

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 49

STOYAN STALEV

**Flaggenhoheit nach dem Völkerrecht und nach dem
Recht sozialistischer Staaten**

**FLAGGENHOHEIT NACH DEM VÖLKERRECHT UND NACH DEM
RECHT SOZIALISTISCHER STAATEN**

**Vortrag
von
Stoyan Stalev**

**gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 24. Mai 1984**

FLAGGENHOHEIT NACH DEM VÖLKERRECHT UND NACH DEM
RECHT SOZIALISTISCHER STAATEN

I. Begriff der Flaggenhoheit

Unter Flaggenhoheit kann man die Beziehung zwischen dem Rechtssystem eines bestimmten Staates und einem Schiff verstehen. Der Begriff "Flaggenhoheit" ist mit dem Begriff "Schiffsnationalität" oder "Staatszugehörigkeit" des Schiffes gleichzustellen. Die Unterwerfung des Schiffes unter das Recht eines bestimmten Staates ist durch die Besonderheiten des Meeres als Transportweg hervorgerufen. Die Existenz der hohen See, die keinem staatlichen Rechtssystem untersteht, macht es notwendig, daß jede Tätigkeit in diesem Gebiet von irgendeinem staatlichen Recht geregelt wird. Die Freiheit der hohen See setzt das Vorhandensein einer Rechtsregelung voraus, denn in einem Rechtsvakuum gäbe es keine Freiheit.

So ist es auch nötig, daß die Tätigkeit der Reederei und der Schiffsmannschaft mit dem Recht eines bestimmten Staates verbunden ist. Das ist eine Garantie für die Freiheit der Meere ¹⁾.

Es stellt sich die Frage, ob die Flaggenhoheit eine Verbindung zwischen Schiff und Staat ist oder mehr zwischen den an dem Schiff interessierten Personen und dem Staat, mit dem sie eng verbunden sind. Ich halte das letztere für richtig. Das Schiff ist nur ein Mittel, Tätigkeit auf See zu entwickeln. Wichtig für den Begriff der Flaggenhoheit ist, wer dieses Mittel benutzt. Man kann einen

1) Colombos, J., The international law of the sea,
russische Übersetzung, Moskwa, 1975, S. 253.

Zusammenhang und eine Ähnlichkeit zwischen Flaggenhoheit und Nationalität der juristischen Personen finden ²⁾. In beiden Fällen handelt es sich um Unterwerfung bestimmter Tätigkeit unter das Recht eines bestimmten Staates. Die Tatsache, daß es sich bei den juristischen Personen um selbständige Rechtssubjekte handelt, hat, meiner Meinung nach, keine Bedeutung für den Begriff der Nationalität. Bei dem Recht der Flaggenhoheit stellt sich die Frage, welchem Staat eine Tätigkeit auf der hohen See zuzuordnen ist. Um diesen Zusammenhang zu bestimmen, hat man den Begriff der Flaggenhoheit geschaffen, weil solche Tätigkeit hauptsächlich mit Schiffen durchgeführt wird. Das heißt jedoch nicht, daß solche Tätigkeit nur mit Schiffen erfolgen kann: z.B. kann eine wissenschaftliche Expedition auf einem Eisberg auch eine Nationalität haben.

Deshalb muß man, meiner Meinung nach, unter Flaggenhoheit die Beziehung zwischen dem Recht eines Staates und den Personen verstehen, die das Schiff benutzen. Aus dieser Beziehung ergeben sich Rechte und Pflichten für den Staat und auch für die am Schiff interessierten Personen ³⁾.

II. Flaggenhoheit und Völkerrecht

Wenn man die Flaggenhoheit so versteht - und nicht als Beziehung zwischen Staat und Sache - dann kann man sagen, daß die Flaggenhoheit auch für das Völkerrecht sehr wichtig ist. Denn die Flaggenhoheit spielt die Rolle eines

2) Bensalem, A., *La nationalité des navires et des aéronefs: en droit marocaine*, Rabat, 1971, p. 36.

3) Carbone, S., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, p. 70.

Abgrenzungsmerkmals - sie grenzt die Souveränität der Staaten auf der hohen See ab. Auf diese Weise gewährleistet sie das Zusammenleben der verschiedenen staatlichen Rechtsordnungen auf der hohen See. Die Flaggenhoheit ist auch das Mittel, den Staaten nach dem Völkerrecht Rechte und Pflichten aufzuerlegen. Die Flaggenhoheit ist im Tatbestand vieler völkerrechtlicher Normen enthalten.

Deshalb ist auch das Völkerrecht dringend daran interessiert, was die verschiedenen Staaten unter Flaggenhoheit verstehen, wie dieser Begriff ausgelegt wird. Die Abgrenzung der Souveränität des Staates - d.h. des Geltungsbereiches seiner Rechtsordnung - kann nur auf völkerrechtlicher Ebene geschehen und nicht autonom vom Staat selbst ⁴⁾.

Die Frage, die hier zu beantworten ist, heißt: Sind die Staaten frei und unbegrenzt bei der Bestimmung der Voraussetzungen der Flaggenhoheit oder müssen sie bestimmte Forderungen des Völkerrechts berücksichtigen?

Um diese Frage zu beantworten, muß man eine kurze Übersicht über die völkerrechtliche Theorie und Praxis in bezug auf die Voraussetzungen der Staatsangehörigkeit der Personen machen. Das internationale Abkommen über "Certain questions relating to the conflict of nationality laws" aus dem Jahre 1930 bestimmt, daß jeder Staat die Voraussetzungen der Staatsangehörigkeit selbst regelt. Auf der anderen Seite wird diese Gesetzgebung von den anderen Vertragsstaaten nur dann anerkannt, wenn sie mit den internationalen Verträgen, Gewohnheiten und allgemein anerkannten Grundsätzen über die Staatsangehörigkeit vereinbar ist - Art. 1. Hier ist deutlich erkennbar, daß das Völkerrecht die Freiheit der Staaten begrenzt.

4) Brownlie, J., Principles of public international law, Oxford, 1973, p. 372.

Die Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes in dem Fall Nottebohm ⁵⁾ ist auch in diesem Zusammenhang maßgebend, soweit angenommen wird, daß die Rechtsbeziehung zwischen Staat und Person - nämlich die Staatsangehörigkeit - einer faktischen Beziehung entsprechen soll. Ein wichtiges Ergebnis dieser Entscheidung ist auch die Tatsache, daß die schon erworbene Staatsangehörigkeit von Liechtenstein international nicht anerkannt und die Gültigkeit eines innerstaatlichen Aktes international bestritten wurde ⁶⁾.

Leider ist der Grundsatz, daß die staatliche Gesetzgebung betreffend die Flaggenhoheit vom Völkerrecht begrenzt ist, nicht allgemein anerkannt. Man kann in der heutigen Literatur und Rechtsprechung Meinungen antreffen, die die unbegrenzte Freiheit der Staaten hinsichtlich der Bedingungen der Flaggenhoheit verteidigen ⁷⁾.

Bemerkenswert ist auch, daß die Praxis des Internationalen Gerichtshofes nicht einheitlich ist. Während im Fall Nottebohm das Gericht auf den "genuine link" abstellte, hat das Gericht diese Frage in seinem späteren Gutachten über die Auslegung des Art. 28 lit. a) des Abkommens über die Gründung der IMCO nicht angesprochen. In diesem Gutachten hat das Gericht die Ansicht vertreten, daß der Begriff "Staaten mit größter Handelsflotte" im Art. 28 lit. a) ausgehend von der Registertonnage ausgelegt werden muß. Um dieses Ergebnis zu erreichen, hat das Gericht andere Bestimmungen des IMCO-Abkommens berücksichtigt: Art. 17 c) und Art. 60. Meiner Meinung nach war es das Ziel dieses

5) IGH, Urteil vom 6. April 1955, I.C.J. Rep. 1955, 4 ff.

6) Brownlie, J., op. cit., p. 380.

7) Pinto, R., Les pavillons de complaisance, Clunet, 1960, p. 352.

Gutachtens, den Inhalt der Konventionsbegriffe und nicht die völkerrechtlichen Grundsätze auf diesem Gebiet festzustellen. Man kann die Schlußfolgerung ziehen, daß dieses Gutachten eine engere Frage beantwortet und keine Absage an die Forderung des "genuine link" bedeutet ⁸⁾.

In letzter Zeit vertreten aber viele Autoren die Meinung, daß die Flaggenhoheit internationalen Begrenzungen unterstehen soll ⁹⁾. Ich teile auch diese Ansicht. Diese Begrenzungen der staatlichen Gesetzgebungsmacht von seiten des Völkerrechts müssen sich in der Forderung ausdrücken, daß zwischen Schiff und Staat ein enger faktischer Zusammenhang besteht.

Der Gedanke einer engen und wirksamen Beziehung zwischen Staat und Schiff als Inhalt der Flaggenhoheit ist nicht neu. Zusätzlich kann auf die internationalen Angleichungsentwürfe des International Law Institute vom Jahre 1896 hingewiesen werden ¹⁰⁾.

Die gegenwärtige Grundlage für eine solche Auslegung des Flaggenhoheitsbegriffes findet sich im Art. 5 des Übereinkommens über die Hohe See von 1958. Von besonderer Wichtigkeit ist der erste Absatz dieses Artikels, der vorschreibt: "Jeder Staat bestimmt die Bedingungen für

8) Trotzdem wird dieses Gutachten mit Recht kritisiert: Simmonds, The constitution of the maritime safety committee of IMCO, The international and comparative law quarterly, 1963, p. 69.

9) Fedozzi, La condition juridique des navires de commerce, Recueil des Cours, t.10, p. 49, Roux, J., Les pavillons de complaisance, 1961, p. 58, Schulte, Das Problem der s.g. billigen Flaggen im Völkerrecht, Hamburg, 1962, S.65.

10) Meyers, The nationality of ships, 1967, Hague, p.267.

die Flaggenhoheit und die Registrierung der Schiffe auf seinem Territorium Zwischen einem Staat und einem Schiff soll ein enger Zusammenhang existieren: d.h. der Staat muß effektiv seine Kontrolle und Jurisdiktion im technischen, administrativen und sozialen Gebiet über Schiffe, die seine Flagge führen, durchsetzen". Diese Formulierung gibt Anlaß für entgegengesetzte Auslegungen, wobei zwei Meinungen vertreten werden.

Nach der einen stellt Art. 5 die unbegrenzte Freiheit der Staaten fest, die Bedingungen der Flaggenhoheit zu bestimmen ¹¹⁾. Danach soll die enge Beziehung keine Voraussetzung der Flaggenhoheit sein, sondern nur den Staaten die Pflicht auferlegen, umfassende effektive Kontrolle über ihre Schiffe mit Rücksicht auf die Sicherung der Schifffahrt auszuüben. Diese Meinung geht von der wörtlichen Auslegung des Art. 5 aus. Sie betont mehr die Pflichten, die der Staat mit der Verleihung seiner Flaggenhoheit an einem bestimmten Schiff übernimmt und nicht die Voraussetzungen der Flaggenhoheit. Die enge Beziehung wird als die Fähigkeit verstanden, nachträgliche Kontrolle über die eigenen Schiffe durchzuführen. Man setzt voraus, daß der Staat in der Lage ist, auch ohne daß er sehr strenge Bedingungen für die Flaggenhoheit setzt, eine effektive Kontrolle über diese Schiffe auszuüben ¹²⁾. Die Wirksamkeit der Kontrolle hängt von der Entwicklungsstufe der Seerechtsgesetzgebung und ihrer Anwendung ab. Z.B. wird ein enger Zusammenhang vorliegen, wenn das Schiff regelmäßig in die Häfen des Flaggenstaates zurückkehrt, der Flaggenstaat regelmäßig den technischen Zustand des Schiffes überprüft oder viele Konsularvertreter in ausländischen Häfen hat. Nach dieser Meinung ist die internationale Gemeinschaft daran interessiert, die Sicherheit der

11) Pinto, op.cit., p. 364, Meyers, op.cit., p. 282, Mc Dougal, Burke, The public order of the oceans, 1962, p. 1013.

12) Meyers, op.cit., p. 282.

Seeschifffahrt zu gewährleisten. Um dieses Ziel international zu erreichen, ist es völlig ausreichend, wenn nur bestimmte Pflichten dem Flaggenstaat auferlegt werden.

Es ist aber fraglich, ob die internationale Gemeinschaft nur daran interessiert ist, die Sicherheit der Schifffahrt zu erreichen. Diese Auffassung drückt einen Grundsatz aus, der nicht als unumstritten zu betrachten ist. Denn man könnte die Schlußfolgerung ziehen, daß der Staat jedes Schiff als unter seiner Flagge stehend betrachten kann, sofern er nur die Macht hat, auf diesem Schiff seine Souveränität durchzusetzen. Diese Ansicht würde aber zur internationalen Anerkennung des Rechtes des Stärkeren führen.

Der zweiten Meinung nach muß man die erforderliche "enge Beziehung" als Voraussetzung der Flaggenhoheit betrachten ¹³⁾. Man kann sagen, daß diese Meinung auch in den sozialistischen Ländern überwiegt ¹⁴⁾. Diese Auffassung scheint mir logischer und international-rechtlich unterstützbar. Die Voraussetzungen der Flaggenhoheit sind auch die Grundlage für die Unterwerfung der Schiffsinteressierten unter das Recht des Flaggenstaates und nicht etwa die Flaggenhoheit selbst. Flaggenhoheit ist nur ein Merkmal, welches zeigt, daß bei einem bestimmten Schiff die Voraussetzungen für die Anwendung des Rechtes eines bestimmten Staates vorliegen. Denn die Voraussetzungen der Flaggenhoheit sind der Hebel, mit dem der Staat die Benutzung des Schiffes kontrollieren kann ¹⁵⁾. Wie könnte man effektive Kontrolle schaffen, wenn weder der Eigentümer noch die Schiffsbesatzung dem Flaggenstaat ange-

13) Roux, op.cit., p.66.

14) Reinhold, Der Rechtsstatus des Seeschiffes, Berlin (Ost), 1971, S. 41, Matysik, Podrecznik prawa morskiego, Warszawa, 1979, p. 51.

15) Schulte, op.cit., S. 128.

hören oder ihren Wohnsitz in diesem Staat haben? Um in diesem Fall auch noch sein Recht durchsetzen zu können, muß der Flaggenstaat unvermeidlich Gesetzeskollisionen mit dem Recht anderer Staaten hervorrufen und dulden, nämlich mit der *lex patriae* oder *lex domicilii* der betreffenden Personen. Es kann nicht im Sinne des Völkerrechts sein, künstlich unnötig Gesetzeskollisionen zu schaffen.

Wenn man die s.g. "enge Beziehung" nicht als Voraussetzung der Flaggenhoheit betrachtet, ergibt sich die Frage, wie man dann bestimmen kann, welchem Staat eine bestimmte Seetätigkeit zuzurechnen ist. Das Völkerrecht kann seine Funktion, den Geltungsbereich der staatlichen Souveränitäten abzugrenzen, nicht erfüllen, wenn es die Voraussetzungen der Flaggenhoheit außer acht läßt. Um eine gerechte internationale Verteilung der Jurisdiktion der Staaten in diesem Gebiet zu schaffen, müssen die Voraussetzungen für die Flaggenhoheit einem mehr oder weniger allgemeinen Kriterium entsprechen: nämlich dem einer "engen Beziehung".

Ich werde nicht auf die Entwicklungsgeschichte des Art. 5 eingehen. Ich will jedoch darauf hinweisen, daß im Jahre 1955 die Völkerrechtskommission der UNO einen Textentwurf verabschiedet hat, nach dem die Staatsangehörigkeit des Schiffseigentümers und sein Wohnsitz im selben Staat als ausreichender Grund für die Flaggenhoheit betrachtet wurden. Später wurde diese Fassung als Ergebnis eines Kompromisses aufgegeben. Man muß aber noch einmal betonen, daß das Ziel der Flaggenhoheit nicht nur darin besteht, eine bestimmte Ordnung auf dem Meer zu schaffen, sondern auch darin, daß jede Tätigkeit auf der hohen See mit dem Recht desjenigen Staates verbunden ist, der die engste Beziehung zu ihr hat. Die Voraussetzungen der Flaggenhoheit dürfen nicht mit deren Rechtsfolgen verwechselt werden - d.h., den nachträglichen Rechten und Pflichten des Flaggenstaates.

Daß ein solcher Unterschied existiert und durchzuführen ist, beweist die Regelung des neuen allgemeinen Seerechts-übereinkommens der Vereinten Nationen aus dem Jahre 1982. Es ist noch nicht in Kraft getreten, aber man kann es als Ausdruck des gegenwärtigen Völkergewohnheitsrechtes auf diesem Gebiet betrachten. Art. 91 (1) lautet: "Jeder Staat bestimmt die Bedingungen für die Flaggenhoheit ... Zwischen dem Staat und dem Schiff muß ein enger Zusammenhang (genuine link) bestehen". Im Unterschied zum Übereinkommen über die hohe See, 1958, wird hier nicht erläutert, was man unter enger Beziehung verstehen soll. Erst im Art. 94 - getrennt vom Begriff der engen Beziehung - spricht man von den Pflichten des Flaggenstaates - nämlich effektive Durchführung seiner Jurisdiktion.

Meiner Meinung nach entspricht eine solche Auffassung des Begriffes der Flaggenhoheit und seiner Voraussetzungen am ehesten den Interessen der internationalen Gemeinschaft. Man könnte zusammenfassen, daß die Staaten verpflichtet sind: 1. eine innerstaatliche Regelung der Voraussetzungen der Flaggenhoheit zu schaffen, so daß generell alle Schiffe die gleichen Bedingungen erfüllen, 2. diese Voraussetzungen von einer engen Beziehung zwischen Staat und Schiff abhängig zu machen, 3. effektiv ihre Jurisdiktion über Schiffe, die ihre Flagge führen, auszuüben.

III. Voraussetzungen der Flaggenhoheit in VR Bulgarien,

VR Polen und UdSSR

Von diesen völkerrechtlichen Grundsätzen ausgehend, kann ich nun die Grundsätze der Flaggenhoheit in einigen europäischen sozialistischen Ländern analysieren. Ich werde die Gesetzgebungen von Bulgarien, Polen und der UdSSR betrachten.

Es gibt formelle und materielle Voraussetzungen der Flaggenhoheit. Die materiellen Voraussetzungen sind die Erfordernisse, die das Schiff erfüllen soll, z.B. Eigentum, Bauort. Als formelle Voraussetzungen kann man solche Erfordernisse bezeichnen, die in der Herausgabe bestimmter Verwaltungsakte seitens des Flaggenstaates bestehen: z.B. Registrierung, Ausstellung eines Ausweises über die Flaggenhoheit usw. Das sind Verwaltungsakte, die das Bestehen der materiellen Bedingungen feststellen oder bestätigen sollen. In rechtsvergleichender Sicht sind folgende materielle Voraussetzungen gebräuchlich: Staatsangehörigkeit des Eigentümers, Staatsangehörigkeit der Schiffsmannschaft, Bauort des Schiffes.

In manchen Rechtsordnungen kommt dazu eine formelle Voraussetzung, z.B. Registrierung, die aufgrund der Existenz der materiellen Voraussetzungen erfolgt: das ist die Lage in Italien.

In anderen Rechtsordnungen reicht es auch, wenn nur eine formelle Voraussetzung erfüllt wird, nämlich die Registrierung. Das sind die sog. Billig-Flaggen-Staaten. Z.B. verlangt Liberia nicht, daß das Schiff einem liberianischen Staatsangehörigen gehören muß.

Im allgemeinen erkennen die meisten Staaten als einzige materielle Voraussetzung die Staatsangehörigkeit des Eigentümers an. So ist es auch in den drei verglichenen Rechtsordnungen. Nach Art. 28 des Bulgarischen Handelsschiffahrt-Gesetzbuches (HSGB) wird als bulgarisch jedes Schiff betrachtet, welches: 1. mindestens zur Hälfte im Eigentum des Staates, kooperativer oder gesellschaftlicher Organisationen oder bulgarischer Bürger steht, 2. im Eigentum einer Gesellschaft steht, deren Grundkapital wenigstens zur Hälfte bulgarischen Organisationen oder Personen gehört.

Die gleiche Lösung trifft man im polnischen Seegesetzbuch

(SGB). Art. 15 § 1 bestimmt, daß jedes Schiff polnisch ist, das im Eigentum einer juristischen Person mit Sitz in Polen, des Staates oder eines polnischen Bürgers mit Wohnsitz in Polen steht. Dasselbe gilt auch für Schiffe, die wenigstens zur Hälfte den oben Genannten gehören, vorausgesetzt, daß der Reeder Wohnsitz oder Sitz in Polen hat.

Ein wenig anders ist die Regelung in der UdSSR: Art. 22 des sowjetischen HSGB schreibt vor, daß Schiffe, die im Eigentum des Staates oder sowjetischer juristischer Personen oder Bürger stehen, die sowjetische Flaggenhoheit haben dürfen. Nicht präzisiert wird, ob von Volleigentum oder auch von Teileigentum die Rede ist. Nach einer späteren Ergänzung des HSGB heißt es, daß Ausnahmen von dieser Regel vom Ministerrat beschlossen werden können ¹⁶⁾.

Wenn man diese Vorschriften vergleicht, sieht man, daß sie in einem wichtigen Punkt übereinstimmen, und zwar darin, daß die materielle Bedingung der Flaggenhoheit in den drei Rechtsordnungen im Schiffseigentum besteht. Es ergeben sich aber auch Unterschiede. Die Lücke in der sowjetischen Gesetzgebung über Mischeigentum kann Schwierigkeiten hervorrufen, wenn es sich um Schiffe gemischter Unternehmen handelt. Auch in der bulgarischen Gesetzgebung besteht eine Lücke hinsichtlich der Möglichkeit, daß Schiffe bulgarischen Bürgern gehören, die aber im Ausland ihren ständigen Wohnsitz haben. Am präzisesten ist die Regelung des polnischen SGB, in dem Staatsangehörigkeit und Wohnsitz im Lande kumulativ vorausgesetzt werden. Ein Vorteil dieses SGB ist auch die Bestimmung, daß, wenn es sich um juristische Personen handelt, diese ihren Sitz in Polen haben müssen. So wird die sonst schwierige Frage nach der Nationalität der juristischen Person gelöst.

Weitere materielle Voraussetzungen sind nach allen drei

16) Gesetzblatt der UdSSR, 1974/N 22, st. 324.

Rechtsordnungen nicht erforderlich. Die Staatsangehörigkeit der Besatzung kann nicht als Voraussetzung der Flaggenhoheit betrachtet werden, sondern als deren Folge (Art. 88, bulg. HSGB, Art. 41, sow. HSGB).

IV. Zeitpunkt der Entstehung der Flaggenhoheit

Wann entsteht aber die Flaggenhoheit? Damit stellen wir auch die Frage nach den formellen Voraussetzungen der Flaggenhoheit, ob sie überhaupt bestehen und worin sie bestehen. Nach dem Recht der UdSSR wird diese Frage ausdrücklich gelöst. Art. 23 HSGB bestimmt, daß ein Schiff das Recht, unter der Flagge der UdSSR zu fahren, mit dem Zeitpunkt seiner Eintragung in das staatliche Schiffsregister erwirbt. Somit wird die Registrierung des Schiffes zur formellen Voraussetzung der Flaggenhoheit erhoben. Von dem Augenblick an besteht auch die sowjetische Flaggenhoheit. Damit wird der Zeitpunkt des Flaggenhoheitserwerbes klar bestimmt, und das ist ein Vorteil dieser Lösung. In Polen und Bulgarien wird diese Frage nicht geregelt. So ergibt sich für die Theorie die Notwendigkeit, das Schweigen des Gesetzes auszulegen. In Polen wird die Ansicht unterstützt, daß die Flaggenhoheit automatisch mit dem Eigentumsübergang auf die vom Gesetz bestimmten Personen entsteht. Die Registrierung wird nicht als Tatbestandsmerkmal des Flaggenhoheitserwerbes betrachtet ¹⁷⁾.

Dieselbe Ansicht könnte man hinsichtlich der bulgarischen Gesetzgebung vertreten. Sie hat den Vorteil, daß sie den Flaggenhoheitserwerb nicht von einem Verwaltungsakt abhängig macht, sondern nur vom Eigentumsübergang. So kann es kaum einen Zeitraum geben, in dem das Schiff flaggenlos bleibt. Denn gewöhnlich fällt die Austragung des Schiffes vom ausländischen Schiffsregister mit dem Abschluß des Kaufvertrages zusammen. Dann kann es einen

17) Matysik, op.cit., p. 54.

Zeitraum geben, in dem das Schiff weder im alten, noch im neuen Register - des Käufers - eingetragen ist und so als flaggenlos betrachtet werden müßte. Der Registrierung ist also keine konstitutive Wirkung im Hinblick auf die Flaggenhoheit zuzuerkennen. Dasselbe gilt auch für die Dokumente, wie den Flaggenhoheitsausweis, die nur die Flaggenhoheit beweisen, aber keine konstitutive Wirkung auf ihre Entstehung haben. Das letztere wird im Art. 84 des bulg. HSGB, Art. 28 § 2 des polnischen SGB ausdrücklich bestimmt.

Meiner Meinung nach entspricht eine solche Lösung besser den Erfordernissen der Handelsschifffahrt.

Man könnte für die drei betrachteten Rechtsordnungen noch sagen, daß die Entstehung der Flaggenhoheit nicht fakultativ, sondern eine zwingende Folge der Staatsangehörigkeit des Eigentümers ist. Wenn der Eigentümer den Registrierungsantrag nicht selbst stellt, wird das dienstlich von der Registrierungsbehörde gemacht - so Art. 40 (3), bulg. HSGB und Art. 21, poln. SGB. Eigentlich überall, wo die Flaggenhoheit nur auf materiellen Voraussetzungen beruht und automatisch entsteht, kann es sich nicht um fakultative Flaggenhoheit handeln - d.h. sie hängt nicht vom Willen des Eigentümers ab.

Es bleibt noch eine Frage zu beantworten, nämlich ob die Flaggenhoheit vom Begriff "Schiff" erfaßt wird. Daß das Schiff im rechtlichen Sinne erst mit dem Flaggenhoheits-erwerb entsteht, ist eine besonders in Italien sehr verbreitete Auffassung, und zwar wird dort die Entstehung der Flaggenhoheit an den Zeitpunkt der Registrierung geknüpft¹⁸⁾. In der Rechtsliteratur der DDR wird eine sol-

18) Scerni, M., La nazionalita delle nave come oggetto delle norme internazionale, Rivista del diritto della navigazione, 1959, p. 5.

che Auffassung auch unterstützt 19).

Wenn man den Flaggenhoheitserwerb nur an den Eigentumsübergang bindet, spielt diese Frage keine große Rolle, denn ein Schiff hat immer einen Eigentümer. So gilt für die bulgarische Gesetzgebung der Grundsatz, daß, soweit das Schiff als Sache schon entstanden ist, es auch eine bulgarische Flaggenhoheit hat, wenn die materiellen Voraussetzungen bestehen.

Für die Entstehung des Schiffes ist aber vielmehr maßgeblich der faktische Zustand einer Sache und nicht irgendeine administrative Genehmigung oder Registrierung. Art. 4 (3) des bulg.HSGB bestimmt, daß die Regeln über die Seeschiffe für Schiffe im Bau seit dem Stapellauf anwendbar sind - von dem Augenblick an kann man schon auch von bulgarischer Flaggenhoheit des Schiffes sprechen.

Alle drei verglichenen Gesetzgebungen sehen vor, daß, wenn ein Schiff im Ausland erworben ist, ein vorläufiges Flaggenhoheitszeugnis vom entsprechenden Konsularvertreter ausgestellt wird. Dieses Zeugnis hat aber wieder nur in der UdSSR eine konstitutive Wirkung hinsichtlich des Flaggenhoheitserwerbes.

Aus dem oben Gesagten könnte man die Schlußfolgerung ziehen, daß alle drei Gesetzgebungen eine enge Beziehung zwischen Staat und Schiff als Voraussetzung der Flaggenhoheit erfordern - nämlich inländische Staatsangehörigkeit des Eigentümers. Dabei gestatten sie ihm keine Wahl bei der Bestimmung der Flaggenhoheit. Auf diese Weise ergibt sich keine Möglichkeit, daß Schiffe, die in bulgarischem, polnischem oder sowjetischem Eigentum stehen, eine billige Flagge führen.

19) Reinhold, op.cit.S.40.

Diese übereinstimmende Regelung der materiellen Voraussetzungen der Flaggenhoheit übt einen Einfluß auch auf die Lösungen des Seekollisionsrechtes dieser Länder aus. Das ist besonders klar ersichtlich in den international-privatrechtlichen Lösungen von Bulgarien und Polen, wo das Flaggenrecht als anwendbares Recht deutlich überwiegt, nicht nur im See-Sachenrecht, sondern auch im See-Arbeitsrecht und See-Obligationenrecht.

V. Verlust der Flaggenhoheit

Eine weitere Frage betrifft den Verlust der Flaggenhoheit. Was umfaßt der Tatbestand des Verlustes der Flaggenhoheit? Eine eindeutige Lösung gibt es wieder nicht in den betrachteten Rechtsordnungen. Es wird nur von der Austragung aus dem Schiffsregister gesprochen. Es stellt sich aber die Frage, ob Austragung und Verlust der Flaggenhoheit zusammenfallen.

Nach bulgarischem Recht (Art. 41, HSGB) wird das Schiff von dem Register ausgetragen, wenn: 1. der Grund für Führung der bulgarischen Flagge entfallen ist, 2. das Schiff gesunken, verschwunden oder zerstört ist, 3. es als reparaturunfähig anerkannt ist.

In Polen kommt zu diesen Bedingungen ein viertes dazu: wenn die Sache die Eigenschaft "Schiff" verloren hat (Art. 21 § 3, SGB).

Wir sehen, daß der Flaggenhoheitswechsel einer der Gründe für die Austragung des Schiffes ist. Hat aber die Austragung hier eine konstitutive Wirkung hinsichtlich des Flaggenhoheitswechsels? Im Unterschied zum Flaggenhoheitserwerb muß man hier eine solche konstitutive Wirkung der Austragung anerkennen. Art. 37 (2) des bulgarischen SHGB schreibt vor, daß solange ein Schiff aus dem bulgarischen Register nicht ausgetragen ist, keine

rechtliche Wirkungen einer Eintragung im fremden Register anerkannt werden können. Dasselbe bestimmen auch Art. 27, sow. HSGB und Art. 18, poln. SGB. Hier wird die Lösung für den Fall gegeben, daß ein Schiff nach dem Eigentumswechsel auch die Flaggenhoheit wechseln muß. Dies geschieht aber nur nach der Austragung des Schiffes aus dem bulgarischen Schiffsregister. So werden besser die Rechte von Drittpersonen geschützt.

Die anderen Gründe zur Austragung des Schiffes sind schon faktischer Natur. Zusammenfassend könnte man sagen, daß es sich um den Verlust der Schiffseigenschaft handelt. Man muß aber betonen, daß der Verlust des Schiffes nicht unbedingt das Ende der Flaggenhoheit bedeutet: z.B. regelt das Recht der Flagge auch die Verhältnisse zwischen denen, die den Schiffbruch überlebt haben. Wenn der Verlust des Schiffes nicht ohne weiteres das Ende der Flaggenhoheit bedeutet, entsteht die Frage, ob der Flaggenhoheitsverlust mit der Austragung zusammenfällt oder etwa später eintreten soll, z.B. wenn das Schiffswrack keine Gefahr für die Schifffahrt mehr darstellt. Ich bin auch hier mehr geneigt, die Austragung als Zeitpunkt des Flaggenhoheitsverlustes zu betrachten. Immerhin muß man aber nicht die konstitutive Kraft der Austragung überschätzen. Wie der Flaggenhoheitserwerb, muß auch der Flaggenhoheitsverlust bestimmter internationaler Kontrolle unterstellt werden und nicht dazu führen, daß der Flaggenstaat sich von bestimmten internationalen Pflichten, die auch nach der Zerstörung des Schiffes bestehen können, befreien kann, indem er das Schiff als nicht zu seiner Flaggenhoheit gehörend erklärt ²⁰⁾.

20) Engert-Schüler, H., Völkerrechtliche Fragen des Eigentums an Wracks auf dem Hohen Meer, Hamburg, 1979, S. 160, hält es auch für möglich, daß die Beziehung zwischen Staat und Schiff auch nach dem Verlust der Schiffseigenschaft weiter bestehen bleibt.

Zum Schluß möchte ich feststellen, daß die Probleme betreffend den Flaggenhoheitserwerb und -verlust immer noch nicht genügend erforscht sind. Es wäre nützlich, wenn darüber international Klarheit und Einigkeit bestünde, denn bei der Flaggenhoheit handelt es sich um eine der Arten von Abgrenzung der Souveränität der Staaten und die muß auf internationaler Ebene erfolgen.

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 33 L e c k s z a s , Manfred W.
Die Lehre des Forum non conveniens im amerikanischen Recht, 1978
- Heft 34 B a u e r , Karl-Heinz
Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 W e d e l , Henning von
Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 S c h m i d t , Karsten
Verantwortlich für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —, 1979
- Heft 37 A l b r e c h t , Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 H o o g , Günter
Deutsche Flaggenhoheit
- Heft 39 S c h ö n , Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens
- Heft 40 R e m é , Dr., Thomas M.
Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?, 1979
- Heft 41 G a n t e n , Dr., Reinhard H.
Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, 1980
- Heft 42 R o t h , Prof. Dr., Günter H.
Währungsprobleme im internationalen Seerecht
- Heft 43 J e n i s c h , Dr., Uwe
Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz
auf die Bundesrepublik Deutschland
- Heft 44 H e l m , Prof. Dr., Johann Georg
Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag
- Heft 45 O k u d a , Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln
- Heft 46 A l b r e c h t , Dr., Hans-Christian
Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr
- Heft 47 R i e h m e r , Erhard
Die Liegezeit bei einem Seeschiff
- Heft 48 L e c k s z a s , Manfred W.
Die amerikanische Rechtsprechung zum Schiffspfandrechtsgesetz von 1910 und
seinen Novellen

