

**Stellungnahme zu der Revision nach Gesetz Nummer 5136
hinsichtlich der Vorschriften über das Recht zur Führung
der türkischen Nationalflagge nach dem
türkischen Handelsgesetzbuch**

Zehra Şeker Öğüz*

Einleitung

Es wurden gewisse Änderungen durch das am 20 April 2004 akzeptierte Gesetz Nr. 5136¹ zu bestimmten Artikeln des türkischen Handelsgesetzbuchs vorgenommen.

* Dozentin am Lehrstuhl für Seerecht der Juristischen Fakultät der Universität Istanbul.

¹ (Gesetzblatt 28.4.2004/ Ausgabe 25446). Allgemeinbegründung des Gesetzes werden folgende Gründe zur Änderung angeführt. Es ist bekannt, dass das 1957 in kraft getretene und seit annähernd 45 Jahren rechtsgültige türkische Handelsgesetzbuch Nummer 6762 insbesondere die kontemporaeren Belange im Seesektor unter dem Titel "Seehandel" des vierten Buches nicht mehr genügend erfassen kann. Die gegenwärtige legale Infrastruktur ist nicht mehr imstande, die Vorgänge zu bewältigen, die bedingt durch die Entwicklungen im Seesektor unseres Lande parallel zu vergleichbaren Entwicklungen im globalen Seesektor, Seetechnologie, und Seehandel stattfinden, so dass die Expandierung von Seeinvestitionen auf diverse Gebiete des Seesektors übergreift. Wegen dieser Justizlücke ist es dem Staatssekretariat für Seeschiffahrt nicht mehr möglich insoweit getätigte Investitionen ordentlich zu registrieren und als die zuständige Seebehörde unseres Landes eine Wirklichkeitsbezogene Aufsichtsfunktion auszuüben, obwohl zwischenzeitlich andere Sektoren, die direkt oder indirekt den Seesektor beeinflussen, ihre legale Infrastruktur zeitgemaessen Bedürfnissen angepasst und dadurch im Rahmen des Sektorellen Wachstums eine grosse Beschleunigung erreicht haben. Trotz interaktiver Sektorellen Tätigkeiten ist es dem Seesektor nicht gelungen betreffend der Grundgesetzgebung die erforderlichen Änderungen am Türkischen Handelsrecht rechtzeitig vorzunehmen wodurch das Entwicklungsmomentum verpasst wurde. Für

Ziel unserer Arbeit ist es, durch diese Revisionen Seeschiffen zur Führung der türkischen Nationalflagge auferlegte Bedingungen nach Gesetz Nummer 5136 zu erörtern.

Die Prüfung des Wortlauts des relevanten Artikels (Art.2) ergibt vor allem, dass es für türkische Schiffe obligatorisch ist, die türkische Nationalflagge zu führen. Diese Formulierung entspricht der Formulierung in Art.823 des türkischen Handelsgesetzbuchs vor der Revision. Der Artikel schreibt darüber hinaus vor, welche Bedingungen erfüllt werden müssen, um das Recht zur Führung der türkischen Nationalflagge zu erlangen. Es ist bekannt, dass vor der Revision durch Gesetz Nummer 5136 das türkische Handelsgesetzbuch festlegte, unter welchen Bedingungen die Seeschiffe unter Berücksichtigung der Eigenschaften des Eigentümers berechtigt waren, die türkische Flagge zu führen. Es ist dasselbe Prinzip, dass der Revision durch Gesetz Nummer 5136 zugrunde liegt. In diesem Zusammenhang ist das vorher gültige System, nach dem die Schiffe das Recht zur Führung der türkischen Nationalflagge erlangten, aufrechterhalten worden.

Untenstehend wird eine auf den Eigenschaften der Schiffseigentümer basierende Bewertung vorgenommen.

I. Schiffe, deren Eigentümern keine Juristische Person sind

Die Feststellung von Kriterien, nach denen Schiffe, die im Eigentum von keinem juristischen Personen stehen, das Recht zur Führung der türkischen Flagge zuerkannt wird, beruht nach wie vor an erster Stelle auf einer Bewertung der Qualifikationen und der Berücksichtigung von verschiedenen Modalitäten, die zur Festlegung der Bedingungen zur Führung der türkischen Nationalflagge dienen. Dementsprechend, Art.2/2 des Gesetzes Nummer 5136 übernimmt unverändert den ersten Satz von Artikel 823, Abs. 2 des abgeänderten Gesetzes Nummer 6762. Tatsächlich enthalten beide Formulierungen die Bestimmung, dass nur Schiffe im Eigentum von türkischen Staatsangehörigen als türkische Seeschiffe anerkannt werden. Bevor diese Revision vorgenommen wurde, beinhaltete die Lehre verschiedene Untergruppen zur Erläuterung von einbezogenen Prinzipien und unterschied zwischen Schiffen, die im Eigentum einer natürlichen Person stehen und solchen, die Eigentum von mehreren natürlichen Personen sind (die Partenreederei gilt als

Details siehe Abschnitt: 22 Justizjahr 2 des türkisches Parlaments. (Nummer: 405) Gesetzentwurf zur Änderung bestimmter Artikel des türkischen Handelsgesetzbuchs und Bericht der Kommission für Industrie& Handel& Energie& Natürliche Ressourcen& Information und Technologie (1/761)(www.tbmm.gov.tr/mevzuat).

Ausnahme) und diese Fälle wurden unterschiedlich (diskriminierend) behandelt. Der Wortlaut, dass ein Schiff, das als türkisches Schiff gilt, setzt voraus, dass es allein einem türkischen Staatsangehörigen gehört.

In Fällen, wo das Schiff im Eigentum von mehr als einer natürlichen Person ist, wurde dieser Umstand so ausgelegt, dass alle Eigentümer türkische Staatsangehörige sein sollten (mit Ausnahme des Falles der Partenreederei)².

Obwohl dieser Sachbestand so abgeändert wurde, dass nur "Schiffe, die im Eigentum von türkischen Staatsangehörigen stehen, als türkische Schiffe gelten" enthält die neue Fassung gleichzeitig eine Bestimmung, die von der früheren Rechtsauffassung im Punkte von Schiffen, die den Prinzipien des gemeinschaftlichen Eigentums unterliegen, abweicht. Im Rahmen dieser Änderung wird es für Schiffe, die den Prinzipien des gemeinschaftlichen Eigentums unterliegen als ausreichend angesehen, wenn die Mehrheit der Anteile türkischen Staatsangehörigen gehört³. Das neue türkische Zivilgesetzbuch behandelt unter dem Überschrift "Eigentum" Miteigentum und Gesamteigentum getrennt⁴. Eine solche Diskriminierung ist grundsätzlich obligatorisch. Es ist bekannt, dass Miteigentum und Gesamteigentum angesichts der Eigentumseigenschaften sehr weit auseinander gehen. Im Falle von Miteigentum haben mehrere Personen eine Sache nach Bruchteilen und ohne aeusserliche Abteilung in ihrem Eigentum⁵. Jeder Miteigentümer hat für seinen Anteil die Rechte und Pflichten eines Eigentümers⁶.

² Çağa T./Kender R., *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan*, Istanbul 2002, 64.

³ Die Begründung des Artikels enthält diesbezüglich folgende Gründe zur Änderung: Durch Änderung zu Artikel 823 des türkischen Handelsgesetzbuchs wird beabsichtigt, dass im Falle der Übertragung von bestimmten Anteilen von Schiffen, die im Miteigentum oder im Gesamteigentum stehen, entweder im Rahmen eines Verkaufes oder durch Gesetzeszwang an ausländische Staatsangehörige, türkische Staatsangehörige die Mehrheit an den Anteilen bewahren und somit das Schiff als türkisches Seeschiff verbleibt und bei der Übertragung von Minderheitsanteilen an Ausländer auf Grund von Erbschaft, Zwangsverkauf, Übertragung von Firmenanteilen und ähnlichen Gründen verhindert wird, dass das Schiff die türkische Nationalflagge aufgibt und mithin aus dem Register entfernt, somit die türkische Seehandelsflotte dadurch geschwächt wird. Für weitere Details siehe Kommissionsbericht (oben Fussnote 1)

⁴ Oğuzman M.K /Seliçi Ö/Oktay-Özdemir S., *Eşya Hukuku*, Istanbul 2004, 241; Ertaş Ş., *Yeni Türk Medeni Kanunu Hükümlerine Göre Eşya Hukuku*, Ankara 2002, 221, Nr.1056

⁵ Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, 241; Siehe dazu. Gürsoy T./ Eren F./ Cansel E., *Türk Eşya Hukuku*, Ankara 1984, 401 ff.

⁶ Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, 242; Bei dem Anteil handelt es sich nicht um

Im Falle des Gesamteigentums haben mehrere Personen, unter ihnen eine Gemeinschaft besteht, eine Sache auf Grund dieser Gemeinschaft zu Eigentum⁷. Die Gemeinschaft, auf der solch ein Gesamteigentum beruht, muss in dieser Eigenschaft gesetzlich gemeinschaftliches Eigentums anerkannt werden⁸. Der einzelne Gesamteigentümer kann weder über die Sache im Ganzen noch über seinen Anteil an ihr selbständig verfügen⁹.

Obwohl die Bezugnahme auf Mehrheitsanteile im Anschluss auf das gemeinsame Eigentum gemäß den Bestimmungen von Artikel 2/3 des Gesetzes Nummer 5136 die Schlussfolgerung zulässt, dass der Fall, auf den diese Bestimmungen zutreffen, grundsätzlich das Miteigentum ist, versteht es sich, dass der Gesetzesgeber in diesem Artikel die Fälle, die sich aus Miteigentum und Gesamteigentum ergeben, kollektiv erfassen möchte. "Wie sich auch aus der Rechtfertigung des oben genannten Artikels ergibt, ist durch die Formulierung des Artikels in dieser Weise beabsichtigt worden, dass im Fall von Seeschiffen, die Gegenstand von Eigentum in der Form von *Gesamteigentum* sind, die Veräußerung von Anteilen durch Gesetzeszwang oder Verkauf an Ausländer, türkische Seeschiffs die nationale Identität durch die Beibehaltung der Mehrheitsanteile von türkischen Staatsangehörigen bewahrt, in dieser Weise auch dagegen vorgebeugt wird, dass Minderheitsanteile wegen Erbschaft, Zwangsverkauf, Übertragung von Firmenaktien und ähnlichen Gründen an Ausländer übergehen und das Seeschiff die türkische Nationalflagge aufgibt und aus diesem Grund seine Registereintragung entfernt wird, wodurch die türkische Seehandelsflotte abgeschwächt wird"¹⁰

Es ist jedoch nicht als angemessen anzusehen, dass der Gesetzesgeber zwei vollständig verschiedene Eigentumsformen in demselben Artikel behandelt. Wie obenstehend bereits hervorgehoben wurde, ist die Verfügung über Anteile im Falle von Gesamteigentum ausgeschlossen. Daher ist es unmöglich, durch eine Prüfung der

Inhaberschaft sondern Anspruch siehe. Meier/Hayoz, Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht Bd. IV Sachenrecht, 1. Abteilung Eigentum, Teilband, Systematischer Teil und Art 641- 654, Art 646, Nr. 25; Siehe. Ertaş, 222 Nr.1060 ff..

⁷ Meier/Hayoz, Art 652, Nr. 1; Gürsoy/Eren/Cansel, 431; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, 269; Tekinay S.S./Akman S./Burcuoğlu H./Altop A., Eşya Hukuku, Istanbul 1989, 631.

⁸ Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, 269.

⁹ Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, 271; Ertaş, 245, Nr.1186.

¹⁰ Siehe Fn. 3 (Kommissionsbericht).

Mehrheitsanteile zu determinieren, ob das Schiff ein türkisches Seeschiff ist oder nicht. Hinsichtlich dieser Gesetzgebung über Schiffe, die Gegenstand von Gesamteigentum sind, kann eine Schlussfolgerung unter Berücksichtigung des Auflösungsanteils als angemessen erachtet werden. Es sollte jedoch hervorgehoben werden, dass diese Methode, die bei der Revision des Artikels eingesetzt wurde, im Laufe der Erlassung eines Gesetzes als ein Zeichen für die Vernachlässigung der für juristische Begriffe vorschriftmaessigen Sorgfalt interpretiert werden kann.

II. Schiffe im Eigentum von juristischen Personen

Die Klassifizierung von juristischen Personen geht von verschiedenen Kriterien aus. Die Trennung von juristischen Personen, die öffentliches Recht unterliegen und juristischen Personen, die Privatrecht unterliegen, ist ein fundamentaler Unterschied, dem wir begegnen. Auch im Privatrecht werden juristische Personen ihrem Zweck entsprechend klassifiziert. Juristische Personen, die bestrebt sind, Gewinne zu verteilen, sind Handelsgesellschaften. Bei juristischen Personen, die nicht bestrebt sind, Gewinn zu verteilen, handelt es sich um Vereine, Stiftungen, Gewerkschaften und politische Parteien¹¹. Es ist ersichtlich, dass hinsichtlich der Zuerkennung des Rechtes zur Führung der türkischen Nationalflagge an Schiffe, die im Eigentum von juristischen Personen stehen, jeweils der von der betreffenden juristischen Person angestrebte Zweck zugrunde gelegt wird. Der frühere Artikel türk. HGB 823. wie auch Artikel 2 des Gesetzes Nummer 5136, durch den Artikel 823 revidiert wurde, unterscheidet zwischen den juristischen Personen, wobei Handelsgesellschaften und andere juristische Personen getrennt behandelt werden.

Bevor die Revision stattfand, wurde berücksichtigt, welche Art von juristischen Personen beabsichtigt wird und ob bei der Gründung die türkische Gesetzgebung massgebend war. Dasselbe Prinzip besteht unter Gesetz Nummer 5136 (Art.2/4). Anschliessend wird von der oben erwähnten Klassifizierung ausgegangen, um die Bedingungen zur Führung der türkischen Nationalflagge nach der jeweiligen Art der juristischen Personen festzulegen. Artikel 2/ 4- 1 des Gesetzes Nummer 5136 schreibt vor, dass bezüglich der Anerkennung des Rechtes zur Führung

¹¹ Dural M./Öğüz T., Türk Özel Hukuku Cilt II, Kişiler Hukuku, Istanbul 2004, 209; Oğuzman K./Seliçi Ö./Oktay S., Kişiler Hukuku (Gerçek ve Tüzel Kişiler), Istanbul 2002, 172 ff. Siehe auch. Engin B.İ., Dernek Üyelığının Kazanılması ve Kaybedilmesi, Istanbul 1995, 20.

der türkischen Nationalflagge bezüglich Seeschiffen, die im Eigentum von Organisationen, Institutionen, Vereinen und Stiftungen stehen, die eine juristische Personen darstellen, die Mehrheit der in die leitenden Organe berufenen Personen aus türkische Staatsangehörigen bestehen muss. Inhaltlich stimmen die Bestimmungen dieses Artikels vor der Revision mit den Vorschriften dieses Artikels überein. Der Wortlaut dieses Artikels ist inhaltlich nicht abgeändert worden, wobei die Ausdrucksweise des Artikels simplifiziert wurde und der in türk. HGB.Art.823/2 Absatz 1 enthaltene Ausdruck Etablissement entfernt und anstelle davon Stiftung benutzt wurde. Es muss erwähnt werden, dass die Lehre hervorhebt, dass vor der Revision am 13 Juli 1967 durch Gesetz Nummer 903, Artikel 3 der Ausdruck Etablissement durch den Ausdruck Stiftung ersetzt wurde, wobei anstelle dem Formulierung Etablissement die Formulierung Stiftung in diesem Artikel angewandt wurde¹². Meines Erachtens liegt dieser Änderung ein Bestreben für den Gebrauch eines simplifizierten türkischen Sprachgutes zugrunde, wobei es angemessen wäre hinsichtlich der grundsätzlichen Trennung zwischen juristische Personen wie Establishment, Organisation, Verein und Stiftung bezüglich der Erlangung des Rechtes zur Führung der türkischen Flagge anstelle einer einzelnen Aufzählung den Ausdruck gemeinnützige juristische Personen anzuwenden.

Die Revision betreffend gewinnorientierten Handelsgesellschaften ist tief greifender als die Revision auf gemeinnützige juristische Personen. Dementsprechend, Folgende Bestimmungen über Requisite für Schiffe, die im Eigentum von juristische Personen stehen, waren vor der Revision des Art.823 des türkischen Handelsgesetzbuches geltend.

Bei Schiffe im Eigentum von Handelsgesellschaften, die im türkischen Handelsregister eingetragen sind, in denen die Mehrheit sowohl der persönlich haftenden als auch der zur Geschäftsführung und Vertretung Berechtigten aus türkischen Staatsangehörigen besteht und ausserdem nach dem Gesellschaftsvertrag die türkischen Gesellschafter die Mehrheit der Stimmen haben, ist darüber hinaus für Namenpapiere und Übertragung zum Dritten die Erlaubnis des Verwaltungsorgans bei Aktiengesellschaften und Kommanditaktiengesellschaften erforderlich.

Soweit alle diese Bedingungen erfüllt sind, wird die Anerkennung des Rechtes zur Führung der türkischen Flagge für das im Eigentum einer Handelsgesellschaft befindlichen Schiffes in Betracht gezogen. Im

¹² Çağa/Kender, 64.

Anschluss an die Revision durch Gesetz Nummer 5136, wurde wie im Deutschen Handelsgesetzbuch, dem die Vorschrift über die Erlangung zur Führung der türkischen Flagge entnommen ist, die Klausel eingeführt, dass die Mehrheit der zur Geschäftsführung und Vertretung berechtigten Gesellschafter aus türkischen Staatsangehörigen bestehen muss (Art.2/4-2). Es sollte darauf hingewiesen werden, dass vor der Revision die Lehre des türkischen Seerechts die Auslegung der diesbezüglichen Bestimmung von Art.823 türk. HGB im Sinn des deutschen Handelsgesetzbuches, der sie entnommen wurde, vorschrieb¹³. Die Revisionen über Aktiengesellschaften und Komanditaktiengesellschaften sind ausreichend, dass die Mehrheit der Anteile auf den Namen lautet (Art.2/4-2)¹⁴. Vor dieser Revision wurde es als Bedingung zur Führung der türkischen Nationalflagge verlangt, dass sämtliche Anteile an Schiffen im Eigentum von Aktiengesellschaften und Komanditaktiengesellschaften auf Namen lauten, jedoch nimmt der KGH an, dass es trotz der unmissverständlichen Formulierung des Gesetzes als ausreichend angesehen wird, wenn nicht alle Anteile sondern nur die Mehrheit dieser Anteile auf den Namen lautet¹⁵.

¹³ Çağa/Kender I, 64; Kender R./Çetingil E., Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, Istanbul 2003,39. Die Bedingungen zur Führung der Nationalflagge unter deutschem Recht sind in dem Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe vom 8.2.1951 enthalten. Das betreffende Gesetz wurde am 26.10.1994 und 25.6.2004 revidiert (www.bundesrecht.juris.de)

¹⁴ Es wurde darauf hingewiesen, dass diese Vorschriften vor der Änderung unzureichend waren um die in unserem Land neu aufblühenden Kapitalmarkt-Investitionen zu fördern und fremdes Kapital in den Bereich des Seehandels zu kanalisieren und dass die Einführung einer Vorschrift über die Mehrheit von Namensanteilen empfohlen wird. Kender R., 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyelerinin ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997, § 35 Gemi, 251 (40. Yıl); Siehe auch Kaner İ., Deniz Ticareti Hukuku (Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Kaptan), İstanbul 2001,14, fn.14.

¹⁵ Als Beispiel kann Beschluss Nummer E.280/2953 des Kassationsgerichtshofes vom 15.5.1987 angeführt werden. (Siehe Eriş G., Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990,118,119).

Die 11. Zivilkammer des Kassationsgerichtshofes bestätigte durch Beschluss. 93/6345 -94/763 vom 7.2.1994 mit der Begründung dass der Schiffsbesitzer eine Aktiengesellschaft ist, die den Status einer öffentlichen Gesellschaftsverwaltung innehat, weshalb das Schiff im Eigentum dieser Gesellschaft gemaess Artikel 823 des türkischen Handelsgesetzbuchs ein Recht auf die Führung der türkischen Nationalflagge hat, auch wenn nicht sämtliche Anteile Namensanteile sind. Bezüglich Wortlaut und Kritik an der Sachgemaessheit des Beschlusses siehe Kender R., Deniz Hukuku Dergisi Jahr 3, Ausgabe 1-2, 69 ff.

Siehe für diesbezügliche Kritik an der Vorschrift Kender (40. Yıl), 251.

Die diesbezügliche Revision erleichtert für Aktiengesellschaften das Schiffseigentum. Auch wenn die Vorschrift, die es vorschreibt, dass alle Anteile auf den Namen lauten massgebend ist, weil dies die Feststellung der Zugehörigkeit der Gesellschafteranteile vereinfacht, wird es zwecks der Determinierung der Mehrheitsanteile von türkischen Staatsangehörigen als ausreichend angesehen, wenn (nur) die Mehrheit der Gesellschafteranteile auf den Namen lautet. Grundsätzlich gewährleistet die Mehrheit der Stimmrechte in den Verwaltungsorganen einen adäquaten Kontrollmechanismus. Aus diesem Grund ist es möglich zu sagen, dass die Revision geeignet ist, insbesondere Aktiengesellschaften die Aneignung von Schiffen zu erleichtern. Wie auch in der Begründung des Artikels angeführt wird, ist die Revision darauf ausgerichtet, Firmen den Weg zur Listung an der Börse und Durchführung von Börsentransaktion zu erleichtern.

III. Bestimmungen zur Partenreederei

Die abgewanderte Version der Vorschriften unter Art.823 türk. HGB zur Führung der türkischen Nationalflagge von Schiffen in Partenreederei zeigt im Vergleich zur früheren Version wichtige Unterscheide auf. Folgende Bedingungen wurden in der früheren Version geltend gemacht hinsichtlich des Rechtes zur Führung der türkischen Nationalflagge für Schiffe mit Partenreederei:

- Registrierung der Partenreederei im türkischen Handelsregisteramt,
- Anspruch von türkischen Staatsangehörigen auf mehr als die Hälfte der Anteile,
- Falls vorhanden muss der Korrespondentenreeder türkischer Staatsangehöriger sein.

Durch das Gesetz Nummer 5136, wobei die Vorschrift über die Registrierung im türkischen Handelsregisteramt und der Anspruch von türkischen Staatsangehörigen auf mehr als die Hälfte der Anteile beibehalten wurde, wurden jedoch die Grundsätze zur Verwaltung der Partenreederei abgeändert (Art.2/5).

Die neue Vorschrift schreibt vor, dass die Mehrheit der zur Führung und Vertretung der Partenreederei berechtigten Mitreeder türkische Staatsangehörige sind (Art.2/5). Meiner Meinung nach ist es unange-

bracht, es zur Voraussetzung zu machen, dass die Mehrheit der zur Führung der Partenreederei berufenen türkische Staatsangehörige sind. Bekanntermaßen, gibt es kein pflichtmaessiges Verwaltungsorgan in der Partenreederei, da sie über keinem juristische Person verfügt. Aus diesem Grund ist es in der Partenreederei Fehlen am Platz die Mehrheit von türkischen Mitreedern vorauszusetzen, als ob es sich um das Verwaltungsorgan von einer Handelsgesellschaft handeln würde. Eine solche Revision erweckt den Eindruck als ob in der Partenreederei ein Ausschuss von mehr als eine Person zur Vertretung nach aussen befugt ist, was nicht der Wirklichkeit entspricht. Da es in der Partenreederei keine juristische Person ist, ist für Beziehungen mit dritten Personen ein Vertreter erforderlich, und um diesem Bedürfnis gerecht zu werden, ist es unerlaesslich, zur Vertretung der Partenreederei nach aussen eine autorisierte Person zu ernennen. Bei diesem Vertreter, der die Position eines Korrespondentenreeders bekleidet, kann es sich um einen Mitreeder sowie auch um eine Person, die nicht als Teilhaber auftritt, handeln. Die frühere Version hat diese Besonderheiten der Partenreederei berücksichtigt, die jetzige Version bestimmt jedoch, dass der Korrespondentenreeder türkischer Staatsangehöriger ist.

Die durch Gesetz Nummer 5136 auferlegten Bestimmungen beachten nicht das Fehlen dem juristische Person und die obligatorischen Organe in der Partenreederei und verlangen, dass die Mehrheit der zur Führung und Vertretung der Partenreederei befugten Mitreeder aus Türken besteht, so als würde ein Vorstand für die Verwaltung der Partenreederei zuständig sein. Dabei ist bei der Vertretung der Partenreederei nach aussen durch eine dritte Person die Staatsangehörigkeit unwesentlich, weil das Schiff der Partenreederei als türkisches Schiff anerkannt wird, selbst wenn der Korrespondentenreeder eine andere Staatsangehörigkeit haben sollte.

Meinem Erachten nach ist diese Revision nicht zweckmaessig. Grundsätzlich zielt diese Änderung darauf ab, bei der Partenreederei die Mehrheit der Türken sicherzustellen, jedoch abgesehen davon, dass diese Vorschrift wegen gerade angeführten Gründen daran scheitert, die angestrebte Änderung herbeizuführen wird auch im Fall, dass die Vertretung der Partenreederei nach aussen von dritten Personen übernommen wird, das Fehlen eines Requisites über die Staatsangehörigkeit hinsichtlich der Ernennung von Mitreedern in der Verwaltung andere Folgen nach sich ziehen.

IV. Ausnahmefälle in der Führung von fremden Flaggen von türkischen Schiffen

Bei der Einführung von Bestimmungen durch Gesetz Nummer 5136 über türkische Schiffe unter ausländischer Flagge handelt es sich grundsätzlich um eine Wiederholung des Art.824/1 türk. HGB. Anstelle des Verkehrsministeriums im türk. HGB wird das Staatssekretariat für Seeschifffahrt erwähnt¹⁶. Sonstige Belange bleiben unangetastet. D. H.; wird in den Fällen des Art. 823 ein Seeschiff einem Ausrüster, der nicht türkischer Staatsangehöriger ist, auf mindestens ein Jahr zur Beräderung in eigenem Namen überlassen, so kann auf Antrag des Eigentümers Staatssekretariat für Seeschifffahrt für bestimmte Zeit, höchstens jedoch jeweils für die Dauer von zwei Jahren unter dem Vorbehalt des Widerrufs gestatten, dass das Schiff anstelle der türkischeflagge eine andere Nationalflagge führt, deren Führung nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist.

Die Neufassung dieses Artikels beachtet nicht die Bemängelung am Wortlaut "Personen die nicht über die Qualifikationen gemäß 823 verfügen" in der Lehre. Die Lehre erklärt, dass diese Formulierung hinsichtlich juristischer Persönlichkeiten unpassend ist, da diese gesetzliche Vorschrift sich auf ausländische juristische Personen bezieht, wobei es möglich ist, dass es sich bei den nach Art.823 türk. HGB disqualifizierten juristischen Personen um ein türkisch juristische Person handelt, und es deshalb als passend anzusehen ist, den Wortlaut "ausländische Staatsangehöriger" einzufügen¹⁷. Aber, dieser Einwand wurde in der Revision des Gesetzes nicht beachtet.

V. Recht auf die Führung der türkischen Flagge von ausländischen Seeschiffen

In Ausnahmefällen ist die Führung der türkischen Nationalflagge auch einem Seeschiff, dass nicht als türkisches Seeschiff anerkannt wird, gestattet. Diesbezügliche Requisite sind im Art.824/ 2 türk. HGB ange-

¹⁶ Diese Änderung dient der Harmonisierung der Bestimmung (Artikel 7/A-c) über die Bewertung und rechtmaessige Bewilligung der Anträge zur Führung einer türkischen und ausländischen Nationalflagge bei Schiffsmiete, wofür nach Gesetz Nummer 4745 laut dem Rechtsverordnung mit Rechtskraft eines Gesetzes (Gesetzblatt. 21.2.2002, Nummer 24678) über die Gründung und Funktionen des Staatssekretariat für Seeschifffahrt (Artikel 7/A-c) nach dem türkischen Handelsgesetzbuchs Nummer 5136 das betreffende Amt zuständig ist.

¹⁷ Çağa/Kender I, 65, Fn.7.

führt. Grundsätzlich bezieht sich die Revision dieses Artikels des Gesetzes Nummer 5136 auf die Dauer, die dem Seeschiff für die Führung der türkischen Flagge gewährt wird. In der alten Fassung war diese Dauer auf höchstens zwei Jahre beschränkt, die Bestimmungen der neuen Version gestatten jedoch dem Staatssekretariat für Seeschifffahrt¹⁸ jeweils in dem Umfang, der unter dem massgeblichen ausländischen Recht zulaessig ist, die Führung der türkischen Flagge auf die Dauer zu der das Seeschiff einem Ausrüster, der die im Art.823 türk. HGB angeführte Requisite erfüllt, zur Bereedung überlassen wird, zu genehmigen. Die Neufassung verlangt jedoch, dass alle zwei Jahre Nachweis erbracht wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen nach wie vor erfüllt werden¹⁹. Sonstige Requisite bleiben unverändert.

¹⁸ In der vorherigen Version war das Verkehrsministerium als zuständiges Organ angeführt.

¹⁹ Angeführt als Begründung für diese Änderung ist die Behebung von Problemen, die in der Praxis hinsichtlich der zweijährigen Begrenzung auftreten, Schliessung von Mietverträgen, die angesichts der Arbeit und des Service von längerer Dauer sind, Vertragserneuerung alle zwei Jahre in dieser Weise und Eliminierung von bürokratischen Hindernissen. Für detaillierte Information siehe Kommissionsbericht (oben Fussnote 1).