

blem verbunden sind, ob und ab wann mit welchen Konsequenzen auch Entwicklungsländer in Joint Implementation einbezogen werden können und wie sich die insgesamt wenig klare Rahmenkonvention hierzu verhält). Von juristischem Interesse sind auch die Fragen der Sanktionen/Reaktionen bei einer Nichterreichung geplanter Emissionsverringerungen durch die an einem gemeinsamen Projekt beteiligten Akteure. Hierzu entwickelt das Buch verschiedene Szenarien. Es liefert damit Material auch für die allgemeine Diskussion über die Rechtsdurchsetzung im Völkerrecht, die gerade im Bereich des Umweltvölkerrechts sich in dem Blick auf bilaterales Neben- und miteinander einerseits, internationale Justizförmigkeit andererseits längst nicht mehr genügen kann.²

Philip Kunig

Marco Núñez-Müller

Die Staatszugehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht

Voraussetzungen und Rechtsfolgen der Flaggenverleihung unter besonderer Berücksichtigung der sog. "Billigflaggen" (Schriften zum Völkerrecht Band 113)
Duncker und Humblot Verlag, Berlin, 1994, 417 S., DM 138,--

Die Untersuchung von Núñez-Müller zum Flaggenrecht der Handelsschiffe greift ein schwieriges, unübersichtliches und häufig vernachlässigtes Problem des modernen Seerechts heraus und bietet eine gute Darstellung des aktuellen Standes des internationalen Flaggenrechts.

Das Thema erweist sich bei näherem Hinsehen als außerordentlich interessant, stehen hier doch massive kommerzielle Interessen der Billigflaggen (*flags of convenience*), Arbeitsschutz der Seeleute, Schiffssicherheit und maritimer Umweltschutz in einem Regelungskreis, der als Folge der Neuverteilung von Souveränitätsrechten durch das neue UN-Seerechtsübereinkommen sich in rascher Weiterentwicklung befindet – zum Glück auf einem guten Weg, denn die Sicherheits- und Umweltregelungen beginnen zu greifen. Die sog. Billigflaggen, die zunächst traditionelle Ordnungsstrukturen des Seerechts zu unterlaufen drohten, werden durch neues Seerecht und Staatenpraxis zum Wohlverhalten veranlaßt. Die ersten Billigflaggen entwickeln sich zunehmend zu seriösen, wettbewerbsfähigen Einrichtungen. Die Auseinandersetzung zwischen den Industriestaaten und der Dritten Welt um die Billigflaggen hat die Seerechtsentwicklung in diesem Punkt vorangebracht.

Die Staatszugehörigkeit von Schiffen (als Oberbegriff) ordnet das Schiff einem Völkerrechtssubjekt zu, um Rechte und Pflichten dieses Staates auf das Schiff und seine Rechts-

² Vgl. *Bothe*, The Evaluation of Enforcement Mechanisms in International Environmental Law, in *Wolfrum* (ed.), *Enforcing Environmental Standards: Economic Mechanisms as Viable Means?*, 1996.

verhältnisse anwendbar zu machen. Wie Núñez-Müller im Hauptteil seiner Arbeit ausführlich darlegt, läßt sich das Recht der Staatszugehörigkeit von Schiffen in das Recht der Flaggenverleihung und das Recht der Flaggenhoheit unterteilen. Während die Flaggenverleihung ursprünglich an dem diffusen Begriff "*genuine link*" (echte Verbindung zum Flaggenstaat) festgemacht wurde, was die Billigflaggen im Sinne einer schlichten Registrierung zu mißbrauchen trachteten, gibt es mit dem neuen UN-Seerechtsübereinkommen, namentlich in den Artikeln 91-94, einen Rahmen von Mindestpflichten und Kontrollrechten, die der Flaggenstaat zusammen mit der Registrierung erfüllen muß.

An dieser Normierung flaggenrechtlicher Folgepflichten wird das heutige Recht der Flaggenhoheit deutlich: Der Flaggenstaat ist zur Ausübung der Hoheitsgewalt und Kontrolle in technischen, sozialen, administrativen und umweltrelevanten Schiffsangelegenheiten verpflichtet. Eine Vielzahl von Einzelregelungen des Seerechtsübereinkommens, der technischen Übereinkommen der Internationalen Arbeits- und Schifffahrtsorganisationen (ILO und IMO) und – als Sanktionsmaßnahmen – der Übereinkommen zur Hafenstaatkontrolle wird ein Kontrollnetz über die internationale Schifffahrt gelegt, das die Bekämpfung von "Substandard-Schiffen" ermöglicht.

Die globale Hauptverantwortung für das Schiff bleibt zwar beim Flaggenstaat, aber Küstenstaat und Hafenstaat erhalten abgestuft nach Meereszonen eigene Regelungs- und Durchsetzungsbefugnisse gegenüber fremdflaggigen Schiffen. Das gesamte System ist vor einzelstaatlicher Willkür dadurch geschützt, daß die Staaten (nur) allgemein anerkannte Mindeststandards durchsetzen dürfen. Insofern entsteht als moderner Inhalt des Flaggenrechts ein funktionierendes System mit hohem Disziplinierungsdruck. Die damit verbundene Einschränkung des ursprünglich dominierenden reinen Flaggenstaatsprinzips haben die Schifffahrtsnationen hingenommen.

Der Verfasser geht in einem Schlußkapitel auch auf die UN-Registerkonvention von 1986 ein, die als späte Frucht der fruchtlosen Auseinandersetzung um die sog. "Neue Weltwirtschaftsordnung" geprägt ist und mangels ausreichender Ratifizierung wohl nicht mehr in Kraft treten wird. Dieser Exkurs gehört in den Gesamtzusammenhang des Themas mit hinein, entfaltet aber keine praktischen Wirkungen. Ein anderer wichtiger Seitenblick streift die EU-Ansätze zum Flaggen- und Registerrecht der europäischen Schifffahrt, auf die der Verfasser im Abschnitt "Zusammenfassung und Ausblick" eingeht.

So ist das Buch im Ergebnis ein wertvoller Beitrag zum modernen Schifffahrtsrecht für Praxis und Wissenschaft. Es trägt zur Versachlichung der Diskussion um die Billigflaggen bei und rückt den maritimen Umweltschutz ebenso wie das Arbeitsrecht auf See ins Blickfeld.

Uwe Jenisch