
Billigflaggen – Schadensersatz – Nacheile Fragen an den Internationalen Seegerichtshof

Rüdiger Wolfrum*

Inhalt

I. Vorbemerkung	1
II. Sachverhalt des Falles „Saiga Nr. 2“ und Prozeßgeschichte	3
III. Anträge	5
IV. Urteil	7
V. Schlußbemerkung	12

I. Vorbemerkung

Am 1. Juli 1999 erging das Urteil des Internationalen Seegerichtshofs in Hamburg im Fall *Saiga (No. 2)*.¹ Dieses Urteil spricht eine Reihe seerechtlicher und allgemein völkerrechtlicher Probleme an, dabei steht das Urteil in einzelnen Teilen im Widerspruch zu Aussagen des Internationalen Gerichtshofs.

Das Urteil ist verhältnismäßig kurz; es umfaßt lediglich 64 Seiten. Es sind ihm aber acht Sondervoten (*Separate Opinions*), zwei Abweichende Meinungen (*Dissenting Opinions*) und eine Deklaration von sieben Richtern angefügt worden, deren Gesamtlänge diejenige des Urteils weit übersteigt. Abweichende Meinungen gaben jeweils die Richter *Warioba* und *Ndiaye* ab. Die Sondervoten stammen von Präsident *Mensah*, Vizepräsident *Wolfrum* sowie den Richtern *Zhao*, *Nelson*, *Chandrasekhara Rao*, *Anderson*, *Vukas* und *Laing*. Die Deklaration bezieht sich ausschließlich auf einen Punkt, nämlich die Verteilung der Kostenlast zwischen den

* Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum, Vizepräsident des Internationalen Seegerichtshofs, Hamburg, Direktor des Max-Planck-Instituts für Ausländisches Öffentliches Recht und Völkerrecht, Heidelberg. Der Beitrag basiert auf einem Vortrag, den der Verfasser am 8. Juli 1999 am Europa-Institut der Universität des Saarlandes, Sektion Rechtswissenschaft, gehalten hat; der Vortragsstil wurde im wesentlichen beibehalten.

¹ Abgedruckt in ILM 38 (1999), 1323 mit der Erklärung, den Abweichenden Meinungen und den Sondervoten.

Parteien. Einige der Sondervoten sind für das Verständnis des Urteils zwingend erforderlich, da dieses an vielen Stellen arm an Begründungen ist. Diese Funktion haben vor allem die Sondervoten von *Anderson*, *Mensah*, *Rao* und *Wolfrum*. Das Urteil ist an einzelnen Stellen – ich komme hierauf zurück – so abgefaßt, daß Raum für Sondervoten geschaffen wurde. Der kundige Leser wird schließlich auf einen Blick erkennen, daß einzelne Ausführungen des Urteils, die technisch die Natur *obiter dicta* haben, nur deshalb Aufnahme in das Urteil gefunden haben, um die Zahl der Richter zu verbreitern, die das Urteil insgesamt tragen. Aus den gleichen Gründen fehlen Aussagen zu bestimmten Punkten, die die Fachöffentlichkeit glaubte erwarten zu können. Die Abweichenden Meinungen und die Sondervoten beziehen sich, bis auf drei Ausnahmen (Richter *Vukas*, *Laing* und *Warioba*), ausschließlich oder primär auf Fragen der Zulässigkeit. Von daher ist es konsequent und bezeichnend, daß die Ergebnisse des Urteils von 18 der 20 Richter getragen werden (ein Richter fehlte wegen Krankheit). Eine Ausnahme gilt für Urteilspruch 11, der nur die Zustimmung von 17 Richtern erhielt. Allerdings war die Zustimmung zu den materiellrechtlichen Aussagen im Seerecht (Nr. 7-11) größer. Den beiden *Dissenting Opinions* ist zu entnehmen, daß sie die Zulässigkeit verneint haben und deshalb konsequenterweise gegen alle folgenden Punkte des Urteils stimmen mußten.

Das Urteil trägt alle Zeichen eines Kompromisses. So werden teilweise bis zu vier Gründe für eine Urteilsaussage angegeben, obwohl diese Gründe sich logisch ausschließen. Vergleicht man damit aber die Sondervoten von *Mensah*, *Rao* und *Wolfrum*, so wird ohne weiteres deutlich, daß ohne diese zusätzlichen Begründungen es möglicherweise zu drei weiteren abweichenden Meinungen gekommen wäre.

Für den Seerechtsexperten mag das Urteil auf den ersten Blick enttäuschend sein. Nach dem, was im Vorfeld des Verfahrens diskutiert wurde, erwartete man von dem Urteil eine Aussage zu den Kompetenzen der Küstenstaaten in bezug auf die Versorgung von Schiffen in den ausschließlichen Wirtschaftszonen. Diese Aussage fehlt. Das Urteil stellt hinsichtlich der Rechtswidrigkeit des Vorgehens von Guinea auf andere Gesichtspunkte ab. Einige Ausführungen zur Versorgung von Schiffen in den ausschließlichen Wirtschaftszonen finden sich in dem Sondervotum von Richter *Anderson*. Das Urteil enthält dagegen Aussagen zu Fragen des allgemeinen Völkerrechts, insbesondere zu Fragen der Ausschöpfung des innerstaatlichen Rechtsweges und zur Staatenverantwortlichkeit, die sicher weiterer Erörterung in der Völkerrechtswissenschaft bedürfen.

II. Sachverhalt des Falles „Saiga Nr. 2“ und Prozeßgeschichte

Dem Urteil liegt, kurz zusammengefaßt, folgender Sachverhalt zu Grunde. Die Saiga, ein Tanker mittlerer Größe, wurde am 28. Oktober 1997 von Einheiten der Marine von Guinea und deren Zollkontrolle außerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone dieses Staates aufgebracht. Dabei kam es zu nicht unerheblichem Waffeneinsatz mit zwei Verletzten und Schäden an dem Schiff. Das Schiff fuhr unter der Flagge von Saint Vincent und den Grenadinen, hatte diese Flagge allerdings zur Zeit des Aufbringens nicht gesetzt. Eigentümer des Schiffes ist eine Gesellschaft mit Sitz in Zypern. Das Schiff fuhr unter sogenannter „time charter“, die Charterfirma hat ihren Sitz in Genf. Eigentümer der an Bord befindlichen Ladung (Dieselöl) ist eine Firma ebenfalls in Genf. Die Besatzung bestand im wesentlichen aus Ukrainern, dazu kamen drei Anstreicher aus dem Senegal. Aufgabe des Schiffes war die Versorgung von Schiffen, insbesondere von Fischereiboote an der afrikanischen Westküste. Das heißt, Aufgabe des Schiffes war nicht, wie bei Tankern im allgemeinen üblich, der Transport von Diesel- oder Rohöl, sondern dessen Verkauf an Endverbraucher. Die Eigentümer des Dieselöls vereinbarten mit den betreffenden Fischereiboote *rendez-vous*-Punkte nach Zeit und Ort. Die betreffenden Punkte lagen unterschiedlich weit von der Küste Guineas entfernt. Ein Versorgungsvorgang fand 22 sm von der Insel Alcatraz (Guinea) entfernt statt. Diese Insel ist unbewohnt und unbewohnbar; Guinea nimmt aber eine Anschlußzone für sich in Anspruch, wobei diese Insel in die Berechnung der Basislinie eingeht. Der Gerichtshof hat dies ohne weitere Erörterung akzeptiert. Das heißt, einer der Versorgungsvorgänge erfolgte in der Anschlußzone von Guinea. Die Versorgung von Fischereifahrzeugen mit Treibstoff hat sich in den letzten Jahren zu einem lukrativen Wirtschaftszweig mit bemerkenswerten Umsätzen entwickelt. Sinn dieser Versorgung auf See ist es, Fischereifahrzeuge unabhängig von der Hafenversorgung zu machen und ihnen somit die Verweildauer auf See zu verlängern. Die Küstenstaaten stehen dieser Versorgung aus verschiedenen Gründen kritisch gegenüber. Im Vordergrund steht ihr Interesse, die Versorgung heimischer und ausländischer Fahrzeuge selbst vorzunehmen und zwar wegen des entsprechenden Steueraufkommens an Land. Dies erklärt es auch, warum gegen die Saiga von seiten der Zollbehörden vorgegangen wurde.

Mit der Festnahme der Saiga war der Gerichtshof zunächst im Rahmen eines Schiffsfreigabeverfahrens befaßt worden (Art. 292 Seerechtsübereinkommen; im folgenden SRÜ). Aufgabe des Gerichtshofs in diesen Fällen ist es allein, zu prüfen, ob das festgenommene Schiff gegen Sicherheitsleistung freizugeben ist. Das Urteil muß spätestens 22 Tage nach Eingang des Antrags ergehen; eine mündliche Verhandlung ist vorgesehen. Hierbei handelt es sich nicht um ein Verfahren der vorläufigen Anordnung, sondern um ein Verfahren in der Hauptsache. Allerdings ist der Streitgegenstand stark eingeschränkt. Es handelt sich um ein eigenständiges Verfahren, nicht um ein Vorverfahren oder eine einstweilige Anordnung.

Das Urteil in dieser Sache erging am 10. Dezember 1997.² Der Gerichtshof ordnete die sofortige Freigabe des Schiffes gegen Sicherheitsleistung an. Dabei wurde das von den Behörden gelöscht, konfiszierte und verkaufte Dieselöl vom Gerichtshof als Teil der zu erbringenden Sicherheitsleistung definiert.

Der Streitfall über die Rechtmäßigkeit der Festnahme der Saiga war zunächst am 22. Dezember 1997 von Saint Vincent und den Grenadinen einem Schiedsgericht nach Anlage VII des SRÜ unterbreitet worden. Dies ist eines der alternativ zur Verfügung stehenden Streitbeilegungsmechanismen unter dem Seerechtsübereinkommen. Gemäß Art. 287 SRÜ sind dies der Internationale Seegerichtshof, der Internationale Gerichtshof, ein Schiedsgericht gemäß Annex VII und spezielle Schiedsgerichte gemäß Annex VIII SRÜ.³ Mit getrennten, aber wörtlich identischen Schreiben vom 20. Februar 1998 teilten die beiden Streitparteien, Saint Vincent und die Grenadinen als Flaggenstaat und die Republik Guinea, dem Gerichtshof mit, daß der Rechtsstreit von dem noch nicht konstituierten Schiedsgericht an den Seegerichtshof übertragen werden solle.

„[...] I am writing to inform you that the Government has agreed to submit to the jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea [...] the dispute between the two States relating to M/V „SAIGA“. The Government therefore agrees to the transfer to the International Tribunal for the Law of the Sea of the arbitration proceedings instituted by Saint Vincent and the Grenadines of 22 December 1997 [...]“.

Die beiden Schreiben formulierten eine Reihe von Bedingungen, auf die ich, soweit erforderlich, eingehen werde.

Da das Schiff entgegen dem Urteil des Gerichtshofs im Schiffsfreigabeverfahren nicht zu Beginn des Jahres 1998 freigegeben worden war, beantragte Saint Vincent und die Grenadinen am 20. Februar 1998 eine einstweilige Anordnung auf sofortige Freilassung des Schiffes. Nach Abschluß der mündlichen Verhandlungen in diesem Verfahren, aber vor Verkündung der Anordnung wurde das Schiff von den Behörden von Guinea freigegeben.⁴ Das Gericht berücksichtigte dies in seiner

² Abgedruckt in ILM 37 (1998), 360. Zu diesem Urteil ergingen eine Reihe von Anmerkungen, vgl. dazu u.a. *Brown*, The M/V 'Saiga' case on prompt release of detained vessels: the first Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea, *Marine Policy* 22 (1998), 307; *Goy*, Les premières décisions du Tribunal International du Droit de la Mer, *Espaces et ressources maritimes*, 1997, 135; *Jaenicke*, Prompt Release of Vessels - the M/V 'Saiga' case, *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, vol. 2 (1998), 387; *Lauterpacht*, The First Decision of the International Tribunal for the Law of the Sea: The M/V 'Saiga', *Fs. Seidl-Hohenveldern*, 1998, 396.

³ Die Mitgliedstaaten haben das Recht, eines dieser Verfahren zu wählen; nimmt ein Staat keine derartige Auswahl vor, gilt dies als Wahl der Schiedsgerichtsbarkeit gemäß Annex VII des Seerechtsübereinkommens. Vgl. dazu und zu der Streitbeilegung unter dem Seerechtsübereinkommen allgemein *Treves*, The Law of the Sea Tribunal. Its Status and Scope of Jurisdiction after November 1994, *ZaöRV* 43 (1995), 421.

⁴ Abgedruckt in ILM 37 (1998), 1202.

Anordnung und wies den dennoch aufrechterhaltenen Antrag auf Freigabe zurück. Es ordnete, obwohl von den Parteien nicht beantragt, an, daß sich die Parteien über die Nutzung der ausschließlichen Wirtschaftszone für die Versorgung von Schiffen einigen sollten und sich jeder Maßnahme zu enthalten hätten, die eine Verschärfung der Situation bedeuten würde.⁵ Ersteres war als Empfehlung, letzteres verbindlich formuliert. Eine Überschreitung der Parteienanträge ist nach dem Statut des Seegerichtshofs (Annex VI SRÜ) im Verfahren der einstweiligen Anordnung zulässig. Das Statut sieht zudem vor, daß die Anordnungen des Gerichtshofs im Verfahren der einstweiligen Anordnung verbindlich sind; insoweit unterscheidet es sich von dem Statut des Internationalen Gerichtshofs.⁶

Der Gerichtshof hat im Einvernehmen mit den Parteien folgende Fristen für das Verfahren im Fall *Saiga Nr. 2* gesetzt: 19. Juni 1998, Einreichung des klägerischen Schriftsatzes (*memorial*); 18. September 1998, Einreichung des Schriftsatzes des Beklagten – diese Frist wurde bis zum 16. Oktober verlängert –; Einreichung der Replik 20. November 1998, bzw. der Duplik am 28. Dezember 1998. Die mündliche Verhandlung fand vom 8. bis zum 20. März 1999 statt. Während dieser wurden neun Zeugen gehört, die entweder von Saint Vincent und den Grenadinen oder Guinea benannt worden waren. Außerdem wurde eine Vielzahl von Dokumenten als Beweismaterial vorgelegt. Das Urteil wurde am 1. Juli 1999 mündlich verkündet; entsprechend den Regeln des Gerichtshofs wurde sein Text im wesentlichen verlesen.

III. Anträge

Saint Vincent und die Grenadinen hat acht Einzelanträge gestellt. Sie besagten sinngemäß, das Gericht möge feststellen:

- daß die Maßnahmen von Guinea gegen die *Saiga* und deren Besatzung, deren Arrest und Festhalten in Conakry, das Löschen des Öls und die Einleitung eines nationalen Gerichtsverfahrens gegen Saint Vincent und die Grenadinen sowie der Erlass strafrechtlicher Urteile (gegen Kapitän *Orlov*) gegen das Recht von Saint Vincent und den Grenadinen auf Freiheit der Schifffahrt für Schiffe unter ihrer Flagge verstießen;

⁵ Dies geschah, um das Aufbringen weiterer Schiffe unter der Flagge von Saint Vincent und den Grenadinen in der ausschließlichen Wirtschaftszone von Guinea zu verhindern.

⁶ Deswegen war es nicht unumstritten, ob der Gerichtshof in einer einstweiligen Anordnungen Empfehlungen aufnehmen könne. Vgl. zu dem Verfahren der einstweiligen Anordnung vor dem Internationalen Seegerichtshof *Wolfrum*, *Provisional Measures of the International Tribunal for the Law of the Sea*, *The Indian Journal of International Law*, vol. 37 (1997), 420.

- daß die zollrechtlichen Vorschriften Guineas, soweit nicht Artikel 33 Abs. 1 (a) SRÜ einschlägig sei, nicht in der ausschließlichen Wirtschaftszone von Guinea angewandt und durchgesetzt werden dürften;
- daß Guinea kein Recht auf Nacheile in bezug auf die Saiga gehabt habe und deshalb gemäß Artikel 111 Abs. 8 SRÜ zum Schadensersatz verpflichtet sei;
- daß Guinea die Saiga nach dem Urteil vom 10. Dezember nicht unverzüglich freigelassen habe;
- daß die Erwähnung von Saint Vincent und den Grenadinen als Flaggenstaat im Verfahren gegen Kapitän *Orlov (cédule de citation)* die Rechte von Saint Vincent und den Grenadinen verletze;
- daß Guinea verpflichtet gewesen sei, den Wert des als Sicherheitsleistung behandelten Dieselöls zurückzuerstatten;
- daß Guinea für die genannten Rechtsverletzungen zu Schadensersatz verpflichtet sei; und
- daß Guinea die Verfahrenskosten, die Saint Vincent und den Grenadinen entstanden seien, zu tragen habe.

Guinea hat den Antrag gestellt, der Gerichtshof möge entscheiden und erklären:

- daß die Anträge von Saint Vincent und den Grenadinen als unzulässig (*inadmissible*) zurückgewiesen werden; hilfsweise,
- daß die von Guinea ergriffenen Maßnahmen nicht das Recht von Saint Vincent und den Grenadinen und Schiffen unter seiner Flagge auf Ausübung der Schifffahrtswfreiheit verletzt hätten;
- daß das Recht von Guinea dazu eingesetzt werden könne, den Verkauf von Dieselöl an Fischereifahrzeuge in dem von Guinea beanspruchten Zollgebiet von 250 km zu kontrollieren und zu verhindern;
- daß Guinea das Recht auf Nacheile gemäß Art. 111 SRÜ rechtmäßig ausgeübt habe und infolgedessen nicht nach Art. 111 Abs. 8 SRÜ zu Schadensersatzleistungen verpflichtet sei;
- daß Guinea nicht Art. 292 Abs. 4 und Art. 296 des SRÜ verletzt habe;
- daß der Hinweis auf Saint Vincent und die Grenadinen in dem *cédule de citation* nicht dessen Rechte verletzt habe;
- daß keine Verpflichtung für Guinea bestehe, für das gelöschte Dieselöl Schadensersatz zu leisten; und
- daß Saint Vincent und die Grenadinen verpflichtet sei, die Kosten Guineas zu tragen.

IV. Urteil

Einstimmig bejaht wurde von dem Urteil die Jurisdiktion des Gerichts (Absätze 40-45). Diese stand nicht grundsätzlich in Frage. Nicht ganz klar ist allerdings, worauf sich die Entscheidung zur Jurisdiktion stützt. Das Gericht geht offenbar davon aus, daß die Jurisdiktion des zunächst angerufenen Schiedsgerichts gegeben war und diese durch Vertrag auf das Gericht übertragen wurde. Also nahm das Gericht keine vertragliche Vereinbarung der Jurisdiktion an, sondern leitete diese aus der seinerzeit bestehenden Jurisdiktion des Schiedsgerichts her. Ausführungen zur Jurisdiktion fehlen allerdings. Der Gerichtshof weist zutreffend darauf hin, daß seine Jurisdiktion zwar nicht bestritten worden sei, er aber verpflichtet sei, festzustellen, ob seine Jurisdiktion bestehe. Dies entspricht der Rechtsprechung des Internationalen Gerichtshofs.⁷

Umstritten war, ob Guinea „*preliminary objections*“ geltend machen konnte. Dies wird einstimmig bejaht, diese *objections* wurden allerdings nicht als „*preliminary*“ im Sinne des Verfahrens vor dem IGH gewertet. Zur Begründung greift das Gericht dabei auf das Überleitungsabkommen zurück.⁸ Hier stellten sich an sich mehrere Probleme, die Saint Vincent und die Grenadinen auch vorgetragen hat.

Es verwies auf das Abkommen von 1998, das einen Einwand gegen die Zuständigkeit des Gerichts ausdrücklich vorsieht, und zog daraus den Schluß, daß weitere Einwände dagegen ausgeschlossen seien. Der Gerichtshof schloß sich dieser Interpretation des Abkommens von 1998 nicht an. Außerdem machte Saint Vincent und die Grenadinen geltend, daß die Einwände gegen die Zulässigkeit nicht rechtzeitig vorgetragen worden seien. Verwiesen wurde dabei auf Art. 97 der Regeln des Gerichtshofs. Eine entsprechende Vorschrift existiert auch für den IGH. Der Seegerichtshof legte diese Regel dahingehend aus, daß sie nur diejenigen Einwände erfaßt, über die eine vorherige Entscheidung verlangt wird „*the decision of which is requested before any further proceedings on the merits*“. Dies sei aber gerade nicht der Fall, da das Abkommen zwischen den Parteien eine Entscheidung in einer Phase gefordert habe.

Außerordentlich umstritten war die Frage, ob die Saiga überhaupt zum Zeitpunkt ihres Arrests das Recht hatte, die Flagge von Saint Vincent zu führen (Absätze 55-74). Die Behandlung dieser Frage gehört in den Komplex der Zulässigkeit (*admissibility*). Diese Frage ist von entscheidender Bedeutung. Ein Staat kann eine völkerrechtliche Rechtsverletzung im Regelfall nur geltend machen, wenn er die Verletzung eigener Rechte dartut. Wie immer man im folgenden die Rechtsverletzung qualifiziert, ihre Geltendmachung ist davon abhängig, daß die Saiga die Flagge von Saint Vincent führte. Zweifel an der entsprechenden Registrierung ergeben sich aus

⁷ Zur Rechtsprechung des IGH in dieser Hinsicht s. *Rosenne*, *The Law and Practice of the ICJ 1920-1996*, 846 ff.

⁸ Vgl. dazu aber auch die Abweichende Meinung von Richter *Ndiaye*.

der faktischen Lage. Zum Zeitpunkt des Aufbringens der Saiga verfügte das Schiff über kein gültiges Zertifikat über die Registrierung. Die Saiga war am 12. März 1997 vorläufig in das Schiffsregister von Saint Vincent und den Grenadinen eingetragen worden. Dieses Zertifikat besagte eindeutig, daß es am 12. September 1997 seine Gültigkeit verliere. Damit korrespondierte die Eintragung im Schiffsregister. Auch hieraus ergibt sich, daß die Eintragung vorläufiger Natur war und ihre Gültigkeit am 12. September 1997 verlieren würde. Die endgültige Eintragung der Saiga in das Schiffsregister von Saint Vincent und den Grenadinen erfolgte am 28. November 1997, am letzten Tag der mündlichen Verhandlung zum Schiffsfreigabeverfahren.

Die Bedeutung der Schiffsregistrierung ist umstritten, auch der einschlägige Art. 91 SRÜ ist insoweit nicht aussagekräftig. Denn in dieser Vorschrift werden Registrierung und Nationalität von Schiffen nebeneinander genannt, ohne offenzulegen, ob die Registrierung die Nationalität eines Schiffes vermittelt. Der Seegerichtshof brauchte diese Frage nicht zu entscheiden, denn der *Merchant Shipping Act* von Saint Vincent und den Grenadinen geht davon aus, daß die Nationalität eines Schiffes durch die Eintragung in das Schiffsregister von Saint Vincent und den Grenadinen vermittelt wird.

Trotz des Wortlauts des Registrierungszertifikats und der Eintragung im Schiffsregister kommt das Urteil zu dem Ergebnis, daß die Saiga berechtigt war, die Flagge von Saint Vincent und den Grenadinen zu führen, bzw. Guinea das Fehlen der Registrierung nicht geltend machen kann. Das Urteil benennt hierzu vier Gründe (Absatz 73). Zunächst wird gesagt, daß nicht bewiesen worden sei, daß die fehlende endgültige Registrierung zu einem Verlust der Staatszugehörigkeit des Schiffes geführt habe.

In seiner Begründung hierzu verweist der Gerichtshof auf die Gesetzgebung von Saint Vincent und den Grenadinen, auf nicht näher spezifizierte Schiffspapiere und die Inschrift auf dem Heck des Schiffes sowie darauf, daß sich Saint Vincent und die Grenadinen als Flaggenstaat geriert hat. Kritisch hierzu haben sich vor allem *Warioba*, *Mensab*, *Wolfrum* und *Rao* geäußert.⁹ Letztlich arbeitet die das Urteil tragende Mehrheit mit einer Verschiebung der Beweislast zu Lasten von Guinea und vertritt die Ansicht, Guinea habe diesen Beweis nicht erbracht. Sie legt aber nicht offen, worauf ihre Überzeugung begründet ist, obwohl Zertifikat und Schiffsregister eine andere Sprache sprechen.¹⁰ Die Richter, die dennoch das Urteil mittragen, überkommen diese Hürde auf verschiedene Art und Weise. Richter *Rao* wendet im Grunde genommen Grundsätze von *estoppel* an – er verweist darauf, daß Guinea sich erst in letzter Minute auf diesen Einwand berufen habe –; Präsident *Mensab* dagegen bemüht letztlich den Grundsatz der *equity* oder *fairness* (ge-

⁹ Vgl. die entsprechenden Voten.

¹⁰ Kritisch *Warioba*, *Wolfrum*, *Mensab* – zur allgemeinen Frage einer Beweislastverteilung und Beweisbewertung durch internationale Gerichte vgl. Richter *Wolfrum* in seinem Sondervotum.

sprochen wird von *justice*) – es sei ein technisches Versehen gewesen und die Mannschaft und der Schiffseigner sollten nicht darunter leiden; und Richter *Wolfrum* versucht, beide Gesichtspunkte zu kombinieren. Dabei gehen die Richter *Rao* und *Wolfrum* davon aus, daß Guinea nur prozedural an der Geltendmachung der fehlenden Registrierung gehindert sei. Präsident *Mensah* dagegen scheint einer Heilung des Verfahrensfehlers zuzuneigen. Das Gericht stand offenbar vor dem Dilemma, daß dies bereits im Schiffsfreigabeverfahren hätte erkannt und berücksichtigt werden müssen. Hierauf hatte sich Guinea aber nicht berufen, obwohl die entsprechenden Fakten bereits damals hätten erkannt werden können. Daß das Gericht mit der Registrierungspraxis durch Saint Vincent und die Grenadinen nicht einverstanden war, ergibt sich aus den Voten von *Mensah* und *Wolfrum*, aber vor allem daraus, daß Saint Vincent in seiner Eigenschaft als verletzter Staat keinen Schadensersatz zugesprochen bekommt. Es ist allerdings fraglich, ob diese Botschaft allgemein erkannt wird.

Richter *Anderson* vertritt die extreme Gegenposition. Nach seiner Ansicht handelte es sich lediglich um eine Formsache. Entscheidend sei das Recht von Saint Vincent und den Grenadinen, dieses dürfe nur von diesem Staat ausgelegt werden. Eine Überprüfung dieser Auslegung stehe dem Gericht nicht zu. Damit liege das Monopol der Entscheidung über die gültige Registrierung eines Schiffes ohne internationale Kontrolle beim Flaggenstaat.

Man sollte die Frage nicht als rein technischer Natur abwerten. Die Frage der Schiffsdokumente beschäftigt z.Zt. die *IMO*, welche versucht, Mißstände abzustellen, wie sie auch bei Saint Vincent und den Grenadinen vorlagen. Das ganze System der Durchsetzung des Völkerrechts gegenüber der Schifffahrt steht und fällt mit der rechtlich gesicherten Möglichkeit, auf die Schiffe über den Flaggenstaat einzuwirken. Insofern handelte es sich hier um einen Grundsatzkonflikt von weitreichender Bedeutung.

Der Gerichtshof hat darauf verzichtet, das Fehlen eines *genuine links* zwischen Schiff und Saint Vincent und den Grenadinen festzustellen (Absätze 75-88), d.h. konkret, es hat nicht das Argument von Guinea akzeptiert, daß ein Staat eine Flagge nicht zu achten habe, wenn diese Verbindung fehle. Dies entspricht der überwiegenden Meinung der Literatur; läuft aber im Endeffekt auf eine Stärkung der Billigflaggen hinaus.

Ausführungen allgemeiner völkerrechtlicher Natur erfolgen zur Frage der Ausschöpfung des innerstaatlichen Rechtswegs (Absätze 89-102). Das Urteil verneint die Notwendigkeit hierzu mit der Begründung, daß es sich um einen innerstaatlichen Konflikt gehandelt habe. Diese Aussage erstaunt, berücksichtigt man, daß Einzelpersonen – und hierin ist das Gericht sehr spezifisch – Kompensation erhalten. Mit dieser Aussage setzt sich das Gericht möglicherweise in Widerspruch zur Rechtsprechung des IGH.¹¹ Als zweite Begründung wird auf die mangelnde

¹¹ ELSI-Fall, ICJ Reports 189, 14, 42 ff.; vgl. hierzu das Sondervotum von Richter *Wolfrum*.

Jurisdiktion von Guinea verwiesen. Dieses ist ein gefährliches Argument, da das Schiff sich territorial im Hoheitsbereich von Guinea aufgehalten hat. Geleugnet wird lediglich die Kompetenz der Sache nach. Auch insoweit, als keine Ausschöpfung des innerstaatlichen Rechtsweges verlangt wird, betritt das Urteil Neuland. In diesem Zusammenhang wird auf den Entwurf der ILC zur Staatenverantwortlichkeit verwiesen. Das Gericht folgt in seiner ersten Begründung dem Ansatz von Art. 22 dieses Entwurfs.

Abgelehnt wird der Einwand, daß ein Staat nur Schadensersatzansprüche für seine Staatsangehörigen, nicht aber für Fremde geltend machen könne, auch wenn diese sich auf einem Schiff unter der Flagge des klagenden Staates befänden (Absätze 103-109). Diese Frage ist in der Literatur umstritten. Die Begründung der gegenteiligen Ansicht des Gerichts dürfte aber von der weit überwiegenderen Literaturmeinung getragen werden; vor allem der Hinweis auf die fehlende Praktikabilität jeder anderen Regelung trägt die Entscheidung.

Wie schon angesprochen, wurde die wesentliche Aussage des Gerichts zu dem Punkt Rechtmäßigkeit des Festhaltens des Schiffes erwartet (Absätze 110-138 des Urteils). Guinea hatte folgende Argumentation vorgetragen: Der Arrest habe dem geltenden Recht Guineas entsprochen; dieser sei in Ausübung der küstenstaatlichen Rechte ergangen, und das Gericht habe nicht die Zuständigkeit, die Vereinbarkeit der ergriffenen Maßnahme mit dem guineischen Recht festzustellen. Hinsichtlich der Vereinbarkeit des Rechts von Guinea mit der Seerechtskonvention habe Guinea die Kompetenz, Zollvorschriften in einem maritimen Zollgebiet zu erlassen, das Teile der ausschließlichen Wirtschaftszone erfasse (Absatz 116). Guinea hat ausdrücklich darauf verwiesen, daß das guineische Recht nicht seine Grundlage in den wirtschaftlichen Nutzungsrechten des Küstenstaates gehabt habe. Damit hat Guinea die streitige Rechtsfrage wesentlich eingeschränkt – wenn man die Aussagen von *Anderson* zur Frage der Versorgung in der Wirtschaftszone berücksichtigt, deutlich zu seinem Nachteil. Saint Vincent und die Grenadinen hat demgegenüber argumentiert, daß das guineische Vorgehen weder im Einklang mit den geltenden Gesetzen von Guinea stünde, noch diese – soweit man auf Zollkompetenzen abhebt – mit der Seerechtskonvention vereinbar seien. Das Urteil stellt zunächst fest, wie weit die Kompetenzen des Gerichtshofs bei der Beurteilung des nationalen Rechts gehen. Zunächst wird der traditionelle Standpunkt wiedergegeben – nationales Recht sind Fakten (Absatz 120); dann wird auf die Erweiterung der Kompetenzen in Art. 58 (3) der Konvention verwiesen, diese Kompetenz aber teilweise wieder zurückgenommen.¹² Letztlich kommt das Gericht zu dem Ergebnis, daß die Zollkompetenzen eines Küstenstaates nicht so weit reichen, wie von Guinea beansprucht. Dieses sorgfältig begründete Ergebnis entspricht der mehrheitlich in der Literatur dazu vertretenen Meinung. Eine weiter-

¹² Kritisch hierzu das Sondervotum von Richter *Wolfrum*.

gehende Staatenpraxis, die vereinzelt in Anspruch genommen wird, wird von dem Urteil damit zurückgewiesen.

Das Urteil weist auch den Einwand zurück, daß sich Guinea auf Notstand berufen könne. Es wird richtig herausgearbeitet, daß dies zur Aufweichung des Wirtschaftszonenkonzepts führen würde. Außerdem wird das Vorliegen der Voraussetzungen für Notstand verneint. Interessant ist in diesen Passagen der Verweis auf den Entwurf der *ILC* zur Staatenverantwortlichkeit, dessen Formulierungen zum Notstand das Gericht als geltendes Recht akzeptiert. Es folgt insoweit dem IGH.

Insgesamt nimmt also das Urteil gegen eine weitere schleichende Ausdehnung küstenstaatlicher Kompetenzen Stellung.

Wesentlich ist, daß das Gericht zwar von einer Rechtsverletzung zu Lasten von Saint Vincent und den Grenadinen ausgeht, ihm aber keinen Schadensersatz zuspricht (Absatz 176). Es wird die Erklärung der Rechtswidrigkeit für ausreichend gehalten. Dies entspricht dem Ansatz im *Rainbow Warrior*-Verfahren.

Die Ausführungen des Urteils zur Nacheile (Absätze 139-152) entsprechen der Mehrheitsmeinung zu diesem Komplex. Die Voraussetzungen, die Art. 111 der Konvention formuliert, sind nach Ansicht des Gerichts nicht erfüllt. Nach Auffassung des Gerichts müssen aber alle Voraussetzungen erfüllt sein, damit eine Nacheile zulässig ist (Absatz 146).

Das Gericht erklärt die Anwendung der von Guinea ausgeübten Gewalt für rechtswidrig, gründet darauf aber keinen weiteren Schadensersatz. Den Ausführungen ist zu entnehmen (Absätze 155-157), daß das Gericht hinsichtlich einer Gewaltanwendung eine eher restriktive Haltung einnimmt. Orientierungspunkt waren entsprechende Regelungen in der noch nicht in Kraft getretenen Konvention über grenzüberschreitende und weitschwimmende Fischarten (Absatz 156).

Das Urteil hält die Zitation von Saint Vincent zwar nicht für völkerrechtswidrig, aber für unangebracht. Schadensersatz wird deswegen nicht zuerkannt.

Das Urteil kommt zu keiner Verurteilung wegen verspäteter Durchführung des Urteils vom 4. Dezember 1997.¹³

Wie schon angedeutet, spricht das Gericht lediglich Schadensersatz wegen Personen- und Sachschäden zu. Bei der Bemessung der Verzinsung macht das Gericht Angaben zur Begründung vor allem hinsichtlich der zu entschädigenden Personen. Es wird genau beziffert, wieviel jede einzelne Person erhalten soll. Ebenso enthält das Urteil Angaben über die Berechnung der Schadenshöhe. Dies ist ungewöhnlich. Insgesamt folgt das Gericht vom Ansatz dem *Iran-U.S. Claims Tribunal* und, was die Entschädigung für Personenschäden angeht, dem Vorbild der Kommission zur Regelung des Schadensausgleichs mit dem Irak.

¹³ Vgl. dazu das Sondervotum von Richter *Vukas*.

Das Urteil verzichtet darauf, der unterlegenen Partei die Kosten aufzuerlegen, obwohl von beiden Seiten entsprechende Kostenanträge gestellt wurden. Die Gemeinsame Erklärung zu diesem Punkt und das Stimmenverhältnis - 13:7 - läßt deutlich werden, daß diese Entscheidung sehr umstritten war. Es ist davon auszugehen, daß das Gericht in diesem Punkt von der Praxis des IGH abweichen wird, sobald es entsprechende interne Regelungen geschaffen hat.

V. Schlußbemerkung

Es ist sicher nicht meine Aufgabe, das Urteil inhaltlich zu würdigen. Ich habe vielmehr den Sinn meiner Ausführungen darin gesehen, durch ein Urteil zu führen, das zu einem komplexen Sachverhalt ergangen ist und das sich deswegen einem einfachen Zugang entzieht. Ebenso wollte ich deutlich machen, daß der Seegerichtshof sich nicht nur mit Fragen des Seerechts, sondern auch mit Fragen des allgemeinen Völkerrechts zu befassen hat. Genau genommen standen diese bei dem behandelten Fall im Vordergrund. Dies wird sicher nicht immer, aber häufig der Fall sein. Das internationale Seerecht ist aber auch keine Materie für sich, sondern ein Teilgebiet des Völkerrechts. Jeder Versuch, es aus diesem Komplex zu lösen, muß scheitern. Außerdem ist es auch Aufgabe des Seegerichtshofs, prozessuale Fragen zu beantworten, die bereits bei anderen internationalen Gerichten zur Debatte standen. Er ist nicht dazu gezwungen, sich dieser Rechtsprechung anzupassen; eine Abweichung muß aber jeweils wohl bedacht und begründet sein.