

25

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
5. Mitteilung

VERANTWORTLICHKEIT
DER
Schiffseigentümer gegenüber Privaten
UND BEHÖRDEN

BERICHT

VON

A. Charguéraud

Oberingenieur für Brücken- und Wegebau. — Licentiat des Rehtes.

NAVIGARE



NECESSE

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

1905



W - 354103

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318935

30078/2018

VERANTWORTLICHKEIT
DER
SCHIFFSEIGENTÜMER
gegenüber Privaten und Behörden

BERICHT

VON

A. CHARGUÉRAUD

Oberingenieur für Brücken- und Wegebau. — Licentiat des Rechtes.

Die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit der Schiffseigentümer gegenüber Privaten befinden sich für Frankreich im III. Buch, Titel II, des *Code de Commerce* (Handelsgesetzbuches). Eine Besprechung dieser Bestimmungen wird von allen Lehrbüchern des Seerechts gebracht; besondere Veröffentlichungen machen ausserdem mit der Rechtsprechung bekannt, die sich daraus entwickelt hat, und es ist nicht nötig, auf diesen Gegenstand hier näher einzugehen. Es genügt, das Grundprincip hervorzuheben, das in unserem Recht auf diesem Gebiete herrscht.

Der Kapitän ist der Bevollmächtigte des Reeders; nach gemeinem Recht kann dieser ohne irgend eine Beschränkung mit seinem ganzen Vermögen für die vom Kapitän eingegangenen Verbindlichkeiten haftbar gemacht werden.

Seit sehr langer Zeit ist die Strenge dieses Grundsatzes mit den praktischen Bedingungen des Seehandels nicht vereinbar erschienen. Die Verordnung von 1681 nahm eine Bestimmung des Seekonsulats, jener berühmten Sammlung der ältesten nautischen Verordnungen der Könige von Frankreich und Spanien, der Kaiser von Deutschland und der Republiken von Italien wieder auf, welche seit den Xten und XIIten Jahrhundert in ganz Süd-Europa als Gesetz gegolten hatte, und bestimmte im 2. Art. Tit 8 ihres 2ten. Buchs: « Die Schiffseigentümer sind verantwortlich für die Handlungen des Schiffsführers; aber sie gehen frei aus, wenn sie ihr Fahrzeug nebst Fracht aufgeben. »

Mit ähnlichem Wortlaut ging die Bestimmung in den *Code de Commerce* von 1808 über. Der Artikel 216 wurde folgendermassen gefasst: « Jeder Schiffseigner ist civilrechtlich für die Handlungen des Kapitäns verantwortlich, soweit es sich um das Schiff und das Unternehmen handelt. Die Verantwortlichkeit hört mit der Aufgabe der Schiffes und der Fracht auf. » Diese Bestimmung wurde verschieden ausgelegt; drei Erkenntnisse des Kassationshofes vom Jahre 1827, 1833 und 1834 legten die Rechtsprechung in dem Sinne fest, dass die zulässigen Handlungen des Kapitäns, die von ihm im Interesse des Unternehmers eingegangenen Verbindlichkeiten, eine Verpflichtung herbeiführen, für die die Reeder absolut und mit ihrem ganzen Vermögen haften, wie die Auftraggeber bei Verbindlichkeiten ihrer Bevollmächtigten; dass die Möglichkeit, sich durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht zu befreien, nur für den Fall gegeben sei, wo die Verpflichtung aus unstatthaften Handlungen des Kapitäns entspränge.

Ein Gesetz war notwendig, um die Wirkungen dieser Auslegung zu beseitigen; dieses Gesetz erging 1841; es gab dem Artikel 216 folgende Fassung: « Jeder Schiffseigner ist civilrechtlich für die Handlungen des Kapitäns verantwortlich und haftet für die von letzterem eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit das Schiff und das Unternehmen in Frage kommen. Er kann sich in jedem Falle von obigen Verpflichtungen durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht befreien. » Der Schluss des Artikels fasst den Fall ins Auge, dass der Kapitän Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist.

Von dieser Zeit ab blieb das Vermögen der Schiffseigner zu Lande vor den Gerichtsbehörden streng unterschieden von ihrem Vermögen zu Wasser; ihre Verantwortlichkeit wurde *in allen Fällen*, auf die Möglichkeit der Aufgabe von Schiff und Fracht beschränkt.

Wir haben soeben gesagt, dass diese Unterscheidung des Vermögens zu Lande und zu Wasser vor der Gerichtsbehörde eine absolute war; das war aber nicht so vor der Verwaltungsbehörde.

Wenn ein Protokoll wegen Ubertretung des Wegegesetzes gegen einen Schiffskapitän aufgenommen war, so war es vor den Verwaltungsgerichten nicht zulässig, dass ein Schiffseigner, der für die Handlungen des Kapitäns verantwortlich war, sich von dem gegen den Kapitän gefällten Urteil durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht befreie; sein ganzes Vermögen konnte verhaftet werden.

Ein Gesetz vom 12. August 1885 vervollständigte den Artikel 216 des *Code de Commerce* durch eine folgendermassen lautende Bestimmung: —

« Im Falle eines Schiffsbruches in einem See-Hafen, einem dem Meere nahen Hafen oder in den Gewässern, welche als Zufahrten dienen, ebenso in dem Fall, wo durch das Schiff Beschädigungen an den Hafenwerken verursacht sind, kann sich der Schiffseigner auch dem Staate gegenüber von jeder Ausgabe für Beseitigung oder Wiederherstellung, sowie von allem Schadenersatz befreien, dadurch dass er das Schiff und die Fracht für die Waaren an Bord aufgibt. » Es giebt also heute keine Ausnahme mehr; das Risiko eines Schiffseigners ist auf sein Vermögen zu Wasser beschränkt sowohl vor den ordentlichen als auch vor den Verwaltungsgerichten.

Nachdem wir diesen Hauptgrundsatz des französischen Rechtes hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Schiffseigner hervorgehoben haben, wollen wir zwei der hauptsächlichsten Gelegenheiten prüfen, bei welchen diese Verantwortlichkeit dem Staate gegenüber in Frage kommt; wir wollen von den Beschädigungen der Hafenwerke wie auch von den Schiffbrüchen und dem Scheitern von Schiffen in den Häfen, auf der Reede und in dem schiffbaren Fahrwasser sprechen.

In beiden Fällen greift die Brücken- und Wegebehörde, welche mit der Unterhaltung der Häfen beauftragt ist, kraft polizeilicher Bestimmungen ein. Der Verletzung dieser Bestimmungen folgt ein Protokoll wegen Uebertretung der Wegegesetze, das den Verwaltungsgerichtshöfen überwiesen wird.

Falls Beschädigungen der Werke eines Hafens vorgekommen sind, so besteht die Uebertretung in der Tatsache der Beschädigung; es wird ein Protokoll mit dem Kapitän aufgenommen, dem zunächst die Schuld beigemessen wird und der vor dem Repressivgerichtshof die Entschuldigungen geltend zu machen hat, die er für gut befindet. Er wird gegebenenfalls zur Ausbesserung des Schadens verurteilt werden und der Schiffseigentümer wird als civilrechtlich dafür haftbar erklärt werden. Nunmehr kann dieser, wenn er dies für gut hält, sich die Bestimmungen des Artikels 216 des *Code de Commerce* zu Nutze machen, indem er das Schiff und die Fracht aufgibt.

Handelt es sich um einen Schiffbruch oder das Scheitern eines Schiffes auf der Reede, in einem Hafen oder im Fahrwasser, so stellt die Tatsache dieses Schiffsbruches oder dieses Scheiterns allein keine Uebertretung dar; wenn aber der Eigentümer angehalten wird, in einem bestimmten Zeitraum den Schiffs-

körper oder die Gegenstände zu entfernen, welche die öffentliche Strasse sperren, und wenn er dieser Auflage nicht nach kommt, so macht er sich nunmehr einer Uebertretung schuldig, und es kann mit ihm eine Verhandlung aufgenommen werden. Wie in dem ersten Fall, kann er sich von der über ihn verhängten Geldstrafe durch Aufgabe des Schiffes und der Fracht befreien.

Der vorliegende Bericht verfolgt nur den Zweck, die Hauptgrundsätze der französischen Gesetzgebung auf diesem Gebiete festzustellen; wir werden daher auch nicht in eine Prüfung der Bestimmungen eintreten, welche die Zeit und die Form der Aufgabe, den Umfang und die Möglichkeit der Aufgabe, die Verantwortlichkeit der Eigentümer der Ladung, die Zuerkennung von Schadenersatz aus Versicherungen, die Folgen hinsichtlich der Uebertragung des Eigentumsrechts, u. s. w. betreffen. Wir wollen die Aufmerksamkeit nur auf folgende drei Punkte lenken: —

1. *Entschuldigung wegen höherer Gewalt.* — Was die Wegräumung eines Wracks betrifft, so besteht die Uebertretung darin, dass der gerichtlichen Auflage nicht Folge geleistet ist. Diejenigen, welche die Uebertretung begangen haben, können sich nicht darauf stützen, dass das Scheitern eine Folge höherer Gewalt gewesen sei, da ja diese der Beseitigung der Schiffsreste nicht entgegensteht.

Es folgt daraus, dass im Fall eines Scheiterns verbunden mit Beschädigung von Bauwerken die höhere Gewalt, wenn solche festgestellt wird, den Eigentümer von den Wiederherstellungskosten, nicht aber von denen der Aufräumung befreien kann.

2. *Anwesenheit des Lootsen an Bord.* — Obwohl die Anwesenheit des Lootsen an Bord obligatorisch ist, so entbindet sie in Frankreich den Kapitän nicht von der Verantwortlichkeit. Der Lootse wird als Berater betrachtet; der Kapitän büsst zwar, wenn ein Unfall passirt, schwer dafür, wenn er gegen den Rat des Lootsen gehandelt hat, aber ihm verbleibt die Führung des Schiffes.

3. *Fall auswärtiger Schiffe.* — Das Studium der Verantwortlichkeit der Schiffseigentümer gegenüber Dritten, die einer anderen Nation angehören, bildet einen der interessantesten Gegenstände des internationalen Privatrechts; die Frage ist indessen einfach in den beiden besprochenen Fällen, in denen es sich um Verantwortlichkeit gegenüber dem Staate handelt. Der Staat handelt nicht kraft civilrechtlicher Bestimmungen sondern durch eine Repressivmassregel kraft seines polizeilichen

Befugnisse ; vor dem Repressivrichter kann man nicht fremde Gesetze anrufen ; die Polizei- und Sicherheits-Gesetze treffen alle, die sich auf dem fraglichen Staats-Gebiete befinden (Art. 3 des *Code civil*) ; sie sind den Landesgesetzen hinsichtlich der Geldbussen wie den Urteilen rein strafgesetzlicher Natur unterworfen. In Frankreich wird also in den angeführten Fällen immer das französische Gesetz angewendet.

Die vorstehenden Betrachtungen scheinen uns genügend, um einen Ueberblick über die französische Gesetzgebung hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Schiffseigner zu geben. Wir möchten wünschen, dass die Vertreter anderer Länder in grosser Zahl auf die im Programm gestellte Frage geantwortet haben, so dass eine vergleichende Betrachtung erleichtert wird, die vielleicht zu einer sehr erwünschten gleichmässigen Gestaltung der die Seeschifffahrt betreffenden Bestimmungen führen könnte.

Paris, den 15. Dezember, 1904.

(Gez.) A. CHARGUÉRAUD.

