

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt  
3. Mitteilung

Verantwortlichkeit der Schiffseigentümer

GEGENÜBER

PRIVATEN UND ÖFFENTLICHEN BEHÖRDEN

BERICHT

VON

R. VERNEAUX



NAVIGARE

NECESSE

BRÜSSEL

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

1905



II-254104

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318936

300-3-8/2018



HAFTBARKEIT  
DER  
**Schiffseigentümer gegenüber Privaten**  
UND BEHÖRDEN

---

MITTEILUNG  
VON  
**RENÉ VERNEAUX**

---

Wenn in der Handelsschiffahrt die Fehler, Nachlässigkeiten oder Irrtümer der Schiffsführer für die Schiffseigner eine unbegrenzte Haftbarkeit nach sich ziehen sollten, so würde das Risiko eines solchen Betriebes so bedeutend sein, dass das See-Reedereigewerbe lahm gelegt würde. Daher haben auch seit langer Zeit die verschiedenen Gesetzgeber die Notwendigkeit zugegeben, die Verantwortlichkeit der Schiffseigner zu beschränken. Diese Materie ist aber nicht einheitlich geregelt und die Handelsschiffahrt leidet noch unter einem grossen Gegensatz zwischen den festländischen Gesetzgebungen einerseits und der britannischen andererseits; es ist wesentlich, dass dieser Gegensatz beseitigt werde. Hier gilt es, diesen Gegensatz in seinen Hauptzügen zu schildern und den Gedanken zu verfolgen, welcher auf die Annahme einer allgemeingiltigen Regel hinzuwirken scheint, die auf die gerichtlichen Klagen der Behörden wie der Privaten gleichmässig anwendbar ist. Der X. Schiffahrts-Kongress würde grossen Nutzen stiften, wenn er sich dieser Bewegung anschliesse und an dem Fortschritt mitwirkte, der sich aus der Annahme eines in allen Ländern giltigen Gesetzes für die vorliegende Materie ergeben würde.

I. — Die einander widersprechenden Systeme.

A) *Gesetzgebung auf dem Festlande.* — Die festländischen Gesetzgebungen sind trotz ihrer Verschiedenheiten, die nur untergeordnete Bedeutung haben, von einem gemeinsamen Gedanken



sehr alten Ursprungs beseelt, der darin gipfelt, die Verantwortlichkeit des Reeders für die Fehler des Schiffers und die Verbindlichkeiten, deren Erfüllung zu den gesetzlichen Obliegenheiten dieses letzteren gehört, auf das dem Meere anvertraute Gut zu beschränken, d. h. auf Schiff und Fracht, so dass die Verantwortlichkeit mit dem Verlust des Gutes aufhört.

Dieser Gedanke ist klar und deutlich in der deutschen und skandinavischen Gesetzgebung zum Ausdruck gekommen. Bemerkenswert ist besonders, wie ihn das Deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 486 des Gesetzes vom Jahre 1897) ausdrückt. Hier lautet die betreffende Stelle folgendermassen :

« Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht :

1) wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat ;

2) wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.

3) wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Diese Vorschrift findet in den Fällen der Nr. 1 und 2 keine Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat. »

Dem Deutschen Handelsgesetzbuch stehen die drei Gesetze von Schweden, Norwegen und Dänemark (Art. 7), ziemlich nahe.

In diesem System ist die Haftbarkeit des Schiffseigners eine dingliche, eine nur auf ein durch das Gesetz genau bestimmtes Gut erstreckbare Haftbarkeit. Die Gläubiger können nur auf dieses Gut vor Gericht Ansprüche geltend machen, ob sie nun Private oder Behörden sind.

Das französische Gesetz sowie die zahlreichen durch dieses beeinflussten Gesetze gehen von dem Gedanken aus, dass die Haftbarkeit des Reeders auf Schiff und Fracht beschränkt sein muss. Der französische Gesetzgeber von 1807 hat bei diesem Gegenstande, entgegen seiner Gewohnheit, eine mangelhafte Fassung gewählt. Es ist hier nicht der Ort, eine juridische Abhandlung



über die Fehler dieser Fassung zu liefern, welche verschiedene Auslegungen sogar über die Begründung der Haftbarkeit der Reeder veranlasst hat. Wir nehmen auf unsere früheren Arbeiten Bezug (1), und beschränken uns hier darauf, zu betonen, dass trotz des Mangels in der verwendeten Formel, das französische Gesetz sich im Grunde dem deutschen oder skandinavischen System nähert, und dass man endgültig sagen kann: es giebt nur *ein* auf dem Festland giltiges System, welches von dem oben angegebenen Begriff ausgeht. Wir wollen an die Mangelhaftigkeit der französischen Formel nur erinnern, um daraus den Schluss zu ziehen, dass, wenn man bei der Herstellung einer allgemein giltigen Regel das festländische System zu Grunde legen will, man sich hüten muss, den nachstehenden Wortlaut zu wählen, der nach seiner Aenderung durch das Gesetz von 14. Juni 1841 folgendermassen gefasst ist:

« Jeder Schiffseigner ist zivilrechtlich für die Handlungen seines Schiffsführers verantwortlich und haftet für die von diesem eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie das Schiff und das Unternehmen betreffen. »

« Er kann sich in allen Fällen von obigen Verpflichtungen durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht befreien. »

« Doch darf die Möglichkeit der Aufgabe des Schiffes nicht demjenigen zugestanden werden, der gleichzeitig Führer und Eigentümer oder Mitbesitzer des Schiffes ist. »

« Ist der Schiffsführer nur Mitbesitzer, so ist er für die von ihm eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie das Schiff und das Unternehmen betreffen, nur im Verhältnis seines Anteils haftbar. »

Dieser Text hat eine Auslegung veranlasst, nach der die Verantwortlichkeit des Reeders in Frankreich eine persönliche ist, neben der die weitgehende Möglichkeit besteht, sich von seiner Verpflichtung durch die Aufgabe des Schiffes und der Fracht zu befreien. So aufgefasst, giebt der Text zu verschiedenen Fragen Anlass, wie: « Wie wird diese Möglichkeit benutzt werden können? » « Bis zu welchem Zeitpunkt? » Die Kritik zeigt, dass diese Auslegung sehr anfechtbar ist, und dass die Haftbarkeit, von der Artikel 216 spricht, von besonderer Art ist. Sie ist an die Bedingung geknüpft, dass der Betreffende nur Eigentümer ist, so dass, wenn man der Sache auf den Grund geht, man feststellen kann, wie zwischen dem französischen und dem deutschen

---

(1) Siehe unser Werk: *L'Industrie des Transports maritimes au XIX<sup>e</sup> siècle et au commencement du XX<sup>e</sup> siècle*, Bd. II. S. 237-242 (Paris. Pedone, 1903.)



oder skandinavischen Gesetze eine Verschiedenheit, die der Text zuerst erwarten lässt, nicht besteht.

Wie dem auch sei, der jetzige Artikel 216 ist das Ergebnis zweier Bearbeitungen. Wir haben soeben den Text in 's Auge gefasst, der aus der 1841er Bearbeitung hervorgegangen ist; diese wurde vorgenommen, um dem Streit über die Frage ein Ende zu machen, ob die Bestimmung nicht nur auf die unerlaubten Handlungen des Schiffers, sondern auch auf die berechtigten von ihm eingegangenen Verpflichtungen Anwendung findet. Dies Gesetz hat die Bejahung der Frage gut geheissen. Der Artikel 216 ist auch durch das Gesetz vom 12. August 1885 berührt worden. Dieses hat in einem der Reederei günstigen Sinne die folgenden Schwierigkeiten lösen wollen, welche zwischen den Reedern und der Behörde für Brücken und Wege infolge von Unglücksfällen in Häfen entstanden waren.

Wenn ein Schiff in einem Hafen oder in den Zufahrten zu einem solchen untergeht, so giebt diese Behörde, welcher die Unterhaltung der Seehandelshäfen und die Wahrnehmung der Polizei obliegt, dem Eigentümer des gesunkenen Fahrzeuges auf, das Fahrzeug und seine Trümmer zu entfernen. Kommt dieser der Auflage in einer gewissen Zeit nicht nach, so lässt sie die Beseitigung von Amts wegen vornehmen und geht gegen den Eigentümer wegen Erstattung der entstandenen Kosten vor. Konnte nun ein Eigentümer in solchem Falle, gegen den man vor dem Verwaltungsgericht vorging (weil er sich eine Uebertretung des Wegesetzes hatte zu Schulden kommen lassen) unter der Herrschaft des alten Artikels 216 des *Code de Commerce* sich durch Verzichtleistung auf das Wrack als befreit ansehen?

Präfektur-Räte und der Staatsrat hatten verneinend geantwortet und Reeder hatten manchmal sehr bedeutende Summen für die Entfernung des Wracks zu erstatten. Durch eine spitzfindige Auslegung war man dahin gelangt, die Verpflichtung des Schiffseigners umzuwandeln und für eine bestimmte Art Schäden den Grundgedanken des Artikels 216 nicht zur Geltung zu bringen. Diese Folge war unzulässig, wie Alfred de Courcy sowohl in seinen Schriften wie bei den Besprechungen ausführte, welche innerhalb der 1873 ernannten Kommission stattfanden, die die Mittel zur Förderung der Handelsmarine prüfen sollte. Auf seinen Vorschlag forderte diese Kommission, dass die Bestimmungen des Artikels 216 ausdrücklich auf die Kosten für Entfernung von Wracks in einem Seehafen oder den Zufahrten zu einem Hafen ausgedehnt würden. Die Ansichten dieser Kommission haben nun als Grundlage für die Bestimmungen des Ge-



setzes vom 12. August 1885 gedient, das dem Artikel 216 folgende Sätze hinzufügte :

« Im Falle ein Schiff in einem Seehafen oder in den Zufahrten zum Hafen scheitert, oder wenn es die Hafengebäude beschädigt, so kann sich der Eigentümer selbst gegen den Staat, von allen Kosten für Aufräumung und Wiederherstellung sowie von jedem Schadenersatz befreien, wenn er das Schiff und die Fracht der an Bord befindlichen Waren aufgibt. »

« Die gleiche Möglichkeit hat der Schiffsführer, der Eigentümer oder Mitbesitzer des Schiffes ist, sofern nicht bewiesen wird, dass der Unfall durch seine Schuld verursacht ist. »

Das in dem Zusatz von 1885 zum Artikel 216 ausgesprochene Prinzip war ausgezeichnet. Aber die Hinzufügung hat die Uebelstände gezeigt, die sich ergeben, wenn man zu mangelhaften Texten Zusätze macht, anstatt eine vollständige Neubearbeitung vorzunehmen. Der neue Artikel 216 macht den Eindruck einer schlechten Flickarbeit. So wies mit Recht Arthur Desjardins in seinem Kommentar zum Gesetz vom 12. August 1885 besonders auf den Widerspruch zwischen dem dritten und fünften Absatz des neuen Artikels 216 hin und erklärte, dass das System, welches geherrscht hatte, sonderbar unzusammenhängend gewesen sei.

Es will uns scheinen, dass aus dieser Uebersicht über die Verschiedenheiten in dem festländischen System hervorgeht, wie bei einer beabsichtigten Vereinheitlichung auf der Grundlage dieses Systems, man lieber die deutsche oder skandinavische als die französische Formel wählen sollte.

Aber es handelt sich darum festzustellen, wie das festländische System, wie auch der Wortlaut sei, zu dem britannischen System in Widerspruch steht.

B) *Britannisches System* : — Nach dem gemeinen Recht sind die Arbeitgeber mit ihrem Vermögen unbeschränkt für die Fehler haftbar, welche ihre Angestellten in Ausübung ihres Dienstes begehen.

Für die Reeder ist die Haftbarkeit zum ersten Mal i. J. 1734 beschränkt worden (Act. 7, GEO. II).

Das Gesetz von 1734 betraf die Haftbarkeit des Reeders hinsichtlich der mit seinem Schiff beförderten Ladung. Die Einleitung sagte, dass es von höchster Wichtigkeit sei, im Königreich die Vermehrung der Schiffe zu begünstigen und zu verhindern, dass die Reeder den Mut verlieren. Es wurde daher entschieden, dass der Eigentümer für die Vergehen des Schiffers und der Mannschaft nur bis zur Höhe des Wertes des Schiffes und des geschul-



deten oder während der Fahrt zu zahlenden Frachtbetrages haftbar sein sollte. Es war nicht gesagt, wie dieser Wert bestimmt werden sollte.

Im Jahre 1786 wurde unter Georg III ein Gesetz erlassen, welches das vorgenannte verbesserte, indem es seine Bestimmung auf die Diebstähle ausdehnte, gleichgiltig wer sie zur Ausführung brachte. Andererseits befreite es den Reeder von jeder Verantwortlichkeit für die durch einen Brand verursachten Verluste.

Im Jahre 1813 wurde die Haftbarkeit zum ersten Male gegenüber dritten beschränkt, d. h. gegenüber anderen Schiffen und ihren Ladungen; das geschah durch ein Gesetz, welches bestimmte, dass die Schiffseigner nur soweit verantwortlich seien für die Verluste und Schäden, die den auf ihren Schiffen beförderten Waren oder anderen Schiffen und den an Bord befindlichen Waren zugefügt würden, als der Wert des Schiffes und der Fracht reiche; die Schätzung erfolgt durch die Richter. Aber für welchen Augenblick sollte diese Schätzung geschehen? Das Gesetz sagte es nicht, aber die Rechtsprechung legte ihn endgiltig dahin fest, dass man sich *vor* den zur Klage Anlass gebenden Unfall zu versetzen habe.

Der Artikel 504 des *Merchant Shipping Act* von 1854 entschied in der Folge, dass die Haftbarkeit des Schiffseigners bei Verlust von Leben oder Eigentum auf den Wert des Schiffes und seiner Fracht beschränkt sei (*immer vor dem Unfall*) (1); hinzugefügt ist, dass bei Verlust von Leben der Wert einer Tonne nicht unter 15 Lstr. geschätzt werden darf. « Dieser niedrigste Satz, sagt Owen, scheint festgestellt zu sein, indem man von dem ziemlich sonderbaren Gedanken ausging, dass ein Passagierfahrzeug nicht weniger als 15 Lstr. per Tonne kosten sollte, und dass es vom Standpunkt des allgemeinen Interesses nicht wünschenswert wäre, den Reedern einen Beweggrund zu geben, sich ein Schiff zur Personenbeförderung zu einem niedrigeren Preise zu verschaffen. »

Das Gesetz von 1862 regelt nun die Haftpflicht anders, wobei es den Gedanken festhält, dass der Reeder haftbar ist bis zur Höhe des Wertes des Schiffes und der Fracht vor dem Unfall. Der

---

(2) Wir betonen ausdrücklich die Worte « vor dem Unfall » weil einige Schriftsteller, in der Meinung, es handele sich um den Wert nach dem Unfall, geglaubt haben, dass eine Zeit lang England das System der Nationen des Festlandes angenommen hatte. Tatsächlich hat es dies System niemals zugelassen.



Wert des verunglückten Schiffes wird durch das Gesetz in Bausch und Bogen auf 8 Lstr. per Tonne festgesetzt, wenn es sich um Materialschaden handelt; die Ziffer von 15 Lstr. wird als feststehende Summe angenommen, wenn Menschenleben umgekommen sind, während sie nach dem Gesetz von 1854 als Minimalsatz galt. Diese doppelte Regel ist unverändert in das *Merchant Shipping Act* von 1894 (Abschnitt 503) übergegangen.

Das Gesetz vom 6. August 1900 (Art. 1) hat die Anwendbarkeit der im *Merchant Shipping Act* festgelegten beschränkenden Bestimmung erweitert, indem es entschied, dass sie in allen Fällen zur Anwendung kommen sollte, wo ohne Schuld und ohne persönliche Kenntnis der Eigentümers, ein Verlust eingetreten oder ein Schaden verursacht ist an einem Eigentum oder an Rechten irgend welcher Art, zu Lande oder zu Wasser, an festen oder beweglichen Sachen, durch einen Fehler oder eine Nachlässigkeit in der Führung des Schiffes. Dies neue Gesetz (1) dazu bestimmt den Mangel des ursprünglichen Textes zu beseitigen, besonders für die Schäden, welche den Hafenverwaltungen Anlass zu gerichtlichem Vorgehen geben könnten, ist dem französischen Gesetz vom 12. August 1885 ziemlich ähnlich.

So steht es mit der britannischen Gesetzgebung. Es geht daraus hervor, dass die Engländer, wenn sie auch Beschränkungen der Haftbarkeit der Schiffseigner zulassen, an dem Gedanken einer persönlichen Haftbarkeit festgehalten haben. Der dem englischen System zu Grunde liegende Gedanke steht im Widerspruch zu dem festländischen.

Wie soll man nun bei Systemen, die so im Gegensatz zu einander stehen, zu einer Einigung kommen?

## II. Einigungsbestrebungen

Seit einigen Jahren sind ununterbrochen Anstrengungen gemacht worden, ein gemeinsames Recht für diesen Gegenstand zu schaffen. Diese Bestrebungen knüpfen an die Arbeiten des internationalen Seekomités an, das sich i. J. 1897 Brüssel unter dem Vorsitz des Staatsministers Beernaert, damaligem Präsidenten der belgischen Repräsentanten-Kammer, gebildet hat, um die einheitliche Gestaltung des Seerechts zu verfolgen. Es hat schon verschiedene Zusammenkünfte gehalten, in denen wichtige Lösungen ausgearbeitet sind, besonders hinsichtlich der Frage der Haftbarkeit der Schiffseigentümer.

---

(1) Siehe dieses Gesetz, mit unseren Anmerkungen versehen, im *Annuaire de Législation étrangère* für 1900 (S. 13 ff.)



Wir lassen eine Übersicht über den Gedankengang folgen, der diese Lösungen vorbereitet hat und der schon bei den ersten Arbeiten auf diesem Gebiet deutlich erkennbar war.

Schon 1897, gleich nach der Brüsseler Zusammenkunft, war vorgeschlagen worden (1), die Vereinheitlichung durch die Zusammenfassung beider Arten der Befreiung der Schiffseigner zu bewirken, die ihnen durch die festländische und die britannische Gesetzgebung ermöglicht wird. Jedes der beiden Systeme hat Vorzüge und Nachteile, die gerade entgegengesetzt sind. Eins ist den Reedern günstig, deren Schiffe wenig Wert haben und sehr hart für diejenigen, welche Fahrzeuge von grossem Wert besitzen. Das andere hat genau entgegengesetzten Charakter. Warum kann man nicht gleichzeitig beide Arten der Befreiung behalten, um sie den Interessenten zur Wahl zu stellen, die dann je nach der Sachlage, zu derjenigen greifen würden, die ihnen am vorteilhaftesten ist?

Im nächsten Jahre fand der Gedanke einer solchen Wahl in Deutschland besondere Förderung; bei der Zusammenkunft in Antwerpen wurde er von einem einflussreichen englischen Mitglied befürwortet. In Deutschland hatte die vom Deutschen Verbands mit der Prüfung der Frage beauftragte Kommission vorgeschlagen « die beiden Systeme in dem Sinne zu verbinden, dass die dingliche Haftbarkeit der Reeders hinsichtlich seines schwimmenden Gutes die Regel bilden und nach dem System des deutschen Rechts zur Ausführung kommen sollte; der Reeder sollte aber das Recht haben, bis zum Augenblicke der Zahlung sich von jeder Haftbarkeit zu befreien, indem er den Gläubiger bis zur Höhe eines Betrages bezahlt, der nach dem englischen System zu bestimmen wäre. »

Bei der Antwerpener Besprechung war es ein englischer Reeder, Sir John Glover, der seinerseits, nach kritischer Beleuchtung des englischen Systems, den Vorschlag gemacht hatte, das festländische System der auf Schiff und Fracht beschränkten Haftbarkeit anzunehmen und dabei als Höchstbetrag 8 Lstr. per Tonne festzusetzen.

Bei der Zusammenkunft in London i. J. 1899, fanden lange Beratungen statt, in denen sich die festländischen Mitglieder entschlossen zeigten, von der auf das Schiff beschränkten Haftbarkeit nicht abzugehen; dadurch wurden die englischen Mitglieder veranlasst, das System der Wahl als die beste Lösung

---

(1) Siehe unseren Aufsatz in der *Revue politique parlementaire*, Juli 1897.



vorzuschlagen, wobei die Frage hinsichtlich des Verlustes von Menschenleben oder körperlicher Beschädigungen offen blieb. Der Antrag ging von Mac Arthur, Mitglied des Parlamentes, aus, der sich auf den praktischen Standpunkt stellte :

« Ohne auf Einzelheiten einzugehen, sagte er, ist der englische Gedanke der, dass der Wert *vor* dem Unfall in Betracht kommt. Der festländische Gedanke nimmt den Wert *nach* dem Unfall. Meiner Ansicht nach giebt es keinen prinzipiellen Grund, sich in dem einen oder dem anderen Sinne zu entscheiden. Vom praktischen Standpunkt aus bin ich aber dem festländischen System günstig. Ich spreche hier nur in meinem eigenen Namen und sage, es ist verständig und praktisch, dass man bei einem so gefährlichen Betrieb wie dem der Seeschifffahrt nur die Werte verliert, welche man der Gefahr ausgesetzt hat. Dieser Begriff des schwimmenden Vermögens scheint mir sehr einleuchtend und billig. Alles, was ich wünsche, ist, dass wir die Frage der körperlichen Schäden nicht anschnneiden, weil ich fürchte, dass wir zu viel Widerspruch erregen. Ich schlage vor, die Frage der körperlichen Schäden bei Seite zu lassen und das System der Aufgabe anzunehmen, aber mit dem Vorbehalt, dass das englische Gesetz einen Höchstwert in dem Sinne festsetzt, dass der Reeder das *Recht hat, entweder* das Schiff aufzugeben *oder* 8 oder 15 Lstr. per Tonne zu bezahlen.

Dieser Antrag wurde von Gray Hill unterstützt, der erklärte, dass er alles enthalte, was die Engländer dem festländischen System entnehmen könnten ; er wurde angenommen, wobei von 15 englischen Stimmen 5 oder 6 dagegen waren, während 1 amerikanisches Mitglied sich der Stimme enthielt. Das Protokoll berichtet über den Beschluss mit folgenden Worten :

« Die Versammlung empfiehlt, als allgemeines Seegesetz folgende Regel, die für alle Sachschäden anzuwenden ist, welche durch das Schiff an schwimmenden oder feststehenden oder an Land befindlichen Gegenständen verurusacht sind :

« Der Schiffseigner soll die Wahl haben, sich von jeder Haftbarkeit zu befreien, entweder durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht, oder durch Zahlung einer Geldsumme, die nach dem Tonnengehalt des Schiffes berechnet wird. Die Frage bezüglich der Ansprüche bei Verlust von Menschenleben oder körperlichen Schädigungen wird aufgeschoben. »

Infolge der Londoner Besprechung hat Mac Arthur dem Unterhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, dessen eine Bestimmung, die zweite, das System der Wahl zur Geltung bringen wollte. Leider beschränkte er seinen Vorschlag auf Streitfälle



zwischen Engländern und Fremden. Daran scheiterte er. Sein Versuch ist nichts destoweniger erwähnenswert.

Wie dem auch sei, das internationale Seekomité ist diesem System treu geblieben und hat bei der Pariser Versammlung i. J. 1900 den Bereich seiner Anwendbarkeit mit folgenden Worten festgestellt :

« Die Lösung, welche der Londoner Kongress für die Beschränkung der Haftbarkeit der Schiffseigner angenommen hat, soll angewendet werden :

« 1. Bei Beschädigungen von Dämmen, Quais und anderen festen Gegenständen.

« 2. Bei Verträgen, die von dem Schiffseigner geschlossen sind, sofern die Ausführung zu den gesetzlichen Obliegenheiten des Schiffsführers gehört ; dabei macht es keinen Unterschied, ob die Verletzung der Verträge einer Person der Schiffsbesatzung zur Last zu legen ist oder nicht ; ausgenommen ist nur der Fall, dass den Schiffseigner persönlich die Schuld trifft.

« 3. Die Beschränkung der Haftbarkeit darf nicht auf die Besoldung des Schiffsführers und der Mannschaft ausgedehnt werden. »

Bei der Hamburger Zusammenkunft i. J. 1902 hat das internationale Seekomité diese Beschlüsse bestätigt und einen Ausschuss beauftragt, ihnen die Form eines Vertragsentwurfs zu geben.

Die Arbeit dieses Ausschusses wurde i. J. 1904 der Versammlung in Amsterdam vorgelegt und gab zu einer Besprechung Veranlassung, die mit der Annahme des folgenden Antrags geschlossen wurde :

« Die Versammlung bestätigt den Beschluss des Londoner Kongresses, so weit er die Beschränkung der Haftbarkeit der Schiffseigner betrifft und billigt, in erster Lesung, den Wortlaut des Vertrages der ihm zur Zeit vorliegt, wobei er die Einzelheiten der weiteren Prüfung bei der nächsten Zusammenkunft vorbehält. »

Auf Vorschlag Mac Arthurs wurde beschlossen, diese nächste Versammlung in Liverpool i. J. 1905 abzuhalten.

Es ist zu wünschen, dass der X. internationale Schifffahrtskongress diese wichtige Bewegung berücksichtigt, welche bestrebt ist, für den vorliegenden Gegenstand, die verschiedenen Nationen zur Annahme einer Bestimmung zu veranlassen, die einen bedauerlichen Widerstreit der Gesetzgebungen beenden



würde. Wir möchten auf das von dem internationalen Seekomiteé empfohlene System Wert legen und dem X. internationalen Schiffahrtskongress den Wortlaut unterbreiten, welchen die « Association française du Droit maritime » für dies System vorgeschlagen hat. Der Wortlaut folgt hier :

ART. 1. — Der Schiffseigner haftet nicht persönlich sondern nur mit dem Schiff und seinem Zubehör :

1. Für die Handlungen des Schiffers, der Mannschaft und jeder Person, welche den Führer des Schiffes im Dienst unterstützt.

2. Für die Ausführung der Verträge die zu den gesetzlichen Obliegenheiten des Schiffsführers gehören und durch diesen selbst oder in seinem Namen von irgend einer anderen Person oder sogar vom dem Eigentümer geschlossen sind.

3. Für den Zustand des Schiffes, soweit verborgene Mängel in Betracht kommen, wenn alle Sorgfalt angewendet ist, das Schiff in seetüchtigen Stand zu setzen.

ART. 2. — Bei der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen ist unter « Zubehör » zu verstehen :

1. Der Rohbetrag der Fracht und der Ueberfahrtgelder, auch der im Voraus gezahlten, jedoch nach Abzug der Kosten für die zur der betreffenden Fahrt nötigen Lebensmittel ;

2. Die bezahlten oder geschuldeten Summen an Beiträgen für gemeinsame Unfallversicherung, an Kosten für Beistand und Rettung oder für Ausbesserung irgendwelcher Schäden.

« Die auf Grund von Verträgen über Versicherung des Schiffes gezahlten oder geschuldeten Entschädigungen werden nicht als Zubehör zum Schiff betrachtet.

ART. 3. — Der Schiffseigner kann an Stelle des Schiffes dessen Wert am Ende der Fahrt oder den Betrag setzen, den es bei einem Zwangsverkauf vor Beendigung der Fahrt erzielen würde.

ART. 4. — In jedem Falle hat der Schiffseigner die Möglichkeit, das Schiff nebst Zubehör durch Zahlung einer Entschädigung zu befreien, die für jede Fahrt auf 8 Lstr. per Tonne des Bruttotonnengehalts seines Schiffes beschränkt ist.

ART. 5. — Die vorstehenden Bestimmungen gelten für jede Art von Sachbeschädigungen.



« Sie gelten auch für die Haftbarkeit, welche mit der Verpflichtung zur Beseitigung der Reste des gescheiterten Fahrzeuges in Wechselwirkung steht.

« Sie gelten nicht für die Verpflichtung zur Zahlung der Besoldungen an den Schiffsführer und die Mannschaft ; hierfür haftet der Schiffseigner persönlich. »

In diesem Vor-Entwurf hat die « Association française du Droit maritime » eine sehr klare Fassung gewählt, die sich der des deutschen Gesetzbuches nähert und die das System der dinglichen Haftbarkeit gut heisst, das heisst der Haftbarkeit, die auf einen mit Beschlag zu belegenden Besitz beschränkt ist, der durch das Schiff und Zubehör bei der betreffenden Fahrt dargestellt wird. Schliesslich sagt er. (nach dem ausgesprochen ist, dass der Eigentümer für das Schiff dessen Wert setzen kann), dass der Eigentümer die Möglichkeit hat, das Schiff nebst Zubehör durch die Zahlung einer Entschädigung zu befreien, die für jede Fahrt auf 8 Lstr. per Tonne des Bruttotonnagehalts festgesetzt ist.

Ein Mitglied der Versammlung von Amsterdam hat das in London vorgeschlagene System einer Prüfung unterzogen, wobei es an spitzfindige Streitigkeiten über die Unmöglichkeit anknüpfte, die Begriffe der dinglichen und der persönlichen Verantwortlichkeit zu verschmelzen. Uns scheint im Gegenteil der von der « Association française du Droit maritime » vorgeschlagene Wortlaut genügend auch für den strengsten Juristen. Wenn wir das festländische System in seinem logischsten Ausdruck betrachten, so spricht sich der oben abgedruckte Vor-Entwurf dahin aus, dass in dem Kreise, den er ungrenzt, die Haftbarkeit des Schiffseigners sich gründet und sich beschränkt auf ein bestimmtes pfändbares Gut ; der Vorentwurf fügt dann hinzu, dass dies Gut dank einer gesetzlichen, auf praktischen Gründen beruhenden Wohltat ausgelöst oder zurückerworben werden kann, durch Zahlung einer Summe, deren Berechnungsart im Voraus festgelegt ist. Aus Gründen der Bequemlichkeit ist die Rechnungsgrundlage diejenige, welche die Engländer als Grenze der Haftbarkeit angenommen haben ; sie ist übrigens von ihnen i. J. 1862 als Durchschnittswert der Schiffe angesehen worden. Ein solches System ist im Ganzen klar und wohl erwogen.

Es stützt sich über dies auf verschiedene Betrachtungen, die erwähnenswert sind. Man kann sagen, dass es vom ökonomischen Gesichtspunkt aus ein System des Fortschrittes ist ; dass es vom Standpunkte des praktischen Bedürfnisses, diejeni-



gen Vereinfachungen bietet, welche von den heutigen Interessen beim Seetransport gefordert werden ; dass es schliesslich sozusagen sich aus der Natur der Dinge selbst ergibt, da doch die festländischen Reeder nicht in einer ungünstigeren Lage sein können als die britannischen.

1. Vom ökonomischen Standpunkt ist eine Lösung gefunden, die einen Fortschritt bedeutet. Sie schafft für die Eigentümer von sehr wertvollen Schiffen einen Vorteil, der sich vollauf rechtfertigt : die Schiffe, deren Gebrauch am meisten ermutigt zu werden verdient, sind die bestgebauten, standfestesten, neuesten, folglich die, welche am teuersten sind. Es ist gut, dass die Haftbarkeit nicht mit dem Wert wächst, sondern, dass sie den Betrag des Durchschnittswertes der Schiffe nicht übersteigen kann, damit sie kein Hindernis für kostspielige Verbesserungen bildet, die sowohl dem Wohlbefinden als auch der Sicherheit der Fahrgäste zugute kommen. Die vorgeschlagene Lösung ermutigt zu den nützlichsten Umbildungen.

2. Vom Standpunkt des praktischen Bedürfnisses ist sie in gleichen Maasse befriedigend. Wenn heut ein auflaufendes Schiff festgehalten wird, so muss es, um sich zu befreien, eine Kautio n stellen, die wenigstens gleich seinem Wert und dem der Fracht ist. Um diese Werte zu bestimmen, braucht man, sofern nicht Uebereinstimmung besteht, ein Sachverständigen-Urteil, das, selbst wenn man eine schnelle Erledigung annimmt, für die Ansprüche der modernen Schiffahrt immer noch zu lange dauert. Es ist offenbar wünschenswert, das Schiff auf der Stelle frei machen zu können, ohne Sachverständigen-Urteil und ohne Meinungsverschiedenheit, indem man eine Kautio n in Höhe des vom Gesetz im Voraus festgelegten Grenzwertes anbietet.

3. Diese Lösung drängt sich für die Bewohner des Festlandes auf, wenn sie wollen, dass ihre Reeder nicht in schlechterer Lage sind als die englischen, vorausgesetzt, dass diese ihr Gesetz beibehalten. In der Tat erfreuen sich die Engländer, was wohl zu beachten ist, schon in gewissen Grade des Systems der Wahl, und zwar, weil neben der oben angegebenen Grenze das gewöhnliche Recht der Gesellschaften mit beschränkter Haftung besteht. Ein englisches Schiff kann das ganze Vermögen einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung darstellen (single ship Company). Geht es bei einem durch die Schuld des Schiffsführers verursachten Unfall unter, so gehen die Gläubiger leer aus und die Eigentümer sind frei. Uebersteht es den Unfall, so ha-



ben die Schiffseigner die Möglichkeit, ihr Schiff durch Zahlung der im Gesetz festgelegten Summe zu befreien. Die Engländer sollten also vernünftigerweise die Festländischen nicht kritisieren, welche eine ähnliche Behandlung wünschen, d. h. die Möglichkeit, sich entweder frei zu erklären, wenn das Schiff verloren ist, oder es zu behalten, wenn es unbeschädigt ist, indem sie 8 Lstr. per Tonne zahlen.

Aus allen diesen Gründen glauben wir, dass das von der « Association française du Droit maritime » in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des internationalen Seekomités formulierte System die beste und einfachste Lösung einer der wichtigsten Fragen des Seerechts darstellt.

RENÉ VERNEAUX.