

Das Flaggenrecht des Schiffes ist dagegen schnell und unzweifelhaft feststellbar, da jedes Schiff notfalls den Nachweis darüber mit Hilfe eines Flaggenzeugnisses führen kann. Seine Verwendbarkeit als Anknüpfungsregel kann generell nicht daran scheitern, daß in manchen Fällen nur ein loser Zusammenhang zwischen Schiff und Flaggenstaat besteht („billige Flaggen“)²¹. Das ist z. B. für die Anknüpfung bei unerlaubten Handlungen auf hoher See gleichgültig, da es in diesem Fall nur darauf ankommt, möglichst schnell und sicher, das anwendbare Recht zu ermitteln.

Für die Eigentumsübertragung (-feststellung) scheint allerdings am ehesten das Recht des Registerortes geeignet, da in der Regel in allen Staaten die Eigentumsübertragung entweder von entsprechenden Eintragungen im Register abhängig gemacht wird oder hier wenigstens der dokumentarische Nachweis (ohne konstitutive Wirkung) geführt wird²². Es ist naheliegend, daß unter diesen Umständen auch das Recht des Registerortes die Eigentumsverhältnisse regulieren muß, weil nur so die Bedingungen, denen das Schiff eigentumsrechtlich unterliegt, zu berücksichtigen sind und das Eigentum mit echter Rechtswirkung übertragen werden kann.

Für die Schiffe der Unternehmen der DDR ist so gesichert, daß die sozialistischen Eigentumsverhältnisse in genügender Weise Beachtung finden. Im übrigen enthält das in der DDR noch geltende Schiffsregistergesetz eine dementsprechende einseitige Kollisionsnorm (§ 1 Abs. 2). Künftig könnte diese Anknüpfung durchaus in einer zweiseitigen Kollisionsnorm geregelt werden, da vom Standpunkt der Rechtsordnung der DDR die Anwendung des ausländischen Rechts auf ausländische Schiffe in dieser Hinsicht akzeptabel ist.

Da es sich um eine ausgesprochene Spezialnorm handelt, wäre es vertretbar, sie künftig im Seegesetz im Zusammenhang mit Fragen des Eigentumsrechts an Schiffen und des Registerwesens zu regeln^{21 22}.

Grundsätzlich muß für die Schiffshypothek sowohl hinsichtlich der Kollisionsregel als auch für deren regelungssystematische Einordnung das gleiche gelten wie für die Eigentumsübertragung.

Die Eintragung in das Schiffsregister ist allgemein in den nationalen Rechtsordnungen verbreitet, weil sich nur so der gesicherte Bestand einer langfristigen dinglichen Forderung nachweisen läßt²¹. Im internationalen Verkehr kann auch nur dann mit einer Anerkennung der Schiffshypothek im Ausland gerechnet werden, wenn sie eingetragen ist. Dafür ist eine derartige Anerkennung heute allgemein verbreitet¹. Im alten internationalen Abkommen über Vorzugsrechte und Schiffs-

Hypotheken von 1926 war dies in Art. 1 deutlich ausgesprochen; gleiches gilt für die Internationale Konvention zur Vereinheitlichung bestimmter Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Hypotheken vom 27. Mai 1967. Die Bindung an das Register ist hier sogar noch stärker und bedeutungsvoller als beim Eigentumsrecht; insofern ist dem Registerrecht der Vorzug zu geben.

Diese rechtliche Zuordnung der Schiffshypothek entspricht auch ihrer ökonomischen Zielsetzung, die in der langfristigen Finanzierung des Schiffsbetriebes besteht²⁰ und insofern eng mit den Eigentumsverhältnissen und der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens unter den jeweiligen nationalen ökonomischen Bedingungen verbunden ist.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Schiffsgläubigerrechten. Es handelt sich um formlos entstehende, besitzlose Pfandrechte, die allen anderen Rechten am Schiff Vorgehen (vgl. z. B. § 754 HGB). In dieser Eigenschaft haben sie insbesondere die Funktion, die Forderungen, die im Verlaufe des Produktionsprozesses gegenüber dem Schiff entstehen (z. B. Hafengebühren, Ersatzansprüche aus Schiffskollisionen, Forderungen aus Berge- und Hilfeleistungen), zu sichern. Da diese Forderungen während der Schiffsreise an den verschiedenen Punkten der Route begründet werden, hängt ihre Entstehung, Sicherung und Durchsetzung auch wesentlich von den örtlichen Bedingungen ab. Das Ziel ist die Schaffung einer Sicherheit für die Organe und Unternehmen, mit denen das Schiff während der Reise in Verbindung tritt, insbesondere weil weiteres Vermögen des betreffenden Schiffahrtsunternehmens an diesen Orten meistens nicht greifbar ist.

Aus diesen Gründen tendiert die Anknüpfung bei Schiffsgläubigerrechten zur Anerkennung der *lex rei sitae* (oder auf hoher See: des Rechts der Flagge). Allerdings wird die Lage dadurch wesentlich kompliziert, daß das Schiff schnell den Bereich der Rechtsordnung wieder verläßt, in der Schiffsgläubigerrechte entstanden sind, so daß ihre Wirksamkeit bei Eintritt in eine andere Rechtsordnung beurteilt werden muß (Anerkennung „wohlerworbener Rechte“). Diese Umstände führen zu einer Aufspaltung des Statuts: Entstehung — *lex rei sitae*; Form — *lex rei sitae*; Anerkennung — *lex rei sitae* und *lex fori* (Recht des Gerichts); Inhalt — *lex fori*; Rangfolge — *lex fori*²⁷. Dieser Zustand ist zwar wenig erfreulich, läßt sich aber wegen der gegebenen Umstände durch eine perfektionierte Regelung kaum verbessern. Die beiden Abkommen über Schiffsgläubigerrechte und Hypotheken- von 1926 und 1967 haben keine weite Verbreitung gefunden. Außerdem ist die DDR nicht Mitglied, so daß auf eine direkte Anknüpfungsregelung nicht verzichtet werden kann. Als beste Lösung erscheint dabei die Anerkennung der Tendenz zur Anwendung der *lex rei sitae*. Auf eine Regelung im einzelnen sollte wegen der Kompliziertheit der Anknüpfungsverhältnisse verzichtet und an Stelle dessen — ausgehend von der *lex rei sitae* — der Praxis ein gewisser Spielraum gelassen werden.

Sofern diese Anknüpfungsregel in ein Gesetz über das Internationale Privatrecht aufgenommen werden sollte, erübrigt sich eine weitergehende Spezialnorm im Seegesetz. Allerdings wäre dann in das Seegesetz ein Hinweis aufzunehmen, daß auf hoher See an die Stelle der *lex rei sitae* das Flaggenrecht tritt.

21 Mit dem Begriff „billige Flaggen“ werden diejenigen Länder bezeichnet, die den Reedern bei der Registrierung von Seeschiffen bestimmte Vorteile gewähren, z. B. in steuerlicher Hinsicht, in bezug auf Verpflichtungen gegenüber den Schiffsbesatzungen usw. Zu diesen Ländern gehören u. a. Panama, Honduras, Liberia und Costa Rica, unter deren Flagge z. B. viele Schiffe US-amerikanischer und griechischer Reeder fahren. Vgl. auch das in Fußnote 20 erwähnte Beispiel des Tankers „Torrey Canyon“.

22 So genügt gemäß § 2 des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940 (RGBl. I S. 1499) - Schiffsregistergesetz - die Einigung der Beteiligten, daß das Eigentum übergehen soll. Allerdings ist die Eintragung ins Schiffsregister deshalb nicht bedeutungslos, denn es genießt öffentlichen Glauben. Im Interesse der Sicherung des staatlichen Eigentums sollte diese deklaratorische Wirkung der Eintragung künftig in eine konstitutive umgewandelt werden.

22 Eventuell ist hinsichtlich des Eigentums, der Schiffshypothek und des Registerwesens das künftige Seegesetz durch ein Ausführungsgesetz oder eine Ausführungsverordnung zu ergänzen. Dann wäre die Kollisionsregelung auch dort aufzunehmen.

24 In der DDR muß zur rechtswirksamen Begründung der Hypothek eine Eintragung erfolgt sein (vgl. § 8 in Verb. mit § 3 Schiffsregistergesetz).

25 Schaps/Abraham, a. a. O., Bd. I, S. 409.

26 Da es sich bei den Schiffen der DDR um wertvolle Produktionsinstrumente handelt, die ständig ausländischen wirtschaftlichen und juristischen Bedingungen unterliegen (insbesondere des nichtsozialistischen Bereichs), wäre eine Sicherung staatlicher Forderungen (z. B. staatlicher Kreditinstitute) über eine international anerkannte Rechtsform an den Schiffen der DDR durchaus von Interesse.

21 Vgl. Trappe, Das Recht der Schiffsgläubiger im nationalen und internationalen Recht, Hansa 1960, S. 942 ff.