

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

# X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschiffahrt  
3. Mitteilung

Verantwortlichkeit der Schiffseigentümer

GEGENÜBER

PRIVATEN UND ÖFFENTLICHEN BEHÖRDEN

GENERALBERICHT

VON

**Fr. BERLINGIERI**

Professor



NAVIGARE

NECESSE

BRÜSSEL  
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)  
*18, Rue des Trois-Têtes, 18*

1905



Wydawnictwo Naukowe PWN D-349891

~~17976~~

WYDAWNICTWO  
NAPISZ  
WYDAWCA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299441

BPK- B-362/2017



HAFTPFLICHT  
DER  
Schiffseigentümer gegenüber Privaten und Behörden

---

GENERAL-BERICHT

VON  
**François BERLINGIERI**

*Rechtsanwalt.*

*Professor an der Universität und an der Höheren Marineschule in Genua*

---

Die Haftpflicht der Schiffseigentümer gegenüber Privaten und Behörden ist eine der in das Programm für die Arbeiten des Mailänder Kongresses aufgenommenen Fragen. Ueber diese für das Schiffahrtsgewerbe hochwichtige Frage sind bemerkenswerte Berichte eingegangen von Verneaux, Vorsitzendem des Seeschiffahrtgerichts und von Charguéraud, Oberingenieur für Brücken- und Wegebau. Verneaux giebt zunächst eine Uebersicht über die verschiedenen Systeme, nach denen die Haftpflicht der Schiffseigner für die Handlungen des Schiffsführers geregelt wird, und stellt dann die Unterschiede fest, die in dieser Hinsicht zwischen den verschiedenen Gesetzgebungen, hauptsächlich zwischen den festländischen und der britannischen bestehen; schliesslich prüft er, wie man zur Vereinheitlichung des für diesen Gegenstand giltigen Rechts kommen könnte.

Diese Vereinheitlichung drängt sich als eine Notwendigkeit auf, weil grosse Unzuträglichkeiten bestehen, und Ungerechtigkeiten aus der Verschiedenheit der Seegesetze auf einem Gebiete hervortreten, das für das Reedereigewerbe von so grosser Bedeutung ist.

Das internationale Marine-Komitée, welches 1897 in Brüssel gebildet wurde, um die Vereinheitlichung des Seerechts zu betreiben, hat unter anderem die Frage über die Haftpflicht der Schiffseigner aufgeworfen; eine Lösung, die das englische mit den festländischen Systemen versöhnen sollte, ist allmählich auf den Versammlungen von London (1899), Paris (1900) und Hamburg (1902) festgestellt worden.

Akke 3681/51



Die Lösung ist folgende :

Die augenblicklich in Geltung stehenden Systeme, betreffend die Haftpflicht der Schiffseigner, können in drei Gruppen eingeordnet werden : das französische, das deutsche und das englische System.

Nach dem ersten, auf die Marine-Verordnung von 1681 zurückgehenden System, das vom französischen *Code de Commerce* und von allen anderen Gesetzgebungen des Festlandes mit Ausnahme der deutschen und der skandinavischen übernommen wurde, ist der Schiffseigner grundsätzlich persönlich für die Handlungen seines Schiffsführers und der Mannschaft haftbar; er haftet auch für die vom Schiffsführer für die Bedürfnisse des Schiffes und des Unternehmens eingegangenen Verpflichtungen, kann sich aber von dieser Haftpflicht und jenen Verpflichtungen befreien, wenn er Schiff und Fracht aufgibt.

Nach dem deutschen und dem skandinavischen (schwedischen, dänischen, norwegischen) Gesetz haftet der Reeder nicht persönlich, sondern nur mit dem Schiff und der Fracht, an die allein die Gläubiger sich halten können.

In England haftet der Reeder grundsätzlich persönlich; das Gesetz beschränkt aber die Haftpflicht in einem bestimmten Fall auf eine bestimmte Summe : auf 8 Lstr. per Tonne des Tonnengehalts des Schiffes, wenn es sich um Sachschaden, auf 15 Lstr. per Tonne, wenn Personen zu Schaden kamen.

Diese Beschränkung kann von den Reedern in allen Fällen beansprucht werden, wo sie keine persönliche Schuld trifft, und wo die zu ersetzenden Verluste und Schäden von einem nautischen Versehen oder einer Nachlässigkeit in der Führung des Schiffes herrühren.

Wie man sieht, können diese 3 Systeme eigentlich auf zwei beschränkt werden : das festländische System, welches die Haftpflicht des Reeders auf sein schwimmendes Gut (Schiff und Fracht) beschränkt sehen will, und das britannische System, das diese Haftpflicht auf 8 Lstr. und 15 Lstr. per Tonne beschränkt.

Das in den Sitzungen des internationalen Marine-Komités angenommene System giebt dem Schiffseigner die Möglichkeit, sich von jeder Haftpflicht zu befreien, entweder durch Aufgabe von Schiff und Fracht, oder durch Zahlung einer auf 8 Lstr. per Tonne des Brutto-Tonnengehalts seines Schiffes beschränkten Summe.

Die Formel, welche nach Verneaux die beste und eleganteste Lösung einer der wichtigsten Fragen des Seerechtes enthält, ist diejenige, welche die *Association française de droit maritime* diesem System zu geben vorschlägt.

Diese Formel, welche den Beschlüssen des Internationalen See-Komités entspricht, lautet folgendermassen :

ARTIKEL 1. — Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit dem Schiff und seinem Reisezubehör :

1) Für die Handlungen des Schiffsführers, der Mannschaft und jeder dem Führer im Dienst des Schiffes behilflichen Person ;

2) Für die Erfüllung der Verbindlichkeiten, welche zu den gesetzlichen Obliegenheiten des Schiffsführers gehören, und die von ihm oder in seinem Namen von einer anderen Person selbst von dem Schiffseigner eingegangen sind ;

3) Für den Zustand des Schiffes, sofern verborgene Fehler in Frage kommen, wenn alle Sorgfalt darauf verwendet ist, dass sich das Schiff in jeder Hinsicht in gutem, brauchbarem Zustande befinde.

» ARTIKEL 2. — Bei der Anwendung vorstehender Bestimmung ist unter Zubehör zu verstehen :

» 1. Der Bruttobetrag der Fracht und der Fahrpreise, selbst der im voraus gezahlten, abzüglich der Kosten für Verproviantierung des Schiffes ;

» 2. Die gezahlten oder geschuldeten Beträge für gemeinsame Unfallversicherung, für Hilfe und Rettung oder für Ausbesserung irgendwelcher Schäden.

» Die gezahlten oder geschuldeten Entschädigungen auf Grund von Schiffsversicherungs-Kontrakten werden nicht als Schiffszubehör betrachtet.

» ARTIKEL 3. — Der Schiffseigner kann an Stelle des Schiffes dessen Wert am Ende der Reise oder den Betrag des gerichtlichen Verkaufs setzen, falls ein solcher Zwangsverkauf vor Beendigung der Reise erfolgt ist.

» ARTIKEL 4. — In jedem Falle hat der Eigentümer die Möglichkeit, das Schiff nebst Zubehör zu befreien, wenn er eine auf 8 Lstr. per Tonne des Bruttotonnengehalts beschränkte Summe für jede Fahrt zahlt.

» ARTIKEL 5. — Die vorstehenden Bestimmungen beziehen sich auf Sach-Beschädigungen aller Arten.



„ Sie sind auch anwendbar auf die Haftbarkeit, welche aus der Verpflichtung entspringt, die Schiffstrümmer im Falle des Scheiterns wegzuräumen.

„ Sie sind nicht anwendbar auf die Verpflichtung zur Zahlung des Gehaltes an den Schiffsführer und die Mannschaft, wofür der Eigentümer persönlich verpflichtet bleibt. „

Verneaux weist in seiner bemerkenswerten Ausarbeitung darauf hin, dass die Haftpflicht der Schiffseigner gegenüber Behörden in einer Weise geregelt werden müsse, die mit ihrer Haftpflicht gegenüber Privaten übereinstimmt. Die Haftpflicht der Reederei gegenüber dem Staate wird eine Frage von grosser Wichtigkeit, wenn es sich um Beschädigung der Hafenwerke handelt, oder um Schiffsbruch und Untergang in den Häfen, auf der Reede und in den Fahrrinnen.

Dieser Punkt bildet den Hauptgegenstand der Ausarbeitung von Charguéraud.

Beide Berichterstatter bemerken, dass diese Frage in Frankreich nicht immer in einem für die Reederei günstigen Sinne entschieden ist.

Wenn ein Protokoll wegen Verletzung der Wegegesetze (sagt Charguéraud) gegen den Schiffsführer aufgenommen war, so wurde der Schiffseigner, der zivilrechtlich für die Handlungen des Schiffsführers eintreten musste, vor den Verwaltungsgerichtshöfen nicht zugelassen, so dass er sich von der gegen den Schiffsführer ausgesprochenen Verurteilung nicht durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht befreien konnte; es konnten alle seine Güter beschlagnahmt werden.

Dieser ungerechte Unterschied verschwand indessen durch das Gesetz vom 12. August 1885, das dem Artikel 216 des *Code de Commerce* folgende Bestimmung zufügte :

„ Im Fall ein Schiff in einem Seehafen oder in den Zufahrten zu einem solchen scheitert, oder wenn durch das Schiff die Hafenwerke beschädigt werden, so kann sich der Schiffseigner auch dem Staat gegenüber von allen Kosten der Wegräumung oder Wiederherstellung wie von jedem Schadenersatz befreien, wenn er das Schiff und die Fracht der an Bord befindlichen Waren aufgibt. „

Ueber diesen Punkt möchte ich den Bemerkungen der beiden Berichterstatter eine solche über die italienische Gesetzgebung hinzufügen.

Der juridische Widersinn, dass die Kosten der Beseitigung eines in einem Hafen gesunkenen und aufgegebenen Schiffes vom Eigen-



tumer bezahlt werden müssen, ist bei uns noch heut möglich, kraft einer Bestimmung der Anweisung zur Ausführung des Gesetzes für die Handelsmarine.

Der Artikel 176 dieses Gesetzes lautet :

Wenn ein Schiff oder ein anderes Fahrzeug im Innern eines Hafens, eines anderen Küstenplatzes oder einer Zufahrtstrasse sinkt, so müssen die Eigentümer das Fahrzeug beseitigen und den Grund frei machen, und zwar in einem Zeitraum, der nach einem Gutachten der Hafenbehörde bestimmt wird. Geschieht die Beseitigung nicht, so gilt das Schiff als dem Staat verfallen, und es wird zur Beseitigung des Hindernisses geschritten.

Diese Bestimmung ist, wie man sieht, vollkommen rechtlich und stimmt mit dem System überein, nach dem die Haftpflicht der Reeder gegenüber Privaten festgestellt wird. Wenn der Eigentümer der Aufforderung nicht nachkommt, so verfällt das Schiff oder das Wrack dem Staat, gleich als ob es aufgegeben ist; dann hat es der Staat beseitigen zu lassen. Die rechtliche Schlussfolgerung davon ist, dass der Eigentümer durch Aufgabe sich von jeder persönlichen Verpflichtung befreien kann.

Das ist aber nicht so nach Artikel 871 der Ausführungsanweisung.

Nach diesem wird, wenn die Eigentümer nicht der Aufforderung nachkommen, die Wegräumung von Amtswegen besorgt. Genügt der Wert der herausgeholtten Gegenstände nicht, um die entstandenen Kosten zu decken, so zieht die Hafenbehörde vom Eigentümer den Rest ein.

Augenscheinlich geht die Anweisung weiter als das Gesetz; da nun eine Ausführungs-Anweisung dem Gesetz nicht entgegen sein kann, so müsste diese Bestimmung wirkungslos sein.

Trotz lebhafter Kritiken, deren Gegenstand sie war, hielt sie sich länger als die Rechtsprechung des französischen Staatrates, der sehr wahrscheinlich ihre Quelle war.

Die Herren Verneaux und Charguéraud schliessen ihre sehr interessanten Berichte mit dem Wunsch, dass die hervorgetretenen Bestrebungen auf Vereinheitlichung des Seerechtes immer mehr Boden gewinnen und zu einem internationalen Uebereinkommen führen möchten, das heute infolge der ungeheuren Entwicklung der Seeschifffahrt unumgänglich erforderlich wird.



FR. BERLINGIERI.











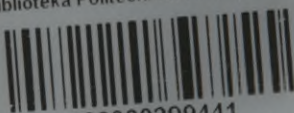


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-349891

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299441