a.A. Berber (Anm. 36), 45 ff.

der spanischen Schiffe La Galga und Juno, die 1759 bzw. 1802 vor der Küste Virginias gesunken und durch ein privates Bergungsunternehmen gehoben worden waren, stellte der Fourth Circuit Court of Appeals fest, dass es einer expliziten Aufgabe des Eigentums bedürfe, die hier nicht gegeben sei⁶⁵. Folglich sei Spanien Eigentümer der Schiffe geblieben. Ferner lässt sich der schon genannte Fall der CSS Alabama als Beispiel heranziehen. Als ein weiteres Beispiel der Staatenpraxis lässt sich der Fall der HMS Birkenhead nennen, worin nach Auffassung des Foreign and Commonwealth Office die Rechtsauffassung zum Ausdruck kam, “that the Crown maintain rights and interests of the Royal Navy which have sunk, wherever they may be and without time limit”.⁶⁶ Diese Auffassung wird scheinbar durch eine Entscheidung des Singapore High Court bestätigt, der bezüglich des deutschen U-Bootes U 859, das durch ein britisches U-Boot versenkt worden war, feststellte, dass “when the U 859 was torpedoed by the British submarine there was no abandonment by the commander and the crew of the U 859 to make it *res derelicta* as the commander and crew did not form or had the intention to abandon the submarine”⁶⁷. Auch die Rechtsnachfolge der Bundesrepublik in das Vermögen des Reiches und somit in das Eigentum an U 859 wurde vom Singapore High Court anerkannt: “The German state has never ceased to exist despite Germany’s unconditional surrender in 1945 and whatever was the property of the German State, unless it was captured and taken away by one of the allied powers, still remains the property of the German state.”⁶⁸ In einer parlamentarischen Anfrage betonte die Bundesrepublik Deutschland, Eigentümer des Schlachtschiffes Bismarck zu sein, und untersagte daher grundsätzlich das unbefugte Betreten dieses Schiffes⁶⁹.

Eine gegenteilige Auffassung ließe sich aus dem im März 1975 aufgedeckten Glomar Explorer-Vorfall ableiten, bei dem die CIA einen Teil eines sowjetischen U-Boots der Golf-Klasse barg, das 1968 aus ungeklärter Ursache gesunken war⁷⁰. Dieses Handeln stand jedoch im diametralen Gegensatz zu der geäußerten Rechtsauffassung der USA. Ein Indiz dafür, dass die USA diese Aktion selbst für

⁶⁵ *SeaHunt, Inc. v. Shipwrecked Vessel*, 221 F.3d 634 (642) (4th Cir.2000). Das Distriktgericht hatte hingegen noch festgestellt, dass Spanien das Eigentum an der La Galga aufgegeben hätte, nicht aber an der Juno, wobei es offen ließ, ob die Eigentumsaufgabe durch Vertrag mit England und Frankreich, nämlich dem Friedensvertrag von 1763, oder durch Zeitablauf eingetreten ist. Siehe *SeaHunt, Inc. v. Shipwrecked Vessel*, 47 F.Supp.2d 678 (691) (E.D. Va.).

⁶⁶ Foreign and Commonwealth Office Press Release, in: BYIL 60 (1989), 671 f.

⁶⁷ Singapore High Court, *Simon ./. Taylor and Another*, ILR 56 (1980), 40.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Antwort des Staatssekretärs Dr. Sudhoff, v. 30. Juli 1989, BT-Drs. 11/5037, 1; siehe auch die Stellungnahme des BMF vom 1. Juli 1968 mit dem Inhalt, “daß die Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich an allen versenkten Kriegsfahrzeugen der ehem. Deutschen Kriegsmarine das Eigentum beansprucht. Jegliche Verfügung hierüber (Bergung, Verschrottung) bedarf daher meiner (d.h. des BMF) Einwilligung.”; abgedruckt in: Norsk Retstidende 135 (1970), 346 (354).

⁷⁰ Zusammen mit den Bootsteilen wurden Leichname von rd. 70 sowjetischen Seeleuten geborgen. Hierzu näher Jürgen Rohrer, Amerikaner bergen Teil eines sowjetischen Raketen-U-Bootes, Marine-Rundschau, 1975, 251.

rechtswidrig hielten, war die geheime Vorgehensweise⁷¹. Die gemäßigte Reaktion der Sowjetunion auf diese Aktion wurde darauf zurückgeführt, dass die UdSSR selbst nicht in der Lage gewesen war, das U-Boot zu bergen⁷². Im Anschluss an diesen Vorfall schlug die UdSSR im Rahmen der Verhandlungen zum SRÜ vor, dass ein Art. 98 Abs. 3 SRÜ mit dem Inhalt eingefügt würde, dass generell die Bergung von Schiffen und Luftfahrzeugen auf Hoher See des Einverständnisses des Flaggenstaates bedürfe. Als Begründung wurde angeführt, dass ein Gebrauch “has come into being in international law whereby a flag state and the owner of a ship or aircraft do not forfeit their rights to a ship or a aircraft sunk at the sea or to equipment and property on board”.⁷³ Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht umgesetzt⁷⁴.

Entgegen den genannten Entscheidungen kann auf eine Vielzahl von Entscheidungen amerikanischer Gerichte verwiesen werden, in denen sich die Gerichte angesichts der großen Zahl spanischer Kriegsschiffwracks in den Küstengewässern der USA oftmals mit den Fragen des Eigentums hieran auseinandersetzen mussten und in denen eine implizite Aufgabe von Eigentum durch Spanien als möglich betrachtet wurde⁷⁵. Teilweise wurde sogar eine Zeit von 30 Jahren als genügend angesehen, eine implizite Eigentumsaufgabe anzunehmen. Die Rechtsprechung dieser Gerichte steht dabei im Einklang mit der Rechtsauffassung, die durch das State Department bis 1980 vertreten wurde. Da kann bei Schiffen der USA, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts versenkt wurden, von einer Eigentumsaufgabe ausgegangen werden⁷⁶. Aber auch bezüglich Schiffen neueren Datums anerkannten die USA die implizite Eigentumsaufgabe. So kollidierte Anfang der 1940er Jahre ein Schiff mit dem Wrack der USS Texas, die 1911 als Ziel für Schießübungen versenkt worden war. In dem anschließenden Gerichtsverfahren um den Ersatz des Schadens berief sich die US-Regierung darauf, dass sie das Eigentum an dem Schiff implizit aufgegeben hätte⁷⁷. Ebenso wurde in einem Verfahren vor dem Supreme Court of Florida bezüglich der USS Massachusetts, die ebenfalls bei Schießübungen 1922 versenkt worden war, festgestellt, dass die USA das Eigentum an diesem Schiff implizit aufgegeben hätten⁷⁸.

⁷¹ Jean-Pierre Q u e n e d o c, *Mer et Communications maritimes*, *Annuaire français de droit international*, 23 (1977), 730 (735).

⁷² Migliorino (Anm. 18), 246.

⁷³ Informal Suggestion by the USSR – C.2/Informal Meeting/39/Rev. 1, v. 1. September 1978, zitiert bei Migliorino (Anm. 18), 247, Fn. 13.

⁷⁴ C a f l i s c h (Anm. 11), 22.

⁷⁵ Nachweise bei B e d e r m a n (Anm. 29), 101 (Fn. 27 und 28).

⁷⁶ *Ibid.*, 105.

⁷⁷ In *Baltimore, Crisfield & Onancock Line v. U.S.*, 140 F.2d 230 (234) (4th Cir.1944), äußert sich das Gericht zu den Bedenken der Kläger wie folgt: “It is said in argument that the government never abandoned this vessel, 33 U.S.C.A. § 409, because it never took any positive action to that end by sending itself written notice or some similar act. To have done this would have been an act of mere futility.”

⁷⁸ *State of Florida v. Massachusetts Company*, 95 So.2d 902 (903) (Supreme Court of Florida 1957).

Der Høyesterett, das oberste norwegische Gericht stellte in einem Verfahren fest, dass Deutschland das Eigentum an dem 1917 vor Hammerfest gesunkenen U-Boot U 76 hätte implizit aufgeben können, dies aber nicht getan habe⁷⁹. Unter anderem wurden die Wertungen des § 959 BGB herangezogen. Schweden hingegen war der Auffassung, dass nicht das Völkerrecht die Eigentumsfragen regelt, sondern das Recht des Flaggenstaates⁸⁰.

bb) Bewertung

Welche Folgerungen aus der mannigfaltigen Staatenpraxis zu ziehen sind, ist umstritten. Mit der Auffassung der MMP im Einklang stellt Rubin fest, dass es ein lange im Völkerrecht anerkannter allgemeiner Grundsatz sei, dass das Eigentum eines Staates nur durch eine ausdrückliche Aufgabe verloren gehe⁸¹.

Untersucht man nun die oben genannte Staatenpraxis, so spricht in der Tat einiges dafür, dass ein gewohnheitsrechtlicher Dereliktionstatbestand, wonach Eigentum an Kriegsschiffwracks implizit nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne oder durch die Selbstversenkung aufgegeben wird, nicht besteht. Es finden sich Anhaltspunkte für eine solche Rechtsauffassung in den oben genannten Abkommen. Art. 303 Abs. 3 SRÜ liegt, auch wenn er keine eigenständige Regelung über das Eigentum trifft, offensichtlich der Gedanke zugrunde, dass ein Gegenstand sich lange Zeit, nämlich 50, 100 oder mehr Jahre unter Wasser befinden kann, ohne dass das Eigentum hieran erlischt. Ebenso ist die Ablehnung des genannten Vorschlags für die UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage ein Indiz dafür, dass kein an den Ablauf von Zeit anknüpfender völkerrechtlicher Dereliktionstatbestand besteht, da es während der Verhandlungen eben nicht möglich war, den Begriff der Dereliktion an den Ablauf von Zeit zu knüpfen. Ferner können die Äußerungen der MMP in ihrer gemeinsamen Erklärung sowie in den genannten Beispielen der HMS Birkenhead, der CSS Alabama sowie der Juno und La Galga dahingehend interpretiert werden, dass ein völkerrechtlicher Dereliktionstatbestand, der an den Ablauf von Zeit anknüpft, nicht besteht. Fraglich ist allerdings, wie diejenigen Urteile einzuschätzen sind, in denen Gerichte eine Dereliktion für möglich erachteten. Indes kann diesen Urteilen nicht entnommen werden, dass die Gerichte die Dereliktion auf einen völkerrechtlichen Tatbestand stützten. Insbesondere die Heranziehung der Grundsätze des § 959 BGB in dem norwegischen Verfahren wie auch das innerstaatliche Verfahren im Falle der USS Texas und USS Massachusetts legen es nahe, dass nicht das Völkerrecht einen Dereliktionstatbestand regelt, sondern das innerstaatliche Recht. Dies entspräche der geäußerten Rechtsauffassung Schwedens. In dem genannten Fall *SeaHunt, Inc. v. Shipwrecked Vessel* war im Schwerpunkt die Betrachtung, ob das Eigentum nach

⁷⁹ Urteil v. 21. März 1970, Norsk Retstidende 135 (1970), 346 (354).

⁸⁰ Engert-Schüler (Anm. 20), 112.

⁸¹ Alfred Rubin, *Sunken Soviet Submarine and Central Intelligence – Laws of Property and the Agency*, AJIL 69 (1975), 855 ff.

dem Abandoned Shipwreck Act – also rein nationalem Recht – als aufgegeben zu werten sei⁸². Aus der Staatenpraxis kann also geschlossen werden, dass ein völkerrechtlicher Dereliktionstatbestand, der an den Ablauf von Zeit anknüpft, nicht besteht.

Die Praxis scheint folglich das gewohnheitsrechtliche Erfordernis eines “*express act of abandonment*”, wie ihn die MMP fordern, zu bestätigen. Dennoch wird der Existenz einer solchen gewohnheitsrechtlichen Regel in der Literatur heftig widersprochen⁸³. Dies scheint angesichts der oben dargestellten Staatenpraxis und der Feststellung, dass eine implizite Dereliktion im Völkerrecht nicht existiert, zunächst im Widerspruch zu stehen. Dieser Widerspruch ist jedoch nur ein scheinbarer und ohne weiteres aufzulösen. Die Tatsache, dass kein Gewohnheitsrecht über die konkludente Eigentumsaufgabe besteht, darf nicht zu dem logischen Fehlschluss führen, dass Gewohnheitsrecht mit der gegenteiligen Aussage besteht⁸⁴. Vielmehr muss auch hierfür eine *consuetudo* und *opinio iuris* bestehen.

In der Tat haben einige Staaten ihre Ansprüche darauf gestützt, dass das Eigentum an einem Kriegsschiff nur durch einen ausdrücklichen Akt aufgegeben werden könne. Andere Staaten beriefen sich darauf, dass sie weiterhin Eigentümer ihrer Kriegsschiffe seien. Den Behauptungen, noch Eigentümer eines Schiffes zu sein, kann freilich nicht entnommen werden, dass diese Rechtsauffassung auf Völkerrecht gestützt wird. Auch das behauptete Erfordernis einer ausdrücklichen Aufgabe kann in den meisten Fällen in der Staatenpraxis nicht gesehen werden. Die Praxis der USA, auf die sich ein Teil des Schrifttums beruft, ist keinesfalls einheitlich. Mögen auch die Äußerungen neueren Datums in die Richtung gehen, so sind Rechtsprechung und ältere Äußerungen der Regierung keinesfalls klar. Ein Indiz gegen das Erfordernis eines “*express act of abandonment*” ist die Ablehnung des sowjetischen Vorschlages zur Einfügung eines Art. 98 Abs. 3 SRÜ, der eben auf die Rechtsauffassung gestützt war, dass Eigentum an Wracks unbegrenzt bestehen bleibe. Aber auch die nationalen Rechtsordnungen können als Ausdruck einer Rechtsauffassung angesehen werden. Eine völkerrechtliche Regel in ihrer Ausschließlichkeit, wonach nur die ausdrückliche Aufgabe von Staatseigentum möglich sei, müsste sich auch im nationalen Recht widerspiegeln. Die Aussagen des § 959 BGB sind hingegen uneingeschränkt auch auf staatliches Eigentum und somit zumindest auch auf deutsche Kriegsschiffe anwendbar.

Es ist im Übrigen vollkommen unklar, was die vermeintlichen Prinzipien sind, nach denen sich ein Eigentumsverlust im Völkerrecht bestimmt. Gewohnheitsrechtliche völkerrechtliche Regelungen über das Eigentum stellen eher die Aus-

⁸² *SeaHunt, Inc. v. Shipwrecked Vessel*, 221 F.3d 634 (641) (4th Cir.2000). Das Gericht weist (S. 642) ausdrücklich auf den Grundsatz im US-Recht hin, dass der Staat das Eigentum nur explizit aufgeben könne; siehe auch: *United States v. Steinmetz*, 973 F.2d 212 (222) (3rd Cir.1992).

⁸³ Engert-Schüler (Anm. 20), 113; ebenso: v. Münch (Anm. 26), 129; Berman (Anm. 29), 100.

⁸⁴ Insofern missverständlich: Berman (Anm. 29), 99, wenn er von “Express versus Implied Abandonment” spricht.

nahme dar. So existieren allenfalls Schutzvorschriften für das private Eigentum⁸⁵, aber kein völkerrechtliches Sachenrecht. Die Regelungen über die Aufbringung stellen insofern eine kriegsrechtliche Besonderheit dar und sind an enge Voraussetzungen gebunden⁸⁶. Letztlich zeigt sich auch in der Tatsache, dass es im Rahmen der Verhandlungen zur UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage nicht möglich war, einen einheitlichen – impliziten oder expliziten – völkerrechtlichen Begriff der Dereliktion zu erarbeiten, dass die behaupteten Regelungen über den Eigentumsübergang dem Völkerrecht fremd sind. Aus dem Gesagten kann also allein geschlossen werden, dass kein Völkergewohnheitsrecht bezüglich des Eigentums an Kriegsschiffwracks besteht.

3. Regelungen durch allgemeine Rechtsgrundsätze

Zumindest zu erwägen ist, ob es einen allgemeinen Rechtsgrundsatz des Völkerrechts im Sinne des Art. 38 Abs. 1 *lit. c* IGH-Statut gibt, der Aussagen über den Eigentumsübergang an Kriegsschiffen trifft. Aber auch wenn es in der Mehrzahl der Rechtsordnungen der Welt ein Rechtsinstitut der Dereliktion gibt, das in einer wertenden Rechtsvergleichung herangezogen werden kann⁸⁷, ist fraglich, ob die Internationalisierung eines solchen Rechtssatzes zur völkerrechtlichen Lückenfüllung notwendig und angesichts der unterschiedlichen Ausgestaltung für das öffentliche Eigentum überhaupt möglich ist.

B. Regelung des Eigentums an Kriegsschiffwracks durch die Staaten

Da das Völkerrecht den Eigentumsübergang an Kriegsschiffen nicht regelt, steht es den Staaten frei, eine Regelung hierüber zu treffen.

1. Völkerrechtliche Begrenzung der Reichweite der Regelungsbefugnisse in Bezug auf das Eigentum an Kriegsschiffwracks

Ein Staat darf aber nur dort Regelungen treffen, wo er Hoheitsgewalt hat⁸⁸. Grundlage für die Ausübung der Hoheitsgewalt an Bord von Schiffen ist grundsätzlich die Flaggenhoheit. Somit könnte man erwägen, die Regelungsbefugnis für das Eigentum von einem Fortbestand der Flaggenhoheit abhängig zu machen⁸⁹. In-

⁸⁵ Ipsen, in: ders. (Anm. 22), § 71, Rn. 15 ff.

⁸⁶ Hermsdörfer (Anm. 11), 271 f.

⁸⁷ Heintschel v. Heinegg, (Anm. 64), § 17, Rn. 8.

⁸⁸ Engert-Schüler (Anm. 20), 133.

⁸⁹ Siehe hierzu V. B.

des muss differenziert werden⁹⁰. Die Tatsache, dass der Flaggenstaat an Bord des Kriegsschiffes die ausschließliche Hoheitsgewalt besitzt, bringt es mit sich, dass er hier Hoheitsakte setzen und vollziehen darf (*jurisdiction to enforce*)⁹¹. Für Fragen des Eigentums ist hingegen allein von Interesse, ob der (ehemalige) Flaggenstaat die Eigentumslage an dem Schiff regeln darf (*jurisdiction to prescribe*)⁹². Die Anforderungen an die Befugnis zur Regelung von Sachverhalten mit Auslandsbezug sind aber viel geringer für das Setzen und Vollstrecken von Hoheitsakten im Ausland. Aus dem Prinzip der Handlungsfreiheit der Staaten folgt⁹³, dass diese grundsätzlich frei sind, Sachverhalte zu regeln, solange sie nicht völkerrechtliche Handlungsverbote oder Rechte anderer Staaten verletzen. Hieraus folgt, dass die Staaten eine weite Regelungsbefugnis besitzen, sofern nur ein *genuine link* – also eine echte Verbindung zum regelnden Staat – besteht⁹⁴. Die Anforderungen an diese Verbindung werden jedoch bereits durch eine nur lose Verbindung zum regelnden Staat erfüllt, sofern die Anknüpfungspunkte einem Mindestmaß an Einsichtigkeit genügen⁹⁵. Zwar wird üblicherweise diese Verbindung durch die Flaggenhoheit hergestellt. Da nach § 1 Abs. 1 FlaggenRG aber nur Schiffe die Bundesflagge tragen dürfen, scheidet eine Anknüpfung über die Flaggenhoheit für ein Wrack aus⁹⁶. Dennoch scheinen das zunächst bestehende Eigentum sowie die besondere Verbindung des ehemaligen Flaggenstaates zu seinen Kriegsschiffen auch über die Versenkung hinaus ein einsichtiger Anknüpfungspunkt zu sein. Insofern steht das Völkerrecht der Regelung nicht entgegen, als der ehemalige Flaggenstaat grundsätzlich Regelungen über den Eigentumsübergang treffen darf.

Neben dem ehemaligen Flaggenstaat ist auch der Küstenstaat berechtigt, seine Regelungsbefugnis im Einklang mit dem Völkerrecht auszuüben, sofern sich das Wrack in seinem Hoheitsgebiet befindet. Angesichts der Tatsache, dass sich die Mehrzahl versenkter Kriegsschiffe heutzutage in fremden Binnen- oder Küstengewässern befinden⁹⁷, ist die rechtliche Einordnung von Kriegsschiffwracks in fremdem Hoheitsgebiet von besonderer Bedeutung. Problematisch ist die Annahme einer Regelungsbefugnis für das Eigentum an Wracks indes für den Küstenstaat,

⁹⁰ Diese notwendige Differenzierung wird von der Mehrheit im Schrifttum nicht vollzogen, so dass sie zu teilweise unterschiedlichen Ergebnissen kommt; Darstellung des Streits siehe Engert-Schüler (Anm. 20), 156 ff.

⁹¹ Frederick Alexander Mann, *The Doctrine of International Jurisdiction*, RdC 186 (1984 III), 9 (34).

⁹² Bernard H. Oxman, *Jurisdiction of States*, in: Bernhardt (Anm. 1), Bd. III, 55; Malcom Shaw, *International Law*, 5. Aufl., Cambridge 2003, 572; Epping/Gloria (Anm. 22), § 23, Rn. 85.

⁹³ Siehe hierzu schon PCIJ, *Lotus Case (France v. Turkey)*, PCIJ Ser. A, No. 10 (1927), 18 f.

⁹⁴ Kritisch, inwiefern das Merkmal einer echten Verbindung fähig ist, überprüfbare Grenzen zu setzen Kropholler (Anm. 35), 53.

⁹⁵ Epping/Gloria (Anm. 22), § 23, Rn. 90; Shaw (Anm. 92), 578; Verdross/Simma (Anm. 20), § 1183.

⁹⁶ Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe, v. 8. Februar 1951, BGBl. I 1951, 79 ff., i.d.F. v. 25. Juni 2004, BGBl. I 2004, 1389 ff.

⁹⁷ Migliorino (Anm. 18), 244.

wenn sich das Wrack in der Anschlusszone, der Ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf dem Festlandsockel befindet. Hier lässt das SRÜ dem Küstenstaat nur spezifische Regelungsbefugnisse zukommen, woraus man im Gegenschluss schließen kann, dass andere Sachverhalte nicht durch den Küstenstaat geregelt werden dürfen⁹⁸.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass das Völkerrecht sowohl dem ehemaligen Flaggenstaat als auch dem Küstenstaat, sofern sich das Wrack in dessen Hoheitsgebiet befindet, die Regelung der Eigentumsfragen an einem Kriegsschiffwrack zugesteht.

2. Kollisionsrechtliche Lösung

Ob ein Staat die Geltung seiner Rechtsordnung auf bestimmte Sachverhalte erstrecken will, ist seinem Kollisionsrecht zu entnehmen. Dabei muss danach unterschieden werden, ob die Rechtsordnung ein öffentliches Sachenrecht kennt oder nicht.

Beispiel für eine Rechtsordnung, die die Fragen des Eigentums an Kriegsschiffwracks dem Privatrecht unterstellt und für die mithin das jeweilige internationale Sachenrecht maßgeblich ist, ist das deutsche Recht. Grundsätzlich ist im deutschen internationalen Sachenrecht nach Art. 43 Abs. 1 EGBGB die *lex rei sitae* maßgeblich. Hiervon bestehen jedoch Ausnahmen nach Art. 45 Abs. 1 S. 1 EGBGB für Rechte an Wasserfahrzeugen, die sich nach dem Recht des Herkunftsstaates richten. Bei Seefahrzeugen ist dies nach Art. 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 EGBGB der Staat der Registereintragung, sonst der des Heimathafens oder Heimatortes. Es gilt mithin die *lex libri sitae*. Indes ist für Schiffswracks eine Anknüpfung an die *lex libri sitae* nicht möglich, da nach den §§ 20 Abs. 1 i.V.m. 17 Abs. 4 SchiffsRegO ein Schiff, das untergeht und als endgültig verloren anzusehen ist, aus dem Schiffsregister zu löschen ist⁹⁹. Auch die Anknüpfung an das Recht des Heimathafens oder Heimatortes ist schwerlich möglich, wollte der Gesetzgeber doch bei der Schaffung des

⁹⁸ In der Anschlusszone ist der Küstenstaat nach Art. 33 SRÜ nur berechtigt, Verstöße gegen die in seinem Hoheitsgebiet geltenden Gesetze zu ahnden oder zu verhindern. Hierbei handelt es sich also allein um das begrenzte Recht zur Vollstreckung von bereits geltenden Gesetzen, nicht aber um das Recht, solche zu setzen. Auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone im Sinne der Artt. 55 ff. SRÜ hat der Küstenstaat nach Art. 56 Abs. 1 *lit. b*) gewisse Hoheitsbefugnisse. Diese sind funktional bestimmt, als sie dienen müssen "(i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures; (ii) marine scientific research; (iii) the protection and preservation of the marine environment". Der Küstenstaat darf gemäß Art. 73 SRÜ die zur Durchsetzung seiner Hoheitsbefugnisse und Rechte erforderlichen Maßnahmen treffen. Entsteht ein Konflikt über die Frage der Reichweite der Hoheitsbefugnisse, so soll dieser gemäß Art. 59 SRÜ auf der Grundlage der Billigkeit gelöst werden. Unbeschadet der Fragen des Eigentums an den künstlichen Inseln kann eine generelle Befugnis zur Regelung des Eigentums hieraus aber schwerlich abgeleitet werden. Nach Art. 77 SRÜ übt der Küstenstaat über den Festlandsockel souveräne Rechte zur Nutzung der natürlichen Ressourcen aus, die jedoch, wie bereits dargestellt, Wracks nicht umfassen; siehe ILC (Anm. 58).

⁹⁹ Schiffsregisterordnung, v. 26. Mai 1994, BGBl. I 1994, 1133 ff., zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes v. 9. Dezember 2004, BGBl. I 2004, 3220.

Art. 45 EGBGB nicht, dass Schiffswracks unter den Art. 45 EGBGB fallen¹⁰⁰. Mithin gilt grundsätzlich für Wracks die *lex rei sitae*¹⁰¹. Zu erwägen ist jedoch eine Ausnahme von dem Grundsatz für Wracks von Kriegsschiffen. Eine eventuelle Immunität des Kriegsschiffwracks befreit nicht von der Geltung der Rechtsordnung des Küstenstaates, sondern nur von der Durchsetzung der Rechtsordnung durch die Organe dieses Staates. Denkbar wäre aber eine Ausnahme nach Art. 46 EGBGB, wonach die Artt. 43 ff. EGBGB keine Anwendung finden, wenn für eine Sache mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung besteht. Nach herrschender Meinung muss, damit Art. 46 EGBGB Anwendung findet, eine außergewöhnliche Interessenlage vorliegen, die der Gesetzgeber bei seinen Erwägungen, die zur Schaffung der Regelanknüpfung des Art. 43 Abs. 1 EGBGB geführt haben, nicht berücksichtigen konnte¹⁰².

Im Hinblick darauf, dass die Normen des internationalen Sachenrechts am Verkehrsinteresse und Vertrauensschutz ausgerichtet sind¹⁰³, könnte man argumentieren, dass, wenn ein Wrack kein Transportmittel ist, jedoch dem Schiff ähnlich ist, ein schutzwürdiges Vertrauen in die Geltung der *lex rei sitae* nicht vorhanden ist. Dem steht jedoch entgegen, dass ein Wrack sich in der Regel eine lange Zeit im Geltungsbereich einer Rechtsordnung befindet, so dass die Lage mit der eines Schiffes, das häufig den Lageort wechselt, nicht vergleichbar ist. Ferner muss festgestellt werden, dass der Gesetzgeber die Frage der Wracks erkannt hat und sich gegen eine – sicher mögliche – Erstreckung der Regelung des Art. 45 EGBGB auf Wracks entschieden hat. Allenfalls kann man also fragen, ob nicht eine Sonderbehandlung für Kriegsschiffwracks sinnvoll ist¹⁰⁴. Eine wesentlich engere Verbindung des Kriegsschiffwracks zu seinem ehemaligen Flaggenstaat als zu einem Küstenstaat lässt sich fraglos annehmen. Problematisch ist vielmehr die Existenz einer besonderen Interessenlage, die gegen eine Anknüpfung an die *lex rei sitae* spricht. Zwar sprechen die Vertrauensschutzerwägungen nicht in dem Maße für die Anwendung der *lex rei sitae* wie bei einem normalen Wrack. Es bleibt aber immer noch die Frage, warum der Gesetzgeber, der bei der Kodifikation des internationalen Sachenrechtes 1999 grundsätzlich das Problem der Wracks erkannt hatte¹⁰⁵, keine Sonderregelung für Wracks von Kriegsschiffen geschaffen hat. Letztlich ist der Entscheidung, öffentliche Sachen als nicht *extra commercium* zu behandeln, doch die Wertung zu entnehmen, dass eine Sonderbehandlung auch von Kriegsschiffwracks nicht beabsichtigt war. Mithin sprechen also gewichtige Gründe dafür, dass ein deutsches Gericht, das einen derartigen Fall zu entscheiden hätte, in

¹⁰⁰ BT-Drs. 14/343, 17.

¹⁰¹ Christiane Wendehorst, in: Kurt Rebmann/Franz Jürgen Säcker/Roland Rixecker (Hrsg.), Münchner Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Ergänzungsband zur 4. Aufl., München 2004 (Stand 2. Ergänzungslieferung Februar 2005), Art. 45 Rn. 32.

¹⁰² Wendehorst (Anm. 101), Art. 46, Rn. 13.

¹⁰³ Hans Stoll, Zur gesetzlichen Regelung des internationalen Sachenrechts in Artt. 43-46 EGBGB, IPrax 2000, 259 (269); Wendehorst (Anm. 101), vor Artt. 43-46, Rn. 8, 9.

¹⁰⁴ Dafür Hermsdörfer (Anm. 11), 269.

¹⁰⁵ Siehe oben (Anm. 96).

Anwendung des Art. 43 Abs. 1 EGBGB die *lex rei sitae* anwenden müsste¹⁰⁶. Eine Anknüpfung an die *lex rei sitae* ist jedoch nicht möglich, wenn sich ein Wrack auf Hoher See und somit in staatsfreiem Gebiet befindet. In diesem Fall kann die deutsche Rechtsordnung Anwendung finden als diejenige Rechtsordnung, zu der die engste Verbindung besteht¹⁰⁷. Nichts anderes darf gelten, wenn das Kriegsschiffwrack auf Hoher See geborgen wurde und in das Hoheitsgebiet eines anderen Staates verbracht wurde. Denn hier ist der fragliche Tatbestand der Dereliktion im Geltungsbereich deutschen Rechtes vollendet worden¹⁰⁸.

Die Tatsache, dass die Geltung der *lex rei sitae* im internationalen Sachenrecht auch außerhalb Deutschlands allgemein anerkannt ist¹⁰⁹, lässt vermuten, dass auch andere Staaten zu dem genannten Ergebnis kommen. Indes lässt der nur begrenzte Umfang dieser Abhandlung keinen Raum für eine qualifizierte rechtsvergleichende Betrachtung.

Für Rechtsordnungen, die ein besonderes öffentliches Sachenrecht kennen, kann eine solch differenzierte Lösung keine Anwendung finden. Vielmehr wird das angerufene Gericht eines solchen Staates für seine eigenen Schiffe nur nach seinem eigenen Verwaltungsrecht entscheiden. Eine Verweisung auf das öffentliche Recht eines fremden Staates findet nicht statt¹¹⁰.

Die hier dargestellten Lösungen führen jedoch zu Problemen, wenn im ersten Fall das internationale Privatrecht auf die *lex situs* eines Staates verweist, der die öffentlichen Sachen nicht dem Privatrecht unterstellt. Nun könnte man behaupten, auch für eine deutsche öffentliche Sache müsse das öffentliche Sachenrecht des *situs* Anwendung finden. Tatsächlich muss aber auch die Beurteilung, ob die Sache eine öffentliche ist, nach der Rechtsordnung des Belegenheitsortes erfolgen. In dieser Rechtsordnung gelten aber deutsche öffentliche Sachen keinesfalls als durch den betreffenden Staat hoheitlich genutzt. Folglich wäre das Privatrecht dieses Staates anzuwenden¹¹¹. Eine umgekehrte Variante gibt es, da eine Verweisung auf das öffentliche Recht eines anderen Staates nicht stattfindet, nicht. Allein könnte es zu Konflikten kommen, wenn das Gericht des Lageortes, in dem auch öffentliche Sachen dem Privatrecht unterstellt werden, über ein Schiffswrack zu entscheiden hätte, das einem Staat des zweiten Typs angehört. Derartige Fälle sind indes, solange

¹⁰⁶ Herzog (Anm. 11), 115 f.; a.A. Hermsdörfer (Anm. 11), 269.

¹⁰⁷ Wendehorst (Anm. 101), Art. 43 Rn. 67.

¹⁰⁸ *Ibid.*, Art. 43 Rn. 73; Kropholler (Anm. 35), 546.

¹⁰⁹ Hierzu Kurt Siehr, Internationales Sachenrecht, ZVglRWiss 104 (2005), 161; Karl Kreuzer, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des IPR, in: Dieter Heinrich (Hrsg.), Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, Tübingen 1991, 37 (43); Schiffe stellen insofern eine enge Ausnahme von dem Grundsatz dar; siehe Herzog (Anm. 11), 113.

¹¹⁰ Mayer (Anm. 31), 457; Christian v. Bar/Peter Manowski, Internationales Privatrecht, Bd. I, München 2003, § 4, Rn. 61.

¹¹¹ Im Falle einer Verweisung auf das Recht der USA müsste mithin das Privatrecht des jeweiligen Staates Anwendung finden. Die oben dargestellten Regeln für *public property* finden wiederum nur auf Sachen im Eigentum der USA Anwendung.

die Sache einer öffentlichen Widmung nach der Rechtsordnung des Staates und somit einer hoheitlichen Nutzung unterliegt, nach den Grundsätzen der Staatenimmunität zu lösen¹¹². Endet diese Widmung, handelt es sich um eine im Privateigentum stehende Sache, so dass allein internationales Privatrecht Anwendung findet. Ein Systemkonflikt besteht dann folglich nicht.

3. Zwischenergebnis

Um über den Fortbestand des Eigentums an einem Kriegsschiffwrack entscheiden zu können, muss zunächst danach differenziert werden, ob die Rechtsordnung des ehemaligen Flaggenstaates die öffentliche Sache einem besonderen öffentlichen Sachenrecht unterstellt und das Wrack noch einer solchen Widmung als öffentliche Sache unterliegt. In diesem Falle ist allein das Recht des ehemaligen Flaggenstaates anwendbar. Ist dies aber nicht der Fall, findet grundsätzlich das Privatrecht des *situs* Anwendung. Befindet sich das Wrack in hoheitsfreiem Gebiet, so ist das Privatrecht des ehemaligen Flaggenstaates anzuwenden.

V. Der Rechtsstatus des Kriegsschiffwracks

Unabhängig davon, welches materielle Recht zur Beurteilung der Eigentumslage herangezogen wird, stellt sich die Frage, ob andere Gerichte also solche des Flaggenstaates zur Klärung eventueller Streitfälle berechtigt sind. Eine eventuelle Immunität des Wracks würde dieses aber der Gerichtsbarkeit eines anderen Staates entziehen. Die Immunität wie auch die ausschließliche Flaggenhoheit sind, wie festgestellt wurde, Ausfluss des besonderen Rechtsstatus des Kriegsschiffs. Es bedarf also der Klärung, welche Veränderungen dadurch eintreten, dass aus dem Kriegsschiff ein Wrack wird.

A. Fortbestand der Immunität eines Kriegsschiffwracks

1. Regelungen in Abkommen

Die Immunität von Kriegsschiffwracks ist in völkerrechtlichen Abkommen nicht unmittelbar geregelt. Es lassen sich allenfalls Erkenntnisse über die Immunität aus einem Entwurf der IMO für eine Konvention zur Entfernung von Wracks ziehen. In Art. 3 Abs. 1 heißt es: "The Convention shall not apply to warships or other non-commercial ships owned or operated by a State and entitled, at the time of the casualty, to sovereign immunity under generally recognised principles of in-

¹¹² Siehe hierzu unten V. A.

ternational law unless the State decides otherwise.”¹¹³ Der Zugriff durch Dritte zum Zwecke der Beseitigung soll also nicht möglich sein, wenn das Schiff zum Zeitpunkt des Sinkens Immunität besaß. Hieraus kann man schließen, dass auch dem Wrack eines Staatsschiffes zumindest ein immunitätsähnlicher Status zukommt.

In ähnlicher Weise kann man auch Art. 2 Abs. 8 UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage verstehen, als Kriegsschiffe, die die Kulturgutdefinition des Abkommens erfüllen, weil sie sich somit seit mehr als 100 Jahren unter Wasser befinden müssen, von der Anwendung des Abkommens ausgenommen sind. Ein klares Bekenntnis zum Fortbestand der Immunität kann aber auch daraus nicht entnommen werden¹¹⁴.

Wie bereits dargestellt wurde, nehmen auch Art. 14 des Bergungsabkommens von 1910 sowie Art. 4 des Bergungsübereinkommens von 1989 Staats- und Kriegsschiffe, die im Zeitpunkt der Bergung hoheitlich betrieben wurden, vom Geltungsbereich aus, wobei diese Aussagen angesichts des Verständnisses des Begriffs der Bergung nur beschränkt für diese Untersuchungen fruchtbar gemacht werden können¹¹⁵.

2. Gewohnheitsrecht

a) Fortbestand der besonderen Kriegsschiffsimmunität

Von einem Teil der Völkerrechtslehre wie auch der Staaten wird die Existenz von einer gewohnheitsrechtlichen Regel behauptet, wonach die Immunität an Wracks von Staatsschiffen uneingeschränkt bestehen bleibe¹¹⁶. Teils wird jedoch einschränkend angenommen, dass die Immunität verloren gehe, wenn ein Schiff

¹¹³ IMO Draft Convention on Wreck Removal, v. 17. Juni 1996; das Abkommen soll nur Geltung außerhalb des Küstenmeers haben.

¹¹⁴ Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Rahmen der Verhandlungen zur UNESCO Konvention strittig war, ob sich die Immunität auch auf Staatsschiffe im Küstenmeer oder anderen Gewässern erstrecken sollte; siehe hierzu *Forrest* (Anm. 11), 50.

¹¹⁵ Der Begriff der Bergung ist nicht im Sinne einer Hebung eines Wracks, sondern der Hilfeleistung in Fällen von Gefahr für Schiffe oder andere Vermögensgegenstände zu verstehen. Es fällt aber begrifflich schwer, die Hebung eines Wracks, das, da es kein Schiff mehr ist, allenfalls ein anderer Vermögensgegenstand im Sinne des Abkommens sein kann, als eine Hilfeleistung zu verstehen. Dies wird deutlich, wenn man in Art. 10 der Konvention von 1989 die Pflicht zur Hilfeleistung für Menschenleben berücksichtigt. Diese Abkommen betreffen also eher Sachverhalte, in denen ein Schiff unmittelbar nach Versinken geborgen wird und von einem Wrack eben noch nicht gesprochen werden kann. So *Cheng* (Anm. 15), 251; *Engert-Schüler* (Anm. 20), 79; *Riphagen* (Anm. 19), 126 ff., unterscheidet zwischen *salvage of floating ships* und *salvage of sunken ships*. US-Gerichte haben teilweise auch für Schiffswracks angenommen, sie könnten sich in Gefahr befinden; hierzu *Bederma* (Anm. 29), 112, m.w.N. (Fn. 158).

¹¹⁶ *Heintschel v. Heinegg* (Anm. 48), 24; *Williams* (Anm. 9), 153.

mutwillig von der Besatzung versenkt wird¹¹⁷. Wieder andere bestreiten den Fortbestand des besonderen Immunitätsstatus eines Kriegsschiffs¹¹⁸.

Zum erforderlichen Nachweis einer dahingehenden Staatenpraxis kann zum einen auf die oben genannten Fälle verwiesen werden. Im Falle des Schiffes Admiral Nakhimov konnte den sowjetischen Äußerungen gegenüber Japan folgende Rechtsauffassung entnommen werden: "In accordance with the international law a sunken warship is completely immune from the jurisdiction of any State other than the flag state."¹¹⁹ Im Falle des U-Bootes U 76 wollte bereits 1923 ein norwegisches Bergungsunternehmen das 1917 versenkte Boot heben. Die deutsche Legation in Oslo protestierte förmlich, woraufhin die Bergung unterblieb¹²⁰. Auch die geheime Vorgehensweise der USA im Glomar Explorer-Vorfall kann als ein Indiz dafür gesehen werden, dass die USA die Immunität noch anerkannten. Verschiedene Fälle, in denen der Küstenstaat die Bergung von der Zustimmung des Flaggenstaates abhängig machte, nennt Migliorino¹²¹: 1938 wollte Japan das durch japanische Flugzeuge im Yangtze versenkte Kanonenboot USS Panay heben. Dazu erbat es beim US State Department die Erlaubnis hierzu, die jedoch versagt wurde. Der australischen Regierung wurde die Hebung eines U-Bootes der USA im Hafen von Sydney versagt, das im Zweiten Weltkrieg dort versenkt worden war. Die MMP nahmen in ihrer gemeinsamen Erklärung den Standpunkt ein, dass das Völkerrecht die Immunität eines Staatsschiffes und seiner Ladung unabhängig davon anerkenne, ob das Schiff gesunken sei oder nicht¹²². In diese Richtung weist auch ein Presidential Statement aus dem Jahre 2001 im Rahmen der "United States Policy for the Protection of Sunken Warships", wonach die USA versunkene Kriegsschiffe aller Nationen schützen würden¹²³.

Demgegenüber weist B e d e r m a n nach, dass verschiedene US Gerichte in ihren Urteilen den Status der Immunität nach dem Zustand eines Schiffes beurteilten¹²⁴. Insbesondere in Bezug auf Schiffe mit einem Alter von über 100 Jahren zeichnet sich keine klare Behandlung in Sachen Immunität in der Rechtsprechung der US Admiralty Courts ab¹²⁵. Problematisch ist auch die Tatsache, dass der sowjetische Vorschlag im Rahmen der Verhandlungen zum SRÜ sowie weitere Vorschläge anderer Staaten des Ostblocks, wonach zumindest bei der Bergung von Kriegsschif-

¹¹⁷ v. M ü n c h (Anm. 26), 129.

¹¹⁸ B e d e r m a n (Anm. 29), 100; D r o m g o l e / G a s k e l l (Anm. 11), 184; M i g l i o r i n o (Anm. 18), 251; R i p h a g e n (Anm. 19), 128.

¹¹⁹ O d a / O w a d a (Anm. 53), 74 (186 f.).

¹²⁰ Dazu nicht im Widerspruch steht, dass sich Norwegen 1946 durch oben genanntes Gesetz zum Eigentümer des Wracks erklärte, handelte es sich doch hierbei um eine Reparationsmaßnahme während des Kriegszustandes und nicht um Fragen der Immunität im Frieden.

¹²¹ M i g l i o r i n o (Anm. 18), 253.

¹²² "International Law recognizes, that State vessels and aircraft, and their associated artifacts, wether or not sunken, are entitled to sovereign immunity.", MMP Joint Statement (Anm. 57).

¹²³ Zitiert bei F o r r e s t (Anm. 11), 48.

¹²⁴ B e d e r m a n (Anm. 29), 101; M i g l i o r i n o (Anm. 18), 252.

¹²⁵ F o r r e s t (Anm. 11), 42; siehe auch oben IV. A. 2. d) aa).

fen das Einverständnis des Flaggenstaates erforderlich sei, abgelehnt wurden¹²⁶. Ferner weist Herzog darauf hin, dass die Nutzungsuntersagung nicht zwingend auf eine völkerrechtliche Immunität, sondern auch auf das innerstaatliche Eigentum gestützt werden konnte¹²⁷.

Die Staatenpraxis ist also in Bezug auf den Fortbestand der Immunität von Kriegsschiffwracks nicht eindeutig, so dass die Annahme eines speziellen gewohnheitsrechtlichen Tatbestandes über die Fortdauer der Immunität in Bezug auf solche Wracks zweifelhaft erscheint.

b) Lösung über die allgemeinen Grundsätze der Staatenimmunität

Auch wenn sich aus der Praxis der Staaten kein klarer Satz des Gewohnheitsrechts über die Fortgeltung der Kriegsschiffimmunität herauskristallisieren lässt, so liegt der Kriegsschiffimmunität doch der Grundsatz "*par in parem iurisdictionem non habet*" zugrunde. Sofern sich also nicht ausdrücklich ein Satz des Gewohnheitsrechts feststellen lässt, der besagt, dass die Grundsätze der Staatenimmunität für Wracks nicht gelten, können die allgemeinen Regeln über die Immunität hoheitlich genutzter Sachen Geltung beanspruchen. Damit das Kriegsschiffwrack also an der Staatenimmunität teil hat, muss es einer hoheitlichen Nutzung unterliegen. Unbestritten ist die hoheitliche Nutzung bei "frischen" Wracks, bei denen der Flaggenstaat insbesondere ein Interesse an der Geheimhaltung bezüglich sicherheitsrelevanter Unterlagen oder der Technologie an Bord haben mag. Strittig sind indes allein die Fälle, bei denen sich Kriegsschiffwracks über viele Jahrzehnte in den Tiefen der See befinden und bei denen eine Nutzung als Kriegsgrab in Frage kommt¹²⁸. Dies wird mit dem Hinweis darauf, dass auch die Wracks anderer Schiffe als Kriegsschiffe die letzte Ruhestätte der Seeleute darstellen können, bestritten¹²⁹.

Davon losgelöst zu beurteilen ist, ob eine eventuelle Nutzung eines Kriegsschiffwracks als hoheitlich zu qualifizieren ist. Das BVerfG stellte zu dieser Frage in dem Botschaftskonto-Beschluss fest, dass "die Qualifikation einer Staatstätigkeit nach der Rechtsnatur des Aktes als hoheitlich oder nicht-hoheitlich grundsätzlich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht [also der *lex fori*] vorgenommen werden müssen, da das Völkerrecht, jedenfalls in der Regel, Kriterien für diese Abgrenzung nicht enthalte"¹³⁰. Dennoch müsse man im Hinblick auf den Schutzzweck der Immunität dieses staatliche Recht weit auslegen. Andere wollen jedoch nach dem Zweck der Handlung oder der eigentlichen Natur des Handelns

¹²⁶ Migliorino (Anm. 18), 248; Caflisch (Anm. 11), 22.

¹²⁷ Herzog (Anm. 11), 74, Fn. 145.

¹²⁸ Engert-Schüler (Anm. 20), 161; Forrest (Anm. 11), 43.

¹²⁹ Herzog (Anm. 11), 79.

¹³⁰ Beschluss v. 13. Dezember 1977, BVerfGE 46, 342 (393 f.); ebenso Wilfried Schumann/Walther J. Habscheid, Die Immunität ausländischer Staaten nach Völkerrecht und deutschem Zivilprozessrecht, BDGVR 8 (1968), 123 ff.

unterscheiden¹³¹. Die unterschiedlichen Auffassungen, wonach die Qualifikation als hoheitlich zu erfolgen habe, sind für diese Frage letztlich wenig ergiebig. Wie weitreichend das staatliche Ermessen ist, eine Sache hoheitlich nutzen zu wollen, zeigen die Artt. 32, 96 SRÜ, wonach die Immunität sich auf alle nicht zu Handelszwecken genutzten Schiffe erstreckt. Gesteht man aber zu, dass ein "frisches" Wrack als Kriegsgrab hoheitlich genutzt werden kann, so ist es einleuchtend, auch die Nutzung eines alten Wracks als hoheitlich zu qualifizieren, ist es doch wenig überzeugend, dass sich durch bloße Vernachlässigung des Wracks dessen Rechtsnatur oder Zweck der Nutzung des Wracks ändert.

Ein Fortbestand der Immunität erfordert ferner, dass das Wrack noch einer Nutzung unterliegt. Freilich tut man sich schwer mit der Anwendung des Begriffs der Nutzung auf ein Wrack, könnte man doch sagen, dass ein Wrack *per definitionem* ein nicht mehr nutzbarer Gegenstand ist. Wie dargestellt kann ein Staat aber durchaus ein Interesse an der Nutzung eines Wracks haben, das über die ursprüngliche Verwendung als Fortbewegungsmittel hinausgeht. Fraglich ist nur, in welchen Grenzen eine solche Nutzung anzuerkennen ist. Die Auffassung v. Münchs¹³², wonach in einer Selbstversenkung eine Nutzungsaufgabe zu sehen ist, erscheint als zweifelhaft, da Sinn und Zweck einer Selbstversenkung wie die der Graf Spee 1940 wie auch die der französische Flotte 1943 vor Toulon das Entziehen vor dem feindlichen Zugriff ist¹³³. Keinesfalls ist es Ausdruck eines Verzichtswillens. Einen Anhalt dafür, ob ein Staat die Nutzung aufgegeben hat, kann in seinen Äußerungen gefunden werden. Während den Äußerungen des State Departments von 1980 der Wille zu entnehmen ist, dass die USA Schiffe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts und früher nicht mehr nutzen wollen, hat das Deutsche Reich bzw. die Bundesrepublik Deutschland stets hervorgehoben, dass ein Zugriff auf eventuelle Wracks ihres Einverständnisses bedürfe¹³⁴. Einen weiteren Anhaltspunkt für die Frage der Nutzung bietet die nationale Rechtsordnung. Deutlich tritt dies in den Rechtsordnungen hervor, in denen durch die Widmung die öffentliche Sache *extra commercium* gestellt wird. Kommt man in Anwendung dieses Rechts zu dem Ergebnis, dass die Sache nicht mehr einer besonderen Widmung unterliegt, so ist offensichtlich die hoheitliche Nutzung beendet. Aber auch in Rechtsordnungen, die die öffentlichen Sachen dem Privatrecht unterstellen, bietet die nationale Eigentumslage Aufschluss. Auch wenn, wie aus den vorangegangenen Betrachtungen zu schließen ist, die Eigentumsfrage von der Frage der Immunität zu trennen ist, da letztere an die tatsächliche hoheitliche Nutzung anknüpft, stehen diese nicht gänzlich beziehungslos nebeneinander¹³⁵. Die Immunität eines Wracks kann schwerlich

¹³¹ Epping (Anm. 22), § 26, Rn. 24; Darstellung auch bei: Schaumann/Habscheid (Anm. 130), 95 ff.

¹³² v. Münch (Anm. 26), 129.

¹³³ Gelberg (Anm. 7), 430.

¹³⁴ Kritisch dazu, durch eine abstrakte Äußerung die Nutzung eines Wracks beizubehalten Braekhus (Anm. 18), 55.

¹³⁵ Forrest (Anm. 11), 42; v. Münch (Anm. 26), 126; Herzog (Anm. 11), 64.

länger dauern, als das Eigentum nach der nationalen Rechtsordnung Bestand hat. Würde man bei einer Anwendung des § 959 BGB zu dem Ergebnis kommen, dass der Eigentümer der Kriegsschiffe der Bundesmarine, also die Bundesrepublik Deutschland, das Schiff derelinquiert hat, es also nicht mehr für sich haben will, ist es nicht zu begründen, dass die Bundesrepublik dieses weiterhin hoheitlich nutzt.

Nichtsdestotrotz sollte erwogen werden, für die Immunität dort Grenzen zu ziehen, wo sie entgegen Art. 300 SRÜ missbräuchlich in Anspruch genommen wird. Ein Missbrauch kann insbesondere dann angenommen werden, wenn Rechte Dritter – also insbesondere des Küstenstaates, in dessen Hoheitsgebiet sich ein Wrack befindet – schwerwiegend verletzt werden. Schließlich hat der Fortbestand der Immunität zur Folge, dass der Küstenstaat die Immunität des Kriegsschiffwracks beachten muss und grundsätzlich das Wrack des Kriegsschiffes nicht beseitigen darf. Nicht nur müsste er also eine dauerhafte Hoheitsexklave dulden, sondern es bestünde auch für den Küstenstaat eine Rechtspflicht zum Schutz der Immunität des Wracks vor dem Zugriff durch Dritte, da ein Staat die Rechte anderer Staaten zu schützen hat, sofern diese seiner Hoheitsgewalt unterliegen¹³⁶. Der Fortbestand der Immunität erlegt dem Küstenstaat also nicht unerhebliche Pflichten auf¹³⁷.

B. Fortbestand der ausschließlichen Hoheitsgewalt

Wie bereits festgestellt wurde, hat der (ehemalige) Flaggenstaat ohne weiteres die Befugnis zur Regelung von Sachverhalten, die sachlich an das Kriegsschiffwrack anknüpfen. Eine andere Frage ist, ob die umfassende *“exclusive jurisdiction”* über das Kriegsschiffwrack bestehen bleibt, der Staat mithin also *“an Bord”* eines deutschen Kriegsschiffwracks Rechtsakte auch durchsetzen darf.

In der Praxis finden sich Beispiele dafür, dass Staaten für den Fortbestand der ausschließlichen Hoheitsgewalt plädierten. Im Falle der *Juno* und der *La Galga* stellte der Fourth Circuit Court of Appeals fest, dass *“the U.S. only abandons its sovereignty over, [...] sunken U.S. warships by affirmative act”*¹³⁸. Während der Verhandlungen zur UNESCO Konvention wurde vorgeschlagen, dass die ausschließliche Hoheitsgewalt erhalten bleiben solle¹³⁹. Die Sowjetunion forderte während der Verhandlungen zum SRÜ, hierin eine Regelung aufzunehmen, wonach der Flaggenstaat – entsprechend einem Teil der Lehre¹⁴⁰ – an zivilen Schiffen, die

¹³⁶ Epping/Gloria (Anm. 22), § 26, Rn. 16; Verdross/Simma (Anm. 20), § 457.

¹³⁷ Die Staaten haben zum Teil Gesetze zum Schutze von solchen Wracks erlassen; Großbritannien hat in diesem Bereich einen Protection of Military Remains Act 1986 sowie einen Protection of Wrecks Act 1973 erlassen; hierzu Williams (Anm. 9), 152, 155. Zu den Schutzmöglichkeiten in Deutschland Stefan Baufeld, Unterwasser-Kulturgut, NordÖR 2004, 369 ff.

¹³⁸ *SeaHunt, Inc. v. Shipwrecked Vessel*, 221 F.3d 634 (641) (4th Cir.2000); hierbei handelte es sich wiederum primär um die Auslegung nationalen Rechts.

¹³⁹ Forrest (Anm. 11), 49, Fn. 69.

¹⁴⁰ Darstellung bei Engert-Schüler (Anm. 20), 154 ff.

außerhalb des Küstenmeeres gesunken sind, seine Flaggenhoheit behält¹⁴¹. Hieraus könnte in einem Erstrecht-Schluss selbiges für Kriegsschiffe angenommen werden. Indes konnte sich keiner dieser Vorschläge durchsetzen. Zwar stellten die MMP in ihrer gemeinsamen Erklärung fest, dass “the flag state is entitled to use all lawful means to prevent unauthorised disturbance of the wreck”¹⁴². Welchen Umfang diese “lawful means” jedoch haben, wurde nicht erörtert.

Hingegen wurde in dem Abkommen über die CSS Alabama festgehalten, dass Frankreich die Totenruhe der Soldaten gegenüber Dritten schützen solle. Die USA waren hierzu rechtlich wie tatsächlich im Küstenmeer Frankreichs nicht in der Lage. Die Sowjetunion forderte im Falle der Admiral Nakhimov ein bloßes Mitspracherecht für die Verwertung: “The Soviet side, confirming its own right to the vessel Admiral Nakhimov and its property, declares that all the questions regarding the salvage work of the vessel and its property must be decided in agreement with the Soviet side.”¹⁴³ Es finden sich weitere Beispiele, bei denen die Flaggenstaaten die Hilfe anderer Staaten in Anspruch nehmen mussten, um die Rechte an Schiffen zu sichern, da die Flaggenstaaten aufgrund der räumlichen Distanz hierzu selbst nicht in der Lage waren. Großbritannien musste im Falle der HMS Repulse und HMS Prince of Wales die Regierungen von Malaysia und Singapur um Hilfe bitten, um die Bergung von Teilen der Schiffe durch Dritte zu verhindern¹⁴⁴.

In der Lehre wird diese Praxis uneinheitlich interpretiert. Anknüpfend an den Charakter der Hohen See als *res nullius* betonte Sperl in oben genanntem Zitat, dass keine rechtlichen Beziehungen auf der Hohen See geschützt seien¹⁴⁵. Demgegenüber stellte aber schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts Holtzendorff fest: “Gehen Kriegsschiffe auf der Hohen See verloren, so endigt damit noch nicht die Verfügungsberechtigung der Staatsregierung über das unter ihrer Flagge befindlich gewesene Mobiliar des Staates oder der an Bord eingeschifften Mannschaft oder Dritter Personen. Ist also die Stelle bekannt oder aufzufinden, wo ein Schiff unterging, so muß angenommen werden, daß die Regierung der beteiligten Flagge so lange herrschaftsberechtigt bleibt, als auch durch Hebungsversuche oder Anwendung von Tauchern die Wiedererlangung des verlorenen erstrebt wird.”¹⁴⁶ Ebenso knüpfte Taurack das Fortbestehen der Hoheitsgewalt über das Kriegsschiff an die Frage, ob eine Hebung des Schiffs noch möglich sei¹⁴⁷. In eine ähnliche Richtung argumentiert v. Münch, der den Fortbestand der Hoheitsgewalt insofern

¹⁴¹ Elmar Rauch, Die Sowjetunion und die Entwicklung des Seevölkerrechts, Berlin 1982, 185 m.w.N.

¹⁴² MMP Joint Statement (Anm. 57).

¹⁴³ Oda/Owada (Anm. 53), 186 f.

¹⁴⁴ Williams (Anm. 9), 154.

¹⁴⁵ Siehe oben (Anm. 45).

¹⁴⁶ v. Holtzendorff, in: ders. (Anm. 20), S. 241; ferner: Gelberg (Anm. 7), 446.

¹⁴⁷ Rudolf Taurack, Die Rechtslage der kriegsversenkten Schiffe und Güter, Berlin 1921, 23.

an die Ausübbarkeit knüpft, als der ungefähre Lageort des Schiffes bekannt sein müsse¹⁴⁸.

Das Völkerrecht knüpft die Annahme von Hoheitsgewalt aber oftmals an Effektivitätsgesichtspunkte¹⁴⁹. In dieser Hinsicht ist aber die Annahme eines Fortbestandes der ausschließlichen Hoheitsgewalt auch im Hinblick auf die dargestellten Fälle fraglich. Kritisch ist in diesem Zusammenhang das Argument von T a u r e c k zu sehen, wonach der Fortbestand der Hoheitsgewalt danach zu beurteilen sein soll, ob das Schiff noch zu bergen ist¹⁵⁰. Die bloße Bergungsmöglichkeit ist kein Ausdruck dessen, an Bord des Schiffswracks effektive Hoheitsgewalt ausüben zu können¹⁵¹. Ebenso wenig überzeugt in dieser Hinsicht die Anknüpfung an die Kenntnis des Lageortes.

In der Tat, so könnte man argumentieren, spricht ein praktisches Bedürfnis der Staaten dafür, die ausschließliche Hoheitsgewalt fort dauern zu lassen, um die Überreste des Kriegsschiffes und seiner Ladung vor einem willkürlichen Zugriff Dritter schützen zu können¹⁵². Dieser Schutz kann aber nur erreicht werden, wenn der Flaggenstaat das Recht hat, andere Staaten auszuschließen und geschehene Rechtsverletzungen auch strafrechtlich zu verfolgen. Um aber eine Strafverfolgung zu ermöglichen, muss der ehemalige Flaggenstaat ein Verhalten zunächst seinem Strafgesetz unterstellen dürfen. Hierbei handelt es sich aber um die Hoheitsgewalt im Sinne der *jurisdiction to prescribe*, für die wiederum nur ein *genuine link* erforderlich ist, nicht aber die spezielle *exclusive jurisdiction*, die dem Flaggenstaat an Bord eines Kriegsschiffes zusteht. So hat auch der deutsche Strafrechtsgesetzgeber in den §§ 4 ff. StGB den Anwendungsbereich des StGB auf bestimmte Auslands-sachverhalte ausgedehnt¹⁵³. Um ein Verhalten als strafbar zu bewerten, ist ein Fortbestand der ausschließlichen Hoheitsgewalt also nicht erforderlich.

¹⁴⁸ v. Münch (Anm. 26), 128.

¹⁴⁹ Epping/Gloria (Anm. 22), § 5, Rn. 8.

¹⁵⁰ T a u r e c k (Anm. 147), 25 ff.

¹⁵¹ Dennoch soll zumindest die theoretische Frage gestellt werden, wie das Bestehen der Hoheitsgewalt zu beurteilen ist, wenn das Kriegsschiff in einer Tiefe liegt, in der es nach dem derzeitigen Stand von Wissenschaft und Technik nicht mehr geborgen werden kann. Die Tatsache, dass ein Schiff nach dem derzeitigen Stand von Wissenschaft und Technik nicht zu erreichen ist, besagt noch nichts darüber, ob das Schiff nicht zu einem späteren Zeitpunkt vielleicht wieder erreichbar wird. Während nach dem ersten Weltkrieg die Bergung eines Schiffes bis ca. 50 m Tiefe als machbar erschien, zeigt die Bergung des sowjetischen U-Bootes aus 5000 m Tiefe im März 1975, dass heutzutage kaum ein Schiff unerreichbar ist. Sollte die Hoheitsgewalt, die dann wieder ausübbar ist, wieder aufleben (kritisch Herzog (Anm. 11), 73)? Weiterhin gilt es zu fragen, wie es zu beurteilen wäre, wenn das Schiff zwar für einige Staaten oder Personen aufgrund technischer Fortschritte zu erreichen wäre, aber nicht für den Flaggenstaat, wie es im Glomar Explorer-Vorfall gegeben war?

¹⁵² Eckart B ö h m e, Tankerunfälle auf dem Hohen Meer, Hamburg 1970, 25; E n g e r t - S c h ü l e r (Anm. 20), 161.

¹⁵³ Für die hier betroffenen deutschen Kriegsschiffe greifen jedoch keine Straftatbestände. Auch wenn das Kriegsschiff mehrfach unter dem Aspekt des Kriegsgrabes erörtert wurde, gilt dies jedoch nicht für das deutsche Strafrecht, da nach der Rechtsprechung des BGH das Kriegsschiffwrack keine Totengedenkstätte im Sinne des § 168 Abs. 2 StGB darstellt; siehe BGH NJW 1994, 2613.

Der Fortbestand der Flaggenhoheit ist ferner nicht notwendig, um eine Störung des Wracks zu untersagen. Eine Untersagung kann fraglos auch an das Eigentum geknüpft und auf Privatrecht gestützt werden¹⁵⁴. Als Beispiel hierfür kann eine Stellungnahme des Auswärtigen Amtes aus dem Jahre 1986 auf eine englische Anfrage bezüglich eines deutschen U-Bootes angesehen werden¹⁵⁵: Deutschland beanspruche als Eigentümer die Hoheitsgewalt; jedoch unterliege das Wrack der Hoheit Englands, in dessen Küstenmeer das Schiff liege. Daher könne das Wrack nur in beiderseitigem Einvernehmen gehoben werden.

Wichtig würde der Fortbestand der ausschließlichen Hoheitsgewalt im Sinne einer *jurisdiction to enforce* für die Verfolgung dieser Straftaten sowie die Verhinderung der Störung im Vorfeld an Bord des Schiffes. Neben genannten tatsächlichen Schwierigkeiten fällt es aber schon begrifflich schwer, die Frage zu klären, was "an Bord" des Kriegsschiffwracks ist. Dieser Begriff impliziert das Bestehen eines umschlossenen Raumes, den es in vielen Fällen aber gar nicht mehr gibt. Wenn man für einen Fortbestand der Flaggenhoheit plädiert, wäre diese letztlich ein *nudum ius*, da sie weder notwendig noch fähig ist, einen Schutz des Wracks zu gewährleisten.

Entscheidend für den Fortbestand der Flaggenhoheit ist aber folgendes Argument – nicht zum Schutze des Flaggenstaates, sondern zum Schutze eventueller Küstenstaaten. Die Flaggenhoheit bringt es mit sich, dass den Flaggenstaat völkerrechtliche Pflichten insbesondere in Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt treffen¹⁵⁶. Zugleich ist es dem Küstenstaat aber versagt, zum Schutz der Meeresumwelt im Einklang mit seinen völkerrechtlichen Verpflichtungen seine Gesetze zu vollstrecken, solange das Wrack der Immunität unterliegt. Daher, wie Böhme argumentiert¹⁵⁷, die Flaggenhoheit so lange andauern zu lassen, wie die nationale Rechtsordnung des Flaggenstaates dem Wrack ein Flaggenführungsrecht zukommen lasse, kann für Kriegsschiffe nicht überzeugen, da hiernach letztlich dem Flaggenstaat freistünde, wie lange er für Wracks verantwortlich wäre. Vielmehr muss die ausschließliche Hoheitsgewalt als Spiegelbild zur Immunität betrachtet werden¹⁵⁸. Folglich dauert die Hoheitsgewalt über das Wrack so lange an, wie nicht andere wegen des Fortbestandes der Immunität auf das Wrack zugreifen oder Hoheitsakte vollstrecken können. Da dieses Recht – wie dargestellt – dem Flaggenstaat nur geringe Befugnisse verleiht, stellt die Annahme eines Fortbestandes der ausschließlichen Hoheitsgewalt auch keine Belastung für die anderen Staaten dar.

¹⁵⁴ So Herzog (Anm. 11), 74, Fn. 145.

¹⁵⁵ Brief des Auswärtigen Amtes an die deutsche Botschaft in London v. 4. Dezember 1986.

¹⁵⁶ Siehe unten VI. A.

¹⁵⁷ Böhme (Anm. 152), 25.

¹⁵⁸ In diese Richtung argumentiert Rüdiger Wolfrum, *Die Internationalisierung staatsfreier Räume*, Berlin 1984, 8.

VI. Folgen für Beseitigungspflichten und Haftung

Weitestgehend wurden bis jetzt die Rechte des ehemaligen Flaggenstaates in Bezug auf Kriegsschiffwracks bzw. die Rechtsstellung des Wracks an sich erörtert. Von praktischem Interesse sind aber auch die Folgen dieser Feststellungen für die Fragen der Beseitigungsrechte/-pflichten für den Fall, dass von dem Wrack Gefahren für die Seeschifffahrt und Meeresumwelt ausgehen, bzw. für die Fragen der Haftung, wenn sich diese Gefahren in einem Schaden verwirklicht haben¹⁵⁹.

A. Völkerrechtliche Pflichten und Rechte bei Gefahr für die Seefahrt oder Meeresumwelt

Zunächst stellt sich die Frage, ob der Flaggenstaat völkerrechtlich verpflichtet ist, ein Wrack, das Gefahren für die Meeresumwelt mit sich bringt, zu entfernen. Die völkerrechtlichen Pflichten der Staaten zum Schutz der Meeresumwelt sind in einer Vielzahl von Abkommen geregelt, die hier nicht dargestellt werden können. In den Artt. 192 ff. SRÜ findet man nur einen grundsätzlichen Rahmen, der durch spätere Abkommen ausgestaltet werden muss¹⁶⁰. Eine grundsätzliche Pflicht ist jedoch in Art. 194 Abs. 2 SRÜ festgehalten. Hiernach stellen die Staaten sicher, dass die ihrer Hoheitsgewalt oder Kontrolle unterstehenden Tätigkeiten keine Schäden durch Verschmutzung in Bereichen verursachen, die nicht ihrer Hoheitsgewalt unterstehen. Dies ist eine Ausformung des Trail Smelter-Schiedsspruches, wonach Staaten die gewohnheitsrechtliche Pflicht trifft, dafür zu sorgen, dass von ihrem Hoheitsgebiet keine erheblichen Störungen für die Umwelt in anderen Staaten oder in hoheitsfreien Räumen ausgehen¹⁶¹. Zwar finden die Bestimmungen der Artt. 192 ff. SRÜ über den Meeresumweltschutz gemäß Art. 236 SRÜ keine Anwendung auf Kriegsschiffe. Dennoch ist der Flaggenstaat verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Schiffe in einer Art betrieben werden, die mit dem Abkommen vereinbar ist. Die grundlegende Verpflichtung des Art. 194 Abs. 2 SRÜ kann also – sei es unmittelbar oder mittelbar über Art. 236 SRÜ – auch auf Wracks übertragen werden, da ein Wrack grundsätzlich der ausschließlichen Hoheitsgewalt des ehemaligen Flaggenstaates unterliegt.

Indes besteht dieselbe Pflicht auch für den Küstenstaat, in dessen Hoheitsgewässern sich ein solches Wrack befindet. Es stellt sich daher die Frage, ob der Küsten-

¹⁵⁹ Als Beispiel für Gefährdung der Meeresumwelt kann der Fall der Blücher betrachtet werden. Ein Beispiel für Gefährdung der Schifffahrt auf der Donau durch Kriegsschiffwracks findet sich in: *Der Spiegel* 34/2003, 121 – Eiserne Mahnmahle.

¹⁶⁰ *Heintschel v. Heinegg* (Anm. 64), § 57, Rn. 38.

¹⁶¹ So heißt es hier, dass “under the principles of international law (...) no State has the right to use or permit the use of its territory in such a manner as to cause injury by fumes in or to the territory of another or the properties or persons therein, when the case is of serious consequence and the injury is established by clear and convincing evidence.”, *Trail Smelter Arbitration*, RIAA III, 1905 (1965); hierzu *Heintschel v. Heinegg* (Anm. 64), § 58 Rn. 17.

staat berechtigt ist, ein Wrack zu entfernen, um seinen völkerrechtlichen Pflichten zum Meeresumweltschutz gerecht zu werden. Wie bereits festgestellt wurde, unterliegt das Kriegsschiffwrack grundsätzlich der Staatenimmunität, so dass dem Küstenstaat der Erlass bzw. die Vollstreckung von schiffahrtspolizeilichen Verfügungen grundsätzlich nicht erlaubt ist. Jedoch spricht sich v. Münch dafür aus, dass der Küstenstaat berechtigt sein solle, von dem Flaggenstaat die Beseitigung des Wracks, das sich in dessen Küstenmeer befindet, zu verlangen, wenn dieses eine Gefahr darstelle. Entferne der Flaggenstaat das Schiff nicht, so soll der Küstenstaat das Wrack in einer Selbstvornahme entfernen können und die Kosten ersetzt verlangen¹⁶². Auch die MMP sprechen dem Küstenstaat das Recht zur Entfernung des Wracks zu, freilich ohne die Kostenfrage zu regeln: "These rules do not affect the rights of a territorial sovereign to engage in legitimate operations, such as removal of navigational obstructions, preventions of damage to the marine environment, or other actions not prohibited by international law, ordinarily following notice to and cooperation with the State owning the vessel [...]"¹⁶³. Dieser Ansatz ist jedoch unter mehreren Gesichtspunkten problematisch. Zum einen besteht die Gefahr, dass die Immunität faktisch entwertet wird, da der Küstenstaat unschwer die Verletzung von Gesetzen bzw. eine Gefahr für die Schifffahrt behaupten und die Entfernung veranlassen könnte. Zum anderen greift dieser Lösungsansatz nicht, wenn die Gefahren für die Meeresumwelt eines Küstenstaates von einem Wrack auf Hoher See ausgehen, gilt doch die Immunität des Kriegsschiffes auf Hoher See uneingeschränkt. Letztlich wird auch keine tragfähige dogmatische Begründung für dieses Selbstvornahmerecht geliefert.

Andererseits gibt es auch keine sachliche Rechtfertigung dafür, warum ein Flaggenstaat unter Berufung auf die Immunität sich von jeglicher Verantwortung für Gefahren freizeichnen können sollte. Zum einen könnte man in einer Wertung Art. 300 SRÜ entnehmen, dass das Kriegsschiffwrack seine Immunität verliert, wenn der Flaggenstaat seine Rechte rechtsmissbräuchlich und schwer treuwidrig in Anspruch nimmt. Eine dogmatisch vorzugswürdige Lösung wäre in den Grundsätzen der Staatenverantwortlichkeit zu finden. Wie bereits dargestellt, hat der ehemalige Flaggenstaat trotz der Immunität sicherzustellen, dass von einem Wrack keine Gefahren für die Meeresumwelt ausgehen. Ebenso hat der ehemalige Flaggenstaat die Vorschriften des Küstenstaates zu beachten. Kommt ein Staat dieser Verpflichtung nicht nach, so handelt er völkerrechtswidrig. Nun kann fraglos der gestörte Staat gegenüber dem störenden Staat zur Repressalie greifen, d.h. seinerseits zu an sich völkerrechtswidrigen Akten schreiten, sofern diese verhältnismäßig und nicht gegen das Gewaltverbot verstoßen¹⁶⁴. Sicherlich könnte auf der Rechtsfolgeseite die rechtswidrige Entfernung eines störenden Wracks als taugliche

¹⁶² v. Münch (Anm. 26), 129.

¹⁶³ MMP Joint Statement (Anm. 57).

¹⁶⁴ Horst Fischer, in: Ipsen (Anm. 22), § 59 Rn. 46.

Repressalie dienen¹⁶⁵. Aber auch bei dieser Herangehensweise ist unklar, wann eine erhebliche Störung in dem genannten Sinne vorliegt und wer dies zu beurteilen hat. Ist die Immunität hingegen nach den oben genannten Grundsätzen erloschen, kann der Küstenstaat in Vollstreckung seiner Gesetze und in Einklang mit seinen völkerrechtlichen Verpflichtungen gegen das Wrack vorgehen. Auch außerhalb seines Hoheitsgebietes darf ein Küstenstaat dann im Einklang mit Art. 221 SRÜ Maßnahmen treffen, sofern von einem Seeunfall Schäden für seine Küste zu besorgen sind¹⁶⁶. Ungelöst bleibt aber der Fall, dass von einem Wrack Gefahren für die Meeresumwelt ausgehen, ohne dass das Hoheitsgebiet eines anderen Staates betroffen ist. Selbst wenn den Flaggenstaat die Pflicht trifft, auch in hoheitsfreien Räumen keine erheblichen Störungen zu verursachen, so ist fraglich, ob es sich hierbei um eine Pflicht *erga omnes* handelt, deren Erfüllung ein Dritter im Wege der Repressalie durchsetzen kann. Vielleicht wird sich *de lege ferenda* eine Lösung in der IMO Convention on Wreck Removal finden lassen¹⁶⁷.

Im Hinblick auf die Gefahren für die Schifffahrt sind derartige Pflichten weder auf Seiten des Flaggenstaates noch auf Seiten des Küstenstaates zu finden. Nach Art. 24 Abs. 1 SRÜ trifft den Küstenstaat zwar die Pflicht, nicht die friedliche Durchfahrt zu behindern. Dies bezieht sich aber, wie sich aus Art. 24 Abs. 1 S. 2 SRÜ ergibt, auf Behinderungen durch Gesetze und Vorschriften. Gefahren für die Schifffahrt hat der Küstenstaat nach Art. 24 Abs. 2 SRÜ nur in geeigneter Weise bekannt zu machen. Auch die Pflichten des ehemaligen Flaggenstaates im Falle von Gefahren durch das Wrack für die Schifffahrt sind wenig ausgestaltet. Ob die in Art. 30 SRÜ für Kriegsschiffe normierte Pflicht, das Küstenmeer bei einem Verstoß gegen die Gesetze des Küstenstaates zu verlassen, auf Wracks übertragbar ist, erscheint angesichts der tatsächlichen Unmöglichkeit des selbständigen Verlassens fraglich.

B. Haftung für Schäden

Wie bereits festgestellt wurde, ist in Art. 31 SRÜ klargestellt, dass der Flaggenstaat dem Küstenstaat für die durch seine Kriegsschiffe verursachten Schäden völkerrechtlich verantwortlich ist. Für den Fall, dass man die Norm des Art. 31 SRÜ nicht unmittelbar auf Wracks anwenden möchte, kommt unbeschadet dessen eine Haftung nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen in Betracht. Die Haftung kann jedoch nur bestehen, wenn dem (ehemaligen) Flaggenstaat der Verstoß gegen eine Norm des Völkerrechts, also insbesondere die Pflicht zum Schutze der

¹⁶⁵ Problematisch wäre allerdings, wenn man nicht nur die diplomatische, sondern auch die allgemeine Staatenimmunität als ein *self contained-régime* betrachtete; hierzu Fischer (Anm. 164), § 59, Rn. 47.

¹⁶⁶ Siehe hierzu vertiefend Beckert/Breuer (Anm. 16), Rn. 299.

¹⁶⁷ Nach Riphagen (Anm. 19), 131, wurde im Rahmen der Verhandlungen hierzu erwogen, eine internationale Institution mit der Entscheidung darüber zu beauftragen, ob ein Wrack eine Gefahr darstellt und entfernt werden soll oder nicht.

Meeresumwelt nach Art. 194 Abs. 2 SRÜ, vorzuwerfen ist. Insbesondere bei Schädigung Privater ist im Hinblick auf Art. 44 *lit. b*) der Articles on State Responsibility¹⁶⁸ an die Ergreifung von innerstaatlichen Rechtsbehelfen zu denken. In Anbetracht des grundsätzlichen Fortbestandes der Immunität kommt allein die Geltendmachung der Ansprüche vor den Gerichten des Flaggenstaates in Betracht.

Wiederum stellt sich dabei die Frage, welches Recht für die Beurteilung eines solchen Schadensfalles durch die nationalen Gerichte heranzuziehen ist. Vorrangig wäre eine Haftung nach dem Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen¹⁶⁹ zu erwägen. Dieses Abkommen ist jedoch insofern nicht aufschlussreich, als Wracks nicht in den sachlichen Anwendungsbereich gemäß Art. 1 fallen und darüber hinaus nach Art. 11 Kriegsschiffe von der Anwendung ausgenommen sind. Folglich richtet sich die Haftung allein nach innerstaatlichem Recht. Hätte nun ein deutsches Gericht einen Fall mit grenzüberschreitendem Bezug zu entscheiden, würde es die deliktische Haftung gemäß Art. 40 Abs. 1 EGBGB nach dem Recht des Begehungsortes bzw. der *lex loci delicti* entscheiden¹⁷⁰. Damit die Normen des internationalen Privatrechts aber überhaupt Anwendung finden, muss es sich um eine Frage des Privatrechts handeln. Trotz der Rechtswegverweisungen des Art. 34 GG und des § 40 Abs. 2 VwGO sowie der Regelung der Eigenhaftung des Beamten im BGB wird die Staatshaftung aber als öffentliches Recht betrachtet¹⁷¹. Dies führt dazu, dass sich die Haftung in einem solchen Fall allein nach deutschem Staatshaftungsrecht richten würde¹⁷². Ähnlich würde ein französisches Gericht wegen der öffentlich-rechtlichen Natur des Amtshaftungsanspruchs allein nach französischem Recht entscheiden. Hingegen findet in England das internationale Privatrecht auch auf Amtshaftungsansprüche Anwendung, wobei wegen der vorherrschenden Anknüpfung an die *lex fori* dennoch englisches Recht Anwendung fände¹⁷³.

VII. Schluss

Um die Eigentumsfrage an Kriegsschiffwracks zu klären, bietet das Völkerrecht einen bloßen Rechtsrahmen, der durch die nationalen Rechtsordnungen – sei es

¹⁶⁸ Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, v. 12. Dezember 2001, UN.Doc A/RES/56/83, 2 ff.

¹⁶⁹ Convention pour l'Unification de certaines règles en matière d'abordage, v. 23. September 1910, RGBl. 1913, 49 ff.

¹⁷⁰ Kropholler (Anm. 35), 511.

¹⁷¹ BVerfG, Entscheidung v. 19. Oktober 1982, BVerfGE 61, 149 (201); siehe auch Hans Heinrich Rupp, Reform der Staatshaftung und Bundeszuständigkeit, in: Festschrift für Otto Mühl, 1981, 553 (564).

¹⁷² So auch Harald Müller, Das internationale Amtshaftungsrecht, Frankfurt 1991, 176; Kropholler (Anm. 35), 523; Jan v. Hein, The Law Applicable to Governmental Liability for Violations of Human Rights in World War II, YJIL 3 (2001), 185 (218).

¹⁷³ Müller (Anm. 172), 90.

nun öffentliches oder bürgerliches Recht – gefüllt werden muss. Dabei steht das Völkerrecht dem nicht entgegen, dass ein Kriegsschiffwrack je nach innerstaatlicher Rechtslage mal wie privates Eigentum nach der *lex rei sitae*, mal allein nach strengem innerstaatlichen öffentlichen Recht behandelt wird. Die Entscheidung der nationalen Rechtsordnung wird weitgehend abgesichert durch den grundsätzlichen Fortbestand der Immunität des Wracks, die die Entscheidung durch nationale Gerichte des Flaggenstaates sicherstellt. Dabei ist die Immunität kein Deckmantel für rechtswidriges Verhalten des Flaggenstaates. Trotz des Fortbestandes der Immunität hat der Flaggenstaat die Rechte anderer Staaten zu achten und seine völkerrechtlichen Verpflichtungen zum Schutze der Umwelt einzuhalten. Verletzt er diese Pflichten, so kann ein Küstenstaat ihn nach den Grundsätzen zur Staatenverantwortlichkeit zur Verantwortung ziehen oder Repressalien ergreifen. Unbeschadet einer völkerrechtlichen Haftung bleibt die Möglichkeit der Geltendmachung von Ansprüchen der innerstaatlichen Staatshaftung. Erlischt aber die Immunität, ist ein Wrack nach den allgemeinen Regeln des internationalen Privatrechts zu behandeln.

Summary¹⁷⁴

Shipwrecked Warships

Which Law Applies to Questions of Ownership, Removal and Liability?

Over 90 years after the beginning of World War I and over 60 years after the end of World War II, questions of property-ownership in warship-wrecks, their removal and liability for damages caused by such wrecks are still of importance. This can be seen in the case of the Graf Spee.

In this article, the author shows that – contrary to the leading opinion in the United States – no contractual or customary international public law exists relating to the question of property-ownership in wrecks of warships. Public international law leaves this question open to national laws. One has to distinguish between countries which treat public property like private property and those countries with special laws relating to public property. In the first case, private international law applies, which will in most cases refer to the *lex rei sitae*. In the other case, the special public property law applies. Both solutions are consistent with public international law.

This result is secured by application of the principle of sovereign immunity with respect to the wreck. The flag state of a shipwrecked warship is entitled to sovereign immunity following “*par in parem non habet iurisdictionem*”. Nevertheless, immunity is restricted by that states national property laws. Under the principle of immunity, the flag state exercises sovereign jurisdiction over the wreck.

¹⁷⁴ Summary by the author.

The flag state has a duty to remove the wreck, according to the Trail Smelter Arbitration, if the wreck causes damage to the environment. If a state fails to comply with its duties, an affected state can remove the wreck as a reprisal, despite the immunity of the flag state. Further, if any detriments are caused by the wreck, the harmed state can claim damages according to the principles of state responsibility. Harmed individuals – according to the local remedies rule – must claim their damages from the flag state, which is entitled to immunity. The courts of this state will apply their domestic public laws to decide this question.