



Kurzinformation

Ausübung von Hoheitsgewalt auf Schiffen und Flugzeugen

1. Handelsschiffe

Laut Sicco Rah¹ sind Handelsschiffe völkerrechtlich als schwimmender Gebietsteil des Landes anzusehen, dessen Flagge sie führen, weil sie den Rechtsvorschriften des Flaggenstaates unterliegen. Auch wenn der Flaggenstaat seine Jurisdiktion über das Schiff ausübt, stellen sie jedoch kein „schwimmendes Territorium“ dar.² Die Flaggenhoheit ist eine eigenständige Form der Anknüpfung staatlicher Hoheitsgewalt, die weder als Unterfall der Personalhoheit noch als Bestandteil der Territorialhoheit des Flaggenstaates aufgefasst wird.³ Ihre rechtliche Grundlage ist die Zuerkennung der Staatsangehörigkeit zu beweglichem Eigentum.⁴ Territoriale Hoheitsbefugnisse sind damit nicht verbunden.⁵

Die Anerkennung von „schwimmenden Territorien“ würde bedeuten, die territoriale Hoheitsgewalt des Küstenstaates in seinem Küstenmeer oder gar in den inneren Gewässern partiell auszuschließen.⁶ Ein solches Konzept ist nicht nur mit dem Souveränitätsanspruch des Küstenstaates unvereinbar;⁷ es würde darüber hinaus auch zu einer unübersichtlichen Rechtslage führen, wenn

-
- ¹ Rah, Sicco (2009): *Asylsuchende und Migranten auf See: Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*. S. 250 f.
- ² Colombos, C. John: *The International Law of the Sea*, 6. Auflage, London 1967. Ebenso Lagoni, Rainer: *Merchant Ships*, Encyclopedia of Public International Law EPIL Bd. III. Abrufbar unter: <http://opil.oup.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1197> (letzter Zugriff: 4. Juni 2018).
- ³ Dörr, Dieter: *Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz*, Vahlen, München, 1988, S. 50 f. sowie Nuñez-Müller, Marco: *Die Staatszugehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht (Diss.)*, Berlin 1994, S. 82 ff.
- ⁴ Lagoni, Merchant Ships, a.a.O.
- ⁵ Colombos, a.a.O., S. 285.
- ⁶ Ibid., S. 285.
- ⁷ Vgl. hierzu auch: „*Welches Recht gilt auf ausländischen Kreuzfahrtschiffen in deutschen Hoheitsgewässern?*“ Sachstand WD 2 - 3000 - 013/14 der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vom 30. Januar 2014 (**Anlage**).

sich im Küstenstaat eines Staates unterschiedliche und wechselnde Gebiete anderer Staaten befänden. Schließlich ist zu beachten, dass sich nach Art. 89 Seerechtsübereinkommen (SRÜ) kein Staat einen Teil der Hohen See „aneignen“ darf. Nichts anderes aber wäre der Fall, wenn der Raum, den ein Schiff auf Hoher See einnimmt, der territorialen Souveränität eines States unterliegen würde.

2. Luftfahrzeuge

Analog sind auch Luftfahrzeuge völkergewohnheitsrechtlich **nicht Teil des Territoriums ihres Heimatstaates**. Die Frage des Aufenthaltsortes eines Luftfahrzeugs ist deshalb für die Beantwortung, welches Recht zur Anwendung kommt, von entscheidender Bedeutung.⁸

In Artikel 1 des Chicagoer Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen), dem mittlerweile 192 Staaten angehören, erkennen die Vertragsstaaten ausdrücklich an, dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet die volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt. Der in diesem Abkommen zum Ausdruck kommende Territorialitätsgrundsatz unterwirft damit jedes Luftfahrzeug zu allererst dem jeweiligen Recht des Staates, in dessen Territorium es sich aufhält. **Daneben gilt – z.B. über dem offenen Meer – gewohnheitsrechtlich das sogenannte Flag Right, das besagt, dass in diesem exterritorialen Gebiet das Recht desjenigen Landes gilt, in dem die Fluggesellschaft zugelassen ist (sog. Flaggenrechtsprinzip).**

3. Der Fall *Jamaa Hirsi et al v. Italien*

Das Flaggenrechtsprinzip auf Hoher See bzw. im internationalen Luftraum spiegelt sich auch in dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte (EGMR) im Fall *Jamaa Hirsi et al v. Italien* vom 19. Januar 2012 wider, das besagt, dass italienische Schiffe und Flugzeuge „on the high seas and aircraft in airspace, not subject to the sovereignty of a State, are considered to be Italian territory.“⁹ Dieser Satz drückt lediglich aus, dass diese Schiffe und Flugzeuge völkerrechtlich als schwimmende bzw. fliegende Gebietsteile des Landes anzusehen sind, dessen Flagge sie führen, weil sie den Rechtsvorschriften des Flaggenstaates unterliegen. Dies gilt gleichermaßen für deutsche Handelsschiffe und Zivilflugzeuge. Das Urteil ist nicht als Aussage zu interpretieren, dass Handelsschiffe und Zivilflugzeuge völkerrechtlich „schwimmendes“ bzw. „fliegendes“ Territorium des Flaggenstaates darstellen. Hintergrund des Judikats war vielmehr die extraterritoriale Anwendung der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) – und des Refoulementverbots – auf Hoher See, wobei der EGMR auf die effektive Ausübung der Hoheitsgewalt auf dem italienischen Schiff abstellte.

⁸ Vgl. Schladebach, Marcus (2014): *Lufthoheit: Kontinuität und Wandel*, Mohr Siebeck, 2014.

⁹ Vgl. European Court of Human Rights, Grand Chamber, *Case of Hirsi Jamaa and others v. Italy* (Application no. 27765/09). Abrufbar unter: <https://hudoc.echr.coe.int/app/conversion/pdf/?library=ECHR&id=001-109231&file-name=001-109231.pdf> (letzter Zugriff: 4. Juni 2018).