

Thesen

Zum Referat von Professor Dr. Ulrich Drobniq, Hamburg

I. Die billigen Flaggen – wirtschaftlich und rechtlich

1. Der Zug zu den billigen Flaggen hat heute vor allem ökonomische Gründe, die aber teilweise durch Rechtsvorschriften determiniert werden.
2. Unter billigen Flaggen läuft seit 1980 etwa 30% der Welttonnage; führend sind Liberia und Panama mit insgesamt 23% der Welttonnage.
3. Der Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge an der Welttonnage ist von knapp 3,5% (1970) auf heute ca. 1% gesunken. Dagegen ist der Anteil von Schiffen, die eine fremde Flagge führen, jedoch unter deutschem wirtschaftlichen Einfluß stehen, am Gesamtbestand der „deutschen“ Flotte von ca. 5% (1972) auf heute rund 57% angestiegen.
4. a) Recht und Pflicht zur Führung der deutschen Flagge setzen grundsätzlich voraus, daß der oder die Schiffseigentümer Deutsche sind (§ 1 FIRG).
b) Das soeben eingeführte Internationale Seeschiffregister ändert daran nichts.
c) Ausnahmsweise kann einem Schiff unter ausländischer Flagge, das ein deutscher Ausrüster kraft bareboat-charter bereedert, vorübergehend die Führung der deutschen Flagge gestattet werden; das ausländische Flaggenrecht wird gleichzeitig suspendiert (vorübergehende Einflagung, § 11 FIRG).
5. a) Ein Schiff wird „voll“ ausgeflaggt, wenn die Voraussetzung nach Nr. 4 a) aufgehoben und statt dessen die Voraussetzungen für die Führung einer fremden Flagge geschaffen werden.
b) Ein Schiff deutscher Flagge kann unter Umkehrung des in Nr. 4 c) beschriebenen Vorganges vorübergehend ausgeflaggt werden (§ 7 FIRG); von dieser Möglichkeit haben rund 35% der ausgeflaggten deutschen Tonnage Gebrauch gemacht.

II. Grundsätzliches zur kollisionsrechtlichen Anknüpfung an die Flagge

6. Da das allgemeine internationale Privatrecht für die meisten vermögensrechtlichen Rechtsverhältnisse lokale Anknüpfungen benutzt, der Lagerort von Schiffen aber ständig wechselt oder sich in staatsfreiem Gebiet

- befindet, muß für schiffsbezogene Rechtsverhältnisse ein landbezogener, ruhender Anknüpfungspunkt gesucht werden.
7. a) Das Recht des Flaggenstaates ist international die am weitesten verbreitete Anknüpfung im internationalen Seeprivatrecht. Diese Anknüpfung hat den großen Vorteil der Eindeutigkeit, da ein doppeltes Flaggenrecht ausgeschlossen ist.
b) Bei Beurteilung des Flaggenrechts sind einschlägige völkerrechtliche Regeln zum genuine link zu beachten.
 8. a) Eine verbreitete Alternative zum Flaggenrecht ist das Recht des Eintragungsortes; beide decken sich häufig.
b) Schwierigkeiten bereiten jedoch Doppeleintragungen, die bei der vorübergehenden Ein- oder Ausflaggung eines Schiffes auftreten.
 9. Der allgemeine Standard des *Seehandelsrechts* der Billigflaggen-Länder liegt generell nicht unter dem Niveau des in der Welt führenden englischen Seerechts.

III. Billige Flaggen als kollisionsrechtlicher Anknüpfungspunkt

10. Bei der Anwendung von einseitigen Kollisionsnormen, welche den räumlichen Anwendungsbereich der seerechtlichen Übereinkommen bestimmen und dabei direkt oder indirekt an die Flagge anknüpfen, ist entsprechend internationaler Praxis das Flaggenrecht von Billigflaggen-Ländern zu respektieren.
11. Eigentum und Hypotheken an einem Schiff unterliegen dem Recht des Eintragungsortes. Bei Doppeleintragungen ist das Recht desjenigen Ortes maßgebend, in dessen Register das fragliche dingliche Recht zuerst eingetragen worden ist.
12. a) Für Schiffskollisionen sowie Bergung und Hilfeleistung auf Hoher See knüpfen die einschlägigen Übereinkommen von 1910 sowie das autonome deutsche Recht an die Flagge an. Auch das Flaggenrecht von Billigflaggen-Staaten ist zu respektieren.
b) Für die Abgrenzung der Küstengewässer ist das Recht des jeweiligen Küstenstaates maßgebend.
13. Nach einem kursorischen Überblick entspricht das vertragliche Seearbeitsrecht der vier wichtigsten Billigflaggen-Länder nur in einzelnen Punkten internationalen Standards. Bei stoßenden Ergebnissen im Einzelfall und ausreichender Inlandsbeziehung des Falles kann solchen Regeln mit Hilfe des *ordre public* begegnet werden.
14. a) Bei der objektiven Anknüpfung der Seearbeitsverträge gemäß Art. 30 Abs. 2 EGBGB n.F. (= Art. 6 Abs. 2 EG-Schuldvertragsübereinkommen) ist zwar vom Flaggenrecht auszugehen; dieses kann jedoch durch Abwägung aller Umstände relativiert werden.

- b) Eine solche Abwägung wird, wenn die billige Flagge die einzige Beziehung zu dem Billigflaggen-Staat darstellt und wesentliche andere Momente in *einem* anderen Land, namentlich dem Ausflaggenland lokalisiert sind, zur Anwendung dieser letzteren Rechtsordnung führen.
15. § 21 Abs. 4 S. 1 FIRG, eingeführt durch das Gesetz über das internationale Seeschiffsregister von 1989, hat in seinem sachlichen Anwendungsbereich die in Nummer 14 a) dargelegte Regel nicht geändert, sondern allenfalls partiell klargestellt.
16. a) Der Arbeitskampf auf Schiffen unterliegt grundsätzlich, soweit nicht ein den Streikenden gemeinsames Arbeitsvertrags- oder Tarifvertragsstatut besteht, dem Recht der Flagge des Schiffes. Das gilt auch für billige Flaggen.
- b) In der Rechtsprechung sind bisher noch keine Regeln des Streikrechts von Billigflaggen-Ländern aktuell geworden, welche gegen den *ordre public* des Forumstaates verstoßen haben.
- c) Rechtliche oder faktische Streikverbote, die es in einigen Ländern gibt, können bei ausreichender Inlandsbeziehung des Falles gegen den *ordre public* (siehe Art. 9 III GG) verstoßen. Eine Inlandsbeziehung besteht jedoch bei einem Bordstreik nicht schon dann, wenn deutsche Behörden oder Gerichte damit befaßt werden oder wenn es unterstützende Maßnahmen an Land gibt.

IV. Schluß

17. Eine generelle Lösung für die kollisionsrechtliche Behandlung von billigen Flaggen ist unzweckmäßig – nicht zuletzt wegen schwieriger Abgrenzungen. Vielmehr läßt sich die Problematik, soweit im Einzelfall erforderlich, mit dem vorhandenen kollisionsrechtlichen Instrumentarium bewältigen.