

Spezialgesetz zu regeln. Das Familiengesetzbuch hat ein derartiges Beispiel geschaffen. Ein Gesetz über das Internationale Privatrecht wäre unter diesen Umständen die zentrale Vorschrift, welche die grundlegenden Bestimmungen des Kollisionsrechts regelt und auf der alle anderen Spezialnormen aufbauen könnten.

Die Abgrenzung im einzelnen setzt eine genaue Prüfung und Sichtung aller erforderlichen Kollisionsnormen voraus. Für den Bereich des Seetransportrechts wollen wir dazu im folgenden einen ersten Beitrag leisten.

Die Kollisionsnormen für den Bereich des Seetransportrechts

Die Behandlung des Problems an Hand des Seerechts ist besonders aufschlußreich, weil hier das Bedürfnis nach einer breiten Auswahl von Anknüpfungspunkten besteht. Obwohl für verschiedene Teilbereiche bereits eine internationale Rechtsvereinheitlichung verwirklicht wurde, ist die Lage hinsichtlich der Rechtsanwendung im Seerecht besonders kompliziert, da z. B. allein am Seefrachtvertrag direkt oder indirekt acht bis neun verschiedene Personen beteiligt sein können (Ablader, Befrachter, Eigentümer und Empfänger der Ladung, Konnossementsinhaber, Versicherer, Makler und Reeder/Verfrachter), die oft eine unterschiedliche Staatsangehörigkeit besitzen und die Rechtshandlungen in verschiedenen Staaten vornehmen oder durch Dritte vornehmen lassen.

Generell kann man sagen, daß die seerechtlichen Kollisionsnormen eine Modifizierung der für die einzelnen Rechtsgebiete allgemein üblichen Kollisionsnormen darstellen (Erfüllungsort = Recht des Bestimmungshafens, Vertragsabschlußort = Recht des Abgangshafens usw.), wobei allerdings zusätzlich das sog. Recht der Flagge und das Recht des Register- und Heimathafens übliche Anknüpfungskriterien sind. Diese Anknüpfungspunkte lassen bereits erkennen, daß es Kollisionsnormen gibt, die nur in dem vom Seegesetz geregelten Spezialbereich auftreten. Die Prüfung, ob im Einzelfall eine Regelung im Gesetz über das Internationale Privatrecht oder im Seegesetz vorgenommen werden muß, ist deshalb besonders dringlich.

1. Eigentumsrechtliche Stellung des Schiffes und seine Pfandbelastung

Die eigentumsrechtliche Behandlung des Schiffes im internationalen Privatrecht muß die speziellen Umstände beachten, die für das Schiff als Sache gegeben sind. Es handelt sich bei Schiffen um hochwertige Produktionsinstrumente, die außerhalb der nationalen Grenzen eingesetzt werden und in wechselnder Weise fremden Rechtsordnungen unterliegen. In diesem Sinne wird das Schiff auch als *res in transitu* (eine sich unterwegs befindende Sache) bezeichnet.

Abgesehen davon, daß die daraus herleitbaren Regeln nicht unbedingt den eigentumsrechtlichen Erfordernissen des Schiffes entsprechen, wird doch deutlich, daß eine Modifizierung des sonst üblichen Sachstatuts (*lex rei sitae* = Recht des Lageortes der Sache) notwendig ist. Wendet man die *lex rei sitae* z. B. auf das Schiff an, so ist jede Rechtshandlung, die sich auf die Feststellung oder Übertragung des Eigentums bezieht, einer zufälligen Rechtsordnung unterworfen, die noch dazu schwer feststellbar ist. Andererseits ist die Bindung an die *lex rei sitae* aber auch nicht erforderlich, weil der Aufenthalt des Schiffes im Bereich einer bestimmten Rechtsordnung nur den Tatbestand der Vollendung der Beförderungsleistung schaffen soll. Die Anwesenheit des Schiffes ist insofern nur ein zufälliger und vorübergehender Umstand, so daß ein enger Zusammenhang, der für die eigentumsrechtlichen Verhältnisse des

Schiffes und, des entsprechenden Territoriums von Bedeutung wäre, nicht hergestellt wird. Deshalb besteht für die jeweilige Rechtsordnung auch keine Veranlassung, einen Anspruch auf Unterwerfung unter ihre Normen gemäß dem sonst üblichen Sachstatut durchzusetzen.

Da es sich beim Schiff um einen Sachwert handelt, der im Verlauf des Produktionsprozesses in ausländische Hoheitsgebiete gerät, muß die eigentumsrechtliche Behandlung die Stabilität dieses Prozesses sichern und den notwendigen ökonomischen Zusammenhang mit dem Zentrum dieses Produktionsvorganges beachten. Dieses Zentrum entspricht ohne Zweifel häufig dem Herkunftsland des Schiffes. Aus diesem Grunde ist es seit langem allgemeine Praxis, an die Verhältnisse des Schiffes selbst anzuknüpfen, um auf diese Weise die Anwendung des Rechts des Ursprungslandes zu sichern. Zur Auswahl stehen dabei: das Recht der Flagge, das Recht des Heimathafens und das Recht des Registerortes.

International sind die Auffassungen darüber, welcher dieser Anknüpfungspunkte für die Regelung des Eigentumsrechts und die Eigentumsübertragung verwendet werden soll, nicht einheitlich. In vielen Fällen kommt es zu keinen praktischen Schwierigkeiten, weil alle drei Anknüpfungen zum gleichen Ergebnis führen. Das muß aber nicht sein. So kann der Heimathafen ein anderer als der sein, wo das Schiff im Register eingetragen ist, und die Verleihung des Flaggenrechts ist u. U. nicht an die Registereintragung in einem Staat gebunden¹⁷.

Unter *Flaggenrecht* ist in der Regel die Pflicht (das Recht) eines Schiffes zu verstehen, unter bestimmten Voraussetzungen¹⁸ (z. B. nationales Eigentum, nationale Besatzung, Eintragung in das Register) die Flagge eines Staates zu führen. Für den Reeder besteht ein Zwang zur Führung einer Flagge, weil er sonst Gefahr läuft, sein Schiff völkerrechtlich schutzlos zu machen.

Registerort ist der Ort, an dem das Schiff in das Register eingetragen wird. In der Regel ist in jedem Staat eine derartige Registerführung üblich¹¹.

Heimathafen ist nach § 480 HGB der Hafen, von dem aus die Schifffahrt betrieben wird. Es handelt sich hier um den wirtschaftlichen Mittelpunkt des Unternehmens, von dem aus der Einsatz des Schiffes geleitet wird. Er muß nicht mit dem Registerort zusammenfallen, so z. B., wenn sich der Geschäftssitz des Unternehmens im Ausland befindet.

Von diesen drei genannten Anknüpfungspunkten dürfte der Heimathafen am wenigstens geeignet sein, für so langfristige Rechtsänderungen wie die Eigentumsübertragung die zuständige Rechtsordnung auszuwählen. Die Praxis ausländischer Geschäftsniederlassungen, die vielfach (z. B. aus steuerlichen Gründen) Scheinunternehmen sind, die Möglichkeit langfristiger Vercharterungen und die damit häufig verbundene Einbeziehung des Schiffes in den Unternehmensbetrieb des Charterers können doch eine Reihe von Zweifelsfragen aufwerfen¹⁹.

¹⁷ Vgl. Abraham, Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart und Köln 1950, S. 303.

¹⁸ vgl. die Länderaufstellung mit den jeweils geltenden Voraussetzungen für die Führung der Flagge bei: Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, (West-)Berlin 1959, Bd. I, S. 321 ff.

¹⁹ Bei Schaps/Abraham (a. a. O., Bd. I, S. 242 ff.) findet sich eine Übersicht über die Registerführung in einer Anzahl von Staaten.

²⁰ zur Beleuchtung der Situation sei der bekannte Tankerunfall der „Torrey Canyon“ angeführt, der sich auf höherer See ereignete, während die Folgen (Ölverschmutzung) an den Küsten Englands und Frankreichs eintraten. Dieses Schiff gehörte US-amerikanischen Eignern, fuhr unter der Flagge Liberias, war in Monrovia registriert, während der Reeder einen Geschäftssitz (Scheinunternehmen) auf den Bermudas hatte; es war langfristig an eine englische Firma verchartert. (Vgl. London Commentary, Fairplay, London 1967, Nr. 4831, S. 20).