

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
BK 447/50 (III)

Bonn, den 30. April 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen.

Der Deutsche Bundesrat hat in seiner Sitzung am 17. März 1950 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, folgende Änderung des Entwurfs vorzuschlagen: In § 14 Absatz 1 sollen die Worte „(ohne Rücksicht auf Größe, Bauart und Antriebsweise)“ gestrichen werden, um zu vermeiden, daß kleine Sportboote als Binnenschiffe im Sinne des Gesetzes angesehen werden. Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Deutschen Bundesrates zu.

25 Abdrucke der Anlagen sind angeschlossen.

Dr. Adenauer

Entwurf eines Gesetzes

über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Erster Abschnitt

Flaggenrecht der Seeschiffe

1. Recht zur Führung der Bundesflagge

§ 1

(1) Die Bundesflagge haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seeschifffahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Bundesgebiet haben.

(2) Deutschen mit Wohnsitz im Bundesgebiet werden gleichgeachtet Offene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und juristische Personen, die ihren Sitz im Bundesgebiet haben, und zwar

- a) Offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Deutsche sind,
- b) juristische Personen, wenn Deutsche in den durch Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Organen die Mehrheit haben.

§ 2

(1) Die Bundesflagge dürfen Seeschiffe führen, deren Eigentümer Deutsche ohne Wohnsitz im Bundesgebiet sind.

(2) Das gleiche gilt von Seeschiffen im Eigentum von Offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, die ihren Sitz im Bundesgebiet haben, sowie von Partenreedereien und Erbgemeinschaften, wenn wenigstens

- a) bei Offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften die Mehrheit sowohl der persönlich haftenden als auch der zur Geschäftsführung und Vertretung berechtigten Gesellschafter aus Deutschen besteht und außerdem nach dem Gesellschaftsvertrag die deutschen Gesellschafter die Mehrheit der Stimmen haben,

- b) bei Partenreedereien die Mehrheit der Parten im Eigentum von Deutschen steht und die Korrespondentreeeder Deutsche sind und ihren Wohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet haben,
- c) bei Erbgemeinschaften Deutsche zu mehr als der Hälfte am Nachlaß beteiligt sind und zur Vertretung ausschließlich Deutsche bevollmächtigt sind, die ihren Wohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet haben.

2. Ausweis über das Recht zur Führung der Bundesflagge

§ 3

(1) Das Recht zur Führung der Bundesflagge (§§ 1 und 2) wird durch das Schiffszertifikat nachgewiesen. Vor der Erteilung des Zertifikates darf das Recht nicht ausgeübt werden.

(2) Das Schiffszertifikat oder ein von dem Registergericht beglaubigter Auszug aus dem Zertifikat ist während der Reise stets an Bord des Schiffes mitzuführen.

(3) Entsteht das Recht zur Führung der Bundesflagge bei einem Seeschiff, das sich im Ausland befindet, so kann das Schiffszertifikat durch ein Flaggenzeugnis ersetzt werden. Das Flaggenzeugnis hat nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit. Die Bundesregierung regelt die Ausstellung und die Einrichtung des Flaggenzeugnisses.

§ 4

(1) Seeschiffe im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes, eines zum Bund gehörigen Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Anstalt mit Sitz im Bundesgebiet weisen sich durch eine Flaggenbescheinigung aus.

(2) § 3 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 gilt entsprechend.

(3) Der Bundesminister für Verkehr regelt die Ausstellung und die Einrichtung der Flaggenbescheinigung.

§ 5

Seeschiffe, deren Bruttoreumgehalt fünfzig Kubikmeter nicht übersteigt, bedürfen eines Ausweises über das Recht zur Führung der Bundesflagge nur in den Fällen des § 2.

3. Verbot anderer Nationalflaggen; Ausnahmen

§ 6

(1) Als Nationalflaggen dürfen andere Flaggen von Seeschiffen, die die Bundesflagge zu führen haben, nicht und von Seeschiffen, die die Bundesflagge führen dürfen, solange nicht geführt werden, als nicht das Schiffszertifikat oder das Flaggenzeugnis unbrauchbar gemacht ist.

(2) Unberührt bleiben Vorschriften über die Führung von Dienstflaggen anstelle oder neben der Bundesflagge durch Seeschiffe im öffentlichen Dienst.

§ 7

(1) Wird ein Seeschiff einem Ausrüster, der nicht Deutscher ist oder seinen Wohnsitz oder Sitz nicht im Bundesgebiet hat, auf mindestens ein Jahr zur Bereederung in eigenem Namen überlassen, so kann auf Antrag des Eigentümers der Bundesminister für Verkehr für bestimmte Zeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren gestatten, daß das Schiff anstelle der Bundesflagge eine andere Nationalflagge führt, deren Führung nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist.

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag zurückgenommen und dann, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen sind. Der Wegfall dieser Voraussetzungen ist vom Eigentümer, bei Partenreedereien auch vom Korrespondent-reeder unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen.

(3) Bei Seeschiffen, für die ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, wird die Genehmigung erst mit der Eintragung eines entsprechenden Vermerks in das Zertifikat oder das Flaggenzeugnis, die Rücknahme der Genehmigung (Absatz 2) mit der Löschung dieses Vermerks wirksam.

(4) Solange die Genehmigung wirksam ist, darf das Recht zur Führung der Bundesflagge nicht ausgeübt werden.

4. Flaggenführung und Schiffsname

§ 8

(1) Die Bundesflagge ist in der im Seeverkehr für Seeschiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise zu führen. An der Stelle, wo die Bundesflagge gesetzt ist oder regelmäßig gesetzt wird, dürfen andere Flaggen nur zum Signalgeben gesetzt werden.

(2) Die Bundesflagge ist beim Einlaufen in einen Hafen und beim Auslaufen zu zeigen.

§ 9

(1) Ein Seeschiff, für das ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens oder, wenn es keinen oder keinen Heimathafen im Bundesgebiet hat, den Namen des Registerhafens am Heck in gut sichtbaren und festangebrachten Schriftzeichen führen.

(2) Der Name eines Seeschiffes, für das ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, darf nur mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr geändert werden.

5. Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge

§ 10

Einem Seeschiff, das im Bundesgebiet erbaut worden ist und nicht bereits nach den Vorschriften der §§ 1 bis 5 die Bundesflagge zu führen hat oder führen darf, kann der Bundesminister für Verkehr die Befugnis hierzu für die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen verleihen.

§ 11

(1) Für Seeschiffe, die nicht nach den Vorschriften der §§ 1 bis 10 die Bundesflagge führen, kann der Bundesminister für Verkehr einem Ausrüster die Befugnis zur Führung der Bundesflagge auf bestimmte Zeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren verleihen, wenn

- a) der Ausrüster zu dem Personenkreis des § 1 oder des § 2 Absatz 2 gehört,
- b) ihm das Schiff zur Bereederung in eigenem Namen für mindestens ein Jahr überlassen ist,
- c) das Schiff gemäß den Vorschriften des Bundesrechts mit Kapitänen und Schiffsoffizieren besetzt wird,
- d) der Eigentümer dem Flaggenwechsel zustimmt,
- e) nicht fremdes Recht der Führung der Bundesflagge entgegensteht.

(2) Die Verleihung wird auf Antrag zurückgenommen und dann, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen sind. Der Wegfall dieser Voraussetzungen ist vom Ausrüster unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen.

§ 12

(1) Die Befugnis zur Führung der Bundesflagge wird durch einen Flaggenschein nachgewiesen, aus dem die für die Unterscheidung des Seeschiffes wesentlichen Merkmale und der Name des Eigentümers sowie in Fällen des § 11 der Name des Ausrüsters und die Dauer des Nutzungsrechts des Ausrüsters hervorgehen müssen.

(2) Seeschiffe, für die gemäß § 11 Flaggenscheine ausgestellt werden, werden für die Dauer der Befugnis zur Führung der Bundesflagge in einem Verzeichnis der gecharterten Schiffe eingetragen.

(3) Die Einrichtung des Verzeichnisses und des Flaggenscheins sowie die Ausstellung und Einziehung der Flaggenscheine regelt der Bundesminister für Verkehr.

§ 13

Die Vorschriften des § 3 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 über die Ausweispflicht, des § 6 über

das Verbot der Führung anderer Nationalflaggen und der §§ 8 und 9 Absatz 1 über die Art der Flaggen- und Namensführung finden auf Seeschiffe, für die die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen ist, entsprechende Anwendung. Jedoch ist am Heck der Name des vom Eigentümer bestimmten Heimathafens zu führen.

Zweiter Abschnitt

Flaggenführung der Binnenschiffe

§ 14

(1) Binnenschiffe (ohne Rücksicht auf Größe, Bauart und Antriebsweise) dürfen als deutsche Nationalflagge nur die Bundesflagge führen. Flaggen deutscher Länder oder andere deutsche Heimatflaggen dürfen nur neben der Bundesflagge gesetzt werden.

(2) § 6 Absatz 2 und § 8 Absatz 1 finden entsprechende Anwendung.

Dritter Abschnitt

Strafbestimmungen

§ 15

(1) Führt ein Seeschiff entgegen der Vorschrift des § 6 oder des § 13 eine andere Nationalflagge als die Bundesflagge, so wird der Kapitän mit Gefängnis bis zu 6 Monaten und mit Geldstrafe oder mit einer dieser beiden Strafen bestraft.

(2) Die gleiche Strafe trifft den Kapitän eines Seeschiffes, das unbefugt die Bundesflagge oder eine Dienstflagge führt.

§ 16

(1) Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft wird der Kapitän eines Seeschiffes bestraft, das

1. die durch dieses Gesetz vorgeschriebenen Urkunden nicht an Bord hat,
2. die Bundesflagge entgegen der Vorschrift des § 8 Absatz 2 oder des § 13 nicht zeigt oder
3. nicht gemäß § 9 Absatz 1 oder § 13 bezeichnet ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft

1. den Kapitän oder Schiffer, der die Vorschriften des § 8 Absatz 1, des § 13 oder des § 14 Absatz 2 über die Art und Weise der Flaggenführung oder die zur Durchführung dieser Bestimmungen ergangenen Rechtsvorschriften (§ 22 Absatz 1 Nr. 2) verletzt,
2. den Schiffer, der die Vorschriften des § 14 Absatz 1 verletzt,
3. den, der die in § 7 Absatz 2 oder § 11 Absatz 2 vorgeschriebene Anzeige nicht unverzüglich erstattet.

§ 17

Strafbar ist nur, wer vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat.

§ 18

(1) Seeschiffe, für die die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen ist, stehen hinsichtlich der in diesem Abschnitt bezeichneten strafbaren Handlungen deutschen Schiffen im Sinne des § 5 des Strafgesetzbuches gleich.

(2) Die in § 15 Absatz 2 bezeichnete Handlung ist auch dann strafbar, wenn sie von einem Ausländer außerhalb des Bundesgebiets begangen ist.

Vierter Abschnitt

Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 19

In welcher Weise Seeschiffe die im Auftrage der deutschen Bundespost die Post befördern, neben der Bundesflagge oder einer Dienstflagge noch durch eine Signalflagge zu kennzeichnen sind, bestimmt der Bundesminister für Post- und Fernmeldewesen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

§ 20

Das Gesetz. betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319), das Gesetz zur Abänderung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1901 (RGBl. S. 184) und die Verordnung über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. Januar 1936 (RGBl. I S. 15) werden aufgehoben.

§ 21

(1) Soweit in anderen Rechtsvorschriften auf die in § 20 bezeichneten Vorschriften verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

(2) Das für deutsche Seeschiffe geltende öffentliche Recht des Bundes findet jedoch auf Seeschiffe, für die die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 11 verliehen ist, nur insoweit Anwendung, als es die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung, die Mindestbesetzung des Schiffes, die Sicherung der Seefahrt und die Schiffssicherheit betrifft, und soweit nicht hinsichtlich der Sicherung der Seefahrt und der Schiffssicherheit das Recht des Heimatstaates des Schiffes strengere Anforderungen enthält.

(3) Auf Seeschiffe im öffentlichen Dienst finden die in Absatz 2 bezeichneten Vorschriften keine Anwendung. Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch anordnen, daß solche Fahrzeuge den Vorschriften des Bundesrechts über die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung unterlie-

gen, wenn sie die Grenzen der Seefahrt um mehr als 50 Seemeilen überschreiten oder für längere Zeiträume als eine Woche auf See bleiben.

§ 22

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt,

1. die Grenzen der Seefahrt im Sinne dieses Gesetzes und die Art und Weise zu bestimmen, wie die Anbringung der Namen am Schiff auszuführen ist,
2. im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern die Art und Weise der Flaggenführung im Sinne von § 8 Absatz 1, § 13 und § 14 Absatz 2 zu bestimmen.

(2) Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, die Vorschriften der Schiffsregisterordnung insoweit zu ändern, als es zu deren Anpassung an die Vorschriften dieses Gesetzes erforderlich ist, und die Schiffsregisterordnung in neuer Fassung bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeines

1) In vielen Rechtsbeziehungen des nationalen und internationalen, öffentlichen und privaten Rechts gelten Schiffe auf hoher See als Bestandteile ihres Heimatlandes. Sie bedürfen daher der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staat. Der Nachweis dieser Nationalität wird durch die Flagge und die Schiffspapiere erbracht, die das Recht zur Führung der Flagge bezeugen.

Deutschen Schiffen ist es zur Zeit durch das Kontrollratsgesetz Nr. 39 verboten, eine Nationalflagge zu führen. Sie führen als Erkennungsflagge einen Doppelstander mit den Farben der internationalen Signalflagge „C“. Da die Flaggenführung der Schifffahrt nicht zu den Gebieten gehört, auf denen das Besatzungsstatut den Besatzungsmächten Sonderbefugnisse vorbehält, kann jedoch davon ausgegangen werden, daß auf Antrag der Bundesregierung den von Deutschen bereederten Schiffen wieder die Führung einer Nationalflagge gestattet wird. Dann wird es an Rechtsvorschriften fehlen, welche die Voraussetzungen für die Führung der Nationalflagge und die Art und Weise der Flaggenführung regeln; denn das Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319) ist, soweit es die Führung der Reichsflagge betrifft, nach deren Fortfall gegenstandslos geworden.

Der Entwurf soll diese Lücke schließen und darüber hinaus das frühere Recht den veränderten staatsrechtlichen Verhältnissen sowie den heutigen Bedürfnissen der schifffahrttreibenden Kreise anpassen.

Die Befugnis des Bundes zur Gesetzgebung auf diesem Gebiet ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 21 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 Nr. 3 und mit Artikel 27 GG.

2) Artikel 27 GG bestimmt, daß alle deutschen Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsflotte bilden. Das Grundgesetz setzt also für das Bundesgebiet den Rechtszustand fort, der seit Erlass des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (RGBl. S. 35) für das Gebiet des Norddeutschen Bundes und später des Deutschen Reiches bestand. Daraus folgt zwangsläufig, daß es für die Kauffahrteischiffe des Bundesgebietes und damit auch für die sonstigen flaggenberechtigten Seeschiffe nur eine einheitliche Nationalflagge gibt.

Im Gegensatz zur Reichsverfassung vom 11. August 1919, die in Artikel 3 neben den Reichsfarben schwarz-rot-gold eine besondere Handelsflagge vorsah, hat das Grundgesetz allgemein die Bundesflagge als Nationalflagge vorgeschrieben (Artikel 22). Überlegungen zur Schaffung einer davon abweichenden Handelsflagge wären daher Überlegungen zur Änderung des Grundgesetzes. Nach dem Entwurf ist die Bundesflagge auch die Nationalflagge der Seeschiffe.

3) Der wesentliche Unterschied zwischen dem früheren Flaggenrecht und der Regelung des Entwurfs besteht in einer Erweiterung des Kreises der flaggenberechtigten Schiffe. Nach dem Flaggenrechtsgesetz von 1899 gehörten dazu nur die Kauffahrteischiffe, die im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen standen. Dabei wurden Reichsangehörige den juristischen Personen gleichgeachtet, die ihren Sitz im Inlande hatten, Personengesellschaften dagegen nur, wenn alle persönlich haftenden Ge-

sellschafter Reichsangehörige waren. Demgegenüber sieht der Entwurf vor, daß bei Schiffen, die im Eigentum von Personengemeinschaften stehen, eine Mehrheit deutschen Eigentums genügt. Darüber hinaus sieht der Entwurf sogar die Möglichkeit vor, daß die Befugnis zur Führung der Bundesflagge auch Schiffen in fremdem Eigentum verliehen werden kann, wenn sie einem deutschen Ausrüster zur Bereederung überlassen werden.

Die Notwendigkeit dieser Regelung ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Ein Gewerbe, das, wie das deutsche Schiffahrtsgewerbe, durch Kriegs- und Nachkriegsverluste fast vollständig vernichtet ist, hat bei seinem Wiederaufbau naturgemäß einen erheblichen Kapitalbedarf, und zwar einen Bedarf nicht nur nach Krediten, sondern auch nach verantwortlichem Kapital. Bei der Erfüllung dieses Bedarfs wird die deutsche Seeschifffahrt angesichts der ungenügenden Kapitalbildung innerhalb des Bundesgebietes auch auf den Zustrom ausländischen Kapitals angewiesen sein. Der Entwurf kann es daher bei Schiffen, die im Eigentum von Personengemeinschaften stehen, nicht bei den früheren engherzigen Bestimmungen belassen, sondern muß Personalgesellschaften, die ihren Sitz im Bundesgebiet haben, die Aufnahme nichtdeutscher Gesellschafter ermöglichen. Die früheren Bedenken (vgl. die Begründung des Flaggenrechtsgesetzes von 1899 in den Drucksachen des Reichstages, 10. Legislaturperiode, X. Session, 1898/99 Nr. 179, S. 9), daß in Kriegsfällen ein Schiff der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, wenn sich aus seinen Papieren ergäbe, daß ein feindlicher Untertan Miteigentümer ist, treten gegenüber diesen Erwägungen zurück.

Solange nicht ausreichender eigener Schiffsraum zur Verfügung steht, wird das deutsche Schiffahrtsgewerbe, wenn es seine volkswirtschaftliche Aufgabe in naher Zukunft erfüllen soll, fremden Schiffsraum auf Bareboat-Basis chartern, d. h. ohne Schiffsbesatzung mieten müssen. Nach dem Recht verschiedener seefahrender Nationen, u. a. der Vereinigten Staaten von Amerika, ist die Befugnis zur Führung der Flagge davon abhängig, daß die Schiffsführung in der Hand von Staatsangehörigen des Landes liegt. Werden Schiffe solcher Nationen einem deutschen Ausrüster zur Bereederung überlassen, so verlieren sie damit das Recht zur Führung der Flagge ihres Landes. Würde ihnen nicht die Befugnis eingeräumt werden, die Bundesflagge zu führen, so müßten sie sich bei Staaten, die weder vom Eigentümer noch von der Schiffsführung Staatsangehörigkeit verlangen, die Flagge suchen. Damit würden sie ihre devisenbringende oder devisensparende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft, zum mindesten zum überwiegenden Teil, einbüßen.

II. Im einzelnen

Zu § 1

Nach der ursprünglichen Fassung des Flaggenrechtsgesetzes von 1899 stand es den deutschen Eigentümern von Kauffahrteischiffen und sonstigen Seefahrzeugen frei, als Nationalflagge ihrer Schiffe die Reichsflagge oder die Flagge eines fremden Staates zu wählen. Erst die Verordnung über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. Januar 1936 (RGBl. I S. 15) erhob für Kauffahrteischiffe das Recht zur Führung der Reichsflagge zu einer staatsrechtlichen Pflicht. Dem folgt später die Schiffsregisterordnung, die in § 10 in Verbindung mit § 3 den Eigentümern flaggenberechtigter Kauffahrteischiffe die Anmeldung zum Seeschiffsregister zwingend vorschrieb. Ähnliche Vorschriften hat heute die Mehrzahl der großen seefahren-

den Nationen. Der Entwurf behält diese Regelung zum Teil bei und dehnt sie insoweit, da die unterschiedliche Behandlung zwischen Kauffahrteischiffen und sonstigen Seefahrzeugen im Recht nach 1936 jeder Begründung entbehrt, auch auf die letzteren aus. Der Entwurf kann es allerdings nicht, wie es das bisherige Recht tat, auf die Staatsangehörigkeit des Eigentümers allein abstellen. Das Grundgesetz kennt nämlich keine Staatsangehörigkeit zur Bundesrepublik; es kennt nur Deutsche (Artikel 116). Pflichten kann das Bundesrecht aber nur Deutschen auferlegen, die der Jurisdiktion des Bundes unterstehen. Der Entwurf schreibt demgemäß die Pflicht zur Führung der Bundesflagge nur für Seeschiffe vor, deren Eigentümer, soweit es sich um physische Personen handelt, Deutsche mit Wohnsitz im Bundesgebiet sind (Absatz 1).

Bei Seeschiffen im Eigentum von Personalgesellschaften des Handelsrechts oder von juristischen Personen soll aus dem gleichen Grund die Pflicht zur Führung der Bundesflagge nur bestehen, wenn die Eigentümer ihren Sitz im Bundesgebiet haben (Absatz 2). In Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht setzt der Entwurf bei Personalgesellschaften ferner voraus, daß die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Deutsche sind, wobei — wenn sie physische Personen sind — ihr Wohnsitz gleichgültig ist. Bei juristischen Personen verlangt der Entwurf im Gegensatz zum Flaggenrechtsgesetz von 1899 neben dem Sitz im Bundesgebiet eine deutsche Mehrheit in den zur Vertretung berufenen Organen, d. h. im Vorstand und, falls ein solcher vorhanden ist, im Aufsichtsrat, nicht jedoch in der Mitgliederversammlung. Diese Forderung erscheint im Hinblick auf die Entwicklung, die als Folge unserer Kapitalarmut erwartet werden muß, notwendig. Das Recht fast aller Nationen, deren Flagge nur von Schiffen in inländischem Eigentum geführt werden darf, enthält für Gesellschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit mindestens die gleiche Forderung.

Obwohl der Entwurf Kauffahrteischiffe und sonstige zur Seefahrt bestimmte Schiffe einander gleichstellt, erwähnt er im Absatz 1 die Kauffahrteischiffe besonders, weil dieser Begriff nicht nur in Sprachgebrauch, Rechtsprechung und Rechtslehre verankert ist, sondern auch in zahlreichen Rechtsvorschriften auf diesen Begriff Bezug genommen wird. Die Definition des Oberbegriffes „Seeschiffe“ folgt dem früheren Recht.

Zu § 2

Bundesrecht kann für deutsche Schiffseigener, die außerhalb seines Geltungsbereichs ansässig sind, zwar nicht die Pflicht zur Führung der Bundesflagge begründen. Das Recht dazu kann es ihnen aber einräumen und wird es sogar einräumen müssen, weil das Grundgesetz allen Deutschen ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz im wesentlichen gleiche Befugnisse gewährt. Daß sich aus diesem Recht, sobald davon Gebrauch gemacht wird, Gebote und Verbote für einen Deutschen ohne Wohnsitz im Bundesgebiet ergeben, ist unbedenklich. Indem nämlich ein solcher Schiffseigner von dem Recht zur Führung der Bundesflagge Gebrauch macht, unterwirft er sich durch eine Willensentschließung, die regelmäßig in der Anmeldung zum Seeschiffsregister in urkundlicher Form ausgedrückt wird (vgl. Bemerkung zu § 3), insoweit den Vorschriften des Bundesrechts. Auf Personalgesellschaften des Handelsrechts und juristische Personen, die ihren Sitz außerhalb des Bundesgebiets haben, dehnt der Entwurf diese Regelung nicht aus. Der notwendigen Prüfung der Zusammensetzung von Gesellschaftern oder von Vorstand und Aufsichtsrat würden andernfalls unübersehbare Schwierigkeiten entgegenstehen. Außerdem kann Deutschen ohne Wohn-

sitz im Bundesgebiet, welche in Form einer Gesellschaft und unter der Bundesflagge Seefahrt betreiben wollen, die Errichtung einer Gesellschaft nach Bundesrecht zugemutet werden.

Aus den unter I, 3 dargestellten Erwägungen räumt der Entwurf auch Personalgesellschaften des Handelsrechts, deren Gesellschafter nicht die in § 1 Absatz 2 bezeichneten Voraussetzungen erfüllen, die aber ihren Sitz im Bundesgebiet haben, das Recht zur Führung der Bundesflagge ein, wenn Geschäftsführung, Vertretung und Stimmrecht wenigstens zur Mehrheit in deutschen Händen liegen. Er folgt damit der Regelung, wie sie zum Teil das Flaggenrecht von Nationen des romanischen Rechtskreises vorschreibt. In gleicher Weise sollen Seeschiffe im Eigentum von Partenreedereien und von Erbgemeinschaften die Bundesflagge führen dürfen, wenn Deutsche die Mehrheit der Parten besitzen oder zu mehr als der Hälfte am Nachlaß beteiligt sind, und wenn die Geschäftsführung in den Händen deutscher Korrespondentreeder bzw. deutscher Bevollmächtigter mit Wohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet liegt.

Indem der Entwurf bei Personalgesellschaften und Partenreedereien mit ausländischer Beteiligung nur ein Recht, nicht aber die Pflicht zur Führung der Bundesflagge begründet, ermöglicht er diesen eine solche Beteiligung auch unter der Bedingung, daß das Schiff die Flagge eines anderen Staates führen soll.

Zu § 3

Zum urkundlichen Nachweis des Flaggenrechts soll im allgemeinen wie früher das Schiffszertifikat dienen. Dessen Einrichtung ist im einzelnen in den §§ 60 ff. der Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1591) geregelt, die an die Stelle der aufgehobenen §§ 4 bis 10 des Flaggenrechtsgesetzes von 1899 getreten sind. Insoweit bedarf es daher keiner näheren Bestimmungen im Entwurf.

Das Schiffszertifikat ist gemäß § 60 der Schiffsregisterordnung eine Urkunde über die Eintragung des Schiffes im Seeschiffsregister. Seine Erteilung setzt also die Eintragung im Register voraus. Da nach dem Entwurf vor der Erteilung des Zertifikates das Flaggenrecht nicht ausgeübt werden darf, werden Schiffseigner im Sinne von § 1 verpflichtet sein, ihr Schiff zur Eintragung im Seeschiffsregister anzumelden. Schiffseigner im Sinne von § 2 werden zur Anmeldung gezwungen sein, falls sie von dem Recht zur Führung der Bundesflagge Gebrauch machen wollen.

Die Vorschriften der Absätze 2 und 3 entsprechen dem früheren Recht. Die Ausstellung von Flaggenzeugnisse für Seeschiffe, die im Ausland erworben wurden, oblag nach § 12 des Flaggenrechtsgesetzes von 1899 dem Konsul, in dessen Bezirk sich das Schiff zur Zeit des Eigentumsüberganges befand. Auf Grund der Ermächtigung des Absatz 3 Satz 3 wird die Bundesregierung die gleiche Regelung treffen können, sobald die Bundesrepublik konsularische Vertretungen im Ausland unterhält.

Zu § 4

Seeschiffe im Eigentum des Bundes, der Länder sowie öffentlich-rechtlicher Körperschaften und Anstalten mit Sitz im Bundesgebiet sind Seeschiffe, die gemäß § 1 die Bundesflagge zu führen haben. Soweit sie zu gleichen Zwecken verwendet werden, wie Seeschiffe privater Eigentümer, insbesondere zum Erwerb durch die Seefahrt (z. B. Fährschiffe einzelner Inselgemeinden), sollen auch sie ihr Flaggenrecht durch das Schiffszertifikat nachweisen und mit der dazu erforderlichen Eintragung im Seeschiffsregister den für einge-

tragene Schiffe geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Für Seeschiffe im öffentlichen Dienst dagegen erscheint eine Eintragung im Register weder notwendig noch zweckmäßig, da deren Betrieb völlig anderen Grundsätzen folgt. Der Entwurf befreit daher in Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht Seeschiffe im öffentlichen Dienst von dem Eintragungszwang, indem er als Ausweis über das Recht zur Führung der Bundesflagge oder einer Dienstflagge (vgl. § 6 Absatz 2) eine Flaggenbescheinigung, die nach näherer Bestimmung des Bundesministers für Verkehr von Verwaltungsbehörden ausgestellt werden wird, an die Stelle des Schiffszertifikats treten läßt.

Zu § 5

Seeschiffe, deren Bruttoreaumgehalt fünfzig Kubikmeter nicht übersteigt, befahren nur in Ausnahmefällen die hohe See. Sie bedürfen deshalb kaum eines urkundlichen Nachweises ihres Rechts zur Flaggenführung. Von der Ausweispflicht können jedoch die Seeschiffe geringerer Größe nur befreit werden, wenn sie die Bundesflagge gemäß § 1 zu führen haben und damit gemäß § 6 als Nationalflagge andere Flaggen grundsätzlich nicht führen dürfen. Für Seeschiffe, deren Eigentümern gemäß § 2 die Wahl der Flagge freigestellt ist, muß es dagegen bei der Ausweispflicht verbleiben, damit ein ständiger und unkontrollierbarer Flaggenwechsel vermieden wird.

Zu § 6

Da sich die Rechtsverhältnisse des Schiffes und seiner Besatzung im allgemeinen nach dem Recht der Flagge richten, können Seeschiffe nicht gleichzeitig zwei Flaggen haben. Demgemäß untersagt es der Entwurf Seeschiffen, die zur Führung der Bundesflagge verpflichtet sind, schlechthin, als Nationalflagge eine andere Flagge zu führen. Für Seeschiffe, welche die Bundesflagge gemäß § 2 führen dürfen und von diesem Recht Gebrauch machen, soll das gleiche Verbot solange gelten, als nicht der Nachweis über ihr Flaggenrecht von der ausstellenden Behörde unbrauchbar gemacht ist. Seeschiffe dieser Art werden in der Regel eine andere Nationalflagge also erst wieder führen dürfen, wenn auf Antrag des Eigentümers ihre Eintragung im Seeschiffsregister gelöscht ist.

Es steht zu erwarten, daß Seeschiffen im öffentlichen Dienst wieder wie früher durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Führung von Dienstflaggen anstelle oder neben der Bundesflagge vorgeschrieben wird. Diese Vorschriften sollen von denen des Entwurfs unberührt bleiben.

Zu § 7

Wenn der Entwurf Seeschiffen im fremden Eigentum die Befugnis zur Führung der Bundesflagge einräumen will (vgl. Bemerkungen unter I, 3 und zu §§ 10 und 11), so muß er auch seinerseits für Seeschiffe, welche die Bundesflagge führen, einen Flaggenwechsel zulassen. Der Entwurf ermächtigt daher den Bundesminister für Verkehr, Ausnahmen von dem Verbot des § 6 für solche Schiffe zuzulassen, die einem fremden Ausrüster für mindestens ein Jahr zur Bereederung überlassen werden.

Den Begriff des Ausrüsters will der Entwurf durch den Zusatz „zur Bereederung in eigenem Namen“ in dem Sinne verstanden haben, den die Rechtslehre § 510 des Handelsgesetzbuches gegeben hat. Danach ist Ausrüster, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt in eigenem Namen und

unter selbst beschaffter Schiffsführung verwendet, wobei es gleichgültig ist, ob die Verwendung für eigene oder fremde Rechnung erfolgt.

Zur Stellung des Antrages ist nur der deutsche Eigentümer als Herr des Schiffes, nicht dagegen der fremde Ausrüster berechtigt. Selbstverständliche Voraussetzung für den Antrag ist es, daß die Führung der Nationalflagge, welche das Schiff anstelle der Bundesflagge führen soll, nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist.

Die Genehmigung zur Führung einer anderen Nationalflagge soll im Interesse der Rechtssicherheit nur auf bestimmte Zeit, höchstens auf die Dauer von zwei Jahren erteilt und bei Seeschiffen, für die ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis ausgestellt wurde, erst mit der Eintragung eines entsprechenden Vermerks in diesen Urkunden wirksam werden. Ihre vorzeitige Zurücknahme soll außer beim Wegfall ihrer Voraussetzungen auch auf Antrag möglich sein.

Das Verbot, während der Wirksamkeit der Genehmigung, das Recht zur Führung der Bundesflagge auszuüben, ergibt sich aus den zu § 6 dargestellten Grundsätzen.

Zu §§ 8, 9

Die Vorschriften des Entwurfs über die Art und Weise der Flaggenführung und den Schiffsnamen sind mit geringfügigen Abweichungen aus dem Flaggenrechtsgesetz von 1899 übernommen.

Zu § 10

Bei neuerbauten Seeschiffen können die formellen Voraussetzungen zur Führung der Nationalflagge erst nach Überführung in den Heimathafen erfüllt werden. Damit solche Schiffe während der Überführungsreise nicht flaggenlos sind, ermächtigt der Entwurf den Bundesminister für Verkehr, ihnen die Befugnis zur Führung der Bundesflagge zum Zweck und für die Dauer der Überführung zu verleihen.

Zu § 11

Die Notwendigkeit, fremden Schiffen für die Dauer ihrer Vercharterung an einen deutschen Ausrüster die Befugnis zur Führung der Bundesflagge einräumen zu können, ist unter I, 3 begründet worden. Sie besteht natürlich nur, wenn die Seefahrt mit dem gecharterten Schiff durch einen deutschen Ausrüster mit Wohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet betrieben wird.

Die übrigen Bedingungen, unter denen die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen werden kann, entsprechen im umgekehrten Sinne denen des § 7. Die weitere Forderung, wonach das Schiff gemäß den Vorschriften des Bundesrechts mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, also mit Inhabern deutscher Patente, besetzt sein muß, ist der Entwurf nicht nur dem Ansehen der Bundesflagge, sondern auch den um ihre Existenz ringenden deutschen Nautikern und Schiffingenieuren schuldig. Zustimmung des Eigentümers zum Flaggenwechsel und dessen Zulässigkeit nach dem Recht des Heimatstaates des Schiffes sind selbstverständlich notwendige Voraussetzungen.

Zu § 12

Das Schiffszertifikat, dessen Erteilung die Eintragung des Schiffes im Register voraussetzt, kann zum Nachweis der nach §§ 10 und 11

verliehenen Befugnis nicht **verwendet werden**. Eine Eintragung der gecharterten fremden Schiffe **in** das Seeschiffsregister kommt nämlich nicht in Betracht, einmal, weil dieses Register der Eintragung von Schiffen in deutschem **Eigentum vorbehalten** bleiben soll, zum anderen, weil die Eintragung in das Seeschiffsregister gemäß § 12 der Schiffsregisterordnung die Löschung einer etwaigen Eintragung in einem ausländischen Schiffsregister voraussetzt, eine Voraussetzung, die von den ausländischen Vercharterern nicht erfüllt werden wird. Der Entwurf sieht daher die Einrichtung eines besonderen Nachweises, des Flaggenscheins, vor.

Da dem Bund eine Verantwortlichkeit für Schiffe der eigenen Flagge sowohl aus internationalen Übereinkommen, wie auch aus dem Besatzungsrecht erwächst, ist ein jederzeitiger Überblick über den Bestand dieser Schiffe, soweit sie nicht die Bundesflagge nur für die Dauer einer Reise führen, erforderlich. Für Seeschiffe in deutschem Eigentum gewährt dieser Überblick das Seeschiffsregister. Für Seeschiffe, denen gemäß § 11 die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen ist, soll die Bestandsübersicht durch eine Eintragung in ein Verzeichnis der gecharterten Schiffe gesichert werden.

Die Einrichtung des Verzeichnisses und des Flaggenscheins kann im einzelnen einer Regelung durch Durchführungsbestimmungen vorbehalten bleiben.

Zu § 13

Seeschiffe, welche die Bundesflagge kraft Verleihung führen dürfen, müssen wie alle Schiffe, welche die Bundesflagge führen, naturgemäß auch den Vorschriften über die Ausweispflicht, die Art und Weise der Flaggenführung und über die sonstige Bezeichnung des Schiffes sowie dem Verbot, gleichzeitig eine andere Nationalflagge zu führen, unterliegen. Ausgenommen davon bleiben die Voraussetzungen für eine Änderung des Schiffsnamens, die sich nach dem Recht des Heimatstaates richten werden. Der am Heck des Schiffes zu führende Name des Heimathafens soll der Bestimmung des Eigentümers unterliegen.

Zu § 14

Die Binnenschifffahrt kennt kein Flaggenrecht, wie es für Seeschiffe in diesem Gesetz geregelt ist. Die Flaggenführung hat keine rechtliche Bedeutung; sie erbringt insbesondere nicht den Nachweis der nationalen Zugehörigkeit des Schiffes. Eine ins einzelne gehende Regelung, an welche Voraussetzungen die Führung der Flagge für Binnenschiffe gebunden ist, ist daher nicht nötig. Nur insoweit besteht ein Bedürfnis an einer gesetzlichen Regelung, als erreicht werden muß, daß Binnenschiffe, soweit sie eine deutsche Nationalflagge führen, die Bundesflagge führen. Das ist umsomehr erwünscht, als der Verkehr der Binnenschifffahrt mit dem Ausland sich wieder steigert. Die Bestimmung soll verhindern, daß statt der Bundesflagge frühere deutsche Nationalflaggen oder Flaggen einzelner (früherer) Länder oder Städte gesetzt werden.

Zu § 15

Durch Strafbestimmungen muß nicht nur die Durchführung des Verbots in § 6 bzw. § 13 gesichert, sondern auch die Bundesflagge gegen Mißbrauch geschützt werden. Das Strafmaß soll im wesentlichen dem des früheren Rechts entsprechen; jedoch soll bei Mißbrauch der Bundesflagge nicht mehr auf Einziehung des Schiffes erkannt werden können.

Zu § 16

Verstöße gegen das rein formelle Flaggenrecht werden entsprechend dem früheren Recht als Übertretungen behandelt.

Zu § 17

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen Recht.

Zu § 18

Hinsichtlich des Geltungsbereichs der Strafbestimmungen folgt der Entwurf den Grundsätzen der §§ 3 bis 5 des Strafgesetzbuches; Mißbrauch der Bundesflagge soll jedoch auch dann strafbar sein, wenn die Tat von einem Ausländer auf einem fremden Schiff außerhalb des Bundesgebiets begangen wird.

Zu § 19

Die besondere Kennzeichnung von Schiffen, die im Auftrag der deutschen Post die Post befördern, ist auch in der Vergangenheit üblich gewesen.

Zu § 20

Durch den Entwurf werden die Vorschriften über das Flaggenrecht und die Flaggenführung, soweit sie überhaupt noch in Kraft sind, aufgehoben.

Zu § 21

Zahlreiche Vorschriften des Bundesrechts nehmen entweder ausdrücklich auf Bestimmungen des Flaggenrechtsgesetzes von 1899 Bezug oder handeln von Kauffahrteischiffen, die nach diesem Gesetz zur Führung der Flagge berechtigt sind. Insoweit sollen die Bestimmungen des Entwurfs an die Stelle der aufgehobenen Vorschriften treten.

Für die im Ausland gecharterten Schiffe kann diese Regel jedoch nicht ohne Ausnahme gelten, da diese Schiffe, soweit sie im Register ihres Heimatstaates eingetragen sind, aus dessen Herrschaftsbereich nicht vollständig entlassen werden. Der Entwurf sieht daher vor, daß auf diese Schiffe das öffentliche Recht des Bundes nur Anwendung findet, soweit es sich auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung, die ja von deutschen Ausrüstern beschafft wird, auf die Mindestbesetzung des Schiffes, die sich bereits nach § 11 Absatz 1 Nr. c nach Bundesrecht richten soll, und auf die Sicherheit der Seefahrt sowie die Schiffssicherheit bezieht. Hinsichtlich der beiden letztgenannten Gebiete soll jedoch das Recht des Heimatstaates des Schiffes weiterhin zur Anwendung kommen, wenn es strengere Vorschriften als das Bundesrecht enthält.

Soweit Seefahrzeuge im öffentlichen Dienst die hohe See befahren und auf weitere Entfernungen oder für längere Zeiträume von ihren Einsatzhäfen abwesend sind, sind ihre Schiffsbesatzungen den gleichen Bedingungen der Seefahrt ausgesetzt, wie die der Kauffahrteischiffe. Es liegt daher nahe, in solchen Fällen den Schiffsdienst nach den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften, d. h. im wesentlichen nach denen der Seemannsordnung, zu regeln. Ein Bedürfnis danach hat sich in der jüngeren Vergangenheit insbesondere bei den Seeschiffen des Fischereischutzes und den Vermessungsschiffen des Deutschen Hydrographischen Instituts ergeben. Indem der Entwurf die Ausdehnung seemannsrechtlicher Vorschriften auf Seefahrzeuge des öffentlichen Dienstes nicht sche-

matisch vorschreibt, sondern einer Anordnung des Bundesministers für Verkehr überläßt, will er sie auf Fälle beschränken, in denen das Bedürfnis nach solcher Regelung besteht. Die tarifrechtliche Stellung der Schiffsbesatzung des öffentlichen Dienstes wird dadurch nicht berührt werden.

Zu § 22

Die Grenzen der Seefahrt und die Technik der Anbringung der Namen am Schiff werden im Laufe der Zeit einem Wandel unterliegen. Ihre Bestimmung bleibt daher zweckmäßig einer Durchführungsverordnung vorbehalten.

Nach § 8 soll die Flagge in der üblichen Art und Weise geführt werden. Die Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift ist nach § 16 Absatz 2 Nr. 1 strafbar. Damit Zweifel über das, was üblich ist, ausgeschlossen werden, mag es notwendig sein, in Durchführungs Vorschriften näher zu bestimmen, was als übliche Art und Weise der Flaggenführung zu gelten hat.

Soweit die notwendige Anpassung der Vorschriften der Schiffsregisterordnung, die als Durchführungsverordnung zu dem Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940 (RGBl. I S. 1499) erlassen wurde, in einer Durchführungsverordnung vorgenommen werden kann, muß zu deren Erlaß der Bundesminister der Justiz ermächtigt werden.

Die Ermächtigungen zum Erlaß der Durchführungsverordnung sind durch den Rahmen des Entwurfs ihrem Inhalt, Zweck und Ausmaß nach in ausreichender Weise bestimmt und genügen so den Vorschriften des Artikel 80 GG.

Der Entwurf verzichtet auf eine besondere Vorschrift, die den Tag des Inkrafttretens bestimmt. Das Gesetz wird daher mit dem 14. Tage nach Ablauf des Tages, an dem das Bundesgesetzblatt ausgegeben worden ist, in Kraft treten (Artikel 82 Absatz 2 GG).