



Endemann,  
Handels-, See-  
und  
Wechselrecht.

FA  
151

**LIBRERIA JIMENEZ**

Mayor, 66

MADRID

Mercantil - Fundación General Universidad

FA  
151



HANDBUCH  
DES  
DEUTSCHEN  
HANDELS-, SEE- UND WECHSELRECHTS.

---



UNIVERSIDAD DE ALCALA



5901291903

# HANDBUCH

DES

DEUTSCHEN

## HANDELS-, SEE- UND WECHSELRECHTS.

UNTER MITWIRKUNG

DER HERREN

Prof. Dr. BRUNNER in Berlin, Prof. Dr. COHN in Heidelberg, Prof. Dr. GAREIS in  
Giessen, Prof. Dr. GRÜNHUT in Wien, Geh. Bergrath Prof. Dr. KLOSTERMANN in Bonn,  
Geh. Ober-Finanzrath KOCH in Berlin, Prof. Dr. KÖNIG in Bern, Prof. Dr. KUNTZE  
in Leipzig, Prof. Dr. LASTIG in Halle a. S., Prof. Dr. LEWIS in Berlin, Justizrath  
PRIMKER in Berlin, Rechtsanwalt Dr. REATZ in Giessen, Prof. Dr. REGELSBERGER  
in Breslau, Prof. Dr. SCHOTT in Kiel, Prof. Dr. SCHROEDER in Würzburg,  
Ministerialrath Dr. Freiherr von VÖLDERNDORFF in München, Prof. Dr. WENDT in Jena,  
Prof. Dr. WESTERKAMP in Marburg, Prof. Dr. WOLFF in Göttingen

HERAUSGEGEBEN

VON

DR. W. ENDEMANN,

ORD. PROFESSOR DER RECHTE AN DER UNIVERSITÄT BONN.

VIERTER BAND, ERSTE ABTHEILUNG.  
DAS SEERECHT.

*Tomo 42*

*R1291903*

LEIPZIG,

FUES'S VERLAG (R. REISLAND).

1884.





# HANDBUCH

DES

RECHTS

HANDBUCH DER RECHTSLEHRE

VON

DR. J. W. C. ROHM

Das Handbuch der Rechtslehre ist ein Werk, das sich an die Juristen aller Länder richtet. Es enthält die Grundgesetze der Rechtswissenschaft und die Lehren der einzelnen Rechtsgebiete. Die Darstellung ist klar und verständlich, so dass auch der Anfänger sich leicht in die Materie einfinden kann. Die neuesten Entscheidungen der Obergerichte sind sorgfältig in das Werk aufgenommen worden. Das Handbuch ist ein unverzichtbares Werk für jeden Juristen.

LEIPZIG

DR. W. FRIEDMANN

LEIPZIGER UNIVERSITÄT

UND RECHTSANWALTS

LEIPZIG

VERLAG VON C. F. W. SITTIG

## Berichtigungen.

---

Auf Wunsch der Herren Mitarbeiter füge ich folgende Berichtigungen oder Ergänzungen zu dem vorliegenden Theil bei.

1. In dem Literaturverzeichnis S. 16 ist zu Zeile 8 von unten zu bemerken: dass von Maude and Pollock, of the law of merchant shipping, 4 ed. auch Bd. 2, zu Zeile 5 von unten, dass von Maclachlan, on the law of merchant shipping eine dritte Auflage (London 1880) existirt.

2. Auf S. 46, in Not. 9 Zeile 5 derselben von unten, muss es statt „die Ersatzansprüche aus demselben Ereigniss“ heissen: „Die Ersatzansprüche, wenn auch aus verschiedenen Ereignissen“.

3. Zu S. 244 Not. 33 ist hinzuzufügen: Ueber die Accommodata siehe die werthvolle Untersuchung von W. Silberschmidt, die Commenda in ihrer frühesten Entwicklung bis zum 13. Jahrhundert. Würzburg 1884.

4. Auf S. 289 ist in Not. 14 zuzufügen: Vgl. jetzt die V.O. zur Verhütung des Zusammenstosses der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (R.G.Bl. 1880 S. 1 ff.). Art. 10 derselben ist durch die V.O. vom 16. Februar 1881 (ebendas. S. 28) wieder suspendirt.

Bonn, im Dezember 1883.

Der Herausgeber.

# Inhaltsverzeichnis

zu Abtheilung 1 des vierten Bandes.

Viertes Buch.

## Das Seerecht.

### Einleitung.

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Lewis in Berlin.)

|   | Seite |
|---|-------|
| I. Begriff des Seerechts. § 1 . . . . .     | 3     |
| II. Quellen und Literatur.                  |       |
| A. Aeltere Quellen. § 2 . . . . .           | 9     |
| B. Die Gesetze der Jetztzeit. § 3 . . . . . | 11    |
| C. Ausgewählte Literatur. § 4 . . . . .     | 14    |

### Abschnitt 1.

#### Allgemeine Lehren.

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Lewis in Berlin.)

Von den Seeschiffen und den darauf bezüglichen seerechtlichen Einrichtungen.

|  |    |
|--|----|
| A. Von den Seeschiffen und deren juristischen Eigenschaften. § 5 . . . . . | 18 |
| B. Die Flagge. § 6 . . . . .   | 29 |
| C. Schiffsregister und Certifikat. § 7 . . . . .                           | 33 |

### Abschnitt 2.

#### Von den Personen des Seerechts.

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Lewis in Berlin.)

I. Der Rheder und die Rhederei.

A. Der Rheder.

|   |    |
|---|----|
| 1. Erwerb des Eigenthums am Schiff. § 8 . . . . .   | 37 |
| 2. Die rechtliche Stellung des Rheders. § 9 . . . . .   | 40 |
| 3. Umfang der Haftung des Rheders für die Verbindlichkeiten aus dem Rhedereibetrieb. § 10 . . . . . | 44 |

B. Die Rhederei.

|   |    |
|---|----|
| 1. Gestalt und Charakter. § 11 . . . . .                          | 52 |
| 2. Begründung der Rhederei. § 12 . . . . .                        | 56 |
| 3. Die Rechtsverhältnisse der Rhederei nach Innen. § 13 . . . . . | 57 |
| 4. Rechtsverhältnisse der Rhederei nach Aussen. § 14 . . . . .    | 63 |
| 5. Der Korrespondentrheder. § 15 . . . . .                        | 66 |
| 6. Auflösung der Rhederei. § 16 . . . . .                         | 71 |

II. Der Schiffer.

|  |    |
|--|----|
| A. Die Stellung des Schiffers im Allgemeinen. § 17 . . . . .               | 74 |
| B. Vom Schiffsjournal und der Verklarung. § 18 . . . . .                   | 78 |
| C. Der Schiffer als Vertreter der Rheder. § 19 . . . . .                   | 82 |
| D. Verhältniss des Schiffers zum Rheder. § 20 . . . . .                    | 89 |
| E. Der Schiffer im Verhältniss zu den Ladungsinteressenten. § 21 . . . . . | 96 |

|  | Seite |
|--|-------|
| III. Die Schiffsmannschaft.  |       |
| A. Im Allgemeinen. § 22 . . . . .  | 104   |
| B. Von der Annahme der Schiffsmannschaft und der Anmusterung. § 23 . . . . . | 106   |
| C. Pflichten des Schiffsmanns. § 24 . . . . .                                | 108   |
| D. Rechte des Schiffsmanns. § 25 . . . . .                                   | 110   |
| E. Beendigung des Dienstverhältnisses. § 26 . . . . .                        | 113   |
| IV. Die Lootsen. § 27 . . . . .  | 117   |

## Abschnitt 3.

**Das Transportgeschäft.**

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Lewis in Berlin.)

|   |     |
|---|-----|
| I. Beförderung von Gütern.  |     |
| A. Natur und Arten des Frachtvertrags. § 28 . . . . .   | 123 |
| B. Vorbereitung des Transports.   |     |
| 1. Hierauf bezügliche Verpflichtungen des Verfrachters. § 29 . . . . .  | 128 |
| 2. Lieferung der Ladung Seitens des Befrachters. § 30 . . . . .   | 132 |
| 3. Die Abladung. § 31 . . . . .   | 135 |
| C. Antritt der Reise. § 32 . . . . .  | 145 |
| D. Die Löschung. § 33 . . . . .   | 146 |
| E. Verantwortlichkeit des Verfrachters aus dem Frachtvertrage. § 34 . . . . .   | 150 |
| F. Das Konnossement.  |     |
| 1. Natur und Form desselben. § 35 . . . . .   | 164 |
| 2. Die Wirkungen des Konnossements.   |     |
| a. Forderungsrecht des Empfängers. § 36 . . . . .   | 172 |
| b. Besitzübertragung mittelst des Konnossements. § 37 . . . . .   | 186 |
| 3. Von der Aushändigung der Waaren auf Grund des Konnossements und der Kollision verschiedener Konnossementsexemplare. § 38 . . . . . | 193 |
| G. Verpflichtungen des Destinatars. § 39 . . . . .  | 198 |
| H. Verpflichtungen des Befrachters nach geschehener Ablieferung der Güter. § 40 . . . . .   | 209 |
| J. Aufhebung des Frachtvertrags. § 41 . . . . .   | 212 |
| II. Beförderung von Reisenden.  |     |
| A. Natur des Ueberfahrtsvertrags. § 42 . . . . .  | 228 |
| B. Rechte des Reisenden. § 43 . . . . .   | 229 |
| C. Rechte des Transportunternehmers. § 44 . . . . .   | 232 |
| D. Auflösung des Vertrags. § 45 . . . . .   | 233 |

## Abschnitt 4.

**Die Bodmerci.**

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Schröder in Strassburg.)

|  |     |
|--|-----|
| I. Geschichte der Bodmerci. § 46 . . . . . | 235 |
| II. Das heutige Recht. § 47 . . . . .      | 250 |

## Abschnitt 5.

**Die Haverei.**

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Schröder in Strassburg.)

|  |     |
|--|-----|
| I. Grundbegriffe. § 48 . . . . .   | 259 |
| II. Voraussetzungen der grossen Haverei. § 49 . . . . .                          | 263 |
| III. Hauptfälle der grossen Haverei. § 50 . . . . .                              | 268 |
| IV. Die Havereivergütung. § 51 . . . . .   | 271 |
| V. Die Beitragspflichtigen. § 52 . . . . .                                       | 275 |
| VI. Die Abrechnung und die rechtliche Natur der Havereiforderung. § 53 . . . . . | 281 |
| VII. Zusammenstoss von Schiffen. § 54 . . . . .                                  | 287 |

## Abschnitt 6.

**Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.**

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Schröder in Strassburg.)

|                |     |
|----------------|-----|
| § 55 . . . . . | 296 |
|----------------|-----|

## Abschnitt 7.

**Die Pfandrechte an Schiff und Ladung.**

(Bearbeitet von Herrn Professor Dr. Schröder in Strassburg.)

|  |     |
|--|-----|
| I. Die vertragsmässige Schiffshypothek. § 56 . . . . . | 299 |
| II. Die Schiffsgläubiger. § 57 . . . . .               | 303 |
| III. Die Pfandrechte an der Ladung. § 58 . . . . .     | 311 |
| IV. Die Verjährung der Pfandrechte. § 59 . . . . .     | 319 |

## Abschnitt 8.

**Die Seeverversicherung.**

(Bearbeitet von Herrn Rechtsanwalt Dr. Reatz in Giessen.)

|   |     |
|---|-----|
| I. Begriff. Rechtsnormen. Literatur. Terminologie. § 60 . . . . .   | 320 |
| II. Personen. Fähigkeit. Stellvertretung. Versicherung für fremde Rechnung. § 61  | 326 |
| III. Gegenstand. Interesse.   |     |
| A. Im Allgemeinen. § 62 . . . . .   | 338 |
| B. Einzelne Interessen. § 63 . . . . .  | 348 |
| IV. Die Gefahren der Seeschiffahrt. Unfälle. § 64 . . . . .   | 360 |
| V. Der Seeverversicherungsvertrag.  |     |
| A. Accessorische Natur. Recht an einem Interesse. Ueberversicherung. Doppelversicherung. Versicherungswerth. § 65 . . . . . | 367 |
| B. Abschluss.   |     |
| 1. Wesentliche Bestandtheile. § 66 . . . . .  | 376 |
| 2. Insbesondere.  |     |
| a. Gegenstand. § 67 . . . . .   | 379 |
| b. Gefahren oder Unfälle. § 68 . . . . .  | 382 |
| 3. Versicherungszeit. § 69 . . . . .  | 393 |
| 4. Die versicherte Reise. § 70 . . . . .  | 407 |
| Anhang.   |     |
| 5. Versprechen des Schadensersatzes. § 71 . . . . .   | 416 |
| 6. Versprechen der Prämie. § 72 . . . . .   | 427 |
| C. Wirkungen.   |     |
| 1. Im Allgemeinen. § 73 . . . . .   | 429 |
| 2. Die Obligationen aus der Geschäftsführung. § 74 . . . . .  | 432 |
| 3. Die Schadensersatzpflicht.   |     |
| a. Allgemeine Grundsätze. § 75 . . . . .  | 436 |
| b. Der Schaden. § 76 . . . . .  | 440 |
| c. Insbesondere Totalverlust. § 77 . . . . .  | 445 |
| d. Partieller Schaden. § 78 . . . . .   | 458 |
| e. Erfüllung. § 79 . . . . .  | 461 |
| 4. Die Prämienschuld. § 80 . . . . .  | 464 |
| D. Wiederaufhebung des Versicherungsvertrags. § 81 . . . . .  | 465 |
| E. Verjährung. § 82 . . . . .   | 466 |

Viertes Buch.

---

Das Seerecht.

---



# Einleitung.

(Von Herrn Professor Dr. Lewis zu Berlin.)

## I. Begriff des Seerechts.

### § 1.

I. Das Seerecht begreift die Normen, welche sich ausschliesslich auf die Seeschiffahrt beziehen. Da diese Normen zum Theil privatrechtlicher, zum Theil staatsrechtlicher, zum Theil völkerrechtlicher Natur sind, so unterscheidet man wohl **Privat-, Staats-, Völker-** (resp. internationales öffentliches) **Seerecht.**<sup>1)</sup> Als Bestandtheil des Handelsrechts nach dem hier beobachteten Plane und im Anschluss an das D.H.G.B. ist nur das Privat-Seerecht darzustellen, wenschon eine ganze Reihe von Rechtsinstituten und Rechtssätzen des öffentlichen Rechts, namentlich des Verwaltungsrechts ebenso wenig von der Darstellung ausgeschlossen werden dürfen, als sie das D. H.G.B., welches die in Rede stehende Materie mit einem noch weniger umfassenden Ausdrucke als Recht des „Seehandels“ bezeichnet, ausgeschieden hat.<sup>2)</sup>

II. Das Seerecht regelt die Rechtsverhältnisse, welche sich an die **Seeschiffahrt** knüpfen, und nur diese Rechtsverhältnisse. Für den Begriff der Seefahrt sind maassgebend die in den seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen,<sup>3)</sup> wenn nicht dieser Begriff von Staatswegen, durch Gesetz

<sup>1)</sup> Vgl. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht, Berlin 1882, S. 1.

<sup>2)</sup> Dabin gehören u. A. die Vorschriften über die Führung der Flagge und über die Schiffsregister, welche freilich durch das Bundes- (jetzt Reichs-) Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. Oktbr. 1867 ersetzt worden sind, verschiedene Bestimmungen aus dem Titel über den Schiffer; wogegen der Titel von der Schiffsmannschaft rein privatrechtlicher Natur war, während die R.Seemanns-Ord. vom 27. Dezbr. 1872 sowohl das öffentliche, wie das Privatrecht in Betreff der Schiffleute umfasst. Dagegen ist z. B. das Auswanderungswesen auszuschliessen, um so mehr, als in dieser Beziehung durch das H.G.B. (Art. 679) die Landesgesetze selbst in ihren privatrechtlichen Bestimmungen ausdrücklich aufrecht erhalten worden sind. Dasselbe gilt vom Lootsenwesen; auch dieses untersteht lediglich landesgesetzlichen Regeln.

<sup>3)</sup> In einem Erkenntniss des Handelsgerichts zu Antwerpen vom 8. Mai 1876 heisst es z. B., dass die Fahrt auf der Schelde von Antwerpen abwärts stets als Seefahrt be-



oder im Verordnungswege festgestellt ist. Letzteres ist für das Deutsche Reich geschehen.<sup>4)</sup>

III. Zur Seeschifffahrt gehört auch die **Küstenschifffahrt**, betrieben lediglich zwischen verschiedenen Häfen desselben Landes,<sup>5)</sup> wenschon für diese einzelne besondere Bestimmungen gelten.<sup>6)</sup> Dagegen steht die **Schifffahrt auf Flüssen und Binnengewässern** nicht unter den für die Seeschifffahrt geltenden

trachtet worden wäre. Nicht unbedingt maassgebend ist dafür das Vorhandensein von Ebbe und Fluth. Vgl. Desjardins, *Traité de droit commercial maritime* I S. 78.

<sup>4)</sup> Bekanntmachung des Bundesraths über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. Nov. 1873 § 1: „Als Seefahrt“ im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. Oktbr. 1867 (Bundes-Gesetzblatt S. 35) ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt ausserhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen: 1) bei Memel ausserhalb der Mündung des Kurischen Haffs, — 2) bei Pillau ausserhalb des Pillauer Tiefs, — 3) bei Neufahrwasser ausserhalb der Mündung der Weichsel, — 4) in der Putziger Wiek ausserhalb Rewa und Heisternest, — 5) bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde ausserhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie ausserhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Rügen, — 6) bei Rügen östlich: ausserhalb der Insel Rügen und dem Thiessower Höft, westlich: ausserhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie ausserhalb des Bock bei Barhöft, — 7) bei Wismar ausserhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, sowie ausserhalb Tarnewitz, — 8) auf der Kieler Fördrde ausserhalb Stein bei Labö und Bülk, — 9) auf der Eckern Fördrde ausserhalb Nienhof und Bocknis, — 10) bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade ausserhalb Birknakke und Kekenis-Leuchthurm, sowie ausserhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved, — 11) bei Hadersleben ausserhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage, — 12) bei Husum ausserhalb Nordstrand, — 13) auf der Eider ausserhalb Vollerwiek und Hundeknoll, — 14) auf der Elbe ausserhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugel-Bake bei Döse, — 15) auf der Weser ausserhalb Kappel und Langwarden, — 16) auf der Jade ausserhalb Langwarden und Schillighörn, — 17) auf der Ems ausserhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.“

<sup>5)</sup> In Oesterreich unterscheidet man kleine und grosse Küstenfahrt (Ges. über die Registrirung der Seehandelsschiffe vom 7. Mai 1879 § 5). Erstere erstreckt sich auf das Adriatische (cit. Ges. § 6, woselbst die Grenzen genauer angegeben sind), letztere ausserdem auf das Mittelländische, das Schwarze und Asowsche Meer, den Suez-Kanal und das Rothe Meer (§ 7, daselbst auch die Grenzen). Ebenso werden in Frankreich unterschieden *petit cabotage*, Frachtschifffahrt zwischen Häfen desselben Meeres, und *grand cabotage*, zwischen Häfen verschiedener Meere. Vgl. Desjardins I S. 94 f.

<sup>6)</sup> Die wichtigste derselben ist öffentlichrechtlicher Natur, nämlich die ausschliessliche Einräumung des Rechts der Küstenfrachtfahrt an nationale Schiffe, wie es z. B. in Frankreich, in Spanien, Portugal, Russland der Fall ist, jetzt auch im Deutschen Reich auf Grund des Reichsgesetzes, betreffend die Küstenfrachtfahrt vom 22. Mai 1881 (Ausnahmen zu Gunsten der Schiffe bestimmter fremder Staaten: § 2 des Ges., Kaiserl. Verordn., betreffend die Berechtigung fremder Flaggen zur Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt, vom 29. Dezbr. 1881, wie solche auch im Auslande vorkommen, vgl. Desjardins I S. 94 ff.). Ausserdem Gestattung von Deckladungen, vgl. D. H.G.B. Art. 567, 710; Befreiung von der Pflicht zur Registrirung der Schiffe und der Journalführung, welche Bestimmungen jedoch nach Deutschem Recht nicht für Küstenfahrer allein, sondern auch für kleine Fahrzeuge überhaupt gelten: Reichsges., betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. Juni 1873 § 1, D.H.G.B. Art. 489, Preuss.Einf.G. Art. 55, Hannöv. § 34, Schlesw.-Holst. § 68, Meckl.-Schwerin § 57, Oldeno. Art. 29, Brem. § 41, Hamb. § 47.

Regeln.<sup>7)</sup> Allerdings können diese durch Gesetz für die Flussschiffahrt für maassgebend erklärt werden, sei es überhaupt soweit sie darauf anwendbar sind, sei es für gewisse Rechtsverhältnisse und unter bestimmten Voraussetzungen.<sup>8)</sup> Im Deutschen Reich finden nach mehreren Landesgesetzen die Bestimmungen über die Kollision der Seeschiffe (Art. 736—741 H.G.B.),<sup>9)</sup> nach einigen von diesen auch die hierauf sich beziehenden Vorschriften über die Verjährung (Art. 906 ff.)<sup>10)</sup> Anwendung; nach dem Oldenburgischen Einführungs-Gesetz noch die über die Schiffsgläubiger.<sup>11)</sup> Abgesehen hiervon, sind die seerechtlichen Vorschriften des D. H.G.B. für die Verhältnisse der Fluss- und Binnenschiffahrt weder direkt maassgebend,<sup>12)</sup> noch hat sich für eine analoge Anwendung derselben eine allgemeine Rechtsanschauung gebildet.<sup>13)</sup> Der Transport auf Binnengewässern ist gerade umgekehrt unter die Regeln des Landfracht-Geschäfts gestellt worden.<sup>14)</sup>

IV. In noch höherem Maasse als der Handel überhaupt führt der Seeverkehr Angehörige der verschiedensten Nationen zusammen und betheilt solche bei demselben Rechtsverhältnisse oder einem Komplex von Rechtsverhältnissen, welche miteinander in Verbindung stehen, und von denen das eine aus dem andren hervorgeht, resp. um des anderen willen da ist. Daher sollten im Seerecht mehr als in irgend einer anderen Partie des Rechts die **nationalen** Eigenthümlichkeiten abgeschliffen sein und die Rechtsinstitute einen gleichartigen Charakter haben. Allein der Nothwendigkeit einer gleichförmigen Rechtsbildung wurde — wie ein geistvoller französischer Schriftsteller<sup>15)</sup> darlegt — im Alterthum und im Mittelalter in höherem Maasse Rechnung getragen, wie in der neueren Zeit. Zur Zeit der römischen Weltherrschaft scheint die *lex Rhodia*

<sup>7)</sup> Vgl. Seufferts Arch. II Nr. 86.

<sup>8)</sup> So stellt das Holländ. H.G.B. Art. 743 die vom Auslande kommenden oder ins Ausland gehenden Schiffe, welche Flüsse und Binnengewässer befahren, den Seeschiffen gleich und unterwirft dieselben demgemäss den für die letzteren geltenden Bestimmungen, soweit die Umstände es zulassen und nicht spezielle Reglements und Verordnungen Platz greifen. Für Preussen waren gewisse Bestimmungen des Seerechts gleichfalls auf Stromschiffe für anwendbar erklärt: § 1933 Preuss. A. L.R. II, 8. Kab.Ordres vom 23. Septbr. 1835 u. vom 14. Juli 1841; vgl. dazu die der Cirkularverf. des preuss. Handelsministers v. 31. Dezbr. 1861 beigefügte Denkschrift (Staatsanzeiger v. 1862 Nr. 7, zum Theil auch abgedruckt bei Makower, Komm. zu Art. 390.

<sup>9)</sup> Hannöv. Einf.Ges. § 39, Lauenb. § 56, Schleswig-Holstein. § 78, Brem. § 46. Hamb. § 54, Mecklenb.-Schwerin § 73, Mecklenb.-Strelitz § 3, Oldenb. Art. 33 § 1.

<sup>10)</sup> Hannöv., Lauenb., Schlesw.-Holst., Hamb. Einf.Ges. a. a. O.

<sup>11)</sup> Art. 33 § 2. Auf die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung freilich nur soweit, „als dieselben aus den letzten beiden Jahren herrühren, wo das Schiff bemannet war.“

<sup>12)</sup> Bei Berathung des H.G.B. waltete zuerst die Absicht ob, die für die Flussschiffahrt anwendbaren Bestimmungen des Seerechts in einem besonderen Abschnitt zusammenzustellen; später wurde dieselbe indes wieder aufgegeben. Vgl. Prot. II S. 515 f., VIII S. 4490, IX S. 5126 f.

<sup>13)</sup> Entsch. d. R.O.H.G. VI S. 396 f., XXIV S. 418. Entsch. des [R.G.Civ.S. V S. 91 f.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 390, 420.

<sup>15)</sup> Courcy, Questions de droit maritime I, Paris 1877, S. 5 ff.

den Charakter eines gemeinsamen Rechts, eines *ius gentium* aller seefahrenden Völker der damaligen civilisirten Welt gehabt zu haben, und im Mittelalter hatten eine ähnliche Bedeutung das Konsulat der See und die Wisbyschen Gesetze.<sup>16)</sup> In der neueren Zeit hat allerdings der französische Code de commerce dadurch, dass er die Grundlage einer Reihe späterer Handelsgesetzbücher geworden ist, ein weiteres Herrschaftsgebiet erhalten,<sup>17)</sup> auch gibt es im Seerecht wohl schwerlich Rechtsinstitute, welche nicht allen seefahrenden Nationen gemeinsam, sondern einem einzelnen Volke eigenthümlich wären. Allein im einzelnen fehlt es nicht an den weitgehendsten Verschiedenheiten in dem Rechte der verschiedenen Staaten, und die wohl hier und da aufgetauchte Idee, ein gemeinsames Seerecht aller civilisirten Nationen herzustellen oder anzubahnen, ist bis jetzt ihrer Verwirklichung noch nicht näher gerückt. Hat es doch nicht einmal gelingen wollen, bei einzelnen dem Umfange nach beschränkten Rechtsmaterien über die Annahme bestimmter Regeln eine Uebereinstimmung der Regierungen herbeizuführen.<sup>18)</sup>

V. Bei dieser Sachlage ist die Lehre von der **Kollision der Rechtsquellen** für das Seerecht von der grössten Bedeutung. Die allgemeinen Grundsätze dieser Lehre kommen natürlich auch hier zur Anwendung. Speziell wird auf die oben (Bd. I S. 105 ff.) gegebene Darstellung verwiesen. Nur zwei Punkte sind noch zu berühren. Nämlich die Frage, nach welchem Recht sich die Haftung des Rheders richtet, wenn er wegen Handlungen der Besatzung, die im Auslande stattgefunden, in Anspruch genommen wird? und welches Recht für die Feststellung und Vertheilung der in grosser Havarie zu ersetzenden Schäden maassgebend ist?

Was nun die Verpflichtung des Rheders durch Rechtsgeschäfte und sonstige Rechtshandlungen des Schiffers betrifft, so ist dieselbe die Folge des in der Anstellung des letzteren liegenden stillschweigenden (weil vom Gesetz darin gefundenen) Auftrags, eine Reihe von Geschäften und Rechtshandlungen erforderlichen Falls für den Rheder vorzunehmen. Inhalt und Umfang der hierauf beruhenden Vollmacht kann sich naturgemäss, wie bei einer auf einem ausdrücklichen Mandat beruhenden Vollmacht,<sup>19)</sup> nur nach dem Rechte richten, unter

<sup>16)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 1 S. 292 Not. 5.

<sup>17)</sup> Vgl. Laurin bei Cresp, Cours de droit maritime I S. 9 f.

<sup>18)</sup> Die seit mehr als 20 Jahren von den interessirten Kreisen und der englischen Association for the Reform and Codification of the Law of Nations lebhaft verfolgte Idee, die störendsten Divergenzen, welche in den Seerechten der verschiedenen Nationen in Betreff der Behandlung der Havariegrösse bestehen, durch gewisse allgemein adoptirte Grundsätze zu beseitigen, hat nicht mehr als eine wohlwollende Erwägung Seitens der einen oder andern Regierung erfahren. Seit dem Jahr 1879 scheint die Angelegenheit — was die Regierungen anlangt — vollständig zu ruhen. Erfreulich ist es immerhin, dass weite Kreise der Interessenten gewisser Länder durch Privatdispositionen den von der genannten Association vorgeschlagenen gemeinsamen Grundsätzen in Betreff der Havariegrösse-Regulirung, den s. g. York and Antwerp Rules, sich unterworfen haben und damit ein internationales Gewohnheitsrecht anbahnen. Vgl. Lewis in Goldschmidts Zeitschr. XXIV S. 491 ff.

<sup>19)</sup> Vgl. Bar, Das internationale Privat- und Strafrecht S. 260 ff.

dessen Herrschaft der Auftrag erteilt wurde, d. h. die Anstellung erfolgte, speziell nach dem im Heimatshafen des Schiffs geltenden Recht.<sup>20)</sup> Dieses ist maassgebend für die Rechtshandlungen,<sup>21)</sup> für welche der Rheder einzustehen hat, aber auch für den Umfang, in welchem der Rheder dafür haftet. Nach eben demselben Recht ist die Haftung des Rheders aus einem Verschulden der Personen der Besatzung zu beurtheilen, d. h. die Frage, ob für ein bestimmtes Verschulden der Rheder überhaupt haftet, und in welchem Umfange? Wenn nämlich der Rheder für das Verschulden Anderer einzustehen hat, so ist das eine durch das Gesetz mit der von ihm oder in seinem Namen vorgenommenen Anstellung verbundene Folge. Dieses Gesetz aber kann kein anderes sein als das Gesetz seines Landes; denn nur dieses ist für ihn Recht (wenn er nicht etwa ein fremdes Gesetz als für ihn maassgebend anerkannt hat.)<sup>22)</sup> Nur den Folgen, welche dieses Gesetz mit der Anstellung von Personen der Schiffsbesatzung verbindet, kann er sich durch die Anstellung haben unterwerfen wollen.<sup>23)</sup> Diese Sätze werden von der Praxis der meisten seefahrenden Nationen anerkannt.<sup>24)</sup>

Für die Feststellung und Vertheilung der Schäden in der grossen Havarie ist maassgebend das Recht des Orts, wo die Dispache aufgemacht wird. Dieser Ort ist naturgemäss der Ort, wo die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung aufhört, da hierauf die Regelung der Seeschäden in der Havariegrosse beruht,<sup>25)</sup> also der Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, der Hafen, in welchem die Reise endet.<sup>26)</sup> Auch dieses Prinzip ist durch die Praxis in den

<sup>20)</sup> So auch Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 98, VIII S. 151 f.

<sup>21)</sup> Für die Folgen, welche sich an Konnossemente knüpfen, ist natürlich in Gemässheit der allgemeinen Rechtsregeln das Recht des Orts maassgebend, wo dieselben geltend gemacht werden: Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 194 f.

<sup>22)</sup> Diese Unterwerfung kann nicht nur durch eine ausdrückliche Erklärung, sondern auch durch konkludente Handlungen erfolgen. S. darüber Sammlung der Erkenntnisse des O.A.G. zu Lübeck in Hamb. Rechtssachen III S. 366, Ullrichs Sammlung Nr. 281 (Heft 2 S. 220 f.). Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 94 f.

<sup>23)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 85 ff.

<sup>24)</sup> Ebenso Asser-Cohn, Das internationale Privatrecht, Berlin 1880, S. 120 f. Die englische und amerikanische Praxis lassen für die Obligirung des Rheders durch den Schiffer das Recht der Flagge (das des Heimatshafens des Schiffs, resp. Domizils des Rheders) maassgebend sein: Story, On the conflict of laws § 286 b und c. Abbott S. 256, vgl. Maclachlan S. 166 ff. Ebenso neigt man sich in Frankreich dieser Ansicht zu: Desjardins II S. 77. Für die Fälle freilich, in denen das Englische Recht eine auf einen bestimmten Werth des Schiffs beschränkte Haftung statuirt, gilt dieses englische Prinzip nach der ausdrücklichen Bestimmung der Merchant Shipping Acts Amendment Act v. 1862 sect. 54 ebensowohl für Einheimische, wie Fremde („the owners of any ship, whether British or foreign“).

<sup>25)</sup> S. Voigt, N. Arch. f. H.R. I S. 307. Entsch. des R.O.H.G. VII S. 169, VIII S. 294 f. Dass gerade das Recht des Ortes maassgebend ist, wo die Gefahrgemeinschaft ihr Ende erreicht, hat wohl seinen Grund darin, dass „die Dispachirung nach dem Recht eines anderen Platzes, wenn überhaupt, schwer und selten mit voller Zuverlässigkeit durchführbar“ sein würde: Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 295.

<sup>26)</sup> So nach älterem Recht: Büsch, Darstellung der Handlung I S. 314 f., II S. 459 ff. Benecke-Nolte, System des See-Assekuranzwesens II S. 723 ff. Voigt, N. Arch.

meisten Seestaaten, wenschon in Einzelheiten die Ansichten auseinandergelien,<sup>27)</sup> im wesentlichen anerkannt.<sup>28)</sup> Natürlich kommt dieses Recht dann nicht zur Anwendung, wenn die Beteiligten sich einem anderen Rechte in dieser Beziehung unterwerfen; was auch von vornherein durch eine Klausel der Chartepartie oder des Konnossements geschehen kann.<sup>29)</sup> Und ebenso wenig ist das Havariégrosse-Recht des Dispachirungsorts maassgebend, wenn durch die daselbst geltenden Gesetze oder Gebräuche die Beobachtung eines anderen Rechts, z. B. des Abgangsorts für die Havarieregulirung entweder überhaupt oder unter gewissen Umständen vorgeschrieben wird.<sup>30)</sup>

für H.R. I S. 211, 214, 225 f., 307 ff. Ullrichs Sammlung Nr. 250, 353. Seebohms Sammlung Nr. 61, 128, 170, 188. Ebenso nach dem D. H.G.B. auf Grundlage der Art. 729 und 839; vgl. Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 291—294. Lewis, Seerecht II S. 69 f.

<sup>27)</sup> S. Asser-Cohn, Das internationale Privatrecht S. 129 ff.

<sup>28)</sup> So die englische und amerikanische Praxis: Abbott S. 533 ff. Arnould, On the law of marine insurance (5. ed.) II S. 872 f. Maclachlan S. 640. Kent, Commentaries on American law (10. ed.) III S. 339; — die französische: Bédarride V Nr. 1825 f., 1828, 1830, 1853—1856. Frignet, Traité des avaries II Nr. 537, 540, 545 f., 548 ff.; — die holländische: Holtius, Voorlezingen over handels- en zeeregt III S. 307.

<sup>29)</sup> Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 14. Oktbr. 1865 (Kierulffs Samml. I S. 923). Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 2 ff. Solche Klauseln sind: All questions of general average to be settled according to the custom of the London underwriters at Lloyds; oder: General average payable according to York and Antwerp Rules (wodurch die von der Association for the Reform and Codification of the law of Nation über die Havariégrosse gefassten Beschlüsse für maassgebend erklärt werden).

<sup>30)</sup> S. Prot. VII S. 3529. Entsch. d. R.O.H.G. VIII S. 294.

## II. Quellen und Literatur.

### § 2.

#### A. Aeltere Quellen.<sup>1)</sup>

Das Römische Recht hat dem Seerecht ebenso wenig eine gesonderte Darstellung zu Theil werden lassen als dem Handelsrecht überhaupt. Doch sind einige seerechtliche Institute, welche theils in das heutige Recht unverändert herübergenommen sind, theils die Grundlage moderner Institute bilden, durch das Römische Recht vollständig ausgebildet, und einzelne Titel der Sammlungen des Corpus iuris civilis sind auch fast ausschliesslich solchen gewidmet. Die auf das Seerecht bezüglichen Stellen des Römischen Rechts sind zusammengestellt in der Sammlung von Pardessus I S. 85—132.

In den Quellen des Römischen Rechts geschieht der *lex Rhodia* Erwähnung, ohne dass jedoch daraus ersichtlich, ob es ein geschriebenes Rhodisches Seerecht gegeben habe. So viel steht fest, dass die noch jetzt unter dem Namen der Rhodischen Seegesetze erhaltene Sammlung nicht das Rhodische Seerecht enthält, wie es zur Zeit der klassischen römischen Juristen in Geltung war. Vielmehr ist die aus drei nicht miteinander zusammenhängenden und erst spät (nach der Justinianischen Kodifikation, zum Theil erst nach den Basiliken) entstandenen Stücken bestehende Sammlung eine Privatarbeit. Die Rechtsregeln, welche sie enthält, sind gewohnheitsrechtliche Sätze. Abgedruckt ist die Sammlung bei Pardessus I S. 231—260.

Auch dem Mittelalter fehlen Gesetze, wodurch das Seerecht der seefahrenden Nationen normirt würde. Vielmehr bestand das Recht fast lediglich in der Gewohnheit und wurde durch diese fortgebildet. Schon frühzeitig aber veranstalteten Privatmänner Sammlungen der Seerechtsgewohnheiten, welche sehr bald nach ihrer Entstehung gleich Gesetzbüchern angewendet wurden, und zwar weit über die Grenzen des Landes hinaus, dem ihre Verfasser angehörten.

Solche Sammlungen sind:

---

<sup>1)</sup> Sammlungen von älteren Quellen des Seerechts: Pardessus, Collection des lois maritimes (bis zum 18. Jahrhundert) 6 Bnde., Paris 1823—45. Travers Twiss, Monumenta iuridica. The black book of the Admiralty 4 Bnde., London 1871—76.

Das Seerecht von **Oleron**, *Roole des jugemens d'Oléron*. (Pardessus I S. 323—354) in seiner ältesten, nach Annahme der meisten Schriftsteller noch dem 11. Jahrhundert angehörenden und an der Westküste von Frankreich entstandenen Gestalt eine Sammlung von seerechtlichen Rechtssprüchen, welche später mannigfache Zusätze erhielt, indem die Handschriften sehr verschiedenartige Gestalten zeigen. Die Sammlung ist namentlich in Frankreich, aber auch in England und Castilien zu grossem Ansehen gelangt. Lediglich eine vlämische Uebersetzung der ursprünglichen Oleronschen Sammlung sind die **Vonnesse** (Urtheilsfindungen) **van Damme** oder — wie sie auch bezeichnet werden — **Gesetze von Westeapellen** (Pardessus I S. 371—392).

Das Seerecht von **Amalfi**, *tabula Amalphytana* (herausgegeben von Laband in Goldschmidts Zeitschrift VII S. 296 ff.), in der jetzigen Gestalt um die Mitte des 14. Jahrhunderts entstanden und aus einem lateinischen und einem italienischen Stück bestehend, deren ersteres wohl ein Gerichtsweisthum ist. Die Sammlung soll noch im 16. Jahrhundert im Königreich beider Sicilien legis vicem gehabt haben.

Das **Konsulat der See**, *Consulado del mare* (Pardessus II S. 49—368) eine wohl im 14. Jahrhundert in Barcelona (oder Marseille?) veranstaltete Sammlung alter Seegebräuche, namentlich des Mittelländischen Meeres.

Das **Wisbysehe Seerecht** (Pardessus I S. 463—524. Schlyter, *corpus iuris Visbyensis urbici et maritimi*, Lund 1853) eine im nördlichen Europa, (aber nicht in Wisby auf Gothland) im 15. Jahrhundert<sup>2)</sup> gemachte Rechtssammlung, welche auf einer Verbindung der in Holland entstandenen Ordinance oder des Amsterdamer Seerechts und der Vonnesse van Damme beruht, später aber Zusätze aus dem Lübschen Recht erhalten hat.

**Guidon de la mer** (Pardessus II S. 377—432), eine in Frankreich entstandene Arbeit aus dem Ende des 16. Jahrhunderts.

Die weiteste Verbreitung von diesen Sammlungen fanden das Konsulat der See und das Wisbysche Seerecht, und zwar hatte letzteres namentlich Geltung in den nördlichen, das Konsulat in den südlichen Meeren Europas.

In der neueren Zeit bemächtigte sich die Gesetzgebung mehr und mehr fast des ganzen Gebietes des Seerechts. Schon in dem **Hanseatischen Seerecht** haben wir Gesetzesrecht. Mit diesem Ausdruck bezeichnet man die Hanse-Rezesse von 1369 bis 1614, und zwar besonders den des zuletzt genannten Jahres, der auch unter dem Titel veröffentlicht ist: *Der Ehrbaren Hansee-Städte Schiffsordnung und Seerecht etc.* (Pardessus II S. 455—558).

Ferner sind von deutschen Gesetzen hier zu nennen: Das **Revidirte Lübsche Recht** B. VI, sowie B. III Tit. 4 und 13, B. IV Tit. 1; das **Hamburgische Stadtrecht** von 1603, Th. II Tit. 13—19;<sup>3)</sup> das **Preussische Allgemeine Landrecht**, Th. II Tit. 8 §§ 1389—2451.

<sup>2)</sup> Nach. R. Wagner (*Goldschmidts Zeitschr.* XXVII S. 393 ff.) auf Veranstaltung des Hansabundes.

<sup>3)</sup> Dazu Langenbeck, *Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht*. Hamburg 1727.

Von der allergrössten Bedeutung aber für das ganze moderne Seerecht ist geworden die von Ludwig XIV. erlassene **Ordonnance touchant la marine** (auch *ordonnance de la marine* genannt) vom August 1681 (Pardessus IV S. 325—418). Dieselbe behandelt nicht nur das Privatseerecht, sondern auch das öffentliche und das Seevölkerrecht. Sie ist in ihrem privatrechtlichen Theil durch den Code de commerce ausser Kraft gesetzt, gilt aber noch für das öffentliche Recht und subsidiär da, wo der Code schweigt.

Ein ausgedehntes Herrschaftsgebiet hat auch erhalten die **Ordonnanz von Bilbao**, die in ihrer letzten, unter einem gewissen Einfluss der französischen *ordonnance du commerce* und *ordonnance de la marine* entstandenen Redaktion (*Ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratacion de la villa de Bilbao*), 1737 von Philipp V. bestätigt ist und das Seerecht namentlich in den Kapiteln 19 bis 29 behandelt. Dieselbe hat später Geltung in Spanien und in den spanischen Kolonien gefunden, und besteht diese in Paraguay noch fort.<sup>4)</sup>

## § 3.

B. Die Gesetze der Jetztzeit.<sup>1)</sup>

Das Seerecht, soweit es privatrechtlicher Natur ist, bildet in den neueren Gesetzgebungen fast durchweg einen Bestandtheil der betreffenden Handelsgesetzbücher, und es ist daher in dieser Hinsicht auf die in Bd. I (S. 120—128) gegebene Zusammenstellung zu verweisen. Nur folgende Bemerkungen mögen zur Ergänzung des über die Handelsgesetzbücher Gesagten hier Platz greifen.

Das das Seerecht enthaltende zweite Buch des **französischen Code de commerce** (art. 190—436) vom 15. Septbr. 1807 ist fast lediglich ein Auszug aus der *ordonnance de la marine*, und noch dazu von nicht sonderlich sachverständiger Hand. Eine ganze Reihe der Bestimmungen desselben sind veraltet.<sup>2)</sup> In der neueren Zeit ist eine Revision des Code in Angriff genommen. Eine im Jahre 1865 niedergesetzte Kommission hat den Entwurf eines neuen, zur Ersetzung des B. II des Code de commerce bestimmten Gesetzes ausgearbeitet.<sup>3)</sup> Der Entwurf ist liegen geblieben. Doch ist aus ihm später hervorgegangen das Gesetz über die *hypothèque maritime* (*loi, qui rend les navires susceptibles d'hypothèque*) vom 10. Dezbr. 1874 (abgedruckt in Goldschmidts Zeitschrift XXII

<sup>4)</sup> Dagegen nicht mehr in Guatemala und Honduras, wie Bd. I S. 127 noch angegeben, vielmehr sind hier neuerdings eigene Gesetze erlassen. Der *Codigo de comercio* von Guatemala vom 15. September 1877 stimmt in seinem dritten, den Seehandel normirenden Buch vollständig überein mit dem entsprechenden Abschnitt des H.G.B. von Chile. Vgl. Gotthelf Meyer in Grünhuts Zeitschr. f. d. Priv.- u. öffentl. R. der Gegenwart VII S. 218. *Journal de droit international privé* III S. 178.

<sup>1)</sup> Anthoine de Saint-Joseph, *concordance entre les codes de commerce étrangers et le code de commerce français*. Paris 1844, 2. éd. 1851.

<sup>2)</sup> Vgl. Courcy, *Questions maritimes* I S. 8 f.

<sup>3)</sup> Vgl. Duhn in Goldschmidts Zeitschr. XIV S. 89 ff., Laurin bei Cresp I S. 16 Not. 20.



S. 175 ff.) In den letzten Jahren ist die französische Volksvertretung von Neuem mit einem die Revision einzelner Theile des Seerechts bezweckenden Gesetzentwurf befasst worden, und in der Session des Jahres 1877 ist der Entwurf in der vom Senat festgestellten Gestalt an die Deputirtenkammer gelangt. Hier ist derselbe von der commission de la marine marchande, welche über ihn schriftlichen Bericht erstattet hat, durchberathen. Weiteres ist aber in der Sache bis jetzt noch nicht erfolgt. In dem Entwurf werden die Art. 259, 318, 386 des Code de commerce aufgehoben, die Art. 216, 258, 262, 263, 265, 315, 334 und 347 modificirt, und dabei wird den Verhältnissen der Jetztzeit mehr Rechnung getragen.

Von den auf der Grundlage des Code beruhenden Gesetzen behandeln die Seerechtsverhältnisse viel eingehender als dieser: der **spanische Código de comercio** vom 30. Mai 1829 (deutsche Uebersetzung von Schumacher, Hamburg 1832) B. III (Art. 583—1000), der **portugiesische Código commercial** vom 18. September 1833 Th. II (Art. 1287—1860) und das **niederländische Wetboek van Koophandel** vom 10. April 1838 (deutsche Uebersetzung von Schumacher, Hamburg 1840. Eine wohl amtliche Ausgabe mit synoptisch zusammengestellten holländischen und französischen Text, Haag 1874.) B. II (Art. 309—747, mit Ausschluss der Artikel 686—695).

In **Belgien** ist das B. II des daselbst mit dem 1. Januar 1808 in Kraft getretenen Code de commerce ersetzt durch das Gesetz vom 21. August 1879, das sich auch an den Code anlehnt, aber manche Lücken dieses Gesetzbuchs ausfüllt und den Bedürfnissen der Jetztzeit mehr Rechnung trägt. (Nur die Bestimmungen der Art. 197—215 des Code de commerce sind in Kraft geblieben und dem Code de procedure civile angehängt.)

In **Italien** ist eine neue Redaktion des **Codice di commercio**, der im B. II del commercio marittimo e della navigazione handelt, mittelst Gesetzes vom 2. April 1882 publizirt worden und soll spätestens mit dem 1. Jan. 1883 in Kraft treten.

Von den skandinavischen Staaten haben Norwegen und Schweden eigene Seegesetze, **Norwegen** vom 24. März 1860,<sup>4)</sup> (deutsche Uebersetzung bis Art. 122 von Claussen in Goldschmidts Zeitschrift VI S. 258—313; französische Uebersetzung neben dem Originaltext im Recueil de lois, résolutions, circulaires etc. concernant le commerce et la navigation du royaume de Norvège, publié à l'usage des consuls des Royaumes unis par le ministère de l'intérieur, Christiania 1861), **Schweden** vom 23. Februar 1864. Dagegen gilt in **Dänemark** noch das 4. Buch des **Gesetzbuchs König Christians V.** (Kong Christian den Femtes Danske lov) vom 15. April 1683.

Auch für **Finnland** ist ein besonderes Seegesetz vom 9. Juni 1873 (französische Uebersetzung Helsingfors 1877) erlassen.

Vom **englischen Seerecht** welches ebenso wenig wie das Handelsrecht

<sup>4)</sup> Neben dem Seegesetz sind bestehen geblieben einige Bestimmungen des mit dem Danske lov übereinstimmenden Norske lov Christians V. vom 15. April 1687 B. IV über Seeverversicherung (C. 6).

kodifizirt ist, umfassen einen grossen Theil eine Reihe von Gesetzen, die in der neueren Zeit erlassen sind,<sup>5)</sup> nämlich:

The Merchant Shipping Act vom 10. August 1854 (17 u. 18 Victoria c. 104), — Merchant Shipping Repeal Act vom 11. August 1854 (17 u. 18 Vict. c. 120), — Merchant Shipping Act Amendment Act vom 14. August 1855 (18 u. 19 Vict. c. 91), — Bills of Lading Act vom 14. August 1855 (18 u. 19 Vict. c. 111), — Passengers Act vom 14. August 1855 (18 u. 19 Vict. c. 119), — Merchant Shipping Acts Amendment Act vom 29. Juli 1862 (25 u. 26 Vict. c. 63), — Passengers Act Amendment Act vom 13. Juli 1863 (26 u. 27 Vict. c. 51), — Merchant Shipping Act vom 20. August 1867 (30 u. 31 Vict. c. 124), — County Courts Admiralty Jurisdiction Act vom 31. Juli 1868 (31 u. 32 Vict. c. 71), — Merchant Shipping (Colonial) Act vom 13. Mai 1869 (32 Vict. c. 11), — Passengers Act Amendment Act vom 9. August 1870 (33 u. 34 Vict. c. 95), — Merchant Shipping Acts Amendment Act vom 21. August 1871 (34 u. 35 Vict. c. 110), — Merchant Shipping and Passenger Acts Amendment Act vom 10. August 1872 (35 u. 36 Vict. c. 73), — Merchant Shipping Act Amendment Act vom 5. August 1873 (36 u. 37 Vict. c. 85), — The Merchant Shipping Act vom 15. August 1876 (39 u. 40 Vict. c. 80), — Merchant Seamen (Payment of Wages and Rating) Act vom 2. August 1880 (43 u. 44 Vict. c. 16), — Merchant Shipping Act Amendment Act vom 2. August 1880 (43 u. 44 Vict. c. 18).

Von den amerikanischen Gesetzbüchern sollen hier nur hervorgehoben werden das **brasilianische, *Codigo commercial do imperio do Brasil*** vom 25. Juni 1850, Th. II (Art. 457—796), und das von **Chile, *Codigo de commercio de la republica de Chile*** vom 23. November 1865 B. III (Art. 825—1324).

Das **Deutsche Seerecht** ist enthalten im V. B. des **A. D. H. G. B.**<sup>6)</sup> und den dasselbe ergänzenden und abändernden Gesetzen. Diese sind:<sup>7)</sup>

Das Reichsgesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Reichsflagge vom 25. Oktober 1867, wodurch die Art. 432—438 des H. G. B. abgeändert sind (dazu Verordnung, betr. die Reichsflagge für Kauffahrteischiffe vom 25. Oktbr. 1867), — Reichsgesetz, betr. die Organisation der Reichskonsulate vom 8. Novbr. 1867 in einigen seiner Bestimmungen, — Reichsgesetz, betr. die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. Juni 1873. (Hierzu, wie zu dem Reichsgesetz vom 25. Oktbr. 1867 Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe —

<sup>5)</sup> Dieselben sind auch abgedruckt in den gangbaren Handbüchern des englischen Seerechts, so in Abbotts Law of Merchant Ships und in Maclachlan, on the Law of Merchant Shipping (in letzterem aber nur bis zum Jahre 1876 herunter).

<sup>6)</sup> S. Bd. I S. 27 ff.; die Einführungsgesetze speziell S. 29 ff. Ebendas. S. 34 ist auch angegeben, dass die Art. 488, 494, 889 durch das Einführungsgesetz zur R. C. Pr. O. (§ 13) aufgehoben sind.

<sup>7)</sup> Es werden hier nur die das Privatseerecht und das mit diesem in engerem Zusammenhange stehende öffentliche Seerecht betreffenden Reichsgesetze aufgeführt. Eine Zusammenstellung der auf die Seeschifffahrt bezüglichen Reichsgesetze, Verordnungen, Instruktionen, Anweisungen bis Anfang 1875 hat gegeben Stabenow, Sammlung der deutschen Seeschifffahrtsgesetze, Leipzig 1875.

vom Bundesrath erlassen — vom 13. Novbr. 1873 und die Schiffsvermessungsordnung — vom Bundesrath erlassen — vom 5. Juli 1872), — Die Seemannsordnung vom 27. Dezbr. 1872, welche den Tit. 4 des 5. B. des H.G.B. aufgehoben hat und an dessen Stelle getreten ist, — Reichsgesetz, betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute vom 27. Dezbr. 1872, — die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, — Reichsgesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877. — Zu B. 5 Tit. 8 Abschn. 2 des H.G.B. und § 145 des R.Str.G.B. kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (deren Art. 10 durch die Verordnung vom 16. Febr. 1881 abgeändert ist), und kaiserl. Verordnung über das Verhalten der Schiffe nach dem Zusammenstoss von Schiffen auf See vom 15. Aug. 1876, — Noth- und Lootsen-Signal-Ordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. Aug. 1876. — Reichsgesetz, betr. die Küstenschiffahrt vom 22. Mai 1881 (dazu die kaiserl. Verordnung, betr. die Berechtigung fremder Flaggen zur Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt vom 29. Dezbr. 1881).

In **Oesterreich**, wo die seit langer Zeit geplante Einführung des 5. B. des A. D. H.G.B. zur Zeit aussteht, gilt noch das *Editto politico di navigazione mercantile austriaca* vom 24. April 1774, welches jedoch nur das öffentliche Seerecht enthält. Für das Privatseerecht hat der Inhalt des *Codice di commercio* (für das napoleonische Königreich Italien veranstaltete Bearbeitung des *Code de commerce*) von 1808 (B. II), wenschon derselbe in Südtyrol, Görz, Gradisca, Istrien und Triest nach der Wiedervereinigung dieser Distrikte mit der österreichischen Monarchie ausser Kraft gesetzt war, die Bedeutung eines von der Praxis recipirten Gewohnheitsrechts. Einzelne Materien sind durch spätere Gesetze geregelt. Unter diesen sind besonders hervorzuheben: das Gesetz über die Aichung der Seehandelsschiffe vom 15. Mai 1871 und das Gesetz über die Registrirung der Seehandelsschiffe vom 7. Mai 1879.

#### § 4.

### C. Ausgewählte Literatur.

1. Aeltere Literatur bis Ausgang des vorigen Jahrhunderts;  
italienische:

**Straccha**, *tractatus de mercatura s. mercatore* (Venet. 1553) p. VI (de nautis, navibus et navigatione). Ein *tractatus de assecurationibus* ist der Amsterdamer Ausgabe von 1669 (*Stracchae aliorumque cl. Ictorum de mercatura-tractatus varii*) beigefügt. — **Roccus**, *de navibus et naulo, item de assecurationibus notabilia*; ed. Westeween Ultraiecti 1710 (auch in *Roccus, responsorum legalium cum decisionibus centuriae duo* Neap. 1655). — **Casaregis**, *discursus legales de commercio* (Genuae 1707); *Il consolato del mare di G. M. Casaregi* (Florent. 1718); **Quintini Weytsen**, *tractatus de avaria* — in *novam methodum ad faciliorem usum ab eodem F. M. de Casaregis accomodatus* Flor. s. a. In den opera

practica (2. ed. Venet. 1740) enthalten Bd. 1 u. 2 die discursus, Bd. 3 Quintini Weytsen tr. de avaria und Il consolato. — **Targa**, ponderazioni sopra la contrattazione marittima. Genua 1750. — **Azuni**, sistema universale dei principi del diritto marittimo dell' Europa. Florenz 1759 (neue Aufl. Triest 1796. 1797);

holländische:

**Peckius**, in tit. Dig. et. Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii c. not. Vinnii Amsterd. 1668. — **Bynkershoek**, in seinen observationes und opuscula. — **Westerveen**, il consolato del mare. Leyden 1704;

dänische:

**Loccenius**, de iure maritimo et navali. Amsterd. 1651. — **Wedderkop**, introductio in ius nauticum. Flensburg 1757;

französische:

**Valin**, nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine (2 vol. La Rochelle 1776, ed. Bécane Paris 1829);

deutsche:

**Stypmann**, de iure maritimo et nautico ed. Fritz. Greifswald 1652. — **Kuricke**, ius maritimum Hanseaticum. Hamb. 1667. — **Langenbeck**, Anmerkungen über d. Hamb. Schiff- u. Seerecht. Hamb. 1727. — Der wohlinstruirte Schiffer (Hamburg 1727), von Engelbrecht neu herausgegeben unter dem Titel: Der wohlunterwiesene Schiffer. Lüb. 1792.

2. Neuere Literatur;

deutsche:

a) vor Erlass des H.G.B.:

**Martens**, Grundriss des H.R. (3. Aufl. Göttingen 1820) §§ 141 ff. — **Jacobsen**, Seerecht des Friedens und des Krieges. Altona 1815. — **Pöhls**, Darstellung des Seerechts (Bd. III des H.R.) 4 The. Hamburg 1830—1833, des See-Assekuranzrechts (Bd. IV des H.R.) 2 The. Hamburg 1832. 1834. — **Miruss**, das Seerecht und die Flussschiffahrt nach den preussischen Gesetzen. 2 Bde. Leipzig 1838 f. — **Kaltenborn**, Grunds. des praktischen europäischen Seerechts. 2 Bde. Berlin 1851. — **Heise u. Cropp**, Juristische Abhandlungen, 2 Bde. Hamb. 1827. 1830. — **Gelpeke**, Zeitschr. f. Handelsrecht. 3 Hfte. Berl. 1852. 1853. — **Kletke**, Sammlung von Präjudizien der obersten Gerichtshöfe Deutschlands in Handels-, See- und Wechselstreitsachen. Erlangen 1857, 2. Forts. 1857. 1858. — Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entsch. der höheren Instanzen aus den Jahren 1851—1857, hrsg. v. Ullrich, Hamb. 1858. 1861; aus den Jahren 1858—1861, hrsg. v. Seebohm, Hamb. 1866; aus den Jahren 1862—1865, hrsg. v. Hermann u. Hirsch, Hamb. (Leipz.) 1871—1876;

b. seit dem Erlass des H.G.B.:

**Lewis**, das deutsche Seerecht (ein Komment. z. 5. B. des A. D. H.G.B.), 2 Bde. Leipz. 1877. 1878. — Ausserdem behandeln das Seerecht die Commentare zum D. H.G.B. von **Koch**, **Makower**, **Basch** und das Lehrbuch des H.R. von **Gareis**, wie auch die Lehrbücher des Deutschen Privatrechts von **Gerber**, **Beseler** und **Hillebrand** und das Lehrb. des Preuss. Privatr. von **Dernburg** (s. Bd. I

dieses Handbuchs S. 50 f.). Ebenso berücksichtigen das Seerecht die handelsrechtlichen Zeitschriften und die Sammlungen von gerichtlichen Entscheidungen (s. S. 51—53). Hinzuzufügen sind die Hamburgische Gerichtszeitung seit 1861, an deren Stelle seit 1863 die Hamburgische Handelsgerichtszeitung, und wieder an Stelle der letzteren seit 1880 die Hanseatische Gerichtszeitung getreten ist (Hamburg, Hauptblatt: handels- inklusive seerechtliche, Beiblatt: nichthandelsgerichtliche Rechtsfälle).

französische:

**Pardessus**, cours de droit commercial, Paris 1814—16. 6. Ausg. hrsg. v. Rozière 1856. 1857 T. III. — **Boulai-Paty**, cours de droit commercial maritime. 4 Bde. Rennes 1821—23. 2. Ausg. Paris 1834. — **Delamarre et Lepoitvin**, traité théorique et pratique de droit commercial nouv. éd. (Paris 1860 f.) III. IV. — **Alauzet**, commentaire du Code de commerce (3. éd. Paris 1879) III. IV. — **Bravard-Veyrières et Demangeat**, traité complet de droit commercial (Paris 1861—65) IV u. V. — **Caumont**, dictionnaire universel de droit maritime, Paris 1867. — **Hoechster et Sacré**, manuel de droit commercial maritime français et étranger. 2 vol. Paris 1875. — **Bédarride**, commerce maritime (commentaire) 5 vol. 2. éd. Paris 1876. Dazu: de l'hypothèque maritime. Paris 1877. — **Dufour**, droit maritime, commentaire des titres 1 et 2 L. II du code de comm. 2 vol. Rouen u. Paris 1859. — **Cresp**, cours de droit maritime, hrsg. v. Laurin, bis jetzt 4 Bde. (Bd. 3 u. 4 Seeversicherungsrecht). Paris u. Aix 1876. 1878. 1882. Die Zusätze von Laurin machen — wenigsten in den beiden ersten Bänden — den weitaus grössten Theil des Werkes aus.<sup>1)</sup> — **Desjardins**, traité de droit commercial maritime, 3 vol. Paris 1878. 1880. 1882. — **Goujet et Merger**, dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime. 1845. 3. éd. par Ruben de Couder. 6 vol. Paris 1877—1881. — **Courey**, questions de droit maritime. 2 vol. Paris 1877. 79;

italienische:

**Borsari**, il codice di commercio del regno d'Italia annotato. 2 vol. Turin 1868. 1869. — **Marghieri**, il diritto commerciale italiano, esposto sistematicamente 1. Heft). Neapel 1882. — **Morrone**, il diritto marittimo del regno d'Italia, Vol. I. Neapel 1882;

englische:

**Abbott** (Lord Tenterden), of the law relative to merchant ships and seamen. London 1802, 6.—11. ed. by Schee; 12. ed. by Samuel Prentice. London 1881. — **Maude and Pollock**, of the law of merchant shipping. London 1853. 4. ed. by Pollock and Gainsford Bruce 2 vol. (von denen erst Bd. I erschienen) 1881. — **Maclachlan**, on the law of merchant shipping. London 1860. 2. ed. London 1876. — **Foard**, on the law of merchant shipping. London 1880. — **Olivers shipping law manual** by Roche, 6. ed. London 1879;

amerikanische:

**Kent**, commentaries on American law 12. ed. Boston 1873;

<sup>1)</sup> Im Folgenden wird je nachdem es sich um Ausführungen von Cresp, von Laurin oder von beiden handelt, citirt Cresp, Laurin bei Cresp, Cresp-Laurin.

niederländische:

**Holtius**, Voorlezingen over handels- en zeeregt, hrsg. v. Geer. Utrecht 1861. Th. 2 u. 3. — **Waal**, het nederlandsche Handelsregt. Leyden 1861—70. Th. 2;

schwedische:

**Joh. N. Dahlström**, den svenska privata sjörätten. Stockholm 1882;

norwegische:

**Fr. Hallager**, den norske søret. Christiania 1867. 3. Aufl. v. Hagerup. Christiania 1881;

brasilianische:

**Orlando de Araujo Costa**, Código commercial do imperio do Brazil annotado. 3. ed. Rio de Janeiro 1878.

## Abschnitt 1.

# Allgemeine Lehren.

(Von Herrn Professor Dr. Lewis zu Berlin.)

## Von den Seeschiffen und den darauf bezüglichen seerechtlichen Einrichtungen.

### § 5.

#### A. Von den Seeschiffen und deren juristischen Eigenschaften.

I. Das Seerecht hat es nur mit den Seeschiffen zu thun, d. h. den Fahrzeugen, welche für die Seefahrt bestimmt und geeignet sind. Dies ist anzunehmen, mag die Bezeichnung der einzelnen Seerechtsgesetze es ausdrücken<sup>1)</sup> oder nicht ausdrücken.<sup>2)</sup> Ob ein Schiff für die Seefahrt bestimmt ist, ist quaestio facti. Irrelevant ist es, ob die Schiffe nach ihrer Beschaffenheit nur der Küstenschiffahrt dienen können, oder auch zu transatlantischen Reisen geeignet sind.

Das Deutsche Seerecht hat den Begriff der Seeschiffe, auf welche seine Bestimmungen anwendbar sind, noch enger gefasst. Es gehören nach demselben dahin nur die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, die Kauffahrteischiffe,<sup>3)</sup> zu denen jedoch nicht nur die zum Waaren- und Personen-transport bestimmten Schiffe gerechnet werden, sondern auch „die zur grossen Seefischerei“ und „die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben“.<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 432: „Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe.“ Franz. Code de comm. art. 190: „Les navires et autres bâtiments de mer.“ Belg. Code de comm. L. II (v. 1879) art. 1 ebenso.

<sup>2)</sup> Engl. Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 2. Schiff ist jedes zur Schiffahrt gebrauchte Fahrzeug, welches nicht durch Ruder bewegt wird („vessel used in navigation not propelled by oars“).

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 432. Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 1; vgl. Reichsverf. Urk. Art. 54.

<sup>4)</sup> Vorschriften des Bundesraths über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13. Novbr. 1873 § 2.

II. Das Schiff ist eine **zusammengesetzte Sache** (eine *res connexa*, ein „Gesamtbauwerk“.<sup>5)</sup> Alles, was zu einem Schiff gehört, gilt als Theil eines solchen, also nicht nur der Rumpf, sondern auch die Masten, Raaen, Steueruder, Tauwerk, Segel;<sup>6)</sup> ebenso die etwaige Metallhaut und bei Dampfschiffen die Maschine, Räder, Schraube. Pertinenzien des Schiffs sind alle selbständigen Sachen, welche zum dauernden Gebrauch eines solchen bei der Seefahrt im allgemeinen bestimmt sind,<sup>7)</sup> als Anker, Ankerketten, Kompass, Log, Loth, die Boote,<sup>8)</sup> die Kanonen, welche beständig sich, behufs Abgabe von Signalen, wie zur Vertheidigung, an Bord befinden, nicht aber solche, die nur vorübergehend auf dem Schiffe sind.<sup>9)</sup> Sachen, welche nur für eine einzelne Reise

<sup>5)</sup> Entsch. des R.O.H.G. I S. 190. — Das aus dem Spanischen herübergenommene Wort „Casco“, welches zunächst nur den Rumpf des Schiffs, gewöhnlich aber das Schiff selbst nebst Zubehör und Ausrüstung bedeutet, kommt als technischer Ausdruck nur im Versicherungsrecht vor (Casco-Versicherung im Gegensatz zur Versicherung der Ladung u. s. w.). Eine allgemeinere Anwendung hat das französische „corps“, womit eben dasselbe bezeichnet wird, im Gegensatz zu den „facultés“, den Bestandtheilen der Ladung.

<sup>6)</sup> L. 44 D. De evict. (21,2).

<sup>7)</sup> Etwas anderes besagt auch Art. 468 des Brasil. H.G.B. nicht, welcher bestimmt, dass alle zum Schiffe gehörigen und zur Zeit des Verkaufs an Bord befindlichen Gegenstände beim Verkauf des Schiffs als mit verkauft gelten. Die französische Jurisprudenz stellt der „coque“, dem Schiffsrumpf gegenüber „agrès“ und „appareaux“, ohne zwischen den Gegenständen, welche integrirende Theile des Schiffs, als einer *res connexa* sind, und den Pertinenzien zu unterscheiden; vgl. Cresp-Laurin I S. 54 f., Desjardins I S. 81 f. Auch in der deutschen Gesetzessprache werden die Begriffe nicht unterschieden, wie denn das Preuss. L.R. § 91 I, 2 neben den Ankern die Masten und Taue zu den Pertinenzien rechnet und der österr. Entw. eines Seerechts (welcher der Hamburger Konferenz vorlag) § 5 sagt: „Unter dem Zugehör sind nicht nur alle an dem Körper befestigten Stücke, als Maschinen, Anker, Masten, Segel und Tauwerk, sondern auch das Geschütz, das Boot u. s. w. begriffen.“ Von praktischer Bedeutung ist übrigens die Unterscheidung in integrirende Theile und Pertinenzien nicht, da die einen wie die anderen dem Ganzen des Schiffs folgen.

<sup>8)</sup> Hinsichtlich der Boote sagt dies D. H.G.B. Art. 443 ausdrücklich. Aber auch im ausserdeutschen Seerecht ist dies heutzutage die herrschende Ansicht der Schriftsteller; vgl. Cresp-Laurin I S. 56 ff., Desjardins I S. 81 f. Unter den römischen Juristen war allerdings die Pertinenzqualität der Boote streitig; s. L. 29 De instructo legato (33, 7); von den heutigen englischen Schriftstellern scheint Maclachlan S. 16 gegen die Pertinenzqualität der Boote zu sein. Natürlich sind die Boote wie alle anderen aufgezählten Gegenstände nur dann Pertinenzien, wenn sie zum dauernden Gebrauch des Schiffs bestimmt sind. Ein Boot, welches vom Schiff transportirt wird, ist nicht Pertinenz.

<sup>9)</sup> Preuss. L.R. § 91 I, 2. Pardessus III Nr. 599. Cresp-Laurin I S. 54 f. Desjardins I S. 82. Die englischen Gerichte rechnen bei Wallfischfängern das zum Fischfang erforderliche Geräth zum Schiff bei Feststellung des Werths, bis zu welchem die Verhaftung des Rheders aus Handlungen des Schiffers da reicht, wo dieselbe gesetzlich beschränkt ist (Maclachlan S. 17), nicht aber seltsamer Weise bei der gewöhnlichen Versicherung upon the body, tackle, apparel, munition, ordnance, boat and other furniture of the ship (Maclachlan a. a. O. Arnould, On the law of marine insurance, 4. ed., I S. 20).



bestimmt sind, gelten nicht als Pertinenzen, wie Proviant und Munition.<sup>10)</sup> Dasselbe gilt vom Ballast,<sup>11)</sup> der unter Umständen — wenn das Schiff Eisenballast führt — einen nicht ganz unbedeutenden Werth haben kann. Ebenso werden solche für die Seeschiffahrt nothwendigen Instrumente, welche nicht sowohl zur Ausrüstung des Schiffs, als zur Ausrüstung des Kapitäns behufs besserer Führung des Schiffs gehören, als Seekarten, Chronometer, Fernrohr, Sprachrohr auch dann nicht als Zubehör des Schiffs betrachtet werden dürfen, wenn der Kapitän dessen alleiniger Eigenthümer ist.<sup>12)</sup> Aus demselben Grunde sind auch die zur Bewaffnung der einzelnen Schiffsleute dienenden Waffen nicht Pertinenzen des Schiffs.<sup>13)</sup> Die Pertinenzqualität muss von dem, der sie behauptet, bewiesen werden. Doch hat das D. H.G.B. eine Präsumpcion für die Pertinenzqualität aufgestellt, wenn Gegenstände in das Schiffsinventar eingetragen sind.<sup>14)</sup> Umgekehrt kann durch Privatdisposition Sachen, die ihrer Natur nach als Pertinenzen eines Schiffs erscheinen, diese Pertinenzqualität genommen werden.<sup>15)</sup> Die Pertinenzqualität im Seerecht ist nicht nur von Bedeutung für die Eigenthumsübertragung, sondern auch für die Versicherung, die Feststellung der fortune de mer des Rheders mit Rücksicht auf die gesetzlich beschränkte Haftung desselben, und bei der Havariégrossevertheilung.

III. Die Schiffe sind ihrer Natur nach **bewegliche Sachen**.<sup>16)</sup> Trotzdem hat man — unzweifelhaft ihres bedeutenden Werths und des Umstands wegen, dass Schiffe nicht so häufig wie andere Mobilien den Eigenthümer wechseln — in der früheren Zeit mitunter dieselben den Immobilien beigezählt. Daraus erklärt es sich, weshalb, anfangend von der Ordonnance de la marine von 1681, die neueren Seerechte der überwiegenden Mehrzahl nach die Mobilienqualität der Schiffe ausdrücklich hervorgehoben haben.<sup>17)</sup> Doch finden in einzelnen

<sup>10)</sup> Prot. IV S. 1486, 1489. In Frankreich ist die Frage, ob Proviant und Munition zu den Pertinenzen eines Schiffs gehören, sehr bestritten. Pardessus III Nr. 599 verneint sie. Dufour II Nr. 527, Desjardins I S. 82 u. a. unterscheiden zwischen Proviant und Munition, und behandeln die letztere wie die Kanonen; Laurin in einer Anm. zu Cresp I S. 55 ff. bejaht die Frage unter Berufung auf art. 200 des Code de comm., welcher gegenüber dem Schiff provisions zusammen mit armes und munitions auführt.

<sup>11)</sup> So haben die englischen Gerichte zuweilen entschieden: Maclachlan S. 17.

<sup>12)</sup> Prot. IV S. 1486. Amerikanische und französische Gerichte haben gleichfalls entschieden, dass beim Verkauf eines Schiffs mit Pertinenzen der an Bord befindliche Chronometer nicht als mitverkauft gelte.

<sup>13)</sup> Vgl. Preuss. L.R. § 95 I, 2.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 443.

<sup>15)</sup> Vgl. Code de comm. art. 315, 334. Franz. Ges. v. 10. Dezember 1874 über die hypothèques maritimes art. 4.

<sup>16)</sup> L. 20 § 4. Quod vi aut clam (43, 24).

<sup>17)</sup> Ordonnance de la marine L. II T. 10 art. 1. Code civil art. 531. Code de comm. art. 190. Holländ. H.G.B. Art. 309. Portug. H.G.B. Art. 1287. Span. H.G.B. Art. 608 u. 615. Brasil. H.G.B. Art. 478. Finnland. Seeges. v. 1873 Art. 8. Belg. Code de comm. L. II (v. 1879) Art. 1 u. a.

Beziehungen die für die unbeweglichen Sachen geltenden Grundsätze auf sie Anwendung.<sup>18)</sup> Von diesen sind die wichtigsten folgende:

a. Die Bestellung von Hypotheken an Schiffen geschieht durch Eintragung in öffentliche Bücher. Dieser Satz findet sich in einigen deutschen Landesrechten<sup>19)</sup> und in verschiedenen auswärtigen Rechten<sup>20)</sup> wie solche auch an Schiffen eine eigentliche Hypothek zulassen, während sie diese sonst nur bei Immobilien anerkennen.<sup>21)</sup>

b. Der Zwangsverkauf richtet sich im Grossen und Ganzen nach den für Immobilien geltenden Regeln; so nach Deutschem Recht<sup>22)</sup> und nach manchen fremden Rechten.<sup>23)</sup>

c. Der Satz „Hand muss Hand wahren“ ist bei Seeschiffen in gewissen Fällen ausgeschlossen, wo er sonst nach bürgerlichem oder Handelsrecht Platz

<sup>18)</sup> Die Sätze, in denen diese Auffassung der Schiffe als „schwimmender Gebäude“ (maisons flottantes, wie Bravard sagt) im D. H.G.B., den dazu erlassenen Einführungsgesetzen und Instruktionen zum Ausdruck gelangen soll, hat Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 527 f. Not. 8 zusammengestellt. Abgesehen von den im Texte zu berührenden Punkten, scheint mir die gedachte Auffassung namentlich in dem Umstand vorzutreten, dass die Seeschiffe einen Heimaths- oder Registerhafen haben und dass hier, ganz wie über die Grundstücke eines bestimmten Bezirks das Grund- resp. Hypothekenbuch, das diesem nachgebildete Schiffsregister, geführt wird, in welches — abgesehen von den ganz kleinen Schiffen — sämtliche dahin gehörige, zum Führen der Reichsflagge befugte Schiffe einzutragen sind.

<sup>19)</sup> Preuss. Einführ.Ges. zum H.G.B. Art. 59. Preuss. Ges. v. 26. Mai 1873 (über das Grundbuchwesen und die Verpfändung von Seeschiffen in Neuvorpommern und Rügen) § 48 und v. 27. Mai 1873 (über denselben Gegenstand für Schleswig-Holstein) § 48 (diese Gesetze fordern die Eintragung in das Schiffsregister). Oldenb. Ges., betr. Verpfändung von Schiffen u. s. w. v. 3. April 1876 Art. 1—5, Art. 9 (hierin wird Eintragung in das vom Amtsgericht des Heimathshafens des Schiffs geführte Schiffspfandregister verlangt). Das Hamb. Einführ.Ges. § 66 verlangt für die vertragsmässige Pfandbestellung Ausstellung einer Urkunde. — Das Einführ.Ges. zur R.Konk.O. § 14 fasst allerdings die Sache so auf, dass nach dem Gesetz die Eintragung in das Schiffsregister der Uebergabe des verpfändeten Schiffs gleich stehe. Dagegen bestimmte die Hamburger Fallitenordnung (Art. 19 sub 2) mit Rücksicht auf die Behandlung im Konkurse: „unter den unbeweglichen Gütern werden allhier die Häuser des Schuldners, seine liegenden Gründe — Schiffe und Schiffsparten — verstanden“. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 356 ff.

<sup>20)</sup> Engl. Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 66 ff. Franz. Ges. sur l'hypothèque maritime v. 10. Dezbr. 1874 Art. 6 ff., vgl. Desjardins I S. 121. Belg. Code de comm. L. II (v. 1879) Art. 139 ff. Holländ. H.G.B. Art. 315.

<sup>21)</sup> Franz. Code de comm. art. 190. Franz. Ges. v. 10. Dezbr. 1874 art. 1. Belg. Code de comm. L. II (v. 1879) art. 1. Holländ. H.G.B. Art. 313—315.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 767. Preuss. Subhast.O. v. 15. März 1869 § 1 Ziff. 4, § 2, § 94 ff. Ges., betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen v. 4. März 1879 § 1. Hannöv. Einführ.Ges. zum H.G.B. § 42. Hamb. Ges., betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen v. 14. Juli 1879 § 1, §§ 30 ff. Mecklenb.-Schwerin Einführ.Verordn. § 76 I, Verordn., betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen v. 24. Mai 1879 §§ 93 ff. (vgl. R.C.P.O. § 757).

<sup>23)</sup> Franz. Code de comm. art. 197—214; vgl. Desjardins I S. 121. Span. H.G.B. Art. 608. Brasil. H.G.B. Art. 478.

greifen würde. Das deutsche Seerecht hat da, wo nach Handelsrecht (H.G.B. Art. 306 Abs. 1) die an Sachen haftenden dinglichen Rechte durch Veräußerung und Besitzübertragung zu Gunsten des Erwerbers erlöschen, bei Seeschiffen wenigstens hinsichtlich der gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger ausdrücklich das Gegentheil angeordnet, indem es diese gegen dritte, also auch redliche Besitzer des Schiffs für verfolgbare erklärt.<sup>24)</sup> Ebenso lässt das deutsche Seerecht das vom Handelsrecht (H.G.B. Art. 306 Abs. 2) über die Unstatthaftigkeit der Geltendmachung früher begründeter dinglicher Rechte an verpfändeten und tradirten Sachen aufgestellte Prinzip bei Seeschiffen nicht Platz greifen. Dafür gilt im Seerecht folgender Grundsatz: der Eigenthümer eines Schiffs hat sich die Durchführung der Ansprüche eines Schiffsgläubigers gefallen zu lassen, wenn diese herrühren aus der Verwendung des Schiffs zum Erwerb durch Seefahrt seitens eines Dritten, vorausgesetzt dass diese Verwendung für eigene Rechnung des Dritten; aber ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe mit oder ohne Willen des Eigenthümers (selbst infolge eines Delikts, z. B. eines Seeraubes) erfolgte. Dieser Nothwendigkeit wird der Eigenthümer allein durch den Beweis überhoben, dass nicht nur die Verwendung des Schiffs ihm gegenüber eine widerrechtliche, sondern auch der Gläubiger in mala fide war.<sup>25)</sup> Eine Bestimmung, wodurch der Satz des H.G.B. (Art. 306 Abs. 1) über den Eigenthümererwerb des redlichen Erwerbers ausgeschlossen würde, enthält das deutsche Seerecht allerdings nicht. Da jedoch das H.G.B. das gesetzliche Pfandrecht am Schiff gegen den dritten Besitzer des letzteren verfolgen lässt, so muss danach auch wohl eine Vindikation des Schiffs dem redlichen Besitzer gegenüber statthaft erscheinen, wenn dieser dasselbe vom Nichteigenthümer erworben hatte,<sup>26)</sup> indem der Eigenthümer unmöglich schlechter gestellt sein kann, als der Pfandgläubiger. In gleicher Weise finden in den fremden Rechten keine Anwendung auf Seeschiffe die Grundsätze: „les meubles n'ont pas de suite par hypothèque“<sup>27)</sup> und „en fait de meubles la possession vaut titre“.<sup>28)</sup>

<sup>24)</sup> D. H.G.B. Art. 758. Ueber den Untergang des Pfandrechts s. Art. 767 u. unten in der Lehre von den Schiffsgläubigern.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 477.

<sup>26)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 832 f. Derselbe macht noch darauf aufmerksam, dass im älteren Recht der Grundsatz „Hand muss Hand wahren“ keine Anwendung bei Seeschiffen fand; dass die Hamburger Konferenz sich meist streng an das bestehende Recht anschloss; und dass dieselbe speziell die Anwendung des gedachten Grundsatzes, wie die Protokolle (IV S. 1661 f., VIII 3740 f.) zeigen, abwies. A. M. Hauser im Arch. f. W.R. XVI S. 260 f. Mit Recht nimmt Goldschmidt an, dass die Nürnberger Konferenz bei der erst in dritter Lesung erfolgten Hinzufügung der Bestimmungen des Art. 306 an die Seeschiffe gar nicht gedacht habe.

<sup>27)</sup> Der entgegengesetzte Satz ist durch eine ganze Reihe von Gesetzen ausdrücklich ausgesprochen. So durch den Franz. Code de comm. art. 190, 193, 196, Franz. Ges. v. 10. Dezbr. 1874 Art. 18 ff. (vgl. Cresp-Laurin I S. 87 ff., Desjardins I S. 205 ff. I S. 87 ff.), Belg. Code de comm. II (v. 1879) art. 3 u. 6, Holländ. H.G.B. Art. 312—315. Auch lässt das Englische Recht die maritime liens nicht durch Veräußerung des Schiffs untergehen: Maclachlan S. 63 f.

<sup>28)</sup> Für die Nichtanwendung dieses Satzes ist die herrschende Meinung in Theorie

- IV. Je nach der Bewegungskraft, der Bauart, der Betakelung, sowie dem zum Bau verwendeten Material werden die Schiffe in verschiedene Arten eingetheilt, als Dampf- und Segelschiffe; Voll- oder Fregattschiffe, Barkschiffe, Briggs, Schuner u. s. w.; eiserne und hölzerne Schiffe. Allein diese Verschiedenheit der Beschaffenheit des Schiffs ist juristisch irrelevant. Zwar muss das Schiffsregister auch hierüber einen Vermerk enthalten, allein es ist dies lediglich behufs Konstatirung der Identität des Schiffs vorgeschrieben. Dagegen ist die Grösse, ganz abgesehen davon, dass sie zu den Momenten gehört, wodurch gleichfalls die Identität des Schiffs festgestellt wird, in privatrechtlicher, wie in öffentlichrechtlicher Hinsicht von Bedeutung. In ersterer, insofern sie die Grundlage für die Befrachtungsverträge bildet, in letzterer, insofern gewisse gesetzliche Vorschriften nur für Schiffe von einer bestimmten Grösse gelten, insofern die Grösse die Grundlage bildet für die Normirung der Maximalzahl der Passagiere bei Auswandererschiffen, für die Erhebung von mancherlei Abgaben, als Hafen- und Quaiabgaben, Leuchtfeuergelder, Kanalzoll (beim Suezkanal) und Aehnliches. Von dem letzteren Gesichtspunkt aus erfolgt die Ermittlung der Grösse von Staatswegen. Diese richtete sich früher auf die **Tragfähigkeit**, insofern diese das Gewicht angibt, womit das Schiff unbeschadet seiner See- und Segelfähigkeit beladen werden kann. Die hierbei angewendete Methode war eine sehr unzuverlässige.<sup>29)</sup> In der neueren Zeit wird dagegen der Rauminhalt festgestellt, das Volumen, welches der Schiffsraum aufnehmen kann. Und zwar geschieht dies nach dem sehr genauen Moorsomschen Vermessungsverfahren, welches zuerst in England im Jahre 1854 eingeführt, später aber von allen bedeutenderen see-fahrenden Nationen adoptirt, für das Deutsche Reich durch die vom Bundesrath erlassene Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 angeordnet worden ist.<sup>30)</sup> Der Rauminhalt, wofür gleichfalls die Bezeichnung Tragfähigkeit gebraucht wird, wird in England in Registertons (= 100 Kubikfuss) ausgedrückt;<sup>31)</sup> in Deutschland in Kubikmetern; doch ist hier zugleich die entsprechende Zahl englischer Registertons (wobei der Kubikmeter = 0,353 Tons zu rechnen) anzugeben.<sup>32)</sup>

und Praxis in Frankreich. Vgl. Cresp-Laurin I S. 218 ff., Desjardins I S. 121 f. Ebenso in Holland: Holtzius, Voorlezingen II S. 26 S. 124 ff., in England: Abbott S. 1 f. Ausdrücklich schliesst den Satz aus das Portug. H.G.B. Art. 1292; ebenso hat denselben das Span. H.G.B. Art. 587 beseitigt (nach diesem gewährt Besitz ohne Erwerbstitel nur Eigenthum, wenn er dreissig Jahre gedauert hat).

<sup>29)</sup> Zunächst wurde durch Messungen der Rauminhalt, der kubische Inhalt des Schiffs und aus diesem wieder durch Anwendung eines Erfahrungskoeffizienten der Gewichtsinhalt ermittelt. Da die Messungsmethode, wie der Erfahrungskoeffizient stets dieselben waren, und dabei auf die Bauart des Schiffs gar keine Rücksicht genommen wurde, so wich die wirkliche Tragfähigkeit von der amtlich festgestellten regelmässig sehr erheblich ab (vgl. Romberg in Holtzendorffs Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs III S. 314—316), und zwischen Schiffen von gleich angegebenem Maass kamen in betreff der wirklichen Tragfähigkeit Differenzen bis zu 30% und darüber vor. (Neues Archiv für H.R. II S. 261 ff. Entsch. des R.O.H.G. IV S. 242 f.)

<sup>30)</sup> Romberg a. a. O. S. 316 ff.

<sup>31)</sup> Romberg a. a. O. S. 317.

<sup>32)</sup> D. Schiffsvermessungs-Ordn. § 24.

Es wird Bruttoreumgehalt und Nettoreumgehalt unterschieden. Ersterer umfasst alle innern Räume des Schiffs und die auf demselben fest angebrachten Aufbauten; bei letzterem sind in Abzug gebracht die Logisräume der Schiffsmannschaft (doch nur bis zum zwanzigsten Theil des Bruttoreumgehalts) und die etwaigen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume, bei Schraubendampfern auch der Wellentunnel,<sup>33)</sup> jedoch höchstens bis zur Hälfte des Bruttoreumgehalts.<sup>34)</sup> Der Nettoreumgehalt bildet nach den meisten Rechten die Grundlage für die Erhebung der Schiffsabgaben. Die denselben bezeichnende Kubikmeterzahl ist nach Deutschem Recht auf einem Deckbalken des Schiffs deutlich erkennbar und fest anzubringen.<sup>35)</sup> In Deutschland erfolgt die Vermessung der Schiffe durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungsbehörden,<sup>36)</sup> zu deren Mitgliedern ein Schiffsbautechniker gehören muss.<sup>37)</sup> Ueber die Vermessung wird ein Messbrief ausgestellt, der zu den an Bord geführten Schiffspapieren gehört, auch wird die Tragfähigkeit im Schiffsregister vermerkt. Infolge von Verträgen, welche die verschiedenen Staaten mit einander eingegangen, werden die in dem einen Staate nach der Moorsomschen Methode vorgenommenen Messungen auch in den anderen als maassgebend anerkannt, während früher die Schiffe im fremden Staate sich einer neuen Vermessung unterwerfen mussten. Das Deutsche Reich hat innerhalb der Jahre 1872 und 1876 solche Verträge geschlossen mit Dänemark, Oesterreich-Ungarn, den Vereinigten Staaten von Amerika, England, Frankreich, Italien, Schweden, Norwegen und Chile. Eine Verschiedenheit in der Messungsmethode der einzelnen Staaten besteht nur in betreff der vom Bruttoreumgehalt zulässigen Abzüge, indem die Vereinigten Staaten von Amerika solche überhaupt nicht gestatten, sondern die Abgaben vom ganzen Bruttoreumgehalt erheben, England und Schweden dagegen Dampfschiffen grössere Abzüge für den Maschinenraum, als Deutschland statuiren. Demgemäss werden in den deutschen Häfen bei englischen und schwedischen Schiffen diese Räume nach der deutschen Methode nachgemessen, und nur die sich hiernach ergebenden Abzüge berücksichtigt. Auf der anderen Seite findet — jedoch nur auf Verlangen der Schiffsführer — in diesseitigen Häfen bei den amerikanischen Schiffen eine Ausmessung der Logis-, Maschinenräume u. s. w. statt, um den Nettoreumgehalt zu ermitteln; und in gleicher Weise auf Verlangen der Schiffer bei den deutschen Schiffen in englischen und schwedischen Häfen eine Nachmessung der Maschinenräume, um sie der in diesen Staaten gestatteten grösseren Abzüge vom Bruttoreumgehalt theilhaftig zu machen.<sup>38)</sup>

<sup>33)</sup> Vgl. D. Schiffsvermess.O. §§ 2, 15, 16.

<sup>34)</sup> Diese Grenze fällt indess bei Schlepddampfern fort.

<sup>35)</sup> Instruktion zur Schiffsvermess.O. vom 23. Novbr. 1872 § 39; vgl. Bekanntmachung, betr. Ergänzung des § 23 der Schiffsvermess.O. v. 24. Oktbr. 1875 (Centralbl. für das Deutsche Reich 1875 Nr. 46 S. 718).

<sup>36)</sup> In Preussen sind es die an der Küste befindlichen Zoll- und Steuerämter, in den anderen deutschen Staaten meist besondere Vermessungsbehörden.

<sup>37)</sup> Schiffsvermess.O. § 19.

<sup>38)</sup> S. die betr. Verordnungen in Lewis, Seerecht I S. 12 Not. \*.

V. Jedes Schiff führt einen **Namen**. Dieser Name muss nach den Gesetzgebungen der seefahrenden Nationen — nach Deutschem Recht freilich nur bei den ins Schiffsregister eingetragenen Fahrzeugen<sup>39)</sup> — am Schiffskörper selbst sich befinden,<sup>40)</sup> — bei deutschen Schiffen an beiden Seiten des Bugs und am Heck. — Hierdurch soll die Möglichkeit gewährt werden, die Identität eines Schiffs festzustellen, wenn dies für die Verfolgung von Rechtsansprüchen gegen dasselbe, z. B. bei Kollisionen, nothwendig ist. Die Schriftzeichen der Namen müssen daher gut sichtbar und fest angebracht sein,<sup>41)</sup> nach manchen fremden Rechten auch eine bestimmte Grösse, Farbe und Untergrund haben,<sup>42)</sup> wie es auch verboten ist, dieselben zu verändern, auszulöschen und zu verdecken.<sup>43)</sup> Aenderung des Namens eines Schiffs ist entweder unbedingt verboten, wie im französischen Recht, oder nur aus besonders dringenden Gründen, und dann nur mit obrigkeitlicher Genehmigung, im Deutschen Reich nur mit der des Reichsamts des Innern gestattet.<sup>44)</sup> Diese Verbote beruhen auf der Erfahrung, dass Namensänderungen häufig in betrügerischer Absicht, um einem Schiff, welches wegen zu hohen Alters oder sonst schlechter Beschaffenheit keine Versicherung oder Frachten mehr erhalten kann, das eine oder das andere zu verschaffen. Nach Deutschem Recht sind diese Vorschriften ausdrücklich auf die in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe beschränkt. Sie cessiren daher in dem Fall, wo ein fremdes Schiff infolge eines Eigenthumswechsels das Recht erhält, die diesseitige Flagge zu führen, während dieselben nach englischem Recht auch in solchem Falle zur Anwendung kommen.<sup>45)</sup> Ausser dem Namen führt das Schiff noch ein in vier Buchstaben bestehendes **Unterscheidungssignal**, wodurch sich jedes Schiff von allen anderen Schiffen, welche unter derselben Flagge fahren, unterscheidet, während dies beim Namen nicht der Fall ist.<sup>46)</sup>

<sup>39)</sup> Reichsges., betr. die Registrirung und die Nationalität der Kauffahrtschiffe v. 28. Juni 1873 § 3. Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift hat für den Schiffsführer eine Geldstrafe bis 150 Mark oder Haft zur Folge: § 4.

<sup>40)</sup> So auch engl. Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 34, wonach diese Vorschrift für alle Schiffe gilt. Ebenso nach einem franz. Ges. v. 19. März 1852 Art. 6, welches gleichfalls für alle Schiffe gilt, jedoch mit der Maassgabe, dass wenn die Bestimmung von einem für die grosse Fahrt (long cours) ausgerüsteten Schiff übertreten ist, die Strafe 100 bis 300 Francs beträgt, wenn von einem für die Küstenschiffahrt ausgerüsteten 50 bis 100 Francs und bei einem Schiff armé à la petite pêche 10 bis 50 Francs. Für die Vereinigten Staaten ist die Anordnung getroffen durch eine Akte v. 31. Dez. 1792.

<sup>41)</sup> D. Reichsges. v. 28. Juni 1873 § 3.

<sup>42)</sup> Die engl. Merchant Shipping Act. a. a. O. verlangt weisse oder gelbe Buchstaben von mindestens 4 Zoll Höhe auf schwarzem Grunde; das franz. Ges. weisse Buchstaben von wenigstens 8 Ctm. Höhe auf schwarzem Grunde.

<sup>43)</sup> Vgl. die engl. u. franz. Ges. a. a. O.

<sup>44)</sup> Reichsges. v. 28. Juni 1873 § 2. Engl. Merchant Shipping Act. v. 1871 sect. 6. Norweg. Seeges. vom 24. März 1860 Art. 4; Oesterr. Ges. vom 7. Mai 1879 über die Registrirung der Seehandelsschiffe § 14.

<sup>45)</sup> Merchant Shipping Act. v. 1873 sect. 5.

<sup>46)</sup> Dagegen bestimmt das Oesterr. Recht, dass der Name, welcher schon von einem österreichischen Schiffe der weiten Fahrt oder der grossen Küstenfahrt geführt wird,

Während der Name daher dem Schiff vom Eigenthümer gegeben wird, so wird demselben das Unterscheidungssignal von Seiten der Staatsbehörde, im Deutschen Reich von den Schiffsregisterbehörden nach Anweisung des Reichsamts des Innern ertheilt. Auch wird selbst im Falle einer Namensänderung das Unterscheidungszeichen nicht geändert.

VI. Das Schiff hat einen **Heimathshafen** (Registerhafen, in England Port of Registry, in den Vereinigten Staaten homeport, in Frankreich port d'attache oder d'immatricule genannt); und darunter versteht man „den Hafen, von welchem aus mit dem Schiff die Seefahrt betrieben“ wird,<sup>47)</sup> oder wie sich manche fremde Rechte ausdrücken, der Hafen, wo das Schiff registriert ist.<sup>48)</sup> Der Name des Heimathshafens muss nach dem Recht der seefahrenden Nationen in derselben Weise am Schiffskörper angebracht sein, wie der Name des Schiffs selbst,<sup>49)</sup> nach Deutschem Recht jedoch nur am Heck.<sup>50)</sup> Wie das Schiff für seinen Eigenthümer, den Rheder eine ähnliche Bedeutung hat, wie für den Kaufmann das Etablissement,<sup>51)</sup> so hat auch der Heimathshafen hinsichtlich des Rhedereibetriebes dieselbe Bedeutung, wie für den Handelsbetrieb der Ort, wo der Kaufmann seine Handelsniederlassung hat. Er bildet den Mittelpunkt des Geschäftsbetriebes des Rheders.<sup>52)</sup> Daraus erklärt es sich, dass nach deutschem Seerecht das Gericht des Heimathshafens für alle aus dem Rhedereibetriebe gegen den Rheder anzustellenden Klagen zuständig ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Rheder nur mit Schiff und Fracht oder persönlich haftet;<sup>53)</sup> ohne Rücksicht darauf, ob bei einer Rhederei die sämtlichen Mitheder zusammen belangt werden oder einzelne oder nur ein einziger; ohne Unterschied, ob ein Mitheder Kläger ist, oder ein Dritter.<sup>54)</sup> Nur wenn gegen die Seitens der Aufsichtsbehörde des Strandamts getroffene Festsetzung des Berge- resp. Hilfslohnes der Rechtsweg beschritten wird, ist die Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gericht anzubringen.<sup>55)</sup> Doch ist diese Klage auf Fest-

---

einem anderen Schiffe einer oder der anderen dieser Kategorien nicht beigelegt werden darf: Ges. v. 7. Mai 1879 § 14.

<sup>47)</sup> H.G.B. Art. 435 Ziff. 3. Ebenso Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 4.

<sup>48)</sup> Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 33. Franz. General. Règlement v. 7. November 1866 Art. 170. Nach dem Schwedischen Seeges. v. 1864 Art. 4 ist der Heimathshafen der Ort, wo das Schiff sein Nationalitäts-Patent erhalten hat.

<sup>49)</sup> S. S. 25 Note 40.

<sup>50)</sup> Reichsges. v. 28. Juni 1873 § 3.

<sup>51)</sup> Dieser Umstand hindert freilich nicht, dass man bei dem Rheder, der das Rhedereigenschaft in grösserem Umfange betreibt, noch von einem besonderen Etablissement sprechen kann.

<sup>52)</sup> Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 527 Not. 8. Er nennt den Heimathshafen das „Quasidomicil“ des Schiffs.

<sup>53)</sup> D. H.G.B. Art. 455. Natürlich kann der Schiffsgläubiger, der das ihm am Schiffe zustehende Pfandrecht geltend machen will, die Klage auch da anstellen, wo das Schiff angetroffen wird: Erk. des Hamb. Handelsger. v. 5. Febr. 1875 u. Oberger. v. 26. Juni 1874 (Hamb. Handelsger.-Zeit. v. 1875 Nr. 103, 105).

<sup>54)</sup> D. H.G.B. Art. 475.

<sup>55)</sup> Strandungs-O. § 39.

stellung des Anspruchs wegen Berge- und Hilfslohn allein gerichtet. Die Klage gegen den Rheder auf Zahlung des einen oder anderen kann vor dem Gericht des Heimathshafens des Schiffs angestellt werden. Der betrachtete Grundsatz über die Kompetenz des Gerichts des Heimathshafens wird auch für das Französische Recht, für welches eine gesetzliche Bestimmung der Art fehlt, von den Schriftstellern und Gerichten heutzutage angenommen,<sup>56)</sup> wie auch in diesem Hafen die besonderen Hypothekenregister geführt werden.<sup>57)</sup>

VII. Den Seeschiffen ist vielfach ein besonderes Privilegium eingeräumt worden. Dass ein beladenes Schiff rechtzeitig abgeht, ist für eine ganze Reihe von Personen von der grössten Wichtigkeit; für die Rheder, für die mitunter grosse Zahl der Ladungsinteressenten, den Schiffer. Ja noch grössere Kreise können bei der Bedeutung, welche das wichtigste Transportmittel für den Verkehr hat, ein bedeutendes Interesse daran haben. Daraus erklärt es sich, dass in den früheren Jahrhunderten, wie heutzutage *utilitatis causa* der Satz aufgestellt ist: wenn die Geltendmachung eines einem Einzelnen zustehenden Rechts den Abgang des Schiffs hindern würde, so muss sein Einzelinteresse hinter den Interessen der Mehrheit zurückstehen.<sup>58)</sup> Der Abgang des Schiffs kann gehindert oder verzögert werden durch eine **Beschlagnahme** des Schiffs, der Ladung oder eines Theils derselben, sowie durch einen gegen Personen der Besatzung verhängten **Arrest**. Dies ist in verschiedener Weise durch die ältere und neuere Gesetzgebung verboten worden. Die älteren Gesetze<sup>59)</sup> sprechen nur die Unstatthaftigkeit eines Arrestes und eines gerichtlichen Verfahrens gegen Personen der Besatzung eines segelfertigen Schiffs aus (manche auch gegen Kaufleute, die im Begriff sind, zur See zu gehen). Im vorigen Jahrhundert wird auch die Arrestfreiheit derartiger Schiffe und der geladenen Güter statuirt. So vom Preussischen Landrecht,<sup>60)</sup> welches das Privilegium hinsichtlich der Schiffe auf im Laden begriffene ausdehnt.<sup>61)</sup> Das heutige Deutsche Recht hat das Prinzip

<sup>56)</sup> Cresp-Laurin I S. 61, S. 280. Desjardins I S. 86.

<sup>57)</sup> Franz. Ges. v. 10. Dezbr. 1874 Art. 6. Ebenso der Belg. Code de comm. II (v. 1879) art. 139.

<sup>58)</sup> Das Consulado del mare c. 233 sagt, es wäre sehr unbillig, dass die Kaufleute, die ihre Waaren auf das Schiff verladen hätten, eine Verzögerung erlitten und Nachtheilen ausgesetzt würden in Folge der Nachlässigkeit des Gläubigers. Allerdings wird hier vorausgesetzt, dass der Schiffer sich so lange am Orte aufgehalten, dass der Gläubiger früher hätte Klage erheben können.

<sup>59)</sup> Constitutum usus von Pisa v. 1160 c. 3 (Pardessus IV S. 569 f.). Consulado del mare c. 233 (Pardessus II S. 309 ff.). Seerecht v. Wisby Art. 6 (Pardessus I S. 466).

<sup>60)</sup> Preuss. A.L. §§ 1409—1419 II, 8. Die Ord. de la marine statuirt nicht Arrestfreiheit, sondern gibt nur in dem Falle, wo von einem einer Rhederei gehörigen Schiff eine einzelne Part arrestirt ist, den Mithedern das Recht, deren Freilassung gegen Kautions zu fordern: L. I T. 14 art. 18: Les intéressez au navire, dont on saisira quelque portion, lorsqu'il sera prest à faire voile, pourront le faire naviger en donnant caution jusques à concurrence de l'estimation, qui sera faite de le portion saisie.

<sup>61)</sup> Der für dieses anomale Recht angegebene Grund (Salvirung der Rechte Dritter) tritt deutlich in der Bestimmung des Preuss. L.R. hervor, einmal, dass die Personalhaft



in der Weise präzisirt, dass dabei den Interessen der Gläubiger Rechnung getragen wird, welche unmittelbar vor Abgang des Schiffs ihre Lieferungen machen müssen und daher ihre Forderungen früher gar nicht geltend machen können. Dasselbe stellt nämlich folgende Grundsätze auf: a. ein zum Abgehen fertiges,<sup>62)</sup> und zwar sowohl beladenes, als in Ballast gehendes Schiff darf wegen Schulden (nicht auch wegen dinglicher Ansprüche) nicht mit Beschlag belegt werden. Eine Ausnahme gilt hinsichtlich der Schulden, die behufs Ausführung der anzutretenden Reise (für Ausrüstung, Verproviantirung des Schiffs) gemacht sind,<sup>63)</sup> da durch diese das Schiff erst in den Stand gesetzt ist, abgehen zu können. b. Die Haft als Mittel zur Erzwingung von Handlungen, als eine Form des persönlichen Sicherheitsarrestes, ist unstatthaft gegen den Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf einem Seeschiffe angestellten Personen, wenn das Schiff zum Abgehen fertig ist.<sup>64)</sup> Ebenso aber auch die Vollziehung des Arrestes durch sonstige Beschränkungen der persönlichen Freiheit (Stadtarrest, Beschlagnahme von Legitimationspapieren u. s. w.). c. Durch eine Beschlagnahme der bereits an Bord befindlichen Güter kann deren Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden,<sup>65)</sup> in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre. Also immer (vor, wie nach Antritt der Reise), wenn der Ablader das ganze Schiff gechartert hatte.<sup>66)</sup> Wenn dies nicht der Fall, und durch die Wiederausladung der Waaren eine Umladung oder eine Verzögerung der Reise verursacht werden würde, allein mit Einwilligung der übrigen Befrachter.<sup>67)</sup> In jedem Falle kann die Wiederausladung nur gefordert werden gegen Leistung desjenigen, was der Ablader dann zu leisten haben würde, d. h. der Fautfracht (je nach Verschiedenheit der Fälle der halben, zwei Drittel oder der ganzen Fracht),<sup>68)</sup> der Kosten der Ein- und Wiederausladung und des etwaigen Liege-

des Schiffsmanns nur ohne Genehmigung des Schiffers unstatthaft ist, und dann, dass der Schiffer sich den Arrest gefallen lassen muss, wenn ihm sofort ein anderer tüchtiger und annehmlicher Schiffsmann für dieselbe Heuer gestellt wird (§ 1415 f.). — Als zweites Motiv wird geltend gemacht Bestrafung der Nachlässigkeit solcher Gläubiger, welche ihre Ansprüche nicht rechtzeitig geltend machten, so von Weber im N. Archiv f. H.R. I S. 249 f. Von diesem Gesichtspunkt ging man auch bei Aufstellung der betreffenden Bestimmungen des Code de comm. aus (Boulay-Paty, Cours de droit commercial maritime I S. 242 f.). S. auch oben Not. 58.

<sup>62)</sup> Ein „segelfertiges“ Schiff. Der Code de comm. (art. 215) gibt dafür ein bestimmtes Kennzeichen: lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage, wenn er die Schiffspapiere an Bord hat.

<sup>63)</sup> D. H.G.B. Art. 446 Abs. 1.

<sup>64)</sup> R.C.Pr.O. § 785 Ziff. 3, § 812. D. H.G.B. Art. 446 Abs. 3. Soweit dieser letztere Art. die Schuldhafte für unstatthaft erklärt, hat er jetzt — nach der reichsgesetzlich (Ges. v. 29. Mai 1868) erfolgten Aufhebung der Schuldhafte — seine Anwendbarkeit verloren.

<sup>65)</sup> D. H.G.B. Art. 446 Abs. 2.

<sup>66)</sup> D. H.G.B. Art. 581, 583.

<sup>67)</sup> D. H.G.B. Art. 588.

<sup>68)</sup> D. H.G.B. Art. 581, 583 — 585, 587 f.

geldes.<sup>69)</sup> Selbstverständlich finden diese in betreff des Arrestes aufgestellten Vorschriften nicht nur so lange Anwendung, als das Schiff segelfertig im Abgangshafen liegt, sondern bis zur Beendigung der Reise. In den fremden Rechten ist nicht selten der eine und der andere dieser Grundsätze gleichfalls ausgesprochen worden.<sup>70)</sup>

Aus handelspolitischen Rücksichten haben die Rechte von Spanien und Portugal und einiger südamerikanischer Staaten zu Gunsten fremder Schiffe ganz exceptionelle Privilegien aufgestellt, indem sie die in den Häfen der betreffenden Staaten liegenden Schiffe — selbst solche, die noch nicht beladen sind — nicht wegen Schulden mit Beschlag belegen lassen, und eine Ausnahme von dieser Arrestfreiheit nur statuiren bei den Schulden, die auf dem Territorium selbst und zwar zum Nutzen des Schiffs kontrahirt sind;<sup>71)</sup> oder wobei der ursprüngliche Gläubiger ein Unterthan des in Rede stehenden Staats ist;<sup>72)</sup> oder die in dem Staate zahlbar sind;<sup>73)</sup> oder bei Bodmerei, oder Wechselschulden, die zum Vortheil des Schiffs und der Ladung zwar im Auslande kontrahirt, aber in einem Platze des betreffenden Landes fällig sind.<sup>74)</sup> Im Wesen des Seeverkehrs sind diese Vorrechte nicht begründet.

## § 6.

## B. Die Flagge.

Das Schiff hat eine **Nationalität**. Dadurch wird dasselbe selbst ausserhalb der heimischen Häfen unter den Schutz einer bestimmten Macht, eben seines Staats gestellt. Auch in anderer Beziehung ist nach dem Rechte mancher Staaten die Nationalität wichtig. So ist nicht selten die Küstenfrachtfahrt

<sup>69)</sup> D. H.G.B. Art. 582.

<sup>70)</sup> So im Code de comm. Er enthält (art. 215) in Betreff der Arrestfreiheit des Schiffs denselben Grundsatz, wie das D. H.G.B., verordnet jedoch noch in Betreff der für die zu unternehmende Reise kontrahirten Schulden: *Le cautionnement de ces dettes empêche la saisie*. Art. 231 hatte die Arrestfreiheit der Personen der Schiffsbesatzung (jedoch mit einer Ausnahme hinsichtlich der für die Reise kontrahirten Schulden) statuirt, er ist heutzutage antiquirt in Folge der Aufhebung der *contrainte par corps*: Laurin bei Cresp I S. 160 Anm. \* Mit dem Art. 215 des Code de comm. stimmt im Wesentlichen überein das Spanische H.G.B. Art. 604 und das Portug. Art. 1312, das jedoch bei Schulden, welche für die jetzige Reise kontrahirt sind, zur Befreiung des Schiffs vom Arrest nicht nur Kautions fordert, sondern auch die schriftliche Verpflichtung des Kapitäns, nach demselben Hafen zurückzukehren. Dem Englischen Recht sind derartige Bestimmungen fremd.

<sup>71)</sup> Span. H.G.B. Art. 605.

<sup>72)</sup> Portug. H.G.B. Art. 1213 fügt diesen Fall dem vom Spanischen Gesetz. aufgestellten hinzu.

<sup>73)</sup> Argentin. H.G.B. Art. 1031 nennt diesen Fall ausser dem zuerst genannten (des Span. Gesetz.), lässt übrigens die Arrestfreiheit nicht nur cessiren bei Schulden zum Nutzen des Schiffs, sondern auch der Ladung.

<sup>74)</sup> Brasilian. H.G.B. Art. 482 lässt nur in diesen Fällen Beschlagnahme des Schiffs zu, während es dieselbe ausschliesst selbst bei Schulden, die auf brasilianischem Territorium zu Gunsten von Schiff und Ladung eingegangen sind.

heimischen Schiffen vorbehalten. Auch kommen besondere Abgaben für fremde Schiffe vor, so in Frankreich die *surtaxes de pavillon* für die auf nichtfranzösischen Schiffen eingeführten Produkte (aufgehoben durch Gesetz vom 19. Mai 1866, hergestellt durch Gesetz vom 30. Januar 1872, und wieder beseitigt durch Gesetz vom 28. Juli 1873). Die Nationalität wird durch die Flagge bezeichnet. Früher gab es nur eine besondere Nationalität der einzelnen deutschen Seestaaten; die Flagge war daher die Landesflagge.<sup>1)</sup> Jetzt ist die Nationalität die deutsche<sup>2)</sup> und die Flagge ist die **Reichsflagge**.<sup>3)</sup> Die Voraussetzungen für den Nationalcharakter eines Schiffs waren nicht immer dieselben und sind auch noch jetzt in den verschiedenen Staaten verschieden. Hiernach kann die Nationalität des Schiffs bedingt sein durch den Ort der Erbauung, die Nationalität der Eigenthümer, die Nationalität des Kapitäns und der Mannschaft oder doch eines Theils derselben; und zwar können diese sämtlichen Erfordernisse verlangt werden, oder nur das eine und das andere, oder nur eines. Nach heutigem gemeinem deutschem Reichsrecht<sup>4)</sup> kommt es nur an auf die Nationalität der Rheder. Es gelten hiernach als Nationalschiffe und als berechtigt, die Reichsflagge zu führen die Schiffe, welche sich im ausschliesslichen Eigenthum solcher physischer Personen befinden, denen das Reichsindigenat zusteht, oder von Aktiengesellschaften oder eingetragenen Genossenschaften, die innerhalb des Reichsgebiets ihren Sitz haben, oder von Aktien-Kommanditgesellschaften, deren persönlich haftende Gesellschafter sämtlich im Besitz des Reichsindigenats sind.<sup>5)</sup> Die unter diese Kategorien gehörigen Schiffe sind einerseits allein, andererseits ohne weitere Voraussetzung<sup>6)</sup> berechtigt, die Reichsflagge zu führen. Unberechtigte Führung ist mit Strafe bedroht.<sup>7)</sup> Ausländer können daher nicht Eigenthümer eines deutschen Schiffs oder einer Part eines solchen sein. Und das Schiff hört auf ein deutsches zu sein, wenn es ganz oder zum Theil an Ausländer veräussert wird.<sup>8)</sup> Die partikularrechtlichen Bestimmungen, welche ein

1) D. H.G.B. Art. 432: „Recht, die Landesflagge zu führen.“

2) Verf.-Urk. des deutschen Reichs Art. 54.

3) Verf.-Urk. Art. 55. Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 1. Reichsges. v. 28. Juni 1873 § 1.

4) Die den Landesgesetzen durch das H.G.B. Art. 434 Abs. 1 eingeräumte Ermächtigung, die Erfordernisse zu bestimmen, von denen das Recht eines Schiffs, die Landesflagge zu führen, abhängig sein soll, besteht nicht mehr.

5) Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 2.

6) Die Bestimmung der Bremischen Einfuhr.Verordn. zum D. H.G.B. v. 6. Juni 1864 § 38, dass die Schiffe von Aktiengesellschaften und Aktien-Kommanditgesellschaften nur mit besonderer Erlaubniss des Senats die Bremer Flagge führen dürfen, kann schon um deswillen heutzutage nicht mehr in Betracht kommen, weil sie sich nur auf das Recht zum Führen der Bremer Flagge bezieht, eine Bremer Flagge es aber nicht mehr gibt.

7) Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 13, für den Führer des Schiffs Geldbusse bis zu 1500 Mark oder Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten; auch kann auf Konfiskation des Schiffs erkannt werden. Gleiche Strafbestimmungen enthält das Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 30.

8) Nach Englischem Recht können Ausländer nicht Eigenthümer englischer Schiffe sein. Ein britisches Schiff darf nach der Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 18 nur

Miteigenthum von Ausländern an einem deutschen Schiffe, in einem beschränkten Umfange zuliessen,<sup>9)</sup> sind hinfällig geworden. Dann allerdings können deutsche Schiffe ganz oder zum Theil sich im Vermögen von Ausländern befinden, wenn sie einer Aktiengesellschaft, eingetragenen Genossenschaft oder Aktien-Kommanditgesellschaft angehören.

Die älteren deutschen, wie fremden Rechte verbieten häufig die Veräußerung von Schiffen resp. Schiffsparten an Fremde, oder lassen eine solche nur unter gewissen Bedingungen<sup>10)</sup> zu. Dem heutigen Deutschen Recht ist ein Verbot, das Schiff an Ausländer zu veräußern, fremd.<sup>11)</sup> Ebenso

gehören 1. eingebornen britischen Unterthanen (natural-born British subjects); 2. naturalisirten Unterthanen (denizens or naturalised), welche im britischen Reich domicilirt oder Glieder einer englischen Faktorei oder Theilhaber eines englischen Handelshauses sind und dem Staatsoberhaupt den Treueid geleistet haben; 3. Korporationen, deren Haupt-etablissement sich im britischen Gebiet befindet. Ein amerikanisches registrirtes (s. u. S. 34 Not. 10) Schiff kann nur Bürgern der Vereinigten Staaten gehören, welche in denselben ihr Domizil haben oder Sozien eines in den Vereinigten Staaten befindlichen Handelshauses sind (Akte v. 31. Dezbr. 1792). Gehört das Schiff naturalisirten Bürgern, so hört es schon auf ein amerikanisches zu sein, wenn diese sich länger als ein Jahr in ihrem Vaterlande, oder länger als 2 Jahre in der Fremde aufgehalten haben (Akte v. 10. März 1804). Dagegen kann nach neuerem Französischen Recht ein französisches Schiff zur Hälfte Ausländern gehören (Ges. v. 9. Juni 1845 Art. 11). Ebenso braucht nach dem neuesten Oesterr. Recht das Schiff nur zu  $\frac{2}{3}$  Oesterreichern zu gehören. Diesen Personen stehen Aktiengesellschaften gleich, welche in den im Reichsrath vertretenen Ländern errichtet sind und daselbst ihren Sitz haben (Oesterr. Ges. über die Registrirung der Seehandelsschiffe v. 7. Mai 1879 § 2).

<sup>9)</sup> Nach § 42 II der Mecklenb. Schwerin. Einfuhr. Verordn. zum D. H.G.B. v. 28. Dezember 1863 (in der Fassung der Verordnung v. 31. Jan. 1865) durften Ausländer Miteigenthum an einem mecklenburgischen Schiffe bis zu  $\frac{1}{4}$  haben.

<sup>10)</sup> z. B. Hansa-Rezess v. 1412 C. 10 (Pardessus II S. 462): — is vordregen, dat men den vromden Luden nene Schepe vorkopen schal na Passchen erst so kommende, by vorluse so vele Geldes, alsoe dat Ship vorkoft worde vnde en jewelke Stad van der Hense dar men shepe buwet schal Borgen nemen van den jennen, de dar Shepe kopen eder vtuoren, dat de Shepe nemende vorkoft werden buten der Hense wesende, vnd dat dar nement Part eder Deel ane hebben schal buten der Hense wesende. Rezess v. 1441 C. 1 (Pardessus I c. S. 475): Dat nemand schal Shepe buwen, kopen noch voren in ener Hense-Stadt, he en sij denne Borgher darsulues, oft dat Ship nemande wert vorkopende buten der Hense edder to donde so slitende bij Vorlust vnde Pene 3 Mark Goldes vnde by Vorlust der Hense. Das Genueser Statut über das Officium Ganzariae v. 1441 c. 48 (Pardessus IV S. 496) erlaubt eine Veräußerung nur mit obrigkeitlicher Genehmigung. Im 17. Jahrhundert verboten die Gesetze mehrerer Staaten und Städte an der Nordsee und Ostsee die Veräußerung nur während einer bestimmten Zeit nach der Erbauung, so in Dänemark (Edikt v. 11. Mai 1634), in Hamburg (Stat. v. 1603), in Lübeck, in Danzig. In letzterer Stadt betrug der Zeitraum nur Jahr und Tag. Marquard, De iure mercatorum et commerciorum (Frankfurt 1662) L. II c. 5 Nr. 66. Wedderkop, Introductio in ius nauticum L. III Tit. 2 § 10. Dagegen untersagt wieder das Französische Ges. v. 27. vendémiaire des J. II art. 11, 17, 18 den Verkauf von französischen Schiffen an Fremde überhaupt; vgl. Cresp I S. 78 f., Desjardins I S. 106.

<sup>11)</sup> Vgl. Prot. IV S. 1546. In Frankreich ist durch das Gesetz v. 21. April 1818 Art. 2 die Exportation von französischen Schiffen gegen eine Abgabe von 2 Francs pro Tonne, und damit der Verkauf an Fremde gestattet.

kennt das gemeine Deutsche Recht ein derartiges Verbot der Veräußerung von Schiffsparten nicht.<sup>12)</sup> Dagegen untersagt eine solche bei Strafe der Nichtigkeit das Schleswig-Holsteinische Provinzialrecht.<sup>13)</sup>

Die Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, ist abhängig von der Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister und der Aushändigung des Certifikats.<sup>14)</sup> Eine gesetzwidrige Ausübung desselben ist strafbar.<sup>15)</sup> Nur für den Fall ist eine Ausnahme zugelassen, dass ein ausserhalb des Reichsgebiets befindliches fremdes Schiff in das Eigenthum einer Person kommt, der das Reichsindigenat zusteht, und das dadurch das Recht erhält, die Reichsflagge zu führen. Alsdann genügt für dessen Ausübung ein von dem deutschen Consul, in dessen Bezirk sich das Schiff zur Zeit des Eigenthumsübergangs befindet, über den Erwerb des Rechts zur Führung der Reichsflagge ertheiltes

<sup>12)</sup> Das Finnländische Seeges. v. 9. Juni 1873 verbietet jeden Verkauf von Schiffsparten an Fremde (Art. 9).

<sup>13)</sup> Schleswig-Holstein. Verordn. v. 4. Mai 1803. Reskript v. 6. Juni 1806; vgl. Falck, Handb. des Schleswig-Holstein. Privatrechts (Altona 1825—1848) IV S. 137. Der Ansicht Stobbes (D. Privatrecht I S. 208), dass diese Bestimmung wegen des im Deutschen Reich geltenden Prinzips der privatrechtlichen Gleichberechtigung der Fremden für antiquirt zu halten, ist mit Rücksicht darauf, dass das H.G.B. Art. 470 auch nach seiner Erhebung zum Reichsgesetz die Bestimmungen der Landesrechte, welche die in Rede stehende Veräußerung für unzulässig erklären, ausdrücklich aufrecht erhält (vgl. Prot. IV S. 1546 f.), nicht beizutreten. Einen rechten Sinn hat allerdings eine derartige Bestimmung heutzutage, wo einer Veräußerung des ganzen Schiffs an Ausländer nichts im Wege steht, mit der Veräußerung einer einzigen Schiffspart aber an einen Ausländer das Recht, die Reichsflagge zu führen, aufhört, und eine derartige Veräußerung nur mit Zustimmung aller Mitheder gültig erfolgt, nicht mehr. Für nicht zu Recht bestehend wird dagegen jetzt die Bestimmung des § 42 II der Mecklenb. Schwerin. Einführ. Verordn. zum H.G.B. zu halten sein, wonach jede Veräußerung von Parten eines mecklenburgischen Schiffs über ein Viertel desselben an Ausländer ungültig und ohne rechtliche Wirkung ist, da für dieselbe maassgebend gewesen ist die Absicht, das jetzt durch das Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 antiquirte Prinzip, dass nur die Schiffe als mecklenburgische Schiffe gelten sollen, die mindestens zu  $\frac{3}{4}$  in dem Eigenthum mecklenburgischer Unterthanen sich befinden (§ 41 eod.), vor jeder Verletzung zu sichern; dieselbe auch heutzutage keine Anwendbarkeit mehr hat, da sie nur von „mecklenburgischen Schiffen“ handelt, es aber jetzt nicht mehr eine mecklenburgische, sondern nur noch eine einheitliche deutsche Handelsmarine gibt.

<sup>14)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 10. Das Gesetz sagt zwar „Ausfertigung des Certifikats“, hat aber unzweifelhaft die Aushändigung gemeint; denn nach dem cit. § 10 genügt nicht mehr, wie nach dem H.G.B. Art. 433 Abs. 2, die Eintragung in das Schiffsregister allein, um das Recht zur Führung der Reichsflagge auszuüben; vielmehr soll der Schiffer in der Lage sein, jeden Augenblick den Beweis des ihm zustehenden Rechts zu führen. Hierzu ist aber Besitz des Certifikats Seitens des Schiffers erforderlich (s. mein Seerecht I S. 5 Nr. 2). Dieselbe Bestimmung enthält das Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 1 u. 21. Dieses Gesetz fordert auch korrekter als das deutsche, dass „der Registerbrief dem Schiffe zugekommen ist.“

<sup>15)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 14: Geldbusse bis zu 300 Mark oder verhältnismässige Gefängnisstrafe für den Schiffer, sofern er nicht nachweist, dass der unbefugte Gebrauch der Reichsflagge ohne sein Verschulden geschehen sei. Aehnliche Bestimmungen trifft das Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 31.

Attest. Doch hat dieses Attest nur provisorische Bedeutung;<sup>16)</sup> es gilt nur für ein Jahr vom Tage der Ausstellung an gerechnet, wenn nicht die Reise durch höhere Gewalt über diesen Zeitraum hinaus verlängert ist.<sup>17)</sup>

## § 7.

## C. Schiffsregister und Certificat.

I. Das **Schiffsregister** soll Auskunft geben über alles, was sich auf die Identität, die Nationalität eines Schiffs und dessen Eigenthumsverhältnisse bezieht.

Früher diente hierzu in den norddeutschen Seestaaten der Beilbrief oder Bielbrief, ein — nach manchen Rechten auf Grund einer (zuweilen eidlichen) Erklärung des Bauherrn oder Baumeisters, — von der zuständigen Behörde ertheiltes Attest über den vorschriftsmässigen Bau des Schiffs, dessen Namen, Gattung, Grösse, Eigenthümer, Erbauer, Zeit und Ort der Erbauung, welches mitunter noch eine Erklärung des Baumeisters wegen seiner Ansprüche für Material und Arbeitslohn befriedigt zu sein, enthielt.<sup>1)</sup> Das Schiffsregister ist aus dem Englischen Seerecht,<sup>2)</sup> dem es bereits andere Staaten entlehnt hatten, in das Deutsche Recht herübergenommen. Wie in England<sup>3)</sup> kann auch im Deutschen Reich ein Schiff nur in das Schiffsregister des Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen.)<sup>4)</sup> Hier wird jedes Schiff unter einer besonderen Ordnungsnummer verzeichnet, und zwar muss die Eintragung folgende Punkte enthalten:<sup>5)</sup>

- „1. den Namen und die Gattung des Schiffs (ob Barke, Brigg u. s. w.);
2. seine Grösse und die nach der Grösse berechnete Tragfähigkeit;
3. die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Deutschen Reich gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt hat, und ausserdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;
4. den Heimathshafen;
5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitheder und die Grösse der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft, Rheder oder Mitheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft

<sup>16)</sup> Eine solche Bestimmung hat bereits die Englische Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 54 getroffen. Dasselbe gilt auch in Frankreich; s. Desjardins I S. 118. Ebenso lässt in dem in Rede stehenden Fall das Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 (§ 25) durch das zuständige Konsularamt einen „Interimspass“ mit den gleichen Wirkungen ausstellen.

<sup>17)</sup> Reichsges. v. 25. Okt. 1867 § 16.

<sup>1)</sup> Pöhls, Seer. I S. 55 ff. Vgl. Preuss. L.R. § 1392 II, 8.

<sup>2)</sup> Ueber die Einführung desselben in England s. Maclachlan S. 68 ff.

<sup>3)</sup> Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 33. Ebenso auch in den andren Staaten, welche das Schiffsregister adoptirt haben.

<sup>4)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 5.

<sup>5)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 6.

ihren Sitz hat, und, wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;

6. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffs oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

7. die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder;

8. den Tag der Eintragung des Schiffs.“

In den unter der Herrschaft des A.L.R. stehenden Provinzen der preussischen Monarchie,<sup>6)</sup> sowie in Neuvorpommern und Rügen<sup>7)</sup> und in Schleswig-Holstein<sup>8)</sup> muss auch die Verpfändung des Schiffs und einzelner Schiffsparten in das Schiffsregister eingetragen werden, und zwar von Seiten des das Schiffsregister führenden Gerichts. Diese Eintragung muss enthalten: 1. den Namen des Gläubigers; 2. die Forderung, für welche die Verpfändung geschehen ist; 3. die Bezugnahme auf die Verpfändungsurkunde unter Bezeichnung des Orts und des Datums der Ausstellung; 4. die Zeit der Eintragung<sup>9)</sup>.

Die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht desselben, die Reichsflagge zu führen und die sonstigen einzutragenden Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.<sup>10)</sup> Treten in denselben Veränderungen nach der Eintragung ein, so sind sie gleichfalls in das Schiffsregister einzutragen; wie das Schiff zu löschen ist, wenn es untergeht oder das Recht zur Führung der Reichsflagge verliert.<sup>11)</sup> Und zwar sind die Rheder bei Vermeidung einer Strafe zur Anzeige der gedachten Thatsachen innerhalb sechs Wochen a die notitiae verpflichtet.<sup>12)</sup>

Die Schiffsregister, welche in Preussen von richterlichen Behörden und zwar von den Amtsgerichten,<sup>13)</sup> in den anderen deutschen Seestaaten meist von Ver-

<sup>6)</sup> Preuss. Einführ.Ges. zum D. H.G.B. Art. 59.

<sup>7)</sup> Preuss. Ges. v. 26. Mai 1873 § 48.

<sup>8)</sup> Preuss. Ges. v. 27. Mai 1873 § 48.

<sup>9)</sup> Preuss. Einführ.Ges. Art. 59 § 1.

<sup>10)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 7. Diese Bestimmung ist auch im Einklang mit dem Englischen Recht: Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 38; das Gesetz hat für die vom Eigenthümer verlangte Deklaration ein Formular aufgestellt. Auch die andern Rechte fordern einen solchen Nachweis, so das Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 13; das Recht der Vereinigten Staaten, welches zwar für kein Schiff die Pflicht zur Registrirung aufstellt, aber nur den Schiffen die vollen Rechte national-amerikanischer Schiffe einräumt, die registriert sind (Acte v. 31. Dezbr. 1792 u. v. 29. Juli 1850), verlangt eidliche Erklärung. Ebenso das Französische Recht, welches davon die Ertheilung des acte de francisation abhängig macht (Ges. v. 27. Vendém. d. J. II art. 13. Generalregl. v. 7. Novbr. 1866 art. 146; vgl. Desjardins I S. 114 f.).

<sup>11)</sup> Ebenso im Englischen Recht: Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 53 und im Franz. Generalregl. v. 7. Nov. 1866 art. 159, 170; vgl. Desjardins I S. 89 f. S. 117.

<sup>12)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 12, 16.

<sup>13)</sup> Ausföhr.-Ges. zum D. Gerichtsverf.-Ges. v. 24. April 1878 § 25.

waltungsbehörden geführt werden,<sup>14)</sup> sind öffentlich; es steht die Einsicht derselben Jedem zu.<sup>15)</sup>

II. Das **Certifikat** soll das Schiff in den Stand setzen, jederzeit seine Nationalität und das Recht zur Führung der Reichsflagge darzuthun.<sup>16)</sup> Dasselbe ist eine von der Registerbehörde ausgefertigte, mit dem Inhalt der das Schiff betreffenden Eintragung in das Schiffsregister übereinstimmende Urkunde, die zugleich zu bescheinigen hat, dass der Nachweis der in das Schiffsregister eingetragenen Thatsachen geführt und das Schiff zur Führung der Reichsflagge befugt sei.<sup>17)</sup> Alle im Schiffsregister vorgenommenen Veränderungen sind auf dem Certificat zu vermerken; wie auch das Certificat beim Untergang des Schiffs oder dem Verlust des Rechts, die Reichsflagge zu führen, zurückgeliefert werden muss, falls dies noch geschehen kann.<sup>18)</sup> Die dem Certificat innewohnende publica fides wird nicht nur von dem Staate, dem das Schiff angehört, sondern auch von fremden Nationen anerkannt. Das Certificat wird an Bord geführt und ist das wichtigste Schiffspapier, und es sind dadurch die früher vorkommenden und zur Legitimation der Schiffe dienenden Schiffspapiere theils ersetzt, wie der

<sup>14)</sup> In Hamburg von der Deputation für Handel und Schifffahrt; in Bremen von der Senatskommission für Schifffahrts-Angelegenheiten; in Lübeck von der Kammer des Landgerichts für Handelssachen; in Mecklenburg von den Schiffsregister-Behörden; in Oldenburg vom Staatsministerium, Departement des Innern. In Oesterreich, wo es drei verschiedene Register für Schiffe der weiten Fahrt, der grossen Küstenfahrt und der kleinen Küstenfahrt gibt, werden die beiden ersteren von der Seebehörde, das letztere von dem Hafenamte geführt, in dessen Amtsgebiet der Heimathshafen liegt: Ges. v. 7. Mai 1879 § 11. In England ist Registerbeamter der oberste Zollbeamte des betreffenden Hafens: Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 30. In Frankreich fungiren als Register-Behörden die commissaires (für die quartiers) und administrateurs (für die sous-quartiers) de l'inscription maritime, die Behörden, welche die Listen über die sämmtlichen französischen Matrosen zu führen und zugleich die Stellung der deutschen Seeämter haben: Ordonnance v. 31. Oktbr. 1784 tit. 7 art. 7. Generalregl. v. 7. Novbr. 1866 art. 7, art. 163; vgl. Caumont, Dictionaire S. 718 bes. Nr. 47 § 4, Desjardins I S. 89.

<sup>15)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 4. Ebenso in Oesterreich und in England.

<sup>16)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 9. Das Certificat des Deutschen Seerechts ist nach dem Muster des englischen Certificate of Registry ausgebildet, das der Registrar nach dem Schiffsregister auszustellen hat (Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 44). In Frankreich entspricht dem der acte de francisation, welcher auf Grund der vom Eigenthümer zu machenden (in besondere im Heimathshafen zu führende Register einzutragenden) Angaben ausgefertigt, vom Finanzminister unterzeichnet und von dem Douane-Bureau des Heimathshafens ausgehändigt wird (vgl. Desjardins I S. 112—115). In Oesterreich wird durch „den Registerbrief“, welcher von der Registerbehörde auszustellen ist, nicht nur die Nationalität des Schiffs nachgewiesen, sondern auch das Recht, innerhalb der betreffenden Kategorie, d. h. in kleiner oder grosser Küstenfahrt oder weiter Seefahrt zu reisen (§ 21).

<sup>17)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 8.

<sup>18)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 11. Ebenso nach den fremden Rechten: Engl. Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 45. Franz. Ges. v. 27. Vendém. des J. II art. 21, art. 8. Generalregl. v. 7. Novbr. 1866 art. 159, 160; vgl. Caumont, Dictionaire S. 638 Nr. 7 §§ 2—9, S. 639 Nr. 9, Desjardins I S. 117. Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 § 22 f.



Beilbrief<sup>19)</sup>, theils überflüssig geworden, wie der Seepass<sup>20)</sup>. Kleine Schiffe von weniger als 50 kbm Brutto-Raumgehalt sind von der Pflicht, sich in das Schiffsregister eintragen und ein Certificat ertheilen zu lassen, befreit<sup>21)</sup>.

<sup>19)</sup> In Oesterreich hat der Beilbrief eine andere Bedeutung. Hier wird durch denselben der Erwerb des Eigenthums an neu erbauten Schiffen dargethan: Ges. v. 7. Mai 1879 § 15 (über den Inhalt des Beilbriefs § 16).

<sup>20)</sup> Reichsges. v. 25. Oktbr. 1867 § 9. Nach Französischem Recht ist erforderlich für die französischen Schiffe zum Verlassen des Heimathshafens ein *congé*; für fremde Schiffe zum Verlassen des Hafens, in dem sie sich befinden ein *passé-port*: Ges. v. 27. Vendém. des J. II art. 5, 9, 22. Generalregl. v. 7. Novbr. 1866 art. 161 f. 164. Vgl. *Cresp-Laurin* I S. 59 ff. *Ruben de Couder*, *Dictionnaire de droit commercial* V S. 507 Nr. 52—56.

<sup>21)</sup> Reichsges. v. 28. Juni 1873 § 1. Aehnliche Bestimmungen finden sich auch in den fremden Rechten. Nach Englischem Recht brauchen nicht registrirt zu werden: Schiffe, deren Grösse 15 Tons nicht übersteigt, und die in den Flüssen, zur Küstenfahrt und Aehnlichem verwendet werden; ferner Schiffe von nicht über 30 Tons, ohne vollständiges oder festes Deck, die zum Fischfang in Kanada und an den benachbarten Küsten verwendet werden (*Merchant Shipping Act* v. 1854 sect. 19; vgl. *Foard* S. 12). In Frankreich sind die Ausnahmen von dem Erforderniss eines *acte de francisation* mehr beschränkt. Von eigentlichen Seeschiffen brauchen nur keinen *acte de francisation* die „*embarcations de deux tonneaux et au-dessous employées à la pêche du poisson frais ou à la récolte des amendements marins*“ oder „*appartenant à des habitants voisins de la côte, qui s'en servent pour leur usage personnel à l'exclusion de tout transport de marchandises*.“ Die „*bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous*“ erhalten einen besonderen *acte de francisation*, wie über sie auch ein besonderes Register geführt wird. *S. Desjardins* I S. 89, 116. Nach dem Oesterr. Ges. v. 7. Mai 1879 unterliegen allein den gesetzlichen Vorschriften über die Registrirung nicht die Schiffe, welche keine See-Handelsschiffahrt treiben, als die ausschliesslich zu Vergnügungszwecken, zum Zweck der Fischerei oder zu wirtschaftlichen Zwecken der Landleute oder ausschliesslich zum inneren Hafenverkehr dienenden Schiffe (§ 10). Doch sind die Schiffe der kleinen Küstenfahrt bis zu 25 Tonnen einschliesslich von der Entrichtung der Registergebühren befreit, wie auch diese Gebühren abgestuft sind, je nachdem die Schiffe für weite Fahrt, grosse oder kleine Küstenfahrt bestimmt sind (§ 27).

## Abschnitt 2.

# Von den Personen des Seerechts.

(Von Herrn Professor Dr. Lewis zu Berlin.)

## I. Der Rheder und die Rhederei.

### A. Der Rheder.

#### § 8.

#### 1. Erwerb des Eigenthums am Schiff.

I. Nach Deutschem Seerecht ist Rheder „der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs“. <sup>1)</sup> Dass blos von derartigen Schiffen der Eigenthümer als Rheder gilt, erklärt sich daraus, dass nur solche Schiffe als Kauffahrteischiffe angesehen werden, für welche die Bestimmungen des 5. B. des D. H.G.B. allein Anwendung finden. Auch bei Seeschiffen unterscheidet man **originären** und **derivativen** Eigenthumserwerb. Die wichtigste Art des **ersten** ist die durch Erbauung. Erbaut ein Schiffsbaumeister ein Schiff für fremde Rechnung auf Grund eines dahin zielenden Vertrags, so wird der Bauherr wohl Besteder, der Baumeister Annehmer genannt. Je nachdem der erstere oder der letztere das Baumaterial liefert, ist der Kontrakt als Kaufvertrag oder als Miethsvertrag, <sup>2)</sup> und zwar als eine *locatio conductio operis* aufzufassen. Auch eine *locatio conductio operarum* ist denkbar, aber nur dann, wenn der Bauherr nicht nur das Material anschafft, sondern auch selbst den Bau leitet, die einzelnen dabei vorkommenden Arbeiten aber durch die von ihm gedungenen Arbeiter ausführen lässt. Diese verschiedenen hier möglichen Verträge stehen selbstverständlich unter den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts.

II. Dasselbe gilt von den **derivativen** Erwerbsarten des Eigenthums. Doch kommen für diese einzelne besondere Grundsätze in Betracht. Wäre lediglich das bürgerliche Recht maassgebend, so würde bei dem durch ein Veräusserungs-

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 450.

<sup>2)</sup> L. 20, L. 65 De contrah. empt. (18, 1). L. 2 § 1 Locati (19, 2).

geschäft vermittelten Erwerb in Deutschland nach gemeinem Recht, wie den in Betracht kommenden Landesrechten zum Erwerb des Eigenthums die Tradition erforderlich sein. Diese würde aber, da Schiffe nicht nur, während sie sich im Heimathshafen, sondern auch wenn sie sich in einem fremden Hafen oder auf der Fahrt (in transitu) befinden, veräußert werden dürfen, oft nicht vorgenommen werden können. Bei Veräußerung einer Schiffspart ist sie überhaupt nicht denkbar. Schon das ältere Recht begnügt sich daher mit einer symbolischen Tradition, die in der Uebertragung der Dokumente über das Eigenthum des Veräußerers,<sup>3)</sup> auch wohl in der blossen Vollziehung des Kaufvertrags gefunden wurde.<sup>4)</sup> Im D. H.G.B. ist eine besondere Form für den Uebergang des Eigenthums nicht aufgestellt. Es untersteht dieser daher den Grundsätzen des bürgerlichen (gemeinen oder partikulären) Rechts. Allein von der hiernach etwa erforderlichen Tradition kann nach der Bestimmung des Gesetzbuchs sowohl bei der Veräußerung des ganzen Schiffs, wie einer Schiffspart durch eine mit dem Veräußerungsgeschäft verbundene oder auch nachfolgende formlose (mündliche oder schriftliche)<sup>5)</sup> Vereinbarung der Kontrahenten abgesehen und festgesetzt werden, dass das Eigenthum ohne Weiteres auf den Erwerber übergehen soll<sup>6)</sup>, und zwar braucht die Vereinbarung dies nicht wörtlich auszusprechen, sondern es nur als die unzweifelhafte Absicht der Parteien auszudrücken<sup>7)</sup>. Der Besitz muss allerdings stets besonders erworben werden, was aber durch Stellvertreter regelmässig ohne alle Schwierigkeiten von Statten gehen wird.

Für den Veräußerungsvertrag galt im früheren Deutschen Recht vielfach die Schriftlichkeit als Erforderniss, jedoch nicht als wesentliche Form für die Gültigkeit des Kontrakts, sondern gewissermassen als Ersatz für die Tradition.<sup>8)</sup> Das H.G.B. hat über die Form des Veräußerungsvertrags gleichfalls keine Bestimmung getroffen. Ist dieser daher ein Handelsgeschäft, so ist er auch

<sup>3)</sup> Entsch. d. O.A.G. zu Lübeck v. 31. Dezbr. 1839, v. 25. Novbr. 1841 (Seufferts Arch. VIII Nr. 111, X Nr. 232).

<sup>4)</sup> Preuss. L.R. § 1396 II, 8. Pöhls, Seer. I S. 104. Kaltenborn, Seer. I S. 110.

<sup>5)</sup> Dass die Uebereinkunft eine formlose sein kann, geht daraus hervor, dass das Gesetz das Wort Vereinbarung (= pactum) gebraucht und von dem Erforderniss irgend einer Form absieht; vgl. Prot. IV S. 1772, 1703, Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 806 Not. 18. Dagegen nimmt Makower an, dass die Formlosigkeit nur gestattet sei, wenn ein Handelsgeschäft vorliege, sonst aber die durch das in Betracht kommende Landesrecht vorgeschriebene Form beobachtet werden müsse: Komm. zu Art. 439 Anm. 15b.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 439. Nach dem Wortlaut des Artikels ist die Vereinbarung darauf zu richten, dass das Eigenthum „sofort“ übergehen soll. Das bedeutet aber nur, ohne dass eine Tradition oder sonstiger Rechtsakt erforderlich ist. Das Gesetz gibt nämlich den Kontrahenten das Recht, den Eigenthumsübergang von der Tradition unabhängig zu machen. Es bestimmt jedoch nicht, dass diese Befugniss dann nicht Platz greifen soll, wenn nach dem Inhalt des Rechtsgeschäfts die Tradition selbst eine bedingte oder betagte sein würde. Liegt aber der Fall so, dann kann auch die Uebereinkunft der Parteien nur dahin gehen, dass nach Eintritt der Bedingung oder des Terms das Eigenthum ohne Tradition auf den Erwerber übergehen soll.

<sup>7)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. IV S. 309 f.

<sup>8)</sup> Pöhls, Seer. I S. 103, 139. Seufferts Archiv VIII Nr. 111.

formlos gültig; sonst untersteht er den Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Allerdings räumt das Gesetz jedem der Kontrahenten in allen Fällen einer freiwilligen Veräußerung das Recht ein, auf seine Kosten die Ertheilung einer (gerichtlich oder notariell oder — wo dies nach dem betreffenden Partikularrecht zulässig — von einer Administrativbehörde) beglaubigten Urkunde zu verlangen.<sup>9)</sup> Allein diese Urkunde, die lediglich die Bedeutung einer Beweisurkunde hat, kann erst gefordert werden, nachdem der Veräußerungsvertrag bereits durch Eigenthumsübertragung zur Ausführung gekommen ist.<sup>10)</sup>

Das Deutsche Recht geht in der formellen Erleichterung der Veräußerung von Seeschiffen und der Uebertragung des Eigenthums an solchen am weitesten. Die anderen Rechte fordern für den Uebergang des Eigenthums, manche auch für die Gültigkeit des Veräußerungsgeschäfts, Schriftlichkeit,<sup>11)</sup> oder Schriftlich-

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 440. Das Gesetz spricht von „allen Fällen der Veräußerung“; dass nur an freiwillige Veräußerung gedacht, geht aus der Stellung des Artikels hervor; vgl. Prot. VIII S. 3703.

<sup>10)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 47.

<sup>11)</sup> So das Englische Recht eine bill of sale: Abbott S. 2 f. Maclachlan S. 25, 31. Für registrierte Schiffe, welche auch nach der Veräußerung die englische Flagge führen sollen, hat die Merchant Shipping Act v. 1854 ausführliche Vorschriften gegeben. Das Gesetz fordert eine bill of sale (wofür es selbst ein Formular aufgestellt hat), welche eine Erklärung des Veräußerers ist, dass er nach Empfang des Kaufpreises (dessen Betrag angegeben wird) das Schiff auf den Erwerber übertrage, und eine — mit dem Certifikat überstimmende — Beschreibung des Schiffs enthalten muss. Die Vollziehung der Uebertragungsurkunde muss in Gegenwart von wenigstens Einem Zeugen geschehen, welcher dies zu attestiren hat (sect. 55). Der Erwerber hat gleichfalls eine Erklärung abzugeben, welche der des ersten Erwerbers des Schiffes entspricht, und wofür das Gesetz gleichfalls die Formulare (für Einzelheder und Gesellschaften) aufstellt (sect. 56). Darauf wird der Kaufvertrag im Registerhafen eingetragen (sect. 57). Vgl. Abbott S. 47 ff., Maclachlan p. 31—36. Ebenso statuiert das Recht der Vereinigten Staaten von Amerika Schriftlichkeit des Veräußerungs-Vertrags als Voraussetzung für die Einregistrierung des Schiffs, wodurch die Veräußerung Dritten gegenüber wirksam wird. S. Kent (10. ed.) II S. 700. Nach dem Französischen Code de commerce (art. 195) soll das Veräußerungsgeschäft schriftlich sein, und zwar kann die Urkunde acte public oder acte sous signature privée sein. Die Gültigkeit des Veräußerungsgeschäfts ist jedoch nach der herrschenden Meinung nicht dadurch bedingt, sondern es ist die Schriftlichkeit nur für den Beweis wesentlich, der daher nicht durch Zeugen und sonstige Beweismittel geführt werden kann — nach der Ansicht einiger Schriftsteller aber durch Eidesdelation — (Cresp-Laurin I S. 248—260, Desjardins I S. 145, 154 ff.). Damit die Veräußerung auch Dritten gegenüber wirksam sei, genügt jedoch der Jurisprudenz zufolge, welche dies aus einer Kombination des Art. 17 des Ges. v. 27. Vendémiaire des J. II mit den entsprechenden Artt. des Code de commerce herleitet, die Schriftlichkeit des Vertrags nicht. Vielmehr muss die Veräußerung registriert und „au dos de l'acte de francisation“ vermerkt sein. S. Laurin bei Cresp I S. 265 ff. Not. 52, Desjardins I S. 159 ff. Der Belgische Code de comm. L. II (v. 1879) art. 2 stimmt mit dem Franz. Code de comm. art. 195 hinsichtlich des Veräußerungsvertrags selbst überein, fordert aber für die Gültigkeit des Vertrags gegenüber Dritten Eintragung desselben in ein besonderes Register. Das Finnländische Seegesetz (Art. 8) fordert eine Kaufurkunde. Das Portugiesische H.G.B. (Art. 1290) verlangt Schriftlichkeit bei Schiffen von über 6 Tonnen.

keit und Eintragung des Kontrakts in öffentliche Register,<sup>12)</sup> oder eine öffentliche Urkunde,<sup>13)</sup> oder auch öffentliche Urkunde und Registrierung.<sup>14)</sup>

Mit der Uebertragung des Schiffs gehen natürlich auch die Pertinenzen auf den Erwerber über. Ausserdem aber gilt nach Deutschem Recht, wenn die Veräusserung stattgefunden hat, während das Schiff sich auf der Reise befindet, und zwar bei der Veräusserung des ganzen Schiffs wie einer Part die Präsumpcion, dass der Gewinn und Verlust der laufenden Reise — soweit das Verhältniss von Veräusserer und Erwerber in Betracht kommt — den letzteren trifft.<sup>15)</sup> Eine Präsumpcion, die sich keineswegs in allen fremden Rechten findet.<sup>16)</sup>

## § 9.

### 2. Die rechtliche Stellung des Rheders.

I. Die rechtliche Stellung des Rheders ergibt sich nicht sowohl aus seiner Eigenschaft als Eigenthümer eines Seeschiffs, als vielmehr als **Inhaber** (dominus) des **Rhedereigewerbes**, welches eben gerichtet ist auf den Erwerb durch die Seefahrt;<sup>1)</sup> wie denn auch das D. H.G.B.,<sup>2)</sup> wenschon es die Bezeichnung

<sup>12)</sup> So das Holländische H.G.B. 309. Ebenso das Argentinische H.G.B. Art. 1015 (bei Schiffen von über 6 Tonnen).

<sup>13)</sup> So das Spanische H.G.B. Art. 585, 586, freilich nur für den Beweis.

<sup>14)</sup> So das Brasilianische H.G.B. Art. 468, bei Strafe der Nichtigkeit, doch nur für Schiffe, die zur Fahrt auf hoher See bestimmt sind.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 441. Bei Aufstellung dieser Bestimmung ging man von der Annahme aus, dass in dem in Rede stehenden Falle regelmässig der Erwerber in das ganze Unternehmen eintreten wolle, auf welches das Schiff ausgegangen sei (Prot. IV S. 1636 f.).

<sup>16)</sup> Nach Englischem Recht erscheint es lediglich als Interpretationsfrage, ob der Kaufkontrakt auch auf die Frachtgelder sich bezieht: Maclachlan S. 17. Die französische Doktrin wendet hinsichtlich der Fracht den Art. 1614 des Code civil analog an und spricht dem Käufer ein Recht auf die vom Tage des Kaufs verdiente Fracht zu. Von demselben Zeitpunkte ab lässt sie auch den Verlust den Käufer treffen (Desjardins I S. 164 ff. Delamarre et Lepoitvin, *Traité théorique et pratique du droit commercial* V Nr. 101). Eine Ausnahme wird jedoch gemacht für die „vente du navire en mer à toutes chances“, wobei der Käufer die Gefahr des Schiffs trägt, und ihn selbst der vor dem Kontrakt stattgehabte Untergang des Schiffs trifft. Hierbei fällt dem Käufer der ganze Frachtgewinn zu, andererseits trifft ihn der Verlust der Reise. Dagegen lässt das Finnländische Seeges. Art. 8 die zur Zeit des Eigenthums-Uebergangs verdiente Nettofracht („le bénéfice sur le fret, qui se trouve à bord au moment du changement de propriétaire“ heisst es in der französischen Uebersetzung), in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen auf den Erwerber übergehen. Ebendasselbe besagt wohl das Spanische H.G.B. (Art. 595), das die auf der Reise seit Einnahme der letzten Ladung verdienten Frachtgelder dem Käufer zuspricht.

<sup>1)</sup> Diese Auffassung ist bereits dem R.R. eigen. Sie folgt aus dem Worte *exercitor* und aus der Bezeichnung desselben, als desjenigen „ad quem cottidianus navis quaestus pertinet“ (§ 2 J. Quod cum eo 4, 7) und desjenigen, „ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt“, ohne Rücksicht darauf, ob er Eigenthümer des Schiffs ist oder dasselbe nur gemiethet hat (L. 1 § 15 De exercitoria 14, 1). Auch das deutsche Wort Rheder (von *reden* = bereiten, ausrüsten) führt darauf.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 477.

„Rheder“ nur dem Eigenthümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffs gibt;<sup>3)</sup> doch im Verhältniss zu Dritten hinsichtlich der aus dem Rhedereigewerbe hervorgehenden Rechte und Pflichten als Rheder auch den behandelt, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet<sup>4)</sup> und es entweder in Person führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, den er selbst angestellt oder wenigstens unter seiner ausschliesslichen Direktion hat.<sup>5)</sup>

Irrelevant ist es natürlich — ganz wie beim Kaufmann — ob der Rheder in Person dem Rhedereigenschaft vorsteht oder dasselbe durch einen anderen (Prokuristen, Generalhandlungsbevollmächtigten, wenn das Rhedereigewerbe selbst als Handelsgewerbe erscheint) betreiben lässt, wie ja auch die rechtliche Stellung einer Rhederei dadurch in keiner Weise verändert wird, dass dieselbe durch einen Korrespondentrheder vertreten wird.

II. Das Rhedereigewerbe kann mannigfacher Art sein. Es kann gerichtet sein auf die Beförderung von Personen, auf die Beförderung von Gütern für fremde oder für eigene Rechnung (des Rheders, der zugleich Waarenhandel betreibt), auf den Fischfang, auf Bugsirdienste. Von der Beschaffenheit des Rhedereibetriebs hängt es ab, ob der Rheder als Kaufmann zu betrachten ist. Kaufmann ist der, sagt das D. H.G.B., welcher Handelsgeschäfte gewerbmässig betreibt.<sup>6)</sup> Als Handelsgeschäfte bezeichnet nun das Gesetz die Uebernahme der Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See.<sup>7)</sup> Machen also diese Geschäfte den Inhalt des Rhedereibetriebes aus, so wird der Rheder als Kaufmann zu betrachten sein; denn dass der Rheder, welcher diese Geschäfte betreibt, dieselben auch gewerbmässig betreiben wird, liegt bereits in der Begriffsbestimmung des Rheders. Ist aber der Rhedereibetrieb auf Fischfang oder Bugsirdienste<sup>8)</sup> gerichtet, so erscheint auch der Rheder nicht als Kaufmann. Der als Kaufmann zu quali-

<sup>3)</sup> In Frankreich unterscheidet man den *propriétaire du navire* und den *armateur*. Unter letzterem versteht man den, „*qui arme un navire, pour l'expédier en mer*“ (Caumont S. 213 Nr. 1. Desjardins II S. 6). Regelmässig wird vorausgesetzt, dass *armateur* und *propriétaire* eine und dieselbe Person ist, nothwendig ist es jedoch nicht. Es kann einer von mehreren Miteigenthümern sein, welcher für seine und der übrigen Rechnung das Rhedereigewerbe betreibt. Es kann ein Fremder sein, der im Auftrag und für Rechnung des Eigenthümers oder der Miteigenthümer die Rhederei betreibt. Es kann ein Dritter sein, der das Schiff vom Eigenthümer oder den Miteigenthümern gemiethet hat, dasselbe ausrüstet und damit für seine Rechnung die Rhederei betreibt. S. Desjardins II S. 9 f.

<sup>4)</sup> Auch das Englische Recht kennt ein solches Verhältniss. S. Abbott S. 28 f. S. 221; vgl. 21, 25.

<sup>5)</sup> Prot. IV S. 1656 f. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 30. April 1867 bei Kierulff III S. 356; vgl. Abbott S. 22, 25 f. Wieweit in diesem Fall der Eigenthümer dem Inhaber des Rhedereigewerbes gegenüber, wenn es sich um Geltendmachung der Ansprüche dritter Personen handelt, zurücktritt, darüber s. oben S. 22.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 4.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 271.

<sup>8)</sup> Dass der Schlepptvertrag nicht als Frachtvertrag aufzufassen, darüber s. unten in der Lehre von der Natur und den Arten des Frachtvertrags.

fizirende Rheder kann als Minderkaufmann im Sinne des Art. 10 des H.G.B. erscheinen; denn von einem „gewöhnlichen Schiffer“ kann man bei der Seeschifffahrt, ebenso wie bei der Binnenschifffahrt reden. Wann dies der Fall, ist natürlich *quaestio facti*, die nach den Anschauungen der seemännischen Kreise zu beantworten ist. Unbedenklich wird man die Eigenthümer der Kauffahrteischiffe dahin rechnen dürfen, welche nach dem Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 von der Registrirungspflicht frei sind.<sup>9)</sup> Doch ist damit nicht gesagt, dass umgekehrt der Eigenthümer jedes dem Personen- oder Güter-Transport dienenden Schiffs, welches einen grösseren Raumgehalt hat, sofort als Vollkaufmann zu betrachten ist.

III. Dem Rheder liegt bereits nach R.R. die Pflicht ob, in gewissem Umfange für die Handlungen der Besatzung des Schiffs einzustehen. Er haftet aus den im Einklange mit der *lex praepositionis* (der bei der Anstellung erteilten Vollmacht) abgeschlossenen Kontrakten des *magister navis*<sup>10)</sup> einschliesslich eines dabei vorgekommenen *dolus* oder einer *culpa*.<sup>11)</sup> Ebenso wegen eines von irgend einem Mitgliede der Schiffsbesatzung ausgehenden *damnum in navi factum*.<sup>12)</sup> Das gemeine Deutsche Recht und die meisten späteren europäischen Seegesetze erweiterten mit Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums und des Verkehrs — worauf bereits die bezüglichen Grundsätze des R.R. zurückzuführen sind — diese Haftung des Rheders zu einer Haftung für Vergehen und Versehen überhaupt, welche Personen der Schiffsbesatzung in dieser Eigenschaft sich zu Schulden kommen liessen.<sup>13)</sup> Doch bestand die Verschiedenheit, dass nach einigen Rechten die Haftung des Rheders nur eine subsidiäre war,<sup>14)</sup> nach anderen derselbe *principaliter* haftete.<sup>15)</sup> Das D. H.G.B. nimmt, ebenso wie die Mehrzahl der jetzt geltenden auswärtigen Rechte,<sup>16)</sup> den letzteren Stand-

<sup>9)</sup> Schiffer ist hier nicht in der technischen Bedeutung des Tit. 3 B. 5 D. H.G.B. zu nehmen, sondern in der allgemeinen Bedeutung des alltäglichen Lebens.

<sup>10)</sup> L. 1 pr. §§ 2, 3, 5, 7—14, 25 De exercit. act. (14, 1).

<sup>11)</sup> L. 1 § 10 eod.

<sup>12)</sup> L. 1 § 2 De exercit. act. (14, 1). L. 7 pr. Naut. caup. stab. (4, 9). § 3 J. De obl. quae quasi ex del. (4, 5). L. 29 § 2 Ad. leg. Aquil. (9, 2).

<sup>13)</sup> Cropp in Heises und seinen jur. Abh. I S. 467 ff. Seufferts Archiv V Nr. 164, XI Nr. 85, XVIII Nr. 248. Freilich wurde der Satz auch von verschiedenen Romanisten mit Rücksicht auf die Regeln des R.R. bestritten. Vgl. Glück Bd. XIV S. 193, 247 f., Thibaut, Pandekten-Recht § 523, Mühlenbruch, Pandekten-Recht § 429.

<sup>14)</sup> So nach dem *Consulado del mare* c. 141 (Pardessus II S. 155 f.), c. 153 (S. 171 f.), c. 182 (S. 205 f.); dem *Hauseat. Seer.* v. 1614 X Art. 2; dem *Preuss. A. L.R.* § 1528 II, 8. Vgl. auch Cropp a. a. O. S. 493 f.

<sup>15)</sup> So nach der *Ordonnance de la marine* v. 1681 II, 8 art. 2, III, 7 art. 4.

<sup>16)</sup> Dahin gehören z. B. der *Franz. Code de comm.* art. 216 (hier wird die Haftung für die Handlungen des Kapitäns ausgesprochen; die für die Delikte der Mannschaft *deducit man* aus Art. 217, beruft sich daneben auch auf Art. 353 u. 405: Laurin bei Cresp I S. 620 f., Desjardins II S. 59, Ruben de Couder I S. 403 f. Nr. 23; übrigens liesse sich die Verantwortlichkeit bereits aus dem *Code civil* art. 1384 ableiten); *Belg. Code de comm.* II (v. 1879) art. 7; das Englische Recht: *Maclachlan*

punkt ein. Es lässt den Rheder für jeden Schaden, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, haften und zwar, da das Gesetz die Verantwortlichkeit des Rheders schlechtweg ausspricht, solidarisch mit dem Schuldigen selbst.<sup>17)</sup> Allerdings haftet der Rheder nicht für jeden Schaden, den ein Mitglied der Besatzung bei Gelegenheit der Ausübung dienstlicher Funktionen einem Dritten verursacht, sondern nur für den, der durch die fehlerhaft ausgeführte Dienstverrichtung selbst hervorgerufen ist. Er ist also z. B. nicht für Körperbeschädigungen verantwortlich, welche bei einem zwischen den Besatzungen zweier Schiffe, die beide an derselben Stelle des Hafens anlegen wollten, entstandenen Streite vorgekommen sind, wohl aber, wenn bei Befestigung des Schiffs durch ungeschickte Spannung des Tauses Seitens der Mannschaft Personen, die sich in einem vorüberfahrenden Boote befanden, verletzt worden sind.<sup>18)</sup> Dagegen fällt unter das Verschulden eben sowohl Fahrlässigkeit als dolus, und erstere kann in einem Thun wie in einem Unterlassen bestehen. Freilich würde das Unterlassen eines zur Verhinderung des eingetretenen Schadens geeignet gewesen Thuns an und für sich noch kein Verschulden involviren, wohl aber dann, wenn eine rechtliche Verbindlichkeit zu einer fürsorgenden und schützenden Thätigkeit bestand, und ferner, wenn auch abgesehen hiervon die allgemein menschliche Verpflichtung, Niemanden zu verletzen (*alterum non laedere*) zum Treffen von Vorrichtungen nöthigen musste, um eine mit Gefahr für andere verbundene Handlung unschädlich zu machen.<sup>19)</sup> Solche Thätigkeit ist z. B. Versehung des Schiffs mit dem für die Reise erforderlichen Proviant; die Führung der durch die Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See vom 7. Januar 1880 vorgeschriebenen Lichter; die Abgabe der durch

S. 109 f.; das Holländische H.G.B. Art. 321 in Verbindung mit Art. 534; das Finnländische Seeges. § 17. Dagegen haftet nach dem Spanischen H.G.B. (Art. 624) der Rheder nicht für Exzesse, die der Kapitän und die Mannschaft während der Fahrt begehen. Die Beschädigten können sich nur an die Schuldigen halten. — In Frankreich ist es nicht ganz unbestritten, ob die Verantwortlichkeit dem *propriétaire* des Schiffs oder dem *armateur* obliegt. Die bei Weitem überwiegende Meinung in Theorie und Praxis geht dahin, dass der Eigentümer haftet, der *armateur* nur, wenn und soweit er zugleich Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist. Vgl. Caumont, Dictionnaire S. 213 Nr. 2, Cresp-Laurin I S. 607 ff. und die Seite 610 Not. 3 Citirten, Ruben de Couder, Dictionnaire I S. 410 Nr. 58. Wenn in französischen Erkenntnissen und bei französischen Juristen häufig der *armateur* als verantwortlich bezeichnet wird, so hängt dies damit zusammen, dass *propriétaire de navire* und *armateur* nicht selten verwechselt werden, und letztere Bezeichnung besonders oft für den Schiffseigentümer gebraucht wird; vgl. Courcy, Questions maritimes I S. 129. Indes stellt Desjardins II S. 23 den *armateur* in Betreff der Haftung dann dem *propriétaire* gleich, wenn derselbe für eigene Rechnung ein fremdes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 451. Ebenso ist die herrschende Ansicht in Frankreich für solidarische Haftung: Ruben de Couder, Dictionnaire I S. 409 f. Nr. 51 f. und die daselbst Citirten, Desjardins II S. 68 f.

<sup>18)</sup> Vgl. Prot. IV S. 2029.

<sup>19)</sup> L. 27 § 9, L. 30 § 3, L. 31 Ad leg. Aquil. (9, 2). § 5 J. De leg. Aquil. (4, 3). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XIII S. 115 f., XXIII S. 353 f.



dieselbe Verordnung angeordneten Nebelsignale bei Schneefall, Nebel oder dickem Wetter; bei einer drohenden Schiffs-Kollision die Vornahme derjenigen Manöver, welche geeignet sind, die Kollision abzuwenden oder deren schädliche Wirkung zu verringern; die Ausbesserung des Schiffs, welches Havarie erlitten hatte. Dass eine Beschädigung durch ein Verschulden der Besatzung herbeigeführt ist, hat natürlich der den Ersatzanspruch geltend machende Kläger zu beweisen.<sup>20)</sup>

Für Kontraktsschulden der Besatzung überhaupt, auch wenn solche angeblich für Schiff und Reise gemacht, haftet der Rheder nach Seerecht nicht, sondern nur für die, welche unter gewissen Voraussetzungen der Schiffer kontrahirt, weil diesem allein die Befugniss zur Vertretung des Rheders obliegt.

### § 10.

## 3. Umfang der Haftung des Rheders für die Verbindlichkeiten aus dem Rhedereibetriebe.

I. Vom Standpunkte der Rechtskonsequenz aus ist nicht abzusehen, inwiefern der Rheder für die Verbindlichkeiten aus dem Rhedereibetriebe in anderer Weise haften soll, wie der in irgend einem obligatorischen Verhältniss Stehende für seine Verpflichtungen aus diesem. Und in der That räumt denn auch das R.R. dem exercitor keine Sonderstellung in dieser Beziehung ein. Es lässt den Rheder, mögen Verbindlichkeiten aus eigenen Handlungen, mögen solche aus Handlungen der Schiffsbesatzung — soweit der Rheder überhaupt für diese einzustehen hat — in Frage stehen, unbeschränkt mit seinem ganzen Vermögen haften. Das spätere und auch das heutige Recht lässt zwar das Prinzip, dass der Rheder persönlich, d. h. unbeschränkt für die Forderungen Dritter aus dem Rhedereibetriebe haftet, als Regel bestehen,<sup>1)</sup> statuirt aber von diesem weitgehende Ausnahmen. Maassgebend für solche sind lediglich Billigkeitsrücksichten gewesen. Abgesehen von einzelnen Fällen<sup>2)</sup> lässt das spätere Seerecht die unbeschränkte und unbedingte Haftung des Rheders cessiren, wo ein Einstehen für die Handlungen Anderer in Frage steht. Hierbei erschien denn eine Milderung der Verantwortlichkeit des Rheders mit Rücksicht auf den Umstand geboten, dass derselbe regelmässig — nemlich wenn er nicht die Qualifikation zum Schiffer hat — gezwungen ist, das Schiff und die Ausführung, oft auch die Eingehung von Frachtverträgen, sowie die Abschliessung sonstiger auf die Schiffsexpedition bezüglicher Geschäfte einem Anderen zu überlassen; dass der Rheder regelmässig gar nicht in der Lage ist, die Ausführung des in der Anstellung des Schiffers liegenden Mandats zu überwachen; dass derselbe regelmässig auf die

<sup>20)</sup> Entsch. des D. R.O.H.G. XXV S. 230 f.

<sup>1)</sup> So auch das D. H.G.B. arg. Art. 454. Das Holländ. H.G.B. Art. 322 statuirt diese persönliche Haftung des Rheders ausdrücklich.

<sup>2)</sup> Für das Deutsche Seerecht kommt hier eigentlich allein in Betracht, dass zur Entrichtung von Bergungs- und Hülfskosten niemals eine persönliche Verpflichtung des Rheders besteht, sollte auch dieser selbst einen Vertrag über die Bergung oder Hülfsleistung geschlossen haben: D. H.G.B. Art. 755 Abs. I.

Auswahl der Personen der Besatzung (mit Ausnahme des Schiffers) keinen Einfluss üben kann und doch nach dem Gesetz für ihr Verschulden einzustehen hat.

II. Schon frühzeitig findet sich der Grundsatz, dass die Rheder nur bis auf Höhe ihres Antheils am Schiff und an der Fracht für Versehen des Schiffers<sup>3)</sup> und die von diesem für das Schiff und die Reise gemachten Schulden<sup>4)</sup> zu haften hätten. Die Gesetze der späteren Zeit statuiren zwar eine unbeschränkte Verhaftung des Rheders, geben diesem aber das Recht, durch Aufgabe des Schiffs und der Fracht, auch wohl der Ansprüche gegen die Versicherer sich von jeder Haftung mit seinem übrigen Vermögen zu befreien.<sup>5)</sup> Heutzutage bestehen in dieser Hinsicht vier Systeme. 1. Der Rheder haftet nur mit Schiff und Fracht (der *fortune de mer*, dem der See anvertrauten Vermögen)<sup>6)</sup>. 2. Der Rheder haftet zwar persönlich (mit der *fortune de terre*), hat jedoch das Recht des Abandons, d. h. kann sich durch Aufgabe von Schiff und Fracht von jeder weiteren Verantwortlichkeit befreien. 3. Der Rheder haftet der Regel nach mit seinem ganzen Vermögen, in gewissen Fällen tritt eine Beschränkung auf einen bestimmten, im Verhältniss zur Grösse des Schiffs festgesetzten Werthbetrag ein. 4. Die Regel bildet die unbeschränkte Haftung des Rheders. In einigen Fällen ist derselbe jedoch zum Abandon berechtigt.

Das erste System ist vom D. H.G.B.<sup>7)</sup> adoptirt, während der hauptsächlichste Vertreter des zweiten Systems das Französische,<sup>8)</sup> der des dritten das

<sup>3)</sup> Z. B. Consulado del mare c. 141, (Pardessus II S. 155) c. 182 (S. 205 f.), Hanseat. Seer. v. 1614 Tit. 10 Art. 2 (Pardessus II S. 551).

<sup>4)</sup> Z. B. Consulado del mare c. 183 (Pardessus II S. 206 f.). Vgl. auch Seer. von Oleron Art. 1 (Pardessus I S. 323), 3 (S. 324), 6 (S. 327), Seer. von Wisby Art. 15 (Pardessus I S. 470), Art. 43 (S. 492).

<sup>5)</sup> So Ordonnance de la marine von 1681 II, 8 art. 2. Preuss. A. L.R. § 1529 f. II, 8. Nach dem letzteren Gesetz können die Rheder vom Recht des Abandons keinen Gebrauch mehr machen, wenn sie das Schiff nach Endigung der Reise, während welcher eine solche ihnen bekannt gewordene Forderung entstanden ist, wieder in See haben gehen lassen (§ 1531).

<sup>6)</sup> Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht (Jena 1880) S. 13 bezeichnet dieses System als „Exekutionssystem“, im Gegensatz zu dem zweiten, dem „Abandon-System“.

<sup>7)</sup> Ebenso vom Schwedischen Seeges. §§ 12, 43.

<sup>8)</sup> Code de commerce art. 216 lautet in der ihm durch das Ges. v. 14. Juni 1841 gegebenen Gestalt: „Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.“

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.“

Das Recht des Abandons steht dem Eigenthümer und nicht dem armateur zu. Der erstere braucht einen von letzterem ausgegangenen Abandon nicht gelten zu lassen. Nur

Englische,<sup>9)</sup> der des vierten das Spanische Recht<sup>10)</sup> ist.

III. Das D. H.G.B. präzisirt jedoch das von ihm vertretene Prinzip in folgender Weise: die beschränkte Haftung tritt ein 1. bei Ansprüchen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher, auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse, abgeschlossen hat; 2. bei Ansprüchen, welche sich gründen auf Nichterfüllung oder kontraktwidrige Erfüllung eines vom Rheder eingegangenen Kontrakts, dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Rücksicht darauf, ob das Unterbleiben der vertragsmässigen Ausführung die Folge eines Verschuldens einer Person der Besatzung war oder nicht; 3. bei Ansprüchen, die auf ein Verschulden eines Mitgliedes der Besatzung gegründet werden.<sup>11)</sup>

Aus der dem Prinzip von der beschränkten Haftung des Rheders zu Grunde liegenden ratio folgt, dass dasselbe cessirt und in die volle civilrechtliche Verantwortlichkeit des Rheders eintritt, sobald der Verpflichtungsgrund in dessen eigenem persönlichen Handeln, nicht in dem einer Person der Besatzung zu suchen ist. Der Rheder haftet daher persönlich, sobald der Schiffer auf Grund einer besonderen

wenn und soweit der armateur zugleich Eigenthümer ist, hat er die in Rede stehende Befugnis: Caumont S. 213 f. Nr. 2, Cresp I S. 616. Laurin ebendas. S. 349 Not. 61. Desjardins II S. 15. Mit dem Französischen Code de commerce stimmt wörtlich der Belgische (art. 7) überein. Auch das Holländische H.G.B. Art. 321 und das Finnländische Seeges. (Art. 17) stehen auf diesem Standpunkt.

<sup>9)</sup> In England galt bis in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts hinein die unbeschränkte Haftung des Rheders. Seit jener Zeit sind verschiedene Gesetze erlassen, wodurch die Haftung desselben für Verschuldungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft beschränkt wurde. So schon im 18. Jahrh.: 7 Georg II c. 15, 16; 26 Georg III c. 86 (vgl. Cropp in Heises u. seinen jur. Abh. I S. 483 ff. Nach der Merchant Shipping Acts Amendment Act v. 1862 sect. 54, wodurch sect. 504 der Merchant Shipping Act v. 1854 abgeändert ist, ist die Haftung des Rheders, vorausgesetzt, dass ihn selbst keine Schuld trifft, bei Beschädigungen von Passagieren, bei Beschädigungen und Verlusten von Gütern, die sich auf seinem Schiffe befinden; ferner bei den durch fehlerhafte Schiffsführung herbeigeführten Beschädigungen von Personen, die sich auf einem fremden Schiffe oder Boote befinden, sowie von fremden Schiffen, Booten oder auf solchen befindlichen Waaren und sonstigen Gegenständen beschränkt auf den Maximalbetrag eines vom Gesetz fixirten Werthes des Schiffs, der bei Körperbeschädigungen zu 15 Pfund pro Tonne und bei Sachbeschädigungen zu 8 Pfund pro Tonne des Bruttoreumgehaltes des Schiffs angenommen wird. Die angegebenen Beträge bilden die Entschädigungsgrenze allen denen gegenüber, die Ersatzansprüche aus demselben Ereigniss geltend machen (Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 506). Durch die Thatsache, dass der Kapitän oder ein Schiffsmann zugleich Mitrheder ist, wird die ihm in ersterer Eigenschaft obliegende Verantwortlichkeit nicht beschränkt (Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 516). Vgl. MacLachlan S. 113 f., 116.

<sup>10)</sup> Span. H.G.B. Art. 621. Abandon lässt das Gesetzbuch bei Ersatzansprüchen zu, welche die Ladungsbetheiligten wegen Verlust und Beschädigung der Güter geltend machen, die durch mangelhafte Aufsicht des Kapitäns verschuldet sind (Art. 622). Ebenso das Brasil. H.G.B. Art. 494 und mehrere andere südamerikanische Gesetzbücher.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 452. Da Schiff und Fracht das einzige Befriedigungsobjekt für die hier bezeichneten Gläubiger bilden, so hat das Gesetz für den Fall einer Mehrheit von Gläubigern eine Rangordnung aufstellen müssen, in welcher diese zu ihrer Befriedigung gelangen. Davon in der Lehre von den Schiffsgläubigern.

Vollmacht, die ihn direkt zur Kontrahierung der Schuld (z. B. des Darlehns), nicht etwa bloß zur Vornahme der Handlung, welche die Veranlassung zur Uebernahme der Schuld ist, (etwa Reparatur des Schiffs) autorisirt, und unter ausdrücklicher Bezugnahme auf diese ein Rechtsgeschäft abgeschlossen hat;<sup>12)</sup> und der Vollmacht steht selbstverständlich die Ratihabition gleich.<sup>13)</sup> Ebenso haftet der Rheder persönlich, wenn ihn in betreff der Erfüllung des von ihm selbst oder vom Schiffer eingegangenen Vertrags ein Verschulden trifft,<sup>14)</sup> sei es dass er selbst direkt den Vertrag bricht, z. B. das vercharterte Schiff dem Befrachter nicht zur Disposition stellt, oder selbst dem Schiffer Anweisung zu einem kontraktwidrigen — oder überhaupt rechtswidrigen — Verhalten gibt;<sup>15)</sup> sei es, dass er durch ein kontraktwidriges Verhalten dem Schiffer die Erfüllung des Kontrakts unmöglich macht, z. B., wenn ihm nach der Chartepartie die Bestimmung des zum Transport geeigneten Schiffs überlassen war, ein hierzu ungeeignetes Schiff wählt, dessen Kapitän infolge hiervon im Abladehafen die Einnahme der Ladung verweigert.<sup>16)</sup> Weiter haftet er persönlich (und zwar selbst wegen des Verschuldens einer Person der Besatzung) wenn ihn eine culpa in eligendo trifft.<sup>17)</sup> Endlich auch, wenn er die Erfüllung des von ihm selbst oder vom Schiffer eingegangenen Vertrags besonders garantirt;<sup>18)</sup> nicht aber schon, wenn er die Forderung anerkannt hat. Hierbei ist es natürlich irrelevant, ob er diese Erklärung selbst abgegeben hat, oder für ihn der hierzu ausdrücklich autorisirte Schiffer. Dagegen genügt es nicht, wenn der Schiffer, ohne sich auf eine Ermächtigung berufen zu können, den Schiffsgläubigern Zahlung aus der fortune de terre des Rheders verspricht.<sup>19)</sup>

Lediglich Humanitätsrücksichten sind indes dafür bestimmend gewesen, dass im Deutschen Recht, nicht aber ebenso in allen fremden Rechten,<sup>20)</sup> zu Gunsten

<sup>12)</sup> „Mit Bezug auf eine besondere Vollmacht“ (H.G.B. Art. 452 Ziff. 1); vgl. Prot. IV S. 1614, Entsch. des Hamb. Handelsger. v. 17. Septbr. 1863 (Hermann u. Hirsch, Samml. S. 290).

<sup>13)</sup> S. Laurin bei Cresp I S. 634 f.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 452 Abs. 2.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 479 Abs. 3, Art. 696, Art. 733 Abs. 2, Art. 754 Abs. 2.

<sup>16)</sup> Entsch. d. R.O.H.G. XI S. 260 f.

<sup>17)</sup> Prot. VIII S. 4154 f.

<sup>18)</sup> H.G.B. Art. 452 Abs. 2.

<sup>19)</sup> Entsch. d. Hamb. Handelsger. v. 17. Septbr. 1863 (Hermann u. Hirsch Samml. S. 289).

<sup>20)</sup> Für das Französische Recht ist von der Jurisprudenz entschieden die Ansicht vertreten: Der Eigenthümer kann sich nicht durch einen Abandon von Schiff und Fracht von der Pflicht, die Heuer den Personen der Besatzung zu zahlen, befreien, wenn diese am Wohnorte des Rheders engagirt sind; „la loi présumant alors, que l'engagement a eu lieu de concert avec ce dernier“ (arg. art. 223). (Bédarride I Nr. 298. Desjardins II S. 78. Citt. bei Couder I S. 413 Nr. 72). Denselben Standpunkt nimmt die Praxis des Tribunals von Marseille in Betreff der ausserhalb des Wohnorts des Rheders geheuerten Schiffsleute ein. Dagegen sind Laurin (bei Cresp. I S. 626—629 — vgl. aber S. 635 —) und Ruben de Couder I S. 413 Nr. 72 bis nicht nur in dieser letzteren Hinsicht entgegengesetzter Ansicht, sondern meinen auch, dass selbst, wenn der Heuervertrag am Wohnorte des

der Schiffsbesatzung, obwohl die Annahme der Mannschaft unter allen Umständen zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers gehört, wieder zum Prinzip der unbeschränkten, persönlichen Haftbarkeit des Rheders zurückgekehrt ist.<sup>21)</sup>

Es entsteht noch die Frage, ob das Prinzip von der beschränkten Haftung des Rheders auch dann Platz greift, wenn der Rheder zugleich Schiffer ist. Naturgemäss kann diese Frage nur für den Fall aufgeworfen werden, dass es sich um ein vom Schiffer innerhalb der gesetzlichen Vertretungsbefugnisse eines solchen abgeschlossenes Rechtsgeschäft handelt. Bei allen sonstigen Rechtsgeschäften unterliegt nemlich die persönliche Haftung des Rheders keinem Zweifel; auch kann, wenn die Haftung Folge eines Verschuldens ist, von einer Beschränkung derselben auf Schiff und Fracht nicht die Rede sein, weil durch ein solches der Schiffer sich selbst als Schiffer verantwortlich und mit seinem Vermögen haftbar macht, und man selbstverständlich hierbei nicht das Vermögen des Rheders von dem des Schiffers trennen darf. Bei Rechtsgeschäften der oben genannten Art würde nun die Konsequenz des

Rheders abgeschlossen, dieser letztere aber dem Kontraktschluss vollständig fremd geblieben ist, das Recht des Abandons auch den hieraus sich ergebenden Heuerforderungen gegenüber geltend gemacht werden dürfe. Gehen Schiff und Güter vollständig verloren, so geht auch der Anspruch der Schiffsleute auf die Heuer für die letzte Reise, auf welcher der Verlust stattfand, unter; (ohne dass eine Ausnahme in Betreff der vom Rheder geheuerten gemacht wird) doch sind dieselben nicht zur Restituierung der Vorschussgelder verpflichtet (Code de comm. art. 258 vgl. Laurin bei Cresp. I S. 515 f.). Das Spanische H.G.B., nach welchem die Heuerforderungen der Besatzung nicht dem Abandonrecht des Rheders unterliegen, stellt (Art. 716) für den Fall des Verlustes des Schiffs dieselben Bestimmungen auf, wie der Code de comm. Dabei gilt noch der besondere Grundsatz, dass, wenn die Schiffsleute statt der Heuer einen Antheil an der Fracht erhalten, sie sich wegen ihrer Ansprüche nicht an die geborgenen Schiffsüberreste halten können, sondern nur an die für die geretteten Waaren zu zahlende Fracht. Ausserdem haben sie ein Anrecht auf eine angemessene Belohnung, wenn sie bei der Bergung der Schiffsüberreste thätig gewesen sind (Art. 717). Ganz dieselben Bestimmungen enthält das Holländische H.G.B. Art. 418–420. Nur hinsichtlich der Bergung gilt die besondere Vorschrift: die Schiffsleute erhalten in jedem Fall Heuer für die Zeit, während welcher sie bei der Bergung thätig gewesen sind, für ausserordentliche, mit Erfolg gekrönte Dienste erhalten sie Bergelohn (Art. 421). Das Englische Recht kennt eine derartige Beschränkung der Haftung des Rheders für die Heueransprüche nicht, doch verliert der Seemann beim Verlust des Schiffs seinen Anspruch auf die verdiente Heuer alsdann, wenn dargethan wird, dass er nicht die äussersten Anstrengungen beim Versuch, Schiff und Ladung zu retten, gemacht hat. Merchant Shipping Act vom 1854 sect. 183. Das Finnländische Seeges. (Art. 17) lässt den Rheder ganz unbedingt für die Heueransprüche des Kapitäns und der Schiffsleute persönlich haften.

<sup>21)</sup> Die R. Seemanns-O. § 68: „Der Rheder haftet für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.“ Der durch diese Bestimmung aufgehobene Art. 453 des D. H.G.B., welcher gleichfalls die persönliche Haftung des Rheders bei den in Rede stehenden Ansprüchen im allgemeinen statuirte, liess dieselbe bei den Forderungen aus dem letzten Reiseabschnitt cessiren, wenn das Schiff ohne Verschulden des Rheders vor Vollendung der Reise verloren gegangen war; sprach diesem jedoch zugleich die Befugniss ab, die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern.

Rechts gleichfalls unbeschränkte Haftung des Rheders verlangen, wenn der Schiffer Alleineigenthümer des Schiffs wäre. Ebenso unbeschränkte Haftung der Rhederei, wenn er Eigenthümer der Mehrzahl der Schiffsparten wäre, weil alsdann sein Entschluss für identisch mit einem Rhedereibeschluss zu halten sein würde. Dagegen nur Haften der Rhederei mit Schiff und Fracht, wenn der Schiffer weniger als die Hälfte der Parten besäße, weil es dann an der gedachten Identität fehlen würde. Ebenso wenn das vom Schiffer eingegangene Rechtsgeschäft nur durch Stimmeneinhelligkeit von den Mitgliedern hätte beschlossen werden können.<sup>22)</sup> Diese Grundsätze sind auch für das Deutsche Seerecht, da das H.G.B. in dieser Beziehung keine Bestimmungen getroffen, zur Anwendung zu bringen. Allerdings lässt dieses, wenn der die Bodmerei eingehende Schiffer Alleineigenthümer (oder Miteigenthümer) des Schiffs ist, eine persönliche Haftung des Rheders für die Bodmereischuld nicht eintreten.<sup>23)</sup> Allein das ist im Wesen der Bodmerei begründet. Daraus aber, dass das Gesetzbuch die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, welche der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffs ausserhalb des Heimathshafens in Nothfällen abgeschlossen hat, selbst dann die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren lässt, wenn derselbe Alleineigenthümer des Schiffs ist,<sup>24)</sup> geht ebensowenig hervor, dass der Rheder auch in diesem Falle für die genannten Forderungen nur mit Schiff und Fracht haftet, als aus der Thatsache, dass die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung gleichfalls die Rechte von Schiffsgläubigern geben.<sup>25)</sup> Das Französische Recht versagt denn auch, und zwar nicht nur dem Alleineigenthümer sondern auch dem Miteigenthümer des Schiffs das Recht des Abandons, wenn ein solcher zugleich Kapitän

<sup>22)</sup> Z. B. wenn ein Frachtvertrag für eine Fahrt nach Hinterasien beschlossen war, während das Schiff nach dem Rhedereivertrage nur Fahrten zwischen europäischen Häfen machen sollte.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 700.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. Art. 757 Ziff. 7. Hierauf stützt sich Ehrenberg (Beschränkte Haftung des Schuldners S. 182 f. Not. 23) für die Ansicht, dass der Rheder auch in solchem Falle nur mit Schiff und Fracht hafte, der daneben noch (a. a. O. u. S. 217 f.) geltend macht, dass die entgegengesetzte Ansicht eine schwere Benachtheiligung für den Rheder, der zugleich Schiffer, gegenüber anderen Rhedern zur Folge habe. Dies Argument wird jedoch, abgesehen davon, dass es sich lediglich auf die Billigkeit stützt, dadurch hin-fällig, dass die „anderen Rheder“ eben facta aliena zu vertreten haben; denn man kann doch beim Rheder, der zugleich Schiffer ist, nicht zwei rechtlich getrennte Personen unterscheiden. (Vgl. auch Desjardins II S. 109 f.: — „La ligne de démarcation, qu'on essaie de tracer entre ces deux personnages, qui n'en font qu'un, est purement idéale.“ —) Hierbei scheint mir auch nicht zutreffend zu sein, wenn Ehrenberg (S. 217) „das Privilegium der beschränkten Haftung“ ein Aequivalent nennt, dessen sich der Rheder für die Haftung ex recepto erfreue. Das D. H.G.B. gewährt allerdings dem Verfrachter ein Aequivalent für die strenge Haftung aus dem Rezeptum. Dies besteht jedoch darin, dass nur der Werth der verlorenen, resp. die Werthverminderung der beschädigten Güter zu erstatten ist. Dass aber ein solches Aequivalent nicht der nothwendige Begleiter des Rezeptums ist, zeigt der Umstand, dass das R.R. keinerlei Beschränkung des Umfangs der Haftung ex recepto kennt.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 757 Ziff. 4.

ist.<sup>26)</sup> Und das neue Belgische Gesetz hat diesen Satz<sup>27)</sup> einfach herübergenommen,<sup>28)</sup> während das Finnländische Seegesetz dem Mitheder das Recht des Abandons gleichfalls einräumt,<sup>29)</sup> es also implicite dem Alleineigentümer abspricht.

IV. Wenn die Seerechte den Rheder in gewissen Fällen nur mit Schiff und Fracht haften, resp. durch Aufgabe von Schiff und Fracht von einer weitergehenden persönlichen Verantwortlichkeit sich befreien lassen, so ist selbstverständlich bei dem Rheder, der mehrere Schiffe besitzt, unter dem Schiff zu verstehen das Schiff, auf welches sich die eingegangene Verbindlichkeit bezieht, resp. zu dessen Besatzung die Person gehört, für deren Verschulden der Rheder in Anspruch genommen wird, so dass die übrigen Schiffe desselben nicht weniger als alle sonstigen Vermögensobjekte mit Rücksicht auf diese Schuld zur fortune de terre gehören. Das Schiff wird, wie auch im Zweifel in sonstigen Rechtsverhältnissen, mit Inbegriff der Pertinenzen verstanden,<sup>30)</sup> und zwar in dem Zustand, in dem es sich zur Zeit der Geltendmachung der Forderung, resp. Forderungen befindet. Die Fracht ist nach Deutschem Seerecht die Bruttofracht<sup>31)</sup> derjenigen Reise, auf welcher die Forderung entstanden ist,<sup>32)</sup> also die Fracht (mit Einschluss der Liegegelder<sup>33)</sup> ohne Abzug der Unkosten der Reise, demgemäss

<sup>26)</sup> Code de comm. art. 216 Abs. 3 (nach dem Ges. v. 14. Juni 1841).

<sup>27)</sup> Obwohl das französische Reformprojekt des B. II des Code de comm. v. 1867 ein vollständig anderes Prinzip in der in Rede stehenden Beziehung, als der Code de commerce enthielt, nämlich (art. 225 Abs. 3) bestimmte: „Toutefois la faculté d'abandon n'est accordée ni au propriétaire ni à celui, qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire, s'ils se sont personnellement engagés.“ Vgl. Desjardins II S. 109 f.

<sup>28)</sup> Belg. Code de comm. II (v. 1879) art. 7 Abs. 3.

<sup>29)</sup> Finnland. Seeges. Art. 17 Abs. 3.

<sup>30)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 758.

<sup>31)</sup> Ist in Betreff des Schiffs ein Unterfrachtvertrag geschlossen, so kann der Rheder natürlich nur mit der Fracht haften, welche er erhält, nicht mit der Fracht, welche dem Unterverfrachter gebührt und die etwa höher ist, als die ihm zu entrichtende (Ueber Verbodmung der Unterfracht s. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 250). — Die französische Jurisprudenz betrachtet nicht die Bruttofracht, sondern die Nettofracht als Gegenstand des Abandons; s. Laurin bei Cresp. I S. 631, Ruben de Couder I S. 417 f. Nr. 98 ff., Desjardins II S. 91 f.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 759, wonach die bezeichnete Fracht den Schiffsgläubigern haftet, zu welchen alle diejenigen gerechnet werden, für deren Forderungen der Rheder nur mit Schiff und Fracht einzustehen hat (Art. 757). Auf der Hamburger Konferenz hat die Majorität in betreff der Frage, ob die Fracht der Reise, auf der die fragliche Forderung entstanden, oder die noch nicht bezahlte Fracht der letzten resp. der zur Zeit der Geltendmachung der Forderung laufenden Reise; ferner ob Brutto- oder Nettofracht zur fortune de mer gehören, mehrfach gewechselt, bis man sich schliesslich für den im Text angegebenen Grundsatz entschied: Prot. IV S. 1595—1598, S. 1600—1606; VI S. 2882—2889, S. 2929—2932.

<sup>33)</sup> Da die Fracht nicht nur das Aequivalent für den Transport der Güter, sondern auch für deren Einladung und Ausladung ist, so muss das gleichfalls auf Grund des Frachtvertrags für die infolge besonderer Verhältnisse zur Abladung oder Entlöschung ausser der Lade- resp. Löschzeit noch gebrauchten Ueberliegetage zu entrichtende Aequivalent als Bestandtheil der Fracht aufgefasst werden.

auch ohne Abzug der etwa dem Kapitän gebührenden Tantieme. Natürlich wird hierbei vorausgesetzt, dass eine Fracht nicht nur stipulirt war, sondern auch dem Rheder wirklich gebührte. War der Frachtanspruch etwa infolge des Unterganges der Güter untergegangen, so begreift auch das Schiffsvermögen keine Fracht. Hatte der Rheder nur Anspruch auf einen Theil der Fracht, weil ein Theil der Güter untergegangen, oder als Fautfracht oder Distanzfracht, so gehört dieser, aber auch nur dieser zum Schiffsvermögen. Dagegen begründet es keinen Unterschied, ob zur Zeit der Geltendmachung der Forderung die Fracht noch geschuldet wird oder bereits vom Rheder eingezogen war, wie es auch irrelevant ist, ob die Fracht ganz oder zum Theil pränumerirt war.<sup>34)</sup> Den Frachtgeldern sind natürlich gleichzustellen die Ueberfahrtsgelder<sup>35)</sup> und ebenso der Buginsirlohn bei Schlepsschiffen,<sup>36)</sup> indem dieser als regelmässiger Erwerb durch die Seeschifffahrt unbedenklich nach Analogie der Frachtgelder behandelt werden kann, umsomehr als unsere Gesetzessprache derartige Schiffe unter den Kauffahrteischiffen mit begreift. Dagegen lässt sich der vom Berge- und Hilfslohn dem Rheder nach Art. 751 des D. H.G.B. zuzurechnende Betrag nicht unter die Fracht bringen.<sup>37)</sup> Ist der Rheder selbst Befrachter, so ist in demselben Maasse eine Fracht vorhanden wie bei der Verfrachtung des Schiffs an einen Fremden, und in gleicher Weise Exekutionsobjekt für die Gläubiger. Und zwar gilt dann als Fracht die am Abladungsort und zur Abladungszeit für solche Güter, wie sie für Rechnung des Rheders abgeladen sind, übliche Fracht, d. h. der Rheder haftet bis zu diesem Betrage.<sup>38)</sup> Ebenso ist der Fall zu behandeln, wenn ein Schiff dem Fischfange dient. Das Gesetz zieht nur die Fracht Einer Reise zur *fortune de mer*. Als selbständige Reise wird hierbei angesehen<sup>39)</sup> die Fahrt, wozu das Schiff von neuem ausgerüstet (was jedoch in blosser Ergänzung der Vorräthe nicht zu finden) ist; die Fahrt, welche das Schiff nach vorangegangener vollständiger Löschung seiner früheren Ladung angetreten hat, mag sie in dem einen, wie in dem anderen Falle behufs Transportirung der Güter des Rheders selbst, mag sie in Ballast, um Frachten zu suchen, unternommen sein; endlich die Fahrt, welche das Schiff zur Ausführung eines neuen Frachtvertrags (sei es auch mit den alten Gütern) vorgenommen hat. Ist nach diesem Frachtvertrage eine Zureise in Ballast zu machen, so gilt diese als Bestandtheil der eben darauf beruhenden Reise mit der Ladung. Bei dem auf mehrere Reisen gerichteten Frachtvertrag, welcher Eine Summe als Fracht für sämtliche Reisen festsetzt, beginnt eine neue Reise jedesmal, wenn das Schiff voll-

<sup>34)</sup> Vgl. Prot. IV S. 1597; VI S. 2884.

<sup>35)</sup> Art. 678 D. H.G.B. Vgl. Entsch. R.O.H.G. XVII S. 342 f.

<sup>36)</sup> In anderen Fällen wird der Buginsirlohn gewöhnlich als Hilfslohn erscheinen und dann natürlich nicht unter die Fracht gebracht werden können.

<sup>37)</sup> Vgl. Prot. IV S. 1598.

<sup>38)</sup> D. H.G.B. Art. 774 Abs. 5. Ebenso die französische Doktrin: Bédarride I Nr. 294, („Le prix de ce fret serait facilement établi par le cours de la place au moment du chargement.“) Desjardins II S. 93.

<sup>39)</sup> Nach Art. 760 D. H.G.B.



ständig entlöst oder von neuem ausgerüstet ist. Aus dem Verhältniss einer solchen Reise zu den sämmtlichen des Frachtvertrags ist die jeder einzelnen Reise entsprechende Fracht zu ermitteln.<sup>40)</sup> Die fremden Rechte enthalten in Betreff der Fracht nicht ebenso genaue Bestimmungen wie das D. H.G.B. Das Französische<sup>41)</sup> und hiermit übereinstimmend das Belgische Recht<sup>42)</sup> bezeichnen lediglich die Fracht als Gegenstand des Abandons neben dem Schiff. Die französische Doktrin und Jurisprudenz versteht dies von der Fracht der zur Zeit der Geltendmachung des Abandonrechts in der Ausführung begriffenen Reise.<sup>43)</sup> Dagegen gehen die Ansichten darüber auseinander, ob dies die Brutto- oder Nettofracht ist. Die überwiegende Meinung entscheidet sich für die erstere.<sup>44)</sup> Das Holländische<sup>45)</sup> und das Spanische Recht<sup>46)</sup> verpflichten den Rheder zur Ueberlassung der auf der Reise, auf welche die sich das verpflichtende Ereigniss bezieht, verdienten Fracht.

V. Die **Veräusserung** des Schiffs oder einer Schiffspart hat auf die persönlichen Verbindlichkeiten des Veräusserers keinen Einfluss.<sup>47)</sup> Bis zum Zeitpunkt der Veräusserung entstandene Forderungen, für welche der Rheder persönlich haftet, können auch später gegen ihn geltend gemacht werden. Inwiefern aber die auf dem Schiffsvermögen ausschliesslich haftenden Verbindlichkeiten auf den Erwerber übergehen; oder an die Stelle von ursprünglichen Bestandtheilen des Schiffsvermögens ein Aequivalent tritt; oder und in welchem Umfange eine persönliche Haftung des Veräusserers eintritt, davon ist in der Lehre von den Schiffsgläubigern zu handeln.

## B. Die Rhederei.

### § 11.

#### 1. Gestalt und Karakter.

I. Erbauung, resp. Kauf und Ausrüstung eines Seeschiffs erfordern bedeutende Kapitalien; zugleich ist das Schiff mit allem, was es trägt, in viel höherem Maasse als irgend ein anderes Vermögenobjekt dem Untergange ausgesetzt. Um Kosten und Risiko unter eine grössere Anzahl von Personen zu theilen und damit den Verlust für den Einzelnen minder empfindlich zu machen, ist gesellschaftlicher Geschäftsbetrieb beim Rhedereigewerbe von Alters her in viel grösserem Umfange üblich gewesen, als bei irgend einem anderen Gewerbe. Es ist daher im Seerecht eine eigenthümliche Gesellschaftsform ausgebildet, welche als Rhederei,

<sup>40)</sup> Vgl. Prot. VI S. 2941.

<sup>41)</sup> Code de comm. art. 216.

<sup>42)</sup> Code de comm. L. II art. 7.

<sup>43)</sup> Laurin bei Cresp I S. 629 ff. Ruben de Couder I S. 418 Nr. 101 f.

<sup>44)</sup> Laurin bei Cresp I S. 631. Ruben de Couder I S. 417 f. Nr. 98 f.; vgl. Hoechstet et Sacré I S. 56.

<sup>45)</sup> Holländ. H.G.B. Art. 321.

<sup>46)</sup> Span. H.G.B. Art. 622.

<sup>47)</sup> D. H.G.B. Art. 442.

Mithrederei (früher auch Mascopei) bezeichnet wird. Dadurch ist es freilich nicht ausgeschlossen, dass ein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes Schiff auch einer Handelsgesellschaft, — d. h. offenen Handelsgesellschaft, Kommanditgesellschaft (mit Einschluss der Aktien-Kommanditgesellschaft), Aktiengesellschaft — gehört, und das D. H.G.B. hat dieses Falls ausdrücklich Erwähnung gethan.<sup>1)</sup> Allein alsdann kommt in allen seerechtlichen Beziehungen die Mehrheit von Personen, welche die Gesellschaft bilden, nicht in Betracht, vielmehr wird das Schiff als der Handelsgesellschaft gehörig betrachtet und diese als der Rheder aufgefasst, indem man auch die offene Handelsgesellschaft als solche, im Einklang mit der derselben in allen nach Aussen gerichteten Beziehungen eingeräumten Stellung, mit Persönlichkeit ausstattet. Die Rhederei ist hiernach eine Mehrheit von Personen, welche, ohne eine Handelsgesellschaft zu bilden, ein ihnen gemeinschaftlich gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden.<sup>2)</sup> Hierbei wird das Schiff in eine Anzahl ideeller Theile (Parten, in England schlechtweg shares, in Frankreich auch portions, daneben aber — namentlich im Süden — quirats genannt) zerlegt. Nach Englischem Recht gibt es hierfür eine feststehende Zahl; das Schiff wird in 64 Theile zerlegt.<sup>3)</sup> In Frankreich ist die schon in alter Zeit übliche Eintheilung in 24 Theile häufig, doch ist dieselbe nicht die einzige, vielmehr theilt man namentlich auch nach Hundertsteln und Tausendsteln.<sup>4)</sup> An den deutschen Küsten gibt es keine Grundzahl oder auch nur regelmässig vorkommende Zahl; dieselbe variirt ausserordentlich, ist bald grösser (120, 360 und mehr Parten kommen vor) bald kleiner (4 Parten und weniger).<sup>5)</sup> Der Divisor ist nicht nothwendiger Weise derselbe,<sup>6)</sup> wie diese Theile auch selbst wieder getheilt werden können. Die Zahl der Eigenthümer der Parten (in Deutschland Mitheder, früher auch Schiffsfreunde, in Frankreich portionnaires, quirataires, in der Gesetzessprache aber schlechtweg les propriétaires, in England part-owners genannt) ist nicht stets der der Parten gleich, vielmehr ist sie bald grösser, wenn manchen Mithedern nur Theilparten, bald kleiner, wenn den Mithedern mehrere Parten gehören. In Deutschland ist letzteres die Regel. Wird das Schiff in viele Parten getheilt, so ist die Zahl der Rheder gewöhnlich sogar bedeutend kleiner als die der Parten. In England werden nicht mehr als 64 Eigenthümer registriert.<sup>7)</sup> Auch während des Bestehens der Rhederei kann

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 456 Abs. 2.

<sup>2)</sup> Art. 456 des D. H.G.B.

<sup>3)</sup> *Olivers Shipping law manual* S. 3. *Merchant Shipping Act Amendment Act* v. 1880 (43 u. 44 Vict. c. 18) sect. 2.

<sup>4)</sup> *Cresp-Laurin I* S. 337. Die Parten sind wieder theilbar.

<sup>5)</sup> Die Grösse der Schiffe ist für die Zahl der Parten ohne Einfluss, entscheidend ist Landesgebrauch und Ortssitte. Die Zahl der Mitheder der grossen Bremer Schiffe — soweit diese nicht Einzelnen oder Aktiengesellschaften gehören — ist regelmässig eine sehr kleine, die der kleinen Mecklenburger und Schleswiger eine äusserst grosse.

<sup>6)</sup> Es kommen z. B. folgende Antheile vor  $\frac{1}{120}$ ,  $\frac{201}{60}$ ,  $\frac{1}{20}$ ,  $\frac{131}{60}$ ,  $\frac{2}{60}$  u. s. w.

<sup>7)</sup> *Merchant Shipping Act amendment act* cit. v. 1880 sect. 2. Doch kann ein Parteninhaber Vertreter einer beliebigen Anzahl von Personen sein. Nach früherem Recht wurden

die Zahl der Mitglieder wechseln, indem durch Erbgang oder Veräußerungsgeschäft der früher einer Person gehörige Theil des Schiffs an mehrere kommt, oder eine Person in der einen oder anderen Weise die früher mehreren gehörigen Theile erwirbt.

II. Die Rhederei ist eine **eigenthümliche Gesellschaftsform**,<sup>8)</sup> insofern eigenthümlich, als das persönliche Element sehr in den Hintergrund tritt. Die Mitgliedschaft in der Rhederei wird bedingt durch das Eigenthum an einer Schiffspart.<sup>9)</sup> Der Erwerb einer solchen und somit der Eintritt in die Rhederei seitens einer derselben noch fremden Person kann von den übrigen Mitrhedern in keiner Weise gehindert werden.<sup>10)</sup> Eine Aenderung in den Personen der Mitrheder hat keinen Einfluss auf den Fortbestand der Rhederei. Tod oder Konkurs eines Mitrheders oder rechtliche Unfähigkeit eines solchen zur Verwaltung seines Vermögens hat nicht die Auflösung der Rhederei zur Folge.<sup>11)</sup> Dem entsprechend findet auch eine Auflösung durch Aufkündigung eines Mitrheders nicht statt,<sup>12)</sup> während ein solcher jederzeit seine Schiffspart veräußern und damit aus der Rhederei austreten darf.<sup>13)</sup> Auf der andern Seite ist die Ausschließung eines Mitrheders seitens der übrigen nicht statthaft.<sup>14)</sup>

Dass aber die Rhederei als Gesellschaft und nicht als Korporation aufzufassen ist,<sup>15)</sup> geht daraus hervor, dass die Mitrheder von den Gläubigern der Rhederei für deren Schulden unmittelbar in Anspruch genommen werden können, ohne dass es einer vorgängigen Ausklagung der Rhederei bedarf,<sup>16)</sup> und dass die Gesellschaft nach Aussen hin sich keineswegs als Einheit präsentirt, indem sie nicht einmal einen Gewerbsnamen, eine Firma führt, unter der sie Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, klagen und verklagt werden könnte.<sup>17)</sup> Die Rhederei ist indes eine selbständige Gesellschaftsform und lässt sich namentlich nicht unter eine der handelsrechtlichen Gesellschaftsformen bringen.<sup>18)</sup>

nicht mehr als 32 Eigenthümer registriert. Doch durften bis zu 5 Personen als Mit-eigenthümer (joint-owners) der einzelnen Part eingetragen sein. S. Oliver a. a. O.

<sup>8)</sup> „Gewerbsgesellschaft sui generis“: Goldschmidt in seiner Zeitschrift XXIII S. 352.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 458.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 470.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 472 Abs. 1 u. 2.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 472 Abs. 3.

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 470 Abs. 1. Freilich wird für das Ausscheiden vorausgesetzt, dass die Veräußerung der Schiffspart selbst den Mitrhedern angezeigt ist (Art. 470 Abs. 1).

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 472 Abs. 3.

<sup>15)</sup> Die von mir früher (Seer. I S. 41 ff.) vertretene entgegengesetzte Ansicht nehme ich zurück.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 474 Abs. 1.

<sup>17)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 342.

<sup>18)</sup> Die Ansichten über den Charakter der Rhederei gehen sehr auseinander. Die meisten Schriftsteller bezeichnen sie als eine der Aktiengesellschaft verwandte Genossenschaft; doch fassen sie dieselbe nicht um deswillen auch als juristische Person auf, so Pöhls (Seer. I S. 113), Kaltenborn (I S. 116), Hillebrand (Priv.R. S. 574), Walter

Dass dieselbe von der offenen Handelsgesellschaft zu unterscheiden ist, geht nach Deutschem Handelsrecht aus der ausdrücklichen Gegenüberstellung der Rhederei und der Handelsgesellschaft<sup>19)</sup> hervor. Ebenso wenig ist dieselbe aber als Gelegenheitsgesellschaft im Sinne des D. H.G.B. (Art. 266 ff.) zu betrachten, da die Rhederei nicht behufs Eingehung einzelner Handelsgeschäfte eingegangen wird, sondern um ein dauerndes Gewerbe zu betreiben.

Da die Rhederei nicht als juristische Person, sondern als Gesellschaft aufzufassen ist, so sind die Mitheder die unmittelbar berechtigten und verpflichteten Personen,<sup>20)</sup> wie sie auch in Prozessen als Kläger und als Beklagte erscheinen.<sup>21)</sup> Wenn das Gesetz in verschiedenen Bestimmungen von Berechtigung und Verpflichtung der Rhederei spricht,<sup>22)</sup> so hat damit nicht die Rechtssubjektivität der Rhederei als solcher ausgedrückt werden sollen, sondern es ist das nur eine zusammenfassende Bezeichnung für die Summe der Mitheder. Eine solche Gesamtbezeichnung ist auch bei Rechtsgeschäften zulässig, welche der Korrespondenthrheder für die sämtlichen Rheder abschliesst, wie derselbe derartige Geschäfte auch vollkommen gültig lediglich als Korrespondenthrheder des betreffenden Schiffs eingehen kann.<sup>23)</sup>

(Priv.-R. S. 346 f.), Gerber (Syst. § 195 Not. 2), welche beiden letzteren noch auf das unterscheidende Moment bei der Rhederei gegenüber der Aktiengesellschaft hinweisen, dass bei ersterer eine persönliche Haftung der einzelnen Mitheder nicht ausgeschlossen sei. Beseler (Syst. § 71 A.), dem sich Giercke (Das deutsche Genossenschaftsrecht II, Berl. 1873, S. 933 ff.) angeschlossen hat, wendet darauf den von ihm neu aufgestellten Begriff der materiellen Rechtsgemeinschaft (gesamten Hand) an. Das R.O.H.G. fasst dieselbe als Societät auf (Entsch. IV S. 84, VIII S. 342 f., XVI S. 382), und zwar in einem Erkenntniss (dem zuletzt citirten) speziell als eine solche, welche „den gemeinsamen Betrieb einzelner Handelsgeschäfte zum Gegenstande hat“, also als Gelegenheitsgesellschaft. — In Frankreich bringen die verschiedenen Ansichten in Theorie und Praxis die Rhederei unter alle Formen der Handelsgesellschaften. Die Einen fassen sie als Kommanditgesellschaft und selbst als eine Art Aktiengesellschaft auf, Andere als offene Handelsgesellschaft, noch Andere endlich (und diese Auffassung scheint in der Jurisprudenz die herrschende zu sein) als Gelegenheitsgesellschaft (*société en participation*: s. die Citate bei Cresp I S. 387 f. Nr. 99—101). Cresp, welcher die Frage nach der juristischen Natur der Rhederei einer eingehenden Erörterung unterwirft (I S. 386—394), gelangt zu dem Resultat, dass die Rhederei eine *société sui generis* sei, welche Elemente von allen Arten der Handelsgesellschaften an sich habe, aber doch nicht unter eine bestimmte Haltung gebracht werden könne. Ihm schliesst sich Laurin an (a. a. O. S. 394 Not. 106), und dieselbe Ansicht stellt auch Desjardins II S. 17 auf. — Die herrschende Ansicht in England geht dahin, dass regelmässig die Mitheder als „tenants in common“ erscheinen, in einem condominium stehen (nämlich dann, „if part-owners hold in severally distinct shares in a ship, with an undivided interest in the whole“); ausnahmsweise aber auch in einer Art Gesamtenthum, sie erscheinen als „joint-tenants“ (dann, „if a ship be vested in several persons jointly with unity of title and no distinction of interest“): Maclachlan S. 90.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 456 Abs. 2.

<sup>20)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 461 Abs. 2.

<sup>21)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 342.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 460—463, 466—469.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 461 Abs. 1; vgl. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 122.

## § 12.

**2. Begründung der Rhederei.**

Das D. H.G.B.<sup>1)</sup> sagt: „Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Rhederei.“ Eine bestimmte Form ist daher für die Begründung einer Rhederei nicht erforderlich. Dieselbe kann durch mündlichen oder schriftlichen Vertrag eingegangen werden; ja auch durch konkludente Handlungen ist dies möglich, wenn mehrere Erben oder Vermächtnisnehmer eines Rheders das von diesem allein besessene Schiff fortan gemeinschaftlich für den Erwerb durch Seeschiffahrt verwenden. Allerdings entsteht infolge des Erbgangs bloß Miteigenthum am Schiff. Dieses Verhältniss dauert jedoch nur so lange, als das Vermögen resp. die legirte Sache noch nicht unter die Miterben oder Kollegatäre getheilt ist; wenn aber die Miterben oder Kollegatäre, statt das Schiff Theilungshalber zu veräußern oder Einem von ihnen zu überlassen, dasselbe zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden, so existirt die Rhederei als Societät.<sup>2)</sup>

Die Begriffsbestimmung, welche das D. H.G.B. aufstellt, findet selbstverständlich ebensowohl auf den Fall Anwendung, wo die Miteigenthümer des Schiffs dasselbe auf gemeinschaftliche Rechnung haben erbauen lassen, als auf den, wo sie dasselbe durch einen derivativen Titel erworben haben. Das H.G.B. behandelt aber auch die zum Zweck der Erbauung eines Schiffs für gemeinschaftliche Rechnung gebildete Vereinigung, vorausgesetzt, dass zugleich die Absicht obwaltete, das Schiff gleichfalls für gemeinschaftliche Rechnung zur Seefahrt zu verwenden, in gewissen Beziehungen als Rhederei, nemlich in Betreff der Beschlussfassung; in Betreff der Pflicht der Einzelnen, zu den Bau- und Ausrüstungskosten beizutragen; in Betreff des Einflusses, welchen eine Aenderung in den Personen der Theilnehmer, Tod, Konkurs oder Unfähigkeit eines solchen zur Vermögensverwaltung, auf den Bestand der Gesellschaft hat; in Betreff der Aufkündigung des Verhältnisses seitens eines Mitgliedes und der Ausschliessung eines solchen; in Betreff der proratarischen Haftung der Socien gegenüber dritten Personen; ebenso, jedoch erst wenn das Schiff vollendet und vom Erbauer abgeliefert ist, in Betreff des Rechts der einzelnen Theilhaber ihren Antheil am Schiff zu veräußern; in Betreff der Wirkung einer solchen Veräußerung auf das Verhältniss des Veräußerers und des Erwerbers zu den übrigen Soziern; und in Betreff der Auflösung der Societät. Doch greifen, wie dasselbe Prinzip bei der Rhederei gilt, die einschläglichen Bestimmungen des D. H.G.B. nur soweit Platz, als nicht eine vertragsmässige Beliebung der Socien getroffen ist.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Art. 456.

<sup>2)</sup> Cresp I S. 339 f.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 476.

## § 13.

**3. Die Rechtsverhältnisse der Rhederei nach Innen.**

Die Schiffsparten haben eine zwiefache Bedeutung. Sie sind selbständige Vermögensobjekte und als solche veräußerlich und vererblich. Zugleich wird dadurch die Zugehörigkeit zur Rhederei begründet, mit der Theilnahme am Gewinn und Verlust und an der Leitung der Geschäftsangelegenheiten.

1. Der Mitheder darf seinen Antheil am Schiff oder einen Theil desselben veräußern, ohne dass den übrigen ein Widerspruchsrecht oder auch nur ein (gesetzliches) Vorkaufsrecht zustünde. Eine Ausnahme besteht nur für den Fall, dass infolge der Veräußerung der Part das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde. Alsdann ist die Veräußerung nur rechtsgültig, wenn sie mit Zustimmung aller Mitheder erfolgt.<sup>1)</sup> Eine ohne diese Zustimmung erfolgte Veräußerung ist nicht nur unerlaubt (mit der Wirkung, dass dadurch ein Entschädigungsanspruch der Mitheder gegen den Veräußerer begründet würde), sondern nichtig und braucht daher ebensowenig vom Veräußerer als von den übrigen Mithedern anerkannt zu werden.<sup>2)</sup> Der Erwerber der Schiffspart tritt in die Verhältnisse der Rhederei ein, sowie sie im Augenblick des Erwerbes bestanden. Es sind daher nicht nur die Bestimmungen des Rhedereivertrags für ihn maassgebend, sondern er muss auch die bis zu dem angegebenen Zeitpunkt gefassten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte, wenn sie für den Veräußerer bindend gewesen wären, für sich gelten lassen. Zum Tragen der Lasten der Rhederei wird er herangezogen, soweit dieselben nach der Erwerbung entstanden sind. Für die vorher entstandenen besteht für ihn eine Beitragspflicht nicht. Soweit jedoch noch Verbindlichkeiten des Veräußerers aus seinem Mithederverhältniss mit Rücksicht auf die veräußerte Schiffspart gegenüber der Rhederei bestehen, können dieselben von den übrigen Mithedern gegen den Erwerber compensando geltend gemacht werden. Natürlich darf der Erwerber alsdann Schadloshaltung vom Veräußerer fordern.<sup>3)</sup> Die Veräußerung muss vom Veräußerer und Erwerber den übrigen Mithedern oder dem Korrespondentrheder, wenn ein solcher bestellt ist, (mündlich oder schriftlich, persönlich oder durch einen Stellvertreter) angezeigt werden. So lange dies nicht geschehen, gilt der Veräußerer im Verhältniss zu den Mithedern noch als Mitheder.<sup>4)</sup> Den Mithedern gegenüber gilt er als stimmberechtigt,<sup>5)</sup> als zur Empfangnahme des Gewinns aus dem Rhedereibetriebe legitimirt. Auf der anderen Seite hat er für die bis dahin kontrahirten Schulden trotz der bereits bestehenden Haftpflicht

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 470.

<sup>2)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 46 f. Der Veräußerer kann daher nicht genöthigt werden, dem Erwerber nach Art. 440 d. D.H.G.B. eine Urkunde über die Veräußerung zu erteilen.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 471 Abs. 2 u. 3.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 471 Abs. 1.

<sup>5)</sup> Prot. IV S. 1549.

des Erwerbers und der diesem obliegenden Pflicht zur Schadloshaltung<sup>6)</sup> einzustehen und kann dafür auch noch nach der Anzeige von den Mitrhedern in Anspruch genommen werden.<sup>7)</sup>

II. Die Mitrheder haben **Theil am Gewinn und Verlust** der Rhederei. Maassgebend hierfür ist zunächst der Rhedereivertrag. In Ermangelung von darauf bezüglichen Bestimmungen richtet sich das eine wie das andere nach der Grösse der Schiffsparten.<sup>8)</sup> Natürlich hat der Mitrheder einen Anspruch auf Gewinn nur dann, wenn wirklich Reingewinn erzielt ist. Die Periode, für welche die Berechnung von Gewinn und Verlust resp. deren Ausgleichung vorzunehmen und die Ermittlung des Ueberschusses anzustellen, ist nicht eine einzelne Reise, sondern ein Unternehmen, welches erst endet, wenn das Schiff in den Heimathshafen zurückgekehrt ist, oder nach Vollendung der früher beschlossenen Reisen in einem anderen Hafen liegt und seine Mannschaft entlassen hat.<sup>9)</sup> Aber schon vor diesem Zeitpunkt hat jeder Mitrheder das Recht, vorläufige Vertheilung und Auszahlung der eingegangenen Gelder zu verlangen, soweit diese nicht erforderlich sind zur Deckung von Schulden der Rhederei<sup>10)</sup> oder von späteren Ausgaben (die z. B. durch eine nothwendige Reparatur des Schiffs oder durch ein jetzt erst von der Majorität beschlossenes neues Unternehmen verursacht sind).<sup>11)</sup> Auf die Beobachtung dieser Vorschriften hat jeder Mitrheder ein *ius quaesitum*. Jeder einzelne kann daher die Auszahlung des Gewinns unter den angegebenen Umständen erzwingen, wie auch der Auszahlung der eingegangenen Gelder aus den gesetzlichen Gründen mit Erfolg Widerspruch entgegensetzen. Dass zu letzterem auch der etwa vorhandene Korrespondentrheder berechtigt ist, versteht sich von selbst.<sup>12)</sup>

III. Soweit die Unkosten der Rhederei nicht aus den Einnahmen gedeckt werden können, sind die einzelnen Mitrheder, und zwar nach Maassgabe ihrer Parten, zu **Einschüssen** verpflichtet. Hat der Korrespondentrheder oder auch ein Mitrheder, der nicht Korrespondentrheder ist, für die übrigen

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 441.

<sup>7)</sup> Prot. IV S. 1549, 1552.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 469 Abs. 1.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 469 Abs. 2. Dem Heimathshafen werden durch mehrere Einführungsgesetze zum D. H.G.B. auf Grund der ausdrücklichen Ermächtigung des Art. 448 eine Reihe von Häfen des Reviers gleichgestellt. Das Hannöversche Einführ.Ges. vom 5. Oktbr. 1864 § 32 stellt dem an der Elbe oder an der Weser oder an der Ems oder deren resp. Nebengewässern belegenden Heimathshafen gleich die an dem nämlichen Fluss oder dessen Nebengewässern befindlichen Häfen und Ankerplätze; die Oldenb. Einführ.Verordn. vom 18. April 1864 dem an der Weser oder Jade oder Ems oder deren Nebengewässern belegenden Heimathshafen alle an dem nämlichen Fluss oder dessen Nebengewässern befindlichen Häfen und Ankerplätze; die Brem. Einführ.Verordn. vom 6. Juni 1864 § 40 dem Heimathshafen alle Häfen- und Ankerplätze an der Weser und deren Nebengewässern; das Lüb. Einführ.Ges. vom 26. Oktbr. 1863 Art. 17 dem Heimathshafen Lübeck den Hafen von Travemünde.

<sup>10)</sup> Das Gesetz hebt die „Ansprüche einzelner Mitrheder an die Rhederei“ besonders hervor.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 469 Abs. 3.

<sup>12)</sup> S. Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 60 f.

Mitrheder oder einen oder den anderen von ihnen, einen Vorschuss geleistet, so hat er natürlich einen Anspruch auf Wiedererstattung, und, wenn der Mitrheder mit der Leistung seines Beitrags in Verzug war, auch auf Zinsen vom Tage der Leistung des Vorschusses an.<sup>13)</sup> Ausserdem ist nach dem D. H.G.B. der in Vorschuss gehende Korrespondentrheder<sup>14)</sup> oder Mitrheder zur Sicherung seines Anspruches berechtigt, die Part des betreffenden Mitrheders (mit Einschluss des diesem zukommenden Antheils an der Fracht) versichern zu lassen;<sup>15)</sup> wenn der Mitrheder in mora war auf Kosten desselben. Ein Pfandrecht an der Part des säumigen Mitrheders räumt das D. H.G.B. dem Vorschussgebenden nicht ein, sondern verweist in dieser Hinsicht auf die Partikulargesetze,<sup>16)</sup> von denen es das Mecklenburgische Recht<sup>17)</sup> ausdrücklich anerkennt.

IV. Auch der Antheil, den die Mitrheder an der Leitung der Rhedereiangelagenheiten haben, richtet sich zunächst nach etwaiger Vereinbarung.<sup>18)</sup> Fehlt es an solcher, so sind maassgebend die Beschlüsse der Mitrheder, welche mit Stimmenmehrheit gefasst werden, und diese bestimmt sich lediglich nach der Grösse der Schiffsparten. „Die Stimmenmehrheit für einen Beschluss ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschluss gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffs gehört.“<sup>19)</sup> Daraus folgt einerseits, dass auch Ein Mitrheder in den Rhederei-Angelegenheiten alle Dispositionen einseitig treffen darf, für welche Stimmenmehrheit ausreichend ist, andererseits für einen Rhedereibeschluss die Zustimmung der Inhaber von mehr als der Hälfte der in der etwa zusammenberufenen Rheder-Versammlung vertretenen Parten nicht ausreichend ist.<sup>20)</sup> Eine bestimmte Form ist für die Rhedereibeschlüsse nicht vorgeschrieben.<sup>21)</sup> Es braucht namentlich weder behufs Fassung derselben eine Versammlung sämtlicher Mitrheder zusammenberufen, noch ein Cirkular behufs schriftlicher Abgabe der Voten allen Mit-

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 467.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 467 spricht zwar nur vom Mitrheder, allein dieselbe ratio, wie bei diesem bedingt die Versicherbarkeit des Vorschusses auch bei dem Korrespondentrheder, der nicht zugleich Mitrheder ist. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 116 f.; vgl. Prot. IV S. 1510 f., VIII S. 3721.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 467. Der Vorschussgeber ist berechtigt, die Schiffspart und als deren Accessorium die Fracht versichern zu lassen, da nach den Anschauungen des Verkehrs die Part, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch vorzugsweise zur Deckung der Forderung dienen soll, ein versicherbares Interesse also für den betreffenden Korrespondentrheder resp. Mitrheder vorhanden ist: Entsch. des R.O.H.G. XV S. 116, S. 162 f.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 467 Abs. 2.

<sup>17)</sup> Meklenb. Einführ.Verordn. zum H.G.B. § 54.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 457.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 458 Abs. 1.

<sup>20)</sup> Nach der Meklenb. Einführ.Verordn. v. 28. Dezbr. 1863 § 52 (s. R.G. v. 5. Juni 1869 § 4) sollen allerdings in den laufenden Angelegenheiten die Stimmen der Mitrheder, die weder am Sitz der Rhederei wohnhaft sind, noch einen Vertreter bei dem Korrespondentrheder angemeldet haben, sowie die Stimmen derjenigen, welche rechtlich oder thatsächlich an der Theilnahme behindert und auch nicht vertreten sind, der Majorität hinzugezählt werden.

<sup>21)</sup> Seufferts Arch. XXVII Nr. 164. Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 382 f., XXII S. 292.



rhedern zugestellt zu sein.<sup>22)</sup> Es genügt, dass in irgend einer Weise, mündlich oder schriftlich, eine Verständigung von so vielen Mithredern erfolgt, als zusammen mehr als die Hälfte des Schiffs besitzen.<sup>23)</sup>

Das Gesetz erklärt die Beschlüsse der Mithredern nur für die Angelegenheiten der Rhederei für maassgebend. Diese Angelegenheiten werden entweder durch den Rhedereivertrag, oder, in Ermangelung eines solchen, durch den Zweck der Rhederei, d. h. des Rhedereigewerbes, bestimmt.<sup>24)</sup> Daher genügt nicht ein einfacher Majoritätsbeschluss, sondern es ist Einstimmigkeit aller Rheder erforderlich, wenn der Rhedereivertrag in seinem für das Rechtsverhältniss der Mithredern unter einander wesentlichen Inhalt<sup>25)</sup> abgeändert oder eine Disposition getroffen werden soll, die den Bestimmungen des Rhedereivertrags entgegen, oder dem Zweck des Rhedereigewerbes überhaupt fremd ist, z. B. angeordnet wird, dass das Schiff stillliegen, oder zu einem anderen Zwecke, als dem Erwerb (etwa einer Entdeckungsreise) gewidmet werden soll.<sup>26)</sup> Rein

<sup>22)</sup> Letzterer Abstimmungsmodus ist allerdings in manchen Gegenden, so besonders in Meklenburg üblich; vgl. Buchka und Budde, Samml. v. Entscheidungsgründen des O.A.G. zu Rostock III S. 149.

<sup>23)</sup> Das Gesetz sagt zwar, dass „die Stimmen nach der Grösse der Schiffsparten gezählt“ werden, doch soll hiermit nur ausgedrückt werden, dass das Gewicht der Stimmen der Mithredern sich nach der Grösse der Parten richtet; es ist damit in keiner Weise angedeutet, dass die mündlich in der Versammlung abgegebenen oder schriftlich erklärten Vota gezählt werden müssen.

<sup>24)</sup> In diesem Sinne allein kann Zweck der Rhederei dem Rhedereivertrage gegenüber gesetzt werden; denn ein vom Zwecke des Rhedereigewerbes überhaupt verschiedener Zweck einer bestimmten Rhederei ist nur denkbar als ein durch den Rhedereivertrag besonders fixirter Zweck.

<sup>25)</sup> Dass es sich nur um diese Bestimmungen des Rhedereivertrags handeln kann, folgert das R.O.H.G. (Entsch. XV S. 159 f.) in zutreffender Weise aus dem Umstande, dass die in den Fällen des Abs. 2 Art. 458 geforderte Stimmeneinhelligkeit der Mithredern eine Ausnahme des im Abs. 1 desselben Art. aufgestellten Prinzips bilde, wonach für die Beschlussfassung in Rhedereiangelegenheiten Stimmenmehrheit ausreichend sei, in Verbindung mit dem Umstand, dass nach Art. 457 der Rhedereivertrag zunächst für das Verhältniss der Mithredern maassgebend sein soll. Reine Verwaltungsmaassregeln, für deren Erledigung schon das Gesetz Bestimmungen getroffen hat, wie z. B. die die Stellung des Korrespondenrheders betreffenden, gehören, auch wenn die gesetzliche Bestimmung ausdrücklich in den Vertrag aufgenommen, nicht hierher, wenn nicht etwa — was den Umständen zu entnehmen sein müsste — die Aufnahme gerade deshalb erfolgt wäre, weil derselben die Kontrahenten eine besondere Bedeutung beileigten.

<sup>26)</sup> Auf der Hamburger Konferenz wurde zwar die Ansicht geltend gemacht, wegen der ausserordentlichen Verschiedenheit der Rhedereizwecke müsse besonders hervorgehoben werden, dass es sich nicht blos um die Zwecke der Rhederei schlechthin, sondern um die Zwecke dieser Rhederei handle, und mit Rücksicht hierauf wurde die Fassung: „dem Zwecke der Rhederei fremd“ gewählt (vgl. Prot. IV S. 1501 f.). Allein wenn eine Rhederei sich einen enger begrenzten Zweck, als den des Erwerbes durch Seeschiffahrt überhaupt, selbst gesetzt, z. B. nur Fahrten zwischen England und den Hansestädten unternehmen will, so beruht dieser spezielle Zweck auf dem Rhedereivertrage, und der dem entgegengesetzte Beschluss, das Schiff der Rhederei zu Grönlandsfahrten zu verwenden, würde den Bestimmungen des Rhedereivertrags entgegen sein; die

positiv ist die Bestimmung des D. H.G.B., dass die Bestellung eines Korrespondent-rheders, der nicht zu den Mitrhedern gehört, nur mit Stimmeneinhelligkeit erfolgen darf.<sup>27)</sup> Da im Rhedereivertrage sich einige Mitrheder ihres Stimmrechts begeben können, resp. das Stimmrecht von besonderen Bedingungen (z. B. dem Besitz einer grösseren Zahl von Parten, 5, 10 u. s. w.) abhängig gemacht werden kann, so entsteht die Frage, ob bei einem mit Stimmeneinhelligkeit zu fassenden Beschluss alle Rheder oder nur die stimmberechtigten mitzustimmen haben. Hier ist nun zu sagen, dass in solchem Falle die Einstimmigkeit aller Rheder erforderlich ist, es müsste denn ausdrücklich vereinbart sein, dass auch in den hier in Rede stehenden Fällen das Stimmrecht der betreffenden Rheder cessiren sollte. Abgesehen nemlich von einem derartigen Fall, kann ein Verzicht auf das Stimmrecht nur bedeuten einen Verzicht auf Betheiligung an der Leitung des Rhedereigewerbes innerhalb der durch den Rhedereivertrag festgestellten Grenzen, nicht aber Verzicht auf die Geltendmachung wohlervorbener Rechte gegen die stimmführenden Mitrheder.<sup>28)</sup>

V. Nach früheren Partikularrechten hatte die Minorität in jedem Falle die Möglichkeit, sich den Folgen eines Majoritätsbeschlusses zu entziehen, indem sie das Schiff „auf ein Geld setzte“ und dadurch die Majorität in die Alternative brachte, entweder zu dem normirten Preise die Parten der Minorität zu übernehmen, oder dieser die ihrigen zu überlassen.<sup>29)</sup> Dieses sog. **Setzungsrecht**,<sup>30)</sup> welches ursprünglich als ein Theilungsverfahren unter Mitrhedern erscheint und in einem grossen Theil der europäischen Seestaaten während des späteren M.A. und noch über dieses hinaus anerkannt war,<sup>31)</sup> hat sich als ein Institut des Mecklenburgischen Rechts<sup>32)</sup> erhalten und ist als solches durch das Reichsrecht ausdrücklich anerkannt.<sup>33)</sup> Das gleiche kann aber auch durch den

Fassung des betreffenden Passus des Art. 458 hindert in keiner Weise den im Text angenommenen Sinn damit zu verbinden.

<sup>27)</sup> D. H.G.B. Art. 459 Abs. 1.

<sup>28)</sup> Lewis, Seer. I S. 47 f. Ob die Majorität der Hamburger Konferenz diesen Sinn mit dem Abs. 2 des Art. 458 hat verbinden wollen, ist schwer zu sagen. Auf der Konferenz machten sich drei Ansichten geltend. Die Einen meinten durch die Worte: „sämtlicher Mitrheder“ würde in den Fällen des Abs. 2 auch die Zustimmung der Mitrheder gefordert, die sich ihres Stimmrechts begeben hätten; diese Entscheidung sei nicht richtig; deshalb seien die fr. Worte zu streichen. Andere, welche den Worten dieselbe Bedeutung beilegten, hielten die Entscheidung für zutreffend und wollten die Worte gerade deshalb beibehalten wissen. Noch andere sagten, der Abs. 2 bezöge sich nur auf den gewöhnlichen Fall, wo alle Rheder Stimmrecht hätten. Wie es zu halten, wenn sich Einige desselben durch Vertrag begeben hätten, sei nach dem Inhalt des jedesmaligen Vertrags zu beurtheilen. Schliesslich einigte man sich lediglich über Beibehaltung der Worte. (Prot. IV S. 1563 f.)

<sup>29)</sup> Revid. Lüb. R. VI, 4. Art. 6.

<sup>30)</sup> Vgl. R. Wagner, Beiträge zum Seer. (Riga 1880) S. 1—42.

<sup>31)</sup> R. Wagner, a. a. O. S. 2 ff., S. 13 ff.

<sup>32)</sup> Meklenb. Schwer. Einfuhr. Verordn. § 53 modifizirt durch die Verordn. vom 22. Oktbr. 1869.

<sup>33)</sup> Reichsges. v. 5. Juni 1869 § 4.

Rhedereivertrag im konkreten Falle beliebt werden.<sup>34)</sup> Danach darf die Minderheit der Rhederei, welche durch die Mehrheit überstimmt ist, das Schiff setzen, wobei jedoch der Anschlag nur den Werth des Schiffs und der Schiffsgeschäften ergreift, während die sonstige Auseinandersetzung einer besonderen Liquidation vorbehalten bleibt.<sup>35)</sup> Zu dem Behuf hat nach der Abstimmung der Korrespondentrheder unter genauer Angabe des Stimmenverhältnisses die überstimmt Minorität von dem Beschluss der Majorität in Kenntniss zu setzen, worauf die Setzungserklärung bei Verlust des Setzungsrechts innerhalb dreier Tage, in schleunigen Fällen sofort zu erfolgen hat.<sup>36)</sup> Ist dieselbe rechtzeitig erfolgt, so hat die Ausführung des Mehrheitsbeschlusses zu unterbleiben.<sup>37)</sup> Die Mehrheit aber hat sich innerhalb acht Tage nach erhaltener Benachrichtigung zu erklären, ob sie das Schiff nehmen oder geben will.<sup>38)</sup> „Die Setzung führt nicht zur Auflösung der Rhederei, sondern nur zum Ausscheiden des bezüglichen Theils der Rheder.“ Der bei dem Schiff bleibende Theil tritt rücksichtlich der zu übernehmenden Parten in die laufenden Rechte und Verbindlichkeiten der Rhederei ein.<sup>39)</sup> Dem gemeinen Deutschen Seerecht ist ein derartiges Rechtsinstitut fremd. Dasselbe räumt nur in gewissen Fällen jedem in der Minorität gebliebenen Mitheder das Recht ein, sich durch unentgeltliche Aufgabe seiner Schiffspart von den zur Ausführung des Majoritätsbeschlusses erforderlichen Zuschüssen zu befreien.<sup>40)</sup> Diese Fälle sind: 1. wenn eine neue Reise beschlossen wird. Neu ist hier natürlich nicht in dem Sinne von ungewohnt zu nehmen. Neu ist daher nicht nur die Reise zu nennen, welche einen ganz anderen, namentlich gefährlicheren und kostspieligeren Charakter hat, als die bisher von dem betreffenden Schiffe gemachten; vielmehr ist es jede Reise, die nicht schon früher beschlossen war und die sich nicht als Ausführung oder Vollendung einer schon begonnenen Reise (als Zwischenreise, Rückfahrt) darstellt;<sup>41)</sup> 2. wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffs beschlossen wird;<sup>42)</sup> 3. die volle Befriedigung eines Gläubigers, welchem die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haftet. Damit aber nicht Zögern

<sup>34)</sup> Auf Grund des Art. 457 D. H.G.B.

<sup>35)</sup> Meklenb.Schwerin. Einführ.Verordn. § 53 Ziff. 3.

<sup>36)</sup> Meklenb. Verordn. v. 22. Oktbr. 1869 § 1 u. 2.

<sup>37)</sup> A. a. O. § 3.

<sup>38)</sup> Meklenb. Verordn. v. 22. Oktbr. 1869 § 4. Ueber den Fall, wo die Stimmen der Mehrheit in dieser Hinsicht auseinander gehen § 5.

<sup>39)</sup> A. a. O. § 7.

<sup>40)</sup> D. H.G.B. Art. 468. Nach dem Schwed. Seeges. § 7 und dem Finnland. Seeges. Art. 21 Abs. 2 steht jedem in der Minorität gebliebenen Mitheder das Recht zu, sich der Pflicht zur Leistung der von der Majorität beschlossenen neuen Einschüsse dadurch zu entziehen, dass er seine Part den Mithedern abandonnirt.

<sup>41)</sup> Vgl. Prot. VIII S. 3722 f. Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 290 f.

<sup>42)</sup> Nicht aber auch, wenn während der Reise das in Folge eines Unfalls in einen Nothhafen eingelaufene Schiff daselbst zu repariren von den Rhedern beschlossen oder vom Korrespondentrheder angeordnet wird. Vgl. Prot. IV S. 1514—1519, Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 294 f. Dagegen lässt das Holländ. H.G.B. (Art. 324) gerade in diesem Falle Abandon der Minorität zu.

und unbestimmte Erklärungen die von der Majorität beschlossenen Unternehmungen lähmen, muss die Erklärung, von diesem Abandonrecht Gebrauch zu machen, innerhalb einer bestimmten Frist gerichtlich oder notariell den Mitrhedern, resp. dem Korrespondentrheder mitgetheilt werden. Die Frist beträgt drei Tage nach dem Tage, an welchem der Beschluss gefasst ist, oder, wenn der betreffende Mitrheder bei der Beschlussfassung nicht zugegen und auch nicht vertreten war, nach der ihm gewordenen Mittheilung des Beschlusses. Das Gesetz fordert Mittheilung des Rhedereibeschlusses als Voraussetzung für die Pflicht des Mitrheders, sich innerhalb der angegebenen Frist zu erklären. Es genügt daher nicht die zufällig erlangte Kenntniss von jenem Beschluss. Ebenso wenig aber die Anzeige, dass das Schiff eine neue Reise angetreten, weil hieraus nicht zu erkennen wäre, dass die Reise durch einen Majoritätsbeschluss wirklich beliebt worden. Dagegen ist es nicht wesentlich, dass die Mittheilung vor Antritt der Reise geschah; auch wenn sie erst nach Antritt derselben erfolgte, würde der Mitrheder innerhalb der gesetzlichen Frist sein Abandonrecht geltend zu machen haben.<sup>43)</sup> Die aufgegebene Part fällt den übrigen Mitrhedern nach Verhältniss der Grösse ihrer Schiffsparten zu.

#### § 14.

#### 4. Rechtsverhältnisse der Rhederei nach Aussen.

Die Rhederei tritt nicht als einheitliches Ganze, wie die Aktiengesellschaft, auch nicht einmal wie die offene Handelsgesellschaft dritten Personen gegenüber, sondern stets die einzelnen Mitrheder. Es sind daher die einzelnen Mitrheder, welche zusammen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, welche in den Angelegenheiten der Rhederei klagen und verklagt werden müssen.<sup>1)</sup>

Die Forderungen kann jeder Mitrheder nur nach Verhältniss der Grösse seiner Schiffspart geltend machen.

Was die Schulden anlangt, so lässt das R.R. eine proratarische Haftung der Mitrheder nur dann eintreten, wenn sie selbst alle zusammen die Schifffahrt betreiben, wogegen dieselben, wenn sie gemeinschaftlich einen *magister navis* bestellt haben, sei es einen aus ihrer Mitte oder einen Fremden, in *solidum* haften.<sup>2)</sup> Auch würde Letzteres der Fall sein, wenn die Mitrheder durch einen sonstigen gemeinschaftlichen Bevollmächtigten<sup>3)</sup> (also auch einen dem Korrespondentrheder der neueren Zeit entsprechenden) das Rhedereigewerbe betrieben hätten, oder einzelne dahin gehörige Geschäfte eingegangen wären. Allein schon frühzeitig verschafften die Bedürfnisse des Seeverkehrs dem entgegengesetzten Grundsatz, wonach die Mitrheder in allen Fällen nur nach

<sup>43)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 292 f.

<sup>1)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 342.

<sup>2)</sup> L. 1 § 25, L. 2, L. 3, L. 4 pr. § 1 De exercit. act. (14, 1).

<sup>3)</sup> Arg. L. 13 § 2, L. 14 De inst. act. (14, 3).

Verhältniss der Grösse ihrer Antheile zu haften haben, Geltung,<sup>4)</sup> und heutzutage ist derselbe, wenn auch nicht überall,<sup>5)</sup> so doch in den meisten Staaten durch das Gewohnheitsrecht, zum Theil durch die Gesetzgebung<sup>6)</sup> anerkannt. Natürlich kann von dieser proratarischen Verpflichtung nur die Rede sein, wo die persönliche Haftung der Rheder — sei es als Regel, sei es als Ausnahme — Platz greift. Dem entsprechend bestimmt auch das D. H.G.B. (Art. 474): „Die Mitheder als solche haften dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach Verhältniss der Grösse ihrer Schiffsparten.“ Doch lässt das Gesetzbuch bei Veräusserung einer Schiffspart, im Einklang mit der in Betreff des Verhältnisses der Mitheder unter einander aufgestellten Bestimmung, für die rückichtlich dieser Part in der Zeit zwischen der Veräusserung und der von dieser zu erstattenden Anzeige entstandenen persönlichen Verbindlichkeiten sowohl den Veräusserer, als den Erwerber haften.<sup>7)</sup> Anders liegt die Sache, wenn für die Schulden nur das Schiffsvermögen in Anspruch genommen werden kann. So lange die Gläubiger nicht wegen ihrer Forderungen vollständig befriedigt sind, können sie Exekution in jenes Vermögen verlangen und es kann in dieser Hinsicht keinen Unterschied begründen, ob das Schiff einem einzigen Rheder oder einer grösseren oder kleineren Anzahl von Mithedern gehört. So wenig der Einzelrheder, welcher einen Theil der Schuld bezahlt hat, verlangen kann, dass der

<sup>4)</sup> Vgl. Cropp in Heises und seinen jur. Abh. I S. 448 f., S. 526 f. (Not. 41) und die das. Citirten, Martens, Grundriss des Handelsr. (3. Aufl.) § 156, Kaltenborn, Seer. I S. 126 f.

<sup>5)</sup> In England war früher die solidarische Haftung der Mitheder anerkannt. (Maclachlan S. 90 f., Abbott S. 66 f.) Heutzutage unterscheidet die herrschende Meinung in dieser Hinsicht zwischen part-owner und partner (= joint tenant: Abbott S. 62 Not. e; vgl. oben S. 55 Not. 18. Bei den partners, wobei jeder als Bevollmächtigter aller anderen angesehen wird, wird durch die im Namen und für die Zwecke der Genossenschaft vorgenommenen Geschäfte eines jeden solidarische Haftung aller begründet („they are jointly liable“). Bei part-owners (was die regelmässige Form der Mithederei ist) haftet jeder nur für die Verbindlichkeiten, die er persönlich oder durch einen gehörig bevollmächtigten Stellvertreter eingegangen ist. Vgl. Maclachlan S. 101 f., 118 f., Abbott S. 70 f., Foard S. 31 f., S. 45. Hinsichtlich der Klaganstellung gilt der Satz: „if an action is to be brought against the part-owners upon any contract relating to the ship, regularly such action should be brought against all jointly, yet if all are not sued, the plaintiff will recover his whole demand, and the defendants must afterwards call upon the other for contribution“: Abbott S. 70; vgl. Maclachlan S. 117 f. In Frankreich (wo durch den Code de comm. art. 216 Abs. 3 — ebenso wie in Belgien durch den Code de comm. II (von 1879) Art. 7 Abs. 3 — allerdings für den des Abandonrechts entbehrenden Rheder, der zugleich Schiffer ist, proratarische Hoffnung statuirt ist) gehen die Ansichten noch auseinander; nach der einen (u. a. vertreten von Caumont S. 225 Nr. 57, Bédarride I Nr. 299, Alauzet III Nr. 1115, IV Nr. 1724, Bravard-Demangeat IV S. 171) gilt proratarische, nach der andern (vertreten u. a. von Cresp-Laurin I S. 388 ff. bes. Not. 103, Desjardins II S. 16 f., S. 54 ff.) solidarische Haftung der Mitheder, und für die letztere Ansicht hat sich auch der Kassationshof (Entsch. v. 27. Febr. 1877) ausgesprochen.

<sup>6)</sup> Holländ. H.G.B. Art. 321, 335. Portug. H.G.B. Art. 1352. Finnland. Seeges. Art. 28. D. H.G.B. Art. 474.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 474 Abs. 2.

Gläubiger nur in einen Theil des Schiffsvermögens die Exekution vollstrecken lässt, nur in die Fracht, oder nur in das Schiff, oder etwa gar einen Theil des Schiffs, ebensowenig können die Mitrheder, welche den ihren Parten entsprechenden Theil der Schuld entrichtet haben, verlangen, dass der Gläubiger die Zwangsvollstreckung auf die den nicht zahlenden Mitrhedern gehörenden Antheile am Schiffsvermögen beschränken lässt. So verordnet denn das D. H.G.B. (Art. 766): „Gehört das Schiff einer Rhederei, so haftet das Schiff und die Fracht den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn das Schiff nur Einem Rheder gehörte.“

Wird aber auch da, wo den Rhedern das Recht des Abandons zusteht, die persönliche Haftung der Mitrheder nur durch den von der Majorität zu beschliessenden Abandon des ganzen Schiffsvermögens abgewendet, oder kann jeder einzelne Mitrheder der persönlichen Haftung durch Aufgabe seines Antheils sich entziehen? Diese Frage ist im Sinne der letzteren Alternative zu beantworten. Für die Verbindlichkeiten aus dem Rhedereibetriebe haften bei der Rhederei die Mitrheder. Diese und nicht die Rhederei als solche können dafür in Anspruch genommen werden. Von den gedachten Verbindlichkeiten kann durch Hingabe des Schiffsvermögens der Rheder, und, da dieser Grundsatz keine Ausnahme bei der Rhederei erleidet, auch jeder Mitrheder sich befreien. Da nun einerseits der Mitrheder seine Schiffspart veräussern darf, er andererseits, wie jede andere Person, nur solche Vermögensobjekte auf andere übertragen kann, die ihm selbst gehören, so kann auch der in Anspruch genommene Mitrheder nur den Theil des Schiffsvermögens aufgeben, den er hat, und wird doch dadurch von jeder Haftung frei.<sup>8)</sup> Dieser Grundsatz kann allerdings

<sup>8)</sup> Ausdrücklich verordnen dies das Holländ. H.G.B. Art. 321 Abs. 4, und das Portug. H.G.B. Art. 1338. Den gleichen Grundsatz vertritt die herrschende Meinung in der französischen Doktrin, so namentlich u. a. Bédarride I Nr. 293, Cresp I S. 393, 637 f., Desjardins II S. 87. Andere Schriftsteller, wie Caumont (Dictionnaire S. 26 f. Nr. 24 ff.), Ruben de Couder (Dictionnaire I S. 412 Nr. 69) weichen hiervon nur in sofern ab, als sie die den Abandon beschliessende Majorität die dissentirende Minorität binden lassen, während, wenn die Majorität den Abandon ablehnt und die Bezahlung der Schulden beschliesst, die Minorität an der Abandonnung des ihr gehörenden Antheils am Schiffsvermögen mit der gewöhnlichen Wirkung nicht gehindert werden kann. Allerdings kommen die französischen Schriftsteller zu ganz verschiedenen Resultaten, je nachdem sie proratarische oder solidarische Haftung der Mitrheder annehmen, indem im ersteren Falle nach Abandonnung der Part der betreffende Theil der Schuld nicht weiter geltend gemacht werden kann, während im zweiten wegen des durch den Verkaufserlös der betreffenden Part nicht wirklich getilgten Theils der Schuld die Mitrheder solidarisch haften, welche ihre Part nicht abandonnirt haben. Ganz allgemein vertritt diesen Standpunkt auch Lamprecht in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 93. Den entgegengesetzten, für den Fall, dass nicht etwas anderes durch die Gesetzgebung des betreffenden Landes angeordnet ist, nimmt eigentlich nur Ehrenberg (Beschränkte Haftung des Schuldners S. 242 f.) ein, der aber zur Begründung seiner Meinung lediglich auf das Unbillige der entgegengesetzten für den Gläubiger hinweist. Denn die Berufung auf das Brasilian. H.G.B. (Art. 494) ist verfehlt, indem dieses in Betreff des Abandons lediglich eine solche Bestimmung enthält, wie der Code de comm. („Esta

Härten für den Gläubiger im Gefolge haben. Allein solche sind vom Abandonssystem überhaupt unzertrennlich.

An sich treten die einzelnen Mitheder als Kläger und als Beklagte in den Angelegenheiten der Rhederei auf. Es ist dies stets nothwendig, wenn die Rhederei nicht im Korrespondentrheder ein Vertretungsorgan hat. Hat sie einen solchen, so kann, soweit der Umfang der Vertretungsbefugniß eben desselben geht, eine Klage auch gegen die Rhederei (vertreten durch den Korrespondentrheder oder den Korrespondentrheder als Vertreter der Rhederei) angestellt und seitens derselben erhoben werden, ohne dass es einer Bezeichnung der einzelnen Mitheder bedürfte,<sup>9)</sup> wenn nicht ein besonderes Interesse an dieser Benennung vorhanden ist. Letzteres ist stets der Fall, wenn die persönliche Haftung der Mitheder in Anspruch genommen wird, weil hier die Vorfrage zu erledigen ist, zu welchem Theil der einzelne Mitheder haftet; nicht aber, wenn die Befriedigung nur aus Schiff und Fracht gesucht wird<sup>10)</sup>.

## § 15.

### 5. Der Korrespondentrheder.

I. Die oft grosse Zahl der bei einer Rhederei beteiligten Personen macht die Bestellung eines gemeinsamen Vertreters wünschenswerth. Ein solcher dem Seerecht eigenthümlicher Vertreter ist der Korrespondentrheder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent, dirigirender Rheder),<sup>1)</sup> Das D. H.G.B. hat die Bestellung

responsabilidade cessa, facendo aquelles abandano do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem“).

<sup>9)</sup> Nach Analogie des Art. 461 des D. H.G.B.; vgl. Art. 460.

<sup>10)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VII S. 147, VIII S. 342—344.

<sup>1)</sup> Das Institut des Korrespondentheders ist auch allen fremden Rechten bekannt. In Frankreich entspricht demselben der armateur-gérant (s. oben S. 41 Not. 3), welcher als Mandatar der Eigenthümer erscheint. Vgl. Caumont S. 213 Nr. 1 u. 2, S. 215 Nr. 8, S. 217 Nr. 15, S. 240 Nr. 121, Desjardins II S. 9, 13, 15 f. In England und in den Vereinigten Staaten von Amerika nimmt diese Stellung ein der ships husband (häufig einer der Mitheder). Ein solcher findet sich gewöhnlich bei Rhedereien, und zwar wird er bestellt „to be the manager of their joint concern, their general agent in the use and employment of the vessel under the name of ship's husband“: Abbott S. 62. Hinsichtlich der Verhaftung der Mitheder durch den Korrespondentrheder heisst es: „the ship's husband is the accredited agent of the owners, and they are bound by all contracts made on their behalf, or acts done within the scope of his authority for the purpose of the ship, in connection with her employment; provided in respect of his contracts that they be proper and necessary for the ships at the time“; — „he has no implied authority, however, to bind them by a contract for the lengthening of the ship, for instance, or a contract of insurance on the ship“: Maclachlan S. 175 f. Solch ein husband kann übrigens auch bei Schiffen vorkommen, welche einer Aktiengesellschaft gehören, indem es in England für unstatthaft gehalten wird, dass eine und dieselbe Person als Direktor der Gesellschaft und als ship's husband fungirt: Maclachlan S. 174. Vgl. überhaupt Abbott S. 62 f., Maclachlan S. 173—176. In Holland heisst der Korrespondentrheder Buchhalter (boekhouder). Er ist bei der Rhederei eben so wenig nothwendig wie der deutsche Korrespondentrheder, wird in derselben Weise, wie dieser bestellt und hat dieselbe Stellung: Holland. H.G.B. Art. 326—328, 330—340.

eines solchen nur zugelassen,<sup>2)</sup> das Mecklenburgische Recht fordert sie bei jeder Rhederei.<sup>3)</sup> Nach gemeinem Deutschen Seerecht muss daher die Vertretung der Rhederei durch einen Korrespondentrheder erst durch einen Majoritätsbeschluss beliebt werden, und zwar kann dies ebensowohl gleich bei Begründung der Rhederei geschehen, als während des Bestehens derselben. Zum Korrespondentrheder darf sowohl ein Mitrheder, wie ein Fremder bestellt werden; doch ist im letzteren Falle hierzu Stimmeneinhelligkeit aller Mitrheder erforderlich, während im ersteren ein Majoritätsbeschluss genügt. Die Bestellung des Korrespondentrheders, welche auch schon vor Vollendung des Schiffs geschehen kann,<sup>4)</sup> ist so wenig an eine bestimmte Form gebunden, als das Fassen eines Rhedereibeschlusses. Die Bestellung kann auch stillschweigend erfolgen durch Geschehenlassen der Vertretung, vorausgesetzt, dass die Billigung wirklich erkennbar ist. Der Mitrheder, welcher sich unter dem Wissen der übrigen und ohne deren Widerspruch, während sie diesen erheben konnten, als Korrespondentrheder gerirt, würde daher als Korrespondentrheder anzusehen sein;<sup>5)</sup> der Mitrheder, dem mehr als die Hälfte des ganzen Schiffs gehört, selbst ohne Zustimmung und Wissen der übrigen Mitrheder.<sup>6)</sup> Der Korrespondentrheder ist der Geschäftsführer der Rhederei, dessen Stellung der des Handlungsbevollmächtigten nachgebildet, aber mit weitergehenden Vertretungsbefugnissen ausgestattet, wodurch sich dieselbe der des Prokuristen nähert. Sie ist dieser auch dadurch ähnlich, dass die Vollmacht des Korrespondentrheders einen gesetzlich ein für allemal fixirten Inhalt hat. Soweit nemlich das Verhältniss zu Dritten in Frage kommt, ist derselbe befugt, alle die Geschäfte und Rechtshandlungen mit rechtsverbindlicher Wirkung für die Rhederei vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb „einer Rhederei,“ d. h. des Rhedereigewerbes gewöhnlich mit sich bringt, selbst wenn zu einzelnen hierher gehörigen Geschäften nach den Landesgesetzen eine Spezialvollmacht erforderlich sein sollte.<sup>7)</sup> Insbesondere erstreckt sich diese Befugniss auf die Ausrüstung — wozu natürlich auch die Normirung des Besatzungs-Etats gehört — Erhaltung und Verfrachtung des Schiffs, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havariiegelder, auch auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geldern (z. B. Frachtgeldern, nicht aber etwa einer Havariégrosse-Entschädigung). Ebenso hat er den Schiffer anzustellen, zu entsetzen und ausschliesslich mit Instruktionen zu versehen. Soweit die Befugniss zur Eingehung von Rechtsgeschäften reicht, soweit

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 459 Abs. 1.

<sup>3)</sup> Mecklenb. Schwerin. Einführ. Verordn. v. 28. Dezbr. 1863 § 51. Das Gleiche gilt vom Schwed. Seeges. § 13 und vom Finnland. Seeges. Art. 19.

<sup>4)</sup> In dem Fall, wo sich mehrere Personen vereinigt haben, um ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden; D. H.G.B. Art. 476: „Alsdann hat der Betreffende sogleich nach seiner Bestellung in Bezug auf den künftigen Rhedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentrheders.“

<sup>5)</sup> Cropp in Heises und seinen Jur. Abh. I S. 525. Ullrich, Seerechtl. Erk. Nr. 112.

<sup>6)</sup> Arg. D. H.G.B. Art. 458 Abs. 1.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 460 Abs. 1 u. 6.



geht auch die Befugniß des Korrespondentrheders zur prozessualischen Vertretung der Rhederei<sup>8)</sup> als Kläger und, vorausgesetzt, dass eine Haftung mit Schiff und Fracht in Frage steht, und nicht eine persönliche Haftung der einzelnen Mitrheder,<sup>9)</sup> als Beklagter. Dagegen besteht eine Verpflichtung für denselben zu dieser Vertretung nicht.<sup>10)</sup> Nicht ermächtigt ist der Korrespondenteheder,<sup>11)</sup> das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen, zu verpfänden, dafür Versicherung zu nehmen. Ebensovienig darf er im Namen der Rhederei oder einzelner Mitrheder Wechselverbindlichkeiten eingehen oder Darlehen aufnehmen, daher auch nicht dem Schiffer einen Kredit bei einem dritten eröffnen. Soll in diesen Fällen der Korrespondentrheder zur Vertretung der Rhederei oder der einzelnen Mitrheder befugt sein, so bedarf er einer Spezialvollmacht der einen oder der anderen, die freilich, wenn er ohne solche als negotiorum gestor gehandelt hat, durch nachfolgende Ratihabition ersetzt werden kann.

II. Für das Vertretungsverhältniß des Korrespondentrheders ist das **Prinzip der direkten Stellvertretung** zur Anwendung gebracht, so dass die einzelnen Mitrheder durch die von jenem innerhalb seiner Befugnisse abgeschlossenen Rechtsgeschäfte unmittelbar berechtigt und verpflichtet werden, und der Korrespondentrheder von jeder Verpflichtung frei bleibt. Hierzu ist es auch nicht erforderlich dass bei Eingehung des Geschäfts die einzelnen Mitrheder genannt sind, es reicht aus, dass der Korrespondentrheder, als solcher Namens der Rhederei gehandelt hat.<sup>12)</sup> Dies braucht nicht nothwendiger Weise ausdrücklich zu geschehen; vielmehr genügt es, wenn aus den Umständen, unter denen kontrahirt ist, diese Absicht erhellt. Die einzelnen Mitrheder haften in diesem Falle in demselben Umfange, als wenn sie persönlich alle zusammen die Hand-

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 460 Abs. 2—4.

<sup>9)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 344.

<sup>10)</sup> Daraus, dass das Gesetz den Korrespondentrheder zur Vertretung der Rhederei im Prozess für befugt erklärt, folgt in keiner Weise eine Verpflichtung derselben zur Uebernahme dieser Vertretung. S. Entsch. des R.G.C.S. I S. 296 ff. Das Gericht macht darauf aufmerksam, wie das H.G.B. da, wo es mit der Berechtigung auch eine Verpflichtung zur prozessualischen Vertretung verbindet (bei den natürlichen resp. gesetzlichen Organen von Rechtssubjekten des Handelsrechts — der offenen Handelsgesellschaft, der Komanditgesellschaft und der Aktiengesellschaft —), sich der Ausdrücke bedient: „wird vor Gericht vertreten“, „haben zu vertreten“ (Art. 117, 137, 167, 227); wie auch auf der Hamburger Konferenz der Anregung, „dass der Korrespondentrheder, soweit als er zur gerichtlichen Vertretung der Rhederei befugt erscheine, dritten gegenüber auch die Verpflichtung zur Uebernahme dieser Vertretung habe“, keine Folge gegeben wurde. (Prot. VIII S. 3743). — Durch die R.Civ.Pr.O. § 159, welche Zustellungen an den Generalbevollmächtigten, wie in den durch den Betrieb eines Handelsgewerbes hervorgerufenen Rechtsstreitigkeiten an den Prokuristen mit gleicher Wirkung, wie an die Partei selbst erfolgen lässt, ist in dieser Beziehung keinerlei Aenderung herbeigeführt, weil der Korrespondentrheder sich nicht unter die erstere Kategorie bringen lässt.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 460 Abs. 5. Das Nehmen einer Versicherung für das Schiff würde der Versicherung aller einzelnen Parten gleichkommen und also in Wahrheit im Interesse je der einzelnen Mitrheder und nicht im gemeinsamen Interesse der Rhederei geschehen.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 461.

lung vorgenommen hätten, so dass eine Beschränkung derselben auf die fortune de mer nur unter denselben Voraussetzungen eintritt, wie beim Abschluss des Geschäfts durch den Rheder selbst.<sup>13)</sup> Eine der Bestellung gleich beigefügte oder nachträglich beschlossene Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Korrespondentrheders ist zwar dem Dritten gegenüber nicht unwirksam, doch kann die Rhederei sie diesem nur insofern entgegensetzen, als sie beweist, dass der Dritte die Beschränkung zur Zeit des Abschlusses des mit dem Korrespondentrheder eingegangenen Geschäfts gekannt hat, oder ohne grobe Fahrlässigkeit hätte kennen müssen.<sup>14)</sup> Wenn Jemand einen Dritten dadurch benachtheiligt, dass er als Korrespondentrheder einer bestimmten Rhederei, ohne dies in Wahrheit zu sein, ein Geschäft mit demselben abschliesst, so ist der Art. 55 des D. H.G.B. nicht anwendbar, da derselbe anomale, auf Nützlichkeitsrück-sichten beruhende Rechtssätze enthält; vielmehr finden lediglich die Grundsätze des bürgerlichen Rechts Anwendung, so dass also eine rechtswidrige Handlung auf Seiten des falschen Korrespondentrheders vorausgesetzt wird, wenn eine Entschädigungspflicht für ihn begründet sein soll. Dasselbe gilt vom Ueber-schreiten der Vollmacht. Nur wenn der Abschluss eines Handelsgeschäfts in Frage steht, ist nach Art. 298 D. H.G.B. die Anwendbarkeit des Art. 55 begründet.

III. Das Verhältniss des Korrespondentrheders zur Rhederei ergibt sich aus seiner Stellung als Geschäftsführer derselben. Wie er für diese die Geschäfte mit Dritten zu besorgen hat, so hat er auch die hierzu erforderlichen Ausgaben zu bestreiten und, soweit er sie nicht aus den Einnahmen decken kann, dazu die Beiträge von den einzelnen Mitrhedern einzufordern, wie er andererseits die eingegangenen Gelder, soweit deren Vertheilung überhaupt stattzufinden hat,<sup>15)</sup> den Mitrhedern auszahlen muss. Dementsprechend ist er verpflichtet über seine Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen, auch die dazu gehörigen Beläge aufzubewahren. Die Einsicht dieser Bücher, wie der Papiere muss er jederzeit den Mitrhedern gestatten, diesen auch auf Verlangen Auskunft über alle auf die Rhederei bezüglichen Verhältnisse geben;<sup>16)</sup> auch

<sup>13)</sup> Das Holländ. H.G.B. räumt dagegen den Mitrhedern bei allen Handlungen und Rechtsgeschäften des Korrespondentrheders das Recht des Abandons ein, mit Ausnahme der Fälle, wo derselbe in besonderem Auftrage oder mit Vorwissen der Rhederei gehandelt hat: Art. 335 f.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 462. Das Gesetz stellt zwar hier nicht dem Kennen des Dritten das Kennenmüssen gleich; doch unterliegt es — wie auch auf der Hamburger Konferenz (Prot. IV S. 1532) widerspruchslos anerkannt wurde — hier, wie in anderen Fällen keinem Bedenken, dem dolus, der in dem Kennen zu Tage tritt, culpa lata gleichzustellen. Diese Interpretation steht zwar im Widerspruch zu der beim Art. 25 Abs. 2 u. Art. 46 Abs. 1 Platz greifenden. Allein die strikte Interpretation dieser beiden letzteren Artikel erklärt sich aus dem Gegensatz, in dem die Fassung des Abs. 3 resp. 2 der betreffenden Artikel zu der des Abs. 2 resp. 1 steht.

<sup>15)</sup> S. D. H.G.B. Art. 469 Abs. 3.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 465.

hat er jederzeit der Rhederei auf deren Beschluss Rechnung zu legen,<sup>17)</sup> ohne dass ihm das Recht zustünde, auf Anerkennung seiner Abrechnung und auf Dechargirung wegen seiner Buchführung zu klagen.<sup>18)</sup> Aber auch die ihm durch einen Majoritätsbeschluss ertheilte Decharge sichert ihn nicht vor der Geltendmachung von Ersatzansprüchen seitens der in der Minorität gebliebenen Mitheder, die sich auf ein rechtswidriges Verhalten desselben stützen.<sup>19)</sup>

Der Korrespondentrheder hat in den Angelegenheiten der Rhederei „die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders“ anzuwenden,<sup>20)</sup> d. h. ein Verhalten zu beobachten, welches nach den Anschauungen der das Rhedereigewerbe betreibenden Personen als ein ordnungsmässiges anzusehen ist. Diese Sorgfalt hat er zu beobachten, mag er auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht, mag er auf Grund einer Spezialvollmacht oder auch ohne die eine oder andre Vollmacht als negotiorum gestor für die Rhederei handeln. Er hat dieser gegenüber die Beschränkungen einzuhalten, die von ihr für den Umfang seiner Vertretungsbefugnisse ganz im allgemeinen oder für den einzelnen Fall festgesetzt sind.<sup>21)</sup> Ist daher der Rhederei aus einem Geschäft, welches sie anzuerkennen hat, obwohl dem Korrespondentrheder die Vornahme desselben untersagt war, ein Nachtheil erwachsen, so hat sie einen Ersatzanspruch gegen denselben. Die von der Rhederei gefassten Beschlüsse muss der Korrespondentrheder sich zur Richtschnur dienen lassen und ausführen.<sup>22)</sup> Soweit nicht der Umfang seiner Vertretungsbefugnisse durch die Rhederei fixirt ist, ist hierfür auch ihr gegenüber die für die Vertretungsbefugnisse nach Aussen aufgestellte Regel im Ganzen maassgebend. Doch hat der Korrespondentrheder stets einen Beschluss der Rhederei einzuholen, bei neuen Reisen<sup>23)</sup> und Unternehmungen, bei aussergewöhnlichen Reparaturen und bei Anstellung und Entlassung des Schiffers.<sup>24)</sup> Die Bestellung des Korrespondentrheders kann jederzeit (auch ohne Grund) durch einen Majoritätsbeschluss widerrufen werden, ohne Unterschied ob dieselbe im Rhedereivertrage<sup>25)</sup> oder erst später erfolgt ist. Doch bleiben die Ansprüche desselben auf Entschädigung in Gemässheit des zwischen ihm und der Rhederei bestehenden Vertragsverhältnisses unberührt.<sup>26)</sup> Auch der Korrespondentrheder kann das

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 466.

<sup>18)</sup> Entsch. des O.A.G. zu Celle v. 14. Dezbr. 1865. Dagegen kann er natürlich auf Ersatz seiner Auslagen und Befreiung von den von ihm übernommenen Verbindlichkeiten klagen.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 466, vgl. Prot. VIII S. 3719 f.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 464.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 463 Abs. 1.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. a. a. O.

<sup>23)</sup> Ueber neue Reisen s. oben S. 62.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. Art. 463 Abs. 2.

<sup>25)</sup> Es rechtfertigt sich dies — was mit Rücksicht auf Art. 458 Abs. 2 besonders hervorgehoben werden muss — dadurch, dass die Verbindung der Bestimmung über die Person des Korrespondentrheders mit dem Rhedereivertrage eine zufällige ist: Prot. IV S. 1502; vgl. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 161.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. Art. 459 Abs. 2.

Verhältniss jeden Augenblick lösen, nur darf dies nicht intempestive geschehen, weil er sonst nach den Mandatsgrundsätzen der Rhederei für den hierdurch entstandenen Schaden haften würde. Dass das Verhältniss beim Tode des Korrespondentreders nicht auf dessen Erben übergeht, ist selbstverständlich. Ebenso dass es bei Auflösung der Rhederei von selbst endigt. Der Korrespondentredner hat in diesem Falle nicht etwa die Liquidation zu besorgen.<sup>27)</sup>

## § 16.

**6. Auflösung der Rhederei.**

Es ist schon früher<sup>1)</sup> hervorgehoben worden, dass die Rhederei nicht durch dieselben Gründe aufgehoben wird, wie eine civilrechtliche Societät. Tod oder Konkurs eines oder mehrerer Mitrheder haben nicht die Auflösung derselben zur Folge. Nur würde in dem nicht recht denkbaren Falle, dass sämtliche Mitrheder von einer und derselben Person beerbt würden, die Rhederei allerdings aufhören zu existiren und an ihre Stelle Ein Rheder treten. Das Gleiche tritt ein, wenn Ein Mitrheder durch Veräusserungsgeschäft die Parten aller übrigen erwirbt. Durch den Willen der Mitrheder wird die Rhederei aufgelöst infolge eines Beschlusses, welcher mit Stimmenmehrheit zu fassen ist. Dieser Beschluss kann ein direkter oder ein indirekter sein. Als ein indirekter ist nemlich aufzufassen der Beschluss, das Schiff zu veräussern; denn da die Basis der Rhederei ein Schiff ist, so muss mit der Entäusserung dieses auch die Rhederei aufgelöst sein. Selbstverständlich muss auch in dem ersteren Falle das Schiff verkauft werden, und zwar ordnet das Deutsche Seerecht öffentlichen Verkauf an. Der Verkauf (nicht auch der Beschluss, einen solchen vorzunehmen)<sup>2)</sup> darf hiernach nur erfolgen, wenn das Schiff nicht zu einer Reise verfrachtet ist, und im Heimathshafen oder einem sonstigen inländischen Hafen liegt.<sup>3)</sup> Da diese Vorschrift lediglich im Interesse der Mitrheder gegeben ist, so kann davon unter Zustimmung aller Mitrheder abgewichen werden. Ebenso cessirt die angegebene Regel, und es kann der Verkauf auch im Auslande und

<sup>27)</sup> S. Entsch. des O.A.G. zu Celle v. 28. Mai 1868 in Seufferts Arch. XXIV Nr. 70.

<sup>1)</sup> S. 54.

<sup>2)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 418 ff.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 473. Dem Heimathshafen stellt (auf Grund des Art. 448 des H.G.B.) das Hannöv. Einführ.Ges. § 33 alle Häfen zwischen Eider und Schelde einschliesslich gleich; das Schleswig-Holst. Einführ.Ges. § 67 alle schleswigschen und holsteinischen, sowie die an der Elbe oder Trave gelegenen Häfen; das Hamb. Einführ.Ges. § 46 stellt für die zu Hamburg einregistrierten Schiffe die Häfen von Altona und Harburg und alle hamburgischen Häfen mit Ausnahme der Häfen des Amts Ritzebüttel dem Heimathshafen gleich; für die zu Ritzebüttel einregistrierten alle Elbhäfen. Nach dem Brem., Lüb. und Oldenb. Recht gelten die schon oben S. 58 Not. 9 mitgetheilten, für die Zeit der Berechnung des Gewinns und Verlustes einer Rhederei (Art. 469) aufgestellten Grundsätze. Als inländischer Hafen ist jetzt jeder Hafen des Deutschen Reichs zu betrachten, und es besteht daher der § 28 des Oldenb. Einführ.Ges., welcher den inländischen Häfen sämtliche Häfen zwischen Eider und Schelde einschliesslich gleichstellt, nur soweit zu Recht, als er sich auf ausserdeutsche Häfen bezieht.

wenn das Schiff verfrachtet ist, vorgenommen werden, wenn dasselbe als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt worden ist.<sup>4)</sup> Unabhängig vom Willen der Mitrheder hört die Rhederei mit dem Untergange des Schiffs auf zu existiren.

Nach Auflösung der Rhederei ist der aus dem Verkauf des Schiffs erzielte Erlös und der etwaige in den Händen des bisherigen Schiffers oder Korrespondenrheders befindliche Baarbestand unter die Mitrheder nach Maassgabe ihrer Parten zu vertheilen. Die Bezahlung noch vorhandener Schulden, die Einziehung ausstehender Forderungen, sowie die Führung auf das Rhedereiverhältniss bezüglicher Prozesse mit Dritten, ist Sache der einzelnen Mitrheder. Diese können in Person oder durch Stellvertreter handeln, und zwar können sie alle zusammen einen gemeinschaftlichen Stellvertreter, selbstverständlich auch einen der Mitrheder oder den Korrespondenrheder bestellen. Dagegen kann ein solcher gemeinschaftlicher Vertreter nicht durch einen, noch

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 473. Als reparaturunfähig bezeichnet das D. H.G.B. (Art. 444) ein seeuntüchtig gewordenes Schiff alsdann, wenn die Reparatur des Schiffs 1. überhaupt nicht möglich ist (weil dasselbe ein Wrack oder doch in dem Maasse beschädigt ist, dass nur ein Neubau, wenngleich unter Mitbenutzung eines Theils der alten Materialien, die Seefähigkeit wieder herstellen könnte: Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 106 — absolute Reparaturunfähigkeit; 2. nicht an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, (weil die zur Reparatur erforderlichen Voraussetzungen, als Helgen, Docks, Arbeiter etc. oder die nothwendigen Geldmittel nicht vorhanden) bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach einem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann (Entsch. des R.O.H.G. a. a. O.) — relative Reparaturunfähigkeit. Als reparaturunwürdig bezeichnet es ein solches dann, wenn die Kosten der Reparatur des Schiffs mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werthes, d. h. desjenigen Werthes, den das Schiff vor Antritt der Reise (scil. wenn die Seeuntüchtigkeit während einer solchen eingetreten) resp. (nämlich in allen übrigen Fällen) zur Zeit, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder, bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde (weil in diesem Falle die Wiederherstellung des Schiffs als eine unverständige Maassregel erscheinen würde. Prot. VIII S. 3995). Bei der Verleichen des Betrages der Reparaturkosten mit dem früheren Werthe des Schiffs wird von ersterem der (bei Erstattung der Reparaturkosten im Wege der Havariégrossevertheilung — Art. 712 — und von Seiten des Versicherers — Art. 876 — statuirte) Abzug von einem Drittel wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu nicht gemacht. Auch sind bei den Reparaturkosten mit in Anschlag zu bringen die Kosten der Anschaffung des erforderlichen Geldes im Nothhafen, z. B. eine zu zahlende Bodmereiprämie, da dies auch Kosten sind, welche die Reparatur verursacht: Lewis, Seer. I S. 25. A. M. R.O.H.G. in Entsch. XII S. 403 f. Die fremden Rechte haben ganz ähnliche Grundsätze: die französische Jurisprudenz unterscheidet innavigabilité absolue und relative, und versteht unter der ersteren die absolute Reparaturunfähigkeit, unter der letzteren sowohl die relative Reparaturunfähigkeit, als die Reparaturunwürdigkeit. Letztere wird nach den Gebräuchen des Seeverkehrs unter denselben Voraussetzungen angenommen, wie nach Deutschem Recht. Vgl. Pardessus, Droit commercial III Nr. 644, 841, Caumont, Dictionnaire S. 363 Nr. 575, S. 364 f. Nr. 578—585, S. 365 Nr. 591, Ruben de Couder, Dictionnaire III S. 712—716 Nr. 42—62, S. 730 Nr. 151, Allg. franz. Versich. Police f. Kasko-Versich. Art. 10, 11 (John, Die Seever sich. Polizen, Triest 1874, S. 185 f.) Uebrigens werden in den Versicherungspolizen die Kosten der Geldanschaffung nicht mit unter die Reparaturkosten gerechnet (Art. 10). — Das Englische Recht nimmt dagegen eine Reparaturunwürdigkeit erst an, wenn die Reparaturkosten den Werth des reparirten Schiffs übersteigen würden. Abbott S. 5 ff. Oliver S. 157 f.

während des Bestehens der Rhederei (also etwa zugleich mit dem die Auflösung derselben aussprechenden) gefassten Majoritätsbeschluss bestellt werden,<sup>5)</sup> indem Beschlüsse der Rhederei nur für die Zeit ihres Bestehens gefasst werden können und die Mitrheder nur insoweit binden, als sie Mitglieder der Rhederei sind, nicht aber wenn diese Eigenschaft aufgehört hat.<sup>6)</sup>

---

<sup>5)</sup> Dies hält das A.G. zu Celle in einem Erk. v. 28. Mai 1868 (Seufferts Arch. XXIV Nr. 70) für zulässig.

<sup>6)</sup> Es ist auch zu beachten, dass nach Art. 458 Stimmeneinhelligkeit für einen Rhedereibeschluss nothwendig ist, wenn derselbe dem Zweck der Rhederei fremd ist; es sich aber im vorliegenden Fall sicher um eine Angelegenheit handelt, die mit dem Zweck der Rhederei nichts zu thun hat.

## II. Der Schiffer.

### § 17.

#### A. Die Stellung des Schiffers im Allgemeinen.

I. Der Führer eines Seeschiffs<sup>1)</sup> wird als Schiffskapitän, als Schiffer (vorausgesetzt dass dieses Wort im juristischen Sinne gebraucht wird) bezeichnet. Derselbe kann zugleich Eigenthümer des Schiffs sein, oder in einem Dienstverhältniss zum Rheder stehen. Dieser Unterschied ist insofern von Bedeutung, als die für das Verhältniss des Schiffers zum Rheder geltenden Grundsätze bei dem Kapitän, der zugleich Eigenthümer des Schiffs ist, gegenstandslos werden, während die allgemeinen Pflichten des Schiffers, die Regeln über das Verhältniss desselben zu den Ladungsbetheiligten und sonstigen dritten Personen gleichmässig zur Anwendung kommen. Ob bei der Rhederei der von dieser angestellte Schiffer zugleich Eigenthümer einer Schiffspart ist und somit zu den Mitgliedern der Rhederei gehört, ist irrelevant, an seinem Verhältniss zur letzteren wird dadurch nichts geändert. Auch die Befugniss der Rhederei, den Schiffer jederzeit zu entlassen, ist in solchem Fall in keiner Weise geschmälert. Nur kann alsdann der Schiffer verlangen, dass im Falle einer unfreiwilligen Entlassung seine Schiffspart von den Mithedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Werths übernommen werde, vorausgesetzt dass mit Rücksicht auf das Eigenthum an dieser Part seine Anstellung erfolgt ist, oder dass er die Part mit Rücksicht auf die Anstellung erworben hat.<sup>2)</sup> Thatsächlich gestaltet sich auch die Stellung des Schiffers anders, dem der grösste Theil des Schiffs gehört, weil der Wille eines solchen Mitheders in allen regelmässigen Angelegenheiten (d. h. in allen mit Ausnahme der im D. H.G.B. Art. 458 Abs. 2 und 459 Abs. 1 Satz 2 aufgezählten) als Rhedereibeschluss angesehen wird; derselbe daher auch wider seinen Willen niemals seiner Stellung als Kapitän enthoben werden kann.

<sup>1)</sup> Das D. H.G.B. Art. 478 spricht vom Führer eines Schiffs überhaupt, meint aber den Führer eines Seeschiffs, da es nur von den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen handelt.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 522. Der Schiffer muss jedoch von diesem Recht ohne Verzug Gebrauch machen; sonst erlischt dasselbe.

II. Der Kapitän soll nach den Seerechten<sup>3)</sup> bei allen Dienstverrichtungen einschliesslich der ihm obliegenden Ausführung von Verträgen die „Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers“ beobachten. Von welcher Beschaffenheit diese ist, und welche Pflichten daraus hervorgehen, wird durch die seemännischen Gebräuche und den seemännischen Takt bestimmt. Daher wird nicht dieselbe Handlungsweise stets dem Schiffer zur Pflicht gemacht, ein Abweichen davon nicht immer als culpa aufgefasst werden dürfen. Vielmehr kommt es auf die Umstände des konkreten Falles an, und es kann eine und dieselbe Handlungsweise unter gewissen Umständen als die einzig richtige und korrekte sich darstellen, durch die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers bedingt erscheinen, unter anderen wieder gerade als Nachlässigkeit aufzufassen sein. Läuft der Schiffer einen Hafen an, um den infolge von Unglücksfällen unzureichend gewordenen Proviant, Kohlenvorrath, Wasser zu ergänzen, um feindlichen Kreuzern zu entgehen, so handelt er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers; thut er eben dasselbe, um seine eigenen Angelegenheiten zu besorgen, so lässt er sich eine culpa zu Schulden kommen.

Die meisten Seerechte haben es nun für nöthig befunden, in gewissen Beziehungen ein bestimmtes Verhalten, das durch die seemännischen Gebräuche und die zu prästirende Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers bereits gefordert werden würde, dem Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs noch besonders zur Pflicht machen. So wird ihm auch durch das D. H.G.B. die Verbindlichkeit auferlegt, vor Antritt jeder Reise Fürsorge zu treffen für die Sicherheit von Schiff, Besatzung und Ladung. Er hat dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig, gehörig d. h. seiner Grösse und der zu unternehmenden Reise entsprechend ausgerüstet, bemannt, (nicht nur der Zahl, sondern auch der Qualifikation und Tüchtigkeit der Schiffsleute nach) verproviantirt und mit Rücksicht auf die zu transportirende Ladung eingerichtet ist.<sup>4)</sup> Hieraus ergibt sich auch, dass der Schiffer Gegenstände, welche das Schiff, die Besatzung oder die übrige Ladung gefährden, nicht an Bord nehmen darf, oder, wenn sie sich bereits an Bord befinden, wieder entfernen muss.<sup>5)</sup> Er hat ferner dafür zu sorgen, dass die zum Laden und Löschen bestimmten Geräthschaften in gutem Stande und zweckentsprechend sind; dass das Schiff nicht überladen, mit der erforderlichen Garnirung,<sup>6)</sup> und, wenn es ohne Ladung oder ohne ausreichende Ladung auslaufen soll, mit dem nöthigen Ballast versehen wird, auch die Güter gehörig,

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 478.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 480.

<sup>5)</sup> S. Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 157. Die Befugniss, derartige Gegenstände wieder ans Land zu setzen, ja sogar in dringenden Fällen über Bord zu werfen, räumt dem Schiffer (in seinem Verhältniss zu den Befrachtern) Art. 564 Abs. 4 ausdrücklich ein.

<sup>6)</sup> Es kommt vor, dass auch Güter zur Garnirung verwendet werden. Es darf dies jedoch nur mit Erlaubniss des Abladers und bei Gütern geschehen, welche dazu geeignet sind, d. h. selbst durch das regelmässig in das Schiff eindringende Seewasser nicht leiden und auch dieses von andern Gütern abhalten. Fehlt es an der einen oder der andern Voraussetzung, so liegt eine prästable culpa des Schiffers vor; vgl. Entsch. des O.A.G. zu Berlin v. 18. Febr. 1870 in Seufferts Arch. XXIV Nr. 71.



d. h. nach Seemannsbrauch, verstaub werden.<sup>7)</sup> Er muss die zum Ausweis von Schiff, Besatzung und Ladung dienenden Papiere, als Certifikat, Musterrolle, Chartepartie, Konnossemente, Ladungsmanifest an Bord haben,<sup>8)</sup> die im Auslande geltenden Gesetze, namentlich die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, sowie die Grundsätze des Seekriegsrechts beobachten, daher auch keine unter den Begriff der Kontrebande fallende Güter laden.<sup>9)</sup> Die Reise soll er antreten, sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, und Wind und Wetter es räthlich erscheinen lassen. Auch alsdann soll er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern, wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, selbst das Schiff zu führen; vielmehr hat er in diesem Falle, wenn es möglich ist, Verhaltensmaassregeln vom Rheder einzuholen, in der Zwischenzeit aber die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, anderenfalls selbst einen anderen Schiffer einzusetzen.<sup>10)</sup> Er soll das Schiff, so lange die Umstände es erheischen, nicht ohne einen sachverständigen Führer lassen. Abgesehen von Fällen dringender Nothwendigkeit darf er das Schiff nicht verlassen, während dasselbe sich in See befindet und ausserdem bei drohender Gefahr; er darf es nicht gleichzeitig mit dem Steuermann verlassen vom Beginn der Ladung bis zur Beendigung der Löschung; und wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt, auch nicht vor jenem und nach dieser, es müsste denn ein dringender Grund dafür vorliegen, und in diesem Falle hat er aus den Offizieren oder der übrigen Mannschaft zuvor einen geeigneten Vertreter zu bestellen.<sup>11)</sup> Besondere Pflichten, welche in einzelnen Rechtsverhältnissen sei es dem Schiffer als solchem, sei es als Vertreter des Rheders vom Gesetz besonders auferlegt sind, werden in den betreffenden Abschnitten behandelt werden.

Hat der Kapitän durch Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers sich einer culpa schuldig gemacht, so haftet er für den dadurch verursachten Schaden,<sup>12)</sup> und zwar haftet er nicht nur gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber den Ladungsbetheiligten, den Reisenden, der Schiffsbesatzung, den Bodmereigläubigern und sonstigen Schiffsgläubigern, deren Forderungen aus Kreditgeschäften entstanden sind.<sup>13)</sup> Von dieser Verantwortlichkeit wird der Schiffer auch durch den Umstand nicht befreit, dass er bei den von ihm zu treffenden Einrichtungen sich den Anweisungen oder der Mitwirkung einer anderen Person nicht entziehen konnte. Wenn eine solche nicht geradezu nach dem Gesetz für gewisse Handlungen an die Stelle des Kapitäns tritt, so wird er nur ihr resp. derjenigen

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 481.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 480. Der Schiffer hat diese Papiere selbstverständlich so schleunig sich zu verschaffen, dass dadurch kein unnöthiger Aufenthalt entsteht. Dies folgt aus der von ihm zu prästirenden Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 482.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 483.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 484.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 478; vgl. Art. 694, 695, 733, 754.

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 479 Abs. 1.

gegenüber, in deren Namen die Mitwirkung erfolgt, von der Haftung frei, nicht aber sonstigen bei der Haftung interessirten Personen gegenüber. Dies gilt in betreff des Rheders, der dem Kapitän eine bestimmte Handlungsweise vorgeschrieben hat.<sup>14)</sup> Wennschon der Kapitän gar nicht in der Lage ist, die für die ihm obliegende Ausrüstung erforderlichen Rechtsgeschäfte im Heimathshafen des Schiffs ohne eine spezielle Ermächtigung des Rheders abzuschliessen, obwohl er auch in der Fremde in dieser Beziehung an die Anweisungen des Rheders gebunden ist,<sup>15)</sup> so wird er doch dadurch, dass eine fehlerhafte Einrichtung resp. Ausrüstung überhaupt nicht durch ihn, sondern durch den Rheder, oder zwar von ihm, aber auf ausdrückliche Anweisung des Rheders getroffen ist, von der Haftung nur diesem gegenüber befreit, und auch dies allein unter der Voraussetzung, dass er den Rheder über das Sachverhältniss genügend aufgeklärt hat,<sup>16)</sup> oder dieser selbst darüber unterrichtet war. War dies der Fall, dann haftet auch der Rheder nicht nur mit der *fortune de mer*, sondern persönlich.<sup>17)</sup> In gleicher Weise wird der Kapitän der Verpflichtung, für ordentliche Stauung zu sorgen, nicht überhoben durch die Thatsache, dass die Stauung besorgt wird durch besondere Stauer,<sup>18)</sup> d. h. entweder durch öffentlich angestellte und nach den Gesetzen des Abladeorts vom Schiffer zu nehmende<sup>19)</sup> Stauer, oder in Gemässheit des Frachtvertrags durch die Stauer des Befrachters.<sup>20)</sup> Freilich würde in solchen Fällen die Pflicht des Schiffers sich darauf beschränken, gegen eine augenscheinlich mangelhafte Stauung oder Garnirung in der geeigneten Weise Einsprache zu erheben.<sup>21)</sup> Trotzdem befreit bei der durch die Stauer des Abladers vorgenommenen Stauung die bei letzterem (ohne Erfolg) angebrachte Remonstration den Schiffer von der Haftung für die Mängel nur dem Ablader selbst und dem Destinatar gegenüber, der lediglich im Interesse des Abladers die Waaren empfängt, nicht aber andren Ladungsempfängern, (wenn nicht dieserhalb im Konnossement ein besonderer Vorbehalt

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 479 Abs. 2, Art. 696, 733 Abs. 2, Art. 754 Abs. 2.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 503.

<sup>16)</sup> Wenn der Schiffer es unterlässt, den Rheder auf das Fehlerhafte seiner Anordnung aufmerksam zu machen, so macht er sich als Sachverständiger auch diesem gegenüber einer *culpa* schuldig.

<sup>17)</sup> Dies ordnet das D. H.G.B. (Art. 479 Abs. 3, ebenso Art. 696, 733 Abs. 2, Art. 754 Abs. 2) ausdrücklich für den Fall an, dass der Rheder den Schiffer mit Anweisung versehen hat; das Gleiche muss aber natürlich auch für den angenommen werden, wo der Rheder die betreffende Einrichtung selbst vorgenommen hat. Dass hierfür das Unterrichtetsein als Voraussetzung gefordert wird, geht daraus hervor, dass man vom Rheder besondere seemännisch technische Kenntnisse nicht fordern kann, eine Verletzung der ihm obliegenden *diligentia* (der Sorgfalt eines ordentlichen Rheders) nicht identisch ist mit der Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 481 Abs. 1.

<sup>19)</sup> Prot. IV S. 1756, VIII S. 3750.

<sup>20)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 265 ff.

<sup>21)</sup> Ullrichs Samml. Nr. 290, Nr. 339. Entsch. des Hamb. H.G. v. 12. Juni 1878 und O.G. v. 11. Juli 1873 in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 229 ff. Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 264 ff.

gemacht wäre) den Rhedern und der Besatzung gegenüber.<sup>22)</sup> Auch für die Maassregeln trifft den Schiffer die volle Verantwortlichkeit, welche durch einen, im Falle der Gefahr von ihm abgehaltenen Schiffsrath der Offiziere beschlossen sind, wie er denn weder zur Abhaltung eines solchen Schiffsraths unter irgend welchen Umständen verpflichtet, noch an die Beschlüsse desselben gebunden ist.<sup>23)</sup>

## § 18.

### B. Vom Schiffsjournal und der Verklarung.

I. Von Alters her ist zur Kontrolle des Schiffers in Bezug auf seine Dienstführung und sein Verhalten der Mannschaft gegenüber die Führung eines **Journal**s vorgeschrieben,<sup>1)</sup> in welches jedoch auch alle Ereignisse einzutragen sind, an die sich ein juristisches Interesse knüpft. Die Führung des Journals gehört zu den Amtsfunktionen des Steuermanns, doch erfolgt dieselbe unter Aufsicht des Schiffers, der selbstverständlich falsche Eintragungen nicht dulden darf.<sup>2)</sup> Er hat dasselbe daher zusammen mit dem Steuermanne zu unterschreiben.<sup>3)</sup> Das Journal soll immer für eine Reise geführt werden von dem Zeitpunkt, wo mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist,<sup>4)</sup> bis zu dem, wo das Schiff in den Heimathshafen zurückgekehrt, und sein Ballast oder die etwaige Ladung entlöst ist.<sup>5)</sup> Die Eintragungen sollen, soweit die Verhältnisse dies zulassen, täglich stattfinden. Gegenstand der Eintragung sind alle

<sup>22)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 267 f. Der Destinatar, der lediglich im Interesse des Abladers die Ladung empfängt, kann in dem in Rede stehenden Fall auf den etwa vorbehaltlosen Inhalt des Konnossements sich nicht berufen, weil ihm aus der Person des Abladers ein *exceptio doli* entgegengesetzt werden kann. Das ist jedoch bei jedem andern Ladungsempfänger nicht der Fall.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 485. Ueber den Einfluss der Zuziehung eines Lootsen s. unten S. 118 ff.

<sup>1)</sup> Das D. H.G.B. Art. 489 hat es den Landesgesetzen überlassen, die kleinen Fahrzeuge (z. B. Küstenfahrer) von der Pflicht, ein Journal zu führen, zu befreien. Von dieser Befugniß haben Gebrauch gemacht die Mecklenb.Schwerin. Einfuhr.Verordn. v. 28. Dezbr. 1863 § 57, das Hamb. Einf.Ges. v. 22. Dezbr. 1865 § 47, das Oldenb. v. 18. April 1864 Art. 49, das Brem. v. 6. Juni 1864 § 41, das Hannöv. v. 5. Oktbr. 1864 § 34, das Schlesw. Holst. v. 5. Juli 1867 § 68. Doch befreien die vier letzten nur von der Pflicht der durch das H.G.B. vorgeschriebenen detaillirten Journalführung und ordnen an, dass in ein Journal die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen wo möglich täglich eingetragen werden, und ausserdem ohne Verzug alle Unfälle, die dem Schiff oder der Ladung zustossen. Das Preuss. Einf.Ges. v. 24. Juni 1861 Art. 55 hat die Befreiung von der Journalführung königlicher Verordnung vorbehalten, die indes noch nicht erlassen ist.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 486. Ist der Steuermann verhindert, so hat entweder der Schiffer selbst das Journal zu führen, oder durch einen geeigneten Schiffsmann führen zu lassen.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 487 letzter Abs.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 486 Abs. 1.

<sup>5)</sup> Die Reise aus und zu Haus bildet ein Ganzes. Etwaige Zwischenreisen in der Fremde werden mit eingerechnet. Doch würde die Reise in der Fremde endigen, wenn das Schiff in einem auswärtigen Hafen Jahre lang still läge. So Pöhls, Seer. I S. 168.

Thatsachen, die für eine Seereise von Einfluss sind,<sup>6)</sup> und zwar hat das D. H.G.B. die Punkte einzeln aufgeführt.<sup>7)</sup>

Selbstverständlich bildet das Journal ein wichtiges Beweismittel für die Begebenheiten der Reise und das Verhalten des Schiffers und der Mannschaft während derselben. Es wird nemlich regelmässig die eine Eintragung durch andere Eintragungen kontrolirt, mit denen sie sich im Einklang befinden muss. Veranlasst nun der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verhaltens die unrichtige Darstellung eines Sachverhalts, so wird zwischen dieser und anderen Eintragungen meist ein Widerspruch bestehen, da der Schiffer die Führung des Journals doch nicht von vorn herein zur Beschönigung von in der Zukunft zu begehenden Fehlern einrichten kann. Der Werth desselben unterliegt jedoch im heutigen deutschen Prozess der freien Würdigung des Richters.<sup>8)</sup> Es wird dieser natürlich auf die ganze Art und Weise Rücksicht nehmen müssen, wie das Journal geführt ist; ob Widersprüche in den Eintragungen vorkommen; ob Aenderungen vorgenommen sind und wie sich diese Aenderungen zum ursprünglichen Text verhalten, oder ob diese Aenderungen gar vermittelt Rasuren (was stets verdächtig ist) bewerkstelligt sind; ob etwa Blätter ausgerissen; ob die Eintragungen in der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit stattgefunden haben, oder stets erst nach längeren Zwischenräumen, vielleicht erst für einen ganzen Reiseabschnitt, erst nachdem ein Unfall stattgefunden hat; was sich aus Schrift und Tinte leicht erkennen lassen wird.

II. Unter der **Verklarung** oder dem Seeprotest versteht man die vor einer Behörde gemachte Aussage der Schiffsbesatzung über einen stattgehabten Seeunfall. Dieselbe ist gleichzeitig Beweisaufnahme (zum ewigen Gedächtniss) und Rechenschaftsablegung.<sup>9)</sup> Schon das R.R. ordnet eine solche an;<sup>10)</sup> ebenso verschiedene Seerechte des Mittelalters<sup>11)</sup> und in gleicher Weise ist sie von den heutigen Gesetzen anerkannt. Das Deutsche Seerecht verpflichtet allerdings den Schiffer nur dann, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, wenn sich Unfälle auf der Reise ereignet, die den Verlust oder die Beschädigung des Schiffs, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil verursacht haben. Ist der Schiffer gestorben, oder unfähig die Verklarung zu bewirken, so liegt Recht und Pflicht hierzu dem ersten Schiffsoffizier ob.<sup>12)</sup> Die Verklarung muss zu einer Zeit stattfinden, wo die zu bekundende Begebenheit noch frisch im

<sup>6)</sup> Diese sind unter den „erheblichen Begebenheiten“ des Ges. (Art. 486) zu verstehen, nicht etwa blos ausserordentliche Ereignisse.

<sup>7)</sup> Art. 487.

<sup>8)</sup> R.Civ.Pr.O. § 259. Einf.-Ges. § 13, welcher den Art. 488 des H.G.B. aufhebt.

<sup>9)</sup> Pöhls, Seer. II S. 690. Koch in Holtzendorffs Rechts-Lexikon, s. v. „Seeprotest“.

<sup>10)</sup> L. 2. L. 3 C. De naufrag. (11, 6).

<sup>11)</sup> Guidon de la mer III art. 2. Seer. v. Oleron Art. 11. Wisbysches Seer. Art. 23.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 490. Das Gesetz substituirt dem Schiffer nur die Schiffsoffiziere, nicht etwa auch die übrigen Schiffsleute, wenn keine Offiziere am Leben oder im Stande sind, die Verklarung zu bewirken. Die Bestimmung der Mecklenb.Schwerin. Einf.Verordn. v. 23. Dezbr. 1863 § 59, welche dies thut, hat, da sie sich im Widerspruch mit dem H.G.B. befindet, nach Erhebung eben dieses zum Reichsgesetz keine Gültigkeit mehr.

Gedächtniss der Personen lebt, diese auch noch alle zusammen sind. Sie soll daher spätestens im Bestimmungshafen abgelegt werden und, wenn es deren mehrere gibt, in dem, den das Schiff zuerst nach dem Unfalle erreicht. Wird aber ein Nothhafen angelaufen und daselbst das Schiff reparirt oder gelöscht, in diesem. Endet die Reise, ohne dass der Bestimmungshafen erreicht wird, am ersten geeigneten Orte. Und zwar soll der Schiffer nach der Ankunft die Verklarung ohne Verzug bewirken, d. h. nicht nur anmelden, sondern auch alles thun, was zur Herbeiführung der Verklarung von seiner Seite zu geschehen hat.<sup>13)</sup> Der Schiffer kann aber auch in jedem früheren Zeitpunkt die Verklarung ablegen, wenn das dadurch bedingte Anlaufen eines Hafens, oder der dadurch verursachte Aufenthalt mit den Interessen der Schifffahrt verträglich ist.

Die Ablegung der Verklarung ist eine Pflicht des Schiffers, deren Verabsäumung als culpa denselben für den dadurch verursachten Schaden verantwortlich macht; ausserdem aber von allen Personen, die ein Interesse daran haben, durch Klage erzwungen werden kann, also von den Rhedern und Ladungsbetheiligten, die durch den Seeunfall einen Nachtheil erlitten haben. Die Behörde, bei welcher die Verklarung anzumelden und abzulegen ist, ist im Deutschen Reich das zuständige Gericht.<sup>14)</sup> Im Auslande ist, gemäss der Regel: locus regit actum, dafür — wie für die formellen Requisite der Verklarung überhaupt — maassgebend das Recht des Orts, wo die Verklarung abgelegt wird.<sup>15)</sup> Soweit die Verklarung im Inlande und in Rechtsverhältnissen zwischen Inländern allein gebraucht werden soll, kann sie von einem deutschen Konsul aufgenommen werden, selbst wenn solchem die Ermächtigung zur Abhörung von Zeugen und Abnahme von Eiden nicht ertheilt ist.<sup>16)</sup> Doch würde auch der inländische Richter eine Verklarung für gültig zu halten haben, die im Auslande nach dem auswärtigen Recht vor einem ausländischen Beamten oder einem Notar aufgenommen worden wäre.<sup>17)</sup> Der Schiffer hat die ganze, zur

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 490 Abs. 2. Das Mecklenb.Schwerin. Recht (Einf.Ges. v. 28. Dezbr. 1863 § 59) setzt verhältnissmässige Ordnungsstrafen auf Verzögerungen der Anmeldung und Aufmachung. — Auf die geschehene Anmeldung soll das Gericht die Verklarung sobald als möglich aufnehmen (Art. 492 Abs. 2 des D. H.G.B.).

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 492 („im Gebiete dieses Gesetzbuchs“). Dieses zuständige Gericht ist in allen deutschen Küstenstaaten, mit Ausnahme von Hamburg das Amtsgericht: Preuss. Ausf.Ges. zum deutschen Gerichtsverf.Ges. v. 24. April 1878 § 25 Ziff. 2; für Mecklenb. Schwerin arg. des § 63 der Ausf.Verordn. zum R.G.V.G. v. 17. Mai 1879 und des Art. 3 D. H.G.B.; Oldenb. Einf.Ges. zum R.G.V.G. v. 10. April 1879 Art. 5 Nr. 6 u. 7. Für Hamburg ist das Landgericht zuständig, für welches ein einzelnes Mitglied fungirt. Dagegen ist für die hamburgischen Landherrschaften Ritzbüttel und Bergedorf das Amtsgericht kompetent: Hamb. Ges., betr. die nichtstreitige Gerichtsbarkeit v. 25. Juli 1879 § 5. Vgl. überhaupt Keyssner in Goldschmidts Zeitschr. XXV S. 522 ff., 536—538, 541—543 (über Lübeck und Bremen speziell S. 541 f.).

<sup>15)</sup> Seebohms Samml. seerechtlicher Erk. Nr. 202 S. 618. Hamb. Handelsger. Ztg. v. 1874 Nr. 177 S. 218. So auch die Mecklenb.Schwerin. Einf.Verordn. v. 28. Dezbr. 1863 § 59.

<sup>16)</sup> Reichskonsulats-Ges. v. 8. Novbr. 1867 § 36, vgl. § 20. Dienstinstr. f. d. Konsuln des D. Reichs v. 6. Juni 1871.

<sup>17)</sup> Kierulffs Samml. III S. 1010.

Mitwirkung bei der Verklarung gesetzlich verpflichtete,<sup>18)</sup> Schiffsbesatzung oder doch einen genügenden Theil zu stellen.<sup>19)</sup> Die von derselben zu machende und zu beschwörende Aussage muss nicht nur eine Darstellung der erlittenen Unfälle nebst Angabe der zur Abwendung und Verringerung der Nachtheile ergriffenen Maassregeln, sondern auch einen vollständigen Reisebericht enthalten.<sup>20)</sup> Hierbei ist das Schiffsjournal in der Weise zu Grunde zu legen, dass von dessen Darstellung ausgegangen und darauf Bezug genommen wird.<sup>21)</sup> Der Richter ist indes befugt, behufs besserer Aufklärung Fragen zu stellen; wie er nicht auf die vom Schiffer bestellten Schiffsleute beschränkt ist, sondern auch andere vernehmen darf, zu welchem Behuf ihm ein Verzeichniss aller Personen der Schiffsbesatzung, namentlich die Musterrolle auszuhändigen ist.<sup>22)</sup> Auch dürfen „die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfall Betheiligten“, also auch die Versicherer, die Angesegelten der Verklarung beiwohnen, weshalb der dazu anberaumte Termin, sofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten, öffentlich bekannt zu machen ist.<sup>23)</sup> Von der über die Verklarung aufgenommenen Verhandlung sind den Betheiligten auf Verlangen beglaubigte Abschriften zu ertheilen, während die Urschrift von der Behörde aufbewahrt wird.<sup>24)</sup> Welche Beweiskraft der Verklarung beizulegen, ist der freien Würdigung des Richters überlassen.<sup>25)</sup> Hierbei wird namentlich darauf das Augenmerk zu richten sein, inwiefern die Aussagen mit einander und dem Journal übereinstimmen, aber auch inwiefern das letztere einen unverdächtigen Eindruck macht, und die Personen der Besatzung selbst Glauben zu verdienen scheinen. Zeigen sich nachträglich in der Verklarung Lücken oder Unklarheiten in betreff der Darstellung des Unfalls, so würde eine Ergänzung derselben in der Gestalt einer Nachverklarung zulässig sein, wenn eine solche unter den für die Verklarung vorgeschriebenen Voraussetzungen erfolgen könnte, d. h. die Lücken, resp. Unklarheiten unmittelbar nach der Verklarung oder doch wenigstens vor der Entstehung von Rechtsstreitigkeiten zwischen den Interessenten bemerkt worden wären, auch die Personen der Besatzung, die bei der Verklarung mit-

<sup>18)</sup> Seem.O. § 55. Wenn schon die mit dem Schiffer die Verklarung ablegenden Schiffsleute nicht gerade dabei als Zeugen auftreten, sondern mehr als Eideshelfer im altgermanischen Sinn zu betrachten sind, so wird doch der Richter solche Schiffsleute, denen durch Strafurtheil die Fähigkeit, als Zeuge oder Sachverständiger eidlich vernommen zu werden, abgesprochen ist, wohl auch bei Ablegung der Verklarung nicht beizulegen dürfen. Pöhl's, Seer. II S. 697 ist allerdings anderer Ansicht.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 490 Abs. 1. Ob die Zahl eine genügende gewesen, darüber entscheidet natürlich der Richter, der über die Beweiskraft der Verklarung zu befinden hat.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 491, 493 Abs. 2.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 492 Abs. 1 u. 5; vgl. Prot. IV S. 1823.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 493 Abs. 1, Art. 492 Abs. 1.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 492 Abs. 3 u. 4.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. Art. 493 Abs. 3.

<sup>25)</sup> R.Civ.Pr.O. § 259. Durch § 13 des Einf.Ges. zu dieser ist der Art. 494 des D. H.G.B. aufgehoben worden, wonach der Verklarung voller Beweis, vorbehaltlich des Gegenbeweises, zugesprochen wird. Auch das Englische Recht kennt keine gesetzliche Beweiskraft der Verklarung, s. Abbott S. 320.

gewirkt hatten, noch zugezogen werden könnten.<sup>26)</sup> In allen anderen Fällen würde zur Abhörung der zu erreichenden Schiffsleute als Zeugen zu schreiten sein, und zwar auch vor Anhängigmachung eines Rechtsstreites, zur Sicherung des Beweises (als Beweis zum ewigen Gedächtniss).<sup>27)</sup>

Ausser der Verklarung kommen im Seeverkehr noch vielfach Proteste vor, welche der Schiffer vor einer Behörde oder einem Notar erhebt, und wodurch er die Verantwortlichkeit für einen den Rheder oder die Ladungsinteressenten treffenden Nachtheil ablehnen will. Ein solcher Protest kann niemals als Beweismittel gegen einen andern, als den Schiffer selbst, dienen.

## § 19.

### C. Der Schiffer als Vertreter der Rheder.

I. Schon nach **R. R.** erscheint der Schiffer nicht nur als Führer des Schiffs, sondern als Stellvertreter des Rheders im Rhedereibetrieb.<sup>1)</sup> Um diesem in der gehörigen Weise vorzustehen ist es nöthig, dass der Schiffer im Auslande den Kredit des Rheders benutzen kann; das aber ist nur dann möglich, wenn die aus einem derartigen Geschäft gegen den Schiffer zulässige Klage auch gegen den Rheder angestellt werden darf. Das **R. R.** lässt nun den Rheder nicht aus den in den Rhedereibetrieb schlechtweg fallenden Geschäften haften, sondern nur aus denen, welche der Schiffer der *lex praepositionis* gemäss abgeschlossen hatte, freilich nicht nur aus denen, welche ihm ausdrücklich aufgetragen waren, sondern auch aus allen, deren Vornahme die Ausführung des ihm gewordenen Auftrags bedingte. Unter dieser Voraussetzung wurde aber kein Unterschied gemacht, ob das Geschäft im Wohnorte des Rheders oder in der Fremde abgeschlossen war. Die späteren Gesetze statuiren die Vertretung des Rheders durch den Schiffer für die Fälle, wo dies durch das Interesse des Rheders selbst und dasjenige dritter Personen, welche mit dem Schiffer Geschäfte abschliessen, geboten wurde. Darin liegt einerseits eine Einschränkung der Vertretungsbefugnisse des Schiffers gegenüber dem **R. R.**, andererseits eine Ausdehnung. Eine Einschränkung, insofern der Schiffer als Vertreter nur anerkannt wird, wenn das Schiff sich nicht am Wohnorte der Rheder, sondern auf der Reise befindet,<sup>2)</sup> eine Ausdehnung, insofern der Schiffer nicht nur die Geschäfte für den Rheder eingehen kann, welche durch die *praepositio* als aufgetragen gelten, sondern alle diejenigen, welche zum Betriebe der Seeschiffahrt mit dem ihm anvertrauten Schiff nothwendig sind.<sup>3)</sup> Auf diesem Standpunkt steht auch das heutige Recht.

II. Das **D. H.G.B.** räumt dem Schiffer gleichsam die Stellung eines Handlungsbevollmächtigten für den Rhedereibetrieb ein, doch nur für die Verhältnisse, wo diesen der Rheder persönlich nicht ohne Schädigung seiner

<sup>26)</sup> Cropp in Heises u. seinen Jurist. Abh. I S. 96 ff.

<sup>27)</sup> S. Cropp a. a. O. S. 100 f.; vgl. R.Civ.Pr.O. § 447.

<sup>1)</sup> L. 1 § 2 De exercit. act. (14, 1).

<sup>2)</sup> Cropp a. a. O. I S. 449—452 und die Citate das.

<sup>3)</sup> Cropp a. a. O. S. 465—467 und Citate das.

Interessen leiten könnte, d. i. in der **Fremde**.<sup>4)</sup> Diese bildet aber nach dem Gesetz nicht den Gegensatz zum Wohnorte des Rheders, sondern zum Heimathshafen des Schiffs,<sup>5)</sup> ohne Rücksicht darauf, ob der Rheder hier auch sein Domizil hat oder nicht. Dagegen stellen manche auswärtige Gesetze der Fremde den Aufenthaltsort des Rheders entgegen, indem sie hier dem Kapitän die Vornahme von Rechtshandlungen für den Rheder ohne dessen Autorisation untersagen<sup>6)</sup> und auch für den Rheder für unverbindlich erklären.<sup>7)</sup> Die Bevollmächtigung autorisirt den Schiffer zur Vornahme der **Geschäfte und Rechtshandlungen, welche zum ordentlichen Rhedereibetriebe überhaupt und unter den gerade obwaltenden Verhältnissen nothwendig sind**<sup>8)</sup> ohne Rücksicht darauf,

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 496, vgl. Art. 495.

<sup>5)</sup> Ebenso das Schwed. Seeges. § 41 u. das Finnland. Seeges. Art. 33. In dieser Beziehung werden durch die Einf.Ges. zum H.G.B. (auf Grund des Art. 448) dem Heimathshafen noch andere Häfen gleichgestellt; vom Schlesw.Holst. Einf.Ges. § 67 dem Hafen zu Altona die Häfen von Hamburg und Harburg, dem Hafen von Blankenese die von Altona, Hamburg und Harburg. Die Einf.Ges. von Hannover, Oldenburg, Bremen, Lübeck enthalten in dieser Hinsicht dieselben Bestimmungen wie in betreff des Art. 469 des H.G.B., s. o. S. 58 Not. 9; das Hamb. Einf.Ges. dieselben wie rücksichtlich des Art. 473 (s. o. S. 71 Not. 3).

<sup>6)</sup> Der Französische Code de comm. (art. 232) verbietet dem Kapitän am Aufenthaltsort (demeure) der Rheder resp. ihrer Bevollmächtigten eine Reparatur des Schiffs vorzunehmen, Ausrüstungsgegenstände dafür anzuschaffen und zu dem Behuf Geld auf dasselbe aufzunehmen, Frachtverträge abzuschliessen, wie auch (art. 223) die Mannschaft zu heuern, ohne sich dieserhalb in Einvernehmen mit den Rhedern resp. deren Bevollmächtigten zu setzen. Doch wird von der herrschenden Meinung dem Verbot nur eine Wirkung für das Verhältniss des Schiffers zum Rheder beigelegt, nicht aber ein Einfluss auf die Gültigkeit des Geschäfts selbst eingeräumt, vorausgesetzt, dass der Dritte nicht in mala fide war, d. h. demselben nicht die Anwesenheit des Rheders an dem betreffenden Ort, resp. seine Weigerung, das Geschäft zu billigen, bekannt war. Vgl. Cresp-Laurin I S. 571—579, II S. 24—28, Desjardins II S. 276—279, S. 295—301. Ganz dieselben Bestimmungen wie der Code enthalten das Holländische H.G.B. Art. 343, Art. 371 u. der Belgische Code de comm. II (v. 1879) Art. 14 u. 22. Das Spanische H.G.B. Art. 641 ff. autorisirt den Schiffer, die Geschäfte, die er überhaupt für den Rheder vornehmen darf, nur bei Abwesenheit desselben resp. eines Korrespondentrheders einzugehen. (Die Mannschaft heuert hier der Rheder im Einvernehmen mit dem Kapitän: Art. 639 f.)

<sup>7)</sup> So entscheidet das Englische Recht. Nach diesem wird der Rheder durch das vom Schiffer eingegangene Geschäft nicht verpflichtet, wenn die Genehmigung des Rheders oder seiner Agenten eingeholt werden konnte. Ob dies aber der Fall, ist quaestio facti, und ist nicht nur durch die Entfernung des Ortes, wo sich das Schiff befindet, von dem Aufenthaltsort des Rheders resp. seines Bevollmächtigten, sondern auch durch die Dringlichkeit des Geschäfts bedingt. Abbott S. 91 ff., bes. 97 ff. Maclachlan S. 134 ff., S. 142 ff.

<sup>8)</sup> Aehnlich drücken sich auch die fremden Gesetze resp. Schriftsteller im Grossen und Ganzen aus. So der Französische Code de comm. art. 216 Abs. 1, das Holländische H.G.B. Art. 321 Abs. 1, der Belgische Code de comm. II art. 7 Abs. 1 („ce qui est relatif au navire et à l'expédition“), das Englische Recht („relative to the usual course of the ships employment“: Abbott S. 83 f., Maclachlan S. 108 f., 123). Wenn das Finnland. Seeges. (Art. 33) von den Geschäften spricht, die der Schiffer innerhalb der ihm durch seine Stellung gebotenen Grenzen eingeht, so versteht es darunter Geschäfte, welche gewohnheitsmässig Schiffer für die Rheder eingehen. Das Span. H.G.B. (Art. 621) lässt dagegen den Rheder nur einstehen für Verbindlichkeiten, die der Kapitän einging, um das Schiff



dass die Landesgesetzgebung etwa für die eine oder andere Kategorie Spezialvollmacht verlangt.<sup>9)</sup> Ohne eine Reihe von Handlungen lässt sich nun überhaupt ein Rhedereibetrieb nicht denken. Diese kann daher der Schiffer, soweit das Verhältniss dritter Personen in Betracht kommt, gültiger und in einer den Rheder verpflichtenden Weise stets vornehmen, ohne dass es dazu noch irgend welcher weiteren Vorbedingungen bedürfte. Das sind alle Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise, speziell die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffs mit sich bringen,<sup>10)</sup> und zwar nicht nur die immer wiederkehrenden Geschäfte, sondern auch aussergewöhnliche, wie z. B. eine Vereinbarung über Berge- und Hilfslohn.<sup>11)</sup> Nicht aber gehört dahin das Nehmen einer Versicherung,<sup>12)</sup> auch nicht die Anschaffung von Waaren zum Zwecke der Verschiffung und Veräusserung an einem überseeischen Platze,<sup>13)</sup> und überhaupt nicht von Sachen, die nicht den erwähnten Zwecken dienen. Weiter gehört dahin die Eingehung von Frachtverträgen,<sup>14)</sup> und — da der Kapitän hierdurch zum Verfrachter wird — auch die Empfangnahme<sup>15)</sup> und Kreditirung<sup>16)</sup> der Frachtgelder, nicht aber frachtfreie Annahme von Gütern zur Beförderung, auch nicht Modifizirung und Aufhebung von Frachtverträgen, welche der Rheder selbst geschlossen hat;<sup>17)</sup> es müsste denn dies gerade zur Erhaltung des Schiffs geschehen.<sup>18)</sup> Gewisse Rechtshandlungen werden beim Rhedereibetriebe nur unter gewissen Voraussetzungen nothwendig. Und diese Voraussetzungen müssen demgemäss auch vorliegen, wenn der Schiffer die Handlungen für den Rheder und als dessen Stellvertreter vornehmen soll. Solche Geschäfte sind Darlehen, Käufe auf Borg und ähnliche Kreditgeschäfte. Diese dürfen nur eingegangen werden, wenn und soweit es zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise nothwendig ist; ein Bodmereigeschäft nur, wenn und soweit dadurch allein die Ausführung der Reise ermöglicht wird.<sup>19)</sup> In diesen Fällen hat der Dritte vor Eingehung des Geschäfts zu untersuchen nicht nur, ob dieses unter eine der dem Kapitän freigegebenen Kategorien fällt; sondern

zu repariren, zur Seefahrt in Stand zu setzen und mit Proviant zu versehen. Ausserdem ermächtigt dasselbe (Art. 641) den Schiffer zur Eingehung von Frachtverträgen, vorausgesetzt, dass er dadurch nicht gegen die ihm ertheilte Instruktion verstösst.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 512.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 496 Abs. 1.

<sup>11)</sup> Entsch. des R.O.H.G. IX S. 369 f.

<sup>12)</sup> Prot. IV S. 1886 f.

<sup>13)</sup> Prot. IV S. 1896.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 496 Abs. 2.

<sup>15)</sup> Der Rheder muss die dem Schiffer geschehene Zahlung für sich gelten lassen, auch wenn dieser das Geld veruntreut haben sollte.

<sup>16)</sup> Die Kreditirung von Frachtgeldern seitens des Kapitäns hat für den Rheder dieselben nachtheiligen Folgen (s. Art. 627 D. H.G.B.), als wenn er selbst kreditirt hätte.

<sup>17)</sup> Seufferts Arch. XII Nr. 292. Ullrich, Samml. I Nr. 27 S. 71, Nr. 36 S. 86.

<sup>18)</sup> So ist der Schiffer unzweifelhaft befugt, aus den Gründen des Art. 631 mit rechtlicher Wirkung für den Rheder von einem durch diesen geschlossenen Frachtvertrage zurückzutreten oder denselben zu modifiziren.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 497.

ausserdem noch, ob das angegebene Bedürfniss vorliegt;<sup>20)</sup> ob das Geschäft geeignet ist, unter den vorliegenden Verhältnissen das Bedürfniss zu befriedigen;<sup>21)</sup> ob das Geschäft auch in dem vom Schiffer beabsichtigten Umfange<sup>22)</sup> zur Befriedigung des Bedürfnisses abgeschlossen werden muss.<sup>23)</sup> Dagegen wird die Gültigkeit des Geschäfts nicht dadurch alterirt, dass das Resultat desselben nicht in der in Aussicht genommenen Weise angewendet, das geliehene Geld z. B. nicht zur Reparatur verwendet ist;<sup>24)</sup> dass der Schiffer bei der Wahl des Geschäfts nicht verständig verfahren; auf den Kredit überhaupt nicht angewiesen war, vielmehr das Bedürfniss aus den ihm zu Gebote stehenden Mitteln hätte befriedigen können. Nur dann ist aus einem dieser Gründe das Geschäft für den Rheder nicht verbindlich, wenn bei Eingehung desselben dem Dritten diese Thatsachen bekannt gewesen sind.<sup>25)</sup>

Da der Rheder aus den vom Schiffer als solchem geschlossenen Geschäften nur mit Schiff und Fracht haftet, so würde auch das ausdrückliche Versprechen des Schiffers, dass der Rheder persönlich haften werde, diesen, abgesehen von einem besonderen Verpflichtungsgrund, niemals binden. Das Deutsche Recht geht aber noch weiter. Es spricht dem Schiffer ausdrücklich die Befugniß ab, auf den **persönlichen Kredit des Rheders** Geschäfte abzuschliessen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten einzugehen, wenn ihm nicht hierzu Spezialvollmacht des Rheders — der natürlich nachfolgende Ratihabition gleich steht — zu Theil wurde<sup>26)</sup> und spricht damit nicht nur solchen Geschäften die Kraft ab, den Rheder über den Bestand der *fortune de mer* hinaus zu verpflichten, sondern

<sup>20)</sup> Z. B. ob das Schiff reparirt werden muss („si illud quoque scierit necessarium refectioi pecuniam esse“: L. 7 pr. De exercit act. 14, 1).

<sup>21)</sup> Z. B. ob die Reparatur an dem Ort, wo sich das Schiff gerade befindet, bewerkstelligt werden kann („an in eo loco pecunia credita sit, in quo id, propter quod credebatur comparari potuerit“: L. 7 cit. § 1).

<sup>22)</sup> Ueber den erforderlichen Betrag hinaus haftet der Rheder nicht. L. 7 pr. cit.: — „quare etsi in ea causa fuerit navis, ut refici deberet, multo tamen maior pecunia credita fuerit, quam ad eam rem esset necessaria, non debere in solidum adversus dominum navis actionem dari“. Die Stelle zeigt zugleich, dass in solchem Falle nicht eine ganz genaue Schätzung von Seiten des Dritten gefordert wird; er hat nur zu prüfen, ob es wahrscheinlich erscheint, dass ein Betrag, ungefähr von der Höhe, wie der von ihm geforderte, zur Deckung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ebenso L. 1 § 10 eod.: „Sed etsi in pretiis rerum emptarum fefellit magister, exercitoris erit damnum, non creditoris“.

<sup>23)</sup> Das Vorhandensein der gedachten Thatsachen hat der Dritte zu beweisen. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 49. Ueber die Voraussetzungen der Präsumpcion für die Nothwendigkeit der Eingehung eines Bodmereigeschäfts D. H.G.B. Art. 686.

<sup>24)</sup> L. 1 § 9, L. 7 pr. eod.: — „non oportet creditorem ad hoc astringi, ut ipse reficiendae navis curam suscipiat et negotium domini gerat (quod certe futurum sit, si necesse habeat probare pecuniam in refectioem erogatam esse)“.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 497 Abs. 2. Natürlich hat der den dolus des Dritten einwendende Rheder denselben zu beweisen.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. Art. 498. Der Artikel fügt noch ausdrücklich hinzu, dass Verhaltungsmaassregeln und dienstliche Anweisungen, welche der Schiffer vom Rheder erhält, nicht genügen, die persönliche Haftung des Rheders dem Dritten gegenüber zu begründen. Vgl. Art. 700 a. E.

erklärt sie überhaupt für den Rheder für unverbindlich, da nur die vom Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse vorgenommenen Rechtshandlungen den Rheder verpflichten.<sup>27)</sup>

Im Falle dringender Nothwendigkeit hat der Schiffer auch die **Befugniss, das Schiff zu verkaufen.**<sup>28)</sup> Eine solche Nothwendigkeit ist dann anzunehmen, wenn der Verkauf durch das Interesse des Rheders selbst gefordert wird, d. h. das einzige Mittel ist, einen grösseren Schaden von diesem abzuwenden,<sup>29)</sup> z. B. im Falle der Seeuntüchtigkeit, d. h. Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit des Schiffs,<sup>30)</sup> aber auch wenn es unmöglich erscheint, in absehbarer Zeit die für die Bedienung des Schiffs unumgänglich nothwendige Mannschaft aufzubringen. Die Nothwendigkeit muss aber, wenn der Verkauf für den Rheder bindend sein soll, konstatiert sein durch das Ortsgericht oder eine andere Behörde, nach vorgegangener Untersuchung unter Anhörung von Sachverständigen und Zuziehung des etwa vorhandenen deutschen Konsuls. Die Gültigkeit des Verkaufs hat also zwei Voraussetzungen: Vorhandensein einer dringenden Nothwendigkeit, und Konstatirung dieser Nothwendigkeit durch die Obrigkeit des Verkaufsorts. Eine genügt nicht, und es würde die obrigkeitliche Bescheinigung der Nothwendigkeit den Rheder nicht hindern, den Verkauf anzufechten, wenn diese trotzdem nicht vorhanden gewesen,<sup>31)</sup> oder als vorhanden nicht nachgewiesen worden wäre.<sup>32)</sup> Nur im Falle der Unmöglichkeit, die angegebenen Formvorschriften zu beobachten, genügt für die Gültigkeit des Verkaufs das blosse Vorhandensein der Nothwendigkeit, doch muss der Schiffer in diesem Falle dafür das Gutachten von Sachverständigen einholen, oder, wenn auch dies nicht möglich, mit anderen Beweisen sich versehen.<sup>33)</sup> Der Verkauf muss öffentlich geschehen.<sup>34)</sup>

Im Heimathshafen des Schiffs verpflichten die Rechtsgeschäfte des Schiffers den Rheder nur dann, wenn sie auf Grund einer Vollmacht abgeschlossen,

<sup>27)</sup> Natürlich hat der Dritte eine *condictio* gegen den Rheder, soweit aus dem Geschäft etwas in sein Vermögen gekommen ist.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 499.

<sup>29)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 283.

<sup>30)</sup> Prot. IV S. 1912 f. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 398 f. Vgl. D. H.G.B. Art. 444.

<sup>31)</sup> Die fremde Behörde hat z. B. fälschlich — fahrlässiger oder gar doloser Weise — dringende Nothwendigkeit konstatiert.

<sup>32)</sup> Der letztere Fall würde z. B. dann vorliegen, wenn die Sachverständigen, deren Gutachten die Behörde ihrem Spruch zu Grunde gelegt, auf die Aufzählung der Schäden, welche das Schiff erlitten, einfach den Ausspruch hätten folgen lassen, dass dasselbe demgemäss für reparaturunfähig zu erachten, ohne dass dieser Schluss sich aus den Schäden von selbst ergäbe: Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 106.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 499 Abs. 2.

<sup>34)</sup> A. a. O. Abs. 3. Durch Nichtbeobachtung der für den Verkauf aufgestellten Vorschriften macht sich der Schiffer, soweit daraus ein Schaden entstanden ist, verantwortlich, nicht nur dem Rheder, sondern auch allen anderen Personen gegenüber, denen er nach Art. 479 H.G.B. haftbar ist. Es ist nicht abzusehen, weshalb den letzteren gegenüber eine Entschädigungsverbindlichkeit cessiren, speziell nicht, weshalb es sich beim pflichtwidrigen Verkauf seitens des Schiffers um eine rein interne Angelegenheit zwischen Rheder und Schiffer handeln soll, woraus nur ein Ersatzanspruch für den Rheder begründet wird (wie Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 259 f. will)? Das

oder ein sonstiger besonderer Verpflichtungsgrund (z. B. negotiorum gestio) vorhanden war. Nur die Annahme der Schiffsmannschaft (und demgemäss auch Vereinbarung mit derselben über Heuer und Verpflegung) steht demselben auf Grund seiner Stellung als Schiffer zu.<sup>35)</sup> Diese Bestimmung entspricht einem allgemeinen Gebrauch, dem seinerseits wieder die Einsicht zu Grunde liegt, dass es zweckmässig sei, dem Schiffer freie Hand zu lassen bei der Wahl seiner Gehilfen, auf die er sich vollständig verlassen können muss, wenn er das Schiff stets mit der nöthigen Sicherheit führen soll.

Eine Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers durch den Rheder ist zwar nicht wirkungslos, doch präjudizirt dieselbe nur dann dem Dritten, wenn sie ihm zur Zeit der Eingehung des Geschäfts bekannt war. Die Beweislast liegt natürlich dem Rheder ob.<sup>36)</sup>

III. Die Rechtswirkung der vom Schiffer, der gesetzlichen Vollmacht gemäss, abgeschlossenen Geschäfte<sup>37)</sup> ist dieselbe wie bei der Prokura und Handlungsvollmacht. Der Rheder wird durch das Geschäft, ohne Rücksicht darauf, ob es ausdrücklich in seinem Namen geschlossen ist oder nicht, dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet — letzteres freilich nur bis auf Höhe der fortune de mer —, während der Schiffer davon unberührt bleibt, und eine Verhaftung desselben nur eintritt, wenn er die Gewährleistung für die Erfüllung des Geschäfts übernommen oder seine Befugnisse überschritten hat,<sup>38)</sup> oder sich ein Versehen bei der ihm obliegenden Ausführung eingegangener Verträge hat zu Schulden kommen lassen.<sup>39)</sup> Selbst die Haftung des Schiffers aus dem Konnossement ist keine weitergehende.<sup>40)</sup>

Das Gesetz lässt den Schiffer haften für jeden Schaden, der den gedachten Personen aus einer Verletzung der Pflichten erwächst, welche es demselben auferlegt. Zu diesen Pflichten gehört unzweifelhaft auch die, den Verkauf des Schiffs öffentlich vorzunehmen.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 495. Dies gilt an sich auch vom Maschinen-Personal, wenn schon es Sitte ist, dass dieses der erste Ingenieur annimmt, der seinerseits unmittelbar vom Rheder engagirt wird.

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 500. Ebendasselbe hat auch die französische Jurisprudenz angenommen, s. Cresp-Laurin II S. 27, Desjardins II S. 295 f.

<sup>37)</sup> Natürlich begründete es keinen Unterschied, ob ein solches Geschäft vom Kapitän selbst oder von einem Vertreter desselben in dessen Namen eingegangen: L. 1 § 5 De exercit. act. (14, 1).

<sup>38)</sup> D. H.G.B. Art. 502. Die gesetzliche Vollmacht ist eine Folge der Anstellung. Ging diese nicht vom Schiffseigenthümer selbst aus, sondern von dem, der ein fremdes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für eigene Rechnung verwendet, so wird dieser durch die Rechtsgeschäfte des Schiffers verpflichtet und nicht der Eigenthümer: D. H.G.B. Art. 477. Dass und inwieweit der Dritte, dem infolge des Rechtsgeschäfts des Schiffers die Rechte eines Schiffsgläubigers zustehen, sein Pfandrecht gegen das Schiff verfolgen kann, ist schon oben (S. 22) gesagt worden.

<sup>39)</sup> Auch der Schiffsmannschaft gegenüber besteht keine weitergehende Haftung des Schiffers. Nur soweit durch seine Schuld die Mannschaft wegen ihrer Ansprüche aus dem Heuervertrage nicht befriedigt ist, haftet der Schiffer aus Art. 478 f. D. H.G.B. Aus dem Heuervertrage haftet der Rheder, in dessen Vertretung derselbe seitens des Schiffers geschlossen wird: Entsch. des R.O.H.G. XIII S. 43, XXIII S. 200. Die von mir (Seer. I S. 111 f.) vertretene entgegengesetzte Ansicht nehme ich zurück.

<sup>40)</sup> Dies ist noch ausdrücklich im Art. 663 D. H.G.B. anerkannt: „In Ansehung der Verpflichtung des Schiffers aus den von ihm geschlossenen Frachtverträgen und aus-

IV. Zur **Prozessführung** ist der Schiffer gleichfalls in einem gewissen Umfange durch das Gesetz ermächtigt. Er darf Klagen aus allen Angelegenheiten anstellen, die in seinen Wirkungskreis fallen,<sup>41)</sup> also nicht nur aus Rechtsgeschäften;<sup>42)</sup> auch nicht blos aus den von ihm eingegangenen Rechtsgeschäften, sondern auch denen des Rheders (z. B. einem von diesem geschlossenen Frachtvertrage). Passiv legitimirt zur Klage (und zugleich zur Uebernahme der Klage verpflichtet) ist der Schiffer im Falle der Bodmereischuld und der Verfolgung des Pfandrechts seitens eines Schiffsgläubigers überhaupt. In diesen Fällen kann die Klage ebensowohl gegen den Schiffer als gegen den Rheder angestellt werden, und zwar selbst wenn sich das Schiff im Heimathshafen befindet.<sup>43)</sup> Soweit dagegen durch eine Klage die persönliche Verpflichtung des Rheders geltend gemacht wird, ist eine Passivlegitimation des Schiffers nicht begründet, da er das der See nicht anvertraute Vermögen des Rheders ohne besondere Vollmacht nicht verpflichten, demgemäss auch nicht vertreten kann.<sup>44)</sup> Freilich kann der Schiffer die Uebernahme des Prozesses nicht ablehnen, wenn eine Forderung geltend gemacht wird, für welche der Rheder zugleich persönlich haftet,<sup>45)</sup> doch würde in solchem Falle das Erkenntniss (wie ein solches von einem Schiffsmann wegen einer Forderung aus dem Dienst- und Heuervertrage erstritten werden kann) nur in die *fortune de mer*, nicht auch in das übrige Vermögen des Rheders vollstreckt werden dürfen.<sup>46)</sup>

gestellten Konnossementen hat es bei den Vorschriften der Art. 478, 479 u. 502 sein Bewenden.“ Es ist die Aufnahme dieser Bestimmung beliebt worden, damit nicht eine weitergehende Haftung des Schiffers aus der in den Konnossementen aus früherer Zeit beibehaltenen Verpflichtungs- und Verpfändungsklausel („zur Erfüllung dessen verbinde — oder verpfände — ich meine Person, Güter und das Schiff mit allem Zubehör“) gefolgert werden könnte. Vgl. Prot. IV S. 1901—1903, V S. 2459 f. Auch nach den fremden Rechten, wie namentlich nach dem Englischen haftet der Schiffer nicht in anderer Weise; vgl. Voigt, *Zum See- und Versicherungsrecht* (Jena 1880) S. 25 Not. \*.

<sup>41)</sup> D. H.G.B. Art. 496 Abs. 2.

<sup>42)</sup> So kann derselbe z. B. aus einer Schiffskollision erwachsene Ansprüche klageweise geltend machen; s. Prot. VIII S. 3784 f.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. Art. 697, 764.

<sup>44)</sup> Dieser Grundsatz galt auch schon im älteren Rechte: Ullrich, *Samml. Nr. 326*. Das Gegentheil kann nicht etwa aus Art. 496 Abs. 2 abgeleitet werden, da dieser nur von der aktiven Prozessführung des Schiffers spricht. Dagegen statuirt Koch (Komm. Not. 12 zu Art. 455) eine Passivlegitimation des Kapitäns bei Rekonventionen in den Fällen, wo derselbe zur Anstellung der Klage befugt ist. Ehrenberg, *Beschränkte Haftung* S. 194 Not. 69 nimmt, im Gegensatz zum Hamburger Handelsgesetz (Erk. v. 10. Juli 1874, *Hamb. Handelsgesetz-Ztg. v. 1874 S. 314*), Passivlegitimationen des Schiffers auch dann an, wenn es sich um ein auf Partikularrecht (oder auswärtigem Recht) beruhendes Pfandrecht (z. B. Konventionalpfand) handelt. Allein die Annahme, dass das Wort „Rechtshandlungen“ im Art. 496 Abs. 1 in dem Zusammenhang, in welchem es sich befindet, auch Einlassung auf eine Klage bezeichne, erscheint doch sehr gewagt.

<sup>45)</sup> D. H.G.B. Art. 765. Vgl. Erk. des Hamb. Oberger. v. 23. Jan. 1874 (*Hamb. Handelsgesetz-Ztg. 1874 Nr. 186 S. 236*).

<sup>46)</sup> Prot. IV S. 1894, 1909 ff., VI S. 2927 ff., VIII S. 4173. *Entsch. des Hamb. Handelsgesetz. v. 6. Dezbr. 1873* (*Hamb. Handelsgesetz-Ztg. v. 1874 Nr. 186 S. 233*), v. 11. April 1874 (eod. S. 237) u. v. 11. Mai 1874 (eod. S. 240). Dem Pfandobjekt steht natürlich

## § 20.

## D. Verhältniss des Schiffers zum Rheder.

I. Der vom Rheder angestellte Schiffer befindet sich diesem gegenüber in einem Dienstverhältniss, welches regelmässig als *locatio conductio operarum* erscheint; ausnahmsweise als *locatio conductio operis*, wenn der Schiffer für eine bestimmte Reise oder ein bestimmtes Unternehmen angestellt ist.

Der Schiffer hat Anspruch auf Lohn, da sein Verhältniss auf Dienstmiethe beruht, und zwar auch in dem Falle, wenn ihm solcher bei der Anstellung nicht ausdrücklich zugesichert ist. Derselbe kann in einer festen Heuer (mit Beköstigung oder einer Entschädigung dafür) bestehen, oder in einem Antheil am Gewinn, oder in beidem. Ueber die Höhe der Heuer entscheidet der Heuervertrag; enthält dieser keine Bestimmung darüber, so ist dieselbe nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung aller bei der Anstellung in Betracht kommenden Umstände zu normiren.<sup>1)</sup> Die Verjährung der Forderungen des Schiffers aus den Dienst- und Heuerverträgen ist denselben Grundsätzen unterworfen, wie die der Forderungen der Schiffsmannschaft.

In der älteren Zeit wurden dem Schiffer auch gewisse Vortheile von Seiten der Ladungsinteressenten gewährt, so die Kaplaken (*panni cappales*), ursprünglich eine Vergütung für die auf Winterreisen vom Schiffer anzuschaffende Winterkleidung (Kappe, Winterkappe, *chapeau*); Primage, Gratifikationen, welche der Ablader zu zahlen verspricht, entweder schlechtweg wenn er mit dem Schiffer zufrieden sein würde,<sup>2)</sup> oder unter besonderen Bedingungen, so wenn das Schiff innerhalb einer bestimmten Zeit im Bestimmungshafen eintreffen, oder die Ladung einen vortheilhaften Markt finden würde u. s. w.; privilege, was dem Schiffer usanzmässig auf bestimmten Reisen (so nach Ostindien) gebührt. Diese Prämien, welche in gewissen Prozenten der Fracht, oder in einer bestimmten Summe, deren Höhe durch Vertr. g. Usanz-, eventuell auch durch billiges Ermessen des Richters zu normiren, bestanden, stellten sich in der neueren Zeit als ein Zuschlag zur Fracht dar und wurden meist von den Rhedern in Anspruch ge-

die zur Freimachung desselben deponirte Summe gleich: Entsch. des R.O.H.G. IX S. 364, Hamb. Handelsger.Ztg. a. a. O. S. 237.

<sup>1)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 53 f. Das R.O.H.G. scheint in dieser Entscheidung eine analoge Anwendung des § 25 der Seem.O., wonach im Zweifel die Heuer als vereinbart angesehen wird, welche am Orte und zur Zeit des Vertragsabschlusses üblich ist, nicht für zutreffend zu halten, indem es mit Recht darauf hinweist, dass wohl für Schiffsleute, je nach ihrem Range und ihrer Fahrzeit, in den verschiedenen Häfen eine allgemein übliche Heuer bestünde, nicht aber für die Schiffer, deren Gage und sonstige Emolumente vielmehr nach der Nationalität, nach der Grösse und dem Frachtverdienst des einzelnen Schiffs, nach dem Umstand, ob der Schiffer Parten in demselben habe oder nicht, und noch nach mancherlei sonstigen Umständen sehr zu variiren pflegten (a. a. O. S. 50 f.).

<sup>2)</sup> Hierzu genügt es, dass der Kapitän sich als ordentlicher Schiffer gerirt hat: Pothier, *Traité des contrats de louage maritime* (Paris u. Orleans 1774) Nr. 57.

nommen.<sup>3)</sup> Das D. H.G.B.<sup>4)</sup> hat dieser neueren Gewohnheit Rechnung getragen und angeordnet, dass der Schiffer alles, was er vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger ausser der Fracht als Belohnung oder Entschädigung unter dem Namen von Kaplaken, Primage oder irgend einem anderen<sup>5)</sup> erhalte, dem Rheder in Rechnung zu bringen habe. Hierbei ist es irrelevant, ob der Frachtvertrag vom Schiffer oder vom Rheder abgeschlossen ist; ob die Prämien ausbedungen oder ohne vorheriges Versprechen gegeben sind; ob sie im ersteren Falle ohne Nennung des Empfangsberechtigten oder ausdrücklich dem Schiffer (sei es sogar vom Rheder selbst) stipulirt sind. Nur wird vorausgesetzt, dass freiwillig gegebene Geschenke dem Kapitän in seiner Eigenschaft als Schiffsführer gegeben sind.<sup>6)</sup>

Dem Schiffer ist es untersagt, ohne Einwilligung des Rheders Güter für

<sup>3)</sup> Pöhls II S. 417 ff. Kaltenborn, Seer. I S. 156, 268 ff. Samml. der Erk. des Lüb. O.A.G. in Hamb. Rechtssachen II Nr. 73 S. 616 ff. Ullrich I Nr. 22 S. 66.

<sup>4)</sup> Art. 513. Der Ausdruck Kaplaken kommt übrigens für solche von den Ladungsinteressenten gewährte Prämien kaum noch vor, vielmehr versteht man jetzt darunter meist eine in bestimmten Prozenten von der Brutto- oder Nettofracht bestehende Tantième des Schiffers, oder statt derselben auch eine bestimmte Summe, welche dem Schiffer vom Rheder zugesichert wird.

<sup>5)</sup> Das R.O.H.G. dehnt diese Bestimmung auch auf Ausfuhrprämien aus, welche weder der Befrachter noch der Ladungsempfänger beanspruchen, indem es das Prinzip aufstellt, der Grundsatz des Art. 513 verhindere den Schiffer, in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarung, irgend etwas zu behalten, was er in seiner Eigenschaft als Schiffer, sei es für sich persönlich, sei es für die Rhederei, sei es für die Ladungsinteressenten, erhalten habe (Entsch. VI S. 62 ff.). Ich bin nun auch der Ansicht, dass Ausfuhrprämien unter der in Rede stehenden Voraussetzung der Rhederei in Rechnung zu stellen sind; auf Grund des Art. 513 aber nur, wenn die Ladungsinteressenten in Wahrheit auf die Prämie einen Anspruch hatten und diese dem Schiffer überlassen haben. Ist dies aber nicht der Fall, so räume ich der Rhederei einen Anspruch darauf ein, weil als Exporteur der Schiffer nicht als Führer des Schiffs bezeichnet werden kann, sondern nur als Vertreter der Rhederei, mit deren Schiff auch der Export bewerkstelligt wird. Das angegebene Prinzip halte ich in seiner Allgemeinheit für nicht richtig; dasselbe lässt sich aus der in Wahrheit auf Zweckmässigkeitsrücksichten beruhenden, also anomalen Regel des Art. 513 nicht ableiten, der nur von dem dem Schiffer seitens der Ladungsinteressenten zugewendeten Vortheilen spricht. Räumt doch das H.G.B. (Art. 751) selbst dem Schiffer einen Antheil am Berge- oder Hilfslohn ein, wenn durch das, von diesem geführte Schiff ein anderes Schiff oder dessen Ladung geborgen oder gerettet ist.

<sup>6)</sup> Der Grund der Bestimmung ist in Zweckmässigkeitsrücksichten zu suchen. Es soll eine Kollision zwischen den Interessen des Rheders und denen des Schiffers vermieden werden. Das auch noch auf der Hamburger Konferenz ausgesprochene Prinzip, dass alles, was der Schiffer mit dem Schiffe durch Ausübung seiner Pflicht verdiene, von Rechtswegen dem Rheder gehöre, (vgl. Prot. IV S. 1922 f.) würde nicht ein Recht des Rheders auf die dem Schiffer als Lohn für bewiesenen Eifer gemachten Geschenke begründen; wie denn auch die Bestimmung des D. H.G.B. mit den Mandatsgrundsätzen des gemeinen Rechts (vgl. L. 6 § 6, L. 10 § 8, § 13, L. 12 § 1 Mandati 17,1) im Widerspruch steht und über das bis zum Erlass des H.G.B. geltende Recht hinausgeht, indem nach diesem nur die dem Schiffer versprochenen Vortheile dem Rheder zukamen. Vgl. Seufferts Arch. IX Nr. 153 u. Prot. a. a. O.

eigene Rechnung zu verladen, um etwa am Bestimmungsorte Handel damit zu treiben. Handelt er diesem Verbot zuwider, so hat er dem Rheder vollen Schadensersatz zu leisten und jedenfalls die höchste am Abladungsort und zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten.<sup>7)</sup>

II. In seiner Eigenschaft als **Vertreter des Rheders** beim Betriebe des Rhedereigewerbes (im Auslande) hat sich der Schiffer zunächst nach der ihm gewordenen Anweisung des Rheders zu richten. Wo eine solche, die demselben engere Schranken setzt, nicht vorhanden, da gelten dem Rheder gegenüber solche Handlungen als erlaubt, die dieser dem Dritten gegenüber gelten zu lassen hat. Doch soll der Schiffer den Rheder vom Zustande des Schiffs, den Begebnissen der Reise, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen in fortlaufender Kenntniss erhalten, auch, soweit ihm nicht etwa bei seiner Anstellung freie Hand gelassen ist, in allen wichtigen Fällen, vorausgesetzt, dass die Umstände es gestatten, sich Instruktion vom Rheder erbitten, namentlich wenn die Eingehung von Kreditgeschäften und der Verkauf des Schiffs, eine Aenderung oder Einstellung der Reise, oder ausserordentliche Reparaturen resp. Anschaffungen nothwendig werden.<sup>8)</sup> Wo dies nicht möglich ist, hat derselbe das wohlverstandene Interesse des Rheders zu wahren. Demgemäss darf er zu ausserordentlichen Reparaturen und Anschaffungen nur im Falle der Nothwendigkeit schreiten, sollte er sie auch mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Rheders bestreiten können. Gibt es mehrere Wege, um das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nöthige Geld sich zu verschaffen, so hat er den zu wählen, der dem Rheder die geringsten Opfer auferlegt. Hiernach hat er sich, wenn dies nur durch Bodmeri oder durch Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör oder entbehrlichen Vorräthen geschehen könnte, für das eine oder andere zu entscheiden.<sup>9)</sup> Hat der Schiffer als solcher<sup>10)</sup> selbst aus eigenen Mitteln für Rechnung des Rheders, ohne einen besonderen Auftrag des letzteren,<sup>11)</sup> Vorschüsse geleistet, oder sich persönlich verpflichtet, so haftet ihm der Rheder dafür in keinem weiteren Umfang als einem Dritten,<sup>12)</sup> während es auf der anderen Seite nicht genügt, dass der Schiffer die Nothwendigkeit der

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 514. Sind die Güter der Art, dass sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffs oder der Ladung veranlassen können, so tritt kriminelle Strafe ein (Geldstrafe bis 1500 Mark oder Gefängniss bis zu 2 Jahren): R.Str.G.B. § 297.

<sup>8)</sup> Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift ist natürlich ohne Einfluss auf die Rechtsbeständigkeit der Geschäfte, welche der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse mit dritten Personen abgeschlossen hat.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 503 Abs. 1—4.

<sup>10)</sup> Das Gesetz kann hier natürlich nur den Fall vor Augen haben, wo der Kapitän in seiner Eigenschaft als Schiffer Vorschüsse macht, resp. sich persönlich verpflichtet. Der Umstand, dass jemand Schiffer eines Rheders ist, hindert denselben nicht, da, wo er gar nicht als gesetzlicher Vertreter des Rheders erscheinen kann, im Heimathshafen, eine negotiorum gestio für jenen vorzunehmen, die dann unter den Regeln des bürgerlichen Rechts steht.

<sup>11)</sup> Dem Auftrag steht natürlich Ratihabition gleich.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 501.



Geldverwendung darthut, derselbe vielmehr auch die wirkliche, dem Gesetz entsprechende Verwendung des Geldes und die Zweckmässigkeit der von ihm getroffenen Maassregel nachweisen muss.<sup>13)</sup> Zur Rechnungslegung ist der Schiffer jederzeit auf Verlangen des Rheders verpflichtet; jedenfalls nach der Rückkehr in den Heimathshafen.<sup>14)</sup>

III. Das Dienstverhältniss des Schiffers endet natürlich mit Ablauf der dafür vertragsmässig festgesetzten Zeit, mit dem Tode des Schiffers und dem Untergange des Schiffs, für dessen Führung derselbe ausschliesslich engagirt war.<sup>15)</sup> Ist der Schiffer auf bestimmte Zeit angestellt, so hört das Dienstverhältniss mit dem Ablauf der Zeit auf, ohne Rücksicht darauf, ob alsdann das Schiff sich gerade auf der Reise befindet.<sup>16)</sup> Ist derselbe für eine bestimmte Reise angestellt, so hat er im Dienste zu bleiben bis zur Entlöschung des Schiffs, wenn es beladen ist, weil erst hiermit die Frachtreise ihr Ende erreicht; bis zur Rückkehr des Schiffs in den Hafen, von dem es ausgegangen, wenn es sich um eine Reise „aus und zu Haus“ handelt. Ist der Schiffer aber auf unbestimmte Zeit angestellt, so darf er, sobald er eine Reise angetreten hat, den Dienst nicht eher verlassen, als bis das Schiff in den Heimathshafen oder einen inländischen Hafen zurückgekehrt und entlöschet ist. Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der Aufkündigung in einem europäischen<sup>17)</sup> oder nichteuropäischen Hafen sich befindet. Nur muss er in einem solchen Fall dem Rheder die zu seiner Ersetzung erforderliche (nöthigenfalls durch richterliches Ermessen festzusetzende) Zeit gewähren und den Dienst inzwischen fortsetzen, auch demgemäss den auf Antretung einer neuen Reise gerichteten Anweisungen des Rheders Folge leisten; jedenfalls die zur Zeit der Kündigung laufende Frachtreise (nicht auch die Rückreise bei einer Reise aus und zu Haus) beenden; endlich das Schiff zurückführen, wenn der Rheder sofort nach der Kündigung die Rückreise angeordnet hat.<sup>18)</sup>

Der Rheder hat dem auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Reise angestellten Schiffer die aus dem Dienstverhältnisse zukommenden Vortheile<sup>19)</sup>

<sup>13)</sup> Prot. IV S. 1907—1909.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 503 Abs. 5.

<sup>15)</sup> Bei den grossen Dampfschiffahrtsgesellschaften pflegt dies nicht der Fall zu sein. Da würde auch mit dem Untergange des zur Zeit gerade vom Schiffer geführten Schiffs das Dienstverhältniss nicht aufgelöst sein.

<sup>16)</sup> Vgl. auch Prot. IV S. 1957 f.

<sup>17)</sup> Mit Einschluss der nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres: D. H.G.B. Art. 447.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 521.

<sup>19)</sup> In Betreff der Erkrankung resp. Verwundung des Schiffers bestimmt das D. H.G.B. Art. 523: „Falls der Schiffer nach Antritt der Reise erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1. wenn der Schiffer mit dem Schiff zurückkehrt, und die Rückreise in dem Heimathshafen oder in dem Hafen endet, wo er geheuert worden ist, bis zur Beendigung der Rückreise;

für diese Dienstzeit zu gewähren,<sup>20)</sup> doch kann er denselben jederzeit entlassen, d. h. ihn seiner Funktionen als Führer des Schiffs entheben und die demselben in dieser Eigenschaft stillschweigend ertheilte Vollmacht zurücknehmen.<sup>21)</sup> Der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer kann nicht nur jederzeit entlassen werden, sondern er hat auch nur bis zur Entlassung<sup>22)</sup> Anspruch auf Heuer u. s. w. Erfolgt jedoch die Entlassung, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen, d. h. zur Ausführung einer hierauf gerichteten Anweisung des Rheders entweder sich ausdrücklich bereit erklärt, oder faktisch damit begonnen hat, so erhält er an Stelle der ihm nach dem bürgerlichen Recht zustehenden Entschädigung für die mit Rücksicht auf die Reise gemachten Auslagen und den erweislich entgangenen Gewinn (etwa aus einem anderen Dienstverhältniss) die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem die Entlassung in einem europäischen<sup>23)</sup> oder aussereuropäischen Hafen erfolgte,<sup>24)</sup> freilich nie mehr als er erhalten haben würde, wenn er die Reise zu Ende geführt hätte. Wurde er während der Reise entlassen, so hat er ausserdem auch Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert ist (einschliesslich der Be-

2. wenn er mit dem Schiff zurückkehrt, und die Reise nicht in einem der genannten Häfen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit Beendigung der Rückreise;

3. wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden musste, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffs.

Auch gebührt ihm in den beiden letzteren Fällen freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.

Die Heuer einschliesslich aller sonst bedungenen Vortheile bezieht der nach Antritt der Reise erkrankte oder verwundete Schiffer, wenn er mit dem Schiff zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise, wenn er am Lande zurückgelassen werden musste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt.

Ist der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffs beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.“

<sup>20)</sup> War der Schiffer für die Aus- und Rückreise angestellt, so hat er, wenn die Rückreise des Schiffs nicht im Heimathshafen endet, Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, nebst Beköstigung und Fortbezug der Heuer während der Reise, oder nach seiner Wahl, auf entsprechende Vergütung: D. H.G.B. Art. 520.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 515.

<sup>22)</sup> Endet die Rückreise des Schiffs nicht im Heimathshafen, so hat der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer denselben Anspruch wie in dem gleichen Fall der für die Aus- und Rückreise geheuerte: D. H.G.B. Art. 520. Im preussischen Text des H.G.B. wird die Bestimmung nicht gegeben in Betreff des auf „unbestimmte“ sondern gerade „auf bestimmte Zeit“ angestellten Schiffers. Es beruht dies jedoch auf einem Druckfehler. Vgl. Prot. VIII S. 3333.

<sup>23)</sup> Gleichfalls mit Einschluss sämtlicher Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres (D. H.G.B. Art. 447).

<sup>24)</sup> Ist die Heuer nicht nach der Zeit, sondern für die ganze Reise vereinbart, so ist zunächst die durchschnittliche Dauer der Reise für ein Schiff der in Rede stehenden Art unter Einrechnung der Lade- und Löszeit durch Sachverständige zu ermitteln und danach die zwei- resp. viermonatliche Heuer zu berechnen: D. H.G.B. Art. 519. Dem Schiffer zugesicherte Kaplaken und sonstige Emolumente kommen hierbei nicht in Betracht.

köstigung, aber nicht auch Bekleidung), oder auf eine entsprechende Vergütung.<sup>25)</sup> Lag der Grund der Lösung des Verhältnisses in der Person des Schiffers, d. h. wurde derselbe wegen Untauglichkeit oder pflichtwidrigen Betragens entlassen, so gebühren ihm<sup>26)</sup> die Heuer und die sonst ausbedungenen Vortheile nur bis zu seiner Entlassung.<sup>27)</sup> Ob Untauglichkeit oder pflichtwidriges Verhalten des Schiffers vorliegen, darüber entscheidet richterliches Ermessen. Ebenso kann der Schiffer Heuer und sonstige Vortheile nur für die Dauer des Dienstverhältnisses beanspruchen, wenn er für eine bestimmte Reise angestellt ist, also eine *locatio conductio operis* vorliegt, oder zwar auf unbestimmte Zeit angestellt ist, indes bereits die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, diese Reise aber unmöglich geworden ist durch einen Schiff oder Ladung treffenden Zufall,<sup>28)</sup> z. B. durch Krieg, wodurch Schiff oder Ladung unfrei werden, durch Embargo, von welchem das Schiff betroffen wird, durch Blokade<sup>29)</sup> des Ausgangs oder Bestimmungshafens, oder ein für jenen erlassenes Ausfuhr- oder für diesen erlassenes Einfuhrverbot. Wird der Schiffer in diesen Fällen während der Reise entlassen, so kann er ausser dem, was er bereits verdient hat, entweder freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, einschliesslich der Beköstigung oder — falls er dies vorzieht — entsprechende Vergütung fordern.<sup>30)</sup> Ist der Heuerkontrakt durch den Tod des Schiffers gelöst, so haben dessen Erben Anspruch auf die bis zum Todestage verdiente Heuer mit Einschluss aller sonst bedungenen Vortheile. Ist der Tod nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Rheder die Beerdigungskosten zu tragen, und wenn der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffs getödtet, ausserdem eine angemessene Belohnung zu zahlen, die nöthigenfalls durch richterliches Ermessen festzustellen ist.<sup>31)</sup> Ist das Schiff verschollen, so können die Erben des Schiffers

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 518.

<sup>26)</sup> Vgl. L. 38 Locati (19, 2).

<sup>27)</sup> D. H.G.B. Art. 516. Ist die Heuer nach der Zeit (z. B. nach Monaten) bedungen, so ist die Ausmittelung der dem Schiffer gebührenden Heuer ein einfaches Rechenexempel; ist sie dagegen in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so ist der dem Schiffer gebührende Betrag ein mit Rücksicht auf das Verhältniss der geleisteten Dienste und des etwa zurückgelegten Theils der Reise zu der ganzen Reise und den hierbei aufzuwendenden Diensten durch sachverständiges Ermessen zu normirender Theil der stipulirten Heuer mit Einschluss der dem Schiffer zugesicherten Vortheile: D. H.G.B. Art. 519.

<sup>28)</sup> Ereignet sich der Zufall in der Person des Rheders, wird diesem z. B. die im Frachtvertrag ausbedungene Ladung nicht geliefert, so hört der Anspruch des Schiffers auf Heuer u. s. w. nicht auf.

<sup>29)</sup> Dass die Blokade eine effektive sei, ist nicht erforderlich. Auch bei nicht effektiver Blokade ist nämlich das dieselbe nicht respektirende Schiff der Aufbringung durch die Kriegsschiffe der blokirenden Macht ausgesetzt. Die Frage ist allerdings kontrovers. Im hier vertretenen Sinne ein Erk. des A.G. zu Marienwerder v. 5. Juli 1865 in Busch, Arch. VI S. 439 f. A. M. zwei Erk. des Kommerz.- u. Admiralit.-Kolleg. zu Danzig v. 26. Juli u. 6. Septbr. 1864 in Busch, Arch. IV S. 487 f.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. Art. 517.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. Art. 524.

ihren Anspruch auf die Heuer und die Accessionen derselben geltend machen nach Ablauf der gesetzlichen Verschollenheitsfrist.<sup>32)</sup> Und zwar gilt alsdann das Dienstverhältniss einen halben Monat nach dem Tage als beendet, bis zu dem die letzte Nachricht über das Schiff reicht. Die Aushändigung des Betrags an die Empfangsberechtigten hat das Seemannsamt des Heimathshafens zu vermitteln, dem derselbe seitens der Rhederei zu übergeben ist.<sup>33)</sup>

Ist das Schiff untergegangen, so hat das dem Schiffer ertheilte Mandat die Wirkung, dass er die Interessen des Rheders weiter wahrzunehmen hat, so lange dies nothwendig ist.<sup>34)</sup> Demgemäss hat er in Havarieangelegenheiten die Rechte des Rheders zu vertreten, speziell auch für die Verklarung zu sorgen. So lange bestehen denn auch die Verbindlichkeiten des Rheders aus dem Heuervertrage dem Schiffer gegenüber fort. Der Schiffer hat Anspruch auf Fortbezug der Heuer und Erstattung der Kosten des Unterhalts. Ausserdem hat er, wie der während der Reise wegen eines dieselbe unmöglich machenden, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls entlassene Schiffer, Anspruch auf freie Zurückbeförderung oder, nach seiner Wahl, auf entsprechende Vergütung.<sup>35)</sup>

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 866: „Ein Schiff, welches eine Reise angetreten hat, ist als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat; auch innerhalb dieser Frist den Betheiligten keine Nachrichten über dasselbe zugegangen sind.“

Die Verschollenheitsfrist beträgt:

1. wenn sowohl der Abgangshafen als der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist, bei Segelschiffen sechs, bei Dampfschiffen vier Monate;
2. wenn entweder nur der Abgangshafen oder nur der Bestimmungshafen ein nicht-europäischer Hafen ist, falls derselbe diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen neun Monate, falls derselbe jenseits des einen jener Vorgebirge belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen zwölf Monate;
3. wenn sowohl der Abgangs- als der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, bei Segel- und Dampfschiffen sechs, neun oder zwölf Monate, je nachdem die Durchschnittsdauer der Reise nicht über zwei oder nicht über drei oder mehr als drei Monate beträgt.

Im Zweifel ist die längere Frist abzuwarten.“ Art. 867: „Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tage an berechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind jedoch seit dessen Abgange Nachrichten von demselben angelangt, so wird von dem Tage an, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche maassgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkt, an welchem es nach sicherer Nachricht zuletzt sich befunden hat, abgegangen wäre.“

<sup>33)</sup> D. Seem.O. § 42.

<sup>34)</sup> Man kann die durch das Gesetz dem Schiffer auferlegten Obliegenheiten nicht als Ausfluss einer negotiorum gestio des Schiffers auffassen (s. Prot. VIII S. 3808); denn es handelt sich hier nicht um eine freiwillige Geschäftsführung, sondern um die Erfüllung gesetzlicher Pflichten, die als eine Folge des Dienstverhältnisses erscheinen. Das Recht, das dafür das Gesetz dem Schiffer gewährt, ist daher auch nicht als ein aus der negotiorum gestio herrührender und mit der actio negotiorum gestororum contraria geltend zu machender Entschädigungsanspruch (wie R.O.H.G. XV S. 66 f. angenommen wird), sondern als Recht aus dem Dienstverhältniss aufzufassen.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 526. Für diese Ansprüche haftet der Rheder persönlich. Die in Betreff des zuletzt genannten durch den cit. Artikel statuirte Beschränkung der Haftung des Rheders auf den Betrag der fortune de mer, ist durch § 68 der Seem.-O. beseitigt.

IV. Ist der Schiffer gestorben oder infolge körperlicher oder Geisteskrankheit oder aus anderen Gründen zur Führung des Schiffes untauglich geworden, so erscheint, wenn nicht der Kapitän seiner Verpflichtung gemäss — wie im Falle körperlicher Krankheit — einen anderen Schiffer eingesetzt hat,<sup>36)</sup> der Steuermann in seiner Eigenschaft als gesetzlicher Stellvertreter des Schiffers, als Führer des Schiffes und demgemäss mit den Befugnissen und der Vollmacht eines Kapitäns ausgestattet, bis in anderer Weise für die Führung des Schiffes Fürsorge getroffen ist.<sup>37)</sup> Dies kann durch den Rheder selbst geschehen; es ist aber auch der Konsul hierzu auf Antrag der Betheiligten befugt,<sup>38)</sup> und unter den Betheiligten sind nicht nur die Rheder, sondern auch die Mitglieder der Schiffsbesatzung, wie die Ladungsbetheiligten zu verstehen.<sup>39)</sup> Auch ist dem Antrag unzweifelhaft die nachträgliche Genehmigung des Rheders gleichzustellen, wenn der Konsul ohne Aufforderung die Bestellung des Schiffers vorgenommen hat.<sup>40)</sup> Der Konsul handelt hierbei als der gesetzliche Vertreter des Rheders; und der letztere wird durch den vom Konsul mit dem Schiffer abgeschlossenen Dienstvertrag in derselben Weise berechtigt und verpflichtet, als wenn er ihn selbst abgeschlossen hätte.<sup>41)</sup>

### § 21.

## E. Der Schiffer im Verhältniss zu den Ladungsinteressenten.

I. Der Schiffer ist während der Reise<sup>1)</sup> nicht nur der gesetzliche Stellvertreter der Rheder, sondern auch der Ladungsbetheiligten (Absender, wie — nach Verschickung der Konnossemente — der Destinatäre,<sup>2)</sup> soweit dies zur Realisirung

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 483 Abs. 2.

<sup>37)</sup> S. Seem.-O. § 2, § 53, D. H.G.B. Art. 484; vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 49. Sind mehrere Steuerleute an Bord, so ist für die Reihenfolge, in der sie an die Stelle des Kapitäns zu treten berufen sind, ihre Rangordnung maassgebend. Es würden aber nur Steuerleute ohne besondere Bestellung seitens des Rheders oder des Konsuls die Stelle eines Schiffsführers mit den diesem durch das Gesetz eingeräumten Befugnissen einnehmen dürfen; — denn nur der Steuermann erscheint als gesetzlicher Vertreter des Schiffers — nicht etwa alle Personen, die den Charakter von Schiffsoffizieren haben, auch nicht der erste Ingenieur eines Dampfschiffs. Würde irgend ein anderer, als ein Steuermann, etwa weil ein solcher nicht mehr vorhanden, die Führung des Schiffes übernehmen, so würden seine rechtlichen Handlungen dem Rheder gegenüber stets nur unter den Begriff der negotiorum gestio fallen können. Vgl. Prot. VIII S. 3830 f.

<sup>38)</sup> Reichskonsulatsges. v. 8. Novbr. 1867 § 35.

<sup>39)</sup> Es wäre sonst nicht abzusehen, weshalb das Gesetz nicht einfach vom Antrag des Rheders gesprochen.

<sup>40)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XX S. 47.

<sup>41)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 48.

<sup>1)</sup> Also nicht schon im Abladungshafen, weil hier die Ablader für die Ladung zu sorgen im Stande sind. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. IV S. 442 f. Wohl aber unter Umständen im Bestimmungshafen. S. Entsch. des Hamb. O.G. vom 15. Mai 1874 (Hamb. Handelsg. Ztg. v. 1874 Nr. 143 S. 173).

<sup>2)</sup> Früher lag diese Sorge dem Superkargo (Cargadeur) ob, der Namens der Eigentümer die Ladung nach dem Bestimmungsorte begleitete und den Verkauf daselbst

der Absicht derselben, die Ladung in möglichst unversehrtem Zustande nach dem Bestimmungsort zu bringen, nöthig ist.<sup>3)</sup> Und zwar ist er nicht nur während der Dauer des Frachtvertrags verpflichtet, für das Beste der Ladung zu sorgen, sondern, vorausgesetzt, dass die Ladungsbetheiligten nicht anwesend und in der Lage sind, ihre Interessen selbst wahrzunehmen, auch trotz der Auflösung desselben nach dem Untergange des Schiffs, sowie nach dem durch die Unmöglichkeit, den Frachtvertrag zur Zeit auszuführen, gerechtfertigten Rücktritt des Befrachters oder Verfrachters.<sup>4)</sup> Dafür gebührt dem Schiffer, auf Grund des mandatsähnlichen Verhältnisses,<sup>5)</sup> in dem er zu den Ladungsbetheiligten steht, gegen diese ein Anspruch, nicht nur auf Ersatz seiner Auslagen, sondern auch auf angemessene Vergütung für die aufgewendete Zeit und seine Mühwaltung. Für die Erfüllung der demselben als Vertreter der Ladungsbetheiligten obliegenden Pflichten haftet, da sie demselben in seiner Eigenschaft als Schiffer obliegen, der Rheder, selbstverständlich nur mit Schiff und Fracht.<sup>6)</sup>

II. Die Stellung des Schiffers, als Vertreter der Ladungsinteressenten, ist **der nachgebildet, die er als Vertreter der Rheder einnimmt.** Die Ladungsinteressenten müssen alle Geschäfte und Handlungen für sich gelten lassen, die der Schiffer seiner gesetzlichen Vollmacht gemäss vorgenommen hat, und zwar auch hinsichtlich der Folgen, welche eine derartige Handlung mit Rücksicht auf das Verhältniss der Ladungsbetheiligten zum Rheder hat. Die Stellung, welche der Schiffer zu letzterem einnimmt, verhindert nemlich in keiner Weise, dass er Namens der Ladungsinteressenten dem Rheder gegenüber bestimmte Verpflichtungen anerkennt und übernimmt.<sup>7)</sup> Allerdings schreibt das Gesetz dem Schiffer vor, sobald zur

besorgte. Einige neuere Handelsgesetzbücher enthalten noch über die Stellung desselben ausführliche Bestimmungen, so das Span. H.G.B. Art. 723—728. Vgl. Kaltenborn, *Seer.* I S. 346 ff.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 504.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 505, 634, 636 Abs. 7.

<sup>5)</sup> Ein Mandatsverhältniss ist es freilich nicht, in dem der Schiffer zu den Ladungsbetheiligten steht, da seine Stellung diesen gegenüber auf dem Gesetz beruht. Wo es sich aber um Rechte und Pflichten handelt, welche das Gesetz nicht normirt hat, sind diese aus dem oben (S. 95 Not. 34) angegebenen Grunde nicht aus der negotiorum gestio des Schiffers abzuleiten, sondern aus dem einem Mandat ähnlichen Verhältniss („gesetzlichen Mandat“: Prot. V S.2462, 2464). Man kann übrigens m. E. zur Begründung der hier in Rede stehenden Ansprüche des Schiffers einfach den Art. 516 D. H.G.B. analog heranziehen. Vgl. *Entsch. des R.O.H.G.* XV S. 66 f.

<sup>6)</sup> Dies bestimmt mit Rücksicht auf die dem Schiffer nach Verlust des Schiffs obliegende Pflicht Art. 634 Abs. 3 D. H.G.B. ausdrücklich, weil die Schifferqualität mit ihren Konsequenzen mit Untergang des Schiffs aufhört, weshalb denn auch das Gesetz für diesen Fall eine Reihe von Obliegenheiten des Schiffers positiv normirt. Im Uebrigen ergibt sich die Haftung des Rheders schon aus Art. 451 f. in Verbindung mit Art. 478 f. Vgl. *Entsch. des R.O.H.G.* XXV S. 9 f.

<sup>7)</sup> Gestattet das Gesetz den Ladungsbetheiligten gewisse Handlungen nur gegen Anerkennung und Uebernahme bestimmter Verpflichtungen gegenüber dem Verfrachter, so liegt in der Vornahme jener Handlungen seitens des Schiffers zugleich die stillschweigende Anerkennung resp. Uebernahme der Verpflichtungen im Namen der Ladungs-

Abwendung und Verringerung von Verlusten besondere Maassregeln erforderlich werden, für Benachrichtigung der Ladungsbetheiligten zu sorgen, auch von diesen, wenn es thunlich, sich Instruktionen zu erbitten, und diese, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen; aber es macht hiervon die Verbindlichkeit der vom Schiffer getroffenen Maassregeln für die Ladungsinteressenten nicht abhängig,<sup>8)</sup> wie es auch den Schiffer berechtigt und verpflichtet, nach eigenem Ermessen zu handeln und alle Maassregeln zu treffen, die durch das Interesse der Ladungsbetheiligten gefordert werden.<sup>9)</sup> Dies gilt nicht nur in Betreff der Reise, die der Schiffer, wenn sie infolge eines Zufalls in der ursprünglichen Richtung nicht fortgesetzt werden kann, je nach Lage der Verhältnisse in einer anderen Richtung fortsetzen, auf kürzere oder längere Zeit einstellen oder auch ganz aufgeben und nach dem Abgangshafen zurückkehren kann,<sup>10)</sup> sondern auch in Betreff der Ladung selbst. Der Schiffer darf dieselbe, wenn sie angehalten oder aufgebracht ist, reklamiren; wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist (z. B. Waaren gestohlen sind), ihre Wiedererlangung gerichtlich und aussergerichtlich betreiben;<sup>11)</sup> und nicht nur als Kläger sondern auch als Beklagter die Ladung unter den angegebenen Bedingungen vertreten.<sup>12)</sup> Er kann die Ladung ganz oder zum Theil löschen;<sup>13)</sup> im Fall der Auflösung des früheren Frachtvertrags auch deren Auflagerung bewirken oder dieselbe mittelst eines anderen Schiffs für Rechnung der Ladungsbetheiligten nach dem Bestimmungshafen befördern lassen.<sup>14)</sup> Aber auch zu Verfügungen über die Ladung

betheiligten, da der Schiffer an erster Stelle das Interesse seines Rheders zu vertreten hat und er diesem nicht zuwider handeln darf. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 10.

<sup>8)</sup> Wohl kann eine culpa darin liegen, wenn der Schiffer die Ladungsinteressenten nicht unterrichtet oder sich über deren Anweisungen hinwegsetzt.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 504 Abs. 2, Art. 505 Abs. 1; vgl. Art. 634 Abs. 1. Die durch die Landesgesetzgebung für die abzuschliessenden Geschäfte und Rechtshandlungen etwa vorgeschriebene Spezialvollmacht ist nicht erforderlich: Art. 512.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 505 Abs. 1.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 504 Abs. 3.

<sup>12)</sup> Ausdrücklich verordnet das D. H.G.B., dass gegen den Schiffer zu richten ist die Klage des Bodmereigläubigers in Ansehung der Ladung, bevor dieselbe von jenem ausgeliefert ist: D. H.G.B. Art. 697 Abs. 2; ebenso die Klage, mit welcher das Pfandrecht wegen der Bergungs- und Hilfskosten geltend gemacht wird: D. H.G.B. Art. 753 Abs. 2. Umgekehrt wird das an den wegen Havariegrosse „beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht“ „für diese durch den Verfrachter“ (regelmässig also durch den Schiffer, als Vertreter des Rheders) „ausgeübt“: D. H.G.B. Art. 733 Abs. 3.

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 504 Abs. 3.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 634 Abs. 1. Andere Rechte legen dem Schiffer die Pflicht auf, für seine resp. des Rheders Kosten die Waaren durch ein anderes Schiff nach dem Bestimmungshafen bringen zu lassen. So das Holländ. H.G.B. Art. 478 Abs. 3, Span. H.G.B. Art. 777 Abs. 1. Der Franz. Code de comm. art. 296 (und damit gleichlautend der Belg. Code de comm. II v. 1879 art. 94) bestimmt: „Dans le cas ou le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.“ Die Ansichten der Juristen gehen in Betreff der Auslegung dieser Stelle auseinander, indem die einen die Charterung des Schiffs seitens des Kapitäns auf Kosten des Ladungseigentümers, die anderen auf Kosten des Rheders verstehen. Die heutzutage herrschende Ansicht ist die erstere:

selbst ist der Schiffer aus bestimmten Gründen befugt; nemlich zur Abwendung oder Verringerung eines der Ladung drohenden Verlustes, und dann zum Zweck der Fortsetzung der Reise. Der Schiffer darf die Ladung, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, verkaufen. Er darf dieselbe, wenn zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung (z. B. zur Löschung und Aufarbeitung der warm gewordenen Ladung, wie zur Wiedereinladung derselben) Mittel erforderlich geworden sind, verbodmen, um diese Mittel zu beschaffen.<sup>15)</sup> Er darf im Falle der Auflösung des früheren Frachtvertrags die Ladung verkaufen; oder wenn er die Ablagerung oder Weiterbeförderung derselben wählt, behufs Beschaffung der hierzu, wie zur Erhaltung der Ladung erforderlichen Mittel einen Theil derselben verkaufen, auch im Fall der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zum Theil verbodmen.<sup>16)</sup> Zum Zwecke der Fortsetzung der Reise darf der Schiffer die Ladung verbodmen, Ladungstheile verkaufen oder verwenden.<sup>17)</sup> Von den angegebenen Voraussetzungen hängt die Gültigkeit und Verbindlichkeit des betreffenden Geschäfts für die Ladungsinteressenten ab. Treffen aber die Voraussetzungen zu, so ist das Geschäft verbindlich nicht nur für die zur Zeit des Abschlusses desselben vorhandenen Ladungseigenthümer, sondern auch für die, welche dies erst durch nachträgliche Konnossementsindossirung geworden sind. Gehört die Ladung mehreren Personen, so ist der Schiffer zum Zwecke der Fortsetzung der Reise befugt, auch die sämmtlichen Güter eines oder mehrerer Ladungsbetheiligten zu verkaufen oder zu verwenden, wenn nur noch Güter anderer Ladungsbetheiligter im Schiffe zurückbleiben, um deren Willen die Reise fortzusetzen ist.<sup>18)</sup> In den anderen Fällen darf der Schiffer nur über die Güter der Personen verfügen, in deren Interesse die Verfügung stattfindet. Derselbe ist daher nicht befugt, die Güter des einen Ladungsbetheiligten zu verbodmen, um die Mittel zur Erhaltung der dem anderen gehörigen Waaren sich zu verschaffen; er darf nach Auflösung des früheren Frachtvertrags und nach dem Untergang des Schiffs nicht die Güter des einen verkaufen, um die für den Weitertransport der Güter der übrigen Ladungsbetheiligten erforderlichen Mittel zu erhalten. Der Grund dieser Verschiedenheit ist darin zu suchen, dass dem Schiffer nur im Interesse der Ladungsbetheiligten das Recht zu deren Vertretung eingeräumt,<sup>19)</sup> und nur im Interesse des Eigenthümers der Güter ein Verfügungsrecht über diese gegeben ist. Nun hat jeder Ladungseigenthümer ein Interesse

Laurin b. Cresp. II S. 110 ff., Ruben de Couder IV S. 463 f. Nr. 231, Desjardins III S. 522 ff. u. die das. Cit. In gleicher Weise wie in Frankreich gehen in England die Ansichten auseinander. S. Abbott S. 314 ff., Maclachlan S. 399 ff., 467 ff.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 504 Abs. 3. Natürlich kann der Schiffer auch einen die Ladungsinteressenten bindenden Vertrag über Berge- u. Hilfslohn eingehen: Entsch. d. R. O.H.G. IX S. 369.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 634 Abs. 1, Art. 636 Abs. 7.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 507.

<sup>18)</sup> Vgl. Prot. V S. 2462 f.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 504 („im Interesse der Ladungsbetheiligten“), Art. 634 („für das Beste der Ladung Sorge tragen“). S. Hamb. Handelsger.Ztg. v. 1877 Nr. 122 S. 200.



daran, dass die angefangene Reise fortgesetzt und vollendet wird; auch der, dessen Güter sämmtlich zu dem Zweck verkauft oder verwendet werden, dass im Interesse der übrigen Ladungsbetheiligten und des Rheders die Fortsetzung der Reise ermöglicht werde. Infolge der Verfügung nemlich, welche der Schiffer über Güter trifft, erwirbt der Eigenthümer derselben einen Entschädigungsanspruch gegen den Rheder, wenn der Grund in partikulärer Havarie des Schiffs zu suchen ist, indem in diesem Falle Verkauf und Verwendung der Güter, wie auch deren Verbodmung als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft gilt;<sup>20)</sup> gegen die Havarieinteressenten, wenn es sich um grosse Havarie handelt. Hiernach ist zu erwarten, dass wenn infolge der Verfügung über gewisse Güter das Schiff mit dem Reste der Ladung den Bestimmungshafen erreicht, der Eigenthümer jener Güter mindestens eine geringere Einbusse erleidet, als wenn die Reise nicht fortgesetzt werden könnte. In allen anderen Fällen dagegen würde das Interesse bei dem Eigenthümer der Güter, über welche der Schiffer verfügen wollte, fehlen,<sup>21)</sup> da in diesen weder von einem Entschädigungsanspruch des Ladungseigenthümers gegen den Rheder, noch gegen die Ladungsbetheiligten, in deren Interesse die Verwendung geschehen, die Rede sein könnte.<sup>22)</sup> Eine analoge Anwendung der Grundsätze der Havariegrosse auf die in Rede stehenden Fälle, ist aber deshalb nicht statthaft, weil hier die bei jener durch die gemeinsame Gefahr geschaffene Interessengemeinschaft fehlt.

Eine Verfügung des Schiffers über die Ladung, resp. Ladungstheile fordert zu ihrer Gültigkeit das Vorhandensein der angegebenen Voraussetzungen. Es genügt jedoch, dass der Dritte, wenn die Ladungsbetheiligten das Geschäft nicht als für sie verbindlich anerkennen wollen, den Nachweis führt,<sup>23)</sup> der Schiffer habe sich in einer Lage befunden, welche die Beschaffung von Mitteln behufs Abwendung oder Verringerung eines, die betreffenden Güter bedrohenden, Verlustes, oder behufs Fortsetzung der Reise, nothwendig machte, und dass das

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 510. Weil in diesem Fall eine Interessengemeinschaft sämmtlicher Ladungsinteressenten vorliegt, so lässt das H.G.B. auch den Verlust, den ein Ladungsbetheiligter dadurch erleidet, dass er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann, sämmtliche Ladungsinteressenten nach den Grundsätzen der Havariegrosse tragen: Art. 734.

<sup>21)</sup> Nach Ehrenberg soll freilich die blossе Thatsache, dass die Güter der einzelnen Ladungsinteressenten sich in einem Schiff mit den Gütern anderer Ladungsinteressenten zusammen befinden, eine Gemeinschaft begründen, welche zur Folge habe, dass für die in ihrer Existenz gefährdeten Vermögenswerthe des einen Genossen die übrigen mit den ihrigen einzutreten hätten. S. beschränkte Haftung S. 72 ff., 85 ff.

<sup>22)</sup> Von einer negotiorum gestio der durch den Schiffer vertretenen Eigenthümer der geopferten Güter kann hier nicht die Rede sein. Ehrenberg folgert die Entschädigungsansprüche aus dem sozietätsähnlichen Gemeinschaftsverhältniss, in welchem nach ihm die Eigenthümer der in einem Schiff befindlichen Güter stehen. Dass es hierfür an direkten gesetzlichen Bestimmungen fehlt, gibt er zu; er meint aber, dass die Regeln des Hauptfalls, der Havariegrosse, sich wohl eignen, auch auf die übrigen Fälle analog angewendet zu werden. S. S. 87 ff.

<sup>23)</sup> Ob der Nachweis für geführt zu erachten, darüber entscheidet arbitrium iudicis.

Rechtsgeschäft gerade auf Beschaffung solcher Mittel, und zwar nur in der durch das Bedürfniss geforderten Höhe, gerichtet war.<sup>24)</sup> Dagegen ist es irrelevant, ob das durch das Rechtsgeschäft erhaltene Geld wirklich für das Bedürfniss verwendet ist; ob der Schiffer nicht etwa das nöthige Geld selbst gehabt, oder es sich auf andere — für die Ladungsbetheiligten vortheilhaftere — Weise habe verschaffen können; es müsste denn der Dritte im bösen Glauben gewesen sein.<sup>25)</sup> Freilich schreibt das Deutsche Seerecht dem Schiffer vor, wenn das für die Fortsetzung der Reise sich herausstellende Bedürfniss in einer grossen Havarie sich gründet, und er demselben durch verschiedene Maassregeln<sup>26)</sup> abhelfen kann, diejenige zu ergreifen, die für die Betheiligten (in ihrer Gesammtheit)<sup>27)</sup> mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist,<sup>28)</sup> und erlaubt demselben, wenn nicht der Fall einer grossen Havarie, sondern einer partikulären vorliegt,<sup>29)</sup> zur Verbodmung der Ladung,<sup>30)</sup> oder zur Veräusserung oder Verwendung von Ladungstheilen nur ausnahmsweise, nemlich nur dann zu schreiten, wenn er dem Bedürfniss auf anderem Wege nicht abhelfen kann, oder die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnissmässigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde;<sup>31)</sup> macht ihm auch zur Pflicht, die Ver-

<sup>24)</sup> Der Art. 511 erklärt die im Art. 497 (für die Kreditgeschäfte) aufgestellten Vorschriften für maassgebend für die in den Fällen der Art. 504, 507—509 vom Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte überhaupt, nicht nur für Kreditgeschäfte, die derselbe für die Ladungsinteressenten eingegangen. Das zeigt auch Art. 507. Im Falle eines Bodmereigeschäfts wird der in Rede stehende, dem Bodmereigeber obliegende, Beweis durch eine Präsumpition, ersetzt, wenn die Voraussetzungen des Art. 686 dafür vorliegen.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 511 (Art. 497).

<sup>26)</sup> Solche Mittel sind z. B. Verbodmung des Schiffs oder der Fracht, Verkauf von Schiffszubehör, von Schiffsvorräthen, Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, Verkauf oder Verwendung von Ladungstheilen.

<sup>27)</sup> Der Schiffer darf und muss daher eine Maassregel wählen, die einen der Interessenten in hohem Maasse beschwert, wenn dies für die Gesammtheit mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist. Die Ausgleichung findet bei der Havariégrosse-Regulirung statt.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 508.

<sup>29)</sup> Weil hier nicht der Schaden von allen Interessenten zu tragen ist, so hat der Schiffer zunächst mit solchen Mitteln das Bedürfniss zu decken, für die der Rheder aufzukommen hat, da dieser regelmässig die für die Fortsetzung der Reise nothwendigen Gelder zu beschaffen hat.

<sup>30)</sup> Dass zur Gültigkeit des behufs Ausführung der Reise eingegangenen Bodmereigeschäfts gefordert wird, dass die Ladung zusammen mit Schiff und Fracht verbodmet ist (Art. 509 Abs. 2), ergibt sich aus den über die Bodmerei geltenden Grundsätzen: D. H.G.B. Art. 681 Abs. 2.

<sup>31)</sup> Dass auch diese Voraussetzung für Verbodmung der Ladung, wie Verkauf oder Verwendung von Ladungstheilen für ausreichend erklärt wird, beruht lediglich auf Billigkeitsrücksichten. — Uebrigens wird die Verbodmung der Ladung, oder der Verkauf oder die Verwendung von Ladungstheilen als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft betrachtet, weshalb die Ladungsinteressenten in dieser Hinsicht zu den Schiffsgläubigern (Art. 757 Ziff. 7) gehören: Art. 510. Dies gilt auch in dem Fall, wo eine Unterverfrachtung stattgefunden hat; der Unterverfrachter wird dadurch nicht berührt: arg. Art. 664. Als Ersatz ist dem Ladungseigenthümer zu leisten der Marktpreis event. der durch Sachverständige zu ermittelnde Durchschnittspreis der

bodmung vor dem Verkauf zu wählen, so lange nicht aus der ersteren ein unverhältnissmässiger Schaden dem Rheder erwachsen würde.<sup>32)</sup> Allein von der Beobachtung, resp. Nichtbeobachtung dieser Vorschriften hängt lediglich die Beantwortung der Frage ab, ob der Kapitän mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers gehandelt, oder sich eine Nachlässigkeit hat zu Schulden kommen lassen, nicht aber die Gültigkeit oder Ungültigkeit des Geschäfts.

Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbetheiligten darf der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht kein Geschäft abschliessen.<sup>33)</sup> Es haften demgemäss die Ladungsbetheiligten auch niemals aus solchen Handlungen persönlich, welche der Schiffer als deren gesetzlicher Vertreter vorgenommen hat, so z. B. nicht für Prozesszinsen, wenn der Schiffer es in betreff der Forderung eines dritten gegen dieselben, deren Befriedigung ihm oblag, auf einen Prozess hat ankommen lassen;<sup>34)</sup> nicht für die Fracht, auf welche der Verfrachter eines, behufs Weiterbeförderung der Ladung vom Schiffer nach dem Untergange seines eigenen gecharterten, Schiffs Anspruch hat. Anders, wenn der Schiffer als Mandatar unter Berufung auf einen besonderen ihm gewordenen Auftrag, oder als negotiorum gestor der Ladungsbetheiligten gehandelt hat.<sup>35)</sup> Allein derartige Handlungen brauchte immer nur derjenige der Ladungsbetheiligten für sich gelten zu lassen, als dessen Mandatar oder negotiorum gestor der Schiffer dieselben vornahm. Die übrigen können aus einem solchen Geschäft nicht nur nicht über den Werth der Ladung hinaus, sondern gar nicht in Anspruch genommen werden.

III. Ist der Kapitän zugleich Ladungseigenthümer und geht er während der Reise Rechtsgeschäfte zur Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung ein, so

Güter, ganz wie solcher beim Verlust der Güter zu entrichten ist; wenn jedoch im Fall des Verkaufs der Güter der Reinerlös höher ist, als der genannte Preis, der Reinerlös: Art. 613, 612.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 509.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 506; vgl. Prot. VI S. 2629 ff. — Für das Französische Recht behauptet Laurin (bei Cresp II S. 194 Not. \*), dass für die Verpflichtung der Ladungsbetheiligten durch den Schiffer, den er bezeichnet als „représentant des chargeurs, pour tout ce qui a trait à la conservation de la marchandise ou des droits y afférents“ (I S. 567), dieselben Grundsätze zur Anwendung kämen, wie für die Verpflichtung des Rheders durch den Schiffer. Doch gehen die Ansichten der Schriftsteller und Gerichte hinsichtlich der Vertretung der Ladungsinteressenten durch den Schiffer nach verschiedenen Richtungen auseinander. Ob die übrigen Rechte beschränkte Haftung resp. Abandonrecht der Ladungsinteressenten statuiren, muss sehr zweifelhaft erscheinen. Ehrenberg (Beschränkte Haftung S. 41 f.) behauptet, dass die für die Haftung des Rheders geltenden Vorschriften analog auch für die Ladungsbetheiligten zur Anwendung kämen. Allein die von ihm hierfür beigebrachten Stellen, namentlich Holländ. H.G.B. Art. 738 und Span. H.G.B. Art. 978 Abs. 2, Art. 991 Abs. 2 — an Stelle des im letzteren Artikel irrtümlicher Weise angezogenen Art. 975 ist wohl Art. 978 zu setzen; doch passt auch Art. 985 — beweisen dies in keiner Weise.

<sup>34)</sup> Entsch. des O.A.G. zu Oldenburg, bestätigt v. R.O.H.G. Entsch. IX S. 363.

<sup>35)</sup> Würde freilich eine Handlung des Ladungseigenthümers selbst nur dessen beschränkte Haftung begründen (wie z. B. eine Vereinbarung über Berge- oder Hilfslohn), so könnte auch die Handlung des Mandatars oder negotiorum gestor keinen andern Effekt haben.

kann von einer beschränkten Haftung nicht die Rede sein, wenn auch derselbe beim Abschluss der Geschäfte lediglich als Kapitän aufgetreten wäre;<sup>36)</sup> es müsste denn durch die Natur des Geschäfts selbst eine persönliche Haftung des Ladungseigenthümers ausgeschlossen sein, wie beim Bodmereigeschäft oder einer Vereinbarung über Bergung oder Hilfsleistung in Seenoth. Allerdings spricht das Gesetz dem Schiffer die Fähigkeit ab, Geschäfte abzuschliessen auf den persönlichen Kredit der Ladungsbetheiligten, d. h. anderer Personen, nicht aber auch auf seinen eigenen, und, wie schon oben<sup>37)</sup> bemerkt, lassen sich nicht in einem Menschen zwei rechtlich getrennte Personen unterscheiden. Hätte das Gesetz wirklich eine persönliche Verpflichtung des Schiffer-Ladungseigenthümers durch Geschäfte, welche dieser in ersterer Eigenschaft eingegangen, ausschliessen wollen, so würde es den Schiffer lediglich zur Abschliessung solcher Geschäfte befähigt haben, bei denen vermöge ihrer Natur eine persönliche Haftung des Schuldners nicht Platz greifen kann.<sup>38)</sup>

IV. Hat der Schiffer die im Interesse der Ladung zu machenden Aufwendungen aus seinen eigenen Mitteln oder denen des Rheders bestritten, so liegt kein Grund vor eine persönliche Haftung der Ladungsinteressenten auszuschliessen, vielmehr steht in diesem Falle die Ersatzpflicht der letzteren ganz ebenso, wie wenn ein Dritter die Aufwendungen gemacht hätte, lediglich unter den Regeln der negotiorum gestio.<sup>39)</sup>

<sup>36)</sup> A. M. Ehrenberg S. 50 f., für den seine Theorie vom Sondergut ausschlaggebend gewesen ist.

<sup>37)</sup> S. o. S. 49 Not. 24.

<sup>38)</sup> Ehrenberg S. 51 macht geltend, dass bei Annahme der unbeschränkten Haftung die Lage des Schiffer-Ladungsinteressenten insofern eine nachtheiligere wäre, als ein solcher schwer einen Kontrahenten finden würde, indem das positive Recht nur bei gesetzlich beschränkter Haftung des Schuldners dem Gläubiger ein Pfand- und Vorzugsrecht an der Ladung verleihe, anderenfalls also die Forderung minder sicher sein würde. Allein das Recht stattet nicht die Forderungen, bei denen eine persönliche Haftung des Schuldners ausgeschlossen ist, als solche mit dem gedachten Pfand- und Vorzugsrecht aus, sondern lediglich ganz bestimmte Forderungen, nemlich die Frachtforderung, die Bodmereiforderung, die Forderung wegen der Beiträge zur grossen Havarie und wegen der Bergungs- und Hilfskosten (D. H.G.B. Art. 624, 680, 727, 753, 781); und zwar ist hierbei, wie dies die Frachtforderung zeigt, gar nicht die beschränkte Haftung des Schuldners ausschlaggebend gewesen.

<sup>39)</sup> Vgl. Prot. VI S. 2630. Es lässt sich auch als Grund für die in diesem Falle Platz greifende persönliche Haftung der Ladungsinteressenten der Umstand geltend machen, dass der Art. 501 des D. H.G.B. nicht unter den (zunächst das Verhältniss von Schiffer und Rheder regelnden) Artikeln aufgezählt ist, welche auf die letzteren Anwendung finden sollen. Das Holländ. H.G.B. Art. 738 hat den vorliegenden Fall ausdrücklich von der beschränkten Haftung der Ladungseigenthümer ausgenommen.

### III. Die Schiffsmannschaft.

#### § 22.

#### A. Im Allgemeinen.

Unter **Schiffsmannschaft** versteht man in Deutschland sämtliche zur seemännischen Bedienung eines Schiffs bestimmten Personen, mit Einschluss der Schiffsoffiziere, aber mit Ausschluss des Kapitäns.<sup>1)</sup> Dagegen umfasst die Bezeichnung **Schiffsbesatzung** zugleich den Schiffer und auch die sonst noch auf einem Schiffe angestellten Personen.<sup>2)</sup>

Welche Kategorien der Schiffsleute zu den **Offizieren** zu rechnen, ist gesetzlich nicht bestimmt. Man muss sich daher an den Begriff halten, den man mit Offizier verbindet; zugleich auch die in den beteiligten Kreisen herrschenden Anschauungen berücksichtigen. Hiernach wird man nur den als Offizier bezeichnen, der ein Kommando auf dem Schiffe führt. Das gilt nun unzweifelhaft und bedingungslos nur von den Steuerleuten, deren Zahl sich nach der Grösse des Schiffs richtet; denn während sich auf kleinen Schiffen nur ein einziger Steuermann<sup>3)</sup> befindet, gibt es auf grösseren Segelschiffen zwei (Ober- und Untersteuermann), auf den ganz grossen Dampfschiffen drei auch vier, die als erster, zweiter u. s. w. Offizier bezeichnet werden. Der Bootsmann dagegen wird nur ausnahmsweise zu den Offizieren zu rechnen sein, nemlich dann, wenn er — was auf kleineren Schiffen, die nur Einen Steuermann haben, vorkommt — Steuermannsdienste versieht. Alle übrigen Schiffsleute, die noch spezielle Funktionen auf dem Schiffe haben, als Zimmermann, Koch, Segelmacher, gehören nicht dahin.<sup>4)</sup> Die Frage, wer von den Schiffsleuten als Offizier anzusehen, ist

<sup>1)</sup> R.Seem.O. § 3.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 445.

<sup>3)</sup> Auf ganz kleinen Schiffen (die 3 bis 4 Mann Besatzung haben) gibt es gar keinen Steuermann, sondern statt desselben einen Bestmann der zugleich Matrosendienste versieht.

<sup>4)</sup> Die nach dem deutsch-französischen Kriege zur Feststellung der durch das Reichsgesetz vom 14. Juni 1871 den Rhedern, Schiffsbesatzungen und Ladungseigenthümern zugebilligten Entschädigungen niedergesetzte Liquidationskommission für Rhedereischäden hat bei Festsetzung der nach dem citirten Gesetz Art. II den Rhedern der durch die Kriegsgefahr in ausserdeutschen Häfen zurückgehaltenen Schiffe für den Unterhalt der

juristisch wichtig mit Rücksicht auf eine Reihe von Bestimmungen des D. H.G.B.<sup>5)</sup> und der Seemanns-O.;<sup>6)</sup> ganz besonders in betreff der den Seemannsämtern auferlegten Verpflichtung, auf die Beschwerde auch nur Eines Offiziers, dass das Schiff nicht seetüchtig oder nicht gehörig verproviantirt sei, eine Untersuchung eintreten zu lassen.<sup>7)</sup>

Der **Steuermann** ist der Gehilfe und der gesetzliche Vertreter des Schiffers, sowohl bei zeitiger Verhinderung des letzteren, als nach dessen Tode bis zur Bestellung eines neuen Kapitäns,<sup>8)</sup> wie derselbe auch nach seemännischem Gebrauch als der Vertreter des Schiffers für die Empfangnahme der abgeladenen Waaren erscheint, ohne dass hierfür eine ausdrückliche Bevollmächtigung seitens des Schiffers verlangt würde.<sup>9)</sup> Sind mehrere Steuerleute vorhanden, so gebührt diese Stellung dem ersten, doch treten die späteren beim Fortfallen des ersteren an dessen Stelle. Die Schiffsmannschaft ausser den Offizieren wird durch die **Matrosen** im weiteren Sinne des Wortes gebildet und durch die **Schiffsjungen**, welche den Seedienst erlernen sollen, daneben aber auch wohl zur Bedienung des Kapitäns da sind. Die verschiedenen, theils nach den besonderen Dienstobliegenheiten derselben (als Bootsmann, Zimmermann, Koch, Segelmacher) theils nach dem Dienstalder und der seemännischen Erfahrung, und demgemäss auch den Heuersätzen (als Vollmatrosen, Jungmänner, Halb männer) abgestuften Kategorien, die sich auch keineswegs sämmtlich auf allen Schiffen finden, sind in juristischer Hinsicht irrelevant.

Das **Maschinenpersonal** auf Dampfschiffen (als Ingenieur, Maschinisten, Maschinist-Assistenten, Heizer, Feuerleute zum Kohlenschaufeln) gehört nicht zur Schiffsmannschaft, ebensowenig das sonst noch auf ganz grossen, namentlich Passagierdampfschiffen vorkommende Personal, als Zahlmeister, Proviantmeister,

---

Besatzung gebührenden Entschädigung drei Stufen unterschieden: Schiffsführer, Offiziere, Schiffsleute; zu den Offizieren aber auf Segelschiffen nur Steuerleute gerechnet, sowie den Bootsmann, wenn er Steuermannsdienste versehen hatte. A. M. Tecklenborg, Handlexikon für Rheder, Versicherer und Schiffskapitäne (Bremen 1863) S. 405 f., und nach diesem König, Handbuch des deutschen Konsularwesens (Berlin 1875) S. 197. Hiernach erscheinen Bootsmann, Zimmermann, Koch, zuweilen auch Segelmacher als Offiziere. Dass das D. H.G.B. Art. 484 Abs. 1 ausser dem Steuermann noch Offiziere annimmt, berechtigt, da weder es selbst, noch die Seem.O. irgend welche Kriterien für die Qualität eines Offiziers aufstellt, nicht, willkürlich die eine oder die andere Kategorie von Schiffsleuten als Offiziere zu behandeln.

<sup>5)</sup> Art. 484, 490 Abs. 3, Art. 686.

<sup>6)</sup> § 47, 52, 84 Abs. 3, § 102.

<sup>7)</sup> Der Beschwerde von Schiffsleuten wird die gleiche Wirksamkeit nur dann beigelegt, wenn sie von dreien zugleich ausgeht: Seem.O. § 47.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 484. Seem.O. § 2 u. 53; s. Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 48 f.

<sup>9)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XX S. 121 ff. Das R.O.H.G. will für den Umfang der Vertretungsbefugnisse des Steuermanns in dieser Hinsicht die für die Handlungsbevollmächtigten geltenden Bestimmungen, speziell die des Art. 50 des D. H.G.B., zur Anwendung gebracht wissen.

Aerzte,<sup>10)</sup> Köche (die hier nicht Matrosen sind) Aufwärter; doch haben diese auf dem Schiffe angestellten Personen nach Deutschem Recht dieselben Rechte und Pflichten, die das Gesetz der Schiffsmannschaft auferlegt, und sind daher auch verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Kapitäns unweigerlich Gehorsam zu leisten.<sup>11)</sup> Dies gilt speziell auch vom Ingenieur, dem Chef des Maschinenpersonals, der diesem gegenüber eine gleiche Stellung einnimmt, wie der Schiffer der Mannschaft gegenüber. Es begründet in dieser Hinsicht keinen Unterschied ob die genannten Personen vom Schiffer oder vom Rheder angestellt sind.<sup>12)</sup>

### § 23.

## B. Von der Annahme der Schiffsmannschaft und der Anmusterung.

I. Das Dienstverhältniss, in welches der Schiffsmann zum Rheder tritt, beruht auf dem zwischen ihm und dem Schiffer im Namen des Rheders abgeschlossenen Miethsvertrag (**Heuervertrag**). Der Eintritt in den Schiffsdienst setzt innerhalb des Reichsgebiets voraus, dass der Schiffsmann von dem Seemannsamt, nachdem er sich vor demselben über Namen, Heimath und Alter ausgewiesen, ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat, wenn er ein Deutscher ist, auch das 14. Lebensjahr vollendet und die Genehmigung seines Vaters resp. Vormundes,<sup>1)</sup> wenn er noch in väterlicher Gewalt steht oder minderjährig ist, erhalten hat.<sup>2)</sup> Die Beobachtung einer bestimmten Form ist für den Heuervertrag nicht vorgeschrieben.<sup>3)</sup> Doch wird die hierfür fehlende Form ersetzt durch den öffentlichen Akt der Anmusterung. Das Gesetz schreibt nemlich die Musterung der vom Schiffer angenommenen Mannschaft vor dem Seemannsamt vor.<sup>4)</sup>

### II. Die Anmusterung, welche der Schiffer, wenn das Schiff im Reichsgebiet

---

<sup>10)</sup> Diese drei Kategorien haben Offiziers-Rang; ebenso die Ingenieure und Maschinisten.

<sup>11)</sup> Seem.O. § 30.

<sup>12)</sup> Seem.O. § 3.

<sup>1)</sup> Die ohne Einschränkung erteilte Genehmigung gilt als ein für allemal erteilt; und es wird kraft derselben der Minderjährige einem Grossjährigen gleich geachtet, soweit es sich um den Abschluss von Heuerverträgen und die aus dem Dienstverhältniss hervorgehenden Rechte und Pflichten handelt: Seem.O. § 6.

<sup>2)</sup> R. Seem.O. § 5. Auch über seine Militärverhältnisse hat sich der deutsche Schiffsmann auszuweisen.

<sup>3)</sup> Seem.O. § 24.

<sup>4)</sup> Seemannsämtler sind im Reichsgebiet die Musterungsbehörden der einzelnen Staaten, im Auslande die Reichskonsulate (Seem.O. § 4; vgl. Reichskons.Ges. vom 8. Novbr. 1867 § 32). Die Musterungsbehörden sind in der Regel besondere Behörden unter diesem Namen, oder auch wohl unter dem Namen Seemannsamt; nicht selten aber sind die Funktionen derselben einer Verwaltungsbehörde übertragen. In den Hansestädten führt der Vorsteher des Seemannsamts noch den alten Titel Wasserschout. Das Verzeichniss der Seemannsämtler des Deutschen Reichs enthält das Handbuch für die deutsche Handelsmarine, so das vom J. 1881 S. 36 ff.

liegt, vor Antritt resp. Fortsetzung der Reise, anderenfalls sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, zu veranlassen hat,<sup>5)</sup> und zu welcher sich der Schiffsmann, wenn nicht ein unabwendbares Hinderniss entgegensteht, zu stellen verpflichtet ist,<sup>6)</sup> besteht in der Verlautbarung des zwischen Schiffer und Schiffsmann abgeschlossenen Heuervertrags.<sup>7)</sup> Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamt als Musterrolle ausgefertigt. Diese muss enthalten: Namen und Nationalität des Schiffs, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmanns, die Bestimmungen des Heuervertrags, einschliesslich etwaiger besonderer Verabredungen.<sup>8)</sup> Bei den erst nach Ausfertigung der Musterrolle angeheuerten Schiffsteuten ist die Musterung nachträglich durch das Seemannsamt in die Musterrolle einzutragen.<sup>9)</sup> Ueber die Anmusterung und die Zeit des Dienst Eintritts wird vom Seemannsamt ein, zugleich als Ausgangs- oder Seepass dienender Vermerk in das Seefahrtsbuch des Schiffsmanns eingetragen, wenn erstere innerhalb des Reichsgebiets erfolgt. Ausserhalb desselben findet die Eintragung nur statt, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird.<sup>10)</sup> Die Musterrolle wird vom Schiffer an Bord geführt; sie gehört zu den Schiffspapieren, und hat, da sie Auskunft über die Nationalität der Mannschaft gibt, in völkerrechtlicher Hinsicht publica fides. Zugleich hat sie die Bedeutung eines instrumentum publicum in betreff des Dienstverhältnisses der Schiffsteute. Nur kann der Beweis der hierher gehörigen Punkte nicht durch die Musterrolle allein geführt werden, da die Aufnahme des Heuervertrags in diese zwar vorgeschrieben, davon aber die Gültigkeit desselben nicht abhängig gemacht ist.<sup>11)</sup> Schiffsteute, welche nach ihrem Seefahrtsbuch bereits einmal angemustert waren, dürfen nur dann von Neuem angemustert werden, wenn sie durch das, die erfolgte Abmusterung bekundende, Seefahrtsbuch die Lösung des früheren Dienstverhältnisses nachweisen. Nur wenn die Beibringung dieses Nachweises nach dem Ermessen des Seemannsamts nicht möglich ist, genügt es, wenn in anderer Weise die Beendigung des Dienstverhältnisses glaubhaft gemacht, und dies durch das Seemannsamt im Seefahrtsbuch bescheinigt ist.<sup>12)</sup> Kollidirt ein Heuervertrag mit einem früher eingegangenen, so hat der Anspruch auf Erfüllung des älteren Vertrags den Vorzug; eine Bestimmung, die wie die gleichen mancher Partikularrechte über die Gesindemiethe, auf Billigkeitsrücksichten beruht. Mit Rücksicht auf den öffentlichen Charakter der Anmusterung erleidet indess die Regel eine Ausnahme. Wenn nemlich zum späteren Verträge die Anmusterung

<sup>5)</sup> Seem.O. § 10 Abs. 1, § 11. Auf Verabsäumung dieser Pflicht ist eine Geldstrafe gesetzt: § 99 Ziff. 1.

<sup>6)</sup> Seem.O. § 10 Abs. 2.

<sup>7)</sup> Seem.O. § 11.

<sup>8)</sup> Seem.O. § 12.

<sup>9)</sup> Seem.O. § 13.

<sup>10)</sup> Seem.O. § 14.

<sup>11)</sup> Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des geschlossenen Heuervertrags: § 11 der Seem.O.

<sup>12)</sup> Seem.O. § 8.



hinzugekommen ist, nicht aber auch zum älteren, so geht der spätere Vertrag vor.<sup>13)</sup> Nach Beendigung der Reise oder der Zeit, worauf sich die Musterrolle bezieht, ist dieselbe dem Seemannsamt, vor dem abgemustert wird, zu überliefern. Von diesem wird sie dem Seemannsamt des Heimathshafens übersandt.<sup>14)</sup>

Nach erfolgter Anmusterung ist der Schiffsmann verpflichtet, behufs Antritts des Schiffsdienstes, sich an Bord des Schiffs einzufinden, wenn nicht etwas anderes vereinbart ist.<sup>15)</sup> Verzögert derselbe den Dienstantritt länger als 24 Stunden, so kann der Schiffer vom Heuervertrage zurücktreten, ohne dass hierfür eine prästable culpa des ersteren vorausgesetzt wird. Auf diese kommt es nur bei Erwägung der Frage an, inwiefern der Schiffsmann zum Ersatz des durch seine Zögerung verursachten Schadens verpflichtet ist.<sup>16)</sup> Uebrigens hat der angemusterte Schiffsmann, wenn er durch ein unabwendbares Hinderniss ausser Stand gesetzt ist den Dienst anzutreten, sich hierüber sobald wie möglich gegen den Schiffer und das Seemannsamt, vor dem er angemustert, auszuweisen.<sup>17)</sup> Entzieht sich aber der Schiffsmann dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes, welches letztere nicht nur durch Desertiren, sondern auch Arbeitsverweigerung geschehen kann,<sup>18)</sup> so kann ihn der Schiffer zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen.<sup>19)</sup>

#### § 24.

### C. Pflichten des Schiffsmanns.

Das Kontraktverhältniss, in welches der Schiffsmann eintritt, ist eine *locatio conductio operarum*. Die Dienste, welche Gegenstand dieser Miethe sind, sind seemännische Dienste, wie sie zur Bedienung eines Schiffs und zur Erfüllung der Kontrakte, welche mit Bezug auf ein Schiff geschlossen werden, erforderlich sind. Demgemäss ist der Schiffsmann verpflichtet, zu jeder Zeit und unter allen Umständen, auch auf dem Lande, sämmtliche vom Schiffer oder dessen Stellvertreter ihm für Schiff und Ladung übertragene Arbeiten zu verrichten.<sup>1)</sup> Er darf das Schiff ohne Erlaubniss des Schiffers bis zur Abmusterung nicht verlassen. Die dienstliche Stellung, unter der er in der Musterrolle aufgeführt ist, gibt ihm nicht etwa einen Anspruch, nur mit hierauf bezüglichen Arbeiten beschäftigt zu werden, sondern berechtigt nur den Schiffer, die für eine solche dienstliche Stellung als Voraussetzung dienenden Fähigkeiten zu beanspruchen. Stellt sich heraus, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu

<sup>13)</sup> Seem.O. § 27.

<sup>14)</sup> Seem.O. § 21.

<sup>15)</sup> Seem.O. § 28.

<sup>16)</sup> Seem.O. § 28 Abs. 2.

<sup>17)</sup> Seem.O. § 15.

<sup>18)</sup> Entsch. des R.O.H.G. IV S. 292.

<sup>19)</sup> Seem.O. § 29. Die daraus erwachsenen Kosten hat der Schiffsmann zu ersetzen. Die Bestimmung ist nicht etwa als durch die R.Civ.Pr.O. beseitigt anzusehen, da es sich hier um einen mehr polizeilichen Zwang handelt.

<sup>1)</sup> Seem.O. § 30.

welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist dies, wenn es vor Antritt der Reise der Fall ist, ein Entlassungsgrund; wenn nach Antritt der Reise, so darf der Schiffer den Schiffsmann — mit Ausnahme des Steuermanns — im Range herabsetzen und seine Heuer verhältnissmässig verringern.<sup>2)</sup> Der Schiffer, als Vertreter des Rheders hat aber nicht nur die Rechte der Mannschaft gegenüber, welche aus der Dienstmiethe für den conductor operarum hervorgehen, sondern es steht ihm auch über dieselbe eine ähnliche **Disziplinargewalt** zu, wie sie der **Dienstherrschaft** über das Gesinde zukommt; nur ist sie eine viel straffere.<sup>3)</sup> Während der Reise steigert sie sich sogar zu einer **obrigkeitlichen** und zwar **polizeilichen Gewalt**.<sup>4)</sup> Diese steht demselben aber nicht mehr zu als Repräsentanten der Rheder, sondern in seiner Eigenschaft als Schiffsführer, gewissermaassen im Namen des Staats. Daher weist die R.Seem.O. den Kapitän auch an, die Kommandanten der deutschen Kriegsschiffe um Beistand zur Aufrechterhaltung der Disziplin, wenn es sich thun lässt, anzugehen.<sup>5)</sup> Der Schiffer darf alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes erforderlichen Maassregeln ergreifen und herkömmliche Erschwerungen des Dienstes oder eine mässige Schmälerung der Kost (diese aber nur auf höchstens drei Tage) eintreten lassen. Die Verhängung von Geldbussen, körperlicher Züchtigung und Einsperrung ist demselben zwar prinzipiell **untersagt**, allein im Falle von Widersetzlichkeit oder beharrlichem Ungehorsam kann er jedes zweckdienliche Mittel zur Anwendung bringen, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Aeusserstenfalls darf er die Reintanten während der Reise sogar fesseln.<sup>6)</sup> Die Polizeigewalt des Schiffers macht sich auch bei Begehung von Delikten seitens der Schiffsleute geltend. In diesen Fällen hat derselbe während der Reise alle Erhebungen anzustellen und sonstigen Maassregeln zu ergreifen, die zur Feststellung des Thatbestandes und zur Ueberführung und Bestrafung des Verbrechens dienen.<sup>7)</sup> Die Schiffsleute sind bei Vermeidung von Kriminalstrafen verpflichtet, dem Schiffer zur Aufrechterhaltung der Ordnung, sowie zur Abwendung und Unterdrückung von Widersetzlichkeiten auf Erfordern Beistand zu leisten.<sup>8)</sup>

Zur Sicherung der Disziplin sind auch Strafbestimmungen getroffen.<sup>9)</sup> Gleichfalls im Interesse der Disziplin, aber auch um die Reise-Dispositionen des Rheders vor Chikanen der Schiffsleute zu sichern, ist es diesen bei Verlust der Heuer und Verpflichtung zum Schadensersatz **untersagt**, den Schiffer

<sup>2)</sup> Seem.O. § 34.

<sup>3)</sup> Seem.O. § 72.

<sup>4)</sup> Vgl. auch Seem.O. § 103.

<sup>5)</sup> Seem.O. § 79 Abs. 4.

<sup>6)</sup> Seem.O. § 79 Abs. 1 u. 2. Zur Verhütung eines Missbrauchs der Disziplinargewalt hat das Gesetz angeordnet, dass alle seitens des Schiffers zur Aufrechterhaltung der Disziplin getroffenen Maassregeln in das Journal eingetragen werden (§ 80). Auch hat es jeden derartigen Missbrauch mit Kriminalstrafen bedroht (§ 96).

<sup>7)</sup> Seem.O. § 102 f.

<sup>8)</sup> Seem.O. § 79, vgl. § 92.

<sup>9)</sup> Seem.O. § 81—84, § 86—92.

vor einem fremden Gericht zu belangen, eine Bestimmung, die indess bei Geltendmachung der Forderungen der Schiffsleute aus den Dienst- oder Heuerverträgen nach stattgehabtem Zwangsverkauf des Schiffs nicht Platz greift. Wohl aber kann der Schiffsmann in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamts anrufen, welche für jeden Theil, vorbehaltlich der Befugniss, den Rechtsweg nach Beendigung der Reise zu beschreiten, vorläufig bindend ist.<sup>10)</sup> Auch hat das Seemannsamt, falls ein Offizier oder wenigstens drei Schiffsleute Beschwerde darüber erheben, dass das Schiff, für das sie angemustert sind, nicht seetüchtig oder nicht gehörig verproviantirt ist, eine Untersuchung der genannten Thatsachen zu veranlassen, und, wenn die Beschwerde sich als begründet erweist, für geeignete Abhilfe Sorge zu tragen.<sup>11)</sup>

## § 25.

### D. Rechte des Schiffsmanns.

I. Die Ansprüche des Schiffsmanns beruhen auf dem Heuervertrage. Wenn eine ausdrückliche Festsetzung in betreff der Heuer nicht stattgefunden, so kann der Schiffsmann eine angemessene fordern, und das ist im Zweifel die zur Zeit und im Hafen der Anmusterung — nach der Auskunft des dortigen Seemannsamts — übliche Heuer.<sup>1)</sup> Hinsichtlich der **Beköstigung**, worauf die Schiffsmannschaft, ebenso wie auf einen angemessenen, wohlverwahrten und gesunden Logisraum für sich und ihre Effekten,<sup>2)</sup> auch ohne besondere Zusage seitens des Schiffers, einen Rechtsanspruch hat,<sup>3)</sup> entscheidet das örtliche Recht des Heimathshafens.<sup>4)</sup> Für die erst nach Ausfertigung der Musterrolle geheuerten Schiffsleute gelten in Ermangelung anderweitiger vertragsmässiger Vereinbarungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Mannschaft getroffenen Abreden, namentlich auch in betreff der Höhe der Heuer.<sup>5)</sup> In gewissen Fällen tritt während der Reise von selbst eine **Erhöhung der Heuer** für die Schiffsleute ein, nemlich einmal, wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, und dann, wenn die Dauer der Reise den Zeitraum von zwei Jahren übersteigt. Ist für diese Fälle nicht etwas andres vereinbart worden, so wird im ersteren Falle der Betrag der durch die Verringerung der Mannschaft ersparten Heuer unter die an Bord verbliebenen

<sup>10)</sup> Seem.O. § 105.

<sup>11)</sup> Seem.O. § 47. Das Gesetz hat Gefängnisstrafe für die wider besseres Wissen, und Geldstrafe für die leichtfertiger Weise auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde angedroht; § 94.

<sup>1)</sup> Seem.O. § 25.

<sup>2)</sup> Seem.O. § 44.

<sup>3)</sup> Seem.O. § 43.

<sup>4)</sup> Seem.O. § 45. Ueber das Recht des Schiffers, während der Reise in ausserordentlichen Fällen eine Kürzung der Rationen, oder eine Aenderung in Betreff der Wahl der Speisen und Getränke eintreten zu lassen, s. § 46.

<sup>5)</sup> Seem.O. § 27.

Schiffsleute nach dem Verhältniss der ihnen gebührenden Heuer vertheilt; es müsste denn die Verringerung ihren Grund in Desertionen haben, und die Effekten der Deserteure — was ohne Schuld der übrigen Schiffsleute nicht recht denkbar — nicht an Bord zurückgeblieben sein; <sup>6)</sup> im zweiten tritt für die seit zwei Jahren im Dienste befindlichen Schiffsleute, wenn deren Heuer nach Zeit bedungen ist, eine Erhöhung derselben nach bestimmten durch das Gesetz aufgestellten Grundsätzen ein. <sup>7)</sup>

In Ermangelung anderweitiger Abrede, beginnt der Anspruch auf Beköstigung mit dem Zeitpunkt des Dienstantritts, <sup>8)</sup> der auf Heuer mit der Anmusterung. <sup>9)</sup> Doch kann der Schiffsmann — wieder natürlich wenn nicht etwas anderes vertragsmässig festgesetzt ist — deren Auszahlung erst fordern, wenn die Reise beendigt, oder das Dienstverhältniss in anderer Weise schon früher gelöst ist, <sup>10)</sup> und demgemäss auch an dem Orte, wo das Dienstverhältniss gelöst ist. <sup>11)</sup> Vorschusszahlungen oder Handgelder vor Antritt der Reise kann der Schiffsmann nur dann fordern, wenn es vereinbart oder durch den Ortsgebrauch des Hafens, in welchem die Anmusterung stattgefunden, bestimmt ist. <sup>12)</sup> Dagegen kann derselbe bei Zwischenreisen im ersten Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum grösseren Theil entlösch wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten <sup>13)</sup> Heuer verlangen, wenn bereits sechs Monate seit der Anmusterung verflossen sind. Und das gleiche Recht steht ihm beim Ablauf je weiterer sechs Monate nach der früheren Auszahlung in betreff der bis dahin wieder verdienten Heuer zu. <sup>14)</sup> Ueber die Art und Weise der Zahlung entscheidet zunächst die Vereinbarung. In Ermangelung einer solchen muss sie nach Wahl der Schiffsleute entweder baar

<sup>6)</sup> Seem.O. § 40.

<sup>7)</sup> Seem.O. § 41. Die vom Gesetz aufgestellten Grundsätze sind folgende:

„1. der Schiffsjunge tritt mit Beginn des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen ein;

2. der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer;

3. für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel, und mit Beginn des vierten Jahres um ein ferneres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.

In dem Fall der Ziffer 2 tritt der Leichtmatrose mit Beginn des dritten Jahres in den Rang eines Vollmatrosen ein.“

<sup>8)</sup> Seem.O. § 43.

<sup>9)</sup> Seem.O. § 35.

<sup>10)</sup> Seem.O. § 36 Abs. 1.

<sup>11)</sup> Entsch. des Hamb. O.G. vom 23. Jan. 1874 (Hamb. Handelger. Ztg. v. 74 Nr. 186 S. 236.

<sup>12)</sup> Seem.O. § 37.

<sup>13)</sup> Ueber die Berechnung der verdienten Heuer, wenn dieselbe nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist, s. Seem.O. § 67.

<sup>14)</sup> Seem.O. § 36 Abs. 2.

oder mittelst einer auf den Rheder ausgestellten, auf Sicht zahlbaren Anweisung geleistet werden.<sup>15)</sup>

Die Erben der Schiffsleute eines verschollenen Schiffs können ihre Forderung auf den Betrag dessen, was die letzteren aus den Dienst- und Heuerverträgen noch zu fordern haben, mit Ablauf der Verschollenheitsfrist<sup>16)</sup> geltend machen. Diesen Betrag hat übrigens der Rheder dem Seemannsamt des Heimathshafens zur Ausantwortung an die Erben zu übergeben.<sup>17)</sup>

II. Die Forderungen der Schiffsleute aus den Dienst- und Heuerverträgen **verjähren** als Schiffsforderungen in Einem Jahre; in zwei Jahren jedoch, wenn die Entlassung aus dem Dienste jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn erfolgte.<sup>18)</sup> Hierbei beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an welchem das Dienst- oder Heuerverhältniss endet. Falls jedoch die Forderung früher klagbar, und der Schiffsmann faktisch in der Lage war, dieselbe klagweise geltend zu machen,<sup>19)</sup> diese Geltendmachung auch nach dem Gesetz zulässig war,<sup>20)</sup> so läuft die Verjährung von dem Tage an, wo diese Thatsachen Platz greifen; doch kommt das Recht, Vorschuss- und Abschlagszahlungen zu verlangen, für den Beginn der Verjährung nicht in Betracht.<sup>21)</sup>

III. Früher stand den Schiffsleuten das Recht zu, eine gewisse Quantität von Waaren frachtfrei mitzunehmen (**Recht der Führung**)<sup>22)</sup>, auch ist wohl noch in der neueren Zeit die Befugniss derselben anerkannt, soviel unverbote Güter mit sich zu führen, als sie in ihren Schlafstellen oder Kisten bergen können.<sup>23)</sup> Dagegen verbietet das heutige Deutsche Seerecht den Schiffsleuten ausdrücklich, ohne Erlaubniss des Schiffers Güter an Bord zu bringen. Der Schiffsmann, welcher diesem Verbot zuwider handelt, hat die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Güter und Reisen bedungene Fracht zu erstatten, auch den etwaigen höheren Schaden zu ersetzen, falls solcher nachzuweisen ist. Auch darf der Schiffer die Waaren über Bord werfen, falls sie Schiff oder Ladung gefährden.<sup>24)</sup>

<sup>15)</sup> Seem.O. § 38.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 866 f. (s. o. S. 95 Not. 32).

<sup>17)</sup> Seem.O. § 42. Das Dienstverhältniss gilt alsdann für beendet einen halben Monat nach dem Tage, bis zu dem die letzte Nachricht über das Schiff reicht.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 906.

<sup>19)</sup> Diese Möglichkeit wird fehlen, so lange der Schiffsmann auf Reisen ist.

<sup>20)</sup> D. h. der § 105 der Seem.O. nicht im Wege stand.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 908 Ziff. 1.

<sup>22)</sup> Pöhls, Seer. I S. 274 f. Kaltenborn, Seer. I S. 205 f.

<sup>23)</sup> So die französische Praxis trotz des ausdrücklichen Verbots des Code de comm. art. 251: Pardessus, Cours de droit commercial III Nr. 671.

<sup>24)</sup> Seem.O. § 75; vgl. die Strafandrohung des R.Str.G.B. § 297. Die Bestimmung des § 75 greift auch Platz, wenn der Schiffsmann ohne Erlaubniss des Kapitäns geistige Getränke oder mehr Taback, als für seinen persönlichen Bedarf auf der bevorstehenden Reise hinreicht, an Bord bringt. Dieselben verfallen ausserdem dem Schiff: § 76.

## § 26.

## E. Beendigung des Dienstverhältnisses.

I. Die Dauer des Dienstverhältnisses richtet sich nach dem Heuervertrage. Ist ein bestimmter, in Tagen, Monaten u. s. w. ausgedrückter, Zeitraum dafür festgesetzt, so endigt das Verhältniss mit dem Ablauf dieser Zeit. Dasselbe kann aber auch durch den übereinstimmenden Willen beider Theile darüber hinaus ausgedehnt werden. Und eine solche Ausdehnung kann nicht nur beim Ablauf des durch den ursprünglichen Heuervertrag festgesetzten Zeitraums beliebt, sondern auch von vornherein unter gewissen Voraussetzungen vereinbart werden. Diese Art der Festsetzung der Dienstzeit ist jedoch nicht die übliche. Gewöhnlich ist es, dass dieselbe nach der Dauer einer Reise bemessen wird. Wenn nun in diesem letzteren Falle im Heuervertrage nicht etwas Anderes bestimmt ist, so ist der Schiffsmann verpflichtet, während der ganzen Reise, für die er geheuert ist, einschliesslich etwaiger Zwischenreisen, bis zur Beendigung der Rückreise im Dienste zu verbleiben.<sup>1)</sup> Und auch nach beendigter Reise kann derselbe seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht und die etwa nothwendige Verklarung abgelegt ist,<sup>2)</sup> bei welcher er auf Verlangen mitzuwirken hat, und zwar gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnisskosten selbst dann, wenn der Heuervertrag infolge des Verlustes des Schiffs gelöst ist.<sup>3)</sup> Vor Ablauf der Dienstzeit kann der Heuervertrag natürlich durch gegenseitige Uebereinkunft gelöst werden. Einseitig aber nur aus bestimmten, entweder durch den Heuervertrag oder das Gesetz aufgestellten Gründen. Die letzteren sind folgende. A. Der Schiffer darf den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen: 1. wegen mangelnder Qualifikation, aber nur vor Antritt der Reise;<sup>4)</sup> 2. wegen pflichtwidrigen Verhaltens im Dienst; 3) wegen gewisser Delikte, nemlich mit Zuchthaus bedrohter Verbrechen, Vergehen gegen Treu und Glauben, sowie Diebstahl und Hehlerei; 4. wegen gewisser durch unerlaubte Handlungen oder Unsittlichkeit entstandener Krankheiten, welche mit Ansteckungsgefahr verbunden sind oder arbeitsunfähig machen;

1) Seem.O. § 54. Unter Rückreise versteht das Gesetz die Reise nach dem Hafen, von dem aus das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Kommt das Schiff indess von einem nichteuropäischen Hafen oder einem Hafen des Schwarzen oder Asowschen Meeres, so gilt auch als Rückreise, wenn die Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten ist, die Reise nach jedem anderen deutschen, sowie nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee, einem Hafen des Kanals oder Grossbritanniens, und wenn die Ausreise von einem Ostseehafen angetreten ist, auch die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Ostsee, einem Hafen des Sundes oder Kattegats; freilich nur unter der Voraussetzung, dass der Schiffer spätestens unmittelbar nach der Ankunft die Reise der Mannschaft gegenüber für beendet erklärt.

2) Seem.O. § 55.

3) Seem.O. § 33.

4) Was Rechtens, wenn sich dies erst nach Antritt der Reise zeigt, s. o. S. 108 f. (Seem.O. § 34).

5. wegen Unmöglichkeit, die Reise anzutreten oder fortzusetzen, wenn dieselbe durch einen Schiff oder Ladung betreffenden Zufall entstanden ist.<sup>5)</sup> B. Der Schiffsmann kann seine Entlassung vor Ablauf der Dienstzeit nur fordern 1. wegen schwerer Verletzung der aus dem Heuerkontrakt für den Schiffer hervorgehenden Pflichten seitens des letzteren; 2. wegen Wechsels der Flagge des Schiffs, aber nicht wegen Wechsels im Eigenthum oder im Kommando; 3. wegen Ablaufs von zwei Jahren (wenn das Schiff sich in einem europäischen Hafen, sowie nichteuropäischen des Mittelländischen, Schwarzen oder Asowschen Meeres) oder von drei Jahren (wenn es sich in einem sonstigen nichteuropäischen Hafen befindet) nach dem Dienstantritt, vorausgesetzt dass a. die Ausreise oder eine Zwischenreise beendet ist,<sup>6)</sup> b. der Schiffsmann sich nicht auf einen längeren als den angegebenen Zeitraum verheuert hat, und c. nicht die Rückreise angeordnet ist.<sup>7)</sup> Doch darf der Schiffer, abgesehen vom Falle des Flaggenwechsels seinen Dienst nicht ohne Genehmigung des Seemannsamts bei Vermeidung einer Geldbusse<sup>8)</sup> verlassen.<sup>9)</sup> Nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts<sup>10)</sup> kann der Schiffsmann auch seine Entlassung wegen drohender Kriegsgefahr fordern.<sup>11)</sup> Ob aber eine Kriegsgefahr eine drohende, darüber entscheidet das richterliche Ermessen.<sup>12)</sup> Ebenso kann der für eine bestimmte Reise geheuerte Schiffsmann seine Entlassung fordern, wenn eine ganz andere unternommen werden soll, weil hierin eine vollständige Aenderung des Gegenstandes des Vertrags liegt.<sup>13)</sup> Durch den Tod des Rheders endet der Heuervertrag nicht (natürlich auch nicht durch den des Schiffers), wohl aber, wenn das Schiff durch einen Zufall dem Rheder verloren geht, was auch dann angenommen wird, wenn dasselbe als reparaturunfähig oder -unwürdig kondemnirt, und im letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird.<sup>14)</sup>

II. Ist der Schiffsmann ohne gesetzlichen Grund entlassen, so hat er **Anspruch auf Ersatz** des ihm hierdurch erwachsenen Schadens, der natürlich von ihm nachzuweisen ist. Für den am häufigsten vorkommenden Fall hat das D. H.G.B. die Höhe des Ersatzanspruchs selbst normirt, nemlich für den, dass der für eine bestimmte Reise geheuerte Schiffsmann entlassen wird.

<sup>5)</sup> Seem.O. § 57.

<sup>6)</sup> Seem.O. § 61.

<sup>7)</sup> Seem.O. § 62.

<sup>8)</sup> Seem.O. § 83.

<sup>9)</sup> Seem.O. § 64.

<sup>10)</sup> Arg. L. 27 § 1 D. Locati (19, 2), deren analoge Anwendung auf die Dienstmiethe wohl nach L. 22 C. De locato (4, 65) gerechtfertigt sein wird. (Vgl. Prot. IV S. 2007).

<sup>11)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 345 ff. A. M. Preuss. O.Trib. in Entsch. LXVI Nr. 48 — Krim.Sen. Nr. 2 — S. 9\* ff. Hamb. O.G.Erk. v. 19. Jan. 1871 in Goldschmidts Zeitschr. XVIII S. 572 ff.

<sup>12)</sup> Hat das Seemannsamt die Weigerung des Schiffsmanns, die Reise fortzusetzen, für gerechtfertigt erklärt (vgl. Seem.O. § 64 u. 105), so wird auch der Richter die Gefahr für eine drohende anzusehen haben.

<sup>13)</sup> Prot. IV S. 2007.

<sup>14)</sup> Seem.O. § 56.

Ist ein solcher vor Antritt der Reise entlassen, so behält er als Entschädigung die Hand- und Vorschussgelder, welche er erhalten, soweit sie den üblichen Betrag nicht übersteigen; sind solche nicht gezahlt, so kann er die Heuer für einen Monat fordern. Erfolgte die Entlassung aber erst nach Antritt der Reise, so kann er ausser der verdienten<sup>15)</sup> Heuer die Heuer für zwei oder vier Monate fordern, je nachdem er in einem europäischen<sup>16)</sup> oder nichteuropäischen Hafen entlassen ist; jedoch höchstens soviel, als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre.<sup>17)</sup> Ausserdem hat er Anspruch auf freie Zurückbeförderung<sup>18)</sup> nach dem Hafen, von dem aus das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Entschädigung.<sup>19)</sup> Ist aber der Schiffsmann wegen Untauglichkeit, wegen grober Dienstvergehen, wegen der oben bezeichneten kriminellen Delikte oder Krankheiten, resp. Verwundungen entlassen, so gebührt ihm nur die verdiente<sup>20)</sup> Heuer. Ist er entlassen weil ein Schiff oder Ladung treffender Zufall die Reise unmöglich gemacht hat, ebenfalls nur die verdiente Heuer, wenn die Entlassung vor Antritt der Reise erfolgte; erfolgte sie erst nachher, ausserdem noch freie Zurückbeförderung,<sup>21)</sup> oder nach der Wahl des Schiffers entsprechende Vergütung.<sup>22)</sup> Wird der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes an dessen Fortsetzung durch Krankheit oder Verwundung verhindert, so hört, abgesehen von dem Fall, wo sie durch eine unerlaubte Handlung verursacht oder die Krankheit eine syphilitische ist,<sup>23)</sup> nicht stets mit Einstellung des Dienstes sein Anspruch auf Heuer auf. Vielmehr ist dies nur dann der Fall, wenn der Schiffsmann die Reise überhaupt nicht antritt. Hat er dieselbe angetreten, hat er jedoch am Lande zurückgelassen werden müssen, so dauert sein Anspruch fort bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt; ist er aber mit dem Schiff zurückgekehrt, bis zur Beendigung der Rückreise.<sup>24)</sup>

<sup>15)</sup> Vgl. Seem.O. § 67.

<sup>16)</sup> Einem solchen stehen auch hier wieder gleich die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen oder Asowschen Meeres: Seem.O. § 70.

<sup>17)</sup> Mit Rücksicht hierauf ist die Dauer der Reise durch sachverständiges Ermessen festzustellen; für den Fall aber, dass der Schiffsmann nach Beendigung der Reise in einem deutschen Hafen zu entlassen gewesen wäre, und es sich um ein Segelschiff handelte, hat die Seem.O. (§ 60) selbst die Dauer der Reise von den Häfen der verschiedenen möglichen Gewässer festgestellt.

<sup>18)</sup> Die freie Zurückbeförderung umfasst auch Beköstigung während der Reise (Seem.O. § 65), nicht aber auch Bekleidung; vgl. Erk. des Preuss. Ob.Trib. in Striethorsts Arch. LXII S. 245 ff. Dem Anspruch auf freie Zurückbeförderung wird durch den Nachweis eines der früheren Stellung des Schiffsmanns entsprechenden Dienstes genügt. Doch ist hierzu die Genehmigung des Seemannsamts erforderlich. S. darüber Seem.O. § 66.

<sup>19)</sup> Seem.O. § 59.

<sup>20)</sup> Seem.O. § 67.

<sup>21)</sup> Vgl. hierüber Not. 18.

<sup>22)</sup> Seem.O. § 58.

<sup>23)</sup> Seem.O. § 50.

<sup>24)</sup> Seem.O. § 49.



Ausserdem sind die Kurkosten vom Rheder während eines bestimmten, vom Gesetz je nach dem Einfluss, welchen Krankheit oder Verwundung auf die vom Schiffsmann zu machende Reise hat, resp. dem Endpunkt der Rückreise des Schiffs verschieden normirten Zeitraumes zu tragen, und ist dem Schiffsmann nach dem Hafen, von dem das Schiff seine Abreise angetreten, wenn er nicht nach demselben mit dem Schiff zurückkehrt, freie Zurückbeförderung,<sup>25)</sup> oder nach der Wahl des Schiffers entsprechende Vergütung zu gewähren.<sup>26)</sup> Ist der Schiffsmann bei Vertheidigung des Schiffs verwundet, so hat er ferner noch Anspruch auf eine angemessene Belohnung, die erforderlichen Falls durch den Richter festzusetzen ist.<sup>27)</sup> Ist der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes gestorben, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente<sup>28)</sup> Heuer zu zahlen, ausserdem die Beerdigungskosten zu tragen, und, wenn derselbe bei Vertheidigung des Schiffs ums Leben gekommen ist, eine angemessene event. arbitrio iudicis zu normirende Belohnung den Erben desselben zu gewähren.<sup>29)</sup> Die Heuerrückstände sind behufs Auszahlung an die Erben nebst dem an Bord befindlichen Nachlass des Schiffsmanns dem Seemannsamt, bei dem dies zuerst geschehen kann, auszubändigen.<sup>30)</sup>\*

III. Sobald das Dienstverhältniss beendet ist, hat der Schiffer die **Abmusterung** zu veranlassen.<sup>31)</sup> Dieselbe besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniss scheidenden Mannschaft, und zwar erfolgt sie, wenn nichts Anderes vereinbart wird, vor dem Seemannsamt des Hafens, wo das Schiff liegt; nach Verlust des Schiffs vor demjenigen Seemannsamt, das zuerst angegangen werden kann.<sup>32)</sup> Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtbuch eine Bescheinigung über die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse, auch die Dauer der Dienstzeit zu erteilen,<sup>33)</sup> die der Unterschrift nach von dem Seemannsamt zu beglaubigen ist, vor welchem die Abmusterung stattfindet.<sup>34)</sup> Die erfolgte Abmusterung wird vom Seemannsamt gleichfalls in dem Seefahrtbuch des abgemusterten Schiffsmanns und ausserdem auf der Musterrolle vermerkt.<sup>35)</sup> Die Abmusterung muss einerseits nach Aufhebung des Dienstverhältnisses erfolgen und darf andererseits nicht vor derselben erfolgen. Sie setzt die Aufhebung des Dienstverhältnisses voraus,<sup>36)</sup> und ist nicht etwa selbst ein selbständiger Aufhebungsgrund.

<sup>25)</sup> Vgl. S. 115 Not. 18.

<sup>26)</sup> Seem.O. § 48.

<sup>27)</sup> Seem.O. § 49 Abs. 2.

<sup>28)</sup> Seem.O. § 67.

<sup>29)</sup> Seem.O. § 51.

<sup>30)</sup> Seem.O. § 52.

<sup>31)</sup> Bei Vermeidung einer Geldbusse: Seem.O. § 99 Ziff. 1.

<sup>32)</sup> Seem.O. § 16.

<sup>33)</sup> Seem.O. § 17.

<sup>34)</sup> Seem.O. § 18.

<sup>35)</sup> Seem.O. § 20.

<sup>36)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 416 f.

## IV. Die Lootsen.

### § 27.

I. Lootsen sind die Seeleute, welche gewerbmässig die Führung fremder Schiffe beim Passiren gewisser Gewässer übernehmen. Die verschiedenen, von den Funktionen hergenommenen, Eintheilungen der Lootsen sind hinsichtlich des Privatseerechts irrelevant. Dies gilt auch von der obersten und allgemeinsten Eintheilung in See-, Revier- und Hafenslootsen, von denen die letzten den Dienst in den Häfen, die zweiten auf den Flüssen vom Hafen bis zu deren Mündung zu versehen, und die ersten die Schiffe aus und in See zu bringen haben. Die **Annahme eines Lootsen** ist entweder in das **pflichtmässige Ermessen** des Kapitäns gelegt, oder es besteht eine **gesetzliche Pflicht** dazu. Im letzteren Falle bezeichnet man den Lootsen als **Zwangslootsen**.<sup>1)</sup> Die Unterlassung der Annahme hat alsdann unter Umständen eine Strafe (Geldstrafe oder Haft) zur Folge, und begründet vom civilrechtlichen Standpunkt aus, in jedem Fall ein Verschulden des Kapitäns. Aber auch im ersteren Fall ist dieselbe nicht stets ohne Nachtheil für den Schiffer und demgemäss auch für den Rheder, nemlich dann nicht, wenn sie eine culpa involviret. Ob dies aber der Fall, hängt davon ab, ob ein ordentlicher Schiffer unter den konkreten Verhältnissen einen Lootsen angenommen haben würde oder nicht. Hiernach würde eine unbedingte Verpflichtung des Schiffers zur Annahme eines solchen, auch in einem sogen. Lootswasser,

<sup>1)</sup> Das D. H.G.B. spricht vom Zwangslootsen, konnte aber seiner ganzen Beschaffenheit nach die Voraussetzungen für einen solchen nicht aufstellen. Hierfür sind daher die partikulären und lokalen Bestimmungen maassgebend. Es ist nun nothwendig, dass das Gesetz die Annahme eines Lootsen anordnet, wenn von Zwangslootsen die Rede sein soll. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XI S. 332 („gesetzliche Zwangspflicht der Zuziehung eines Lootsen“). Ob diese Anordnung auch durch Androhung einer Geldstrafe (oder Gefängnisstrafe) verstärkt wird, ist irrelevant. R. Wagner, Beiträge zum Seerecht, Riga 1880, S. 84 f. meint, Zwangslootse sei der, zu dessen Annahme für den Rheder ein privatrechtlicher Zwang vorhanden sei, und dieser privatrechtliche Zwang soll in der Pflicht zur Entrichtung des Lootsengeldes für den Fall, dass ein Lootse nicht angenommen wird, bestehen. Wenn er dies aber aus dem vorwiegend privatrechtlichen Charakter des D. H.G.B., insbesondere aus der die Haftung des Rheders betreffenden Bestimmung des Art. 740 folgern zu können glaubt, so übersieht er, dass das D. H.G.B. einfach einen bereits bestehenden Begriff herübergenommen hat.

d. h. da, wo man sich regelmässig eines Lootsen bedient oder die Vorsicht dies zu fordern scheint, nicht bestehen. Vielmehr würde diese Pflicht cessiren, wenn der Schiffer, oder eine andere Person der Schiffsbesatzung, oder selbst irgend eine an Bord befindliche Person (etwa ein ehemaliger Kapitän) genügend mit dem Fahrwasser bekannt wäre, oder auch die zu Gebote stehenden Lootsen doch nur ziemlich unkundige oder sonst nicht zuverlässige Personen wären.<sup>2)</sup> Selbst die Beschaffenheit, namentlich der Tiefgang des Schiffs, kann hierbei ausschlaggebend sein.

II. Das Verhältniss des Lootsen zum Schiffer resp. Rheder ist durch das D. H.G.B.<sup>3)</sup> und die R.Seem.O. nicht geregelt. Es ist daher in dieser Hinsicht auf die das Lootsenwesen regelnden Provinzial- resp. Lokalgesetze, wie auf das, den Seeverkehr beherrschende Gewohnheitsrecht zu recurriren. Hiernach ist soviel als feststehend anzunehmen: dem Zwangslootsen muss der Kapitän das Kommando übergeben, dem freiwillig an Bord genommenen Lootsen darf er es übergeben.<sup>4)</sup> Während der Zeit, wo er das Kommando führt, ist der Lootse Führer des Schiffs. Wie nun der gesetzliche Vertreter des Schiffers (der Steuermann) und der vom Schiffer bestellte Vertreter<sup>5)</sup> als Schiffsführer im Verhältniss zum Rheder dieselbe Stellung einnehmen, wie der Kapitän, so nimmt eben diese auch der Lootse ein.<sup>6)</sup> Daraus geht hervor, dass der Rheder für den durch ein Verschulden des das Kommando führenden Lootsen verursachten Schaden in derselben Weise

<sup>2)</sup> So Entsch. des R.O.H.G. XI S. 331 ff. Dafür ist auch eine konstante Praxis der deutschen Seeämter: Entsch. der Seeämter I S. 189 f., S. 501, 681.

<sup>3)</sup> Das D. H.G.B. thut der Lootsen nur an zwei Stellen, Art. 487 und 740, Erwähnung.

<sup>4)</sup> Entsch. der Seeämter I S. 123, 393, II S. 170 f., III S. 452 ff. Es widerspricht entschieden den in diesen Erkenntnissen zu Tage tretenden Anschauungen der seemännischen Kreise, in dem Ueberlassen des Kommandos an den freiwillig an Bord genommenen Lootsen eine culpa des Kapitäns zu sehen, von welcher Auffassung ich in meinem Seerecht II S. 100 ausging.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 484 Abs. 1.

<sup>6)</sup> Darauf macht Kühns aufmerksam in Goldschmidts Zeitschr. XII S. 425 f. Insofern der das Kommando führende Lootse Schiffsführer ist, gehört er auch zur Besatzung. In meinem Seerecht (I S. 137 f.) habe ich dies für jede Art des Lootsen in Abrede gestellt, ohne das Entgegengesetzte hinsichtlich des das Kommando führenden Lootsen zu statuiren. Hierbei habe ich zu viel Gewicht auf die Gegenüberstellung von Lootsen und Schiffsbesatzung im Art. 740 des D. H.G.B. gelegt. Da der Gesetzgeber sich gar nicht über die Stellung des Lootsen aussprechen wollte, so konnte er wohl, wenschon der das Schiff kommandirende Lootse mit zur Besatzung zu zählen ist, doch von der Besatzung schlechtweg reden, auch wenn er die ständige (d. h. bereits vor dem Anbordkommen des Lootsen vorhandene) Besatzung des Schiffs im Auge hatte, da die Gegenüberstellung des Lootsen zur Genüge anzeigt, welche Leute unter der Besatzung zu verstehen wären. Bei französischen Schriftstellern findet sich allerdings die Auffassung, dass der Lootse stets lediglich „conseil“ und „indicateur“ sei, so bei Courcy, Questions II S. 105 f. (auch „une carte marine parlante, qui se rectifie au jour le jour“ wird er hier genannt), während andere ihn schlechtweg als „aide“ oder „preposé“ des Kapitäns bezeichnen, wie Laurin bei Cresp I S. 588.

haftet, wie für den durch den Schiffer verschuldeten.<sup>7)</sup> Uebergibt der Schiffer dem am Bord gekommenen Lootsen nicht das Kommando, sondern bedient er sich nur des Raths desselben, so steht letzterer in gar keinem Verhältniss zum Rheder. Von einer Anstellung des nur vorübergehend auf dem Schiffe befindlichen Lootsen, lässt sich ebensowenig reden wie bei Personen, welche auf dem Schiffe, während es im Hafen liegt, gewisse Arbeiten verrichten sollen, oder zur Taxirung eines Schadens an Bord gekommen sind. Er gehört also weder zur Mannschaft, noch zu den sonst auf dem Schiffe angestellten Personen.<sup>8)</sup> Für Versehen eines solchen Lootsen haftet der Rheder an sich nicht. Ebensowenig ist selbstverständlich das Verschulden des Lootsen als Verschulden des Schiffers zu betrachten. Auch ist nicht immer ein Versehen des Schiffers anzunehmen, wenn er verkehrten Angaben des Lootsen folgt, sondern es kommt hierbei alles auf die besonderen Umstände an. Hat der Schiffer irrige Angaben des Lootsen in betreff des Fahrwassers, deren Unglaubwürdigkeit sich ihm nicht ohne Weiteres ergeben musste, für wahr angenommen und danach seine Anordnungen getroffen, so hat dies dieselbe Bedeutung, als wenn die Karten, deren man sich allgemein für ein bestimmtes Wasser bedient, ungenau sind.<sup>9)</sup> Alsdann kann von einem Verschulden des Schiffers nicht die Rede sein.<sup>10)</sup> Dagegen würde der Schiffer die Schuld niemals von sich ablehnen können durch die Behauptung, dass ihm der Lootse in Betreff der eigentlichen Schiffsführung einen verkehrten Rath gegeben. Denn für diese ist der Kapitän, so lange er das Kommando führt, allein verantwortlich.

<sup>7)</sup> Ehrenberg (Beschränkte Haftung S. 223 f.) meint, dass nach Deutschem Recht eine Haftung des Rheders für Verschulden eines freiwillig angenommenen Lootsen ebensowenig, wie für das eines Zwangslootsen begründet sei. Dann aber wäre nicht abzusehen, weshalb das D. H.G.B. (Art. 740) bei Schiffskollisionen den Eigenthümer des Schiffs, an dessen Bord der Zusammenstoss verschuldet ist, nur in dem Falle von der Verantwortlichkeit hierfür freispricht, dass derselbe durch die Schuld eines das Schiff führenden Zwangslootsen verursacht ist. Weshalb spricht das Gesetz nicht schlechtweg vom Lootsen? — Nicht zu verstehen ist es, wenn Lamprecht (in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 92 f.), der den Lootsen zur Besatzung rechnet, den Rheder für denselben auch in dem Fall nicht haften lassen will, wo zwar keine gesetzliche Nöthigung zur Annahme eines Lootsen bestand, dieselbe aber nach den Umständen als durch die Vorsicht geboten erschien.

<sup>8)</sup> Daraus erklärt sich auch, dass im Art. 487 des D. H.G.B. unter den in das Journal einzutragenden Thatsachen gesondert von den im Personal der Schiffbesatzung eingetretenen Veränderungen das Annehmen eines Lootsen aufgeführt wird. Nicht selten wird freilich der Lootse als solcher zur Besatzung (so von Lamprecht in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 89 ff.) oder geradezu zur Schiffsmannschaft (so u. a. von Pöhls I S. 248, vom O.A.G. zu Lübeck in Kierulffs Samml. IV S. 305 f. und neuerdings von Wagner a. a. O. S. 65 f.) gerechnet.

<sup>9)</sup> Dass in solchem Fall dem Kapitän eine culpa nicht zur Last gelegt werden kann, darüber s. Entsch. der Seeämter I S. 239 f., vgl. III S. 362.

<sup>10)</sup> Freilich ist es hiernach für den Rheder günstiger, wenn der Schiffer dem Lootsen nicht das Kommando übergibt. Aber derselbe steht ebenso, wenn der Schiffer keinen Lootsen angenommen hatte und nach dem Rathe eines mit dem Fahrwasser vertrauten Passagiers verfuhr.

III. Eine besondere Stellung nimmt der **Zwangslootse** ein. Er ist auch Führer des Schiffs, so lange er das Kommando führt. Ausserdem aber hat er innerhalb der durch seine Stellung ihm angewiesenen Sphäre Beamtenqualität, ganz ebenso wie die Organe der Hafenpolizei. Er ist ein Organ der staatlichen Sicherheitspolizei zur See. Nur so erklärt es sich nemlich, dass der Schiffer verpflichtet ist, dem Lootsen die Führung des Schiffs zu überlassen.<sup>11)</sup> Es widerspricht dem auch nicht der Umstand, dass neuere Gesetze dem Kapitän geradezu das Recht einräumen, dem Lootsen das Kommando abzunehmen, wenn die seitens des Letzteren ertheilten Anordnungen offensichtlich unvernünftig oder zweckwidrig sind,<sup>12)</sup> und dadurch das Schiff oder die Ladung gefährdet wird, da doch die Qualität eines Beamten<sup>13)</sup> allein nicht unter allen Umständen eine Auflehnung gegen seine Anordnungen als unstatthaft erscheinen lässt; erklärt doch selbst das Strafgesetz Widerstand gegen Beamte unter dem Gesichtspunkt der Nothwehr für straflos. Aus dieser Beamtenstellung des Zwangslootsen erklärt es sich auch, dass der Rheder für den durch Verschulden eines solchen verursachten Schaden nicht in Anspruch genommen werden kann. Dies statuirt das D. H.G.B.<sup>14)</sup> ausdrücklich, allerdings nur für den Fall, dass es sich um eine ausschliesslich durch den das Schiff führenden Zwangslootsen verschuldete Schiffskollision handelt; doch ist dieser Satz auf jeden anderen, durch einen Zwangs-

<sup>11)</sup> S. z. B. Polizei-Verordn. f. d. Hafen v. Pillau v. 14. März 1822 (Mahnke, Die Seeschiffahrt Preussens — Stettin 1855 — S. 250 ff.) § 4, Hafen-Poliz.O. f. Danzig u. Neufahrwasser v. 30. Jan. 1821 (Mahnke S. 220 ff.) § 5, Poliz.O. f. d. Häfen u. Binnengewässer v. Stettin u. Swinemünde v. 22. Aug. 1833 § 21, 3, 5 (Preuss. Ges.Samml. S. 88). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 230.

<sup>12)</sup> So die in Note 11 citirten Verordnungen. Hiernach darf der Schiffer das in Rede stehende Recht nur in Uebereinstimmung mit dem Schiffsrathe ausüben. Dieses letzteren Requisites wird es heutzutage nach Art. 485 des D. H.G.B. nicht mehr bedürfen, wennschon dessen Nothwendigkeit durch das Stettiner Seeamt in einer Entsch. v. 20. April 1878 noch anerkannt ist: Entsch. der Seeämter I S. 39. Ist der Lootse betrunken, so wird man nach den in Rede stehenden Gesetzen den Schiffer für berechtigt halten müssen, dem Lootsen die Abgabe des Kommandos zu verweigern, da bei einem solchen die Ertheilung unvernünftiger Anordnungen zu erwarten ist. Wo das Gesetz dem Schiffer das Recht einräumt, bei zweckwidrigen Anordnungen des Lootsen diesem das Kommando abzunehmen, würde in derartigen Fällen ein Verschulden des Schiffers anzunehmen sein, wenn derselbe von dem ihm zustehenden Recht keinen Gebrauch machte. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 230.

<sup>13)</sup> Wie aus der Beamten-Qualität des Lootsen folgen soll, dass seinen Anordnungen nicht nur seitens des Schiffers, sondern auch der übrigen Besatzung unbedingt Folge zu leisten ist, und demgemäss von der letzteren auf seinen Befehl dienstliche Verrichtungen auszuführen sind (R. Wagner a. a. O. S. 70 f.), vermag ich nicht einzusehen. Wem ein Beamter Anweisungen zu ertheilen hat, hängt von der ihm durch das Recht eingeräumten Stellung ab. Und so bleibt ein Lootse auch dann Beamter, wenn die Gesetze direkt nur den Schiffer verpflichten, seine Anweisungen auszuführen. Uebrigens haben auch die Schiffsleute den Befehlen des Lootsen zu folgen, sobald derselbe das Kommando übernommen hat.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 740.

lootsen verursachten<sup>15)</sup> Schaden auszudehnen.<sup>16)</sup> Die Haftung des Rheders cessirt in diesen Fällen, weil hier das Schaden bringende Ereigniss, — nemlich die Annahme des Lootsen, welcher denselben verschuldet hat — auf eine Verfügung von hoher Hand zurückzuführen ist, also unter die vis maior fällt.

IV. Das **Kontraktverhältniss** in welches der Lootse eintritt, ist das einer locatio conductio operis, da Gegenstand des Vertrags, der zwischen ihm und dem Kapitän geschlossen wird, eine bestimmte, durch seine Dienste hervorbringende Wirkung (z. B. das Einbringen des Schiffs in den Hafen) ist. Nicht als ein solches reines Kontraktverhältniss ist das Verhältniss eines Zwangslootsen zu betrachten. Seine Rechte und Verbindlichkeiten sind jedoch nach Analogie jenes zu beurtheilen. Der Lootse hat Anspruch auf einen Lohn, dessen Höhe wohl stets durch obrigkeitliche Taxe normirt wird. Er hat das Schiff der mit dem Kapitän getroffenen Vereinbarung gemäss zu führen. Erhält er ausnahmsweise nicht das Kommando, so würde eine locatio conductio operarum vorliegen, weil alsdann der Lootse nur die erforderliche Auskunft zu ertheilen hätte.

V. Der Lootse **haftet** natürlich für den durch sein Verschulden verursachten Schaden, und zwar nicht nur dem Rheder des von ihm geführten Schiffs, den Eigenthümern der darauf befindlichen Ladung und den Personen der Besatzung, sondern auch jedweder dritten Person nach den Grundsätzen der lex Aquilia, und zwar haftet er bereits für geringes Versehen. Die Lootsengesellschaft, wenn der Lootse einer solchen angehört, haftet nicht für dessen Verschulden, weil der Lootse, wenn er ein Schiff führt, niemals als Vertreter der Gesellschaft

<sup>15)</sup> Wesentlich ist, dass der Schaden auch wirklich allein durch Schuld des Lootsen herbeigeführt ist. Konkurrirt mit dem Verschulden des Lootsen Verschulden der Besatzung, oder ist die fehlerhafte Führung des Lootsen wieder die Folge eines Verschuldens der Besatzung, speziell des Schiffers, so ist die Haftung des Rheders begründet. Ein derartiges Verschulden des Schiffers würde namentlich dann vorliegen, wenn dieser dem Lootsen die für die Leitung des Schiffs erforderlichen Angaben, besonders über die Eigenschaften des Schiffs (als Tiefgang, Steuerung u. s. w.), nicht, oder nicht der Wahrheit entsprechend gemacht, oder nicht die für die Fahrt nothwendigen Vorrichtungen auf dem Schiffe getroffen hätte. Es bedarf kaum der Erwähnung, dass die Haftung des Rheders begründet ist, wenn die Führung des Lootsen eine durchaus richtige war, seine Kommandos aber nicht, oder verkehrt ausgeführt wurden (vgl. Entsch. des R.O.G.G. XXV S. 230 f.).

<sup>16)</sup> So verordnet denn auch die Englische Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 388: „No owner or master of any ship shall be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of such ship, within any district where the employment of such pilot is compulsory by law.“ Dagegen bestimmt der Belg. Code de comm. II (v. 1879) art. 228 Abs. 3 ganz allgemein: „La présence de pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité, établie par le paragraphe précédent“, wonach jeden bei einer Kollision entstandenen Schaden das Schiff zu tragen hat, an dessen Bord „la faute a été commise“. Ebenso statuirt die französische Jurisprudenz von der Pflicht des Rheders, für Verschulden des Lootsen zu haften, keine Ausnahme in Betreff der Zwangslootsen: Bédarride I S. 281, Desjardins II S. 59 f., wie denn auch die Verantwortlichkeit des Kapitäns durch die Anwesenheit eines Lootsen (auch Zwangslootsen) an Bord nicht gemindert wird: Laurin bei Cresp I S. 587 ff., Ruben de Couder, Dictionnaire V S. 745 Nr. 30 u. die Citt. das.

handelt. Wird ein Schaden dadurch verursacht, dass ein Schiff in Folge einer Nachlässigkeit der Gesellschaft keinen Lootsen erhalten hat, so ist ein Ersatzanspruch gegen dieselbe nicht begründet, indem es an jedem Rechtsgrunde hierfür fehlen würde. Ausgenommen ist nur der Fall, wo der Schiffer oder Rheder einen Vertrag mit der Gesellschaft auf Stellung eines Lootsen geschlossen hat. Der Staat endlich haftet niemals, weder für das Versehen eines Lootsen noch für das Fehlen von solchen,<sup>17)</sup> weil hier der Staat, als Inhaber der Regierungsgewalt, nicht als Fiskus in Betracht kommt.

---

<sup>17)</sup> Die in Preussen im Bereich des Grundbuchwesens statuirte Ausnahme (Preuss. Grundb.O. § 29 Abs. 2) ist eine rein positive Bestimmung, die nicht auf andere Verhältnisse ausgedehnt werden darf.

## Abschnitt 3.

# Das Transportgeschäft.

(Von Herrn Professor Dr. Lewis zu Berlin.)

## I. Beförderung von Gütern.

### § 28.

#### A. Natur und Arten des Frachtvertrags.

I. Der Seefrachtvertrag ist gerichtet auf **Transport von Sachen**<sup>1)</sup> zur See nach einem von vornherein oder nachträglich bestimmten Ort gegen einen Lohn.<sup>2)</sup> Die Handlungen, zu welchen derselbe verpflichtet, sind Uebernahme der Sachen, um sie zu transportiren, Transport derselben, Aufbewahrung während des Transports, Ablieferung nach vollendetem Transport.<sup>3)</sup> Das Geschäft wird abgeschlossen zwischen dem Absender der Waaren, dem Befrachter<sup>4)</sup> und dem Rheder oder, in dessen Vertretung, dem Schiffer, als dem Verfrachter. Die Vereinbarung kann gerichtet sein entweder 1. auf den Transport einzelner Güter (Stückgüter) auf dem Schiffe des Verfrachters (Stückgüter-Vertrag), oder 2. auf Ueberlassung

<sup>1)</sup> Das D. H.G.B. nennt zwar auch den auf die Beförderung von Personen gerichteten Vertrag Frachtgeschäft. Doch entspricht es wohl mehr dem gewöhnlichen Sprachgebrauch, diese letztere Bezeichnung auf den Transport von Sachen zu beschränken, und für das auf die Beförderung von Personen gerichtete Geschäft die Bezeichnung Ueberfahrts- oder Passagevertrag zu gebrauchen.

<sup>2)</sup> Es kann auch, nemlich bei der Charterung eines ganzen Schiffs, der Frachtvertrag auf Aus- und Heimreise geschlossen werden. Der Charakter des Vertrags wird aber hierdurch nicht geändert.

<sup>3)</sup> Entsch. d. R.O.H.G. XXIII S. 320. Daher kann nicht unter den Frachtvertrag subsumirt werden der Schleppvertrag, denn dieser ist lediglich auf Fortbewegung des (zu schleppenden) Schiffs gerichtet. S. darüber die eben citirte Entsch. S. 320 ff.; vgl. auch Goldschmidt, H.R. I, 1 S. 615 Not. 20. A. M. Thöl, H.R. III S. 7 Not. 7.

<sup>4)</sup> Der neben dem Befrachter noch vorkommende Ablader ist derjenige, der die Ladung liefert. Ist er eine vom Befrachter getrennte Person, so kommt er hinsichtlich des Frachtvertrags immer nur als dessen Vertreter in Betracht: Prot. V S. 2074 f., Seufferts Archiv V Nr. 87.



des ganzen Schiffs, oder eines verhältnissmässigen Theils oder eines bestimmten Raumes desselben und den Transport der hierin zu verladenden Güter.<sup>5)</sup> In jedem dieser Fälle und der Frachtvertrag als *locatio conductio operis* aufzufassen sein.<sup>6)</sup> Dies liegt beim *Stückgütervertrage* klar zu Tage, aber es gilt ebenso bei den anderen Arten des Frachtvertrags, dem sog. *Chartervertrag*.<sup>7)</sup> Auch bei diesem ist Gegenstand des Vertrags nicht der Gebrauch einer Sache, auch nicht zu leistende Dienste, sondern ein durch Dienste und Sachen zu erzielendes Resultat. In dem einen, wie in dem andern Falle bezieht sich der Vertrag auf den Transport von Gütern. Ob diese Güter vom Verfrachter auf seinem Schiffe beliebig — wenn nur nach Seemannsgebrauch — untergebracht werden können, auch mit anderen Gütern zusammen, oder ob in bestimmten Räumen des Schiffs

<sup>5)</sup> Hat ein Makler auf den Auftrag des Schiffers, ihm eine Ladung zu besorgen, mit einer Reihe von Befrachtern Frachtverträge vorbereitet und dann im Namen aller dieser Befrachter eine gemeinschaftliche Chartepartie geschlossen, so liegt keine Stückgüterverfrachtung vor, vielmehr muss dieser Fall nach den Grundsätzen der Totalvercharterung beurtheilt werden, jedoch mit der Modifikation, dass Dispositionen über das Schiff, Rücktritt vom Vertrage nicht jedem einzelnen Befrachter zustehen, sondern nur dem Konsortium, welches als Kontrahent anzusehen ist. Vgl. Prot. V S. 2186.

<sup>6)</sup> So auch R.O.H.G., Entsch. XX S. 376; vgl. S. 324, IV S. 177 ff.

<sup>7)</sup> Beim Chartervertrag war früher die Frage streitig, ob er unter die *locatio conductio rei* oder *operis* falle. Cropp in Heises und seinen jur. Abh. II S. 635 nimmt *locatio rei* an; ebenso Voigt im Neuen Archiv II S. 225, der dies als die herrschende Meinung bezeichnet, u. das O.A.G. zu Lübeck in einem Erk. v. 7. Dezbr. 1837 (bei Voigt a. a. O. S. 233), welches dies die natürlichere Ansicht nennt. Nach Heise, Handelsr. S. 353 enthält die Befrachtung eines ganzen Schiffs Sach- und Dienstmiete zugleich. Dasselbe nimmt Pöhls, Seerecht II S. 399, an, der jedoch hinzufügt, am einfachsten könnte man eine *locatio operis* annehmen. Den richtigen Standpunkt nimmt Ullrich in Voigts Neuem Arch. II S. 317 ff. ein. Das R.R. hat die Frage nach dem rechtlichen Charakter des Frachtvertrags nicht entschieden. Die einschläglichen Stellen deuten an, dass neben einem eigentlichen Transportvertrag (als *locatio conductio operis*) auch die Miete eines Fahrzeugs vorgekommen (vgl. die bei Ullrich a. a. O. S. 332 ff. angeführten Stellen und besonders L. 1 § 1 De praescr. verb. 19, 5: „Domino mercium in magistrum navis, si sit incertum, utrum navem conduxerit an merces vehendas locaverit, civilem actionem in factum esse dandum Labeo scribit“). Aus den Bezeichnungen: „conducere, locare navem“ ist ebensowenig ein Schluss auf die Natur des Vertrags zu ziehen, wie aus unserem heutigen „ein Schiff chartern, verchartern, befrachten, verfrachten“. S. Ullrich a. a. O. S. 335 f. Der Preuss. Entw. zum D. H.G.B. (Art. 466) fasste allerdings den Chartervertrag als *locatio conductio rei* auf, indem er bestimmt: „die Befrachtung geschieht: 1. für ein ganzes Schiff oder einen verhältnissmässigen oder einen räumlich bestimmten Theil desselben; 2. für den Transport von einzelnen Gütern.“ — Diese Auffassung wurde aber geradezu auf der Hamburger Konferenz verworfen. Statt der Fassung des Entwurfs war nemlich vorgeschlagen worden, zu setzen: „Der Frachtvertrag hat zum Gegenstande 1. entweder das Schiff im Ganzen oder zu einem verhältnissmässigen Theile oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffs; 2. oder den Transport einzelner Güter (Stückgüter).“ Dieselbe wurde indess von der Majorität der Kommission beanstandet, weil der Ausdruck „der Frachtvertrag hat das Schiff etc. zum Gegenstande“ so aufgefasst werden könnte, als ob der Frachtvertrag über ein ganzes Schiff als *locatio rei* aufzufassen sei; und es wurde statt derselben die jetzige Fassung des Gesetzes gewählt (Prot. V S. 2466).

abgesondert, oder auch in dem ganzen Schiff allein und unter Ausschluss fremder Güter, ist selbstverständlich irrelevant.<sup>8)</sup> Wollte man in der Charterung eines ganzen Schiffs eine Sachmiethe sehen, so würde der Verfrachter seiner Verbindlichkeit Genüge thun, wenn er das Schiff in seetüchtigem Zustande dem Befrachter zur Disposition stellte und während der vertragsmässigen Zeit zur Benutzung überliesse. Sache des Befrachters wäre es, für die Bemannung des Schiffs zu sorgen. Wollte man beim Chartervertrage an eine Kombinirung von Sachmiethe und Dienstmiethe (*locatio conductio operarum*) denken, so würde zwar der Verfrachter ausser dem Schiff, noch die Besatzung desselben zu stellen, die Dienste derselben dem Befrachter zu überlassen haben; allein die Direktion des Schiffers, die auf die Reise bezüglichen Anordnungen würden dann nur vom Befrachter ausgehen können. Derartige Rechtsverhältnisse sind denkbar, ja das D. H.G.B. hat sogar darüber eine Bestimmung getroffen; aber es liegt alsdann so wenig ein Transportvertrag, ein Frachtvertrag vor, dass das Gesetzbuch den Miether in seinen Verhältnissen zu dritten Personen als Rheder angesehen wissen will.<sup>9)</sup>

II. Bezieht sich der Frachtvertrag auf das **ganze Schiff**, so steht dies in allen seinen zur Aufnahme von Gütern bestimmten Räumen zur Disposition des Befrachters, der freilich nur die vereinbarten Güter abladen darf. Dass die zur Aufbewahrung der Schiffsutensilien und des Proviants, sowie für die Schiffsleute nöthigen Räume nicht vom Befrachter in Anspruch genommen werden können, versteht sich von selbst;<sup>10)</sup> ebensowenig, abgesehen von entgegenstehender Vereinbarung, die Kajüte, auch wenn sich in derselben Güter ohne Belästigung des Kapitäns unterbringen liessen. Doch ist es auf der anderen Seite auch dem Verfrachter nicht gestattet, selbst Güter in die Kajüte zu verladen, wenn nicht der Befrachter seine Einwilligung dazu gibt.<sup>11)</sup>

III. In betreff der **Form** des Frachtvertrags unterscheiden die meisten älteren und neueren Rechte zwischen Stückgütervertrag einerseits und Befrachtung eines ganzen Schiffs, eines quoten Theils oder eines bestimmten Raumes eines solchen andererseits.<sup>12)</sup> Im ersteren Falle wird regelmässig ein formloser Vertrag zu-

<sup>8)</sup> Selbst wenn — was aber immer doch die Ausnahme bildet — (vgl. Art. 481, 562) der Befrachter die Stauung selbst besorgen lässt, kann man nicht von einer Betheiligung desselben beim Transport sprechen, weil die Stauung eine Vorbereitung, nicht aber ein Theil des Transports ist. Der Transport selbst wird auch in diesem Fall durch den Verfrachter ausgeführt.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 477; vgl. Prot. V S. 2040 ff. Ullrich in Voigts Neuem Arch. II, S. 324 f. Abbott S. 28.

<sup>10)</sup> Die Mecklenb. Schwerin. Einführ. Verordn. vom 28. Dezbr. 1863 § 68 hat es aber noch ausdrücklich hervorgehoben.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 559. Durch diese Bestimmung soll verhütet werden, dass dem Befrachter durch den Verfrachter selbst am Bestimmungsort Konkurrenz gemacht werde.

<sup>12)</sup> Pöhls II S. 403 ff. Kaltenborn I S. 248 ff.

gelassen,<sup>13)</sup> im zweiten Schriftlichkeit durch das Gesetz gefordert.<sup>14)</sup> Das heutige Deutsche Recht steht auf einem anderen Standpunkt. Wie nach ihm die Formlosigkeit für den Abschluss von Handelsgeschäften überhaupt die Regel bildet,<sup>15)</sup> so bedingt auch die Gültigkeit des Seefrachtvertrags, welcher auf Seiten des Verfrachters ein absolutes Handelsgeschäft ist,<sup>16)</sup> weder Schriftlichkeit noch irgend eine sonstige Form.<sup>17)</sup> Doch hat das Gesetz bei der Verfrachtung des ganzen Schiffs, eines quoten Theils oder bestimmten Raumes desselben jedem der Kontrahenten das Recht eingeräumt, die Errichtung einer schriftlichen Urkunde über den Vertrag (sog. *Chartepartie*) zu verlangen.<sup>18)</sup>

IV. Die Kontrahenten eines Frachtvertrags können jeder die ihnen aus demselben zustehenden Rechte auf eine andere Person durch Cession übertragen, der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht und die Accessionen derselben, der Befrachter den Anspruch auf Ausführung des verabredeten Waaren-Transports mittelst des im Vertrage genannten Schiffs. Auf die Verbindlichkeiten der Kontrahenten aus dem Vertrage hat selbstverständlich die Cession keinen Einfluss. Vielmehr kann sich jeder nach wie vor an seinen Kontrahenten halten, wenschon die Erfüllung des Vertrags durch den Cessionar des einen von der anderen Seite nicht zurückgewiesen werden darf, wenn sie durchaus in der bedungenen

<sup>13)</sup> Das Preuss. L.R. fordert zwar auch für den Stückgüter-Vertrag Schriftlichkeit (§ 1622 II, 8), lässt jedoch diese, wenn der Vertrag durch einen Makler geschlossen ist, durch Eintragung in dessen Journal und das Manifest des letzteren ersetzen (§ 1623 a. a. O.). Der Code de comm. Art. 273 fordert bei jeder Art des Frachtvertrags schriftliche Form.

<sup>14)</sup> Preuss. L.R. § 1620 II, 8. Holländ. H.G.B. Art. 454. Span. H.G.B. Art. 738 (doch kann der fehlende schriftliche Kontrakt durch das Konnossement ersetzt werden: Art. 739). Franz. Code de comm. art. 273. Doch herrscht in der französischen Theorie und Praxis die Ansicht vor, dass durch die Schriftlichkeit nicht die Gültigkeit des Vertrags bedingt, sondern dass dieselbe nur des Beweises wegen vorgeschrieben sei, welcher lediglich durch die Urkunde geführt werden könne; daneben freilich auch — was aus der Möglichkeit eines Geständnisses gefolgert wird — durch Eidesdelation: Cresp II S. 30 ff., Ruben de Couder II S. 553 f. Nr. 14 f., Desjardins II S. 423 ff.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 317.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 271. Ein Handelsgeschäft ist nicht nur der Frachtvertrag, welchen der Rheder eines Schiffs selbst oder durch den Schiffer, als seinen Stellvertreter, abschliesst, sondern auch der, welchen der Unterverfrachter, der selbst erst das Schiff vom Rheder gechartert hat, mit dem Unterbefrachter eingeht. S. Prot. IX S. 5118 f.; vgl. Goldschmidt, H.R. I, 1 S. 589.

<sup>17)</sup> In England wird in diesem Falle gleichfalls regelmässig ein schriftlicher Vertrag gemacht, doch ist dadurch die Gültigkeit des Frachtvertrags nicht bedingt: Abbott S. 83, 174 f. Das Finnländ. Seeges. Art. 80 stimmt mit dem D. H.G.B. überein. Der Belg. Code de comm. II (v. 1879) art. 67 fordert weder für die Gültigkeit noch für den Beweis irgend eine bestimmte Form.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 558. Die Bezeichnung *Chartepartie* wird hergeleitet von *charta partita*, indem in der älteren Zeit das den Frachtkontrakt enthaltende Pergamentblatt zur Verhütung von Fälschungen durchschnitten, und jedem der Kontrahenten davon die Hälfte gegeben wurde. S. Abbott S. 174 f., Pöhls II S. 404.

Art erfolgt.<sup>19)</sup> Durch Indossament kann die Chartepartie nicht übertragen werden.<sup>20)</sup> Wohl könnte ein solches, wenn es auf einen bestimmten Namen lautet, den Beweis für eine stattgehabte Cession liefern. Allein das auf einer Charter befindliche Blankoindossament würde den Inhaber derselben noch nicht als zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag berechtigt legitimieren.<sup>21)</sup>

Von der Cession der Rechte des Befrachters aus einem Frachtvertrage ist zu unterscheiden die **Afterchartepartie**. In diesem Falle liegt eine sublocatio vor. An sich wird dadurch ein Rechtsverhältniss nur zwischen dem Unterbefrachter und Unterverfrachter, nicht auch dem Hauptverfrachter begründet.<sup>22)</sup> Der Unterverfrachter verpflichtet sich dem Unterbefrachter gegenüber zur Erfüllung des Vertrags unter Bezugnahme auf den von ihm als Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrag, auf Grund dessen der Transport der Güter erfolgen soll. Der erste Verfrachter bleibt trotz der Unterverfrachtung nur seinem Befrachter verpflichtet, doch kann er von diesem zur Ausführung des Unterfrachtvertrags gezwungen werden, wenn die Bedingungen des letzteren denen des Hauptvertrags gleich sind und nicht das Gegentheil in diesem festgesetzt war;<sup>23)</sup> denn der Hauptverfrachter erfüllt mit der Ausführung des Unterfrachtvertrags nur den Hauptvertrag und hat dabei keine Handlung vorzunehmen, zu der er nicht auf Grund des Hauptvertrags verpflichtet wäre. Ebenso muss der Hauptverfrachter, obwohl er an sich in keine direkte Beziehungen zum Unterbefrachter zu treten braucht, den Anordnungen eben dieses, als Vertreters des ersten Befrachters auf des letzteren Anweisung Folge leisten, wie er, ganz abgesehen von der Unterverfrachtung, dem Ablader gegenüber dazu verpflichtet ist, wenn nicht der Befrachter selbst die Ladung liefert.<sup>24)</sup> Auf der anderen Seite ist der Unterbefrachter in Folge der Natur des Vertrags von vornherein damit einverstanden, dass nicht der Unterverfrachter, sondern dass der Hauptverfrachter, d. h. der Rheder, und in dessen Vertretung der Schiffer den Vertrag ausführe. Hierin, sowie in dem Umstand, dass das Recht eine Vertretung des Verfrachters durch den Schiffer nicht kennt, sondern nur eine Vertretung des Rheders durch den Schiffer,<sup>25)</sup> liegt der Grund, dass für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags, insoweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, der Schiffer hierzu als gesetzlicher Vertreter des Rheders befugt ist und insoweit von diesem auch thatsächlich damit ein Anfang (z. B. durch Annahme der Güter, Ausstellung der Konnossemente) gemacht ist,<sup>26)</sup> nicht der

<sup>19)</sup> Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 13. Oktbr. 1870 in Kierulffs Samml. VI S. 474 ff. (auch in Seufferts Arch. XXVI Nr. 235). Vgl. Seufferts Arch. I Nr. 28.

<sup>20)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 302.

<sup>21)</sup> Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 13. Oktbr. 1870 a. a. O.

<sup>22)</sup> Arg. L. 58 pr. Locati (19, 2); s. Erk. des Hamb. Handelsger. v. 21. Jan. 1864 b. Herrmann u. Hirsch, Samml. Nr. 89.

<sup>23)</sup> L. 60 pr. Locati. L. 6 C. De locato (4, 65).

<sup>24)</sup> Bruhns in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 129 ff.

<sup>25)</sup> Prot. VIII S. 4290 f.

<sup>26)</sup> Die blosse Zusage seitens des Hauptverfrachters oder des Schiffers, den Unter-

Unterverfrachter, sondern der Rheder mit Schiff und Fracht haftet.<sup>27)</sup> Unterbleibt die Uebernahme des Frachtvertrags durch den Schiffer, so kann sich der Unterbefrachter an den Unterverfrachter halten. Allein der Umstand, dass die Kontrahenten die Erfüllung des Vertrags durch den Hauptverfrachter vorausgesetzt haben, bewirkt, dass der Umfang der Haftpflicht des Unterverfrachters sich allemal nach dem der Haftpflicht des Hauptverfrachters richtet, wenn in Folge eines Verschuldens des letzteren resp. des Schiffers die Ausführung des Unterfrachtvertrags unterblieben ist. Haftet hierfür der Hauptverfrachter dem Unterverfrachter, als seinem Befrachter nur mit Schiff und Fracht, so hat der Unterverfrachter nur die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung des Rheders zu vertreten,<sup>28)</sup> d. h. er haftet für das Interesse des Unterbefrachters nur bis zu einem dem Werth von Schiff und Fracht gleichkommenden Betrage. Haftet aber der Hauptverfrachter persönlich, so ist die Haftung des Unterverfrachters gleichfalls eine unbeschränkte. Das letztere gilt auch in dem Falle, wo der Unterverfrachter selbst die Unterlassung der Ausführung des Unterfrachtvertrags verschuldet hat, z. B. durch Aufnahme von Bedingungen, die mit dem Hauptvertrag im Widerspruch standen, sowie dann, wenn er die Erfüllung des Unterfrachtvertrags besonders gewährleistet hat.<sup>29)</sup>

## B. Vorbereitung des Transports.

### § 29.

#### 1. Hierauf bezügliche Verpflichtungen des Verfrachters.

I. Welche Art des Frachtvertrags auch vorliegen mag, so hat der Verfrachter die Verpflichtung, den übernommenen Transport auszuführen, und zwar nicht etwa auf irgend eine zweckentsprechende Weise, d. h. auf irgend einem dazu tauglichen Schiff, sondern mittelst des **bestimmten, im Kontrakt genannten Schiffs**; denn bei Seetransporten kommt es in viel höherem Maasse auf das konkrete Beförderungsmittel an, als beim Landtransport. Wie bereits das Römische,<sup>1)</sup> so verbietet auch das heutige Recht, dem kontraktmässigen Schiff ohne Erlaubniss des Befrachters ein anderes zu substituieren und in dieses die Güter zu ver-

frachtvertrag erfüllen zu wollen, würde nicht dieselbe Wirkung haben. Es würde dadurch ein direkter Anspruch des Unterbefrachters gegen den Hauptverfrachter auf Erfüllung begründet, der Unterverfrachter aber nicht von seiner Haftung befreit werden. Demgemäss wird die Haftung des Unterverfrachters in demselben Maasse ausgeschlossen, als mit der Ausführung des Vertrags seitens des Schiffers begonnen ist, also in Betreff der von ihm übernommenen einzelnen Güter oder Ladungstheile. Vgl. Bruhns a. a. O. S. 131 f.

<sup>27)</sup> D. H.G.B. Art. 664 Abs. 1.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 664 Abs. 2.

<sup>29)</sup> Arg. D. H.G.B. Art. 452. Vgl. Bruhns a. a. O. S. 132 ff.

<sup>1)</sup> L. 13 § 1 Locati (19, 1). L. 10 § 1 De lege Rhodia (14, 2). Die erstere Stelle zeigt, dass nicht nur die Verladung in ein schlechteres Schiff, sondern überhaupt in ein anderes, als das kontraktmässige verboten war. Vgl. mein Seerecht I S. 191 f. Note \*\*.

laden,<sup>2)</sup> und zwar vor Antritt der Reise, ohne einen Unterschied zu machen zwischen einer durch die Bequemlichkeit des Verfrachters motivirten Substitution und einer solchen, welche durch einen Nothfall verursacht ist. Nur dann würde im letzteren Fall eine Ausnahme von diesem Grundsatz zu statuiren sein, und der Verfrachter als negotiorum gestor des Befrachters die Verladung in ein anderes Schiff vornehmen dürfen, wenn auch ein Dritter als negotiorum gestor auftreten könnte.<sup>3)</sup> Dagegen ist allerdings dem Schiffer die Umladung ohne Weiteres gestattet, wenn sich der Nothfall nach Antritt der Reise ereignet.<sup>4)</sup> Die Uebertretung des in Rede stehenden Verbots hat die Folge, dass der Verfrachter für jeden Schaden, den die Ladung erlitten, verantwortlich ist, so lange er nicht beweist, dass derselbe, im Falle die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen worden wären, nicht nur gleichfalls entstanden, sondern auch dem Befrachter zur Last gefallen sein würde.<sup>5)</sup>

II. Der Verfrachter hat dafür einzustehen, dass das von ihm gelieferte Schiff sich in **seetüchtigem Stande** befindet, d. h. nicht bloß im Stande ist, überhaupt See zu halten, sondern die den Gegenstand des Frachtvertrags bildende Reise auszuführen. Er hat daher den durch die mangelhafte Beschaffenheit des Schiffs verursachten Schaden dem Befrachter zu ersetzen,<sup>6)</sup> und zwar nicht nur den, welcher, durch eigenes Versehen in Betreff des Schiffs selbst (z. B. durch unterlassene Untersuchung desselben, Anordnung einer unzulänglichen Reparatur), oder in Betreff der Auswahl der zur Vornahme der Untersuchung und der etwa erforderlichen Reparaturen bestellten Personen (culpa in eligendo), sondern auch durch Versehen eben dieser Personen verursacht ist.<sup>7)</sup> Er haftet für jedweden

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 566 Abs. 1. Ebenso das Englische Recht (Maclachlan S. 345), die französische Theorie u. Praxis (Bédarride II Nr. 726. Desjardins III S. 501 f.), das Spanische Recht (nach einer ausdrücklichen Bestimmung des H.G.B. Art. 757).

<sup>3)</sup> Vgl. Prot. V S. 2074.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 566 Abs. 2. Unter Umständen ist der Schiffer hierzu nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet: Art. 634.

<sup>5)</sup> Der blosse Beweis, dass der Schaden auch ohne die Substitution die Ladung betroffen haben würde, genügt nicht, weil es sehr wohl möglich ist, dass er infolge einer Versicherung dem Befrachter nicht zur Last gefallen wäre, während dieser denselben jetzt tragen muss, da die Assekuradeure für den Schaden regelmässig nicht zu haften haben, den die Ladung auf einem anderen Schiff als dem, für welches die Versicherung genommen, erlitten hat: Prot. V S. 2073.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 560. Ebenso in Frankreich (Desjardins III S. 515 ff.) und in England. Es gilt hier als stillschweigende Klausel des Frachtvertrags und als die Basis desselben („foundation and immediate substration“), dass das Schiff in gutem Stande und für die Reise geeignet ist: Abbott S. 282 ff. Muss das Schiff, nachdem bereits mit der Abladung begonnen, wegen sich herausstellender Seeuntüchtigkeit einer Reparatur unterzogen werden, so können die hierdurch veranlassten Kosten, also auch die durch die nothwendig gewordene Ausladung und Lagerung der bereits eingenommenen Güter verursachten nicht in Havariegrosse gebracht werden, da sie im Interesse des Verfrachters aufgewendet sind, der das Schiff in seetüchtigem Stande zu liefern hat. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 144.

<sup>7)</sup> Prot. V S. 2060, 2063. VIII S. 3848.

Schaden, mag dieser im Verlust oder der Beschädigung von Gütern bestehen,<sup>8)</sup> mag er bestehen in der Verzögerung der Abreise, oder in der Unmöglichkeit, überhaupt den Transport auszuführen. Doch wird für die Haftbarkeit des Verfrachters vorausgesetzt, dass die Mängel vorhanden waren zur Zeit, als das Schiff dem Befrachter zur Disposition gestellt wurde, und nicht erst nachher entstanden sind;<sup>9)</sup> ferner dass es nicht nach seemännischer Anschauung ausserhalb der Möglichkeit lag, die Mängel zu entdecken.<sup>10)</sup> Ueber die Beweislast hat das Deutsche Seerecht keine Bestimmungen aufgestellt, während das Französische dem Befrachter den Beweis der Seeuntüchtigkeit auferlegt.<sup>11)</sup> Es greifen also die allgemeinen Grundsätze über die *exceptio non rite adimpleti contractus* Platz. Hiernach würde an sich die Beweislast bald den Befrachter, bald den Verfrachter treffen, je nachdem der eine oder der andere Ansprüche aus dem Frachtvertrage geltend macht. Hat jedoch der erstere oder der in dieser Hinsicht als sein Vertreter erscheinende Ablader das Schiff, als es ihm zur Disposition gestellt wurde, vorbehaltlos angenommen und beladen, so hat er damit stillschweigend dessen Seetüchtigkeit anerkannt. War diese Annahme eine irrthümliche, so hat derselbe zur Beseitigung seiner Erklärung zu beweisen, dass die dieser zu Grunde liegende thatsächliche Voraussetzung nicht vorhanden, d. h. das Schiff seeuntüchtig gewesen sei.<sup>12)</sup> Dieser Beweis wird regelmässig vermittelst Sachverständiger durch Rückschlüsse aus dem späteren Zustande des Schiffs geführt werden.<sup>13)</sup> Den Beweis, dass der Mangel ungeachtet aller Sorgfalt nicht zu entdecken gewesen, d. h. dass hier ein Fall von höherer Gewalt vorliege, hat

<sup>8)</sup> Es wird in solchem Falle unter Umständen vortheilhafter sein, die Klage auf Seeuntüchtigkeit des Schiffs zu stützen, als auf das Receptum, weil in ersterem Falle volle Schadloshaltung verlangt werden kann, während die im zweiten Fall zu erlangende Entschädigung (s. D. H.G.B. Art. 612, 614) dahinter oft zurückbleiben wird.

<sup>9)</sup> Auf der anderen Seite würde der Befrachter dem Verfrachter noch nicht Kontraktwidrigkeit zur Last legen dürfen, wenn zwar in dem Zeitpunkt, wo mit der Ladung begonnen werden soll, das Schiff sich in einem reparaturbedürftigen Zustande befindet, der Verfrachter aber die Reparatur vornehmen will, dieselbe auch sich bis zum vertragsmässigen Abgange des Schiffs bewerkstelligen lässt und der Einnahme der Ladung nicht hinderlich ist. Vgl. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 27. Mai 1867 (in Kierulffs Samml. III S. 463).

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 560.

<sup>11)</sup> Code de comm. art. 297.

<sup>12)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXIII S. 21 f. Vgl. Keller, Pand. I S. 527. Windscheid, Pand. II § 321 Not. 6.

<sup>13)</sup> Der Umstand, dass, als das Schiff dem Befrachter zur Disposition gestellt wurde, die Zeit, für welche ihm die erste Klasse vom Londoner Lloyd, dem Bureau Veritas oder einem anderen Klassifikations-Institute ertheilt wurde, bereits abgelaufen war, berechtigt noch nicht zu der Annahme, dass dasselbe nicht mehr vollständig seetauglich und zu jeder Frachtfahrt fähig gewesen; wie auch selbstverständlich umgekehrt die blosse Thatsache, dass jene Zeit noch läuft, noch nicht ohne Weiteres den Schluss auf die fortdauernde Seetüchtigkeit des Schiffs zulässt. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 161 ff. Wohl aber würde ein Schiff, welches nachweislich keine Klasse erhalten konnte, ohne Weiteres für seeunfähig zu halten sein.

natürlich der Verfrachter zu führen. Auch dieser Beweis wird fast immer Sachverständigenbeweis sein.

III. Für den **Platz**, an welchen der Schiffer behufs Einnahme der Ladung das Schiff hinzulegen hat, ist zunächst maassgebend die Anweisung des oder der mehreren Befrachter. Wenn jedoch diese Anweisung nicht rechtzeitig<sup>14)</sup> erfolgt, oder die mehreren Befrachter nicht denselben Platz wählen, oder die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffs oder die örtlichen Verordnungen und Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht gestatten, so hat der Schiffer an dem ortsüblichen Ladungsplatz anzulegen,<sup>15)</sup> ohne erst noch eine abermalige hierauf gerichtete Weisung des Befrachters abzuwarten, und zwar sobald der Platz frei ist und es sonst die Umstände gestatten.

IV. Ausser der Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffs gehört zu den Vorbereitungen des Transports die gehörige **Ausrüstung**, Verproviantirung, Benennung des Schiffs, wie die Beschaffung der erforderlichen **Papiere** und die gehörige **Verladung** und **Stauung** der Güter. Die hierauf bezüglichen Handlungen gehören zu den Obliegenheiten des Schiffers.<sup>16)</sup> Der Rheder haftet also nicht unbeschränkt für den durch ein dabei vorgekommenes Versehen verursachten Schaden; sondern nur mit Schiff und Fracht, er müsste denn die fehlerhafte Handlung selbst vorgenommen oder angeordnet haben,<sup>17)</sup> während er für den aus der Seuntüchtigkeit des Schiffs persönlich haftet, so lange nicht der Frachtvertrag vom Schiffer ausserhalb des Heimatshafens und somit kraft der gesetzlichen Befugnisse desselben abgeschlossen ist. Speziell verboten ist, Güter ohne Genehmigung<sup>18)</sup> des Abladers auf das Verdeck zu verladen oder an die Seiten des Schiffs zu hängen, da solche leichter, als anderswo verladene vom Seewasser beschädigt oder weggespült werden. Der Verfrachter haftet für jeden hierdurch verursachten Schaden.<sup>19)</sup> Ob in dieser Hinsicht als Verdeck die sog. Hütten

<sup>14)</sup> Innerhalb welcher Zeit die Anweisung erfolgen muss, um als rechtzeitig zu gelten, darüber entscheidet natürlich das Ortsrecht event. richterliches Ermessen.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 561. Uebrigens braucht der Schiffer auch an einem der ortsüblichen Ladungsplätze, wenn ihm ein solcher durch den Befrachter angewiesen ist, nicht unter allen Umständen anzulegen, sondern nur dann, wenn dies ohne Gefährdung des Schiffs geschehen kann. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 372.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 480, 481.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 479 Abs. 3.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 567 Abs. 1. Gibt der Ablader seine Genehmigung hierzu, so wird ihm gegenüber der Verfrachter von der Verantwortlichkeit für den an den Gütern verursachten Schaden frei, der lediglich auf die Thatsache zurückzuführen ist, dass sie auf Deck verladen sind. Dagegen wird durch diese Einwilligung der Schiffer nicht von der Verantwortlichkeit gegenüber den übrigen Ladungsinteressenten, Schiffsleuten u. s. w. frei, wenn durch die Verladung von Gütern auf Deck eine Gefahr für die übrigen Güter und das Schiff entsteht, der Schiffer also dadurch sich eine Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt hat zu Schulden kommen lassen. S. mein Seerecht I S. 193 f.

<sup>19)</sup> Das Verbot der Deckladungen findet sich bereits im älteren Recht; so im Consulado del mare c. 141, im Revid. Lüb. R. III Tit. 2 Art. 7, Tit. 4 Art. 5., Hanseat. Seerecht v. 1614 Tit. III Art. 2. Ebenso in den heutigen fremden Rechten, so im Franz. Code de comm. Art. 229 (vgl. Desjardins II S. 347 ff.), Belg. Code de comm. Art. 20, im Englischen Recht (Abbott S. 520 ff.), im Finnland. Seeges. (Art. 82).



oder Dünetten (die auf dem Verdeck eingedeckten Räume) anzusehen sind, oder nicht, hängt von der Beschaffenheit der letzteren ab. Man wird dieselben nicht dem Verdeck gleichstellen dürfen, wenn sie so fest mit dem ganzen Gefüge des Schiffs verbunden sind, dass sie denselben Schutz gegen die See gewähren, wie der unter dem Hauptverdeck befindliche Raum.<sup>20)</sup> Ob dies aber der Fall, darüber wird der Richter seine Entscheidung nur auf der Grundlage eines sachverständigen Gutachtens abgeben können. Viele Seerechte lassen diese Bestimmung cessiren bei gewissen Reisen oder bei bestimmten Gütern, und zwar entweder überhaupt oder nur für gewisse Fahrten.<sup>21)</sup> Das Deutsche Recht statuirt derartige Ausnahmen nicht, sondern hat nur der Landesgesetzgebung solche in Ansehung der Küstenschiffahrt zu treffen überlassen, doch hat die Landesgesetzgebung davon keinen Gebrauch gemacht.<sup>22)</sup>

V. Die Verpflichtung zum Tragen der **Kosten der Abladung** bestimmt sich zunächst nach der Uebereinkunft beider Theile. Hat eine solche nicht stattgefunden, so entscheiden darüber die örtlichen Verordnungen oder Usancen des Abladungshafens. In Ermangelung von solchen soll nach der Bestimmung des D. H.G.B. der Befrachter die Waaren frei an Bord liefern, während die Kosten der Einladung in das Schiff vom Verfrachter getragen werden müssen.<sup>23)</sup>

### § 30.

## 2. Lieferung der Ladung seitens des Befrachters.

I. Der Befrachter hat die dem **Frachtvertrage entsprechende Ladung** zu liefern. Ist im Vertrage nichts über die Art derselben bestimmt, so muss der Schiffer jede Art von Waaren annehmen, welche der Befrachter abzuladen für gut befindet. Eine Ausnahme machen solche Güter, welche ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit (z. B. ihrer ungewöhnlichen Gestalt oder ausserordentlichen Schwere) wegen auf dem Schiffe nicht verladen werden können, welche dem Schiffe oder der übrigen Ladung Gefahr bringen,<sup>1)</sup> wie explodirbare Substanzen, Kriegskontrebande, unter Umständen aber auch Ladungen der schwersten Art, wie Metalle, welche ohne Gefahr für Schiff und Besatzung namentlich auf grösseren und gefährlicheren Reisen nur auf eigens dazu eingerichteten Schiffen befördert werden können.<sup>2)</sup>

<sup>20)</sup> S. mein Seerecht I S. 193 f., Belg. Code de comm. II (v. 1879) Art. 20 Abs. 2: „Est assimilé au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure“. In den York und Antwerp Rules heisst es (Regel I Abs. 2): „Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be part of the deck of the vessel“.

<sup>21)</sup> So der Franz. Code de comm. Art. 229 Abs. 2 für petit cabotage. Die Englische Merchant Shipping Act v. 15. Aug. 1876 sect. 23 u. 24 enthält sehr detaillirte Bestimmungen über die Deckladungen, speziell über die Voraussetzungen, unter denen solche gestattet sind.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 567 Abs. 2.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 562.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 564 Abs. 1.

<sup>2)</sup> Regelmässig wird der Schiffer daher solche Güter ohne besondere Vereinbarung

Sind solche Güter bereits eingeladen, so darf der Schiffer dieselben ans Land setzen, in dringenden Fällen sogar über Bord werfen,<sup>3)</sup> wie derselbe auch nicht verpflichtet ist, Gegenstände, die er früher an Bord gehabt hat, nachdem sie in einen das Schiff gefährdenden Zustand gerathen und im Nothhafen ausgeladen waren, wieder einzuladen.<sup>4)</sup> Ist über die Beschaffenheit der Ladung eine Vereinbarung getroffen, so entscheidet diese über die Natur der Güter. Ist ohne dass die Arten der Güter benannt sind, nur gesagt, der Befrachter werde eine volle und bequeme Ladung liefern,<sup>5)</sup> so muss diese so beschaffen sein, dass sie auf der einen Seite das Schiff nicht überlastet, auf der anderen aber auch genügend belastet, so dass der Verfrachter nicht etwa noch Ballast einzunehmen und gar dafür Kosten aufzuwenden hat. Doch kann der Befrachter den allgemeinen Grundsätzen der locatio conductio gemäss, verlangen, dass der Verfrachter auch ohne die volle bedungene Ladung die Reise antrete.<sup>6)</sup> Freilich hat er alsdann die volle Fracht nebst Nebenkosten, sowie die Mehrkosten zu zahlen, die infolge der Unvollständigkeit der Ladung, z. B. durch die Nothwendigkeit, Ballast einzunehmen, dem Verfrachter erwachsen,<sup>7)</sup> auch Sicherheit für die Zahlung der vollen Fracht zu leisten, soweit letzterem die durch die Ladung gebotene Sicherheit entgeht. Sind die Güter im Frachtvertrage bezeichnet, jedoch nur der Gattung nach, so muss der Verfrachter auch Güter anderer Art zur Verschiffung nach dem verabredeten Bestimmungshafen vom Befrachter annehmen.<sup>8)</sup> Diese Regel, welche einen Bruch in die Konsequenz des Vertragsrechts enthält,<sup>9)</sup> entspricht der Natur der Verhältnisse des Seeverkehrs, indem der Befrachter zur Zeit, wo er den Frachtvertrag abschliesst, oft nicht wissen kann, ob es für ihn möglich und vortheilhaft sein wird, die zur Beladung des Schiffs erforderliche Quantität Güter, welche er damals zu verschiffen gedachte, nach dem in Aussicht genommenen Bestimmungsort zu versenden, derselbe auch den Verfrachter behufs Lieferung des Frachtguts nicht selten an den möglicher Weise an einem entfernten Platze wohnenden Ablader verweist; auf der anderen Seite regelmässig der Verfrachter kein Interesse daran hat, auf Versendung gerade dieser Güter zu bestehen. So wird denn häufig in den Frachtvertrag

nicht anzunehmen haben. Vgl. überhaupt Voigt, Neues Archiv II S. 258, 289, Desjardins III S. 592 f.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 564 Abs. 4.

<sup>4)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 157. Der Schiffer darf nach Analogie des Art. 481 nicht einmal in solchem Fall die Güter wieder einnehmen.

<sup>5)</sup> Vgl. über diese und ähnliche Vereinbarungen Voigt a. a. O. S. 290—292.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 579. Franz. Code de comm. Art. 288 Abs. 4: „Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine. Belg. Code de comm. Art. 75 Abs. 5.

<sup>7)</sup> Auch dadurch können ihm Mehrkosten erwachsen, dass das Schiff zum Tragen der Havariégrosse in höherem Maasse herangezogen wird, als wenn dasselbe eine volle Ladung an Bord hätte, da natürlich nur die an Bord befindliche Ladung bei der grossen Havarie in Betracht kommt. D. H.G.B. Art. 579.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 563.

<sup>9)</sup> S. auch Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 419.

eine Formel aufgenommen, wonach es dem Befrachter freistehen soll, an Stelle der beabsichtigten Art von Gütern andere Güter zu der entsprechenden Fracht zu liefern (— „in case other produces should be loaded, freight for the same to be paid in a fair and right proportion“). Aber auch, wenn es an einer solchen Formel fehlte, sprach schon die ältere deutsche Praxis, ebenso wie die englische dem Befrachter die gedachte Befugniss zu.<sup>10)</sup> Dieser seerechtlichen Anschauung hat das D. H.G.B. einen gesetzlichen Ausdruck gegeben, indem es als Interpretationsregel den Satz aufstellte, die Bezeichnung einer bestimmten Waare in der Chartepartie sei nur als *demonstrationis causa* beigefügt anzusehen.<sup>11)</sup> Die Anwendung der Regel kann daher durch den Frachtvertrag ausgeschlossen werden, auch setzt dieselbe voraus, dass dadurch die Lage des Verfrachters nicht verschlechtert wird, d. h. die ihm zum Transport angebotenen Gegenstände unter die nach denselben Bedingungen zu verschiffende Klasse von Frachtgütern gehören. Der Verfrachter braucht also (abgesehen von den Gütern, deren Transport er in jedem Fall ohne besondere Vereinbarung zurückweisen darf) nicht solche Güter anzunehmen, deren Transport mit mehr Schwierigkeiten oder grösseren Gefahren verbunden ist, also z. B. statt Getreide nicht Kohlen, ferner nicht Güter von erheblich grösserem oder geringerem spezifischen Gewicht (statt des ausbedungenen Leichtguts Schwergut, resp. statt Massguts Gewichtgut oder umgekehrt,<sup>12)</sup> endlich nicht Güter, für die regelmässig eine höhere Fracht zu entrichten ist.<sup>13)</sup> Sind die Güter im Vertrage nicht Gattungsweise, sondern

<sup>10)</sup> Vgl. Voigt im Neuen Archiv II S. 259, 292, Maclachlan S. 414 ff. Eben dasselbe ist auch nach anderen Rechten beim Mangel einer darauf bezüglichen gesetzlichen Bestimmung anzunehmen. S. Desjardins III S. 593.

<sup>11)</sup> Prot. V S. 2151 f.

<sup>12)</sup> Ist das spezifische Gewicht erheblich grösser als das der vereinbarten Güter, so würde die Tragfähigkeit in höherem Maasse als der Rauminhalt in Anspruch genommen. Die hierauf gestützte Weigerung des Verfrachters, die Güter anzunehmen, ist nun nicht nur dann begründet, wenn das grössere Gewicht der Ladung das Schiff gefährden würde, sondern auch abgesehen davon einmal dann, wenn zwar das Schiff im Ganzen verfrachtet, die Fracht aber per Tonne normirt war, und nun in Folge des grösseren Gewichts ein geringerer Theil des Laderaumes des Schiffs räumlich ausgefüllt werden kann, die Zahl der Tonnen, für welche Fracht zu entrichten, also eine geringere ist, als bei Lieferung der vertragsmässigen Güter; ebenso dann, wenn der Frachtvertrag sich nur auf einen Theil des Schiffs bezog und nun in Folge der grösseren spezifischen Schwere der Güter der übrig bleibende Raum minder schwer belastet werden muss, als dies bei den dem Frachtkontrakt gemäss zu liefernden Güter hätte geschehen können. Wegen geringeren spezifischen Gewichts wird der Verfrachter die Annahme der Güter verweigern dürfen, wenn er dadurch genöthigt wäre, um dem Schiffe Segelfähigkeit zu geben, Ballast einzunehmen, oder mehr Ballast, als bei den nach dem Vertrage zu liefernden Gütern nöthig gewesen. Hieraus erwachsen dem Verfrachter Unkosten, auch wird er insofern (scil. bei Verfrachtung des Schiffs per Tonne, wie bei Verfrachtung eines Theils des Schiffs) ungünstiger gestellt, als der für die Einnahme von Gütern zu verwendende Laderaum verringert würde. Daher darf im letzteren Falle der Verfrachter die Annahme der Güter nicht ablehnen, wenn Befrachtung *en rouche* in Frage steht, auch der Befrachter nach dem Frachtvertrage die Kosten der Einnahme von Ballast zu tragen hat.

<sup>13)</sup> Prot. V S. 2151 ff. Güter, für welche eine geringere Fracht, wie für die ver-

speziell bezeichnet (z. B. bestimmte Marmorblöcke oder Maschinen), so braucht sich der Verfrachter einen Wechsel in den Gegenständen der Ladung nicht gefallen zu lassen.<sup>14)</sup>

II. Der Befrachter oder Ablader muss die verladenen Güter **richtig bezeichnen**; er darf nicht Kriegskontrebande oder Güter verladen, in Betreff deren im Abladehafen ein Ausfuhrverbot oder im Bestimmungshafen ein Einfuhrverbot besteht, er hat bei der Abladung die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze und sonstigen **gesetzlichen Vorschriften zu beobachten**. Hat derselbe sich absichtlich oder aus Nachlässigkeit eine Uebertretung dieser Vorschriften zu Schulden kommen lassen, so haftet er für den dadurch verursachten Aufenthalt und jeden anderen Schaden (z. B. für den durch das Lecken von Gegenständen verursachten, welche nicht als feuchte bezeichnet und daher nicht von solchen Waaren getrennt gestaut sind, welche durch Feuchtigkeit leiden). Und zwar haftet er dem Rheder, der Schiffsbesatzung, den übrigen Ladungsinteressenten und allen sonstigen Personen, denen sich der Schiffer durch ein Verschulden verantwortlich machen kann. Hat der Schiffer seine Genehmigung zu der Handlungsweise des Abladers gegeben, so kann er einen Entschädigungsanspruch gegen diesen nicht geltend machen. Ebenso wenig der Rheder, es müsste denn der Schiffer in Kollusion mit dem Befrachter gehandelt haben. Dagegen bleibt der Anspruch aller übrigen Ersatzberechtigten bestehen.<sup>15)</sup>

III. **Ohne Wissen** des Schiffers dürfen auch niemals Güter an Bord gebracht werden. Und es hat der Ablader jeden dadurch verursachten Schaden (den eben genannten Personen) zu ersetzen. Auch ist der Schiffer befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen.<sup>16)</sup> Behält sie derselbe an Bord, so ist dafür die höchste am Abladungsort und zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu bezahlen.<sup>17)</sup>

## § 31.

### 3. Die Abladung.

I. Der Befrachter ist verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Zeit die Ladung zu liefern, sowie alle zur Verschiffung derselben erforderlichen Papiere dem Schiffer zuzustellen.<sup>1)</sup> Diese Zeit, während welcher auch der Verfrachter auf die Abladung<sup>2)</sup> zu warten hat, heisst **Wartezeit**.<sup>3)</sup> Dieselbe kann zwiefacher

einbarten zu zahlen ist, braucht der Verfrachter nur dann anzunehmen, wenn dafür die stipulirten Frachtsätze bestehen bleiben: Prot. VIII S. 3854 f.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 563 Abs. 2.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 564 Abs. 1 und 2.

<sup>16)</sup> Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so kann sie der Schiffer auch über Bord werfen.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 565. So auch nach den fremden Rechten: Franz. Code de comm. Art. 292. Belg. II Art. 88. Span. H.G.B. Art. 761.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 592.

<sup>2)</sup> Die Abladung ist bewirkt, wenn die Waaren an Bord des Schiffs gebracht sind. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 131 f.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 571, 580.

Art sein, Ladezeit und Ueberliegezeit. Die **Ladezeit** (Liegezeit, Liegetage; französisch: *jours de planche* oder *staries*; englisch: *days for loading* oder *lay-days*) ist die Zeit, während welcher der Verfrachter unentgeltlich auf die Ladung zu warten nach dem Gesetz verpflichtet ist, indem das Aequivalent dafür bereits in der vereinbarten Fracht enthalten ist. Die **Ueberliegezeit** (französisch: *surestaries*, englisch: *demurrage*) eine auf besonderer Vereinbarung beruhende weitere Frist für die Abladung,<sup>4)</sup> für die jedoch, wenn nicht das Gegenteil bedungen, eine Vergütung Seitens des Befrachters, Liegegeld zu zahlen ist.<sup>5)</sup> Dass eine solche Ueberliegezeit regelmässig ausser der Ladezeit im Frachtvertrage vereinbart wird, hängt damit zusammen, dass häufig Umstände eintreten, welche es dem Befrachter unmöglich machen, die Abladung in der — unter gewöhnlichen Umständen ausreichenden — Ladezeit zu bewirken.<sup>6)</sup>

II. Was die Natur des **Liegegeldes** anlangt, so wurde dasselbe früher regelmässig als eine für den Fall der Ueberschreitung der Ladezeit stipulirte Konventionalstrafe aufgefasst,<sup>7)</sup> während die Ansicht, dass dasselbe ein im voraus vereinbartes Miethsgeld für den Fall, dass der Befrachter für die Abladung mehr Zeit gebrauchen würde, als von Hause aus im Frachtvertrage vorgesehen, nur ganz vereinzelt zum Ausdruck gelangte.<sup>8)</sup> Nach der Behandlung, welche das D. H.G.B. dem Liegegeld angedeihen lässt, ist allein die letztere Auffassung möglich. Das Gesetz kennt nur eine auf dem Frachtvertrage beruhende Ueber-

<sup>4)</sup> S. Abbott S. 241 ff., Maclachlan S. 487 ff., Desjardins III S. 622 ff.; vgl. Laurin bei Cresp II S. 88 f. 152 ff. Sind die Güter zwar während der Ladezeit abgeladen, die erforderlichen Papiere aber erst nach Eintritt der Ueberliegezeit dem Schiffer zugestellt, so hat der Befrachter gleichfalls Liegegeld zu entrichten, weil dieselben für den Antritt der Reise ebenso nothwendig sind, als die Abladung der Güter.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 568 Abs. 3 und 4. Ebenso nach den fremden Rechten: Franz. Code de comm. Art. 294 Abs. 1, Belg. Code de comm. II Art. 82 Abs. 1; vgl. Desjardins III S. 465. Das Franz. Recht kennt ausser den *surestaries* noch *contrestaries* oder *contresurestaries*, eine zweite Ueberliegezeit, für welche erhöhtes Liegegeld zu entrichten ist (Desjardins III S. 468 f.).

<sup>6)</sup> Schon im älteren Seerecht (vor Erlass des D. H.G.B.) galt nach einer überall gleichmässigen Praxis bei Ueberschreitung der Ladezeit (und Löschezit) der Befrachter (resp. Empfänger) an und für sich nur als verpflichtet, eine angemessene Vergütung als Ersatz für den längeren Aufenthalt dem Schiffer zu leisten, nicht aber war letzterer ohne Weiteres berechtigt, den Befrachter als völlig kontraktfällig zu behandeln. — S. Voigt im Neuen Archiv II S. 214 f., Desjardins III S. 461 ff.

<sup>7)</sup> Pöhls, Seer. II S. 482. Kaltenborn, Seer. I S. 350. Voigt, Neues Archiv II S. 227 ff. Seufferts Archiv XII Nr. 15.

<sup>8)</sup> Erk. des Hamb. H.G. v. 2. Novbr. 1854, abgedruckt in Voigts Neuem Archiv II S. 242. — In Frankreich lässt sich aus den Bestimmungen des Code de comm. (Art. 294 Abs. 1: „Si le navire est arrêté au départ — par le fait de l'affrèteur, les frais du retardement sont dus par l'affrèteur“) ein Schluss auf die Natur des Ueberliegegeldes nicht ziehen. Es bestehen dort zwei Ansichten. Nach der einen ist das Liegegeld „réparation d'un temps perdu par le fait de l'affrèteur et l'indemnité d'un dommage; elles ne sont pas attachées au fait du transport comme le fret“; nach der anderen erscheint dasselbe als „l'accession et le complément du fret“. Die letztere Ansicht ist die vom Kassationshof jetzt adoptirte. Vgl. Desjardins III S. 622 ff.

liegezeit, und es lässt sich nicht sagen, dass der sich einer Kontraktüberschreitung schuldig mache, welcher von einem kontraktsmässigen Rechte Gebrauch macht. Die Ueberliegetage sind nach dem D. H.G.B. für eine weitere Ladezeit anzusehen, ausbedungen für den Fall, dass irgend welche Umstände den Befrachter nöthigen sollten, die ursprünglich für ausreichend erachtete Ladezeit zu überschreiten. Hieraus erklärt sich auch zur Genüge, dass für die Ueberliegetage seitens des Befrachters eine Vergütung dem Verfrachter zu gewähren ist. Der Anspruch auf Liegegeld ist daher für den Verfrachter begründet, sobald der Befrachter Ueberliegetage in Anspruch genommen hat, ohne dass hierzu ein Verschulden desselben vorausgesetzt wird. Daher treffen aber auch den Befrachter nicht die nachtheiligen Folgen eines während der Ueberliegezeit eingetretenen Zufalls. Es würde derselbe also nicht dem Verfrachter zum Schadensersatz verpflichtet sein, wenn das Schiff noch über diese Zeit hinaus infolge inzwischen eingetretenen Frostwetters hätte stillliegen müssen.<sup>9)</sup>

III. Der **Anfang der Ladezeit** setzt die Ladebereitschaft des Schiffers voraus. Hiervon hat letzterer nach Deutschem Recht dem Befrachter oder Ablader, wenn jener nicht selbst Ladung liefert, Anzeige zu machen.<sup>10)</sup> Die Beobachtung einer bestimmten Form ist für dieselbe nicht vorgeschrieben. Es genügt, dass die Mittheilung geeignet war, den Befrachter von der Ladebereitschaft in Kenntniss zu setzen.<sup>11)</sup> Sollte etwa der Korrespondent des Befrachters dem Schiffer nicht bekannt sein, — was dann, wenn das Schiff in einem entfernten Hafen seine Ladung einzunehmen hat, immerhin möglich ist — so hätte nach Analogie der für die Löschung des Schiffs geltenden Bestimmungen<sup>12)</sup> die Anzeige durch öffentliche Blätter, Börsenanschlag oder in sonst ortsüblicher Weise durch öffentliche Bekanntmachung zu erfolgen. **Ladebereitschaft** ist dann vorhanden, wenn der Schiffer im Stande und Willens ist, die Ladung einzunehmen. Hierzu ist es erforderlich, dass das Schiff überhaupt im Abladehafen angekommen ist.<sup>13)</sup> Dagegen ist es nicht nothwendig, dass dasselbe auch den Ladungsplatz eingenommen hat. Die Wahl des Abladeplatzes geht nemlich zunächst vom Befrachter aus, und es würde somit die Ladebereitschaft durch eine Mitwirkung des letzteren bedingt sein, während es sich doch bei derselben nur um das Resultat einer Thätigkeit des Schiffers handelt. Dass aber nicht das Einnehmen des ortsüblichen Ladungsplatzes die Voraussetzung der Ladebereitschaft bildet, ergibt sich daraus, dass

<sup>9)</sup> So Entsch. des Hamb. H.G. v. 2. Novbr. 1854 in Voigts Neuen Archiv II S 242 und einige Mitglieder der Hamb. Konferenz; s. Prot. V S. 2092. Das Entgegengesetzte folgt aus der Auffassung der Inanspruchnahme von Ueberliegetagen als Kontraktbruch; Voigt, Neues Archiv II S. 229 f.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 568 Abs. 1. Dasselbe gilt aber auch schon im älteren Recht: Voigt im Neuen Archiv II S. 219.

<sup>11)</sup> Eine Aufforderung des Verfrachters an den Ablader mit der Abladung zu beginnen, würde als Erklärung der Ladebereitschaft anzusehen sein. (Entsch. des R.O.H.G. XXIII S. 417). Ebenso würde genügend sein, eine Erklärung, die in Gegenwart des Abladers, aber nicht direkt ihm gegenüber erfolgte (Entsch. XV S. 229 f.).

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 2. So auch für das ältere Recht Voigt a. a. O. S. 220.

<sup>13)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 234, XXIII S. 415 f.

der Schiffer an diesen Platz nur dann das Schiff hinlegen darf und hinlegen muss, wenn der Ablader nicht rechtzeitig oder in nicht geeigneter Weise sein gedachtes Wahlrecht ausgeübt hat; und nichts im Wortlaute des Gesetzes darauf hindeutet, dass dasselbe eine Handlung, die eine blosse Formalität ohne jedes Interesse für den Befrachter, für den Schiffer aber mit Aufwendung von Zeit und Kosten verbunden wäre, zur Voraussetzung für die Ladebereitschaft hätte machen wollen.<sup>14)</sup> Stehen daher Hindernisse, welche in der besonderen Beschaffenheit des Ladungsplatzes, — dauernder (z. B. der geringen Wassertiefe) oder zeitiger (z. B. dem Umstand, dass der Platz nicht frei, sondern von anderen Schiffen okkupirt war)<sup>15)</sup> — liegen, dem Anlegen des Schiffs an demselben im Wege, so wird dadurch die Ladebereitschaft nicht ausgeschlossen. Ebenso wenig wenn der Befrachter durch besondere Umstände, wenschon ohne sein Verschulden, verhindert wird, einen Ladungsplatz rechtzeitig anzuweisen. Dagegen gehört es allerdings zur Ladebereitschaft, dass von Seiten des Schiffers nichts entgegensteht, den ihm anzuweisenden oder ortsüblichen Ladungsplatz ohne Verzug einzunehmen. Infolge dieser Voraussetzung wird die Ladebereitschaft nicht nur ausgeschlossen, wenn Hindernisse sich in der Person des Schiffers ereignen, oder in der Beschaffenheit des Schiffs liegen, sondern auch dann, wenn sich Hindernisse der Fahrt des Schiffs nach dem Landungsplatze entgegenstellen, z. B. durch Unwetter, Ueberfüllung des Hafens, besondere polizeiliche Anordnungen der Schiffer gehindert wird, nach dem Ladungsplatze vorzudringen. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass eine Handlung unmöglich gemacht wurde, welche dem Schiffer oblag, und dass den Bestimmungen des D. H.G.B. über die Ladung (und Löschung) das allgemeine Prinzip zu Grunde liegt, dass jeder Theil den sich in seiner Person ereignenden Zufall zu tragen hat.<sup>16)</sup> Mit dem auf die Anzeige von der Ladebereitschaft folgenden Tage beginnt die Ladezeit.<sup>17)</sup> Doch würde, wenn trotz der Anzeige das Schiff nicht ladebereit gewesen wäre, die Anzeige selbst als nicht geschehen zu betrachten sein.<sup>18)</sup> Unter Umständen kann ein Theil der Ladezeit schon vor der gedachten Anzeige absorbirt sein, nemlich dann, wenn der Schiffer Seitens des Befrachters die Anweisung erhalten, einen bestimmten Hafen anzulaufen, um sich Ordre über den Ort, wo die Ladung

<sup>14)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 233 f., XIX S. 285 ff.

<sup>15)</sup> Die Existenz eines solchen Hindernisses würde der Schiffer nicht etwa, um sich vor Nachtheilen zu sichern, durch einen Protest festzustellen haben. Auch hätte er überhaupt nur dann von der Thatsache dem Befrachter Mittheilung zu machen, wenn er Grund hätte anzunehmen, dass dieselbe dem letzteren nicht bekannt wäre. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 233 ff.

<sup>16)</sup> Prot. V S. 2240 f. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 234, XVII S. 93 ff., 96, XIX S. 290. Vgl. D. H.G.B. Art. 574.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 568 Abs. 2. Ist die Mittheilung mittelst öffentlicher Blätter oder Börsenanschlags geschehen, so ist es der Tag, nachdem das die Anzeige enthaltende Blatt ausgegeben, der Börsenanschlag erfolgt ist. — Nach Englischem Recht beginnt die Ladezeit, wenn das Schiff an dem üblichen oder angewiesenen Platze 'angelangt ist. S. Maclachlan S. 491.

<sup>18)</sup> Vgl. Prot. V S. 2080, Entsch. des R.O.H.G. XXIII S. 415 ff.

einzunehmen und über den Ablader zu holen. Würde derselbe dort über die im Kontrakt festgesetzte, resp. die den Umständen nach angemessene Zeit hinaus aufgehalten sein, so würde die hier zu viel aufgewendete Zeit auf die Ladezeit in Anrechnung zu bringen sein. Die Ladezeit ist nemlich die Zeit, während welcher das Schiff für die durch den Befrachter zu bewirkende Abladung disponibel gehalten wird. Die Abladung ist aber so lange nicht zu bewerkstelligen, als der Schiffer nicht weiss, wem er sich zur Entgegennahme der Ladung zur Verfügung zu stellen hat. Indem der Befrachter die Benennung des Abladers verzögert, verzögert er die Abladung selbst. Und so werden die dadurch in Anspruch genommenen Tage von der Ladezeit genommen.<sup>19)</sup>

IV. Die **Dauer der Ladezeit** kann durch Vertrag bestimmt sein. Dann hat es natürlich hierbei sein Bewenden. Fehlt es an solchem, so sind dafür maassgebend die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens, in deren Ermangelung Ortsgebräuche, d. h. örtliches Gewohnheitsrecht. Besteht auch letzteres nicht, so wird die Zeit durch richterliches Ermessen gesetzt,<sup>20)</sup> welches dabei in Betracht zu ziehen hat die Umstände des Falls, d. h. die Quantität der Güter und die an dem betreffenden Platze bestehenden Ladeeinrichtungen, nicht aber etwa besondere, diese spezielle Abladung betreffende, Hindernisse.<sup>21)</sup>

V. Der **Anfang der Ueberliegezeit** tritt ohne Weiteres mit dem Ablauf der Ladezeit ein, wenn durch Vertrag eine fixe (durch Tage etc. ausgedrückte) Ladefrist, oder ein fixer (auf einen bestimmten Kalendertag gesetzter) Ladungs-Endtermin festgestellt ist. Ist dies nicht der Fall, so setzt der Anfang der Ueberliegezeit eine Erklärung des Verfrachters voraus, dass die Ladezeit abgelaufen sei.<sup>22)</sup> Doch kann der Verfrachter schon innerhalb der Ladezeit erklären, mit welchem Tage er diese für abgelaufen ansehe.<sup>23)</sup> Mit dem auf diesen

<sup>19)</sup> Voigt im Neuen Archiv II S. 220 und die das. S. 252 mitgetheilte Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 15. Febr. 1858. S. auch Entsch. bei Hermann und Hirsch, Nr. 36 S. 152.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 569 Abs. 1. Nach Französischem Recht sind zunächst maassgebend „conventions des parties“, an zweiter Stelle „usage des lieux“ (Code de comm. art. 274). Nach Englischem Recht ist in Ermangelung einer Vereinbarung darüber, die Ladezeit „eine reasonable time considered with reference to the trade and the port the vessel is in“: Maclachlan S. 488.

<sup>21)</sup> Entsch. des R.O.H.G. V. S. 140.

<sup>22)</sup> Da wo eine angemessene, d. h. durch den Richter zu arbitrende Ladezeit in Frage steht, werden die Ansichten der Betheiligten darüber, welche Frist angemessen oder erforderlich, leicht auseinander gehen. Wo es sich um eine auf örtlicher Verordnung oder Uebung beruhende Ladezeit (im Gegensatz zu der für den konkreten Fall berechneten vertragsmässigen) handelt, wird der Verfrachter häufig noch über diese hinaus unentgeltlich auf die Abladung zu warten willens sein. Zur Vermeidung von Unsicherheiten und zum Ausschluss der Berufung auf vorausgesetzte Nachsicht des Verfrachters hielt man auf der Hamburger Konferenz eine Anzeige des letzteren für geboten, dass er die angemessene Ladezeit für verstrichen erachte und weiterhin nur noch gegen Vergütung warten wolle. S. Prot. V S. 2089 f., 2105 ff., 2197 f., VIII S. 3871—3874. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 157.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 570. Die Erklärung muss direkt hierauf gerichtet sein. Es kann daher da, wo die Ladezeit durch den Ortsgebrauch festgesetzt wird, die Anzeige



folgenden Tage beginnt alsdann die Ueberliegezeit, ebenso mit dem auf die Erklärung folgenden Tage, wenn dieselbe erst nach Beendigung der Ladezeit abgegeben ist.<sup>24)</sup> Die gedachte Erklärung kann eine formlose sein; doch ist der Verfrachter in seinem Interesse<sup>25)</sup> befugt, einen förmlichen Protest durch das Gericht, einen Notar, den Konsul,<sup>26)</sup> oder eine sonstige durch das Recht des Ladungsplatzes dazu autorisirte<sup>27)</sup> Behörde auf Kosten des Befrachters aufnehmen zu lassen, wenn dieser sich weigert, den Empfang jener Erklärung in genügender Weise, d. h. schriftlich z. B. auf der Chartepartie oder dem Konnossement zu bescheinigen.<sup>28)</sup> Der Vertrag, durch welchen die Ueberliegezeit vereinbart ist, kann zugleich deren Dauer normiren, oder auch hiervon absehen und bloß festsetzen, dass Ueberliegezeit gelten soll, und eben dasselbe ist dann anzunehmen, wenn nur ein Liegegeld festgesetzt ist. Im zweiten Fall hat das Gesetz die Dauer der Frist auf 14 Tage festgesetzt.<sup>29)</sup>

VI. Regelmässig wird der Endtermin der Ladezeit oder Ueberliegezeit erst durch eine **Berechnung** ermittelt werden müssen, und zwar selbst dann, wenn die Dauer der einen oder der anderen durch Vertrag normirt ist, nemlich stets, wenn nicht dieser ausdrücklich (mit Namen oder Zahl) den Tag angibt, mit welchem die gedachte Frist zu Ende geht. Bei dieser Berechnung werden nun nur Tage<sup>30)</sup> aber in ununterbrochener Reihenfolge gezählt, so dass — soweit nicht durch Vertrag etwas anderes festgesetzt ist<sup>31)</sup> — die Sonn- und Feiertage

---

von der Ladebereitschaft nicht etwa zugleich dahin verstanden werden, dass mit Ablauf des letzten Tages der ortsüblichen Ladezeit die Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld beginne; denn die Anzeige von der Ladebereitschaft ist lediglich die Voraussetzung für den Beginn der Ladezeit, und es würde jene Auslegung geradezu auf eine Beseitigung der Vorschrift, dass der Verfrachter sich über das Ende der nicht durch Vertrag festgesetzten Ladezeit dem Befrachter gegenüber zu erklären hat, hinauslaufen. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 363 ff.

<sup>24)</sup> Es ergibt sich dies aus der die Lehre beherrschenden Civilkomputation; vgl. Entsch. des R.G.Civ.S. III S. 151 f.

<sup>25)</sup> Um sich den Beweis zu sichern, dass das für den Beginn der Ueberliegezeit vom Gesetz geforderte Requisit (die von ihm abzugebende Erklärung) vorhanden gewesen.

<sup>26)</sup> Reichskonsulats-Ges. v. 8. Novbr. 1867 § 15.

<sup>27)</sup> Es macht sich hierbei natürlich der Satz: „locus regit actum“ geltend.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 572. Lässt der Verfrachter statt der formlosen Erklärung einen (zur Kenntniss des Befrachters zu bringenden) Protest aufnehmen, so hat er die Kosten zu tragen. S. Entsch. des R.G.C.S. III S. 152.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. Art. 569 Abs. 2 und 3.

<sup>30)</sup> In den Bestimmungen des D. H.G.B. ist überhaupt die Civilkomputation zur Anwendung gelangt. Art. 328, 568 Abs. 2, Art. 571, 595 Abs. 3, Art. 610, 623, 834. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130. Die Naturalkomputation würde nur dann anzuwenden sein, wenn die Absicht der Kontrahenten vorläge, auch kleinere Zeittheile, als Tage in Betracht zu ziehen. Dies ist jedoch nicht bereits dann anzunehmen, wenn die Kontrahenten die Lade- resp. Ueberliegezeit in Stunden ausgedrückt hatten, sondern nur dann, wenn diese Bezeichnung nach Stunden, nicht mit einer Bezeichnung nach Tagen im alltäglichen Leben völlig gleichbedeutend ist, wie dies z. B. bei 24 Stunden (= 1 Tag), 48 Stunden (= 2 Tage) der Fall ist. (D. H.G.B. Art. 610). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 123 f.

<sup>31)</sup> Sind im Frachtvertrage bloß die Sonntage ausgeschlossen, so würden auch die

nicht ausser Betracht bleiben; <sup>32)</sup> ebensowenig die Tage, an denen der Befrachter durch Zufall an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Dagegen werden in die Wartezeit die Tage nicht eingerechnet, an denen ein Zufall, namentlich Wind und Wetter die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff verhindert, <sup>33)</sup> wenn nicht der Verfrachter sich ausbedungen hat, dass die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendet sein müsse, <sup>34)</sup> und stets hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld, wenn die Verhinderung bewirkte, dass er über die Ladezeit hinaus hat warten müssen. <sup>35)</sup> Hat der Zufall aber die Uebernahme der Ladung Seitens des Schiffs (z. B. weil dieses des Wetters wegen den Ladungsplatz verlassen musste) verhindert, <sup>36)</sup> so werden die Tage, während welcher dies der Fall war, nicht in Ansatz gebracht, <sup>37)</sup>

nicht auf einen Sonntag fallenden Festtage ausgeschlossen sein. A. M. Entsch. des R.O.H.G. VI S. 93 f. Vgl. mein Seer. I S. 205 f.

<sup>32)</sup> Hierbei ist zu beachten, dass, wenn die Sonn- und Festtage bei Berechnung der Lade = (Lösch =) resp. Ueberliegezeit in Ansatz gebracht werden sollen, der Schiffer nicht etwa verpflichtet ist, die Mannschaft zur Vornahme der Lade- (resp. Lösch-) Arbeiten an diesen Tagen anzuhalten. Wie denn bei der Festsetzung der Lade- (resp. Lösch-)zeit keineswegs von der Voraussetzung ausgegangen wird, dass dem Befrachter resp. Destinatär wirklich so viele Tage für die Lade- und Löscharbeit zur Verfügung stehen würden, als die vereinbarte Zeit beträgt. Erfahrungsmässig machen vielmehr Lade- und Löscharbeit bedeutend grössere Zeiträume aus, als zur Beladung resp. Entlöschung wirklich erforderlich sein würden. Der Grund hierfür ist eben darin zu suchen, dass unvorhergesehene Zufälle Laden und Löschen an einigen Tagen hindern können, auch an den in die Frist fallenden Sonn- und Festtagen, die sich nicht von vornherein berechnen lassen, die Arbeit regelmässig ruhen muss. Prot. V S. 2096—2098. Voigt im Neuen Archiv II S. 221 f. Entsch. des R.O.H.G. XX S. 417. — In Frankreich ist es bestritten, ob in Ermangelung einer Vereinbarung Sonn- und Festtage bei Berechnung der Ladezeit mitzuzählen sind oder nicht (Desjardins III S. 474 ff.). In England ist die zur Berechnung der Ladezeit gebrauchte Bezeichnung „days“ (ohne weiteren Zusatz) für gleichbedeutend mit „running days“ zu nehmen, so dass also die Sonntage mitgezählt werden; vorausgesetzt, dass nicht durch Lokalgebräuche etwas anderes angeordnet ist. Aus diesem Grunde wird denn auch für den Londoner Hafen das Wort „days“ für „working days“ genommen. S. Maclachlan S. 493.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 574. Durch diese und die folgenden Bestimmungen sind die Streitfragen entschieden, die sich in den fremden Rechten darüber finden. Vgl. über das Französische Recht: Laurin bei Cresp II S. 159 ff., Desjardins III S. 628 ff.

<sup>34)</sup> D. H.G.B. Art. 577.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 575.

<sup>36)</sup> Hierunter fällt an sich noch nicht die blosse Existenz eines „regular turn“ in einem Seeplatze in Verbindung mit dem Umstand, dass ein Schiff wegen Konkurrenz mit früher eingetroffenen und deshalb ein Vorzugsrecht geniessenden Schiffen erst nach deren Abfertigung an eine gewisse Ladestelle anlegen kann. Vielmehr ist weiter noch erforderlich, dass der Ablader nicht in der Lage ist, an einer anderen Stelle, als an derjenigen, für die regular turn besteht, dem Schiffe die Ladung zu geben und der Ablader nicht selbst es verschuldet, dass in Folge des bestehenden regular turn die Abfertigung des Schiffs verzögert wurde (z. B. dadurch, dass er nicht die ganze Ladung bereit stellte, in Folge wovon das Schiff seine Priorität verlor und dem folgenden Schiff Platz machen musste). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 227 ff.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. Art. 574 Abs. 2 Ziff. 2.

weder soweit die Wartezeit, noch soweit die Ueberliegezeit in Frage steht, so dass also der Verfrachter für die Tage, die er aus diesem Grunde länger hat warten müssen, kein Liegegeld beanspruchen kann, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eingetreten ist.<sup>38)</sup> Die angegebenen Grundsätze kommen jedoch für die Berechnung der Ladezeit nur dann zur Anwendung, wenn deren Dauer auf Vertrag beruht, oder durch den Richter zu arbiträren ist, nicht aber, wenn dafür örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche maassgebend sind. Alsdann nemlich sind die letzteren zur Anwendung zu bringen, soweit sie von dem allgemeinen Gesetz abweichende Bestimmungen enthalten.<sup>39)</sup>

VII. Die **Höhe des Liegegeldes** kann durch Vertrag festgesetzt werden. Ist dies nicht der Fall, so wird es nach billigem Ermessen durch den Richter festgesetzt, der hierbei Sachverständige zuzuziehen berechtigt, aber nicht verpflichtet ist.<sup>40)</sup> Bei dieser Festsetzung ist Rücksicht zu nehmen auf die Heuerbeträge und Unterhaltungskosten der Schiffsbesatzung, den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst, sowie auf die sonstigen näheren Umstände des konkreten Falls.<sup>41)</sup> Doch braucht das dem Verfrachter zugebilligte Liegegeld nicht gerade notwendiger Weise den Unkosten und dem entgangenen Verdienst gleichzukommen, indem für den Richter auch sehr wohl die in dem Hafen übliche Höhe der Liegegelder bestimmend sein kann.<sup>42)</sup>

VIII. Ist die Ladezeit, und falls noch eine Ueberliegezeit vereinbart ist, auch diese verstrichen, so darf der Verfrachter doch nicht ohne Weiteres gleich die fernere Annahme von Ladung verweigern; vielmehr ist er hierzu nur dann berechtigt, wenn er drei Tage vor Ablauf der Ladezeit resp. Ueberliegezeit seinen Willen, nicht länger zu warten, dem Befrachter erklärt hat. Hat die Erklärung nicht stattgefunden, so **läuft die Wartezeit erst ab**, wenn dieselbe nachgeholt und seitdem drei Tage verflossen sind.<sup>43)</sup> Wird hierdurch die Ladezeit —

<sup>38)</sup> D. H.G.B. Art. 575.

<sup>39)</sup> D. H.G.B. Art. 576. Nicht zu verwechseln mit den für die Dauer der Ladezeit maassgebenden (d. h. dieselbe in Tagen oder in ähnlicher Weise ausdrückenden) örtlichen Verordnungen resp. Ortsgebräuchen sind Ortsrechte, welche Normen für die Berechnung der Ladezeit aufstellen, indem sie z. B. gewisse Tage nicht in Ansatz bringen lassen. Der Art. 576 unterscheidet ganz deutlich zwischen Dauer und Berechnung der Ladezeit, und lässt nur die die Dauer der Ladezeit normirenden örtlichen Bestimmungen den Artt. 574 und 575 vorgehen. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 135 f., des R.G.Civ.S. III S. 149 f.

<sup>40)</sup> „Nothigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen“: D. H.G.B. Art. 573 Abs. 1. Die Parteien haben also kein Recht, diese Zuziehung zu verlangen: Entsch. des R.O.H.G. V S. 141, XI S. 338. Der Richter ist auch an den Ausspruch der Sachverständigen nicht gebunden: Entsch. des R.O.H.G. V S. 151.

<sup>41)</sup> D. H.G.B. Art. 573 Abs. 2.

<sup>42)</sup> Prot. V S. 2113 f.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. Art. 571. Die Erklärung kann formlos stattfinden, doch darf, wie bei der für die Beendigung der Ladezeit vorgeschriebenen Erklärung der Verfrachter darüber eine öffentliche Urkunde auf Kosten des Befrachters errichten lassen, wenn dieser sich weigert, den Empfang der Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen: Art. 572.

neben welcher nicht noch eine Ueberliegezeit vereinbart ist — überschritten, so erhalten die darüber hinausliegenden Tage nicht etwa den Charakter von Ueberliegetagen, für welche Liegegeld zu entrichten wäre, indem nach dem D. H.G.B. eine Ueberliegezeit nur durch Vertrag entstehen kann; vielmehr wird lediglich die Ladezeit verlängert. Ebenso wird aber auch die Ueberliegezeit erweitert, wenn die in Rede stehende Erklärung später als drei Tage vor deren Ablauf abgegeben wäre. Mit dem Ende dieser dreitägigen Kündigungsfrist geht auch die Ueberliegezeit zu Ende. Es hat demgemäss der Verfrachter, wenn das Schiff länger liegen bleibt, keinen weiteren Anspruch auf Liegegeld, es müsste denn der Befrachter mit der Abladung fortfahren, weil alsdann durch stillschweigendes Uebereinkommen eine Verlängerung der Ueberliegezeit stattgefunden hätte.

Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten (einem Geschäftsfreunde, Bevollmächtigten) erhalten, und ist dieser ungeachtet der von jenem in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln, so hat der Verfrachter den Befrachter hiervon schleunigst — wo es der Geschäftsgebrauch mit sich bringt auch telegraphisch — zu benachrichtigen. Eben dasselbe hat er zu thun, wenn der Dritte sich zwar meldet, aber die Lieferung der Ladung verweigert; es müsste denn dieser der Bevollmächtigte des Befrachters und dem Verfrachter als solcher seitens des Befrachters bezeichnet sein.<sup>44)</sup> Durch diese Benachrichtigung soll dem Befrachter Gelegenheit geboten werden, für eine anderweitige Abladung zu sorgen. Daher hat der Verfrachter, nachdem sie stattgefunden, bis zum Ablauf der Ladezeit auf die Abladung zu warten; — aber nicht länger, selbst wenn eine Ueberliegezeit vereinbart war — er müsste denn von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten desselben eine entgegengesetzte Anweisung erhalten, und zwar innerhalb der Ladezeit. Einer erst nach Ablauf der letzteren eingegangenen Anweisung braucht er nicht mehr Folge zu leisten. Hierbei gilt noch die Regel, dass, wenn für die Lade- und Löschezit zusammen eine ungetheilte Frist bestimmt ist, die Hälfte dieser Frist als Ladezeit anzusehen ist.<sup>45)</sup>

IX. Wenn der Befrachter während der Wartezeit die **Abladung nicht vollständig bewirkt**, so darf der Verfrachter, wofern jener nicht vom Vertrage zurücktritt, die Reise antreten und hat Anspruch auf die volle Fracht, das etwaige Liegegeld und Ersatz der etwaigen Mehrkosten, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung, durch die Nothwendigkeit Ballast einzunehmen, oder infolge der Nothwendigkeit, mit einem höheren Betrage, als bei voller Ladung zur Havariégrosse beizutragen, entstehen. Ausserdem kann er, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, Bestellung anderweiter Sicherheit fordern.<sup>46)</sup> Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit gar keine Ladung geliefert, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem Vertrage nicht länger gebunden und befugt, gegen den Befrachter

<sup>44)</sup> Der Weigerung des Bevollmächtigten würde dieselbe Bedeutung, wie der des Befrachters selbst beizulegen sein.

<sup>45)</sup> D. H.G.B. Art. 578.

<sup>46)</sup> D. H.G.B. Art. 580.

der Fautfracht entsprechende Entschädigungsansprüche geltend zu machen,<sup>47)</sup> welche, wie diese, verschieden sind, je nachdem es sich um einfache oder kombinierte Reisen handelt.<sup>48)</sup>

X. Diese Grundsätze gelten ebensowohl, wenn der Frachtvertrag das Schiff im Ganzen zum Gegenstande hat,<sup>49)</sup> als wenn nur ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum desselben verfrachtet ist.<sup>50)</sup> Steht ein **Stückgütervertrag** in Frage, so ist von einer gesetzlichen Ladezeit, welche die Anzeige des Schiffers von der Ladebereitschaft voraussetzt, keine Rede; vielmehr hat der Befrachter auf die Aufforderung des Schiffers die **Abladung ohne Verzug zu bewirken**. Er hat daher mit derselben nicht erst an dem auf die Aufforderung folgenden Tage, sondern an demselben Tage — soweit dies mit Rücksicht auf die Tageszeit, zu welcher dieselbe erging, möglich ist — den Anfang zu machen und damit, vorausgesetzt dass die Umstände (z. B. die Witterungsverhältnisse) es zulassen, ohne Unterbrechung fortzufahren.<sup>51)</sup> Natürlich kann vertragsmässig, oder auch usanzmässig eine Ladezeit resp. Ueberliegezeit festgesetzt sein, für deren Berechnung im Zweifel die vom D. H.G.B. für die Verfrachtung eines ganzen Schiffs aufgestellten Grundsätze analog zur Anwendung

<sup>47)</sup> D. H.G.B. Art. 586. Wäre der Verfrachter nach Ablauf der Wartezeit noch liegen geblieben, und hätte er nachträglich die Ladung eingenommen, so würde er nicht ausser der ganzen stipulirten Fracht noch Fautfracht verlangen dürfen. Das Gesetz erklärt nämlich den Vertrag für den Verfrachter nur für nicht verbindlich, aber nicht für nichtig. Nimmt daher der Verfrachter die in dem Frachtvertrage bezeichnete Ladung noch ein, so gibt er damit zu erkennen, dass er denselben noch als zu Recht bestehend betrachtet. Vgl. Prot. VIII S. 3878 f.

<sup>48)</sup> Bei kombinierten Reisen würde der Verfrachter nicht unter allen Umständen vom Vertrage sich lossagen können, wenn er in einem der anzulaufenden Häfen keine Ladung erhielt. Es sind vielmehr folgende Fälle zu unterscheiden: 1. Weist der Befrachter den Verfrachter, statt ihm Ladung zu liefern, an, den nächsten der kontraktlichen Häfen behufs Einnahme von Ladung anzulaufen, so hat derselbe dieser Weisung Folge zu leisten (arg. des Art. 579 des D. H.G.B.); hat jedoch natürlich Anspruch auf vollständige Schadloshaltung, ganz wie beim Antritt der Reise mit nur theilweiser Ladung (s. S. 143). 2. Soll der Verfrachter nicht vom Befrachter, sondern von einem Dritten in dem betreffenden Hafen die Ladung erhalten, und liefert dieser Dritte keine Ladung, oder ist er nicht aufzufinden, so hat jener hiervon den Befrachter in Kenntniss zu setzen und dessen Verhaltensregeln während der Ladezeit abzuwarten (Art. 578 des D. H.G.B.). Wäre eine solche Benachrichtigung des Befrachters nicht möglich, so würde der Schiffer nach Art. 504 des D. H.G.B. verpflichtet sein, nach dem nächsten Hafen zu segeln, um dort Ladung zu erhalten, es müsste denn die Vergeblichkeit eines solchen Schritts klar vorliegen. In den übrigen Fällen freilich würde der Verfrachter an den Vertrag nicht gebunden sein, wenn er auch nur im ersten Hafen keine Ladung erhielt. Vgl. Lewis, Seer. I S. 219 f.

<sup>49)</sup> D. H.G.B. Art. 568.

<sup>50)</sup> D. H.G.B. Art. 588 Abs. 1.

<sup>51)</sup> D. H.G.B. Art. 589 Abs. 1. Das Gesetz sagt, der Befrachter hat die Abladung ohne Verzug zu bewirken. Die mora wird aber ausgeschlossen durch äussere (nicht in der Person des Verpflichteten liegende) Hindernisse, welche die vorzunehmende Handlung unmöglich machen. Vgl. L. 23 pr. De usuris (22, 1).

zu bringen sind,<sup>52)</sup> nur dass hier nicht die Anzeige der Ladebereitschaft, sondern die Aufforderung zur Abladung für den Beginn der Ladezeit maassgebend ist.<sup>53)</sup> Ist der Befrachter mit der Abladung säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, vielmehr kann er die Reise auch ohne dieselben antreten und trotzdem den Anspruch auf die volle Fracht gegen den Befrachter geltend machen. Doch muss er sich gefallen lassen, dass davon die Fracht für solche Güter abgezogen wird, die er an Stelle der nicht gelieferten angenommen hat.<sup>54)</sup> Zur Geltendmachung des Anspruchs wird vorausgesetzt, dass der Verfrachter vor der Abreise seine dahin gehende Absicht dem Befrachter kund gethan hat.<sup>55)</sup>

## § 32.

## C. Antritt der Reise.

Nach beendeter Abladung hat der Schiffer, sobald Wetter und Wind es gestatten, die Reise anzutreten.<sup>1)</sup> Die von ihm zu beschaffenden Schiffspapiere hat er so zeitig zu besorgen, dass dadurch — soweit es an ihm liegt — kein Aufschub der Reise erfolgt. Dies gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, mit der die Frachtverträge auszuführen sind. Eine besondere Bestimmung gilt indess beim Stückgütervertrage. Natürlich hat auch bei diesem der Schiffer die Reise anzutreten, sobald er eine volle Ladung hat. Und hierbei hat es sein Bewenden, wenn der Satz, dass der Schiffer nur mit genügender Ladung zu fahren verpflichtet ist, ausdrücklich oder stillschweigend durch den Frachtvertrag aufgestellt ist, oder im Ortsrecht seine Begründung hat. Hat der Verfrachter sich ausdrücklich verpflichtet, an einem bestimmten Termin abzusegeln, so ist dieser inne zu halten. Ist jedoch der Zeitpunkt der Abreise nicht festgesetzt oder — was damit gleichbedeutend ist — desselben nur mit unbestimmten Ausdrücken (wie z. B. „sobald als möglich“) Erwähnung gethan, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach den Umständen des Falls den Termin zu bestimmen, über den hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden darf.<sup>2)</sup> In einem solchen Fall besteht nemlich unter den Kontrahenten darin Uebereinstimmung, dass dem Verfrachter Zeit zur Erlangung einer ausreichenden Ladung zu lassen ist, dass derselbe aber, wenn er innerhalb einer angemessenen, mit den Interessen des Befrachters verträglichen, Frist keine solche erhalten, auch ohne eine volle Ladung die Reise anzutreten hat.<sup>3)</sup>

<sup>52)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130.

<sup>53)</sup> Dass auch hier die Ladezeit erst am Tage nach der Aufforderung ihren Anfang nimmt, geht schon aus der im D. H.G.B. herrschenden Civilkomputation hervor.

<sup>54)</sup> D. H.G.B. Art. 589 Abs. 2.

<sup>55)</sup> D. H.G.B. Art. 589 Abs. 3. Diese Erklärung ist ebenso formlos wie die über die Beendigung der Ladezeit abzugebende; und gilt eben dasselbe wie hierbei über die Aufnahme eines förmlichen Protestes (s. o. S. 140).

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 483 Abs. 1.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 591.

<sup>3)</sup> Prot. V S. 2190—2193.

## § 33.

## D. Die Löschung.

I. Ueber die Löschung der Ladung gelten im Grossen und Ganzen dieselben Grundsätze, wie über die Einladung. Auch behufs der Löschung hat der Schiffer das Schiff an den dazu geeigneten Platz hinzulegen. Und zwar steht zunächst dem Destinatär — dem Befrachter, wenn von diesem die Güter abgenommen werden<sup>1)</sup> — oder wenn deren mehrere sind, sämtlichen Empfängern das Recht zu, diesen Platz zu bestimmen.<sup>2)</sup> Ist dies jedoch nicht rechtzeitig<sup>3)</sup> geschehen, oder gehen die Anweisungen der Empfänger hinsichtlich des Löschplatzes auseinander, oder kann die Anweisung des Empfängers wegen der Wassertiefe, wegen der Sicherheit des Schiffs, wegen der örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen<sup>4)</sup> nicht befolgt werden, so ist am ortsüblichen Löschplatze<sup>5)</sup> anzulegen.<sup>6)</sup>

II. Auch hinsichtlich der Verpflichtung des einen oder des anderen Theils, die **Kosten der Löschung** zu tragen, entscheidet an erster Stelle der Vertrag, an zweiter Stelle das lokale Recht (d. h. Verordnung oder Usanz) des Löschungshafens, und wenn weder der eine noch das andere eine Anordnung darüber enthält, das H.G.B. Nach diesem aber hat die Kosten der Ausladung aus dem Schiff der Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung (einschliesslich der Kosten des Abwägens, Messens u. s. w., wenn die Fracht nach Gewicht, Maass oder Zahl der Güter bedungen ist) der Destinatär zu tragen.<sup>7)</sup>

III. Für die **Zeit**, innerhalb welcher die Ladung vom Empfänger — resp. vom Befrachter, wenn diese an ihn abzuliefern<sup>8)</sup> — abzunehmen ist, gelten die

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 629 Abs. 2.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 593.

<sup>3)</sup> S. hierüber oben S. 131 Not. 14. Das Brem. Ges. wegen Löschung der Seeschiffe v. 12. Febr. 1866 (in seiner durch Ges. v. 6. Mai 1877 und v. 2. Novbr. 1879 abgeänderten Gestalt neu verkündet durch Bekanntmachung v. 20. Novbr. 1879) § 1 verordnet in dieser Beziehung, dass eine Anweisung noch als rechtzeitig gilt, wenn sie innerhalb der nächsten 24 Stunden nach Ankunft des Schiffs auf der Rhede von Bremerhafen erfolgte.

<sup>4)</sup> Die örtlichen Verordnungen können auch die Wahlfreiheit des Destinatärs oder des Schiffers unter bestimmten Umständen beschränken. So verordnet das Brem. Ges. betr. die Löschung der Seeschiffe § 2, dass in den Monaten November bis Februar einschliesslich, und sobald ausserdem die Weser nicht frei von Eis ist, weder der Ladungsempfänger einen Platz zum Löschen der Ladung anweisen, noch der Schiffer in Ermangelung einer Anweisung einen Löschplatz wählen darf, der nicht mit der Stadt Bremen durch die Eisenbahn verbunden ist.

<sup>5)</sup> Natürlich wird der Schiffer von mehreren ortsüblichen Löschplätzen den wählen, welcher die Sicherheit des Schiffs nicht gefährdet. Vgl. über die Pflicht des Schiffers, an einem solchen anzulegen, wenn derselbe ihm vom Destinatär angewiesen wird, oben S. 131 Not. 15.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 593.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 594.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 629 Abs. 2.

gleichen Vorschriften wie in Betreff der Abladung. Demgemäss unterscheidet man auch hier beim Chartervertrag<sup>9)</sup> **Löschzeit**, für deren Benutzung ein besonderes Aequivalent nicht zu entrichten, wenn es nicht vertragsmässig festgesetzt ist, und **Ueberliegezeit**, welche der Destinatar nur dann beanspruchen darf, wenn sie durch Vertrag zugebilligt ist, und für welche eine Vergütung (Liegegeld) zu zahlen ist.<sup>10)</sup> Ebenso kann das Liegegeld durch Vertrag bestimmt werden, sonst aber wird es in derselben Weise, wie bei der Einnahme der Ladung, durch den Richter festgesetzt.<sup>11)</sup> Der Anfang der Löschzeit setzt die Löschbereitschaft des Schiffers — die aber ihrerseits nicht von der vorgängigen Einnahme des Lösungsplatzes abhängig ist<sup>12)</sup> — und die Benachrichtigung des Destinatars hiervon voraus, und zwar beginnt sie mit dem Tage nach dieser Meldung.<sup>13)</sup> Die Benachrichtigung muss, wenn sie den Beginn der Löschzeit zur Folge haben soll, an den erfolgen, welcher zur Empfangnahme der Ladung berechtigt ist, also sobald ein Konnossement ausgestellt ist, an den Inhaber eines ihn zur Empfangnahme legitimirenden Konnossements.<sup>14)</sup> Die Anzeige erfolgt durch öffentliche Bekanntmachung in der ortsüblichen Weise, wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist.<sup>15)</sup>

Für die Dauer der Löschzeit ist, ganz wie für die der Ladezeit, maassgebend an erster Stelle der Vertrag, an zweiter das Ortsrecht des Löscharafens.<sup>16)</sup> In Ermangelung von beiden wird dieselbe den Umständen des Falls entsprechend arbitrirt. Auch die Dauer der Ueberliegezeit kann durch Vertrag festgestellt werden; ist dies nicht der Fall,<sup>17)</sup> so normirt sie das Gesetz auf 14 Tage.<sup>18)</sup> Ist für die Lade- und Löschzeit eine gemeinschaftliche Frist gesetzt, so ist diese nicht etwa zur Hälfte auf die erstere, zur Hälfte auf die letztere zu rechnen; vielmehr hat die Festsetzung einer solchen ungetheilten Frist gerade den Zweck, den Betheiligten einen gewissen Spielraum in der Benutzung derselben zu gewähren, so dass der nicht zum Laden benutzte Theil der ganzen Frist

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 1, Art. 604.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 4 u. 5.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 6 in Verbind. mit Art. 573.

<sup>12)</sup> S. o. S. 137 f.

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 1 u. 3.

<sup>14)</sup> So hat denn auch das R.O.H.G. es ausgesprochen, dass die Löschbereitschafts-Erklärung, welche dem Befrachter gegenüber abgegeben wurde, für den die Ladung zwar materiell bestimmt war, der sich aber nicht im Besitz des darüber ausgestellten Order-Konnossements befand, nicht den Beginn der Löschzeit herbeiführe: Entsch. des R.O.H.G. XV S. 229.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 595 Abs. 2.

<sup>16)</sup> Eine solche örtliche Verordnung enthält das Bremer Gesetz wegen Löschung der Seeschiffe v. 12. Febr. 1866 (mit den Modifikationen v. 6. Mai 1877 u. 2. Novbr. 1879).

<sup>17)</sup> Dem Falle, wo dem Destinatar durch den Frachtvertrag Ueberliegezeit ohne Angabe der Dauer zugebilligt ist, wird der gleichgestellt wo in demselben in betreff des Liegegeldes (natürlich falls der Destinatar die Löschzeit überschreitet) etwas festgesetzt wird.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 596.



eben die Löszeit bildet.<sup>19)</sup> Umgekehrt dürfen, wenn für Lade- und Löszeit gesonderte Fristen fixirt sind (z. B. 14 Tage zum Laden, 8 Tage zum Löschen) diese Fristen nicht als eine gemeinschaftliche ungetheilte Frist behandelt und demgemäss die nicht zum Laden benutzten Tage nicht zum Löschen verwendet werden; es müsste denn das Entgegengesetzte unzweifelhaft von den Kontrahenten beabsichtigt sein.<sup>20)</sup>

Ueber die Berechnung der Lös- und Ueberliegezeit gelten ganz dieselben Bestimmungen, wie für die Lade- und Ueberliegezeit. Auch hier werden, soweit nicht das für die Dauer der Löszeit etwa maassgebende Ortsrecht etwas anderes verordnet, die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gerechnet, wobei nur ausser Ansatz bleiben die Tage, an denen entweder der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung vom Schiffe an das Land, oder die Ausladung aus dem Schiffe verhindert ist, erstere jedoch nur mit Rücksicht auf die Frage, ob die Frist, während welcher der Verfrachter auf die Löschung zu warten verpflichtet, verstrichen ist,<sup>21)</sup> letztere ausserdem auch mit Rücksicht auf die, ob Liegegeld zu entrichten ist.<sup>22)</sup> Ebenso gelten in betreff der Voraussetzungen der Ueberliegezeit die bei der Lehre von der Einnahme der Ladung angegebenen Regeln; d. h. die Ueberliegezeit beginnt von selbst mit dem Ablauf der Löszeit, wenn die Dauer dieser letzteren durch Vertrag festgesetzt ist, sonst wird für den Anfang eine eben solche Erklärung des Verfrachters über den Ablauf der Löszeit, wie bei der Beladung über den Ablauf der Ladezeit vorausgesetzt.<sup>23)</sup>

Beim Stückgüter-Vertrage<sup>24)</sup> hat der Destinatar — wenn nicht etwa vertragsmässig eine Löszeit festgesetzt ist — die Güter auf die Aufforderung des

<sup>19)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 220 f. Die ganz singuläre Bestimmung des Art. 578 Abs. 2 darf nicht auf den in Rede stehenden Fall analog ausgedehnt werden, wie sie denn ausdrücklich auf den im Abs. 1 des Art. 578 behandelten Fall beschränkt wird.

<sup>20)</sup> Voigt im Neuen Archiv II S. 220 f. In Frankreich spricht man in dem Fall, wo die Fristen getrennt bleiben müssen, von *jours de planche non reversibles*, im Gegensatz zu *jours de planche reversibles*, wobei die eine Frist durch die andere ergänzt werden darf.

<sup>21)</sup> Hier, wie beim Einnehmen der Ladung wird diese Frist durch die Verhinderung des Transports jeder Art von Ladung nicht verlängert, wenn der Verfrachter sich ausbedungen hat, dass die Löschung bis zu einem bestimmten Tage vollendet sein müsse.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 598—601.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 597; s. o. S. 139 f.

<sup>24)</sup> Wenn bei einem Chartervertrag der Befrachter mehrere Destinatäre bezeichnet hat, so wird durch diese Thatsache natürlich nicht die Anwendung der bei dem genannten Vertrage geltenden Grundsätze über die Löschung ausgeschlossen. Hat dagegen bei Verfrachtung des ganzen Schiffs, eines quoten Theils oder eines bestimmten Raumes desselben der Befrachter nicht unmittelbar mehrere Destinatäre bestimmt, sondern verschiedene Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so sind für die Empfänger dieser Stückgüter die beim Stückgütervertrage geltenden Grundsätze über die Löschung maassgebend (vgl. Prot. VIII S. 3991). Für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters ist dies jedoch einflusslos. Diese stehen lediglich unter den (in den Art. 595—603 des H.G.B. enthaltenen) Regeln des Chartervertrages über die Löschung: D. H.G.B. Art. 606.

Schiffers ohne Verzug<sup>25)</sup> abzunehmen. Die Aufforderung erfolgt durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise, wenn der Empfänger dem Schiffer nicht bekannt ist.<sup>26)</sup>

IV. Wenn der Empfänger zur Abnahme der Güter sich bereit erklärt hat, trotzdem aber diese über die von ihm einzuhaltenden Fristen **verzögert**, so darf der Schiffer die Güter unter Benachrichtigung desselben **deponiren**. Er ist hierzu nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet und hat gleichzeitig den Befrachter davon in Kenntniss zu setzen, wenn der Empfänger 1. die Annahme der Güter verweigert, 2. auf die Anzeige des Schiffers von der Löschbereitschaft sich darüber, ob er die Ladung annehmen wolle oder nicht, überhaupt nicht erklärt, 3. nicht zu ermitteln ist.<sup>27)</sup> Die Benachrichtigung hat beim Chartervertrag persönlich zu erfolgen, beim Stückgütervertrag genügt eine öffentliche in ortsüblicher Weise (z. B. durch öffentliche Blätter, Anschlag an der Börse) bewirkte Bekanntmachung am Löschungsorte.<sup>28)</sup> Unterlässt oder verzögert der Schiffer die Niederlegung der Güter, wie die Benachrichtigung des Befrachters in den Fällen, wo ihn das Gesetz hierzu verpflichtet, so haftet er für allen daraus erwachsenen Schaden dem Befrachter, dem Empfänger und den übrigen Ladungsinteressenten,<sup>29)</sup> wenn solche vorhanden. Den zuletzt genannten Personen haftet er auch dann, wenn er die Deposition in den Fällen, wo er nur dazu berechtigt ist, unterlässt,<sup>30)</sup> da ein ordentlicher Schiffer alle zulässigen und im Seeverkehr üblichen Maassnahmen zu treffen hat, die geeignet sind, die Ladungsinteressenten vor Nachtheil zu bewahren.<sup>31)</sup> Die Beobachtung der genannten Pflichten seitens des Schiffers erscheint jedoch nicht etwa als die formelle Voraussetzung für die Geltendmachung der Forderungen des Verfrachters.<sup>32)</sup>

Ist durch die Säumniss des Empfängers oder das Niederlegungsverfahren beim Chartervertrag die Löschezit, beim Stückgütervertrag — wenn nicht etwa eine Löschezit vertragsmässig festgesetzt ist — die nach sachverständigem Ermessen zum Löschen erforderliche Frist überschritten, so kann der Verfrachter

<sup>25)</sup> Vgl. oben S. 144.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. Art. 605 Abs. 1.

<sup>27)</sup> D. H.G.B. Art. 602.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 605 Abs. 2.

<sup>29)</sup> Diese können dadurch Schaden erleiden, dass die Ausladung ihrer Güter — welche vor den durch die Destinatare nicht abgenommenen nicht bewirkt werden konnte — durch Unterlassung der Niederlegung verzögert wird, in der Zwischenzeit aber der Preis der betreffenden Güter gesunken ist; vgl. Prot. V S. 2253 f.

<sup>30)</sup> Vgl. Prot. V S. 2254.

<sup>31)</sup> Das Brem. Ges. wegen Löschung der Seeschiffe v. 12. Febr. 1866 § 3 verpflichtet den Schiffer noch ausdrücklich, auf Verlangen eines oder mehrerer der beteiligten Destinatare die Empfänger von Stückgütern zur unverzüglichen Empfangnahme derselben anzuhalten und im Fall der Verzögerung die Güter niederzulegen. Nach dem im Text gesagten bedarf es einer solchen Vorschrift gar nicht, um den Schiffer für den aus der Unterlassung der Niederlegung der Güter den übrigen Ladungsinteressenten erwachsenen Schaden verantwortlich zu machen.

<sup>32)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 231 f.

Ersatz des ihm dadurch verursachten Schadens fordern.<sup>33)</sup> Hierzu ist es jedoch erforderlich, sowohl dass die Existenz und die Höhe des Schadens dargethan werden, als auch dass die Unterlassung oder Verzögerung der Löschung vom Empfänger verschuldet war.<sup>34)</sup> Aber auch wenn dieser Nachweis nicht geführt werden kann, ist der Empfänger zur Zahlung von Liegegeld (das soweit es nicht durch Vertrag normirt, vom Richter festzusetzen ist) verpflichtet, es müsste denn der Zeitaufwand in einem Verschulden des Schiffers seinen Grund haben.<sup>35)</sup> Wurde durch die Zögerung die etwa vereinbarte Ueberliegezeit nicht überschritten, so kann in keinem Fall mehr, als das Liegegeld vom Verfrachter beansprucht werden, weil der Empfänger alsdann das ihm vertragsmässig zustehende Recht ausgeübt hat, die gedachte Frist gegen Entrichtung von Liegegeld zu benutzen.<sup>36)</sup>

## § 34.

## E. Verantwortlichkeit des Verfrachters aus dem Frachtvertrage.

I. Der Verfrachter übernimmt durch den Frachtvertrag die Verpflichtung, die Güter dem Vertrage gemäss — also auch innerhalb der vereinbarten, oder, was die Regel sein wird, der der Beschaffenheit der Reise entsprechenden Zeit — nach dem Bestimmungsort zu transportiren und haftet hierbei für jeden Schaden, welchen er durch *dolus* oder (irgend eine) *culpa* verschuldet. Ja, wenn der Schaden durch die mangelhafte Beschaffenheit des Schiffs entstanden ist, so ist die Verantwortlichkeit desselben noch eine weitergehende.<sup>1)</sup> Ferner haftet derselbe für jeden Schaden, welcher durch ein bei Ausführung der Dienstverrichtungen vorgekommenes Verschulden der Besatzung verursacht ist,<sup>2)</sup> selbst wenn ihn bei der Auswahl der Mitglieder derselben keine *culpa* trifft; hier allerdings nur bis

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 603, 604, 605 Abs. 3.

<sup>34)</sup> Prot. V S. 2254.

<sup>35)</sup> Es ist dies eine positive, im Interesse der Rhederei gegebene Vorschrift. Man ging von der Voraussetzung aus, dass dem Verfrachter stets durch längeres Warten ein Schaden zugefügt und dass dieser Schaden schwerlich jemals weniger als das Liegegeld betragen würde; sowie dass der Nachweis des Interesses seitens des Verfrachters meist so schwierig und mit solchen Weitläufigkeiten verbunden sein würde, dass dieser oftmals auf die Geltendmachung seines Rechts würde verzichten müssen. Vgl. Prot. V S. 2252 f.

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 603, 605. Für den Stückgüter-Vertrag hat das Gesetz (Art. 605) den Anspruch auf vollen (das Liegegeld übersteigenden) Schadensersatz nicht ausdrücklich auf die die etwa vereinbarte Ueberliegezeit überschreitende Frist beschränkt, weil bei diesem Vertrage eine vertragsmässige Ueberliegezeit überaus selten vorkommt. Sollte eine solche aber festgesetzt sein, so würde aus den im Texte angegebenen Gründen ebensowenig wie beim Chartervertrage für die Dauer derselben ein das Liegegeld überschreitender Schadensersatz gefordert werden können, da von einem Schaden, der dem Verfrachter durch die Zurückhaltung seines Schiffs während der Ueberliegezeit und gegen Entrichtung des Liegegeldes verursacht worden wäre, nicht gesprochen werden könnte.

<sup>1)</sup> S. oben S. 129 f.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 451.

auf den Betrag der *fortune de mer*.<sup>3)</sup> Das Recht — das alte sowohl wie das moderne — ist jedoch bei dieser Haftung nicht stehen geblieben, mit Rücksicht auf die Lage, in der sich der Befrachter dem Verfrachter gegenüber befindet. Wäre nemlich ein Verschulden des letzteren oder der Personen, für welche er haftet, die *conditio sine qua non* für den Ersatzanspruch des Befrachters resp. Destinatars, so würde dieser meist auf die Geltendmachung eines solchen verzichten müssen, da er regelmässig nicht in der Lage sein wird, den Beweis einer Nachlässigkeit oder Sorglosigkeit zu erbringen.<sup>4)</sup> Hierauf beruhen die für den Frachtverkehr zur See, nicht minder wie zu Lande maassgebenden Grundsätze des römischen *Rezeptums*,<sup>5)</sup> welche auch durch die früheren und jetzt geltenden Seerechte zur Anerkennung gelangt sind. Sie laufen darauf hinaus, dass der Schiffer resp. der Verfrachter durch die von ihm selbst oder seinen Leuten auf Grund irgend eines Rechtsgeschäfts erfolgte Annahme der Güter,<sup>6)</sup> die Verbindlichkeit übernimmt, dieselben unbeding und in unbeschädigtem Zustande zu restituiren, resp. für jeden Verlust und jede Beschädigung während der Zeit von der Empfangnahme bis zur Ablieferung derselben, ohne alle Rücksicht auf sein und seiner Leute Verschulden, Entschädigung zu leisten. Bei der Seefracht stützt sich daher nach heutigem Recht der Entschädigungsanspruch nicht auf den Frachtvertrag selbst, sondern auf die mit Rücksicht auf einen Frachtvertrag (mag dessen Abschliessung der Abladung der Güter vorangegangen sein oder erst nachher stattgefunden haben) erfolgte Anbordbringung und Annahme der Güter seitens des Verfrachters oder eines legitimirten Vertreters desselben.<sup>7)</sup> Ein solcher Vertreter kann ausdrücklich bestellt sein, — wie dies bei den grossen Dampfschiffgesellschaften regelmässig der Fall ist — es kann aber auch ein gesetzlicher Vertreter sein. In die letztere Kategorie gehören der Schiffer, der Steuermann<sup>8)</sup> oder eine sonstige Person der Besatzung, die der Schiffer zu

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 452.

<sup>4)</sup> Dies Motiv wird schon von den römischen Juristen geltend gemacht: L. 1 pr. *Nautae caup.* (4, 9). Vgl. Prot. IX S. 4695.

<sup>5)</sup> Vgl. Goldschmidt, *Zeitschr. f. H.R.* III S. 58 ff., S. 331 ff.

<sup>6)</sup> L. 1 pr., L. 3 § 1 *Nautae caup.* (4, 9).

<sup>7)</sup> Wenschon die neueren Seerechte schlechtweg dem Verfrachter die Pflicht auferlegen, für Beschädigung und Verlust der Güter einzustehen, so ist doch auch nach ihnen diese Pflicht an die Annahme der Güter geknüpft, da dieselben eben die Grundsätze des *Rezeptums* sanktionirt haben. Das D. H.G.B. (Art. 607) drückt dies noch deutlicher aus, indem es den Verfrachter für den Schaden haften lässt, „welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.“ Wenn also Güter behufs Transportirung an Bord gebracht werden, der Frachtvertrag aber erst später abgeschlossen wird, so ruht die Verantwortlichkeit *ex recepto* auf dem Verfrachter nicht erst vom letzteren Zeitpunkt, sondern bereits von dem Moment der Entgegennahme der Güter: *Entsch. des R.O.H.G.* XX S. 120 f. Uebrigens ist es nicht wesentlich, dass die Güter in das Schiff eingeladen sind; auch wenn sie noch nicht eingeladen, wird durch die Entgegennahme seitens des Schiffers oder eines Stellvertreters desselben die Haftung des Verfrachters begründet: L. 3 pr. *Nautae caup.* (4, 9).

<sup>8)</sup> Arg. Art. 47, Art. 50 des D. H.G.B.; vgl. *Entsch. des R.O.H.G.* XX S. 122 f.

seinem Vertreter bestellt hat,<sup>9)</sup> natürlich unter der Voraussetzung, dass denselben nicht die Annahme der Güter untersagt, und diese Thatsache dem Befrachter bekannt war.<sup>10)</sup> Die Verantwortlichkeit des Verfrachters besteht nicht nur während der Reise, sondern auch nach der Ankunft im Bestimmungshafen bis zur Ablieferung der Güter selbst. Die Ersatzpflicht cessirt jedoch, wenn der Verlust resp. die Beschädigung verursacht ist 1. durch höhere Gewalt (*vis maior*), 2. durch natürliche Beschaffenheit der Güter, 3. durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung,<sup>11)</sup> 4. wenn der Verlust Kostbarkeiten, Gelder, Werthpapiere betroffen hat und deren Beschaffenheit resp. Werth dem Schiffer bei der Abladung nicht angegeben war.<sup>12)</sup>

1. Der Begriff der **höheren Gewalt** wird ebensowenig in den neueren Gesetzen (dem D. H.G.B. wie den fremden — Franz. Code de comm. art 230: *obstacles de force majeure* —), als im R.R. gegeben. In der Wissenschaft gingen namentlich früher die Ansichten darüber sehr auseinander. Nach der heutzutage herrschenden Ansicht<sup>13)</sup> ist einerseits *vis maior* nicht mit *casus* gleichbedeutend, da gerade das R.R. den *sine culpa* eingetretenen und den *damno fatali* oder durch *vis maior* herbeigeführten Schaden einander gegenüberstellt,<sup>14)</sup> und fallen andererseits darunter nicht lediglich Fälle von wirklich unwiderstehlicher Natur- und Menschengewalt, wie sich dies aus den Anschauungen des Verkehrs und der Stellung gerade der Gewerbetreibenden, denen das Recht eine so strenge Haftung auferlegt, ergibt. *Vis maior* ist vielmehr nicht nur ein Unfall, der Menschenkräfte überhaupt, sondern auch der die Mittel und Kräfte gerade des Verpflichteten übersteigt. Dahin aber sind auch die Unfälle zu rechnen, deren Abwendung einen Kostenaufwand erfordern würde, durch den der Betreffende, weil er dafür kein Aequivalent in der ihm für seine Leistung zu Theil werdenden

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 484.

<sup>10)</sup> L. 11 § 2, L. 17 § 4 De inst. act. (14, 3). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XX S. 121 ff.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 607.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 608.

<sup>13)</sup> Goldschmidt in seiner Zeitschr. III S. 79 ff., Hahn, Comment. zu Art. 395 §§ 10—13, Anschütz, Comment. III S. 434, Entsch. des R.O.H.G. II S. 259 f., VIII S. 30f., S. 160 ff., XII S. 107 ff., Lewis, Seer. I S. 238 ff. Uebrigens tritt uns noch in manchen Untersuchungen der neuesten Zeit eine ganz merkwürdige Uebereinstimmung in der Auffassung des Haftens für *casus* mit Ausnahme der *vis maior* mit der Auffassung des Haftens für *culpa levissima* nach der Lehre von der dreigradigen *culpa* entgegen. Dahin rechne ich auch die Auseinandersetzung von Thöl, H.R. III (Transportgewerbe) S. 40 f. Hiernach ist der Fuhrmann von der Haftung frei, 1. wenn der Unfall unter allen Umständen absolut unabwendbar war, 2. wenn derselbe unter den vorhandenen und als maassgebend anzuerkennenden Umständen absolut unabwendbar war, 3. wenn der Unfall dem absolut unabwendbaren nahe kommt. Der zuletzt genannte Fall wird nemlich dem absolut unabwendbaren Unfall gleich gestellt, weil den Verpflichteten in dem einen wie in dem anderen Falle „auch bei Anlegung des strengsten Maassstabes, auch wenn man von ihm die alleräusserste Anstrengung, Sorgfalt, Peinlichkeit, wie sie nur irgend möglich ist, verlangt, kein Vorwurf trifft.“

\* <sup>14)</sup> L. 3 § 1 Nautae caup. (4, 9).

Gegenleistung fände, pekuniär ruinirt werden würde. Nur die Aufwendungen werden gefordert werden können, die in einem vernünftigen Verhältniss zu dem dadurch zu erreichenden Resultat und dem aus dem Gewerbe des Verpflichteten zu erzielenden Gewinn stehen. Welche das sind, darüber ist nach dem Urtheile und den Anschauungen der Berufsgenossen zu entscheiden. Da nun das Unterlassen der Vornahme solcher Maassregeln stets eine culpa involviren wird, so ist das Wesen des Einstehens auch für casus mit Ausnahme der vis maior, — wie dies aus den das receptum betreffenden Worten des prätorischen Edikts: *salvum fore recipere* hervorgeht — darin zu suchen, dass der Verpflichtete hierbei den Erfolg der von ihm zu treffenden Maassregeln garantirt.<sup>15)</sup> Er hat also für einen Unfall auch dann einzustehen, wenn er alle zur Abwendung desselben zu ergreifenden Maassregeln getroffen, der Unfall aber trotzdem sich ereignet hat, weil die Maassregeln in dem konkreten Falle versagten. Dass der Unfall von aussen kommt,<sup>16)</sup> ist durchaus nicht nothwendig; ebenso wenig dass es ein ungewöhnliches unberechenbares Ereigniss ist.<sup>17)</sup> Uebrigens lässt sich kein Ereigniss an und für sich und schlechtweg als vis maior bezeichnen. Weder irgend welche Naturkräfte, noch Menschenkräfte fallen darunter, sondern es muss sich im konkreten Falle gezeigt haben, dass dieselben den vernünftiger Weise zu ihrer Abwendung zu treffenden Vorkehrungen überlegen waren. Wenn bei einem Unwetter von einer ganz ungewöhnlichen Heftigkeit der Schiffer alle und jede Maassregel zur Rettung von Schiff und Ladung unterlassen hätte, so würde man den Untergang des Schiffs resp. der Ladung nicht als durch höhere Gewalt herbeigeführt bezeichnen können. Wenn der Schiffer bei einem auf das Schiff von Seeräubern gemachten Angriff mit Rücksicht auf die Uebermacht derselben auf jeden Widerstand von Hause aus verzichtet hätte, so würde die Wegnahme der Ladung seitens der Räuber sich nicht als höhere Gewalt qualifiziren.<sup>18)</sup> Ebenso würde das Vorhandensein von vis maior zu leugnen sein, wenn der Schiffer der Gefahr, da wo es möglich,

<sup>15)</sup> Soweit daher der Verpflichtete die ihm obliegenden Leistungen durch andere ausführen lässt, steht er nicht nur für culpa in eligendo ein, sondern haftet auch für deren Versehen. Vgl. Goldschmidt a. a. O. S. 93 f. Hahn a. a. O. zu Art. 395 § 3.

<sup>16)</sup> Im Innern des Schiffs ausgebrochenes Feuer kann sehr wohl vis maior sein: Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 31.

<sup>17)</sup> Der durch einen Blitzstrahl verursachte Schaden ist auch dann als durch vis maior herbeigeführt anzusehen, wenn der Schiffer bei einem Gewitter seine Reise angetreten oder fortgesetzt hat: Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 163. — Die englischen Schriftsteller (wie auch Chartepartien und Konnossemente) zählen zwar einzelne Fälle gerade dieser Art auf, wenn höhere Gewalt in Frage steht, als *acts of God and the King's enemies, perils of the sea and ähnliche*; doch ist daraus nicht zu schliessen, dass nicht auch in anderen Fällen höhere Gewalt nach Englischem Recht angenommen werden könnte. Vgl. überhaupt Abbott S. 327—337. Maclachlan S. 498—503.

<sup>18)</sup> Der blosse Diebstahl, auch der mit besonderer Schlaueit ausgeführte, kann wohl kaum als vis maior betrachtet werden, da ein solcher bei Anwendung gehöriger Sorgfalt (wenn pflichtmässig Wache gehalten) schwer denkbar ist: Entsch. des R.O.H.G. XX S. 123 ff.

nicht aus dem Wege gegangen, also nicht in einen Hafen eingelaufen wäre, um einem dem Schiffe nothwendiger Weise verhängnissvollen Sturm, um bei einem Kriegszustande der Aufbringung durch die Kreuzer einer feindlichen Macht zu entgehen. Freilich würde dies bloß bei solchen Gefahren zutreffen, gegen welche nach vernünftigen sachverständigem Ermessen ein zuverlässiges Schutzmittel nur in dem Vermeiden derselben gefunden werden könnte; wogegen es dem Schiffer sicher nicht zum Vorwurf gemacht werden dürfte, wenn er bei einem Unwetter nicht sogleich einen Nothhafen aufgesucht hat, sobald nur genügender Grund zu der Annahme vorhanden, dass das Schiff vermittelst der sonst gebräuchlichen Maassregeln unbeschädigt aus der Gefahr hervorgehen würde. Ein Urtheil, ob ein Unfall durch vis maior herbeigeführt, kann daher niemals auf Grund der allgemeinen Kategorie von Ereignissen, unter welche derselbe fällt, sondern nur nach der individuellen Beschaffenheit des konkreten Falls, in Verbindung mit allen denselben begleitenden Umständen gefällt werden. Niemals auf vis maior zurückzuführen ist der Schaden, welcher durch die Schiffsleute oder die sonst auf dem Schiffe beschäftigten Personen herbeigeführt ist;<sup>19)</sup> ebenso wenig der, welcher durch die Beschaffenheit des Schiffs selbst, des Zubehörs desselben und der darauf befindlichen Geräthschaften verursacht ist, es müssten denn die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken gewesen sein.<sup>20)</sup>

2. Verlust oder Beschädigung, verursacht durch die **natürliche Beschaffenheit** der Güter, liegt dann vor, wenn der Schaden auch ohne Transport überhaupt, oder in Folge eines jeden Transports oder eines auch ordnungsmässigen Transports gerade der in Rede stehenden Art durch Erschütterung, Kälte oder Wärme, Feuchtigkeit, Reibung verursacht ist; als innerer Verderb durch Gährung, Rost, Verstocken, Verfaulen, Schwinden d. h. Verringerung des Gewichts oder des Volumens, Leckage d. h. das Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde. Die Beschädigungen und Verluste sind hierbei gleichfalls der Art, dass sie durch die dem Verfrachter vernünftiger Weise zuzumuthenden Maassregeln nicht verhütet werden können.

3. Ist es schon Sache des Verfrachters, für die Einrichtungen zu sorgen,

<sup>19)</sup> S. o. S. 153 Note 15. Nur bei ganz plötzlich eingetretener Geisteskrankheit eines Angestellten dürfte wohl eine Ausnahme zu statuiren sein. S. Entsch. des R.G. Civ. S. I S. 254. Die Handlungen der Passagiere werden unter Umständen vom Verfrachter nicht zu vertreten sein, nemlich dann nicht, wenn die Voraussetzungen der vis maior vorliegen d. h. Raub oder Beschädigung, welche durch eine Anzahl zusammengerotteter und den ihnen seitens der Besatzung entgegengesetzten Widerstand überwältigender Passagiere verübt worden wären. Wenn nemlich auch nach R.R. der Schiffer für die Handlungen der Passagiere unbedingt einzustehen hat (L. 1 § ult., L. 3 pr. Nautae caup. 4, 9; vgl. Goldschmidt in seiner Zeitschr. III S. 93, 95 f., XXIII S. 357), so lässt sich doch bei der bestimmten und detaillirten Festsetzung des D. H.G.B. nicht sagen, dass die sämtlichen Regeln des römischen Rezeptums aufgenommen seien. Für das Französische Recht behauptet Laurin bei Cresp I S. 621, dass der Verfrachter die Handlungen der Passagiere in dieser Hinsicht zu vertreten habe.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 560, 607 Abs. 2.

welche der ordentliche Transport der Güter fordert, so hat auf der anderen Seite der Ablader den Gütern eine solche **Verpackung** zu geben, dass sie den Transport aushalten, und es muss daher die Verpackung auch den Bedingungen entsprechen, unter denen der Transport ausgeführt wird (u. a. den zu erwartenden Witterungsverhältnissen und der muthmaasslichen Dauer der Reise). Hat der Ablader nicht für eine solche entsprechende Verpackung gesorgt, so macht er sich einer Nachlässigkeit schuldig und der durch die mangelhafte Verpackung verursachte Schaden ist die Folge seiner culpa. Dieser Umstand aber schliesst die Geltendmachung eines Schadensersatz-Anspruchs von Seiten des Abladers und seiner Rechtsnachfolger aus.<sup>21)</sup> Ist freilich die Mangelhaftigkeit der Verpackung äusserlich erkennbar, d. h. für den Verfrachter als Sachverständigen wahrnehmbar (und zwar selbstverständlich nicht nur mit den Augen, sondern auch mittelst anderer Sinne als Gefühl, Geruch), so ist es dessen Pflicht, den Ablader darauf aufmerksam zu machen, und derselbe handelt culpos, wenn er dies unterlässt, und macht sich demgemäss für den aus der mangelhaften Verpackung entstehenden Schaden verantwortlich. Auf dieses Aufmerksammachen beschränkt sich freilich die Verpflichtung des Verfrachters und der Schaden trifft den Ablader, wenn dieser trotzdem den Mängeln nicht abhilft. Daher bedarf es auch einer Benachrichtigung seitens des Verfrachters gar nicht, wenn der Ablader deutlich zu erkennen gibt, dass ihm die Mangelhaftigkeit der Verpackung bekannt, etwa indem er ausdrücklich die Gefahr derselben übernommen hat. Nicht als mangelhaft ist die Verpackung anzusehen, welche eine besonders vorsichtige Behandlung der so verpackten Güter seitens des Verfrachters erheischt, sobald nur dies zu dessen Kenntniss gebracht ist, z. B. durch das auf den betreffenden Ballen geschriebene Wort „Vorsicht“, oder auch ein hiermit gleichbedeutendes Symbol, etwa ein Glas.<sup>22)</sup> Durch die Annahme so verpackter Güter verpflichtet sich der Verfrachter zu einer dementsprechenden Behandlung. Freilich würde derselbe ohne besondere Vereinbarung nicht zur Annahme solcher Güter verpflichtet sein.

4. Für **Kostbarkeiten**, d. h. Gegenstände, deren Volumen oder Gewicht in gar keinem Verhältniss zu ihrem Werthe steht (als Sachen aus Edelmetall, Edelsteine, Perlen, Kunstwerke), **Geldsummen** und **Werthpapiere** tritt eine Haftung des Verfrachters aus dem Receptum und dem Frachtvertrage mit Rücksicht auf den Umstand, dass nach den Anforderungen der den Verkehr beherrschenden bona fides der Verfrachter in die Lage versetzt werden muss, den Umfang seiner Verantwortlichkeit zu übersehen und die dem entsprechenden Maassregeln zur Verhütung von Verlust und Beschädigung zu treffen, nicht unbedingt ein, sondern nur dann, wenn bei der Abladung selbst dem Schiffer die Beschaffenheit oder der Werth der Güter ausdrücklich mitgetheilt

<sup>21)</sup> L. 203 De R.I. (50, 17).

<sup>22)</sup> Hahn zu Art. 395 des D. H.G.B. § 20.



worden ist.<sup>23)</sup> Hat diese Deklaration nicht stattgefunden, so wird es so angesehen, als ob die betreffenden Gegenstände dem Schiffer überhaupt nicht auf Grund des Frachtvertrags übergeben worden, und von vertragsmässiger Verantwortlichkeit des Verfrachters kann demgemäss keine Rede sein. Der Schiffer ist daher nur in Anspruch zu nehmen, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes „durch ein von den Vertragspflichten unabhängiges rechtswidriges Handeln verursacht ist“.<sup>24)</sup> Eine Haftung des Rheders wird aber wohl nie eintreten, da dieselbe nur dann bei einem Verschulden einer Person der Besatzung Platz greift, wenn ein solches bei Ausführung von Dienstverrichtungen stattgefunden hat,<sup>25)</sup> ein derartiger Fall aber hier schwer denkbar ist,<sup>26)</sup> wie denn das Englische Recht für diesen Fall die Haftung des Rheders ausdrücklich und unbedingt ausschliesst.<sup>27)</sup>

II. Den **Nachweis** der Thatsache, aus welcher er von seiner Verantwortlichkeit frei bleiben will, hat der Verfrachter zu führen, da eine solche ihm eine Exceptio gewährt gegen den Anspruch auf Ablieferung der Güter in unversehrtem Zustande, welcher sich auf die von seiner Seite erfolgten Annahme gründet.<sup>28)</sup> Er hat also darzuthun, dass der Verlust resp. die Beschädigung der Güter verursacht ist durch ein Ereigniss, welches sich als höhere Gewalt qualifizirt, oder durch Leckage, inneren Verderb oder sonstige natürliche Beschaffenheit der Güter, oder durch mangelhafte Verpackung. Behauptet der Schiffer höhere Gewalt, so genügt nicht der Nachweis der einfachen Thatsache des betreffenden Ereignisses, sondern er hat auch die näheren Umstände klar zu legen, unter denen das Ereigniss stattfand, um so dem Richter ein Urtheil darüber zu ermöglichen, ob vis maior anzunehmen sei oder nicht.<sup>29)</sup> Dem Gegner steht dann in der Replik der Nachweis offen, dass der Schaden trotzdem lediglich seinen Grund in der „Versäumung möglicher Sorgfalt“ habe.<sup>30)</sup> Eine gleiche Replik würde auch dem Einwand des Verfrachters, dass der Schaden durch

<sup>23)</sup> Das Finnland. Seeges. Art. 115 fordert ausserdem noch, dass solche Gegenstände dem Kapitän persönlich übergeben sind. Dasselbe Gesetz lässt auch eine Entschädigungspflicht des Kapitäns cessiren, wenn sonstige Güter nicht korrekt deklariert sind und infolge davon denselben nicht die besondere Sorgfalt zugewendet ist, die ihnen ihrer Natur nach zugewendet werden muss.

<sup>24)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 271—273.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 451.

<sup>26)</sup> In gleicher Weise cessirt auch der Entschädigungsanspruch der Eigenthümer bei der Havariegrosse: D. H.G.B. Art. 710 Ziff. 3, Art. 725.

<sup>27)</sup> Merchant Shipping Act v. 1854 sect. 503. Eine Bestimmung, die jedoch nur auf Britische Schiffe bezogen wird (s. Maclachlan S. 112 f.). Wenn in dem Englischen Gesetz für die Nichthaftung des Schiffseigenthümers ausdrücklich vorausgesetzt wird, dass dieser nicht selbst Theilnehmer des Delikts sei, so versteht sich dies von selbst, weil in solchem Falle der Schiffseigenthümer nicht aus dem Delikt einer Person der Besatzung, sondern aus dem eigenen Delikt haften würde.

<sup>28)</sup> L. 3 § 1 Nautae caup. (4, 9).

<sup>29)</sup> Beim Raube müsste daher der seitens der Besatzung geleistete Widerstand und die Ueberwältigung derselben bewiesen werden; vgl. Entsch. des R.O.H.G. XX S. 122.

<sup>30)</sup> Goldschmidt a. a. O. S. 116.

mangelhafte Verpackung verursacht worden, entgegengesetzt werden können, dahin gehend, dass die Mangelhaftigkeit äusserlich erkennbar gewesen. Wird der Verfrachter von seiner Verantwortlichkeit durch den Umstand befreit, dass die Güter Kostbarkeiten, Geld resp. Werthpapiere sind, und diese Eigenschaft resp. der Werth derselben nicht deklarirt ist, so kann von einer Beweislast desselben keine Rede sein; denn aus der Angabe resp. dem Nachweis des Befrachters, dass er solche Gegenstände dem Verfrachter zum Transport übergeben, würde das Cessiren jeder Verantwortlichkeit eben dieses aus dem Frachtvertrage resp. Rezeptum hervorgehen.

III. Durch Uebereinkunft der Parteien kann natürlich die schwere Verantwortlichkeit, welche das Recht dem Verfrachter auferlegt, gemildert und seine Haftung auf culpa lata, ja sogar auf dolus — und zwar eigenen des Rheders — beschränkt; oder es kann dieselbe für gewisse Arten von Beschädigungen (z. B. Leckage) ausgeschlossen werden; auch kann dadurch festgesetzt werden, dass dolus und culpa des Schiffers resp. der Mannschaft von Seiten des Befrachters bewiesen werden müssen.<sup>31)</sup> Und eine solche Uebereinkunft kann auch in der Weise stattfinden, dass der Befrachter auf Grund von ein für alle Mal von einer Rhederei (einer Dampfschiff-Aktiengesellschaft) aufgestellten Frachtbedingungen mit dieser einen Frachtvertrag abschliesst.

IV. Der weitgehenden Haftung des Verfrachters aus dem Rezeptum stellt das geltende Deutsche Seerecht eine Herabsetzung des Schadensersatz-Anspruchs des Befrachters gegenüber. Wird nemlich der Verfrachter aus dem Rezeptum in Anspruch genommen, so hat er nur den Werth der verloren gegangenen<sup>32)</sup> und die Werthverminderung der beschädigten Güter<sup>33)</sup> zu vergüten. Als Werth aber gilt der aus den öffentlichen Preisnotirungen ersichtliche, oder in anderer Weise (z. B. durch den Nachweis einer Reihe von Kaufgeschäften) zu ermittelnde Marktpreis, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit haben, und zwar, wenn der Bestimmungsort der Güter erreicht wird, am Bestimmungsorte bei Beginn der Löschung des Schiffs oder, wenn eine Löschung nicht stattfindet, bei der Ankunft des Schiffs daselbst; wenn der Bestimmungsort nicht erreicht wird, am Orte, wo die Reise endet oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffs ihr Ende findet, am Orte, wo die Ladung in Sicherheit gebracht worden ist. Existirt ein solcher Marktpreis nicht, oder bestehen Zweifel über denselben oder über dessen Anwendung, namentlich mit Rücksicht auf die Qualität der in Rede stehenden Güter, so ist durch Sachverständige zu ermitteln der Werth, den solche Güter an dem genannten Orte und zur angegebenen Zeit haben, d. h. der durchschnittliche Kaufpreis für solche. Die Differenz zwischen dem so festgestellten Werth und dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, den die Güter in beschädigtem Zustande haben, bildet den Betrag

<sup>31)</sup> Seufferts Arch. XI Nr. 86. Hamb. Handelsger. Zeit. v. 1878 S. 345. S. überhaupt unten in der Lehre von den Konnossements-Klauseln und Voigt, Die neuen Unternehmungen zum Zweck der Ausgleichung der Verschiedenheiten der in den Seestaaten geltenden Havariegrosse- und Seefracht-Rechte, Jena 1882, S. 14 ff.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 612 Abs. 1.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 614.

der Werthsverminderung. In jedem Falle ist von dem Werth der Güter in Abzug zu bringen, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes oder der Beschädigung erspart wird, weil diese Unkosten in dem Verkaufspreise der Güter enthalten sind.

Diese beschränkte Ersatzpflicht des Verfrachters tritt nur dann ein, wenn gegen ihn ein Anspruch aus dem Receptum erhoben wird; dagegen haftet derselbe auf das volle Interesse, wenn der Schaden herbeigeführt ist durch ein Verschulden, welches einer Person der Schiffsbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zur Last fällt,<sup>34)</sup> oder durch den mangelhaften Zustand des Schiffs,<sup>35)</sup> oder durch eigene Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, zu deren Aufwendung der Rheder bei Ausführung von Frachtgeschäften verpflichtet ist.<sup>36)</sup>

V. Durch die Grundsätze über das Receptum wird dem Schiffer und Rheder eine grosse Verantwortlichkeit und eine schwere Last auferlegt. Nicht nur ist vis maior die einzige Thatsache, durch welche der Schiffer von der Haftung für Verlust und Beschädigung der Ladung befreit wird, sondern derselbe hat auch, wenn er unter Berufung hierauf die Verantwortlichkeit von sich ablehnt, den Beweis zu führen, dass der Verlust resp. die Beschädigung durch vis maior verursacht worden ist. Diese Lage des Schiffers würde aber geradezu eine unerträgliche sein, wenn auch nach Ablieferung der Güter bis zum Ablauf der Verjährungszeit die während des Transports entstandenen Beschädigungen oder Verluste geltend gemacht werden könnten; denn wenn derselbe bei der Empfangnahme der Güter den Beweis der ihn von der Verantwortlichkeit befreienden Thatsachen zu führen im Stande sein wird, so wird ihm dies eine gewisse Zeit nachher, wenn er sich denselben (durch eine Verklarung) nicht gesichert hat, häufig nicht möglich sein, weil von der Mannschaft, die er während der in Betracht kommenden Reise an Bord hatte, Niemand mehr bei ihm ist. Die Seerechte haben denn in verschiedener Weise dafür gesorgt, dass der Schiffer bei der Empfangnahme der Waaren oder unmittelbar darauf erfährt, ob der Destinatär Willens resp. in der Lage ist, die Ladung oder einen Theil derselben zu beanstanden,<sup>37)</sup> Das D. H.G.B. hat dies in der Weise gethan, dass es den Destinatär und natürlich auch den Befrachter, wenn von diesem die Güter abgenommen werden,<sup>38)</sup> verpflichtet, innerhalb einer ganz kurzen Zeit nach der Uebernahme eine **Besichtigung** der

<sup>34)</sup> D. H.G.B. Art. 451, 478. S. Entsch. des R.G. Civ.S. I S. 39 f.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 560.

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 282.

<sup>37)</sup> Das Französische Recht schliesst jede Entschädigungsklage gegen den Kapitän aus, wenn der Destinatär ohne Protest die Güter angenommen (und auch nicht innerhalb 24 Stunden nach der Empfangnahme solchen erhoben) hat: Code de comm. Art. 435, 436 (ebenso Belg. Code de comm. II Art. 232, 233). Das Holländ. H.G.B. (Art. 493—495) hat ähnliche Bestimmungen wie das D. H.G.B. Art. 609, 610. Das Finnländ. Seeges. Art. 116 ähnliche wie der letztere Artikel.

<sup>38)</sup> D. H.G.B. Art. 629 Abs. 2.

Güter vornehmen zu lassen. Doch kann der Empfänger diese auch vorher eintreten lassen, wie auch dem Schiffer durch das Gesetz die Befugniß eingeräumt wird, bevor die Uebernahme seitens des Empfängers erfolgt ist, eine Untersuchung des Zustandes der Ladung zu veranlassen, deren Vornahme den Destinatar der gedachten, ihm auferlegten Verbindlichkeit überhebt.<sup>39)</sup>

Es gelten somit in dieser Beziehung folgende Grundsätze: Vor der Uebernahme<sup>40)</sup> der Güter durch den Empfänger ist sowohl dieser wie der Schiffer berechtigt,<sup>41)</sup> eine Besichtigung derselben zu bewirken; nach der Uebernahme ist der Destinatar hierzu innerhalb 48 Stunden nach dem Tage derselben verpflichtet<sup>42)</sup> wenn die Besichtigung nicht vorher stattgefunden hat.<sup>43)</sup> Es genügt also nicht, dass innerhalb des gedachten Zeitraums der Desti-

<sup>39)</sup> D. H.G.B. Art. 609, 610.

<sup>40)</sup> Uebernahme ist nicht jede faktische Entgegennahme der Güter, sondern nur der juristische Empfang durch denjenigen, der berechtigt ist zu erklären, dass das Gut angenommen und nicht beanstandet werde. Die Uebernahme kann an Stelle des Destinatars daher nicht durch blosse Boten desselben geschehen, welche zum Abholen der Güter geschickt werden, sondern nur durch wirkliche Bevollmächtigte, welche sich über den Zustand der Güter vergewissern und die entsprechende Erklärung abgeben dürfen: Prot. V S. 2307, 2502, VIII S. 3915 f. Ob im konkreten Falle eine Entgegennahme als Uebernahme im Sinne des D. H.G.B. aufzufassen, ist quaestio facti, weil dabei die besonderen örtlichen und sonstigen faktischen Verhältnisse in Betracht zu ziehen sind. Partikularrechtlich finden sich darüber Bestimmungen: so in dem Brem. Ges. wegen Löschung der Seeschiffe v. 12. Febr. 1866 (abgeändert durch Ges. v. 6. Mai 1877 u. 2. Novbr. 1879) § 2.

<sup>41)</sup> D. H.G.B. Art. 609.

<sup>42)</sup> Die Kosten des Besichtigungsverfahrens hat der, welcher dasselbe beantragt hat, zu tragen, und nur dann fallen die Kosten der vom Empfänger beantragten Untersuchung dem Verfrachter zur Last, wenn durch dieselbe ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt ist, wofür der Verfrachter Ersatz zu leisten hat: Art. 611 H.G.B.; doch würde im letzteren Fall diese Verbindlichkeit des Verfrachters fortfallen, wenn dieser sich von vornherein zum Ersatz des Schadens bereit erklärt, der Destinatar aber dennoch die Besichtigung veranlasst hätte: Prot. VIII S. 3989.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. Art. 610. Für Bremen ist dieser Artikel modifizirt durch die auch nach der Erhebung des H.G.B. zum R.G. als L.G. in Kraft erhaltene (s. R.G. v. 5. Juni 1869 § 4) Brem. Verordn., betr. die Löschung der Seeschiffe v. 12. Febr. 1866 § 6: „Verlust und Beschädigung der Güter, welche bei der Empfangnahme aus einem Seeschiffe äusserlich erkennbar waren, können später nur geltend gemacht werden, wenn von deren Vorhandensein dem Schiffer oder seinem Stellvertreter bei der Empfangnahme schriftlich oder sonst in genügender Weise Anzeige gemacht worden ist.“ Auch in Hamburg haben auf Grund des noch jetzt gültigen § 50 des Einfuhr.Ges. vom 22. Dezbr. 1865 (R.G. v. 5. Juni 1869 § 4) die Vorschriften der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk v. 27. März 1786 § 11 u. 12 verbindliche Kraft. Hiernach wird bei der Ueberladung der Güter in Leichterschiffe oder Ever der Schiffer durch die pure Quittung des Leichterschiffers und Everführers gegen alle künftigen Ansprüche gesichert, und der Leichterschiffer resp. Everführer treten in seine Verbindlichkeiten ein. Beschädigte Güter soll der Leichterschiffer nicht annehmen, ausser im Nothfalle; alsdann aber ertheilt er keine Quittung; sondern der Schiffer soll ihm einen oder zwei Matrosen mitgeben und bleibt bis zur Löschung der Güter aus den Leichterschiffen verantwortlich.

natür die Besichtigung der Güter beantragt, noch' auch sich der Bereitwilligkeit der betreffenden Behörde resp. der Sachverständigen versichert, z. B. einen darauf gerichteten Gerichtsbeschluss erwirkt; sondern es muss die Besichtigung selbst stattfinden, wenschon der Umstand für den Destinatar ohne Nachtheil sein würde, dass die rechtzeitig begonnene Untersuchung besonderer Umstände wegen nicht auch innerhalb des gesetzlichen Zeitraums hätte vollendet werden können.<sup>44)</sup>

Die Besichtigung soll durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zweck amtlich bestellten Sachverständigen erfolgen. Welche Behörde die zuständige, ist dem Partikularrecht, Landesgesetz resp. Gewohnheitsrecht, oder örtlicher Verordnung resp. Usanz zu entnehmen.<sup>45)</sup> Zunächst ist diese Behörde wohl als eine technische gedacht.<sup>46)</sup> In Ermangelung einer solchen und in Ermangelung ständiger verpflichteter Sachverständiger wird das Gericht um die Ernennung besonderer Sachverständiger für den konkreten Fall anzugehen sein.<sup>47)</sup> Das Gesetz stellt nemlich den zuständigen Behörden die amtlich bestellten Sachverständigen gegenüber. Diese können nun eben so wohl ein für alle Mal, wie für den konkreten Fall bestellt sein. Zur Bestellung von Sachverständigen der letzteren Art sind aber die Gerichte nach Art. 348 Abs. 3, Art. 407 Abs. 2 H.G.B. kompetent.<sup>48)</sup> Die Besichtigung muss durch die Behörde resp. die amtlich bestellten Sachverständigen selbst vorgenommen werden.<sup>49)</sup> Dieselben können sich zwar der Hilfe anderer Personen bedienen und durch diese

---

Der Everführer dagegen braucht, wenn ihm der Schiffer Güter abliefern, die äusserlich beschädigt sind, nur diesen Umstand in der Quittung anzuführen.

<sup>44)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XII S. 249, XIV S. 149—151.

<sup>45)</sup> Duhn in Voigts Neuem Archiv IV S. 478 macht darauf aufmerksam, dass die in dem Art. 609 des H.G.B. erwähnten Behörden nicht eingesetzt, sondern vorausgesetzt werden.

<sup>46)</sup> Das ergeben die Verhandlungen der Hamb. Kommission, s. Prot. V S. 2302 f.; vgl. Duhn a. a. O. S. 473 ff. — Eine solche Behörde bilden die Luken- und Ladungsbesichtiger in Bremerhafen: Brem. Verordn. v. 2. Juni 1856, v. 11. Novbr. 1870 §§ 1 u 2.

<sup>47)</sup> Dem entsprechend bestimmt die Mecklenb.Schwerin. Einführ.Verordn. vom 28. Dezbr. 1863 § 69: „Die für die in dem Art. 609 des H.G.B. erwähnte Besichtigung zuständige Behörde ist im Inlande das Handelsgericht des Orts“ (jetzt also Amtsgericht, vgl. Keyssner in Goldschmidts Zeitschr. XXV S. 537). „Dasselbe hat die Sachverständigen in jedem einzelnen Falle zu ernennen.“ Die (wenig glückliche) Fassung lässt wohl den Schluss zu, dass die Verordnung die Sachverständigen nicht als Gehilfen des die Besichtigung vornehmenden Gerichts sich denkt, sondern als die für die Besichtigung amtlich bestellten Sachverständigen. Die Brem. Verordn. v. 11. Novbr. 1870 § 9 lässt den Beteiligten die Wahl, sich der ständigen Sachverständigen zu bedienen, oder für den konkreten Fall „bei dem kompetenten Gericht die Ernennung von Sachverständigen zu beantragen“.

<sup>48)</sup> Vgl. Prot. V S. 2302. Hierdurch dürften sich die Bedenken erledigen, welche Duhn a. a. O. S. 474 f. in betreff der für die Besichtigung kompetenten Behörden erhebt.

<sup>49)</sup> D. H.G.B. Art. 609: — „kann sowohl der Empfänger als der Schiffer — die Besichtigung — durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zweck amtlich bestellten Sachverständigen bewirken lassen“.

bestimmte Verrichtungen (wie Messen, Wägen, Zählen) vornehmen lassen, aber sie haben stets die Aufsicht hierüber zu führen und die betreffenden Anweisungen zu geben und sie dürfen sich niemals darauf beschränken, lediglich die Wahrnehmungen und Feststellungen solcher Personen zu konstatiren und dieselben ohne Prüfung als Grundlage ihres Gutachtens sich anzueignen. Es folgt dies aus dem Umstande, dass die Besichtigung nach der Absicht des Gesetzes keine blosse Formalität (gewissermaassen ein Protest gegen die aus der unbeanstandeten Annahme der Waaren zu schliessende Genehmigung) ist, sondern die Menge und die Beschaffenheit des Frachtgutes feststellen und so zeigen soll, ob der Empfänger überhaupt in der Lage ist, Entschädigungsansprüche geltend zu machen. Hierfür hat die Behörde mit der ihr innewohnenden amtlichen Autorität<sup>50)</sup> einzustehen; das kann sie aber nur dann, wenn sie selbst die Besichtigung vornimmt.<sup>51)</sup>

Bei diesem Besichtigungsverfahren ist, sofern die Umstände es gestatten, die am Orte anwesende Gegenpartei zuzuziehen, damit dieselbe ihre Gerechtmässigkeiten wahrnehmen und auf Beseitigung etwa vorkommender Mängel und Unregelmässigkeiten bei Zeiten hinwirken kann. Diese Zuziehung der anwesenden Gegenpartei ist eine für die Gültigkeit des Verfahrens wesentliche Förmlichkeit; und nur dann gestattet das Gesetz von derselben abzusehen, wenn sonst die Besichtigung selbst unterbleiben müsste, weil die Zuziehung (z. B. wegen der Kürze der Zeit) sich nicht bewerkstelligen liesse.<sup>52)</sup> Für wesentlich erklärt ist nur die Zuziehung der anwesenden Gegenpartei; daraus folgt dass die abwesende nicht zugezogen werden muss, nicht aber, dass sie nicht zugezogen werden darf.<sup>53)</sup> Natürlich ist über das Resultat der Besichtigung eine Bescheinigung auszustellen und dem Requirenten einzuhändigen, weil dieselbe erst durch eine solche Dokumentirung des Befundes ihren Werth erhält.<sup>54)</sup>

Die den Anforderungen des Gesetzes entsprechende Besichtigung ist die *conditio sine qua non* für die Geltendmachung von Schadensersatz-Ansprüchen seitens des Empfängers. Ist die Besichtigung ganz unterblieben, oder nicht innerhalb der gesetzlichen Zeit, oder nicht in der vom Gesetz vorgeschriebenen Weise vorgenommen, so sind die Ansprüche des Empfängers wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes erloschen, und zwar ohne Unterschied ob Verlust und Beschädigung äusserlich erkennbar waren oder nicht.<sup>55)</sup> Die nach-

<sup>50)</sup> Der amtlich bestellte Sachverständige steht in dieser Hinsicht dem Beamten gleich.

<sup>51)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XII S. 249 f. (in welchem Falle die Sachverständigen auf das von der Steuerbehörde festgestellte Gewicht Bezug genommen hatten); vgl. XI S. 244 (Gründe eines Erk. des A.G. zu Stettin).

<sup>52)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XI S. 245 f., XXI S. 199.

<sup>53)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 181 f.

<sup>54)</sup> Entsch. des R.O.H.G. III S. 21. Mitunter ist dies auch durch die Instruktionen der für die Besichtigung zuständigen Behörden ausdrücklich vorgeschrieben. Brem. Instruktion für die Luken- und Ladungsbesichtiger §§ 8, 9, 12.

<sup>55)</sup> D. H.G.B. Art. 610. Der Artikel bezieht sich nicht auf den Fall eines Totalverlustes. Der Bestimmung desselben liegt nämlich der Satz zu Grunde, dass im Handelsverkehr die Uebernahme der Waare als Genehmigung gilt. Diese Genehmigung

trägliche Beweisführung, dass sich zur Zeit der Empfangnahme der Güter an denselben Beschädigungen resp. ein Manko gezeigt, kann die Unterlassung der rechtzeitigen Besichtigung nicht ersetzen; wie auch das nachträgliche Geständniss des Schiffers in betreff der Beschädigung der Güter, des Umfangs des Schadens und der von ihm zu vertretenden Ursache der Beschädigung den Anspruch auf Schadensersatz für den Empfänger nicht wiederherstellen würde.<sup>56)</sup> Anders würde freilich die Sache liegen, wenn bei der Ablieferung über die gedachten Thatsachen Einverständniss zwischen dem Schiffer und dem Empfänger bestanden, auch der Schiffer seine Entschädigungspflicht und deren Umfang anerkannt hätte.<sup>57)</sup>

Trotz der **Unterlassung der Untersuchung** behält der Empfänger seinen Entschädigungsanspruch wegen solcher Verluste und Beschädigungen, welche durch eine böslische Handlungsweise einer Person der Besatzung entstanden sind.<sup>58)</sup> Natürlich genügt in diesem Falle nicht der Beweis, dass der Schiffer oder der eine oder andere der Schiffsleute sich überhaupt einen dolus während der Reise hat zu Schulden kommen lassen, sondern nur der, dass die bestimmten Verluste resp. Beschädigungen die Folge der dolosen Handlungsweise einer Person der Besatzung sind.<sup>59)</sup>

Hat die Untersuchung stattgefunden und Beschädigungen resp. Verluste ergeben, so greift die schwere Haftung des Verfrachters mit der ihm obliegenden Beweislast Platz.<sup>60)</sup> Nur würde in dem Falle, wo die Untersuchung erst nach der Uebnahme stattgefunden, der Empfänger noch zu beweisen haben, dass

kann sich nur auf den Zustand der Waare nach Quantität und Qualität beziehen. Wo aber überhaupt keine Waare geliefert ist, da kann von deren Genehmigung nicht die Rede sein. Als Totalverlust ist auch der Fall aufzufassen, wo von den in Einem Konnossement, aber mit besonderer Signirung und unter Bezeichnung des Inhalts und Quantums gesondert aufgeführten Kolli bei der Löschung eins oder mehrere fehlen. Diese Kolli würden nämlich nicht als Packe desselben Frachtguts, sondern als selbständige Stückgüter zu betrachten sein, über welche auch verschiedene Konnossemente ausgestellt, die nur in Einer Urkunde zusammengefasst wären. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XI S. 35 f., XV S. 142—144.

<sup>56)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 199 f.

<sup>57)</sup> Ohne dieses Anerkenntniss könnte die vorbehaltlose Uebnahme des Guts seitens des Empfängers als Verzicht auf den Schadensersatz angesehen werden. Dies scheint auch die Ansicht des R.O.H.G. zu sein; vgl. Entsch. XXI S. 200. Das blosses Anerkenntniss der Existenz des Schadens seitens des Schiffers hält Duhn in Voigts Neuem Archiv IV S. 480 für ausreichend.

<sup>58)</sup> Dolos ist die Handlungsweise einer Person der Besatzung, wenn diese sich sagen musste, dass Beschädigung resp. Verlust der Güter die nothwendige Folge ihres Verhaltens sein würde. War der Schiffer zu der betreffenden Handlungsweise dem Befrachter gegenüber berechtigt, so würde hierdurch doch nicht der dolus demjenigen gegenüber ausgeschlossen sein, der die Güter auf Grund eines Konnossements empfangen hat, wenn nicht das letztere ausdrücklich auf die den Schiffer zu jenem Verfahren ermächtigende Bestimmung des Frachtvertrags Bezug nimmt. S. Entsch. des R.G. Civ. S. I S. 37 ff.

<sup>59)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 297 f., XV S. 380.

<sup>60)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 380.

die Verluste resp. Beschädigungen, welche sich bei der Untersuchung zeigten, bereits bei der Ablieferung der Güter vorhanden waren.<sup>61)</sup> Trotzdem die Untersuchung der Waaren die Voraussetzung für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen seitens des Empfängers ist, so lässt sich doch nicht sagen, dass dadurch einerseits allein und andererseits unumstösslicher Beweis, welcher jeden Gegenbeweis ausschliesst, geliefert würde. Das Gesetz, welches die Besichtigung der Ladung durch Behörden resp. Sachverständige theils zulässt, theils anordnet, gibt allerdings als Zweck dieser Besichtigung Gewinnung des Beweismaterials, sowie Salvirung der Entschädigungsansprüche des Empfängers an, über die Beweiskraft derselben enthält es jedoch nichts. Der Ausspruch der Behörde resp. der Sachverständigen hat daher die Bedeutung eines ausserprozessualischen Sachverständigengutachtens.

Es liegt in der Natur der Sache, dass in dem **Prozess**, in welchem die Entschädigungsansprüche des Empfängers in Frage stehen, regelmässig über die Beschaffenheit und die Menge der Güter der **Beweis** durch das Gutachten der Sachverständigen, welche die Untersuchung angestellt haben, geführt wird. Wie dieser Beweis der freien Würdigung des Richters unterliegt, so ist es den Parteien unbenommen, denselben durch anderweitige Beweismittel zu ersetzen, zu ergänzen oder zu widerlegen.<sup>62)</sup> Der, welcher die Besichtigung impetrirt hat, steht in dieser Hinsicht ganz ebenso da, wie die Gegenpartei, und der Empfänger, wie der Schiffer. Auf die vor Uebernahme der Güter veranlasste Besichtigung bezieht sich nemlich eine und dieselbe Bestimmung des D. H.G.B., ohne zwischen dem Schiffer und dem Empfänger zu unterscheiden. Für die nach der Uebernahme zu veranstaltende trifft das Gesetz allerdings nur eine Vorschrift hinsichtlich des Empfängers, die aber in betreff der Beweiskraft ebensowenig wie die erstere irgend etwas festsetzt;<sup>63)</sup> sie bedroht den Empfänger mit dem Verlust seiner Ansprüche wegen Beschädigung und theilweisen Verlustes der Ladung, wenn er nicht innerhalb der angegebenen Zeit die Besichtigung der Güter erwirkt, nicht mit dem Verlust der Ansprüche wegen derjenigen Beschädigungen und Verluste, welche durch die Besichtigung nicht dargethan werden. Daher ist es denn auch zur Vermeidung des dem Empfänger angedrohten Verlustes seiner Entschädigungsansprüche ausreichend, dass die Besichtigung der Ladung in formeller Hinsicht den Anforderungen des Gesetzes entspricht; es ist nicht erforderlich, dass materiell der vom Gesetz beabsichtigte Zweck dadurch erreicht wird, d. h. dass mit der nöthigen Sorgfalt seitens

<sup>61)</sup> Vgl. Prot. VIII S. 3919.

<sup>62)</sup> Vgl. Entsch. des R.O.H.G. III S. 23. So auch ein Erk. des Lüb. O.G. bei Duhn in Voigts Neuem Archiv IV S. 478 f.

<sup>63)</sup> Es ist daher verkehrt, wenn Makower, Comment. zu Art. 609 Anm. 82 b behauptet, dass, während Art. 609 des H.G.B. eine andere Beweisführung seitens des Schiffers über Quantität und Qualität der Ladung nicht ausschliesse, dies Art. 610 hinsichtlich des Empfängers thue. Ob und inwiefern das R.O.H.G. in der Entsch. vom 22. Juni 1872 (VI S. 345), worauf sich Makower für seine Ansicht stützt, mit der v. 30. Juni 1871 (III S. 23) sich hat in Widerspruch setzen wollen, ist nicht zu ersehen.



der Behörde resp. der Sachverständigen zu Werke gegangen und wirklich konstatiert wird, ob und welche Beschädigungen und Verluste an den Gütern vorhanden, oder ob dieselben vollkommen intakt sind; wie denn auch nicht abzusehen wäre, mit welchem Recht dem Empfänger aus der Nachlässigkeit eines Dritten, die er nicht verhindern, oft gar nicht einmal zeitig genug wahrnehmen kann, um die Möglichkeit zu einer Korrektur zu haben, ein Nachtheil erwachsen sollte.<sup>64)</sup>

VI. Die Forderungen wegen verspäteter Ablieferung von Gütern, wegen Beschädigung und wegen Nichtablieferung von solchen, einschliesslich der Ersatzansprüche aus der Havariégrosse, unterliegen der gewöhnlichen seerechtlichen **Verjährung** von Einem Jahre,<sup>65)</sup> und zwar beginnt diese Frist zu laufen, wenn es sich um Beschädigung und verspätete Ablieferung handelt, mit Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung erfolgt ist, wenn um Nichtablieferung aber mit Ablauf des Tages, an welchem das Schiff den Hafen erreicht hat, wo die Ablieferung erfolgen sollte; wenn dieser Hafen gar nicht erreicht worden ist, mit Ablauf des Tages, an welchem die Beteiligten sowohl hiervon, als auch von dem Schaden zuerst Kenntniss gehabt haben.<sup>66)</sup>

## F. Das Konnossement.

### § 35.

#### 1. Natur und Form desselben.

I. Bei jeder Art von Frachtvertrag ist der Schiffer zur Ausstellung eines Konnossements verpflichtet.<sup>1)</sup> Das Konnossement ist eine Urkunde, in welcher

<sup>64)</sup> Entsch. des R.O.H.G. III S. 22 f.

<sup>65)</sup> D. H.G.B. Art. 906.

<sup>66)</sup> D. H.G.B. Art. 908 Ziff. 2. Diese Ziffer ist nicht ganz korrekt gefasst. Dieselbe thut der Forderungen wegen der Beiträge zur grossen Havarie nur Erwähnung in Verbindung mit den Forderungen wegen Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gütern, wobei die Verjährung mit Ablauf des Tages der erfolgten Ablieferung beginnt; und erweckt somit den Schein, als ob mit diesem Tage die Verjährung der Ansprüche aus der Havariégrosse auch dann beginnen soll, wenn in Folge des Havariefalls die Güter gar nicht abgeliefert worden sind — was einfach widersinnig wäre. Es ist daher die in der Ziffer hinsichtlich der Forderungen aus der grossen Havarie getroffenen Bestimmung — was nach dem Zusammenhange möglich — auf den Fall der Beschädigung von Gütern zu beschränken, und man hat bei der in betreff der Nichtablieferung von Gütern gegebenen Bestimmung auch den Fall zu subintelligiren, dass diese Nichtablieferung durch grosse Havarie verursacht ist. Uebrigens lautete die betreffende Bestimmung in dem Entwurf aus I. Lesung (Art. 672): „Die Verjährung beginnt: — 2. in Ansehung der Forderungen wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gütern und Reiseeffekten und wegen der Beiträge zur grossen Havarie mit dem Tage der Ablieferung; ist eine Ablieferung nicht erfolgt mit dem Tage der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen“ u. s. w. In zweiter Lesung wurde beschlossen, statt am Tage der Ablieferung u. s. w. zu setzen: mit dem Ablauf des Tages u. s. w., sonst wurde eine sachliche Aenderung in der in Rede stehenden Ziffer nicht beliebt. S. Prot. VIII S. 4203.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 644. Es kommen übrigens auch Seetransporte von Gütern ohne

der Schiffer bekennt, bestimmte Güter vom Ablader an Bord seines Schiffs empfangen zu haben und sich verpflichtet, dieselben dem bezeichneten Empfänger auszuantworten. Dasselbe ist also **Empfangsbekennniss und Verpflichtungsschein.**<sup>2)</sup> Entwickelt hat sich das Konnossement aus einer im Mittelalter, namentlich im Mittelländischen Meere bestehenden Einrichtung. Der das Schiff regelmässig begleitende Schiffsschreiber hatte ein Verzeichniss aller geladenen Güter auf Verlangen anzufertigen und den Abladern von demselben, soweit es ihren Theil betraf, Abschriften zu ertheilen, welche die Ablader auch den Destinataren zu ihrer Legitimation gegenüber dem Schiffer übersandten. Sowohl dem Verzeichniss, wie der Abschrift wurde volle Beweiskraft gegen den Schiffer und Rheder beigelegt. Aus der Abschrift des Güterverzeichnisses wurde später ein selbständiges Empfangsbekennniss, welches der Schiffer, der überhaupt die Funktionen des nicht mehr vorkommenden Schiffsschreibers versah, abgab.<sup>3)</sup>

Die Verpflichtung zur Ausstellung des Konnossements ist die Folge der auf Grund des Frachtvertrags<sup>4)</sup> erfolgten Abladung der Güter. Ueber den Empfang dieser letzteren pflegt der Schiffer oder ein Stellvertreter desselben (regelmässig der Steuermann) ein vorläufiges Empfangsbekennniss (recepisse, receive, Recief) dem Ablader auszuhändigen.<sup>5)</sup> Gegen Rückgabe eben dieses ist das Konnossement

---

Ausstellung von Konnossementen vor. So bei der Küstenfahrt; in eilenden Fällen, wenn die Güter erst unmittelbar vor der Abfahrt an Bord des Schiffs gebracht sind. Vgl. Kaltenborn I S. 287, Prot. V S. 2701. S. auch D. H.G.B. Art. 710.

<sup>2)</sup> Erk. des O.A.G. zu Lüb. v. 25. Mai 1857 in Goldschmidts Zeitschr. f. H.R. III S. 210 ff. Voigts Neues Archiv f. H.R. I S. 358 ff. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 653 f. Not. 2. Einige neuere Gesetze, wie der Franz. Code de comm. (art. 222) und der Belg. Code de comm. (II, art. 13) charakterisiren zwar das Konnossement lediglich als reconnaissance über den Empfang der Waaren. Ebenso weist der Ursprung des Worts (es ist entstanden aus den romanischen Formen von cognoscere — s. Goldschmidt a. a. O. S. 652 f. Not. 1 —) auf ein blosses Anerkenntniss hin.

<sup>3)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 654 ff.

<sup>4)</sup> Da das Konnossement gleichfalls dazu dient, um Verfügungen über die Ladung zu vermitteln, so wird ein solches auch ausgestellt, wo die Voraussetzungen für die Verpflichtung des Schiffers zur Ausstellung nicht vorliegen; wo der Transport nicht in Folge eines Frachtvertrags erfolgt, weil Ablader und Rheder und vielleicht auch noch der Destinatar eine und dieselbe Person sind, indem der Transport der Güter für Rechnung des Rheders ausgeführt wird, auch das Konnossement noch etwa an dessen Order gestellt ist.

<sup>5)</sup> Ueber die verladenen Güter wird regelmässig ein Verzeichniss vom Steuermann angefertigt, wofür die Bezeichnung „Ladebuch“ üblich ist. Ausser diesem wird aber noch ein Verzeichniss der geladenen Güter vom Schiffer oder vom Schiffsmäkler gewöhnlich aus den Konnossementen zusammengestellt, das gleichfalls „Ladebuch“, aber auch „Manifest“ genannt wird. Nach Formularen, wie sie in Bremen gebraucht werden, enthält dasselbe: Namen und Wohnort des Absenders, Bestimmungsort und Destinatar, Zahl der Kollen, Benennung der Waaren, Maas, Gewicht, Werth derselben. Doch finden sich diese Angaben keineswegs stets. Das Manifest wird namentlich zu Zollzwecken gebraucht. S. Pöhls, Seer. II S. 446 f., 465 ff., Kaltenborn, Seer. I S. 284 f., 327 f.

ohne Verzug<sup>6)</sup> nach vollendeter Abladung<sup>7)</sup>, und zwar bei der Befrachtung eines bestimmten Raumes oder quoten Theils eines Schiffs, sowie beim Stückgütervertrage nach jeder einzelnen Abladung und nicht erst nach vollständiger Befrachtung des ganzen Schiffs dem Ablader auszustellen.<sup>8)</sup>

II. Aus der Natur des Konnossements ergibt sich bereits der Inhalt desselben. Die Bestandtheile des Konnossements sind daher zuerst durch die Uebung und dieser entsprechend — demgemäss im Wesentlichen übereinstimmend — durch die Seegesetze fixirt. Doch sind die gesetzlichen Bestandtheile nicht in dem Sinne für wesentlich zu halten, dass durch deren Vorhandensein die formelle Gültigkeit der Urkunde bedingt würde, und das Fehlen des einen oder des anderen nothwendiger Weise die Nullität des Konnossements zur Folge hätte.<sup>9)</sup> Vielmehr hat der Richter in jedem Falle zu prüfen, ob die Abweichung vom gesetzlichen Inhalt mit der Natur und dem Zwecke des Konnossements in Widerspruch steht.<sup>10)</sup> So wird stets und nach allen Rechten die Abweichung für eine wesentliche zu halten sein, wenn dadurch die Identität der wirklich abgeladenen Güter mit den im Konnossement verzeichneten, oder etwa gar die Absicht der Parteien, dass die ausgestellte Urkunde überhaupt ein Konnossement sein sollte, in Frage

<sup>6)</sup> So nach Deutschem Recht. Manche fremde Gesetze schreiben eine bestimmte Zeit vor, innerhalb welcher das Konnossement auszustellen ist, meist 24 Stunden nach der Abladung; so z. B. der Franz. Code de comm. art. 282, Belg. Code de comm. II art. 41, Holländ. H.G.B. Art. 509, Portug. H.G.B. Art. 1555, Brasil. H.G.B. Art. 578.

<sup>7)</sup> Aber nicht früher, weil sonst das Konnossement, in dem der Schiffer bekennt, die Güter empfangen, d. h. an Bord seines Schiffs, zu haben, mit den thatsächlichen Verhältnissen in Widerspruch stehen würde. Demgemäss kann der Schiffer, welcher früher, etwa zu der Zeit, als ihm die Güter auf dem Werft oder in Leichtern zur Disposition gestellt wurden, das Konnossement gezeichnet hatte, sich nicht auf eine ihn zur vorzeitigen Zeichnung des Konnossements verpflichtende Usanz berufen. Vgl. Hamb. H.G.Ztg. v. 1877 Nr. 195, 215, Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 196 ff. (Wie hier S. 200 f. Not. \* mitgetheilt, enthält die Jurisprudence du port d'Anvers v. 1864 I S. 347 ein Erk., in welchem die Berufung auf eine solche Usanz zugelassen wurde.) Das Datum ist nämlich bei Konnossements deshalb von grosser Wichtigkeit, weil über abzuladende oder schon verschifft Waaren häufig unter Aufnahme des Verladungs- oder Abgangstermins, als eines wesentlichen Zeitpunkts, in die Kontraktstipulationen Kaufgeschäfte geschlossen werden, indem der gedachte Zeitpunkt (aus welchem wieder mit einiger Wahrscheinlichkeit auf das Moment des Eintreffens im Bestimmungshafen zu schliessen ist) entscheidend sein kann für den Willen des Käufers, sich auf das Kaufgeschäft überhaupt einzulassen, wie auf die Normirung des Kaufpreises. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 194 ff., XXV S. 196 f., des R.G. Civ.S. II S. 128 f., III S. 102 f. Das Finnländ. Seeges. enthält ein ausdrückliches Verbot, das Konnossement vor Empfang der Güter auszustellen. Der Art. 89 Abs. 1 lautet in französischer Uebersetzung: „Le capitaine ne signera pas le connaissement avant que les marchandises soient embarquées; autrement il sera responsable envers le consignataire de tout ce qu'il aura approuvé par sa signature.“

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 644 Abs. 1. Da nur dem Ablader das Konnossement auszustellen ist, nicht dem Inhaber des Recief, so lässt sich dieses nach heutigem Deutschen Seerecht jedenfalls nicht als Inhaberpapier bezeichnen, wie das wohl früher angenommen wurde: Pöhlis, Seer. II S. 446 (vgl. aber S. 561), Kaltenborn, Seer. I S. 285.

<sup>9)</sup> Vgl. Ruben de Couder, Dictionnaire de droit commercial III S. 376 f.

<sup>10)</sup> Vgl. Prot. V S. 2202—2204.

gestellt würde.<sup>11)</sup> Sind aber hiernach die im Gesetz aufgezählten Bestandtheile für die formelle Gültigkeit des Konnossements nicht unerlässlich, so hat doch jede Partei das Recht, die Aufnahme derselben zu verlangen. Nach dem D. H.G.B. (Art. 645) enthält das Konnossement:<sup>12)</sup> 1. den Namen des Schiffers, 2. Namen und Nationalität des Schiffs, 3. den Namen des Abladers, 4. die Bezeichnung (das Gesetz sagt „den Namen“) des Empfängers, 5. den Abladungshafen, 6. den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Anweisung („Order“) über denselben einzuholen ist (sog. Orderhafen),<sup>13)</sup> 7. die Bezeichnung der abgeladenen Güter,<sup>14)</sup> deren Menge und Merkzeichen, 8. die Bestimmung in Ansehung der Fracht, 9. den Ort und Tag der Ausstellung, 10. die Zahl der ausgestellten Exemplare.

Das Konnossement wird vom Schiffer **gezeichnet**, ausnahmsweise auch von einem anderen Vertreter des Rheders, welchen letzterer in dieser Beziehung zum Stellvertreter des Schiffers bestellt,<sup>15)</sup> so bei den Dampfschiffen der Packet-

<sup>11)</sup> S. Erk. des Hamb. O.G. v. 20. Febr. 1857 in Ullrichs Samml. Nr. 297.

<sup>12)</sup> Bei Ausstellung der Konnossemente pflegt man sich gedruckter Formulare zu bedienen. Die einfachste Form eines solchen (ohne Konnossements-Klauseln) ist folgende:

Ich A . . . Schiffer von dem Schiffe, genannt X . . ., welches jetzt in B . . . (oder „hier“) ladet, um nach O . . . zu fahren, bescheinige von Herrn C . . . folgende Güter — mit nebenstehenden Zeichen (oder „nebenstehenden Marken und Nummern“) empfangen zu haben um solche nach zurückgelegter glücklicher Reise abzuliefern an die Order des Herrn D . . . gegen die Bezahlung der Fracht von — nebst — % Primage.

Die Havarie wird nach Segebrauch festgesetzt.

Zur Erfüllung dessen verbinde ich meine Person, Güter und das Schiff mit allem Zubehör, indem ich darüber — Konnossemente gleichen Inhalts unterschrieben habe, die nur für eines gelten.

H . . . , den 7. Juni 1881.

A . . . .

In englischen Konnossementen spricht der Schiffer nicht in eigener Person. Dieselben beginnen mit den Worten: Shipped in good order and well conditioned by M. E . . . . (dem Ablader) in and upon the ship called the J . . . ., whereof B . . . . is Master for the present voyage, now lying in that harbour of D . . . . and bound for L . . . . — being marked and numbered as in the margin and are to be delivered in the like good order and well conditioned at the aforesaid Port of L . . . . unto M. R . . . . u. s. w.

<sup>13)</sup> Der Ablader weiss vielleicht beim Abgange des Schiffs noch nicht, nach welchem Platz dasselbe zu dirigiren ist, indem der vortheilhafteste Markt für die von ihm verladene Waaren durch die spätere Konjunktur bedingt ist; oder er will dem Destinatär die Möglichkeit offen halten, das Schiff selbst nach einem ihm günstig scheinenden Platz zu dirigiren.

<sup>14)</sup> Es braucht nicht etwa die besondere Gattung der Güter angegeben zu werden; sie können ganz allgemein, z. B. als Kaufmannsgüter bezeichnet werden; vgl. Prot. V S. 2210.

<sup>15)</sup> Das Gesetz verpflichtet allerdings den Schiffer, dem Ablader das Konnossement anzustellen. Daraus geht hervor, dass der Schiffer regelmässig auch dasselbe zu unterzeichnen hat. Allein hierdurch ist die Gültigkeit der Urkunde in keiner Weise bedingt, vielmehr ist eine Vertretung des Schiffers in dieser Beziehung zulässig. S. Prot. V S. 2194, 2211 f.

schiff-Gesellschaften von Expeditionen und Agenturen;<sup>16)</sup> aber auch wenn der Schiffer zur Zeichnung unfähig, oder zeitweise — gerade zur Zeit der Beladung — gar kein Schiffer da ist. Ebenso kann der Schiffer selbst das Konnossement durch einen von ihm bestellten oder anerkannten Vertreter mit derselben Wirkung, als wenn er es selbst gethan, zeichnen lassen. Dagegen sind Schiffsagenten, Schiffsmäkler als solche zur Zeichnung von Konnossementen nicht befugt. Durch ein von einem solchen gezeichnetes Konnossement würde weder die Rhederei mit Schiff und Fracht, noch auch der Schiffer — soweit dessen persönliche Haftung reicht — persönlich für die Ausführung der durch das Konnossement auferlegten Verpflichtungen verbindlich gemacht werden.<sup>17)</sup> Es braucht daher der Ablader solche Konnossemente sich nicht gefallen zu lassen.<sup>18)</sup> Regelmässig werden die Formulare, deren man sich bei Ausstellung von Konnossementen zu bedienen pflegt, vom Ablader oder einem Beauftragten desselben ausgefüllt und vom Schiffer unterzeichnet.<sup>19)</sup> Dagegen wird nach Deutschem Seerecht nicht, wie nach manchen fremden,<sup>20)</sup> das Konnossement vom Ablader mit unterzeichnet, wenschon dieser verpflichtet ist, eine von ihm unterzeichnete Kopie desselben dem Schiffer auf Verlangen auszuhändigen,<sup>21)</sup> die aber natürlich nicht begeben werden kann.

<sup>16)</sup> Hier — wo fast ausschliesslich Stückgüter-Verladungen vorkommen — würde der Schiffer die grosse Menge der auszustellenden Konnossemente in der kurzen Zeit der Beladung gar nicht zeichnen können.

<sup>17)</sup> Voigts Neues Archiv f. H.R. II S. 105, 107 f., 117, 124. Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 336 ff. Entsch. des R.G. Civ.S. II S. 128 f. Die in englischen Konnossementen noch übliche Erwähnung des purser neben dem master („in witness whereof the master or purser of the said ship has signed“) ist eine Reminiscenz aus der Zeit, wo es neben dem des Schreibens unkundigen Schiffer einen besonderen Schiffsschreiber auf dem Schiffe gab. Heutzutage kommt ein purser nur ausnahmsweise auf sehr grossen Schiffen und zwar als Proviantmeister oder Zahlmeister vor. Neuerdings findet sich auch die Fassung: „the master or agent“ (s. Voigt jun. im Neuen Archiv II S. 462 Not. \*) oder (in Konnossementen der Dampfschiffs-Gesellschaften) „the agent of the — Steamship Company“ (s. Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht, Jena 1880, S. 9), und in der Bills of Lading Act v. 14. Aug. 1855 sect. 3 ist die Rede „von the master or other person signing the bill of lading.“ Allein das lässt sich in der im Text angegebenen Weise erklären. Ebenso die Verbindlichkeit der Unterschrift des purser, wenn sie einmal vorkommt: Entsch. des R.G. a. a. O.; vgl. Neues Archiv II S. 124 und überhaupt Foard, On the law of merchant shipping S. 467.

<sup>18)</sup> Dies gibt auch Voigt jun. im Neuen Archiv II S. 464 zu, der im Uebrigen behauptet (S. 461 ff.), dass häufig Konnossemente durch Mäkler und Agenten, selbst ohne Angabe ihres Vertretungsverhältnisses oder ihrer Befugniss zum Zeichnen ausgestellt würden.

<sup>19)</sup> Vgl. Kierulffs Samml. II S. 405.

<sup>20)</sup> So nach dem Franz. Code de comm. art. 282 (doch bemerkt Courcy, Questions de droit maritime I S. 21, dass dies sehr selten geschehe), dem Holländ. H.G.B. Art. 507. Nach einigen Seerechten, wie dem Span. H.G.B. Art. 800 und dem Belg. Code de comm. II art. 41 wird das für den Kapitän bestimmte Konnossement — welches aber ebenso wie die anderen ein Originalkonnossement ist — vom Ablader, die anderen vom Kapitän unterzeichnet.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 644 Abs. 3.

Je nach der Art und Weise der Bezeichnung des Destinatar's unterscheidet man Namens- und Orderkonnossemente, in manchen Ländern auch Blanko- und Inhaberkonnossemente.<sup>22)</sup> Das **Namenskonnossement** ist dasjenige, wobei der Destinatar von vornherein eine bestimmte, mit Namen bezeichnete Person ist. Doch kann diese nicht nur eine dritte, sondern auch der Ablader selbst sein, der vielleicht am Bestimmungsort eine Geschäftsniederlassung besitzt, oder auch der das Konnossement zeichnende Schiffer,<sup>23)</sup> der als Verkaufskommissionär fungiren soll. Beim **Orderkonnossement**, welches schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hier und da vorkommt<sup>24)</sup> und heutzutage die Regel bildet,<sup>25)</sup> sollen die Güter ausgeliefert werden an die Order einer der genannten Personen, d. h. an diese Personen oder eine nachträglich von ihnen durch Indossament bezeichnete Person. Das Konnossement kann auch schlechtweg an Order gestellt werden, und darunter ist nach dem D. H.G.B. die Order des Abladers zu verstehen. Soweit nicht im Frachtvertrage das Entgegengesetzte vereinbart ist, kann der Ablader fordern, dass das Konnossement an die Order des Empfängers oder bloß an Order gestellt werde.<sup>26)</sup> Inhaberkonnossemente, wobei der jedesmalige Inhaber der Urkunde als zur Empfangnahme der Güter berechtigt erscheint, und Blankokonnossemente, wobei der Name des Empfängers offen gelassen ist („to be delivered etc. unto...order, or...assigns“), sind im deutschen Schifffahrtsverkehr nicht in Gebrauch. Es kann aber auch der Schiffer nicht zur Ausstellung eines derartigen Konnossements wider seinen Willen genöthigt werden. Das Namenskonnossement kann, da das Konnossement an und für sich nicht als negotiables Werthpapier gilt, nur durch Cession übertragen werden;<sup>27)</sup> das Orderkonnossement dagegen durch Indossament,<sup>28)</sup> und zwar kann dieses, da das Gesetz für das Indossament bei Konnossementen die beim Wechsel geltenden Vorschriften für maassgebend erklärt,<sup>29)</sup> auch ein Blankoindossament sein.

<sup>22)</sup> Inhaberkonnossemente kennt z. B. das Englische Recht (Foard S. 465), das Französische Recht (Code de comm. art. 281), das Belgische Recht (Code de comm. II art. 40), das Nordamerikanische Recht (Code civil of New-York sect. 1110); Blankokonnossemente das Englische Recht (Abbott S. 258 f., vgl. S. 416).

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 646 Abs. 2.

<sup>24)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 663 f. Not. 20.

<sup>25)</sup> In Kriegszeiten fordert jedoch die Vorsicht, die Konnossemente nicht an Order, sondern auf den Namen und unter der Nationalität des Abladers, Eigenthümers und Empfängers der Güter auszustellen. Die Allg. Seeversich.Beding. (§ 54) schreiben dies ausdrücklich vor und lassen eine — natürlich nicht auch Kriegsgefahr umfassende — Versicherung, wobei diese Vorschrift nicht beobachtet ist, als „frei von Kriegsmolest“ gelten.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. Art. 646.

<sup>27)</sup> Wird ein Namenskonnossement auf jemanden indossirt, so ist das Indossament nicht als solches anzusehen, sondern lediglich als Beweismittel für die stattgehabte Cession. Vgl. Kierulffs Samml. I S. 356 f. (auch in Seufferts Arch. XXIV Nr. 72).

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 302. Die Indossabilität des Orderkonnossements schliesst natürlich nicht aus, dass die aus einem solchen erworbenen Rechte vom Berechtigten durch Cession, ohne dass eine Indossirung des Konnossements stattfindet, auf einen Anderen übertragen werden. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 341.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. Art. 305; vgl. D. W.O. Art. 11—13, 36.

Auf Verlangen des Abladers ist das Konnossement in mehreren Exemplaren auszustellen, die aber, wie die Duplikate eines Wechsels, als Ein Konnossement gelten.<sup>30)</sup> Der Sicherheit halber ist es nemlich für den Ablader, wenn er sich des Konnossements zu Verfügungen über die Ladung bedient, wünschenswerth, dasselbe an den Destinatar mit mehreren Transportgelegenheiten zu versenden; auch wird er selbst des Beweises wegen ein Exemplar zurückbehalten wollen. Die Zahl der Exemplare hängt nach Deutschem Recht lediglich vom Willen des Abladers ab,<sup>31)</sup> und zwar werden vier, fünf, sogar sechs und noch mehr Exemplare ausgestellt. Doch ist eine Nachforderung nicht gestattet, nachdem die mit Angabe der Zahl versehenen Konnossementsexemplare vom Schiffer abgeliefert sind.<sup>32)</sup> Die sämmtlichen Exemplare müssen den gleichen Inhalt, wenschon nicht denselben Wortlaut,<sup>33)</sup> dasselbe Datum haben und die Zahl der ausgestellten Exemplare angeben.<sup>34)</sup> Weichen die verschiedenen Exemplare des Konnossements von einander ab, so ist festzustellen, welcher Inhalt den thatsächlichen Verhältnissen und dem übereinstimmenden Willen der Parteien zur Zeit der Ausstellung entspricht; und in dieser Hinsicht wird auf die etwa vorhandene Chartepartie zu rekurriren sein. Der gedruckte Inhalt des Konnossements muss natürlich dem geschriebenen nachstehen, und ebenso die in den Händen des Schiffers befindliche Kopie den (selbstverständlich unverdächtigen) Originalkonnossementen.<sup>35)</sup>

<sup>30)</sup> D. H.G.B. Art. 644 Abs. 1.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. Art. 644 Abs. 1; so auch nach Engl. Recht (Abbott S. 256 f. Maclachlan S. 366), dem Span. H.G.B. (Art. 800), dem Finnländ. Seeges. (Art. 87). Manche Rechte stellen eine Minimalzahl auf, so vier (der Franz. Code de comm. Art. 282, das Holländ. H.G.B. Art. 509, Belg. Code de comm. II Art. 41), eins für den Ablader, eins für den Destinatar, eins für den Schiffer und eins für den Rheder. Doch bemerkt Courcy (Questions de droit maritime I S. 20) zu der Bestimmung des Code de comm.: „Pense-t-on, que la navigation à vapeur s'embarasse de cela? Jamais“.

<sup>32)</sup> Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 676 Not. 29.

<sup>33)</sup> Die verschiedenen Exemplare können daher auch in verschiedenen Sprachen ausgestellt sein.

<sup>34)</sup> D. H.G.B. Art. 644 Abs. 2. Auch nach den fremden Rechten wird die Angabe der Zahl der ausgestellten Exemplare für nothwendig gehalten, wenschon die Gesetze dies nicht ausdrücklich fordern. S. für das Französische Recht Bédarride II Nr. 691, Laurin bei Cresp II S. 143. — Die noch heutzutage übliche kassatorische Klausel (jetzt gewöhnlich in der Form: „die nur für eines gelten“), ist nicht wesentlich. Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 694 Not. 25.

<sup>35)</sup> Koch, Kommentar Anm. 165 zu Art. 654 H.G.B. Goldschmidt a. a. O. S. 676 f. Lewis, Seer. I S. 292 f. Das Holländ. H.G.B. (Art. 515) gibt dem Konnossement den Vorzug, welches am meisten in Ordnung ist. Der Franz. Code de comm. (Art. 284) legt dem Exemplar stets Beweiskraft gegen die Partei bei, die es ausgefüllt hat, eine Bestimmung, durch welche der Konflikt nicht gelöst wird, weil der Kapitän das Konnossement nur zeichnet, während dasselbe vom Ablader ausgefüllt wird. Auf das Unzureichende dieser Bestimmung macht auch Laurin bei Cresp II S. 143 f. aufmerksam. Der Belg. Code de comm. (II Art. 43) legt dagegen, im Einklang mit seinen Bestimmungen über das Zeichnen der Konnossemente, einem Exemplar stets Beweiskraft gegen die Partei bei, welche es gezeichnet.

III. Da durch Ausstellung und Begebung des Konnossements ein selbständiges obligatorisches Verhältniss zwischen dem Verfrachter und dem (im Konnossement benannten oder durch Indossament bezeichneten) Destinatar begründet wird, so hört, sobald der Schiffer die Urkunde dem Ablader ausgehändigt hat, jede damit in Widerspruch stehende Verfügung des letzteren über die Ladung auf; es müsste denn der Grund jenes obligatorischen Verhältnisses wieder beseitigt sein. Ist daher ein Orderkonnossement gezeichnet, so darf der Schiffer den hiermit in Widerspruch stehenden Anweisungen des Abladers wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm sämtliche Exemplare des Konnossements zurückgegeben sind; andernfalls bleibt er dem rechtmässigen Inhaber des Konnossements aus diesem vollständig verpflichtet. Beim Namenskonnossement hat dagegen der Schiffer die Güter dem Verlangen des Abladers gemäss auch ohne Beibringung eines Konnossementsexemplars zurückzugeben resp. auszuliefern, wenn der im Konnossement bezeichnete Empfänger seine Einwilligung dazu gibt. Freilich kann der Schiffer in diesem Falle, wenn ihm nicht sämtliche Konnossemente zurückgestellt werden, wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicherheitsleistung fordern.<sup>36)</sup> Diese Grundsätze greifen auch dann Platz, wenn der Frachtvertrag, sei es vor Antritt der Reise, sei es nachher, aufgelöst wird.<sup>37)</sup>

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 661. Beim Namenskonnossement ist die Rückgabe der Konnossemente nicht die Voraussetzung für die Ausantwortung der Güter seitens des Schiffers, weil dieses Konnossement nur durch Cession auf andere übertragen werden kann, dem Cessionar aber die Einreden aus der Person des Cedenten entgegengesetzt werden dürfen. Wie also dem im Konnossement bezeichneten Destinatar selbst, wenn er später die Güter fordern sollte, ein wirksamer Einwand auf Grund seiner Zustimmung zu der Anweisung des Abladers entgegengesetzt werden könnte, so würde eben derselbe Einwand auch dem Inhaber eines Konnossements, welcher dasselbe durch Cession des Destinatars erworben, gegenüber geltend gemacht werden dürfen. Nun ist aber immer doch Gefahr vorhanden, dass der Schiffer mit einem solchen Konnossementsinhaber in einen Prozess über die Auslieferung der Güter verwickelt wird und deshalb kann er Sicherheitsleistung verlangen. Vgl. Prot. V S. 2228 f. Von den fremden Rechten verpflichten manche, ohne zwischen Namens- und Orderkonnossement zu unterscheiden, den Schiffer nur gegen Rückgabe sämtlicher Exemplare zur Befolgung von Dispositionen des Abladers, welche mit dem Inhalt des Konnossements in Widerspruch stehen. So das Holländ. H.G.B. Art. 511, das Span. H.G.B. (Art. 804). Ebenso die französische Jurisprudenz (s. Ruben de Couder III S. 387 Nr. 88). Doch kann die Rückgabe durch Sicherheitsleistung ersetzt werden nach Holländischem Recht, wenn die Konnossemente bereits verschickt, nach Spanischem, wenn sie abhanden gekommen sind; nach ersterem jedoch nur unter der Voraussetzung, dass der Schiffer durch den Richter ermächtigt ist, der Anweisung des Abladers Folge zu leisten.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. Art. 662.



## 2. Die Wirkungen des Konnossements.

### § 36.

#### a. Forderungsrecht des Empfängers.

I. Das Konnossement ist Empfangsbekennniss und Verpflichtungsschein. In dieser zwiefachen Bedeutung hat es verschiedene Wirkungen.

Wie die Chartepartie eine Urkunde ist über den zwischen dem Befrachter und Verfrachter geschlossenen Frachtvertrag, so ist das Konnossement eine Urkunde über die auf Grund des Frachtvertrags und behufs Ausführung desselben stattgehabte Abladung.<sup>1)</sup> Zum Beweise dieser Thatsache können sich gegen den Schiffer (resp. Rheder) auf dasselbe berufen die, denen, resp. zu deren Gunsten das Konnossement ausgestellt ist, d. h. der Ablader und der Destinatar. Weiter aber dient dasselbe zwischen dem Ablader und dem Verfrachter als Beweismittel über diejenigen Punkte des Frachtvertrags, über welche es Auskunft gibt, z. B. über die Fracht, und zwar als *instrumentum commune* sowohl gegen die eine, wie gegen die andere Partei. Namentlich hat dasselbe diese Funktion beim Stückgütervertrag, wobei eine Chartepartie nicht vorkommt. Bestehen zwischen dem erweislichen Inhalt des Frachtvertrags und dem Konnossement Verschiedenheiten, so ist nicht ohne Weiteres anzunehmen, dass der Frachtvertrag nachträglich abgeändert, sondern nur dann, wenn dies als der Wille der Kontrahenten nachgewiesen ist.<sup>2)</sup> Manche Seerechte lassen das Konnossement vollen Beweis machen unter allen bei der Abladung interessirten Personen und zwischen diesen und den Versicherern.<sup>3)</sup> Allein durch die Natur des Konnossements, welches immerhin nur eine Privaturkunde ist, ist eine solche Beweiskraft

<sup>1)</sup> Dass das Konnossement nicht eine Urkunde über den Frachtvertrag selbst ist, wie Brinckmann, Lehrb. des H.R. § 78 Not. 9, Thöl, H.R. I § 270, S. 887 f. u. A. wollen, ergibt sich aus dem Inhalt desselben, sowie aus dem Umstande, dass das Konnossement nicht vom Verfrachter (wenigstens der Regel nach) dem Befrachter ausgestellt wird, sondern vom Schiffer dem Ablader, auch wenn letzterer nicht zugleich Befrachter und ersterer nicht Verfrachter ist: Prot. V S. 2196. Es wäre auch nicht abzusehen, weshalb man, wenn das Konnossement eine Urkunde über den Frachtvertrag wäre, beim Chartervertrag dem Befrachter das Recht gegeben hätte, noch eine zweite Urkunde, die Chartepartie zu verlangen.

<sup>2)</sup> Der Preussische Entw. des H.G.B. (Art. 486) erklärte den Frachtvertrag für das Verhältniss zwischen Ablader und Schiffer nur für verbindlich soweit „im Konnossement nichts abweichendes enthalten ist“, sah also in einer abweichenden Bestimmung des Konnossements ohne Weiteres eine Abänderung des Frachtvertrags, indem dies als der Wille der beiden Parteien angenommen wurde (Motive S. 267). Allein in den Verhandlungen der Handelsrechts-Konferenz sind die gesperrt gedruckten Worte gestrichen (Prot. III S. 1242, 1247, V S. 2228). Damit ist den abweichenden Bestimmungen des Konnossements die Bedeutung einer von den Parteien beliebten Abänderung des Frachtvertrags abgesprochen.

<sup>3)</sup> So der Franz. Code de comm. Art. 283, der Belg. Code de comm. II Art. 42, das Holländ. H.G.B. Art. 512. Doch wird dritten Personen Gegenbeweis nachgelassen und zwar auch von der französischen Jurisprudenz: Ruben de Couder, Dictionnaire III S. 388 Nr. 95, Laurin bei Cresp II S. 145.

dritten (dem Akte der Ausstellung desselben vollkommen fremd gebliebenen) Personen gegenüber<sup>4)</sup> nicht gerechtfertigt. Das H.G.B. geht denn auch nicht so weit. Der Havarievertheilung werden neben anderen Privaturkunden auch Konnossemente, und zwar mit Rücksicht auf sämtliche Betheiligte zu Grunde gelegt;<sup>5)</sup> ebenso werden dieselben auch zugelassen in dem Verhältniss zwischen Versicherten und Versicherer beim Nachweis der Thatsachen, welche die Voraussetzung für Schadensersatzansprüche des ersteren bilden.<sup>6)</sup> Allein das Gesetz hat derartige Beläge, ganz ebenso wie der Handelsverkehr und die Praxis der Prisengerichte, wegen der Schwierigkeit der Beschaffung anderer Beweise zugelassen, und ohne dass es denselben selbst nur in den in Rede stehenden Rechtsverhältnissen unter allen Umständen volle Beweiskraft beigelegt hätte.<sup>7)</sup> Diese Bedeutung des Konnossements, als Beweisurkunde zu dienen, ist denn auch von untergeordneter Bedeutung. Ungleich wichtiger sind die Wirkungen, die es als Verpflichtungsschein hervorbringt.

II. Das Konnossement begründet **keine Formalobligation**. Die Grundlage der Verpflichtung des Schiffers, die bezeichneten Waaren an den Destinatar auszuantworten, bildet eben die Einnahme derselben, bildet das Receptum. Hiernach würde der Schiffer aber nur zur Ablieferung von Gütern verpflichtet, soweit solche abgeladen sind, und es müsste demselben bei Nichtübereinstimmung des Konnossements mit den thatsächlichen Vorgängen bei der Abladung gegen den durch das Konnossement geführten Beweis, dass er bestimmte Waaren empfangen habe, der Gegenbeweis offen gelassen werden.

Hat jedoch der Kapitän, unter Verletzung der ihm — in allen dienstlichen Verrichtungen<sup>8)</sup> — obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers ein mit den thatsächlichen Verhältnissen im Widerspruch stehendes Konnossement gezeichnet, so hat er für allen hieraus erwachsenden Schaden jedem Dritten, namentlich den Erwerbem des Konnossements einzustehen.<sup>9)</sup> Da nun aber die Zeichnung eines solchen Konnossements nur in den seltensten Fällen ohne Verschulden des Kapitäns denkbar ist, andererseits das Konnossement nur dann für den Verkehr, für den es bestimmt, vollkommen geeignet ist, wenn man sich auf die Angaben desselben verlassen kann, so hat der Handelsgebrauch an die Stelle des nach dem bürgerlichen Recht sich ergebenden Satzes: der Schiffer hat für den durch seine Schuld verursachten unrichtigen Inhalt des Konnossements zu haften, den Satz gesetzt: **Der Schiffer hat in jedem Falle für den Inhalt des**

4) Hierauf macht auch aufmerksam Laurin bei Cresp II S. 144 f.

5) D. H.G.B. Art. 731; vgl. Art. 713, 717.

6) D. H.G.B. Art. 888, 889, 890.

7) Prot. VI S. 2761 f., VII S. 3553 ff.; vgl. Art. 889 D. H.G.B. Uebrigens galt dies bereits vor Erlass des H.G.B. nach Deutschem Seerecht: Ullrich, Samml. Nr. 85, Seebohm, Samml. Nr. 116.

8) Hierzu gehört auch die Ausstellung von Konnossementen.

9) Vgl. Abbott S. 259, Hamb. H.G.Ztg. von 1877 Nr. 195, 215, Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 196 ff.

**Konnossements einzustehen;**<sup>10)</sup> es steht ihm gegen dasselbe ein **Gegenbeweis nicht zu**. Diesen Satz, welcher schon früher in Deutschland namentlich in der Praxis Anwendung gefunden hatte<sup>11)</sup> und in den fremden Rechten gleichfalls zur Anerkennung gelangt war,<sup>12)</sup> hat das D. H.G.B. ganz unbedingt ausgesprochen und daraus die Konsequenzen gezogen, wenschon die hierdurch bewirkte Lösung der Konnossementsobligation vom Rezeptum doch nicht vollkommen durchgeführt, in gewissen Punkten vielmehr eine Abhängigkeit der ersteren von letzterem hervortritt.<sup>13)</sup> Das Gesetz (Art. 653) sagt: „das Konnossement ist entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter.“ Daraus ergeben sich folgende Sätze: 1. das Konnossement ist maassgebend für die Person des Destinätärs; 2. das Konnossement ist maassgebend für die abzuliefernden Güter, deren Quantität und Qualität; 3. das Konnossement ist maassgebend für die Bedingungen, unter denen die Ablieferung derselben zu erfolgen hat.

1. Durch die Ausstellung und Begebung des Konnossements erwirbt der — sei es im Konnossement mit Namen, sei es durch Indossament bezeichnete — Destinätär, ein **selbständiges und unmittelbares Recht** gegen den Aussteller der Urkunde, den Schiffer.<sup>14)</sup> Dieses selbständige Recht des Destinätärs findet auch nach dem bürgerlichen Recht seine Begründung.

<sup>10)</sup> Dass dieser Satz positiver Natur ist, also dem anomalen Recht angehört, darauf wird aufmerksam gemacht in Entsch. des R.G.Civ.S. V S. 81 f.

<sup>11)</sup> So in den Hamb. Erk. in Ullrichs Samml. Nr. 2, 15, 26, 80, 224, 343, 364, Seebohms Samml. Nr. 12, 26, 30, 31, 45, 139, 143, 161, 173. Ebenso Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. Mai 1857 in Goldschmidts Zeitschr. III S. 212; vgl. Voigt jun. im Neuen Archiv I S. 487 f.

<sup>12)</sup> Die meisten neueren Gesetze haben freilich das im Text angegebene Prinzip nicht direkt ausgesprochen. Die Anerkennung desselben ergibt sich aber aus der absoluten Beweiskraft, welche sie dem Konnossement beilegen. So der Franz. Code de comm. Art. 283 (wogegen die Ordonnance de la marine II, 1 Art. 9 das Prinzip selbst aufstellte, indem sie den Kapitän für verantwortlich erklärte „de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il sera tenu de rendre compte sur le pied de ses connoissemens“), das Holländ. H.G.B. Art. 512, das Span. H.G.B. Art. 808, der Belg. Code de comm. II. Art. 42. Die englische Bills of Lading Act von 1855 (sect. 3) verordnet, dass das Konnossement „in the hands of a consignee or endorsee for valuable consideration“ soll sein „conclusive evidence of such shipment as against the master or other person signing the same, notwithstanding that such goods, or some part thereof, may not have been so shipped“. Doch lässt das Gesetz die Regel nicht Platz greifen: 1. wenn dem Inhaber des Konnossements zur Zeit des Erwerbs desselben bekannt war, dass die Güter nicht verladen waren; 2. wenn der Konnossementszeichner beweisen kann, dass die Nichtübereinstimmung des Konnossements mit dem wirklichen Thatbestande nicht durch seine Schuld, sondern durch Betrug des Abladers oder des Konnossementsinhabers oder einer Person, deren Handlungen der letztere zu vertreten hat, herbeigeführt ist. Nach Annahme der englischen Juristen findet die Regel keine Anwendung gegen den Rheder, welcher das Konnossement nicht gezeichnet hat. S. Abbott S. 260 f., besonders Not. f. Maclachlan S. 370 besonders Note 1.

<sup>13)</sup> Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 399, 409.

<sup>14)</sup> Dies war schon vor Geltung des H.G.B. in Deutschland anerkannt: Seebohm, Samml. Nr. 143, 173, 182, Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 174, Büsch, Dar-

Wie im R.R. bei solchen Rechtsgeschäften, nach denen durch Hingabe einer Sache eine Verpflichtung des Empfängers zur Restitution begründet wird, ein Dritter hierauf ein direktes Klagerecht hat, wenn die Hingabe in seinen Namen erfolgte,<sup>15)</sup> so muss auch das auf die Anweisung einer Person von einer anderen abgegebene Versprechen, einen von der ersteren erhaltenen Gegenstand einem — schon jetzt genannten oder erst in Zukunft zu nennenden — Dritten auszuhändigen, diesem Dritten gleichfalls ein direktes Klagerecht gegen den Versprechenden gewähren. Freilich muss zu diesem in der Ausstellung resp. Unterzeichnung des Konnossements seitens des Schiffers liegenden Versprechen die Begebung hinzukommen, weil hierdurch erst das Konnossement als Quelle einer Skripturobligation seine Wirksamkeit erhält.<sup>16)</sup>

Der Destinatar leitet daher sein Recht nicht aus der Person des Abladers resp. des Befrachters ab, und es können ihm demgemäss keinerlei Einreden aus der Person eben desselben entgegengesetzt werden.<sup>17)</sup> Selbst die Thatsache, dass er gar keine Ladung erhalten oder die erhaltene Ladung zurückgegeben oder auf spätere Anweisung des Abladers einer anderen Person ausgeliefert hat, dass er durch Betrug oder Zwang von Seiten des Abladers zur Ausstellung eines mit den thatsächlichen Verhältnissen in Widerspruch stehenden Konnossements veranlasst worden ist, befreit den Schiffer nicht von der Verpflichtung, die in diesem bezeichneten Güter dem Destinatar abzuliefern.<sup>18)</sup> Nur in dem Falle würden

stellung der Handlung Zus. 58 (3. Ausg. Bd. II S. 335), Neues Arch. f. H.R. I S. 360, Voigt jun. ebendas. S. 488. Für das heutige Recht vgl. Gerber, D. Privatrecht § 184 und Antrag in der Hamb. Konf.: Prot. V S. 2217, Endemann § 78 III, Goldschmidt H.R. I, 2 S. 681 ff. Not. 1 und die das. noch weiter Citirten, Motive zum Preuss. Entw. des H.G.B. S. 266 („Der Ladungsempfänger leitet sein Recht lediglich aus dem Konnossemente ab“). Die Jheringsche Begründung des Forderungsrechts des Destinatars gegen den Schiffer (Dogm. Jahrb. I S. 182 ff. — Gesammelte Aufs. I S. 117 ff.), wonach in dem Konnossement eine Cession der Klage des Befrachters gegen den Schiffer gesehen wird, lässt den Inhalt des Konnossements völlig unberücksichtigt. Welche Klage cedirt denn der Ablader? Die aus dem Konnossement? Aber in diesem übernimmt ja der Schiffer dem Ablader gegenüber gar keine Verbindlichkeit, sondern gerade dem Empfänger gegenüber. Soll es jedoch die Klage aus dem Frachtvertrage oder aus dem Receptum sein, so wäre nicht abzusehen, weshalb man zu diesem Behufe den Schiffer einen Verpflichtungsschein ausstellen liesse?

<sup>15)</sup> Jhering, Jahrb. II S. 87 ff. (gesammelte Aufs. I S. 207 ff.)

<sup>16)</sup> Dies gilt auch für das Namenskonnossement. Beim Orderkonnossement wird durch die Begebung überhaupt erst der Destinatar bestimmt. Dem Sinne nach sind übereinstimmend die Motive zum Preuss. Entw. des H.G.B. S. 263: „Das Konnossement begründet ein vom Frachtvertrage unabhängiges obligatorisches Verhältniss zwischen dem Schiffer und dem Empfänger. Die Eingehung dieses Verhältnisses liegt auf Seite des Schiffers in der Ausstellung oder Unterschrift und Aushändigung des Konnossements auf Seiten des Empfängers in der Annahme desselben.“

<sup>17)</sup> Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 683 f., Entsch. des B.O.H.G. II S. 330.

<sup>18)</sup> Ullrich, Samml. Nr. 80. Seebohm, Samml. Nr. 182. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. Mai 1857 in Goldschmidts Zeitschr. III S. 212. Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 174. Prot. V S. 2265. Voigt jun. im Neuen Archiv I S. 488 f. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 684.

selbstverständlich dem Destinatar die gegen den Ablader selbst zustehenden Einreden entgegengesetzt werden können, wenn derselbe lediglich als Vertreter des Abladers die Ansprüche aus dem Konnossement geltend machte;<sup>19)</sup> denn wie dem Ablader selbst, welcher das durch das Konnossement begründete selbständige Recht zu seinen Gunsten geltend machen wollte, die *exceptio doli* entgegengesetzt werden könnte, wenn dessen Inhalt mit den thatsächlichen Vorgängen bei der Abladung in Widerspruch stünde, so auch dem Ladungsempfänger, welcher sich auf jenes Recht nur im Interesse des Abladers beruft.

So unabhängig das Recht jedes Destinatars von dem des Abladers ist, ebenso unabhängig ist beim Orderkonnossement das Recht des durch Indossament bezeichneten Destinatars von dem der Vorbesitzer und Indossanten des Konnossements,<sup>20)</sup> während der, welcher ein Namenskonnossement durch Cession erworben hat, selbstverständlich sich die gegen den Cedenten zustehenden Einreden gefallen lassen muss.

2. „Die Ablieferung der Güter an den Empfänger muss nach Inhalt des Konnossements erfolgen.“<sup>21)</sup> Für die Art, die Menge und die Beschaffenheit derselben ist lediglich das letztere maassgebend. Das Gesetz hat jedoch dieses Prinzip nur soweit streng durchgeführt, als dasselbe sich durch die dem Schiffer bei Empfangnahme der Güter, bei Zeichnung des darüber auszustellenden Konnossements und während der Reise obliegende Diligenz motiviren lässt. Soweit kann dessen Anwendung auch nicht vertragsmässig ausgeschlossen werden und ein darauf abzielender Vermerk im Konnossement würde unwirksam sein.<sup>22)</sup> Dagegen sind Ausnahmen von dem Prinzip statuiert, wo die gedachte Motivierung nicht zutrifft, und ein Festhalten an dem in Rede stehenden Grundsatz eine ungerechtfertigte Härte gegen den Schiffer enthalten würde. In den Fällen also, wo die Thatsache, dass die Ablieferung der Güter nicht dem Inhalte des Konnossements entspricht, sich nicht durch die vom Schiffer zu prästirende Sorgfalt verhüten lässt, lässt das Gesetz das in Rede stehende Prinzip entweder von selbst cessiren, oder durch Aufnahme bestimmter Klauseln in das Konnossement (sog. Konnossementsklauseln) ausschliessen.

Dies findet zunächst Anwendung in betreff der Gattung der Güter. Der Verfrachter hat für die Ablieferung der im Konnossement angegebenen Gattung von Waaren einzustehen<sup>23)</sup> und wird von dieser Verbindlichkeit selbst dadurch nicht be-

<sup>19)</sup> Prot. V S. 2279. Entscheid. des Hamb. Oberger. vom 11. Juli 1873 in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 231. Vgl. Ullrich, Samml. Nr. 26, Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 174, S. 682.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 303 Abs. 2; vgl. Erk. des Hamb. H.G. vom 6. Septbr. 1858, vom 14. Dezbr. 1860 (Seebohm, Samml. Nr. 30, 182), vom 18. Septbr. 1865 (Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 174).

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 653 Abs. 1.

<sup>22)</sup> Vgl. Voigt jun. im Neuen Archiv I S. 490, Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 402.

<sup>23)</sup> „Der Verfrachter ist für die Richtigkeit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter — verantwortlich“: Art. 654 D. H.G.B. Für die Richtigkeit der „Merkzeichen“ erklärt das Gesetz den Verfrachter nicht für verantwortlich; denn dass

freit, dass die Identität der ausgelieferten und der übernommenen Güter nicht bestritten, oder dass dieselbe von ihm nachgewiesen ist;<sup>24)</sup> z. B. also nachgewiesen ist, dass nicht Menado-, wie das Konnossement angibt, sondern Mokka-Kaffee, nicht Kognak (wie nach dem Konnossement) sondern Rum geladen ist. Dieser Satz gilt in dem Falle, wo die bezeichneten Güter dem Schiffer offen übergeben sind, und zwar entweder lose (wie Getreide, Kohlen) oder zwar in Packen zusammengeschnürt, aber doch so, dass ihre Art äusserlich erkennbar bleibt (wie Korkholz, Häute). In diesem Falle kann der Verfrachter sich auch dadurch nicht von der Verantwortlichkeit befreien, dass er diese im Konnossement etwa durch die Klausel „Inhalt unbekannt“ von sich ablehnt. Bei Gütern aber, welche verpackt dem Schiffer übergeben werden und in dieser Verpackung nicht erkennbar sind, ist es regelmässig nicht thunlich, den Schiffer durch eigene Anschauung von der Art derselben Kenntniss nehmen zu lassen, weil dies ohne Oeffnung der Kolli u. s. w. nicht möglich, ein solches aber das Interesse der Ladungsbetheiligten verbietet. Hier beschränkt sich denn die Verantwortlichkeit des Schiffers darauf, dass er keine Bezeichnung wählt, welche sich bei Uebernahme der Güter dem, der solche sehr häufig zu Gesicht bekommt und mit denselben umzugehen hat, ohne Weiteres als falsch ergeben muss.<sup>25)</sup> Dem entsprechend befreit nach Deutschem Seerecht die Thatsache, dass dem Schiffer die Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefässen übergeben wurden, in Ballen, Fässern, Kisten, Flaschen u. s. w., den Verfrachter zwar noch nicht an und für sich von der Pflicht, die Angabe des Konnossements in betreff der Gattung der Güter zu vertreten, wohl aber in dem Falle, wenn dieselbe zugleich aus dem Inhalte des Konnossements ersichtlich ist. Alsdann haftet der Verfrachter lediglich aus dem Rezeptum, auch wenn er ein reines Konnossement gezeichnet, d. h. nicht im Konnossement durch einen besonderen Vermerk angedeutet hat, dass er die Richtigkeit der Konnossementsbezeichnung nicht habe prüfen können. Allerdings hat alsdann der Verfrachter auch noch den Beweis zu liefern, dass die von ihm abgelieferten Güter mit den eingenommenen identisch seien, und dass er trotz Aufwendung der ihm obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht die Unrichtigkeit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung wahrnehmen können.<sup>26)</sup> Der letztere Beweis wird durch ein sachverständiges Gutachten zu führen sein;<sup>27)</sup>

diese nicht unter dem Ausdruck „Bezeichnung“ gleichfalls zu verstehen, geht aus der Nebeneinanderstellung von „Bezeichnung“ und „Merkzeichen“ im Art. 645 Ziff. 7 hervor; wie denn auch von einem durch falsch angegebene Merkzeichen herbeigeführten Minderwerth der Güter (wofür bei fehlerhafter Bezeichnung der Verfrachter allein haftet) nicht recht die Rede sein könnte. Vgl. Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 404 ff.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. Art. 655 Abs. 3. Selbstverständlich hat der Ablader dem Verfrachter für den Schaden einzustehen, wenn durch seine Schuld die Güter nicht von der im Konnossement angegebenen Gattung oder Beschaffenheit sind.

<sup>25)</sup> Vgl. Voigt jun. im Neuen Archiv I S. 489 ff.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. Art. 655 Abs. 1 u. 2.

<sup>27)</sup> Vor den Kammern für Handelssachen wird freilich ein besonderer Sachverständigen-Beweis häufig nicht erhoben werden; vgl. R.Ger.Verf.Ges. § 118.

der erstere allemal dann, wenn für den Verdacht einer Unredlichkeit des Kapitäns kein Moment vorliegt, lediglich durch den Beweis der Identität<sup>28)</sup> und Unverletzttheit der äusseren Umbüllungen.<sup>29)</sup> Noch günstiger ist der Verfrachter gestellt, wenn der Schiffer bei derselben Sachlage das Konnossement, wozu das Gesetz ihn ausdrücklich ermächtigt, mit dem Zusatz „Inhalt unbekannt“ oder einem gleichbedeutenden<sup>30)</sup> versehen hat. In diesem Falle hat nicht der Verfrachter den Nachweis zu führen, dass die im Konnossement verzeichneten Güter mit den abgeladenen identisch, und dass die fehlerhafte Bezeichnung in keiner Weise vom Schiffer verschuldet sei; sondern es ist umgekehrt Sache des Destinätärs, welcher wegen der Nichtübereinstimmung zwischen der Gattung der abgeladenen Güter und der im Konnossement bezeichneten Schadensersatzansprüche erhebt, den Nachweis zu führen, dass der Schiffer einen anderen, als den abgelieferten Inhalt empfangen habe.<sup>31)</sup>

Der Verfrachter haftet ferner für die im Konnossement angegebene **Quantität** der Waaren, ohne dass ihm der Beweis, dass er weniger (oder auch gar nichts) empfangen, zustände. Dies gilt namentlich in dem Falle, wo die Güter nach Maass, Zahl oder Gewicht bezeichnet sind, während ein Zumessen, Zuzählen, Zuwägen gar nicht stattgefunden hat. Das Gesetz erlaubt jedoch in diesem Falle dem Schiffer, in das Konnossement die Klausel „Maass, Zahl, Gewicht unbekannt“ oder einen gleichbedeutenden Zusatz<sup>32)</sup> aufzunehmen und dadurch sich von der Vertretung des Konnossements in betreff der Maass-, Zahl- und Gewichtsangaben zu befreien;<sup>33)</sup> so dass auch hier wieder nur die Haftung aus dem Receptum bestehen bleibt,<sup>34)</sup> es also Sache des Destinätärs ist, den Nachweis des abgeladenen Quantum zu führen. Selbstverständlich würde

<sup>28)</sup> Bei diesem Beweis spielt das Merkzeichen eine grosse Rolle. Bei Verschiedenheit der Merkzeichen wird der Verfrachter regelmässig gar nicht in der Lage sein, den Identitäts-Beweis zu führen. Doch darf man dem Destinätär entschieden nicht das Recht einräumen, (wie das wohl die Praxis vor Erlass des H.G.B. in Deutschland that; Hamb. Samml. der Erk. des O.A.G. zu Lübeck II S. 1054, Seebohms Samml. Nr. 182) die Führung des Beweises seitens des Verfrachters durch andere Beweismittel abzulehnen. Vgl. Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 407 f.

<sup>29)</sup> Prot. V S. 2278 f. R.Civ.Pr.O. § 259.

<sup>30)</sup> Als ein solcher Zusatz ist die Klausel „not responsible for marks, brands and numbers“ nicht anzusehen, wie denn dem mit der gehörigen Sorgfalt zu Werke gehenden Schiffer bei Empfangnahme der Güter deren Merkzeichen nicht unbekannt werden bleiben können; die Aufnahme einer falschen Marke in das Konnossement also wohl immer auf eine Nachlässigkeit des Schiffers zurückzuführen sein wird. Die gedachte Klausel befreit daher den Verfrachter nicht von der Pflicht, den Identitäts-Beweis zu führen. Vgl. Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 403 f., 409.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. Art. 656.

<sup>32)</sup> Auch die Klauseln: „Maass unbekannt“; „Zahl unbekannt“; „Gewicht unbekannt“ kommen vor: Prot. VIII S. 4008.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 657.

<sup>34)</sup> Diese wird durch die in Rede stehende Klausel nicht berührt: Ullrichs Samml. Nr. 72, 181, Goldschmidts Zeitschr. X S. 148, Hamb. H.G.Ztg. v. 1872 Nr. 50, Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 296, XV S. 381; vgl. Prot. V S. 2290—2295.

die Aufnahme der Klausel dann keine Bedeutung haben, wenn dem Schiffer die Güter zugemessen, zugezählt, zugewogen worden wären, weil sich hier eine Unwissenheit des Schiffers über die fraglichen Punkte nur aus einer Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt erklären liesse.<sup>35)</sup>

Der Verfrachter hat endlich das Konnossement in betreff der Beschaffenheit der Güter zu vertreten. Er kann sich nicht darauf berufen, dass die Güter bei der Abladung sich in beschädigtem Zustand oder schlechter Beschaffenheit befunden, mag das Konnossement das ausdrückliche Bekenntniss des Schiffers enthalten, die Waaren „in guter Ordnung und wohl konditionirt“ empfangen zu haben, mag ein solches fehlen; denn es ist dasselbe als stillschweigend im Konnossement enthalten anzusehen, soweit dieses nicht das Gegenteil ausdrückt.<sup>36)</sup> Soll daher nicht den Verfrachter die Verantwortlichkeit für die Beschädigung und schlechte Beschaffenheit der Güter treffen, die zur Zeit der Abladung vorhanden, sowie für Schäden, welche durch die schlechte Verpackung, in der die Güter übernommen, verursacht sind, so muss dieser Mängel im Konnossement Erwähnung geschehen, vorausgesetzt, dass sie zur Zeit der Abladung sichtbar waren, und vom Schiffer ohne Verletzung der ihm obliegenden Diligenz nicht übersehen werden konnten.<sup>37)</sup> Die Beweislast in diesem Falle richtet sich nach der Art des Konnossements. Hat der Schiffer ein reines Konnossement gezeichnet, so hat der Verfrachter den Beweis zu führen, dass die Mängel auch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht erkennbar waren; hat derselbe dagegen — natürlich in den Fällen, wo dies überhaupt zulässig — in das Konnossement die Klausel „Inhalt unbekannt“ aufgenommen, so würde umgekehrt der Destinatär den Beweis der Erkennbarkeit zu erbringen haben, und zwar selbst in dem Falle, wo das Konnossement das übliche Bekenntniss, die Güter in guter Ordnung empfangen zu haben, enthielte, weil hierdurch nur ausgedrückt werden soll, dass der Schiffer Mängel nicht wahrgenommen.<sup>38)</sup>

<sup>35)</sup> Voigt jun. im Neuen Archiv I S. 495 f. Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 402 f.

<sup>36)</sup> Entsch. des R.O.H.G. III S. 24 f.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. Art. 660.

<sup>38)</sup> Arg. der Art. 655 Abs. 2 und Art. 656, die unzweifelhaft auf die vorliegende Frage Anwendbarkeit haben, da die Haftung für die Art und Gattung der Güter sich in juristischer Beziehung in keiner Weise von der für die Beschaffenheit derselben unterscheidet; vgl. Entscheid. des R.O.H.G. III S. 27 ff. Das Reichsgericht hat in einem Erk. vom 16. April 1881 (Entscheid. in Civ.S. IV S. 90 f.) bei lose verladenem Roggen der Klausel „quality unknown“, mit welcher der Kapitän das Konnossement zeichnete, die Bedeutung beigelegt, die Vertretung der Richtigkeit der Konnossementsangabe, dass die Ladung sei „dry sifted and in perfect condition and good order“ auszuschließen, soweit nicht die mit dieser Angabe im Widerspruch stehende Beschaffenheit der Güter bei der Abladung erkennbar gewesen, die Unkenntniss des Schiffers hiervon also nur aus Mangel an Diligenz zu erklären wäre. Das Reichsgericht motivirt diese Entscheidung damit, dass die Eigenschaft der Feuchtigkeit sehr relativ, nicht ohne Weiteres jeder Mangel absoluter Trockenheit als schlechte Beschaffenheit oder Beschädigung des Roggens anzusehen, auch nicht anzunehmen sei, dass der Schiffer, bei dem speziellere



Der Grundsatz, dass das Konnossement für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Destinatar maassgebend ist, ermöglicht auch die Herabsetzung der strengen, aus dem Receptum hervorgehenden, Haftung des ersteren vermittelt der Aufnahme von Klauseln, welche dessen Verantwortlichkeit für die aus bestimmten Ursachen hervorgehenden Verluste und Beschädigungen ausdrücklich ausschliessen. Allerdings wird hierzu die Zustimmung des Befrachters im Frachtvertrage vorausgesetzt; allein dieselbe wird bei manchen mit Rücksicht auf die Anschauungen des Verkehrs nicht verweigert werden können, bei anderen mit Rücksicht darauf, dass die Rheder solcher Schiffe, welche für bestimmte Transporte allein in Betracht kommen (die grossen Dampfschiffsgesellschaften) Frachtverträge überhaupt nur bei Bewilligung weitreichender Befreiungsklauseln eingehen. Klauseln der ersteren Art, welche schon früher viel gebraucht und deren Bedeutung und Wirkungen daher vom D. H.G.B. normirt wurden, sind: „frei von Beschädigung,“ „frei von Bruch,“ „frei von Leckage“ und hiermit gleichbedeutende. Dieselben befreien den Verfrachter von der Haftung aus dem Receptum und beschränken seine Verantwortlichkeit auf den Schaden, welcher verursacht ist durch ein seitens des Destinatars nachzuweisendes Verschulden des Schiffers, der Mannschaft und anderer Personen, die sonst noch unter Aufsicht des Schiffers für Schiff und Ladung Arbeiten zu verrichten haben (z. B. Stauer, Scheuerleute) und für deren Verschulden demgemäss der Verfrachter einzustehen hat.<sup>39)</sup> Noch weiter gehende Befreiungsklauseln hat der moderne Seeverkehr mit seinen so ausserordentlich beschleunigten Fahrten, und so überaus kurz bemessenen Ladungs- und Entlöschungsfristen hervorgebracht. Dieselben gehen namentlich darauf hinaus, dem Rheder die Verantwortlichkeit für die durch doloses oder nachlässiges Verhalten der eben genannten Personen verursachten Beschädigungen der Ladung abzunehmen.<sup>40)</sup> Dass solche vertragsmässige Beschränkung der Haftung der Rheder vollkommen rechtsbeständig, unterliegt keinem Zweifel, indem eine Ausschliessung der Haftungspflicht auch durch Vertrag nur dann nicht statthaft ist, wenn dadurch gegen das öffentliche Recht oder die guten Sitten verstossen werden würde. Das öffentliche Recht kommt nun aber hierbei gar nicht in Betracht, wie denn auch dem D. H.G.B., ebenso wie dem fremden Rechte, ein Verbot vertragsmässiger Beschränkung der gesetzlich dem Verfrachter obliegenden Haftungspflicht, wie es z. B. das D. H.G.B.<sup>41)</sup> beim Landtransport hinsichtlich der Eisenbahnen statuirt, fremd ist.<sup>42)</sup> Eine Verletzung der guten Sitten aber würde erst dann in Frage stehen, wenn der Verfrachter sich von der Verantwortlichkeit für eigene dolose Handlungen frei machen wollte.<sup>43)</sup> Wie weit übrigens die gesetzliche Haftung durch die Kon-

Waarenkunde nicht vorausgesetzt werden dürfe, den mangelhaften Zustand der Waare zu erkennen vermocht habe.

<sup>39)</sup> D. H.G.B. Art. 659.

<sup>40)</sup> Vgl. Voigt, Zum See- und Versich.R. S. 22 ff., ders., Die neuen Unternehmungen (s. o. S. 157 Not. 31) S. 17 ff.

<sup>41)</sup> Art. 423.

<sup>42)</sup> Vgl. die Ctt. bei Voigt, Zum See- und Versich.R. S. 38 ff.

<sup>43)</sup> L. 23. De R.J. (50, 17). Vgl. überhaupt Seufferts Arch. XI Nr. 86 (Ent-

nossementsklauseln im einzelnen Falle beschränkt ist, ist selbstverständlich Interpretationsfrage. Der Verfrachter bleibt jedoch trotz der Aufnahme einer solchen Klausel für die bei Abladung der Güter sichtbare Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung verantwortlich, wenn nicht die Mängel im Konnossement bemerkt sind.<sup>44)</sup>

Wo eine Haftung des Verfrachters wegen einer dem Konnossement nicht entsprechenden Ablieferung der Güter besteht, ist der Umfang derselben nach den für das Receptum geltenden Grundsätzen zu bestimmen;<sup>45)</sup> wird derselbe speziell wegen unrichtiger Bezeichnung der Güter in Anspruch genommen, so geht dieser Anspruch nur auf Ersatz des Minderwerthes, der aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der Konnossementsbezeichnung sich ergibt.<sup>46)</sup>

3. Die **Bedingungen der Ablieferung** der Güter richten sich lediglich nach dem Konnossement. Es wird ausschliesslich durch das Konnossement, auf Grund dessen die Ablieferung der Güter erfolgt, bestimmt, ob und inwieweit der Empfänger zur Zahlung von Fracht und deren Accessionen, zur Entrichtung von Liegegeld, zur Erstattung von Auslagen verpflichtet ist.<sup>47)</sup> Ebenso ist für die Höhe der Fracht, wie des Liegegeldes das Konnossement maassgebend, und zwar, wenn die Fracht nach der Quantität (Zahl, Maass, Gewicht) der Güter sich richtet, nicht nur in betreff des Einheitssatzes, sondern auch der Quantität der Güter, falls diese im Konnossement in ausreichender und der für die Frachtfestsetzung aufgestellten Einheit entsprechender Weise (nach Zahl, Maass oder Gewicht) angegeben ist. Auch diese letztere Angabe ist für beide Theile unbedingt bindend und schliesst — abgesehen von Fällen doloser Kollusion — sowohl den Beweis eines minderen Quantums seitens des Empfängers, wie eines grösseren von Seiten des Verfrachters aus.<sup>48)</sup> Allerdings kann der Schiffer der Quantitäts-

scheid. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. Mai 1856), *Entscheid. des R.O.H.G. XXV S. 181, Voigt a. a. O. S. 37—41.* Auch der französische Kassationshof hat (in einer *Entscheid. vom 14. März 1877* und einer vom 2. April 1878) in dem im Texte angegebenen Sinne entschieden (*Courcy, Questions de droit maritime II S. 89; Ruben de Couder, Dictionnaire III S. 390 f. Nr. 110; auch Goldschmidts Zeitschr. XXIV S. 584*). Die neuesten französischen Seerechts-Schriftsteller sind dagegen entgegengesetzter Ansicht: *Laurin bei Cresp I S. 638—649, Desjardins II S. 62—68.* Auch scheint das *Hamb. H.G.* die Ausschliessung der Haftbarkeit für dolus der Besatzung nicht für zulässig zu halten, sondern nur für Nachlässigkeit (*Hamb. H.G.Ztg. von 1878 S. 256*).

<sup>44)</sup> D. H.G.B. Art. 660.

<sup>45)</sup> Vgl. Prot. VIII S. 4132 f.

<sup>46)</sup> D. H.G.B. Art. 654.

<sup>47)</sup> D. H.G.B. Art. 615; vgl. Art. 645 Ziff. 8. Zur Zahlung der die Güter treffenden Beiträge zur grossen Havarie, der Bodmereigelder, Bergungs- und Hilfskosten ist der Empfänger ohne Weiteres verpflichtet, weil diese auf den Gütern haften (D. H.G.B. Art. 680, 727, 753). Die in den Konnossementen sich noch jetzt findende Klausel „Die Havarie wird nach Seegebrauch festgesetzt“ oder Aehnliches, ist daher unwesentlich.

<sup>48)</sup> D. H.G.B. Art. 658; vgl. Kierulffs *Samml. VI S. 54 ff.* (dasselbe in *Seufferts Arch. XXVII Nr. 251*), *Entscheid. des R.O.H.G. XII S. 371.* Das Gesetz sagt nicht, dass die Quantitätsangabe des Konnossements im Zweifel für die Berechnung der Fracht als maassgebend anzunehmen sei, sondern sie ist entscheidend. Ebenso die

angabe des Konnossements die entscheidende Bedeutung für die Frachtberechnung nehmen. Hierzu bedarf es aber einer ausdrücklich dies in unzweideutiger Weise besagenden Erklärung und zwar im Konnossement selbst. Diese Bedeutung ist nicht der Klausel „Zahl, Maass, Gewicht unbekannt“ beizulegen, weil diese lediglich zur Befreiung des Verfrachters von der Verpflichtung, für die Quantitätsangaben des Konnossements einzustehen, dient.<sup>49)</sup> Ebenso wenig natürlich einem der Unterschrift des Konnossements beigefügten Protest („unter Protest“, „signed under protest“), weil dieser sich auf gar verschiedenartige Punkte des Konnossements und des Frachtverhältnisses beziehen kann, daraus also kein Schluss auf den in Rede stehenden Willen des Schiffers gezogen werden darf.<sup>50)</sup> Wohl aber würde diese Bedeutung der dem Namen beigefügte Zusatz: „unter Protest wegen Uebermaasses“ haben.<sup>51)</sup> Wirkungslos würde die Erklärung über die Unanwendbarkeit der Quantitätsangaben des Konnossements für die Frachtermittelung sein, wenn sie sich in einer besonderen Protesturkunde befände, sollte selbst auf diese im Konnossement (etwa durch die Worte „unter beiliegendem Protest“) Bezug genommen sein. Anders wenn die Protesturkunde dem Konnossement dergestalt annekirt wäre, dass sie ein Theil des letzteren geworden und als solcher in die Hände des Destinatars gelangt wäre.<sup>52)</sup>

Weder das Verhältniss des Abladers zum Verfrachter, noch das des Abladers zum Destinatar hat auf die Bedingungen der Abnahme der Güter Einfluss. Das erstere kann nur dadurch dem Empfänger gegenüber eine rechtliche Bedeutung erhalten, dass es — ganz oder theilweise — zu einem Bestandtheil des Konnossements gemacht wird.<sup>53)</sup> Dies kann dadurch geschehen, dass Bestimmungen des Frachtvertrags ihrem Wortlaut nach dem Konnossement selbst einverleibt werden, aber auch dadurch, dass auf dieselben im Konnossement Bezug genommen wird. Doch muss diese Bezugnahme eine ausdrückliche sein. Eine stillschweigende ist wirkungslos. Es darf daher namentlich daraus, dass auf eine Bestimmung der Chartepartie Bezug genommen ist, nicht geschlossen werden, dass damit auch die übrigen haben aufgenommen werden sollen.<sup>54)</sup> Hieraus folgt, dass,

französische Jurisprudenz. Nur einige Gerichte und Schriftsteller lassen nach dem ausgelieferten Quantum, wenn dieses höher ist, als das im Konnossement angegebene, die Fracht berechnen. Vgl. Laurin bei Cresp II S. 173 f., Desjardins III S. 662 f.

<sup>49)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 657.

<sup>50)</sup> Entsch. des B.O.H.G. I S. 200.

<sup>51)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VI S. 350.

<sup>52)</sup> Entsch. des B.O.H.G. I S. 201, R.O.H.G. VI S. 348.

<sup>53)</sup> D. H.G.B. Art. 653 Abs. 2.

<sup>54)</sup> Motive zum Preuss. Entw. des H.G.B. S. 265 ff., 275. Prot. V S. 2227 f. Entsch. des B.O.H.G. I S. 201, des R.O.H.G. VI S. 346, XII S. 131, XV S. 222 f., XVII S. 74 ff., XIX S. 263 f. Eine Klausel, wodurch die ganze Chartepartie zu einem Bestandtheil des Konnossements wird, ist die: „on paying freight for the said good and all other conditions as per charterparty“. Wie weit die Chartepartie in das Konnossement hat aufgenommen werden sollen, ist Sache der richterlichen Interpretation. Wo sich Widersprüche finden zwischen der angezogenen Bestimmung der Chartepartie und dem Konnossement resp. gesetzlichen Folgen eines solchen, muss natürlich die Chartepartie zurückstehen. Das geht aus der dem Konnossement eingeräumten Stellung

wenn im Konnossement in Ansehung der Fracht auf die Chartepartie (z. B. durch die Worte: „Fracht laut Chartepartie“) verwiesen wird, dadurch nur für maassgebend erklärt werden die die Fracht im engeren Sinne und deren unzweifelhafte Accessionen als Kaplaken, Primage normirenden Bestimmungen, nicht aber die über das Liegegeld,<sup>55)</sup> sowie die sonst noch über die Löschung aufgestellten Bestimmungen, wie über Löschezit und Ueberliegezeit.

Auf der anderen Seite wird das Verhältniss zwischen dem Befrachter und Verfrachter durch den Inhalt des Konnossements nicht berührt. Hierfür sind lediglich die Bestimmungen des Frachtvertrags maassgebend.<sup>56)</sup> Fordert daher der Verfrachter vom Befrachter die Fracht, so würde er immer nur die im Frachtvertrage, nicht aber die im Konnossement festgesetzte verlangen können;<sup>57)</sup> es müsste denn nachträglich eine Abänderung der Frachtfestsetzung von den Parteien beliebt sein und diese im Konnossement ihren Ausdruck gefunden haben.<sup>58)</sup>

Auch das Rechtsverhältniss zwischen Ablader und Destinatar, auf Grund dessen die Uebersendung der Waaren an den letzteren erfolgt, beeinflusst in keiner Weise das Recht eben dieses aus dem Konnossement; wie umgekehrt dieses letztere für jenes Rechtsverhältniss in keiner Weise in Betracht kommt. Würde der Ablader die Aushändigung der Waaren an den Destinatar von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig machen können, so würde der Schiffer hiervon nicht einen Einwand gegen die Ablieferung hernehmen dürfen; es müssten

---

hervor. Ist also im Konnossement Zahl, Maass oder Gewicht der Güter angegeben, in betreff der Fracht aber auf die Chartepartie verwiesen, und hier die Fracht normirt für eine bestimmte Einheit mit dem Zusatz: „nach eingenommenem Maass“, so ist doch für das Quantum die Angabe des Konnossements entscheidend, weil das Gesetz in jedem Fall, wo im Konnossement Zahl, Maass, Gewicht angegeben ist, für die nach Zahl, Maass oder Gewicht bedungene Fracht die Quantitäts-Angabe des Konnossements bestimmend sein lässt: s. o. S. 181. Die ältere Praxis scheint nicht unbedingt eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Chartepartie für wesentlich gehalten, sondern auch von der Bezugnahme auf einen Punkt auf die Aufnahme anderer geschlossen zu haben: Ullrich, Samml. Nr. 339; vgl. Seebohm, Samml. Nr. 31.

<sup>55)</sup> In dem Gesetzestext heisst es nicht Liegegeld, sondern Liegezeit („sind hierin die Bestimmungen über Löschezit, Ueberliegezeit und Liegezeit nicht als einbegriffen anzusehen“). Dass es aber Liegegeld heissen muss, unterliegt keinem Zweifel (vgl. Entscheid. des R.O.H.G. V S. 132 f., XV S. 222). In dem Entw. I. Lesung lautete die betreffende Stelle des H.G.B. (Art. 525): — „Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen — so sind hierin die Bestimmungen über Löschezit, Ueberliegezeit und Liegegeld nicht als einbegriffen anzusehen“; wie denn auch auf der Hamburger Konferenz bei den Berathungen (in erster Lesung) über die Tragweite der Klausel „Fracht nach Chartepartie“, Gegenstand der Diskussion nur die Frage war, ob dieselbe sich auch auf das Liegegeld beziehe (Prot. V S. 2226—2228). In zweiter Lesung ist aber eine Aenderung jenes Satzes nicht beliebt worden. (Vgl. Prot. VIII S. 4007.)

<sup>56)</sup> D. H.G.B. Art. 653 Abs. 3.

<sup>57)</sup> Erk. des Brem. H.G. vom 4. Mai 1863, des Lüb. O.A.G. vom 28. Januar 1865 in Kierulffs Samml. I S. 37.

<sup>58)</sup> S. o. S. 172 Not. 2.

denn diese Bedingungen in das Konnossement selbst aufgenommen sein (z. B. „nur gegen Zahlung auszuliefern“).<sup>59)</sup> Umgekehrt ist die Geltendmachung des Anspruchs des Empfängers gegen den Absender aus dem mit diesem abgeschlossenen Verträge wegen kontraktwidriger Lieferung nicht davon abhängig, dass vorher der Empfänger den Verfrachter in Anspruch genommen hat, wenn die Beschaffenheit der Güter nicht dem Inhalte des Konnossements entsprach.<sup>60)</sup>

III. Eine besondere, erst in jüngster Zeit bekannt gewordene oder doch wenigstens häufiger angewendete Konnossementsform, worüber die neueren Gesetze, und so auch das D. H.G.B., besondere Bestimmungen nicht enthalten, ist das **durchgehende Konnossement** (through bill of lading).<sup>61)</sup> Man bedient sich dieser Konnossemente, welche besonders seitens der grossen transatlantischen Dampfschiffsgesellschaften ausgestellt werden, namentlich in den Fällen, wo es sich um den Transport von Gütern nach solchen entlegenen überseeischen Plätzen handelt, welche keine direkte Schiffsverbindung mit dem Abladungsplatze haben, oder zwar eine solche haben, die man aber ihrer Kostspieligkeit halber zu umgehen und durch verschiedene Seetransporte oder Seetransporte und Landtransporte zu ersetzen sucht. Ein solches Konnossement lautet auch auf Transportirung der Güter nach dem Bestimmungsort, und zwar für eine Gesamtfracht. Der Aussteller des Konnossements übernimmt aber mit eigenem Schiff nur einen Theil des Transports, verpflichtet sich jedoch, dafür zu sorgen, dass die Weiterbeförderung der Güter von anderer Seite übernommen werde,<sup>62)</sup> entweder schlechtweg oder vermittelt einer bestimmten, im Konnossement bezeichneten Schiffsgelegenheit resp. sonstigen Transportgelegenheit.<sup>63)</sup> Genannt wird in einem solchen Konnossement stets nur das Schiff, in welches die zu transportirenden Güter vom Verloader abgeladen werden, und welches sie bis zur ersten Transportstation befördert, mag dieses dem Konnossementsaussteller selbst gehören, oder ein von ihm zu benutzendes Schiff eines anderen Rheders sein. Die obligatorischen Wirkungen eines solchen Konnossements sind ausserordentlich beschränkt. Der Satz, dass das Konnossement für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Ver-

<sup>59)</sup> Goldschmidt I, 2 S. 685.

<sup>60)</sup> Entscheid. des B.O.H.G. II S. 330.

<sup>61)</sup> Darüber handeln Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. XXI S. 384 ff., Voigt, Zum See- und Versich.R. S. 7 ff.

<sup>62)</sup> Um ein so gefasstes Formular eines durchgehenden Konnossements handelt es sich in Entsch. des R.O.H.G. III S. 222. Hier übernimmt die Verfrachterin, die West-India and Pacific Steam Ship Company die Verpflichtung „to carry the — bales — to Liverpool from which port they are to be forwarded, either by railway or steamer or other conveyance as the case may be, to the port of Hamburg“. Ebenso war in dem Fall, von dem Schlodtmann (a. a. O. S. 387) ausgeht, der Transport seitens des Konnossementsausstellers übernommen nach Hull „for transhipment to Bremen“.

<sup>63)</sup> Diese Art von Formularen durchgehender Konnossemente allein hat Voigt im Auge; s. S. 8—10, so in einem Konnossement der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt A. G. — „to be carried to Colon by the Steamer of the Hamburg American Packet Company, from Colon to Panama by the Panama Railroad Company, and thence to the Port of Destination by to Pacific Steam Navigation Company“.

frachter und dem Destinatar entscheidend, gilt nur für den, welcher den Transport auf dem ersten Reiseabschnitt besorgt hat, und auch für diesen nur mit wesentlichen Modifikationen, da dasselbe nur im Endpunkte des kombinierten Transports geltend gemacht werden kann. Für den Konnossementsaussteller, soweit er einen späteren Theil des Gütertransports übernommen hat, ist das Konnossement nur insofern maassgebend, als es Bestimmungen des Frachtkontrakts enthält, dagegen gar nicht, soweit der Beweis der Einnahme der Güter dadurch geführt wird. Für andere spätere Transportführer ist es ohne jede Bedeutung, da diese die Güter nicht auf Grund des ursprünglichen (durchgehenden) Konnossements zur Beförderung übernehmen, sondern auf Grund des Frachtvertrags, den sie mit dem Aussteller jenes Konnossements abschliessen.<sup>64)</sup> Alle auf den ersten folgenden Transportführer stehen für den den Bestimmungen des für sie maassgebenden Frachtvertrags und in Ergänzung desselben des für sie maassgebenden Gesetzes (resp. Gewohnheitsrechts) entsprechenden Transport der Güter nur soweit ein, als ihnen die zu transportirenden Güter von ihrem Vormann wirklich abgeliefert und in der Beschaffenheit, in welcher sie abgeliefert sind, und zwar nur bis zum Endpunkt des von ihnen übernommenen Reiseabschnitts, resp. bis zur Ablieferung der Güter an den späteren Transportführer. Die Prinzipien des Landtransports, wonach der frühere Frachtführer, der einem anderen die zu transportirenden Güter übergibt, für diesen und alle folgenden Frachtführer zu haften hat; und umgekehrt der spätere Frachtführer, der auf Grund des ursprünglichen Frachtbriefs von einem früheren die Güter zum Weitertransport übernimmt, in die Verbindlichkeiten der früheren Frachtführer in betreff des bereits ausgeführten Transports succedirt,<sup>65)</sup> können nicht einfach auf den Seetransport angewendet werden, da es sich hier nicht um Prinzipien handelt, die im Wesen des Frachtgeschäfts überhaupt begründet sind, zum Theil auch die Voraussetzungen dafür fehlen. Ebensowenig liesse es sich rechtfertigen, den Satz analog anzuwenden, dass der Spediteur in dubio für die von ihm angenommenen Zwischenspediteure und Frachtführer haftet, wenn er mit dem Absender oder Destinatar sich über bestimmte Sätze der Transportkosten geeinigt hat.<sup>66)</sup> Der Destinatar kann demgemäss die Auslieferung der Güter vom letzten Transportführer<sup>67)</sup> nur verlangen auf Grund des Rezeptums und des von demselben eingegangenen Frachtvertrags<sup>68)</sup> oder des etwa vom letzten Transportführer

<sup>64)</sup> Schlodtmann a. a. O. S. 388. Voigt a. a. O. S. 12 und 14. Haben die späteren Transportführer resp. der letzte den Transport der Güter zu anderen, als den dem durchgehenden Konnossement entsprechenden Bedingungen übernommen, so können sich der Ablader resp. Destinatar nur bei dem Aussteller des Konnossements wegen des ihnen daraus erwachsenden Schadens erholen.

<sup>65)</sup> D. H.G.B. Art. 401.

<sup>66)</sup> D. H.G.B. Art. 384.

<sup>67)</sup> Der Ablader und als dessen Rechtsnachfolger der Destinatar können einen unmittelbaren Anspruch gegen den letzten Transportführer geltend machen, weil mit diesem dessen Vormann als Stellvertreter des Abladers kontrahirt.

<sup>68)</sup> Natürlich liegt in dieser Hinsicht die Beweislast dem Destinatar ob.

ausgestellten Konnossements.<sup>69)</sup> Das durchgehende Konnossement dient dem letzten Transportführer gegenüber lediglich zur Legitimation des Destinätärs. Wegen Verringerungen oder Beschädigungen, die die Ladung auf einem früheren Transport erlitten hat, kann der Destinatär nur den Transportführer in Anspruch nehmen, dem dieselben zur Last zu legen sind.

### § 37.

#### b. Besitzübertragung vermittelt des Konnossements.

I. Im Interesse beschleunigten Güterumlaufs dient das Konnossement dazu, Verfügungen über abgeladene Güter zu ermöglichen, auch für den, der thatsächlich sich nicht im Besitz der Güter befindet, und in so vollständiger Weise, dass gegen das Konnossement der Kaufpreis der abgeladenen Güter dem Verkäufer gezahlt, oder Wechsel, welche dieser auf Höhe desselben gezogen, acceptirt werden.<sup>1)</sup> Soll dasselbe aber diese Funktion erfüllen können, so muss das dem Destinatär aus der Urkunde zustehende Recht ein nach allen Seiten hin gesichertes sein. Hierzu würde die obligatorische Wirkung des Konnossements, welche dem Destinatär ein vom Willen des Abladers und der Indossanten durchaus unabhängiges, durch keinerlei aus der Person des Abladers oder der Indossanten genommene Einreden zu beschränkendes Forderungsrecht gegen den Schiffer resp. Verfrachter auf Auslieferung des Frachtguts gewährt, nicht ausreichend sein. Alsdann würde nemlich die Möglichkeit, über das abwesende Gut zu disponiren, durch verschiedene ausserhalb des zwischen Verfrachter und Destinatär bestehenden obligatorischen Nexus liegende Momente wesentlich beeinträchtigt werden können. Diese Möglichkeit wird nur dadurch beseitigt, dass dem Destinatär zum Schutz seines Rechts ausser den persönlichen Klagen gegen den Verfrachter aus dem Konnossement, gegen den Absender aus dem zwischen ihnen bestehenden Rechtsverhältniss, gegen den Indossanten aus dem dem Indossament zu Grunde liegenden Rechtsgeschäft noch dingliche Klagen zu Gebote stehen. Um diesem Bedürfniss gerecht zu werden,<sup>2)</sup> stellte man den Satz auf: Die

<sup>69)</sup> Ueber die nachtheilige Lage, in welcher sich beim durchgehenden Konnossement der Destinatär befindet, vgl. Voigt a. a. O. S. 19 ff., Schlodtmann a. a. O. S. 386 ff., 394 f.

<sup>1)</sup> Vgl. Goldschmidt H.R. I, 2 S. 661 f., 700, Neues Archiv I S. 377 ff. Allerdings hat diese Leistung des Käufers nicht den Charakter der Kontrakterfüllung, der eigentlichen Zahlung, sondern den der Deckung, der Vorschussleistung; vgl. Entscheid. des R.G. Civ.S. III S. 87 ff. und die das. S. 90 citirten Entscheidungen.

<sup>2)</sup> Jhering, Dogm. Jahrb. I S. 182 ff. (gesammelte Aufs. I S. 116 ff.) führt das „unmittelbare rechtliche Verhältniss“, in welches der Destinatär durch das Konnossement zu den noch nicht an ihn abgelieferten Waaren gesetzt wird, und die demselben zustehende Befugniss, diese Macht durch Cession oder Indossament auf andere zu übertragen, lediglich auf eine Cession der Vindikation zurück, welche zugleich mit der Cession der persönlichen Klage gegen den Schiffer vom Ablader in der Uebertragung des Konnossements und weiter vom Konnossementsinhaber durch Cession oder Indossament desselben vorgenommen würde, unterlässt es jedoch darzuthun, wie in der blossen Uebertragung des vom Schiffer ausgestellten Konnossements die Willenserklärung des

Uebergabe des Konnossements hat dieselben dinglichen Rechtswirkungen zur Folge, welche die Uebergabe der Güter selbst hervorgebracht hätte; oder wie dasselbe früher ausgedrückt wurde: die Uebertragung des Konnossements gilt soviel, wie die Uebertragung des körperlichen Besitzes der Waare. Die Geltung dieses Satzes, als eines durch allgemeines Handelsgewohnheitsrecht anerkannten, wird von den einen Schriftstellern und Gerichten ebenso bestimmt behauptet,<sup>3)</sup> als von den anderen in Abrede gestellt.<sup>4)</sup> Bei dieser Sachlage kann man nun nicht einfach ein bestehendes Gewohnheitsrecht geltend machen, wenschon sich sehr berufene Gewährsmänner für dessen Existenz ausgesprochen haben;<sup>5)</sup> wenschon sich auch für die Existenz eines solchen Handelsgebrauchs der Umstand geltend machen liesse, dass die Veräusserung von schwimmenden oder wenigstens abgeladenen Gütern mittelst des Konnossements erfolgt, dass gegen Auslieferung der Konnossemente der vereinbarte Kaufpreis gezahlt wird, oder auf Höhe desselben Tratten des Verkäufers vom Käufer acceptirt werden, und bei

Abladers enthalten sein soll, die ihm hinsichtlich der Waaren zustehende rei vindicatio dem Destinatar zu cediren? wie dieses Rechtsmittel den Destinatar gegen den Ablader selbst schützen soll, wenn dieser nach der Konnossementsübertragung denselben beeinträchtigende Dispositionen mit den Waaren vornimmt? wie man sich die von ihm in der Ueberreichung des dem Schiffer vom Ablader zugestellten Konnossementsexemplars gefundene Denunziation der Cession zu denken hat? da doch dem Schiffer ein Exemplar oder, wie nach Deutschen Recht, eine Kopie des Konnossements vor der Begebung desselben ausgehändigt wird, darin also höchstens die Absicht gesehen werden könnte, in Zukunft die in Rede stehenden Klagen einer (häufig noch gar nicht genannten) Person zu cediren; worin endlich bei den späteren (von Seiten des ersten Inhabers oder eines Indossatars erfolgenden Konnossementsübertragungen die Denunziation zu finden sei? Laband, der hiergegen polemisirt (Zeitschr. f. D. R. XIX S. 121 ff.), gibt dem Destinatar, aber nur für den Fall, dass der Besitz der Waaren „durch Delikt in die Hände Anderer gekommen ist“ eine „rei vindicatio utilis“. Dieses Klagerecht soll sich, ohne dass jedoch angedeutet wird, wie und aus welchem Grunde, aus dem „animus tradendi“ ergeben, der sich in der Verladung der Waaren dokumentirt.

<sup>3)</sup> Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 707 ff. und die das. Not. 23 Citirten.

<sup>4)</sup> So ganz besonders von Gerber in den Prot. der Hamb. Konf. V S. 2217, Deutsches Privatr. § 184, Thöl, H.R. I § 270, S. 890 ff., Jhering in den Jahrb. I S. 178 ff. (Aufs. I S. 113 ff.), Endemann, H.R. § 78 III, Laband in der Zeitschr. f. D. R. XIX S. 121 ff.; seitens der Rechtsprechung besonders von einer lange Zeit hindurch festgehaltenen Praxis des O.A.G. zu Lübeck und der Hamburgischen Gerichte, Citt. bei Thöl a. a. O. S. 893 Not. 23, Goldschmidt a. a. O. S. 705 Not. 16.

<sup>5)</sup> Hierhin rechne ich die Aeusserungen besonders der kaufmännischen Abgeordneten auf der Nürnberger und Hamburger Konferenz (Prot. I S. 443—446, 450, 452, V S. 2223 f., VIII S. 4017 ff.), welche den Satz: „Die Uebergabe des Konnossements (wie des Ladescheins) steht der Uebergabe der Waaren gleich, als den kaufmännischen Anschauungen entsprechend und für den Handelsverkehr unentbehrlich vertheidigten; wie auch die Motive des Württembergischen Entwurfs eines H.G.B. (S. 313) und die des Preussischen (S. 116 f.) die Existenz eines derartigen allgemeinen Handelsgebrauchs bestätigen; auch auf der Hamburger Konferenz weder von kaufmännischer, noch von juristischer Seite das Vorhandensein des genannten Satzes gezeugnet, sondern ihm nur von letzterer Seite der juristische Charakter abgesprochen und seine Unkonstruirbarkeit behauptet wurde (Prot. V S. 2207, 2219 ff.).



Normirung dieses Kaufpreises, nicht etwa — wie auf die Höhe des Kurses der Inhaberpapiere die Solvenz oder der Kredit des Ausstellers mit einwirkt — die grössere oder geringere Wahrscheinlichkeit, dass die Waare vom Schiffer nicht werde ausgeliefert werden, in Betracht gezogen wird, sondern lediglich die Konjunkturen des Marktes der betreffenden Waare entscheidend sind.<sup>6)</sup> Es ist vielmehr zu untersuchen, ob sich nicht der in Rede stehende Satz aus allgemeinen Rechtsprinzipien ergibt, ob er sich nicht civilistisch konstruiren lässt. Derartige Versuche sind nun auch von verschiedenen Seiten gemacht worden. So hat man namentlich eine symbolische Tradition angenommen; ein *constitutum possessorium*; auch hat man in der Konnossementsannahme seitens des Destinärs eine *Ratihabition* der Besitzergreifung der Waaren gesehen, welche der Schiffer als *negotiorum gestor* des Konnossementsinhabers bei der Abladung vornehme.

Durch die Annahme einer symbolischen Tradition,<sup>7)</sup> wobei das Konnossement als Symbol der Waare erscheint, ist nun nichts gewonnen; denn das R.R. kennt eine solche nicht,<sup>8)</sup> und der Annahme einer durch das Gewohnheitsrecht begründeten symbolischen Tradition stehen dieselben Bedenken entgegen, wie der Annahme, dass der zu konstruirende Satz überhaupt ein Satz des geltenden Gewohnheitsrechts sei.<sup>9)</sup>

Was die Konstruktion mittelst eines *constitutum possessorium*<sup>10)</sup> anlangt, wobei der Absender als Mandatar oder *negotiorum gestor* des Destinärs erscheint und in dem Augenblick, wo er sich als solcher gerirt, den Besitz der Waare für den letzteren haben will; so ist die Annahme, dass der Absender als Stellvertreter des Destinärs während irgend welcher Zeit die Güter besitze, eine grundlose Fiktion. Die Uebersendung der Waaren an den Destinär ist selbst beim Veräusserungsgeschäft nicht die Folge eines dem Veräusserer gewordenen besonderen Mandats oder einer *negotiorum gestio*, sondern des Geschäftes selbst.<sup>11)</sup> Wollte man aber auch ein Mandat oder eine *negotiorum gestio* annehmen, so würde man doch hieraus auf das Vorhandensein eines

<sup>6)</sup> Diese Thatsache, meine ich, widerspricht der Auffassung Labands (Zeitschr. f. D. R. XIX S. 132), wonach das Konnossement lediglich „der Repräsentant des obligatorischen Rechts“ gegen den Schiffer ist.

<sup>7)</sup> Vertreten u. A. von Pöhls, H.R. I S. 181 ff., Kaltenborn, Seer. I S. 307 ff., Beseler, D. Privatr. II § 255 Not. 30.

<sup>8)</sup> Hinsichtlich der L. 1. C. De donat. (8, 53) schliesse ich mich der auch von Goldschmidt (H.R. I, 2 S. 639 f.) adoptirten Erklärung Savignys (Besitz § 16) an.

<sup>9)</sup> Beseler, D. Privatr. a. a. O. findet es freilich verkehrt, dass man den Rechtsatz zu konstruiren („aus dem R.R. abzuleiten“) suche, statt sich einfach auf eine durch Gewohnheitsrecht begründete symbolische Tradition zu berufen.

<sup>10)</sup> Erk. des O.A.G. zu Rostock vom 27. Jan. 1845 in der Zeitschr. f. D. R. IX S. 489 ff. Mittermaier, Privatr. § 565.

<sup>11)</sup> Thöl, H.R. I § 261, S. 847 f. Der Kaufvertrag geht eben dahin, dass der Verkäufer nicht unmittelbar dem Käufer die Sache übergibt, sondern mittelst einer von letzterem bestimmten oder von ersterem zu bestimmenden Transportgelegenheit übersendet. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 632 nimmt Nebenvertrag zum Kaufvertrage an.

constitutum possessorium nicht schliessen können. Dass der, welcher eine Sache veräussert und dieselbe zugleich miethet oder sich den Ususfrukt daran vorbehält, den animus rem sibi habendi verwandelt in den animus rem alieno nomine possidendi, ist klar. Indem er an der Sache ein ius in re aliena oder ein obligatorisches Recht für sich in Anspruch nimmt, gibt er zu erkennen, dass er die Sache als eine fremde behandelt, die er also auch allein in fremdem Namen besitzen kann. Dagegen ist diese Wandlung des Willens in keiner Weise daraus zu ersehen, dass der bisherige Eigenthümer der Güter den Transport derselben vorbereitende Handlungen vornimmt; wie denn der Veräusserer sehr wohl dem, der den Transport besorgt, die Weisung ertheilen kann, nur unter bestimmten Voraussetzungen dem Erwerber den Besitz der Güter zu übertragen. Sollte aus der erwähnten Handlungsweise des Veräusserers auf jene Willensänderung geschlossen werden können, so müsste man dieselbe schon aus der blossen Thatsache der Veräusserung folgern. Daher lässt sich denn auch in der Annahme des Konnossements seitens des Destinätärs nicht eine Ratihabition der negotiorum gestio des Absenders und demgemäss auf den Besitzerwerb gerichtete Willenserklärung finden.<sup>12)</sup> Findet man aber in der Empfangnahme des vom Schiffer gezeichneten Konnossements seitens des Absenders die Willenserklärung des letzteren, für den Destinätär besitzen zu wollen,<sup>13)</sup> so ist dies lediglich eine Behauptung, die ebenso des Beweises erst bedarf, wie die Behauptung, dass durch das Konnossement der Besitz der Güter übertragen wird. Ein constitutum possessorium ist allerdings bei dem in Rede stehenden Rechtsverhältniss an sich denkbar, wenn die Voraussetzungen dafür vorliegen.

Der Ansicht, dass der Schiffer als negotiorum gestor des Destinätärs für diesen den faktischen Besitz der Waaren ergreife, welcher durch Annahme des Konnossements seitens des Destinätärs, worin sich dessen animus possidendi manifestire, in juristischen Besitz verwandelt werde,<sup>14)</sup> steht der Umstand entgegen, dass dem Schiffer regelmässig das Rechtsverhältniss, auf Grund dessen die Versendung der Waaren erfolgt, unbekannt ist, und er daher nicht den Willen haben kann, den Destinätär zum juristischen Besitzer zu machen, auch der Ablader in vielen Fällen diese Absicht nicht hat.

Aus Inhalt und Wirkungen des Konnossements ergibt sich vielmehr Folgendes.<sup>15)</sup> Der Schiffer detinirt die abgeladenen Güter, als deren Inhaber er

<sup>12)</sup> Dies thut das O.A.G. zu Rostock; s. S. 188 Not. 10.

<sup>13)</sup> Dies ist die Auffassung Mittermaiers a. a. O.

<sup>14)</sup> So Holtius (Abh. civil- und handelsrechtlichen Inhalts, übersetzt von Sutro S. 120 ff.), Wilda (in Weiskes Rechtslex. III S. 34 f.) und die sonst bei Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 720 Not. 47 Citirten.

<sup>15)</sup> Ich schliesse mich im Folgenden (wie ich es in meinem Seer. I S. 301 f. gethan) der von Goldschmidt (H.R. I, 2 S. 721 ff.) gegebenen Konstruktion an, welche jetzt auch das Reichsgericht (Entsch. Civ.S. V S. 80) adoptirt hat. Letzteres macht noch darauf aufmerksam, dass diese Theorie für das Preussische Recht eine Stütze in den §§ 66, 67 A. L.R. I, 7 finde, indem in der Vereinbarung, dass das dem Schiffer übergebene Gut nicht mehr zur Verfügung des Absenders stehe, sondern dem legitimirten

sich im Konnossement ausdrücklich bekennt. Er detinirt dieselben aber nicht für sich, da, ohne eine Kontrektatio vorzunehmen, er keinerlei Herrschaftsgewalt über dieselben geltend machen kann. Vielmehr detinirt er vor Zeichnung und Aushändigung der Konnossemente für den Ablader, der bis zu diesem Moment, soweit nur das Verhältniss des Schiffers in Betracht kommt, nach seinem Belieben auf die Güter einwirken und über dieselben verfügen kann, indem der Schiffer den hierauf gerichteten Weisungen desselben Folge zu leisten hat. Die Möglichkeit, über die Ladung zu verfügen, hört jedoch für den Ablader als solchen in dem Augenblick auf, wo der Schiffer die Konnossemente gezeichnet und ausgehändigt hat. Von da ab hat diese Möglichkeit der berechnigte Inhaber des Konnossements, da der Schiffer ihm die Güter unbedingt auszuliefern hat; der Ablader nur, so lange er noch die Konnossemente in Händen hat. Hieraus folgt: so lange der Ablader die ihm vom Schiffer ausgeantworteten Konnossemente noch nicht aus der Hand gegeben hat, detinirt auch der Schiffer für ihn; ist jedoch das Konnossement in den Händen des von Hause aus in demselben bezeichneten oder durch Indossament ausgewiesenen Destinätärs, so detinirt der Schiffer für diesen. So tritt durch die Uebergabe des Konnossements von Seiten des Abladers an den Destinätär oder von Seiten des Indossanten an den Indossatar ein Wechsel in der Person dessen ein, für den der Schiffer besitzt, und zwar tritt dieser Wechsel durch den Willen dessen ein, der bis dahin durch den Schiffer besass.<sup>16)</sup> Der Umstand, dass der Konnossementsinhaber sehr häufig — nemlich beim Orderkonnossement — eine persona incerta für den Schiffer ist, benimmt diesem nicht die Möglichkeit, für denselben die Detention der Güter auszuüben, da man ja auch den Besitz einer Sache auf eine Person übertragen kann, die einem unbekannt ist, wenn nur in derselben gewisse Voraussetzungen zutreffen,<sup>17)</sup> auch eine negotiorum gestio mit den rechtlichen Wirkungen angenommen wird, wenn jemand die Geschäfte einer ganz anderen Person besorgt hat, als für die er solche hat besorgen wollen.<sup>18)</sup>

An und für sich ersetzt die Konnossementsübertragung nur die Uebertragung der Detention auf den Destinätär. Nur hinsichtlich der Rechtswirkungen welche diese zur Voraussetzung haben, wird die Uebertragung der Detention mit der des Konnossements als geschehen angenommen.<sup>19)</sup> Ob aber der Destinätär den juristi-

Inhaber des Konnossements ausgeliefert werden solle, nothwendiger Weise die Anweisung an den Schiffer enthalten sei, für diesen Inhaber zu detiniren.

<sup>16)</sup> Dass man durch diese Konstruktion in dem Falle, wo die mehreren Konnossementsexemplare an verschiedene Personen indossirt sind, nicht zu einem Besitz mehrerer an derselben Sache gelangt, zeigt Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 728 ff. durch den Hinweis darauf, dass die mehreren Konnossementsexemplare immer nur als Ein Konnossement gelten, und der Schiffer nur für den berechtigten Konnossementsinhaber detinirt.

<sup>17)</sup> L. 9 § 7 De A. R.D. (41, 1). § 46 J. De R.D. (2, 1).

<sup>18)</sup> L. 5 § 1, § 10 De neg. gest. (3, 5). L. 14 § 1, L. 29 pr. Comm. div. (10, 3).

<sup>19)</sup> Hierbei ist es durchaus nicht für abnorm zu halten, dass unter Umständen der Detentor durch einen Stellvertreter die Detention ausübt. Stellvertretung kann nemlich beim Besitz immer nur hinsichtlich der Detention stattfinden, sie ist aber ebensowohl für den Detentor, wie für den juristischen Besitzer möglich, da ja die blosse Detention bereits Rechtswirkungen hat: Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 723.

sehen Besitz, Pfandrecht oder Eigenthum erhält, hängt von dem Rechtsverhältnisse ab, auf Grund dessen die Konnossementsübertragung stattfand.<sup>20)</sup> So wird der Handlungsbevollmächtigte des Absenders, dem die Waaren zum Verkauf für des letzteren Rechnung zugesandt werden, infolge des Empfanges der Konnossemente nur als Detentor angesehen; der Spediteur, der Kommissionär zunächst auch nur als Detentoren, soweit sie aber an den Gütern ein Pfandrecht geltend machen können, auch als juristische Besitzer; der, welchem die Waaren auf Grund eines Kaufgeschäfts nach Zahlung (resp. Kreditirung) des Kaufpreises<sup>21)</sup> vom bisherigen Eigenthümer übersandt werden, als Eigenthümer.<sup>22)</sup> Der Beweis des Eigenthums bei Vindizierung der Güter seitens des Konnossementsinhabers ist allerdings nicht nur auf die in der Konnossementsübertragung liegende Tradition der Güter zu richten (welcher Beweis — vorbehaltlich eines Gegenbeweises — durch den Besitz der Urkunde selbst geführt wird), sondern auch auf die *iusta causa traditionis*. Das soll aber nicht heissen, dass das spezielle Rechtsgeschäft, das der Tradition zu Grunde liegt, bewiesen werden muss, sondern nur, dass der Wille des Tradenten auf Uebertragung des Eigenthums gerichtet war. Dieser Wille ist aus dem Indossament zu entnehmen. Und es wäre Sache des Gegners, einen anderweitigen Willen des Indossanten (und Tradenten) darzuthun, wenn nicht ein solcher aus dem Indossament selbst ersichtlich, wie es beim Prokura-indossament der Fall ist. Hieraus geht weiter hervor, dass der Konnossementsinhaber, welcher auf Grund eines Kaufgeschäfts das Konnossement und damit die Güter selbst erworben hat, nach gemeinem Recht nicht von vornherein zu beweisen hat, dass der Kaufpreis für die Güter bezahlt oder kreditirt ist, er vielmehr hierzu erst durch den Einwand des Prozessgegners genöthigt wird, dass ihm das Konnossement auf Grund eines Kaufgeschäfts übergeben und der Kaufpreis weder bezahlt noch kreditirt sei.<sup>23)</sup> Nach dem speziellen Rechtsverhältniss wieder, wie auch freilich nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über die Verfolgung dinglicher Rechte beantwortet sich die Frage, inwieweit der im Besitz des Konnossements befindliche Destinatar den vermittelt einer Handlung des Abladers,<sup>24)</sup> des Schiffers<sup>25)</sup> oder unabhängig von einer solchen verloren gegangenen Besitz wieder erlangen kann.

<sup>20)</sup> Prot. V S. 2222 f. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 722 f.

<sup>21)</sup> So nach gemeinem Recht. Auch ohne das Requisite der Zahlung oder Kreditirung des Kaufpreises, wo das Landesrecht dasselbe nicht aufstellt.

<sup>22)</sup> Zimmermann in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 423 will in Gemässheit der von ihm über den Eigenthumserwerb beim Distanzkaufgeschäfte aufgestellten Ansicht in solchen Fällen durch die blosse Annahme des Konnossements ebenso wenig, wie durch die Abnahme der Waaren selbst seitens des Empfängers, diesen Eigenthum erwerben lassen, sondern erst durch eine besondere Dokumentirung des hierauf gerichteten Willens, welche in der Weiterdisposition über die Waare zu finden sei. Gegen die Zimmermannsche Ansicht überhaupt vgl. Thöl, H.R. I § 269 S. 886 Not. 29.

<sup>23)</sup> Entsch. des R.G. Civ.S. IV S. 147 ff.

<sup>24)</sup> Z. B. durch eine dem Schiffer aufgetragene und von diesem vollzogene Tradition der Waaren.

<sup>25)</sup> Der unredlicher Weise die Güter einem Dritten ausliefert.

II. Das D. H.G.B.<sup>26)</sup> hat den angegebenen Grundsatz nicht in seinem vollen Umfange<sup>27)</sup> hinsichtlich jeder Art von Konnossementen, sondern nur für das **Orderkonnossement** anerkannt. Für dieses ist daher an Stelle der behandelten Streitfrage feststehendes Gesetzesrecht getreten. Für das Namenskonnossement ist die Gleichstellung der Uebertragung des Konnossements mit der Uebertragung der Güter ausdrücklich nur ausgesprochen in betreff der Begründung und Fortdauer des gesetzlichen Pfand- und Retentionsrechts.<sup>28)</sup> Mit Rücksicht auf die sonstigen, von der Uebertragung der Sachen abhängigen Rechtswirkungen ist es bei dem Schweigen des H.G.B.<sup>29)</sup> beim früheren Recht geblieben,<sup>30)</sup> wonach

<sup>26)</sup> Art. 649: „Die Uebergabe des an Order lautenden Konnossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.“

<sup>27)</sup> Die Mehrzahl der fremden Rechte erkennen den Grundsatz für Order- wie Namenskonnossemente an; so das Englische Recht: Abbott S. 274 f., Maclachlan S. 371 f., Bills of lading act v. 1855 sect. 1: „Every consignee of goods named in a bill of lading and every endorsee of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.“ Ebenso das Portug. H.G.B. Art. 472, das Brasil. H.G.B. Art. 200 Ziff. 4 und andere südamerikanische H.G.B., welche durch symbolische Tradition Eigenthum übergehen lassen, wenn das Konnossement die Klausel „por conta“ enthält. In Frankreich wird der Satz für Orderkonnossemente allgemein anerkannt, und zwar soll durch ein solches nach der herrschenden — auch vom Kassationshof vertretenen — Ansicht Eigenthum übertragen werden (vgl. Caumont, Dictionnaire S. 519 Nr. 34, Laurin bei Cresp II S. 148 f., Ruben de Couder, Dictionnaire III S. 381 Nr. 49), während nach anderen nur ein „droit à la consignation“ dadurch begründet wird, so dass noch der Beweis des Erwerbs des Rechts erbracht werden muss, welches der Konnossementsinhaber in Anspruch nimmt. (Caumont a. a. O.) Mehrere Schriftsteller lassen dagegen den Satz auch bei Namenskonnossementen gelten. Laurin (a. a. O.) statuirt zwischen diesen und den Orderkonnossementen den Unterschied, dass letztere Eigenthum übertragen, das Namenskonnossement ein Recht à la consignation. Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 707 ff. Not. 23.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. Art. 313, 374, 382.

<sup>29)</sup> Vgl. über die Verhandlungen der Nürnberger und Hamburger Konferenz, deren Resultat der Art. 649 D. H.G.B. ist, Lewis, Seer. I S. 299 f.

<sup>30)</sup> Wenn das H.G.B. Art. 649 sagt: „Die Uebergabe des an Order lautenden Konnossements — hat — für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter“, so beschränkt es sich darauf, eine Vorschrift für die Wirkungen des Orderkonnossements aufzustellen. Es fehlt an der entsprechenden Vorschrift für die Namenskonnossemente. Das Gesetz enthält also eine Lücke, welche (nach Art. 1) durch Handelsgebräuche resp. bürgerliches Recht auszufüllen (so auch Thöl, H.R. I § 270 S. 888, Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 716 Not. 32, Entscheid. des R.O.H.G. XI S. 415—417, des R.G. Civ.S. V S. 79 f.). Nichts in den citirten Worten deutet darauf hin, dass zugleich die vom Gesetz für das Orderkonnossement aufgestellten Wirkungen der Uebertragung dem Namenskonnossement abgesprochen sein sollten; wie Beseler, D. Privatr. II S. 1047 Not. 31 annimmt. Von Partikularrechten erhält die Bremer Verordnung vom 25. August 1848, den Uebergang des Eigenthums an beweglichen Sachen betreffend, § 2

für das gemeine Recht die in Rede stehende Gleichstellung der obigen Auslieferung gemäss gleichfalls anzunehmen ist, wenschon natürlich hierüber der alte Streit fort dauert.<sup>31)</sup>

§ 38.

**3. Von der Aushändigung der Waaren auf Grund des Konnossements und der Kollision verschiedener Konnossementsexemplare.**

I. Da der Schiffer auf Grund und in Gemässheit des Konnossements die Waaren dem Destinatar auszuliefern hat, so hat sich der letztere als solcher zu legitimiren durch den Besitz und Inhalt des Konnossements, und zwar als der von Hause aus bezeichnete **Empfänger** oder als **Indossatar**.<sup>1)</sup> Der Schiffer braucht aber die Güter nur gegen Rückgabe des Konnossements auszuliefern, so dass die Auslieferung der Waaren und die Rückgabe des Konnossements Zug um Zug erfolgt. Ausserdem ist dem Schiffer seitens des Destinatars über den Empfang der Güter auf dem Konnossement Quittung zu ertheilen.<sup>2)</sup>

II. Während nun aber das Gesetz den Schiffer verpflichtet, das Konnossement in mehreren Exemplaren auszustellen, so hat es dem Schiffer nicht das Recht gegeben, auf Rückgabe sämtlicher Exemplare zu bestehen, denselben vielmehr verpflichtet, im Löschungshafen die Güter bereits dem legitimirten **Inhaber eines einzigen Konnossemensexemplars** auszuantworten,<sup>3)</sup> indem die sämtlichen

den Grundsatz: „Dass mit der geschehenen Einsendung oder Uebertragung des über eine verschifft Waare ausgestellten Konnossements die Waare selbst für übergeben gilt“, ausdrücklich aufrecht. Und ebenso erkennt die Brem. revid. Erbe- und Handfesten-Ordn. vom 30. Juli 1860 § 123 und 136 eine Uebertragung von Gütern mittelst Konnossements an.

<sup>31)</sup> So verneint das Zutreffen des fraglichen Grundsatzes für das Namenskonnossement u. a. Thöl, H.R. I § 270 S. 890 ff., ebenso das O.A.G. zu Lübeck in einer Entsch. v. 22. Juni 1859 (Kierulffs Samml. V S. 356 ff., auch in Seufferts Arch. XXIV Nr. 72). Vgl. die Citt. bei Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 705 f. Not. 16. Unerklärlich ist es, wie Wunderlich (Die Jurisprudenz der vier freien Städte in bürgerlichen Rechtsachen — Bremen 1866 — I S. 149 Not. 3) auch im Art. 649 des H.G.B. nur obligatorische Wirkungen der Konnossements-Uebergabe ausgesprochen findet.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 647. Die Echtheit der Indossaments zu prüfen, ist der Schiffer ebenso wenig verpflichtet, wie bei dem Wechsel der Zahlende (D. W.O. Art. 36); ebenso wenig ob die Indossirung des Konnossements behufs eigener Empfangnahme der Ladung seitens des Indossatars erfolgte oder behufs Auslieferung des Konnossements an einen anderen (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 230. Foard S. 469. Bédarride II Nr. 689. Ruben de Couder III S. 387 Nr. 86). Wohl aber muss sich bei Cession eines Namenskonnossements der Schiffer von der Gültigkeit eben dieser überzeugen: Prot. V S. 2237 f.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 652, 303 Abs. 3. Nach Span. H.G.B. (Art. 811) werden dem Schiffer nach geschehener Abladung die von ihm gezeichneten Konnossementsexemplare ausgehändigt, oder wenigstens eins, worauf über den Empfang zu quittiren ist. Nach Französischem (Code de comm. Art. 285) und Belgischem Recht (Code de comm. II Art. 46) ist dem Schiffer nur Quittung nach erfolgter Ablieferung, und zwar auf Verlangen zu ertheilen.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 647 Abs. 1. Eben dasselbe ist nach den fremden Rechten anzunehmen. S. Maclachlan S. 403, Kent III S. 292, Bédarride II Nr. 686.

Exemplare als Ein Konnossement gelten und durch Erfüllung eines einzigen die übrigen ihre Kraft verlieren. In einem anderen, als dem Bestimmungshafen muss und darf der Schiffer einem Konnossementsinhaber die Güter nur gegen Rückgabe sämtlicher Konnossementsexemplare ausliefern,<sup>4)</sup> und zwar selbst dann, wenn der Frachtvertrag infolge eines Zufalls aufgelöst ist.<sup>5)</sup> Eine Ausnahme besteht nur beim Rektakonnossement, wobei der Schiffer zur Auslieferung der Güter selbst ohne Rückgabe des Konnossements verpflichtet ist, wenn der Ablader seine Einwilligung dazu gibt, freilich aber wegen der ihm aus der Nichtaushändigung der Konnossementsexemplare drohenden Nachteile Sicherheitsleistung zu fordern berechtigt ist.<sup>6)</sup> Ein Satz, der ebensowohl für den Fall gilt, dass die Rückgabe der Güter im Bestimmungshafen als in einem anderen Hafen verlangt wird.

III. Das Vorhandensein mehrerer Konnossementsexemplare in der Hand des Abladers wie eines Indossatars gewährt diesem die Möglichkeit, dieselben verschiedenen Personen zu übertragen, wenschon dies keineswegs die Absicht bei der Ausstellung der mehreren Exemplare gewesen ist. Doch hat der Schiffer durchaus nicht die Pflicht, bei Auslieferung der Güter diese Möglichkeit in Betracht zu ziehen und sich etwa davon zu überzeugen, dass der sich meldende Konnossementsinhaber der einzige oder allein zur Geltendmachung des Konnossements berechnete ist. Anders liegt die Sache, wenn **mehrere** als Destinataire oder Indossatare legitimierte **Konnossementsinhaber** die Ausantwortung der Güter verlangen, bevor der Schiffer diese Einem ausgeliefert hat. Freilich steht nach Deutschem Seerecht auch in diesem Falle dem Schiffer nicht die Untersuchung darüber zu, wem in Wahrheit das Recht auf Aushändigung der Güter gebühre, noch braucht er sich mit den Konnossementsinhabern auf einen Prozess hierüber einzulassen. Vielmehr hat der Schiffer in solchem Falle allen die Herausgabe der Güter zu verweigern, diese zu deponiren, dabei aber die Konnossementsinhaber, soweit sie sich gemeldet, hiervon unter Angabe der Gründe seines Verfahrens zu benachrichtigen.<sup>7)</sup> Es ist dann diesen überlassen, ihre Rechte untereinander im Wege des Prozesses geltend zu machen. Dies gilt nicht nur in dem Falle, wenn die mehreren Konnossementsinhaber sich gleichzeitig melden, sondern auch wenn der Schiffer sich Einem gegenüber schon zur Ausantwortung der Güter bereit erklärt hat; und selbst, wenn er mit der Auslieferung den Anfang gemacht, greift die angegebene Handlungsweise hinsichtlich des Restes Platz.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 661 Abs. 2. Anderenfalls bleibt der Schiffer dem rechtmässigen Konnossementsinhaber verhaftet: D. H.G.B. Art. 661 Abs. 3; s. o. S. 171 Not. 36.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 662.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 661 Abs. 4. Der Schiffer muss die Güter auch einem Dritten ausliefern, wenn Ablader und Destinatar daren willigen.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 648 Abs. 1. Der Abs. 2 dieses Art. räumt in dem in Rede stehenden Falle, wenn „die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht“, dem Schiffer das Recht ein, auf Kosten der Ladung „über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen“, um sich so den Beweis der gesetzlichen Voraussetzungen der Deposition zu sichern.

IV. Da durch die Konnossementsübergabe an sich weder Eigenthum noch juristischer Besitz in der Hand des Erwerbers begründet, sondern durch dieselbe nur die Uebertragung der Detention ersetzt wird, so steht die Uebertragung des Konnossements als solche an eine bestimmte Person einer späteren anderweitigen Uebertragung nicht im Wege. Es kommt vielmehr alles auf das Rechtsverhältniss an, auf Grund dessen die Uebertragung stattfand. Sollte hiernach der Destinatar lediglich die Detention erhalten, als Bevollmächtigter, als Kommissionär, Spediteur — vorausgesetzt, dass diese kein Retentions- oder Pfandrecht geltend machen könnten — so darf der Ablader resp. Indossatar das Konnossement einem Dritten mit voller rechtlicher Wirkung übertragen. Es wird daher auch der spätere Konnossementsinhaber, wie er legitimirt werden könnte, dem früheren Konnossementsinhaber die diesem bereits abgelieferten Güter wieder abzufordern, für befugt zu halten sein, die Ausantwortung der demselben noch nicht eingehändigten Güter auf Grund seines Konnossements zu verlangen. Dies gilt ebensowohl für den Fall, wo demselben lediglich die Detention der Waaren übertragen werden soll, er also deren Ausantwortung für den Ablader selbst als dessen Stellvertreter fordert, wie in dem, wo ihm der juristische Besitz, Pfandrecht oder Eigenthum an den Gütern eingeräumt werden soll. Ging zwar das der Konnossementsübergabe zu Grunde liegende Rechtsgeschäft auf Uebertragung des Eigenthums, ist aber diese Rechtswirkung noch suspendirt, wie nach gemeinem bürgerlichen Recht beim Kaufgeschäft, wenn das Kaufgeld weder bezahlt noch kreditirt war, so ist der Ablader, welcher dem Erwerber den Besitz der Sache wieder entziehen darf, auch befugt, durch anderweitige Konnossementsübertragung anderweitig über die Waaren zu verfügen. Anders liegt jedoch die Sache, wenn an den Gütern für den Konnossementsempfänger bereits ein dingliches Recht begründet war, z. B. ein Pfandrecht für den Kommissionär oder Spediteur, Eigenthum für den Käufer. In diesen Fällen kann der Ablader durch ein ferneres Konnossement nur insoweit über die Ladung verfügen, als es sich um Bestellung eines mit dem Recht des früheren Konnossementserwerbers nicht kollidirenden Rechts handelt, also etwa um Uebertragung des Eigenthums, während für den früheren Konnossementsempfänger nur ein Pfandrecht oder Retentionsrecht begründet wurde. Diese hinsichtlich des Abladers geltenden Grundsätze kommen auch für den Inhaber des Konnossements zur Anwendung, der dasselbe durch Indossament erhalten hat. Ist nun durch Uebertragung von Konnossementsexemplaren an verschiedene Personen ein Kollisionsfall geschaffen, so muss natürlich einfach infolge des Grundsatzes „*nemo plus iuris in alterum transferre potest quam ipse habet*“ derjenige weichen, welcher sein Recht an der Ladung auf die spätere Konnossementsübertragung desselben Vormanns stützt,<sup>8)</sup> weil der Ablader oder Indossatar gar nicht mehr in der Lage war, ein solches zu begründen.<sup>9)</sup> Das

<sup>8)</sup> Abbott S. 425. Kent III S. 292. Delamarre et Lepoitvin, Droit commercial II Nr. 204, 205.

<sup>9)</sup> L. 72 De R. V. (6, 1). L. 9 § 4. De publ. act. (6, 2). L. 6 pr. De div. temp. praescr. (44, 3). L. 14 Qui pot. (20, 4). L. 2, L. 4 C. eod. (8, 18).



D. H.G.B. hat dieses Prinzip freilich nicht ganz unbedingt anerkannt. Es lässt dasselbe vielmehr nur für den Fall gelten, dass die Güter vom Schiffer noch nicht an einen Konnossementsinhaber abgeliefert sind, sich also noch in den Händen des Schiffers befinden, oder von demselben deponirt worden sind.<sup>10)</sup> Sind jedoch die Güter einem der Konnossementsinhaber bereits vom Schiffer in der dem Gesetz entsprechenden Weise, also im Bestimmungshafen ausgeliefert, bevor der Anspruch auf Auslieferung vom Inhaber des früher begebenen Exemplars erhoben worden ist, so kann dieser das durch die Konnossementsübergabe auf Grund des diese veranlassenden Rechtsgeschäfts an den Gütern für ihn begründete Recht zum Nachtheil des ersteren nicht geltend machen.<sup>11)</sup> Ein Satz, den das Gesetz lediglich aus Zweckmässigkeitsrücksichten aufgestellt hat.<sup>12)</sup> Tritt nun aber eine Konkurrenz mehrerer Konnossementsinhaber vor vollständiger Ablieferung der Ladung an einen von ihnen seitens des Schiffers ein, so ist für das Recht auf Ausantwortung der Güter maassgebend der Umstand, welches der verschiedenen Konnossementsexemplare zuerst von dem gemeinschaftlichen Vormann in einer den Empfänger zur Empfangnahme der Güter legitimirenden Weise begeben ist, während darauf gar keine Rücksicht genommen wird, welchem der gegenwärtigen Inhaber das betreffende Exemplar zuerst von seinem unmittelbaren Vormann begeben ist. „Es ist also stets zu Gunsten des legitimirten Inhabers des vom gemeinschaftlichen Vormann zuerst begebenen Konnossementsexemplars zu erkennen.“<sup>13)</sup> Hierbei wird nach Deutschem Seerecht bei dem nach einem anderen Orte übersandten Exemplar „die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.“<sup>14)</sup> Lässt sich nicht ermitteln, welches der Konnossementsexemplare zuerst vom gemeinschaftlichen Vormann begeben ist, oder sind dieselben gar nicht von einem und demselben Vormann verschiedenen Personen übertragen — was aber nur infolge eines Delikts vorkommen wird — so wird keiner als Besitzer der Güter angesehen,<sup>15)</sup> da das Gesetz nur den Inhaber des vom gemeinschaftlichen Vormann zuerst übertragenen Konnossementsexemplars als Besitzer bezeichnet, ein solcher aber im letzteren Falle nicht vorhanden ist, im ersteren sich nicht ermitteln lässt. Die Sache liegt alsdann so, als wenn gar kein Konnossement ausgestellt wäre, und die Konnossements-

<sup>10)</sup> D. H.G.B. Art. 651; vgl. Prot. VIII S. 4033.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 650.

<sup>12)</sup> Prot. VIII S. 4032—4034, 4150. Die Beschränkung des über die Konkurrenz von Konnossementsinhabern aufgestellten Grundsatzes auf den Fall, wo die Ladung noch nicht ausgeliefert ist, gilt nur im Verhältniss der Konnossementsinhaber zu einander, nicht aber in betreff des Verhältnisses dieser zum Absender und den Konkursgläubigern desselben.

<sup>13)</sup> D. H.G.B. Art. 651 Abs. 1.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 651 Abs. 2. Diese Vorschrift ist getroffen mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Gesetz. (Art. 321) über die Perfektion der Verträge: Prot. VIII S. 4034.

<sup>15)</sup> Frühere Schriftsteller (d. h. vor Erlass des D. H.G.B.) liessen in diesem Fall die verschiedenen Konnossementsinhaber theilen, so Kaltenborn, Seer. I S. 312.

inhaber sind lediglich auf die Geltendmachung ihrer Rechte gegen den Ablader oder ihre resp. Vormänner verwiesen.<sup>16)</sup>

V. Wie beim Landtransport, so ist auch beim Seetransport durch das positive Recht, und zwar jetzt auch durch das Reichsrecht in Deutschland, das **Verfolgungsrecht** oder besser **Hemmungsrecht** (right of stoppage in transitu) anerkannt. Der wegen des Kaufpreises nicht vollständig befriedigte Absender (Verkäufer oder Einkaufskommissionär) kann daher, wenn auch vermitteltst der Konnossementsübergabe Eigenthum an den übersandten Waaren auf den Empfänger übertragen wurde, dieselben im Falle der Insolvenz des letzteren zurückfordern, sofern sie noch in transitu, unterwegs,<sup>17)</sup> d. h. nicht schon vor Eröffnung des Konkursverfahrens an dem Orte der Ablieferung<sup>18)</sup> angekommen und in den Gewahrsam des Gemeinschuldners oder irgend eines Vertreters desselben — z. B. des zur Empfangnahme des Gutes speziell oder nur derartiger Sendungen überhaupt beauftragten Spediteurs —<sup>19)</sup> gelangt sind, auch nicht bereits vor der Konkursöffnung für einen gutgläubigen<sup>20)</sup> Dritten nach den Grundsätzen des D. H.G.B. Art. 306 an denselben Eigenthum<sup>21)</sup> oder ein vertragsmässiges oder auch gesetzliches Pfandrecht<sup>22)</sup> begründet worden ist. Es geschieht dies ver-

<sup>16)</sup> Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 732.

<sup>17)</sup> R.Konk.O. § 36. Die Klage ist als eine auf Rückgängigmachung des Eigenthumsübergangs gerichtete rescissorische Klage (actio publiciana rescissoria) aufzufassen, vgl. Goldschmidt I, 2 S. 870 und überhaupt S. 855 ff. Wilowski, Deutsche R.Konk.O., 2. Aufl. Berlin 1881, S. 213. Der Konkursverwalter kann die Geltendmachung des Verfolgungsrechts dadurch abwenden, dass er an Stelle des Gemeinschuldners den Kaufpreis zahlt: R.Konk.O. § 15.

<sup>18)</sup> Dies ist nicht nothwendiger Weise der ursprünglich festgesetzte Bestimmungsort; vielmehr kann der Destinatar auch an irgend einem Zwischenplatz der ursprünglichen Reise den Transport beenden oder durch einen Vertreter beenden lassen und die Waare in Empfang nehmen oder nehmen lassen. Eine blos zeitige Unterbrechung des Transports (veranlasst z. B. durch die seitens des Destinatars an einen Zwischenpediteur ergangene Weisung, die Waare bis auf die Aufforderung zur Uebersendung zu lagern) würde dagegen nicht bewirken, dass die Güter aufhörten in „transitu“ zu sein. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. VI S. 305, XXII S. 69 f.

<sup>19)</sup> Dies trifft nicht nur bei dem Spediteur zu, welcher das Gut bekommt, um es für den Destinatar aufzubewahren, sondern auch bei dem, der es erhält, um es demselben zuzuführen; vgl. Wilowski a. a. O. S. 211.

<sup>20)</sup> Die „mala fides“ besteht hier in dem Bewusstsein, dass die in Rede stehenden Güter weder bezahlt sind, noch nach den Vermögensumständen des Destinatars bezahlt werden würden, und in der Absicht, durch Erlangung des Besizes an ihnen das Verfolgungsrecht zu vereiteln. Vgl. Voigt im Neuen Archiv III S. 277, 287, 321, IV S. 461 f., Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 353.

<sup>21)</sup> Hatte vor der Konkursöffnung seitens des Gemeinschuldners (oder nach derselben seitens des Verwalters) eine Veräusserung der Güter stattgefunden, so hat der Absender ein Recht auf Abtretung des Anspruchs auf die noch ausstehende Gegenforderung, sowie einen Anspruch auf die etwa nach der Konkursöffnung in die Masse geflossene Gegenleistung: R.Konk.O. § 38.

<sup>22)</sup> Dagegen kann der Spediteur das ihm wegen seiner Forderungen an den Destinatar zustehende Retentionsrecht nicht gegenüber dem Verfolgungsrecht des Absenders geltend machen, da in dem Art. 306 des H.G.B. das gesetzliche Pfandrecht nicht auch

mittelst eines anderen Konnossements, eines Arrestschlages, oder einer dem Schiffer übermittelten Gegenordre.

## § 39.

## G. Verpflichtungen des Destinatärs.

I. Der Destinatär steht in keinem Rechtsverhältniss zum Verfrachter. Von einer Verpflichtung desselben dem letzteren gegenüber zur Abnahme der Ladung und zur Zahlung der Fracht kann daher nicht die Rede sein. Nur soweit der Ablader von dem Destinatär die Empfangnahme der Güter fordern kann und der Schiffer Stellvertreter des ersteren ist, kann dieser die Abnahme der Güter durch den Empfänger verlangen. Die Annahme der Güter jedoch verpflichtet den Destinatär, den Verfrachter wegen aller Ansprüche zu befriedigen, welche diesem das Konnossement oder der Frachtvertrag, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, gewährt.<sup>1)</sup> Beim Konnossement versteht sich diese Verpflichtung des Destinatärs von selbst, weil dasselbe für die Rechtsverhältnisse zwischen diesem und dem Verfrachter maassgebend ist, der Destinatär also, welcher die ihm durch dasselbe eingeräumten Rechte dem Schiffer gegenüber geltend macht, das Konnossement auch, soweit er durch dasselbe verpflichtet wird, für sich als maassgebend anerkennt. Ist aber kein Konnossement gezeichnet, so erkennt der Destinatär, wenn er die Güter auf Grund des Frachtvertrags annimmt, diesen nicht nur, soweit er dem locator operis Rechte einräumt, sondern auch, wo er demselben Verbindlichkeiten auferlegt, für sich als bindend an; indem er die Vortheile aus dem Frachtvertrage acceptirt, d. h. die Güter entgegennimmt, verpflichtet er sich, die Leistungen vorzunehmen, gegen welche jene gewährt werden.<sup>2)</sup> Diese bestehen in Zahlung der Fracht nebst deren Accessionen, Entrichtung des etwaigen Liegegeldes, Erstattung der ausgelegten Zölle und der sonstigen Auslagen, als Vorschüsse und Nachnahmen. Das Konnossement, in Ermangelung eines solchen der Frachtvertrag, ist maassgebend für den Betrag der Fracht, sowie für die Entscheidung der Frage, ob der Destinatär Kaplaken, Prämien und ähnliche Accessionen der Fracht zu zahlen hat; denn die Verbindlichkeit zur Entrichtung von solchen folgt durchaus nicht aus der blossen Verpflichtung zur Zahlung der

---

das Retentionsrecht des Spediteurs begreift (vgl. Entsch. des R.O.H.G. VI S. 306 ff., X S. 78 ff., XXIV S. 348, Erk. des Hamb. O.G. vom 13. Febr. 1874 in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 561), und sobald man nicht auf diesen Artikel rekurirt, um die Verfolgungsklage durch Retentions.R. auszuschliessen, nicht abzusehen ist, wie der Spediteur, der sich bei Geltendmachung seines Rechts auf das Eigenthum des Destinatärs stützt, ein besseres Recht für sich in Anspruch nehmen soll, als sein Autor (s. Voigt im Neuen Archiv IV S. 391 f., Wilmowski a. a. O. S. 213.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 615 Abs. 1.

<sup>2)</sup> Vgl. Prot. VIII S. 4459 f., S. 3926. Laurin bei Cresp II S. 164: „Une convention nouvelle do ut des s'est formée“ — scil. in Folge der Auslieferung der Güter — „par suite de la quelle le consignataire se trouve directement tenu“. Desjardins III S. 649.

Fracht, sondern setzt eine besondere Vereinbarung voraus.<sup>3)</sup> Das Gleiche gilt von den gewöhnlichen und ungewöhnlichen Unkosten der Schifffahrt, als Lootsengeldern, Hafengeldern, Leuchtfeuergeldern, Schlepplohn, Quarantänegeldern, Auseisungskosten und dergleichen. Abgesehen von einer entgegenstehenden Abrede fallen dieselben dem Verfrachter zur Last, der das Aequivalent für diese Betriebskosten des Rhedereigewerbes mit in der Fracht empfängt. Dies gilt sogar in dem Falle, wo der Verfrachter zur Ergreifung der Maassregeln, welche die Auslagen verursacht haben (als Auseisung, Annahme eines Schleppdampfers) auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet war,<sup>4)</sup> sie vielmehr aus freiem Antrieb vorgenommen hat.<sup>5)</sup> Die Kosten der Erhaltung der Ladung werden bald dem Verfrachter, bald den Ladungsinteressenten zur Last fallen. Ersterem, wenn es sich um gewöhnliche, auf jeder Reise vorkommende Maassregeln handelt, letzteren, wenn die Maassregeln durch ausserordentliche Ereignisse oder die besondere Beschaffenheit der Ladung hervorgerufen sind.<sup>6)</sup> Liegegeld hat der Destinatär stets zu berichtigen, soweit Ueberliegezeit bei der Löschung in Anspruch genommen ist.<sup>7)</sup> Ebenso das von der Einnahme der Ladung herrührende

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 622 Abs. 1.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 622 Abs. 2. Die fraglichen Abgaben und Unkosten wurden früher als kleine oder ordinaire Havarie bezeichnet und über Schiff und Ladung vertheilt. Vgl. Pöhls, Seer. II S. 627, Preuss. A. L.R. §§ 1774 ff. II, 8. Nachdem Preuss. L.R. hatte das Schiff davon  $\frac{1}{3}$ , die Ladung  $\frac{2}{3}$  zu tragen, wenn nicht eine anderweitige Vereinbarung darüber getroffen war: §§ 1781 f. a. a. O. Die neuere Gesetzgebung hat jedoch unter Aufhebung des Begriffs der kleinen Havarie die gedachten Unkosten dem Schiff allein zur Last gelegt: Franz. Code de comm. Art. 406, vgl. Belg. Code de comm. II Art. 99; Holländ. H.G.B. Art. 708, vgl. 702. In England hängt es von der Usance ab, wer diese Unkosten (welche dort noch als „average“ bezeichnet werden), zu tragen hat. Die gewöhnliche Konnossementsform enthält dem entsprechend bei den Frachtbestimmungen noch den Zusatz: „with — average accustomed“. Zuweilen wird dafür eine bestimmte Summe im Konnossement in Ansatz gebracht oder auch ein kleiner Prozentsatz von der Fracht. Vgl. Abbott S. 315, Maclachlan S. 419 f., 497.

<sup>5)</sup> Die durch das Einführ. Ges. zum D. H.G.B. vom 26. Oktbr. 1863 ausdrücklich aufrecht erhaltene Lübsche Verordn. vom 1. Dezbr. 1841, das Ein- und Auseisen betreffend, lässt einen Beschluss über das Eineisen von Schiffen, die in Travemünde liegen, oder das Auseisen von solchen, welche im Lübecker Hafen eingefroren, aber zur Fahrt in See bestimmt sind, mit dreiviertel Majorität der, nach der Anzahl der Lasten der verladenen Güter in Betracht zu ziehenden, Ladungsinteressenten gefasst werden, und dann die Kosten zu  $\frac{1}{3}$  vom Schiff, zu  $\frac{2}{3}$  von der Ladung tragen und legt letztere den einzelnen Interessenten nach der Lastenzahl ihrer Güter auf. Dieser Bestimmung ist aber wohl nicht mehr verbindliche Kraft beizulegen, da sie sich im Widerspruch mit dem H.G.B. befindet. Letzteres lässt nämlich für Unkosten der in Rede stehenden Art die Ladungsinteressenten nur dann haften, wenn sie sich zu ihrer Tragung vertragsmässig anheischig gemacht haben. Nach diesem Gesetz kann aber auch ein Ladungsinteressent dazu wider seinen Willen durch einen Majoritätsbeschluss genöthigt werden.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 622 Abs. 3: „Die Fälle der grossen Haverei, sowie die Fälle der Anwendung von Kosten für Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung werden durch diesen Artikel nicht berührt“; vgl. Prot. VIII S. 4224—4226.

<sup>7)</sup> Mehrere Destinatäre haften für das Liegegeld solidarisch, wenn die ganze Ueberliegezeit von jedem von ihnen in Anspruch genommen ist. Das Liegegeld ist nämlich

Liegegeld,<sup>8)</sup> wenn das Recht, dasselbe zu fordern im Konnossement dem Schiffer vorbehalten ist. Dagegen ist derartige Verpflichtung des Destinätärs nicht begründet, wenn das Konnossement nichts darüber enthält. Ist kein Konnossement über den Transport ausgestellt worden, so kommt es hinsichtlich dieser Pflicht ganz auf die Bedingungen an, unter denen sich der Schiffer dem Destinätär gegenüber zur Ausantwortung der Ladung anheischig gemacht hat.<sup>9)</sup>

II. Es ist möglich, dass die Fracht von vornherein genau fixirt ist, sei es, dass Konnossement oder Frachtvertrag dieselbe in einer bestimmten Summe angeben, sei es, dass die Zahl-, Maass-, Gewichtsangabe des Konnossements für die Berechnung der nach Zahl, Maass oder Gewicht der Güter bedungenen Fracht entscheidend ist.<sup>10)</sup> Es ist aber auch möglich, dass nur eine Frachteinheit vereinbart und hieraus erst durch einen noch festzustellenden Umstand die gesamte Fracht zu ermitteln ist. Dieser Umstand kann das Quantum der Güter, es kann aber auch die Dauer der Reise sein. Ist für die Ermittlung der Fracht die Quantität entscheidend, indem dieselbe nach Maass, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist als die Absicht der Parteien<sup>11)</sup> anzunehmen, dass maassgebend sein soll Maass, Zahl, Gewicht der abgelieferten, nicht der eingelieferten Güter,<sup>12)</sup> eine Regel, die ihrer Natur nach dann nicht Platz greift, wenn die Kontrahenten den entgegengesetzten Willen nachweisbar gehabt

---

zu zahlen für den Gebrauch der Ueberliegezeit; der Verfrachter kann es daher fordern von jedem, bei dem diese Thatsache zutrifft. In dem Umstande, dass das Schiff auch noch mit Rücksicht auf die von anderen Interessenten vorzunehmende Löschung hätte liegen bleiben müssen, kann kein Grund gefunden werden, den Verfrachter zu nöthigen, seine Forderung auf das Liegegeld gegen jeden einzelnen Empfänger pro rata parte geltend zu machen. Natürlich kann das Liegegeld nur einmal gefordert werden, so dass die Zahlung des einen Destinätärs auch den anderen zu Gute kommt (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 224 f.). Dies gilt in dem Fall, wo das Liegegeld nach Tagen berechnet wird, und alle Destinätäre dieselbe Zahl von Ueberliegetagen gebraucht haben. Ebenso aber auch dann, wenn für die Ueberliegezeit im Ganzen eine bestimmte Summe als Liegegeld festgesetzt ist, für alle Destinätäre, bei denen die Löschung überhaupt bis in die Liegezeit gedauert hat, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe bei dem einen mehr Tage beansprucht hat, als bei dem andern. Dagegen hat selbstverständlich der Empfänger, welcher gar keine Ueberliegezeit beansprucht hat, kein Liegegeld zu entrichten und ebenso wenig bei dem nach Tagen berechneten Liegegeld für die Ueberliegetage, die er nicht in Anspruch genommen hat, wenn das Schiff mit Rücksicht auf die übrigen Empfänger behufs Löschung länger hat liegen bleiben müssen.

<sup>8)</sup> Dasselbe, was vom Liegegelde, gilt von der Fautfracht.

<sup>9)</sup> Prot. V S. 2357—2359.

<sup>10)</sup> S. D. H.G.B. Art. 658.

<sup>11)</sup> „so ist ein Zweifel anzunehmen“.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 621 — So auch nach dem Finnland. Seeges. (Art. 106) und nach Englischem Recht (Abbott S. 352 f.). Und eben dasselbe wird im Holländ. H.G.B. (Art. 491), Portug. H.G.B. (Art. 1536), Span. Recht (H.G.B. Art. 791) vorausgesetzt. Die französischen Juristen lassen den Satz gelten, wenn das abgelieferte Quantum grösser ist, als das eingenommene. Ist dagegen das Umgekehrte der Fall, so soll nach ihnen das eingenommene Quantum maassgebend sein. Vgl. Laurin bei Cresp II S. 172—174, Desjardins III S. 660—664.

haben.<sup>13)</sup> Ist die Dauer der Reise das für die Berechnung der Fracht maassgebende Moment, so entstehen die Fragen, von welchem Zeitpunkt und bis zu welchem Zeitpunkt ist die Fracht zu entrichten? Welche Hindernisse und Unterbrechungen der Reise lassen auch die Fortentrichtung der Fracht zeitweise aufhören? In dieser Hinsicht trifft das Deutsche Seerecht folgende Bestimmungen.<sup>14)</sup>

1. Die Fracht ist von dem Tage an zu entrichten, wo das Schiff zur Disposition des Befrachters steht, d. h. von dem Tage, welcher auf denjenigen folgt, an dem der Schiffer die Anzeige von der Ladebereitschaft, bei einer Reise in Ballast von seiner Reisebereitschaft erstattet hat;<sup>15)</sup> wenn aber diese Anzeige bei einer Reise der letzteren Art am Tage vor dem Antritt der Reise noch nicht erfolgt ist, von dem Tage an, an welchem die Reise angetreten wird. Ist Liegegeld oder Ueberliegezeit ausbedungen, so beginnt die Fracht mit dem Tage zu laufen, an welchem die Reise angetreten ist.

2. Die Fracht endet mit dem Tage, an welchem die Löschung vollendet ist.

3. Ein Hinderniss, wodurch die Reise verzögert oder unterbrochen wird, hebt die Verpflichtung zur Fortentrichtung der Fracht für die Dauer des Hindernisses nicht auf, es müsste denn dieses durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt sein oder in einer Verfügung von hoher Hand sich gründen,<sup>16)</sup> oder in der nothwendig gewordenen Ausbesserung des Schiffs bestehen.<sup>17)</sup>

Diese Grundsätze gelten jedoch nur dann, wenn nicht etwas anderes seitens der Parteien vereinbart ist.<sup>18)</sup>

Wenn Güter, ohne dass über die Höhe der Fracht eine Vereinbarung stattgefunden, zum Transport übernommen sind, so ist eine angemessene Fracht zu entrichten, und darunter ist zu verstehen nicht die am Kontraktort oder am

<sup>13)</sup> Kierulffs Samml. VI S. 54 f. (auch abgedruckt in Seufferts Arch. XXVII Nr. 251 S. 403 f.).

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 623. Andere Rechte lassen die Zeitfracht, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarung, mit dem Tage beginnen, an dem das Schiff in See gegangen ist. So das Engl. Recht (Maclachlan S. 458, Abbott S. 353), das Franz. (Code de comm. Art. 275; vgl. dazu Desjardins III S. 494 f.), das Belg. (Code de comm. II Art. 69), das Holländ. (H.G.B. Art. 463), das Portug. Recht (H.G.B. Art. 1508). Nach dem Span. H.G.B. (Art. 782) beginnt dieselbe dagegen mit dem Tage der Ladebereitschaft. Das Ende ist auch nach den fremden Rechten in derselben Weise zu bestimmen, wie es das Deutsche Recht gethan: Maclachlan S. 434, Desjardins III S. 495 f.

<sup>15)</sup> Dem abwesenden Befrachter gegenüber würde die Anzeige nicht erst für gemacht zu erachten sein, wenn sie ihm zugekommen, sondern bereits wenn sie abgeschickt ist. Auch würde in diesem Fall die Anzeige durch Protest-Erhebung ersetzt werden können (Prot. V S. 2346).

<sup>16)</sup> D. H.G.B. Art. 639 Abs. 2.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 640. Nach Englischem Recht ist die Fracht auch für die Dauer der Ausbesserung fort zu entrichten, wenn nicht das Schiff bei Antritt der Reise seeuntüchtig oder die Verzögerung der Reise eine übermässige war. S. Abbott S. 353 f.

<sup>18)</sup> Natürlich kann die Fortentrichtung der Fracht während des durch dolus des Verfrachters herbeigeführten Aufenthalts nicht gültig vereinbart werden.

Bestimmungsort, sondern am Abladungsorte und zwar zur Abladungszeit übliche Fracht. Dieser Satz des heutigen Seerechts, welcher mit dem früheren Deutschen Gewohnheitsrecht übereinstimmt, hat seinen Grund darin, dass diejenigen Umstände,<sup>19)</sup> durch deren Zusammenwirken die Frachtdurchschnittssätze für Güter einer bestimmten Art fixirt werden, in ihrer Gesamtheit sich nur im Abladungshafen finden werden. Wenn zwar die Fracht für ein bestimmtes Quantum von Gütern ausbedungen ist, aber über dieses Maass hinaus Güter zur Beförderung übernommen sind, so ist für diese die Fracht nach Verhältniss der bedungenen Fracht zu zahlen.<sup>20)</sup>

III. Der Verfrachter verliert seinen Frachtsanspruch dadurch nicht, dass die Güter beschädigt sind, mag dies durch einen von demselben zu vertretenden oder nicht zu vertretenden Umstand herbeigeführt sein,<sup>21)</sup> wenschon im ersteren Falle der Verfrachter zur Leistung von Schadenersatz verpflichtet ist.<sup>22)</sup> In keinem Fall braucht derselbe die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder sich in intaktem Zustand befinden, an Zahlungsstatt anzunehmen.<sup>23)</sup> Eine Ausnahme von dieser Regel statuirt ein allgemeiner, auch vom Deutschen Seerecht sanktionirter Gebrauch hinsichtlich der mit Flüssigkeiten gefüllten Behältnisse, bei denen ein Verlust durch Leakage stattgefunden hat. Wenn nemlich solche Behältnisse<sup>24)</sup> während der Reise ganz oder zum grösseren Theil ausgelaufen sind, also mehr als die Hälfte ihres Inhalts verloren haben, so können sie dem Verfrachter für seine Fracht und sonstigen Forderungen an Zahlungsstatt überlassen werden.<sup>25)</sup>

Das Recht des Abandons kann ausgeübt werden vom Destinatär, aber auch vom Befrachter, wenn ersterer die Annahme der Güter verweigert und letzterer aus dem Frachtvertrage in Anspruch genommen wird. Der Abandon setzt eine

<sup>19)</sup> Besondere Eigenschaften und Verpackungsweise der betreffenden Waaren, Verschiffungs-Konkurrenz gerade solcher Güter, welche eine Nachfrage nach einer Transportgelegenheit derselben Art verursachen. Vgl. Voigt im Neuen Archiv II S. 283.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 620.

<sup>21)</sup> Der Franz. (Art. 309) und der Belg. Code de comm. (II Art. 76) sagen ausdrücklich, dass „en aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.“

<sup>22)</sup> Abbott S. 363. Maclachlan S. 437.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. Art. 617 Abs. 1. Ebenso Span. H.G.B. Art. 790, Franz. Code de comm. Art. 310, Belg. Code de comm. II, Art. 77.

<sup>24)</sup> Die Bestimmung greift nur Platz bei Behältnissen, welche mit Flüssigkeiten gefüllt sind, nicht bei gefüllten Flaschen oder sonstigen Gefässen, die wieder in Kisten oder andere Behältnisse verpackt sind, indem hier die ersteren nicht Gegenstand des Transports, und die Kisten und sonstigen Behältnisse nicht mit Flüssigkeiten gefüllt sind. Vgl. Prot. VIII S. 3927. Eine Kritik der Vorschrift bei Courcy, Questions de droit maritime I S. 166-f.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 617 Abs. 2. Ebenso Finnland. Seeges. Art. 107. Der Franz. (Art. 310) und der Belg. Code de comm. (II Art. 77) lassen den Abandon nur zu, wenn die Behältnisse „vides ou presque vides“ sind. Vgl. dazu Desjardins III S. 671 ff. Das Engl. Recht dagegen erkennt einen solchen überhaupt nicht an: Abbott S. 363—368, Maclachlan S. 438—442.

ausdrückliche Erklärung voraus, dass die Güter dem Verfrachter für seine Forderungen aus dem Frachtvertrage überlassen werden sollen, und ist nicht bereits in der Verweigerung der Annahme zu finden.<sup>26)</sup> Das Recht des Abandons kann hinsichtlich der ganzen Ladung ausgeübt werden, aber auch hinsichtlich einzelner Frachtstücke, und zwar ebensowohl in dem Falle, wo sie lediglich aus Flüssigkeiten enthaltenden Gefässen, wie in dem, wo sie aus solchen und anderen Gegenständen besteht, und selbst in dem Falle, wo die Fracht in Bausch und Bogen bedungen ist. Im letzteren Falle sind die durch Leckage affizirten Behältnisse zu abandonniren für einen verhältnissmässigen Theil der Fracht und sonstigen Forderungen des Verfrachters,<sup>27)</sup> welcher durch Sachverständige zu ermitteln ist.<sup>28)</sup> Das Recht des Abandons hört auf, sobald die Güter in die Detention des Abnehmers gelangt sind.<sup>29)</sup> Durch Vertrag kann den Destinatären resp. Befrachtern das Recht entzogen werden, so dass sie auch für die zum grössten Theil ausgelassenen und ganz leergeleckten Behältnisse die volle Fracht zu entrichten haben. Als eine solche Uebereinkunft ist jedoch nach ausdrücklicher Bestimmung des H.G.B. die Vereinbarung, dass der Verfrachter nicht für Leckage hafte, sowie die Klausel „frei von Leckage“ nicht anzusehen,<sup>30)</sup> indem hierdurch nur die Pflicht zum Ersatz des Werths der durch Leckage verloren gegangenen Waaren ausgeschlossen werden soll.<sup>31)</sup>

IV. Wenn die Güter — alle oder zum Theil — **nicht nach dem Bestimmungsort gebracht** sind, so gelten hinsichtlich des Frachtanspruchs des Verfrachters verschiedene Grundsätze, je nach der Ursache jener Thatsache. Liegt der Grund in einer Anordnung des Befrachters, so hat der Verfrachter Anspruch auf die volle Fracht.<sup>32)</sup> Liegt der Grund in einem Verschulden des Verfrachters oder Schiffers oder überhaupt in einer von ihnen zu vertretenden Thatsache, hat also der erstere Schadensersatz zu leisten, so ist von einem selbständigen Frachtanspruch desselben nicht die Rede.<sup>33)</sup> Wird die Ablieferung durch einen vom Verfrachter nicht zu prästirenden Zufall verhindert, so treten wieder, je nach der Natur dieses Zufalls, zwei verschiedene Möglichkeiten ein.<sup>34)</sup> Besteht derselbe

<sup>26)</sup> Kierulffs Samml. III S. 322.

<sup>27)</sup> D. H.G.B. Art. 617 Abs. 4.

<sup>28)</sup> Vgl. Prot. V S. 2331 f.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. Art. 617 Abs. 3. So auch ausdrücklich Finnland. Seeges. Art. 107.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. Art. 617 Abs. 3. Dagegen würde von Abandon keine Rede sein können, wenn die Leckage durch Schuld des Abladers verursacht wäre, welcher die Flüssigkeiten in undichten Behältnissen verschickte. Freilich müssten dieselben Voraussetzungen vorhanden sein, unter denen der Verfrachter für Schaden nicht einzustehen hat, die durch Mängel der Verpackung entstanden sind. Dem entsprechend macht das Finnland. Seeges. Art. 107 das Recht des Abandons auch davon abhängig, dass der Kapitän die Gefässe annahm, ohne auf dem Konnossement die mangelhafte Beschaffenheit, welche die Gefässe zeigten, zu konstatiren.

<sup>31)</sup> Vgl. Prot. V S. 2329 f.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 583, 639, 640, 643 Ziff. 4.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 612, vgl. 560, 478.

<sup>34)</sup> In England gilt der Grundsatz: „If the shipowner fails to carry the goods for



in dem Untergang des Schiffs, so ist dem Verfrachter Distanzfracht zu zahlen.<sup>35)</sup> Besteht dieselbe in dem Verlust der Güter, so ist vermöge einer mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht übereinstimmenden Spezialvorschrift des Seerechts,<sup>36)</sup> keine Fracht zu entrichten.<sup>37)</sup> Ist nur ein Theil der Güter im Falle der Verfrachtung des ganzen Schiffs, eines quoten Theils oder bestimmten Raumes desselben zu Grunde gegangen, so gilt derselbe Grundsatz hinsichtlich der für die untergegangenen Güter stipulirten Fracht, und ist diese in Bausch und Bogen bedungen, so ist ein verhältnissmässiger (durch Sachverständige zu ermittelnder) Abzug von der Fracht gestattet.<sup>38)</sup> Das Recht stellt diese Regel nur auf für Sachen, welche durch einen Unfall wirklich verloren gegangen sind, d. h. nach demselben gar nicht mehr vorhanden, resp. durch dessen Einwirkung dem Gewahrsam des Schiffers entzogen sind. Diesen sind die Sachen gleich zu stellen, welche in der Weise beschädigt sind, dass sie wegen ihres Zustandes unterwegs über Bord geworfen, oder im Nothhafen derelinqurt werden mussten, weil hier eine Verwerthung nicht möglich war, sei es dass der Verkauf der Waaren durch obrigkeitliche Verfügung verhindert wurde, sei es, dass der gemachte Versuch misslang, oder von demselben abgestanden wurde, weil ein die Verkaufskosten deckender Erlös nicht zu erwarten war;<sup>39)</sup> ebenso die, deren Verkauf durch die Obrigkeit mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit oder die Sicherheit der Besatzung angeordnet ist, weil hier in Wahrheit die Güter durch eine Verfügung von hoher Hand dem Schiffer entzogen sind. Die Regel greift aber nicht Platz bei Sachen, welche auf Veranlassung des Befrachters oder aus eigener Initiative des Schiffers deshalb verkauft sind, weil sie durch einen Unfall so beschädigt werden, dass ihr Weitertransport nach vernünftigen Ermessen wegen schlechter Beschaffenheit, Gefahr des Verderbs u. s. w., unterlassen werden<sup>40)</sup> musste, sollte selbst der Verkaufserlös vollständig durch die gehaltenen Unkosten absorbiert worden sein. Alsdann haben nemlich die Güter den Bestimmungshafen infolge einer Anordnung des Befrachters nicht erreicht, und zwar auch wenn die Anordnung vom Schiffer ausging, indem dieser in solchem Falle als der gesetzliche Repräsentant der Ladungsinteressenten handelte.<sup>41)</sup> Dass der Entschluss zu einer solchen An-

the merchant to the destined port, the freight is not earned.“ S. MacLachlan S. 444 f.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 632, 643.

<sup>36)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 11.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. Art. 618 Abs. 1, Art. 635. Ebenso der Franz. Code de comm. Art. 302 Abs. 1 und der Belg. Code de comm. II Art. 97 Abs. 1, welche jedoch die einzelnen Unfälle aufzählen, wodurch die Pflicht zur Frachtzahlung aufgehoben wird.

<sup>38)</sup> D. H.G.B. Art. 618 Abs. 2.

<sup>39)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 12, 14.

<sup>40)</sup> Das D. H.G.B. hält auch stets Verlust und Beschädigung der Güter auseinander: Art. 607, 610, 612, 614, 617, 879—881.

<sup>41)</sup> Vgl. Kierulff, Samml. VI S. 352—357, Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 11—16. Dasselbe gilt in dem Falle, wo auf Antrag der Destinataire oder Befrachter durch die Behörde der Verkauf der von ersteren nicht abgenommenen Güter verfügt worden ist; vgl. Kierulffs Samml. III S. 318 f. In derartigen Fällen ist also die volle Fracht, nicht etwa bloß die Distanzfracht bis zum Verkaufsorte zu zahlen.

ordnung durch einen Unfall veranlasst oder beeinflusst war, ist irrelevant. Ist die Fracht bereits — ganz oder zum Theil — voraus bezahlt, und zwar entweder direkt als Fracht an den Rheeder, oder mit dessen Genehmigung als Vorschuss an den Schiffer, so muss sie, in Gemässheit der Grundsätze des bürgerlichen Rechts,<sup>42)</sup> bei Verlust der Güter zurückgezahlt werden;<sup>43)</sup> doch kann das Gegentheil gültig ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart werden.<sup>44)</sup> Als eine Vereinbarung der letzteren Art wird z. B. nach einer im Seehandel feststehenden Praxis die der Chartepartie einverlebte Klausel angesehen: „der Befrachter hat die Vorschussgelder auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen“ (der Vorschuss soll sein „subject to insurance,“ „l'affrèteur fera assurer les avances“ mit oder ohne den Zusatz: „la prime demeurant à la charge du frèteur“). Dieselbe gewährt nemlich dem Befrachter nicht nur das Recht, den Vorschuss auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen, sondern sie legt ihm zugleich die Pflicht auf, den Vorschuss überhaupt versichern zu lassen, und so zu bewirken, dass der Verfrachter im Falle des Frachtverlustes der Rückzahlungspflicht enthoben wird. Demgemäss übernimmt der Befrachter gegen den Anspruch auf Ersatz der Versicherungskosten von Seiten des Verfrachters das Risiko der Fracht bis auf Höhe des Vorschusses und kann im Falle des Verlustes der Güter den Vorschuss nicht vom Verfrachter zurückfordern, auch wenn er von der ihm eingeräumten Möglichkeit, auf dessen Kosten Versicherung zu nehmen, keinen Gebrauch gemacht haben sollte.<sup>45)</sup> Ist der Verlust der Güter und demgemäss deren Nichtablieferung die Folge der natürlichen Beschaffenheit derselben (z. B. des Schwindens, von Selbstentzündung) oder die Folge des natürlichen Todes (bei Thieren, welche unterwegs gestorben sind), so ist dennoch Fracht zu zahlen.<sup>46)</sup> Dasselbe gilt in betreff der Güter, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr im Bestimmungshafen verboten ist, oder welche sich als Kriegskontrebande qualifiziren, oder bei deren Abladung die Polizei-, Steuer-, Zoll- und sonstigen Gesetze übertreten, und die infolge hiervon konfiszirt sind, vorausgesetzt, dass dem Befrachter dieserhalb ein Verschulden zur Last fällt.<sup>47)</sup>

V. An und für sich hat nach Deutschem Seerecht ganz wie nach dem älteren Recht<sup>48)</sup> der Verfrachter die Güter nicht vor Zahlung der Fracht und Erfüllung

<sup>42)</sup> L. 15 § 6 Locati (19, 2).

<sup>43)</sup> D. H.G.B. Art. 618 Abs. 1. So auch der Franz. Code de comm. Art. 302 Abs. 2 und Belg. Code de comm. II Art. 97 Abs. 2. Dagegen ist nach Engl. Recht die Rückforderung ausgeschlossen, wenn nach dem Vertrage die Fracht vor Ablieferung der Güter zu entrichten, und nicht unter dem Namen eines Frachtvorschusses nur ein Darlehn gegeben war; vgl. Abbott S. 948 f., Maclachlan S. 485 f.

<sup>44)</sup> D. H.G.B. Art. 618 Abs. 1.

<sup>45)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XV S. 60 ff. und die Citt. (auch in betreff des Engl. und Franz. Rechts) das. S. 63 f.

<sup>46)</sup> D. H.G.B. Art. 619. Hinsichtlich des Ersatzes der Fracht für Güter, die in Fällen grosser Havarie geopfert sind, enthält das Havariegrosse-R. die Normen.

<sup>47)</sup> D. H.G.B. Art. 564.

<sup>48)</sup> Consulado del mare c. 38 i. f. (Pardessus II S. 83). Wisbysches Seer. Art. 58 (Pardessus I S. 499).

der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern, vielmehr haben die Leistungen des einen und des anderen **Zug um Zug** zu erfolgen.<sup>49)</sup> Und nicht nur zur Sicherung der eigenen Forderungen des Verfrachters kann der Schiffer das Retentionsrecht geltend machen; vielmehr ist derselbe auch einerseits berechtigt,<sup>50)</sup> andererseits bei eigener Verantwortlichkeit verpflichtet,<sup>51)</sup> die Herausgabe der Güter so lange zu verweigern, bis die auf denselben haftenden Beiträge zur grossen Havarie, die Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder bezahlt sind, oder — namentlich wenn dieselben noch nicht festgestellt sein sollten — dafür Sicherheit geleistet ist. Hieraus folgt freilich nicht, dass der Schiffer auch jede die Ablieferung der Ladung vorbereitende Handlung bis nach geschehener Leistung des Destinatärs unterlassen darf; derselbe wird vielmehr schon vor Empfang der Fracht die Lage brechen und den Destinatär in den Stand setzen müssen, „die Waare zu untersuchen und zu prüfen, ob er dieselbe ohne Vorbehalt und ohne vorherige Besichtigung durch die dazu berufenen Personen empfangen könne oder nicht;“<sup>52)</sup> auch wird derselbe vermöge der ihm obliegenden Fürsorge für die Ladung diese zu löschen haben, wenn längeres Verbleiben im Schiff für dieselbe gefährlich ist.<sup>53)</sup>

Das dem Verfrachter zustehende Retentionsrecht könnte zu den bedenklichsten Unzuträglichkeiten in den Fällen führen, wo ein Streit über die Forderungen des Verfrachters entsteht, sei es dass der Destinatär die Höhe derselben beanstandet, sei es dass derselbe wegen Beschädigungen der Güter Gegen-

<sup>49)</sup> D. H.G.B. Art. 615 Abs. 2: „Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.“ Nach Englischem Recht ist der Schiffer nicht verpflichtet, mit seiner Leistung voranzugehen. S. Maclachlan S. 404. Der Franz. Code de comm. Art. 306 schreibt Deponirung der Güter auf Antrag des Kapitäns bis zur Zahlung der Fracht vor, wogegen er demselben die Befugniß abspricht, die Auslieferung der Waaren vor Zahlung der Fracht zu verweigern. Ebenso Holländ. H.G.B. Art. 487, Span. H.G.B. Art. 794, Belg. Code de comm. II Art. 79.

<sup>50)</sup> D. H.G.B. Art. 616. War die Verbodmung für Rechnung des Rheders erfolgt, so ist der Verfrachter verpflichtet, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischuld vor deren Auslieferung zu sorgen, weil eine solche Verbodmung, die als ein für den Rheder eingegangenes Kreditgeschäft angesehen wird (Art. 510), die Ablieferung der Güter nicht aufhalten, andererseits die Ausantwortung der Güter nicht vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers erfolgen darf (Art. 695, vgl. 616 Abs. 2).

<sup>51)</sup> D. H.G.B. Art. 695, 733, 754.

<sup>52)</sup> Prot. V S. 2324.

<sup>53)</sup> Prot. V S. 2356. Für den Fall, dass Schiffer und Destinatär sich über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen, nicht einigen können, ist von einigen Einführungsgesetzen zum D. H.G.B. angeordnet, dass der Schiffer zur Ausantwortung der Güter verpflichtet ist, sobald der Empfänger die Fracht und was sonst noch dem Verfrachter nach dem Frachtvertrage oder dem Konnossement gebührt, bei Gericht resp. einer sonstigen zur Annahme von Depositen autorisirten Behörde oder Anstalt niedergelegt hat: Hannövr. Einführ.Ges. vom 5. Oktbr. 1864 § 37 und 29, Brem. Einführ.Verordn. vom 6. Juni 1864 § 36, Hamb. Einführ.Ges. vom 22. Dezbr. 1865 § 51, Mecklenb.-Schwerin. Einführ.Verordn. vom 28. Dezbr. 1863 § 70 und 40, Oldenb. Einführ.Ges. vom 18. April 1864 § 31 und 25.

ansprüche geltend macht. Für diesen Fall verpflichtet nun das Deutsche Seerecht den Destinatär zur Ausantwortung der Güter, sobald die streitige Summe bei Gericht oder einer anderen zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt ist. Zugleich räumt es andererseits dem Verfrachter das Recht ein, nach Ablieferung der Güter die deponirte Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung wegen der Gegenansprüche des Destinatärs zu erheben.<sup>54)</sup>

VI. Die Ausübung des Retentionsrechts seitens des Verfrachters ist für die Ladungsinteressenten im höchsten Grade nachtheilig, weil dadurch die Gefahren der Seeschiffahrt für die Güter verlängert werden, auch dadurch sehr störend in den Geschäftsverkehr eingegriffen wird. Die meisten neueren Seerechte haben demgemäss das Retentionsrecht des Verfrachters beseitigt,<sup>55)</sup> indem sie diesen durch das ihm eingeräumte Pfandrecht resp. Vorzugsrecht beim Konkurse des Befrachters oder Destinatärs<sup>56)</sup> hinlänglich gesichert glaubten. Das Deutsche Seerecht hat einen anderen Weg zur Beseitigung der gedachten Unzuträglichkeiten eingeschlagen.<sup>57)</sup> Um nemlich den Schiffer zu bestimmen, von seinem Retentionsrecht keinen Gebrauch zu machen, sondern auch ohne Entrichtung der Fracht die Güter auszuliefern, hat es demselben noch ein **Pfandrecht** an den Gütern eingeräumt, welches selbst nach der Ablieferung wirksam ist.<sup>58)</sup> Allerdings ist dieses Pfandrecht, wie auch in den fremden Rechten, die es anerkennen, der Zeit und der Wirkung nach ein beschränktes; der Zeit nach indem es nur dreissig Tage nach Beendigung der Ablieferung der Güter fort dauert;<sup>59)</sup> der

<sup>54)</sup> D. H.G.B. Art. 625.

<sup>55)</sup> S. die Ges. S. 206 Not. 49. Das Preuss. L.R. (§ 1722 II, 8) hatte sich mit einer Beschränkung des Retentionsrechts auf den Fall begnügt, dass ein erheblicher Verdacht gegen den Empfänger obwaltete, derselbe werde nicht bezahlen können oder wollen, und mit der Vorschrift, dass nur soviel Waare retinirt werden dürften, als zur Deckung der Frachtforderung nöthig wären.

<sup>56)</sup> Franz. Code de comm. Art. 307, 308. Holländ. H.G.B. Art. 490. Span. H.G.B. Art. 797, 798. Belg. H.G.B. II Art. 80, 81. Maclachlan S. 475 ff. Abbott S. 217 ff. Das Englische Recht stattet jedoch mit einem Pfandrecht nur die eigentliche Frachtforderung aus, nicht die Forderung wegen Liegegelder und Auslagen, welche unter den Begriff der kleinen Havarie fallen, als Hafengelder, Lootsengelder u. s. w., auch wenn der Befrachter sich zu ihrer Entrichtung ausdrücklich anheischig gemacht hatte. Hierfür kann ein Pfandrecht nur durch Vertrag begründet werden: Abbott S. 218, Maclachlan S. 478.

<sup>57)</sup> Nach der Englischen Merchant Shipping Act von 1862 (25, 26. Vict. c. 63) kann der Verfrachter nach der Ausladung der Güter sein Pfandrecht aufrecht erhalten durch eine schriftliche Benachrichtigung des „wharf owner“ oder „warehouse owner“, dass die Güter dem Pfandrecht unterworfen bleiben sollten („that de goods are to remain subject to a lien for freight“). Alsdann darf dieser die Güter nur gegen Quittung des Verfrachters über den Empfang des geschuldeten Betrages oder Deponirung eben dieses aus der Hand geben. Nach Ablauf von 90 Tagen oder auch früher (wenn die Güter dem Verderben ausgesetzt sind) können und — scil. auf Antrag des Verfrachters — müssen die Güter behufs Befriedigung des letzteren vom „wharf owner“ resp. „warehouse owner“ öffentlich versteigert werden (sect. 68, 69, 70, 73).

<sup>58)</sup> D. H.G.B. Art. 624.

<sup>59)</sup> Nach Franz. (Code de comm. Art. 307) und Belg. Recht (Code de comm. II

Wirkung nach, indem dasselbe erlischt,<sup>60)</sup> wenn vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter an einen Dritten veräußert (auch verpfändet) und in dessen Gewahrsam gelangt sind,<sup>61)</sup> und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieser Dritte bei dem Besitzerwerb um das Pfandrecht des Verfrachters wusste oder nicht.<sup>62)</sup> Auf Grund des ihm zustehenden Pfandrechts kann der Verfrachter, sobald die Gegenpartei im Verzuge ist, von seinem Verkaufsrecht Gebrauch machen. Aber schon vorher steht dieses Verkaufsrecht demselben zu, ohne dass es durch das Vorhandensein anderer Gläubiger oder Eröffnung des Konkurses über das Vermögen des Eigenthümers alterirt würde.<sup>63)</sup> Doch nur nach dem Ermessen des Gerichts des Ablieferungsortes, indem dieses berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, auf Antrag des Verfrachters den Verkauf der Güter, ganz oder zum Theil, — soweit es eben zur Befriedigung des letzteren erforderlich — nach stattgehabter *causae cognitio*, wobei die am Ort anwesende Gegenpartei über das Gesuch zu hören ist, anzuordnen.<sup>64)</sup> Der Verkauf hat alsdann öffentlich, d. h. im Wege der Versteigerung zu erfolgen.<sup>65)</sup> Dagegen ist der Verfrachter zur Benachrichtigung des Schuldners von der Erwirkung und Vollziehung des Verkaufs nicht verpflichtet.<sup>66)</sup>

VII. Werden die Güter durch den **Befrachter abgenommen**, so wird derselbe vollständig wie ein Destinatar behandelt. Er hat dieselben Pflichten, wie ein solcher und es stehen dem Verfrachter ihm gegenüber ganz dieselben Rechte, wie dem Empfänger gegenüber zu, namentlich das Retentions- und das Pfand-

---

Art. 80) 15 Tage; nach Holländ. (H.G.B. Art. 490) 20 Tage; nach Span. (H.G.B. Art. 798) 1 Monat nach erfolgter Ablieferung.

<sup>60)</sup> Ebenso das Franz., Belg., Holländ. Recht II. cit. Dagegen erlischt nach dem Span. H.G.B. das Pfandrecht nicht ohne Weiteres durch Besitzergreifung der Güter seitens eines Dritten, sondern nur dann, wenn die Güter frühestens 8 Tage nach geschehener Empfangnahme durch den Destinatar in den Besitz eines Dritten gekommen sind (Art. 798).

<sup>61)</sup> S. Goldschmidts H.R. I, 2 S. 1025. Ein blos zu Gunsten eines Dritten eingegangenes Veräußerungsgeschäft würde dagegen diese Folge nicht haben.

<sup>62)</sup> Der Wortlaut des Gesetzes lässt eine andere Deutung m. E. nicht zu. Dasselbe lässt das Pfandrecht erlöschen, „sobald — die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen“ u. s. w. S. Kuhn in Busch Arch. VI S. 401. Dagegen Laband in Goldschmidts Zeitschr. IX S. 471 f.

<sup>63)</sup> D. H.G.B. Art. 626 Abs. 1 und 2. Die R.Konk.O. (§ 41 Nr. 8) stattet dieses Pfandrecht mit einem Absonderungsrecht aus.

<sup>64)</sup> Das dem Verfrachter unabhängig von dem Ermessen des Gerichts zustehende Verkaufsrecht würde nach dem bürgerlichen Recht zu beurtheilen sein. Anschütz, Comment. zum H.G.B. III S. 184 (vgl. auch Endemann in diesem Handb. II S. 85 f.) hat unter den Modifikationen, mit denen die Bestimmungen des Art. 310 des H.G.B. Anwendung finden sollen auf das Pfandrecht des Seeverfrachters, übersehen, dass die Anordnung des Verfahrens des Art. 626 in das Ermessen des Gerichts gestellt ist. Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 1026.

<sup>65)</sup> D. H.G.B. Art. 626 Abs. 1 und 3.

<sup>66)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. I, 2 S. 1025.

recht, ersteres auch mit Rücksicht auf die auf den Gütern haftenden Beiträge zur grossen Havarie, Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder.<sup>67)</sup>

VIII. Alle Forderungen, welche „wegen der Fracht nebst allen Nebengebühren, wegen des Liegegeldes, der ausgelegten Zölle und sonstigen Auslagen, wegen der Bodmereigelder, der Beiträge zur grossen Havarie und der Bergungs- und Hilfskosten“ auf den Gütern haften,<sup>68)</sup> d. h. gegen Auslieferung derselben dem Empfänger gegenüber geltend zu machen sind,<sup>69)</sup> sind der regelmässigen seerechtlichen **Verjährung** von einem Jahre unterworfen, und zwar beginnt die Verjährung in Ansehung der Beiträge zur grossen Havarie mit Ablauf des Tages, an welchem die befragspflichtigen Güter abgeliefert sind, in Ansehung der übrigen Forderungen mit Ablauf des Tages, an welchem die Fälligkeit eingetreten ist.<sup>70)</sup>

§ 40.

## H. Verpflichtungen des Befrachters nach geschehener Ablieferung der Güter.

I. Da in dem Frachtvertrage der Befrachter als locator, der Verfrachter als conductor operis erscheint, so sollte, wie der letztere zur Ausführung des Transports, der erstere zur Zahlung der merces, der Fracht und der Accessionen derselben, verpflichtet sein. Nun ist allerdings der Fall denkbar, dass der Befrachter diese Verbindlichkeit im Frachtvertrage übernimmt, sei es dass die Güter an ihn selbst (etwa an ein im Bestimmungsort befindliches Nebenetablisement) abzuliefern sind, in welchem Falle derselbe zugleich als Destinatar erscheint, und demgemäss alle mit Rücksicht auf diesen geltenden Grundsätze auf den Befrachter Anwendung finden,<sup>1)</sup> sei es dass ein besonderer Empfänger genannt ist, die Sendung aber „franko Fracht“ an diesen erfolgt. Regelmässig aber wird der Verfrachter im Frachtvertrage angewiesen, sich die Fracht bei Ablieferung der Güter vom Empfänger zahlen zu lassen, und dies ist stets anzunehmen, wenn der Frachtvertrag in dieser Hinsicht keine besondere Bestimmung enthält.<sup>2)</sup> Wenn so der Schiffer vom Befrachter eine Assignation an den Destinatar erhält, so hat er die Frachtforderung nicht nur im eigenen, resp. des Verfrachters Interesse, sondern auch in dem des Befrachters geltend zu machen. Er ist demgemäss dem letzteren zum Schadensersatz verpflichtet, wenn durch sein Verschulden die Frachtzahlung seitens des Empfängers unterblieben ist. Da nun der Schaden des Befrachters in der Verpflichtung zur Frachtzahlung bestehen würde, so verliert der Verfrachter sein Forderungsrecht hierauf. In der früheren Zeit war es nun aber in Deutschland in der Theorie, wie in der Praxis streitig, ob ein Verschulden des Schiffers bereits vorläge, wenn derselbe

<sup>67)</sup> D. H.G.B. Art. 629 Abs. 2.

<sup>68)</sup> D. H.G.B. Art. 909 Abs. 1.

<sup>69)</sup> Erk. des Hamb. H.G. vom 8. Oktbr. 1874 (Hamb. H.G.Ztg. v. 1874 Nr. 239).

<sup>70)</sup> D. H.G.B. Art. 909 Abs. 2.

<sup>1)</sup> S. S. 208 f. VII.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 615. Ebenso aber auch schon nach älterem Recht: Pöhls, Seer. II S. 582, Kaltenborn I S. 370 f., 316 f., Mittermaier, Privat. II § 549.

die ihm gegen den Empfänger eingeräumten Sicherungsmittel, namentlich sein Retentionsrecht nicht geltend machte,<sup>3)</sup> oder erst wenn er bei Ablieferung der Güter unter Kreditirung der Fracht nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns beobachtet, also z. B. dem Empfänger Kredit gegeben, ohne dass dies das Recht des Löschungshafens forderte, oder auf längere Zeit als daselbst ortsüblich, oder einem Empfänger, der bereits unsicher war.<sup>4)</sup> Das H.G.B. hat den für den Verfrachter strengeren Grundsatz adoptirt.<sup>5)</sup> Es bestimmt:<sup>6)</sup> Hat der Verfrachter die Güter ausgeliefert, so kann er wegen der gegen den Empfänger ihm zustehenden Forderungen an den Befrachter sich nicht erholen. Doch cessirt diese Regel, und es ist das Regressrecht des Verfrachters begründet, wenn und soweit sich sonst der Befrachter mit dessen Schaden bereichern würde; z. B. wo der Absender und Empfänger Ein Handlungshaus bilden,<sup>7)</sup> oder wo die Fracht vertragsmässig nicht vom Empfänger, sondern vom Befrachter zu tragen war und der Empfänger für Rechnung des Befrachters die Fracht zahlte;<sup>8)</sup> wenn es sich um Ansprüche des Verfrachters handelt, welche dieser am Lösungs-ort nach dem hieselbst herrschenden Recht nicht gegen den Destinatar geltend machen, demgemäss auch deswegen nicht von seinem Retentions- und Pfandrecht Gebrauch machen kann.<sup>9)</sup> Hat aber der Schiffer die ihm vom Gesetz auferlegte

<sup>3)</sup> Pöhls a. a. O.

<sup>4)</sup> Kaltenborn I S. 378. Mittermaier II § 549 VI. Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 36. Diese beiden Richtungen waren auch auf der Hamburger Konferenz vertreten; vgl. Prot. V S. 2362—2366, VIII S. 3940 f.

<sup>5)</sup> Der Franz. (Art. 305) und der Belg. Code de comm. (II Art. 78) räumen ausdrücklich dem Schiffer ein Regressrecht gegen den Befrachter nur in dem Fall ein, wo der Destinatar die Annahme der Güter verweigert. Von diesem Fall abgesehen, machen sich in der französischen Jurisprudenz und Theorie zwei Richtungen geltend. Nach der einen cessirt überhaupt jeder Regress des Verfrachters gegen den Befrachter, wenn der Destinatar zur Zeit des Frachtabchlusses solvent war; nach der anderen steht dem Verfrachter das Regressrecht zu, vorausgesetzt, dass er die ihm gegen den Destinatar zustehenden Rechte rechtzeitig geltend gemacht hat. Vgl. Laurin bei Cresp II S. 164 f., Ruben de Couder IV S. 455 Nr. 159 ff., Desjardins III S. 659 (welcher letztere eine allgemeine Regel überhaupt nicht in jedem Falle für zutreffend hält, sondern je nach Verschiedenheit der Verhältnisse bald den einen, bald den andern Satz Platz greifen lassen will). Nach dem Holländ. H.G.B. (Art. 488) verliert der Schiffer, wenn er gelöscht hat, ohne von den ihm eingeräumten Sicherheitsmaassregeln Gebrauch gemacht zu haben, seine Ansprüche an den Befrachter, wenn dieser beweist, dass er den Betrag der Fracht u. s. w. mit dem Destinatar verrechnet hat, oder dass er in Folge des Konkurses des letzteren den Betrag nicht erstattet erhalten könnte. Das Englische Recht gewährt dem Verfrachter mit dem Retentionsrecht das Recht, den Destinatar in Anspruch zu nehmen lediglich in dessen eigenem Interesse. Derselbe hat daher ein Wahlrecht und braucht nicht erst seine Rechte gegen den Destinatar geltend gemacht zu haben, wenn er sich an den Befrachter halten will. (Abbott S. 355 f., Maclachlan S. 465 f.) Dies ist auch ausdrücklich anerkannt durch die Bills of Lading Act von 1855 sect. 2.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 627.

<sup>7)</sup> Prot. V S. 2363, VIII S. 3938.

<sup>8)</sup> Entsch. des R.O.H.G. XXI S. 420, Prot. VIII S. 3938.

<sup>9)</sup> Z. B. Zölle, die nach dem Gesetz des Lösungsorts „gerade von den auslän-

Diligenz gewahrt,<sup>10)</sup> d. h. hat er die Güter dem Destinatar, der seinerseits Zug um Zug leisten entweder nicht konnte oder nicht wollte, nicht ausgeliefert und in Ausübung des ihm zustehenden Pfandrechts die Waaren zum Verkauf gebracht, aus diesem Verkauf jedoch nicht seine volle Befriedigung erhalten, so haftet ihm wegen dessen, was er aus dem Frachtvertrage noch zu fordern hat, der Befrachter.<sup>11)</sup> Auch haftet dieser in dem Falle, dass die Güter vom Empfänger nicht abgenommen worden sind,<sup>12)</sup> derselbe also entweder die Annahme verweigerte oder nicht aufzufinden war, ohne dass der Verfrachter seine Befriedigung zunächst aus dem Verkauf der Güter zu suchen hätte.<sup>13)</sup> Endlich würde der Verfrachter auch dann seinen Anspruch aus dem Frachtvertrage gegen den Befrachter geltend machen können, wenn die Geltendmachung des Retentionsrechts unmöglich war, indem der Kapitän nach dem Rechte des Bestimmungshafens die Waaren unbedingt löschen und einer Behörde (z. B. der Zollbehörde) übergeben musste, diese aber bei Aushändigung der Güter auf etwaige Forderungen des Kapitäns keine Rücksicht zu nehmen hat.<sup>14)</sup>

II. Diese Regressklage des Verfrachters gegen den Befrachter unterliegt der einjährigen **Verjährung**, welche mit demselben Zeitpunkt, wie die der Klage gegen den Destinatar beginnt; wie auch selbstverständlich die gleiche Verjährung Platz greift bei den Klagen des Verfrachters gegen den Befrachter, wenn dieser zugleich Destinatar ist.<sup>15)</sup>

dischen Schiffen getragen“ werden sollen und daher vom inländischen Empfänger nicht zu erstatten sind. Der Befrachter würde sich in diesem Falle mit dem Schaden des Empfängers bereichern, weil ein derartiger, vom Schiffer zu entrichtender Zoll bei der Normirung des Preises der Waaren mit in Betracht gezogen sein wird. Vgl. Prot. V S. 2363 f., Hamb. H.G.Ztg. v. 1873 Nr. 177.

<sup>10)</sup> Da der Schiffer einen ihm aus einem Verschulden des Befrachters erwachsenen Schaden (vgl. Hamb. H.G.Ztg. v. 1874 Nr. 242) überhaupt nicht gegen den Destinatar geltend machen darf, indem die gegen diesen zu erhebenden Forderungen nur solche sind (Art. 615), die dem Verfrachter auf Grund des Frachtvertrags oder des Konnossements zustehen, so kann auch der Befrachter den daraus gegen ihn erhobenen Anspruch nicht durch Berufung auf Art. 627 von sich abweisen.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. Art. 628.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. Art. 629 Abs. 1. Der Befrachter haftet jedoch nicht, wenn der Destinatar wegen Leakage in Gemässheit des Art. 617 von seinem Abandonrecht Gebrauch gemacht hat. S. o. S. 202 und Lewis, Seer. I S. 259 f.

<sup>13)</sup> Natürlich greift auch in diesem Falle der Artikel 626 Platz, wonach das Gericht auf Antrag des Verfrachters den Verkauf der Güter anordnen darf. — Denselben Standpunkt nehmen auch die fremden Rechte ein, welche in dem gleichen Falle dem Verfrachter das Verkaufsrecht einräumen, ihm aber zugleich für den Fall der Unzulänglichkeit der Güter den Regress gegen den Befrachter vorbehalten. (Franz. Code de comm. Art. 305, Belg. Code de comm. II Art. 78, Holländ. H.G.B. Art. 489.) Es soll diese Verkaufsbefugniss ein Recht des Verfrachters, aber keine Bedingung für sein Regressrecht sein; vgl. Laurin bei Cresp II S. 187.

<sup>14)</sup> Entsch. des H.A.G. zu Nürnberg v. 13. Mai 1870 (in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 559).

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 909. Abgesehen von den auf den Gütern haftenden Forderungen lässt der Artikel „alle persönlichen Ansprüche gegen die Ladungsbetheiligten“ in einem



## § 41.

## I. Aufhebung des Frachtvertrags.

I. Nach gemeinem bürgerlichen Recht müssten für den Frachtvertrag die über die Aufhebung der Miethe und zwar über die *locatio conductio operis* geltenden Grundsätze zur Anwendung kommen. Hiernach würde derselbe aufgehoben werden durch gegenseitige Uebereinkunft. Ebenso würde die durch Zufall herbeigeführte Unmöglichkeit, den Vertrag zu erfüllen, den Verpflichteten befreien. Diese Unmöglichkeit kann herbeigeführt werden durch einen das Schiff oder die Ladung treffenden Zufall. Der im Frachtvertrage vereinbarte Transport kann nemlich ebensowenig ausgeführt werden, wenn die für den Transport bestimmten Waaren fehlen, obgleich das gecharterte Schiff vorhanden, als wenn die Waaren zwar bereit sind, das für den Transport designirte und geeignete Schiff aber nicht vorhanden ist. Hierbei ist es natürlich irrelevant, ob der Unfall die Waaren betroffen hat, während sie sich noch bei dem Befrachter<sup>1)</sup> befanden, oder bereits abgeladen sind; denn in dem einen wie in dem anderen Falle ist es der Zufall, welcher den Transport, das *opus* nicht ausführen lässt.<sup>2)</sup> Dies setzt allerdings voraus, dass individuell bestimmte Sachen nach dem Vertrage zu transportiren waren, während, wenn der Vertrag eine Quantität fungibler Sachen zum Gegenstande hatte, der vertragsmässige Transport nur dann unmöglich ist, wenn die Sachen bereits abgeladen waren, die Sachen also gewisser-

Jahre verjähren. Hieraus geht hervor, dass das Gesetz nicht den Befrachter als den einen Kontrahenten beim Frachtvertrage ins Auge fasst, sondern nur insofern er in einer Beziehung zu den Frachtgütern steht, als Eigenthümer, Inhaber des Konnossements, oder sonst die Verfügung über dieselben hat. Ansprüche, welche lediglich sich auf den Frachtvertrag stützen, z. B. auf Zahlung der Fracht, welche der Befrachter zu entrichten übernommen hat, unterstehen der gewöhnlichen Verjährung des bürgerlichen Rechts; vgl. Lewis, Seer. II S. 402 f.

<sup>1)</sup> Der Befrachter ist auf Grund des Frachtvertrags verpflichtet, dem Verfrachter die Waaren zu übergeben, die Gegenstand des Transports sein sollen, und haftet dem Verfrachter auf das Interesse, wenn durch sein Verschulden diese Uebergabe unterbleibt. Sobald aber ein Zufall dieselbe unmöglich macht, kann von einer Haftung des Befrachters keine Rede sein. Vgl. Ullrich in Voigts Neuem Archiv II S. 318 ff., 339 ff., 342 ff., Mommsen, Beiträge zum Obl.R. I (Braunschweig 1853) S. 58 ff.

<sup>2)</sup> L. 36, 37, 62. Locati (19, 2). L. 10 pr. De lege Rhod. (14, 2). Ullrich in Voigts Neuem Archiv II S. 340—343. Ebenso Cropp in Heises und seinen jur. Abh. II S. 633. Letzterer allerdings hält seiner Auffassung vom Seefrachtvertrage gemäss die angegebenen Grundsätze nur für richtig beim Stückgütervertrage, während er beim Chartervertrag den bei der *locatio conductio rei* geltenden Prinzipien gemäss den kasuellen Untergang der Waaren als einen den Befrachter treffenden Zufall auffasst, der bewirkte, dass er von dem gemietheten Schiff keinen Gebrauch machen könne, und den er demgemäss zu tragen habe; vgl. bes. S. 631 f., 637 f. Und diesen Standpunkt nimmt auch Voigt im Neuen Archiv II S. 225 ein. Vgl. überhaupt Mommsen, Beiträge zum Obl.R. I S. 370 ff., 334 f., III (Braunschweig 1855) S. 423 ff.

maassen spezialisirt sind, indem andernfalls der Grundsatz „genus perire non censetur“ Platz greifen würde.<sup>3)</sup>

In den **Seerechten des Mittelalters** sind diese Grundsätze gleichfalls zur Geltung gekommen. Allein mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs, speziell mit Rücksicht darauf, dass Frachtverträge eine hervorragende Rolle unter den geschäftlichen Operationen des Kaufmanns spielen, wurde dem Befrachter, auch abgesehen von dem Fall, wo ihm durch höhere Gewalt die Lieferung der für den Transport bestimmten Güter unmöglich gemacht war, gestattet vom Vertrage zurückzutreten; dann aber freilich nur gegen eine (in einem Theil der Fracht bestehende) Entschädigung des Verfrachters.<sup>4)</sup>

Diese Grundsätze haben sich auch in den neueren Seerechten erhalten, nur dass sich hinsichtlich des freiwilligen Rücktritts zuweilen verschiedene Grundsätze bei dem Chartervertrage und dem Stückgütervertrage finden.

II. Das Deutsche Seerecht unterscheidet bei der durch Zufall verursachten Unmöglichkeit der Ausführung des Frachtvertrags faktische Unmöglichkeit, den Frachtvertrag überhaupt auszuführen, und durch Rechtsvorschrift (Sätze des öffentlichen Rechts oder des Völkerrechts) verursachte Unmöglichkeit, denselben zur Zeit auszuführen, und knüpft an beide verschiedene Wirkungen. Im ersteren Falle verliert der Frachtvertrag ipso iure seine Kraft,<sup>5)</sup> im zweiten ist nur jeder der Kontrahenten befugt, vom Vertrage zurückzutreten, ohne zu einer Entschädigungsleistung verpflichtet zu sein. Letztere Regel ist entschieden aus der Rücksichtnahme auf die Interessen der Parteien hervorgegangen, indem es denselben ermöglicht werden soll, zu wählen zwischen dem Hinausschieben der Ausführung des Vertrags und der Auflösung desselben.

Für immer wird die **Ausführung des Vertrags**, mit dem genannten Schiff die vereinbarte Quantität Waaren nach dem Bestimmungsort zu befördern, **unmöglich** durch den den Verfrachter treffenden Verlust des Schiffs und durch den den Befrachter treffenden Verlust der zu transportirenden Güter. Von Verlust des Schiffs spricht man insbesondere dann, wenn dasselbe verunglückt, wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt und in letzterem Fall ohne Verzug öffentlich verkauft wird; wenn es geraubt, wenn es aufgebracht oder für gute Prise erklärt wird.<sup>6)</sup> Von Verlust der zu transportirenden Güter

<sup>3)</sup> Vgl. Mommsen a. a. O. I S. 47 ff.

<sup>4)</sup> Pöhls, Seer. II S. 583 f. Cropp, Jur. Abh. II S. 627 f. Hin und wieder wurde freilich ein genügender Grund für den Rücktritt des Befrachters verlangt, und es war der grundlose Rücktritt verboten. So verpflichtet das Consulado del mare den Befrachter, wenn der Verfrachter den Beweis führt, dass derselbe bei seinem Rücktritt gegen Treu und Glauben gehandelt hat, die ganze Fracht zu bezahlen; ebenso den, welcher zurücktritt, weil er nach Eingehung des Frachtvertrags die zu transportirenden Güter verkauft hat (c. 39, 40 — Pardessus II S. 84 f. —).

<sup>5)</sup> Natürlich macht sich die Auflösung nur für die Zukunft geltend. Bereits begründete Ansprüche, wie etwa die des Verfrachters auf Liegegeld, werden davon nicht berührt (Prot. VIII S. 3965).

<sup>6)</sup> Diese Fälle allein zählt das Gesetzbuch auf. Die Wirkung ist indess bei jedem Falle zufälligen Verlustes dieselbe. So z. B. wenn das Schiff durch Zwangskauf der Staatsgewalt dem Rheder entzogen und zu Kriegszwecken bestimmt wird.

kann nach den oben angegebenen allgemeinen Prinzipien nicht bereits ohne Weiteres dann die Rede sein, wenn die vom Befrachter für den Transport bestimmten Güter verloren gegangen sind, sondern nur wenn 1. die im Frachtvertrage speziell bezeichneten Güter und 2. die nur der Art oder Gattung nach bezeichneten Güter verloren gegangen sind, nachdem dieselben nicht etwa erst nach der Ladungsstelle gebracht und daselbst dem Schiffer vorgewiesen sind, sondern von diesem auch wirklich übernommen<sup>7)</sup> oder an Bord gebracht sind. Doch tritt im letzteren Falle der Frachtvertrag nicht ausser Kraft, wenn der Verlust der Güter sich innerhalb der Wartezeit ereignet hat, der Befrachter sich auch ohne Verzug bereit erklärt, statt der verlorenen andere Güter (durch deren Transport die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird) zu liefern und mit der Lieferung noch während der Wartezeit den Anfang macht. Freilich muss der Befrachter diese Abladung binnen kürzester Zeit vollenden, die etwaigen Mehrkosten derselben tragen, auch dem Verfrachter, soweit dabei die Wartezeit überschritten wird, den demselben daraus entstehenden Schaden ersetzen.<sup>8)</sup>

Zur Zeit wird die Ausführung des Vertrags in Folge einer Rechtsregel unmöglich, wenn das Schiff mit Embargo belegt, zum Dienst des eigenen Staats oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen, der Handel mit dem Bestimmungsorte untersagt, der Abladungs- oder Bestimmungshafen blockirt,<sup>9)</sup> die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen, oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, durch andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen, oder die Reise, oder die Versendung der nach dem Frachtvertrage zu liefernden Güter verhindert wird. Doch berechtigt bei der Befrachtung eines ganzen Schiffs<sup>10)</sup> die Verfügung von hoher Hand stets nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hinderniss nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist.<sup>11)</sup> Ob dies der Fall, ist vom Richter nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Natur und des Zweckes des konkreten Vertrags zu beurtheilen. Er hat hierbei zu untersuchen, ob durch die temporäre Verhinderung eine solche Veränderung der Umstände herbeigeführt wird, dass dadurch der Zweck des einen Kontrahenten vereitelt wird. Daher kann die Dauer eines und desselben Ereignisses in einem Falle für erheblich, in einem anderen für unerheblich erachtet werden. Ebenso liegt eine solche juristische Unmöglichkeit vor, wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, infolge dessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden;<sup>12)</sup> und zwar wird hier nicht unbedingt vorausgesetzt, dass die Unfreiheit von Schiff oder Gütern wirklich im Rechte begründet ist, sondern es genügt, dass eine

7) Unter der Uebernahme ist civilrechtliche Besitzergreifung zu verstehen.

8) D. H.G.B. Art. 630.

9) Dass die Blockade eine effektive, ist nicht nothwendig; s. o. S. 94 Not. 29.

10) D. H.G.B. Art. 643 Ziff. 1.

11) D. H.G.B. Art. 631 Ziff. 1.

12) D. H.G.B. Art. 631 Ziff. 2.

solche von den Befehlshabern der feindlichen Schiffe nach summarischer Prüfung der Sache angenommen werden konnte.<sup>13)</sup> Natürlich ist es in allen diesen Fällen dem Befrachter unbenommen, an Stelle der vertragsmässigen Güter andere zu liefern, vorausgesetzt, dass jene nur der Art oder Gattung nach bestimmt waren, und dass dadurch die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird.<sup>14)</sup>

III. Diese Grundsätze gelten, wenn die Ausführung des Frachtvertrags vor **Antritt der Reise** unmöglich geworden ist, mag es sich um eine einfache Reise handeln, wobei das Schiff zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags sich im Abladehafen befand, mag das Schiff nach dem Abladehafen erst eine Zureise in Ballast haben machen müssen. Die Reise gilt stets erst als angetreten, wenn sie aus dem Abladungshafen angetreten ist.<sup>15)</sup> Bei einer aus mehreren Reisen in Ladung zusammengesetzten Reise hat in einigen Fällen der vor Antritt der ersten Reise eingetretene Zufall die Wirkung, auch hinsichtlich der späteren Reisen den Frachtvertrag zu vernichten (wie der Verlust des Schiffs), oder dem einen, wie dem anderen Theil das Rücktrittsrecht zu gewähren (wie der Ausbruch

<sup>13)</sup> Entsch. des R.O.H.G. VII S. 174, Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 116, 130. — Nach Französischem Recht wird der Frachtvertrag aufgelöst, wenn vor Abfahrt des Schiffs der Handel mit dem Bestimmungslande verboten wird. Der Befrachter hat in diesem Falle nur die Kosten der Ein- und Ausladung zu tragen (Code de comm. Art. 276; ebenso der Belg. Code de comm. II Art. 90). Dasselbe gilt von anderen Fällen einer force majeure, wenn sie dauernd der Abfahrt des Schiffs entgegenstehen. Verhindern sie diese nur auf Zeit, so bleibt der Vertrag bestehen, ohne dass ein Anspruch auf Schadensersatz wegen der Verzögerung begründet ist. (Franz. Code de comm. Art. 277.) Ob die Verzögerung eine dauernde oder zeitweilige ist, ist nach den Umständen zu entscheiden (vgl. Desjardins III S. 503 ff., 554). Uebereinstimmend damit das Span. H.G.B. Art. 768 f. Nach Holländ. und Portug. Recht wird der Frachtvertrag ipso jure aufgehoben, wenn 1. die Abfahrt des Schiffs durch höhere Gewalt verhindert ist; 2. die Ausfuhr der Waaren (aller oder eines Theils derselben) aus dem Ausgangshafen oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen verboten ist; 3. der Handel mit dem Lande, wofür das Schiff bestimmt ist, verboten ist. Die Kosten des Ladens und Löschens hat auch hier der Befrachter zu tragen (Holländ. H.G.B. Art. 499, Portug. Art. 1544). Jeder Theil kann vom Vertrage zurücktreten, wenn vor Antritt der Reise ein Krieg entsteht, wodurch das Schiff oder die Ladung oder beide unfrei werden. Je nachdem der eine oder andere dieser Fälle vorliegt, beantwortet sich die Frage, wer die schon entstandenen Kosten zu tragen hat, verschieden (Holländ. H.G.B. Art. 500, Portug. Art. 1545). Nach Englischem Recht wird der Frachtvertrag aufgelöst durch Fälle höherer Gewalt (the acts of God, the Queen's enemies, fire, and all and every other dangers and accidents of seas, rivers and navigation), also z. B. Untergang des Schiffs, ferner durch Ausbruch eines Krieges zwischen dem Staate, welchem Schiff oder Ladung angehören und dem Lande der Bestimmung (nicht aber bei Ausbruch des Kriegs überhaupt), durch ein Verbot des Handels zwischen den genannten Ländern, durch ein Ausfuhrverbot, durch Verhängung von Embargo seitens des Staats, dem der Befrachter angehört, unter dem Gesichtspunkt von Repressalien gegen den Staat, in welchem sich das Schiff befindet, durch Blockade des Bestimmungshafens (durch die des Abgangshafens wird die Ausführung des Vertrags nur suspendirt). S. Abbott S. 436—450; Maclachlan S. 498—547.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. Art. 631 Abs. 2, Art. 563.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. Art. 642.

eines das Schiff unfrei machenden Krieges); in anderen dagegen hängt der Einfluss des Zufalls auf die späteren Reisen ganz von der Natur des Vertrags ab.<sup>16)</sup>

IV. Tritt die Unmöglichkeit, die Reise überhaupt oder zur Zeit auszuführen, erst nach deren Antritt ein, so gelten dieselben Grundsätze, als wenn es vorher geschehen wäre,<sup>17)</sup> jedoch mit folgenden Modifikationen:

1. Soweit die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit zu Grunde gegangen, resp. Thiere unterwegs gestorben sind, ist für diese die Fracht zu entrichten.<sup>18)</sup>

2. Wenn bei dem Verluste des Schiffs Güter geborgen oder gerettet sind, Distanzfracht, allerdings nicht über den Werth der geretteten Güter hinaus.<sup>19)</sup>

3. Im Falle des Rücktritts ist gleichfalls für den zurückgelegten Theil der Reise Distanzfracht zu zahlen.<sup>20)</sup>

Unter **Distanzfracht** ist eine Theilfracht zu verstehen, welche in demselben Verhältniss zur ganzen vereinbarten Fracht steht, als die zurückgelegte zur ganzen Reise. Hierbei ist jedoch nicht nur in Anschlag zu bringen das Verhältniss der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältniss des Aufwandes an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Theil der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Theils.<sup>21)</sup> Und da bei der Berechnung der Distanzfracht nicht nur in Betracht zu ziehen ist, was der Verfrachter dem Befrachter genutzt, sondern auch, was er für Opfer gebracht, so wird für die Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalt genommen der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, nicht der Hafen, in welchen das Schiff nach der Aufbringung gebracht, oder infolge der erlittenen Havarie oder des der Fortsetzung der Reise entgegenstehenden Hindernisses halber eingelaufen ist, und zwar gilt dies selbst dann,

<sup>16)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 642 Abs. 2.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. Art. 632, 635, 636. Ueber die Verpflichtung des Schiffers, für das Beste der Ladung im Falle der Auflösung des Frachtvertrags zu sorgen, s. o. S. 97.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. Art. 635 in Verbindung mit 619 Abs. 1.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. Art. 632.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. Art. 636 Abs. 5. Von den fremden Rechten geben die meisten in den Fällen, wo die Waaren in Folge der nach Antritt der Reise erfolgten Auflösung des Frachtvertrags nicht an den Bestimmungsort gelangen, dem Verfrachter einen Anspruch auf Distanzfracht. So das Franz. Recht (Code de comm. Art. 296, 303; vgl. Pardessus, Cours de droit commercial III Nr. 644; doch beseitigte der 1867 veröffentlichte Revisions-Entwurf die Distanzfracht, s. Desjardins III S. 526 f.), das Holländ. (H.G.B. Art. 478), das Portug. (H.G.B. Art. 1525), das Span. Recht (H.G.B. Art. 777). Dagegen ist dem Englischen common law die Distanzfracht unbekannt. „The compensation (sagt Maclachlan S. 445) that sometimes goes by this name is awarded, not for partial performance of the old charterparty, but for complete performance of a new contract; and, therefore, in the absence of any such new contract, express or implied, no compensation whatever can be recovered“. In den Erkenntnissen der Prisengerichte wird indess zuweilen ein Anspruch auf Distanzfracht anerkannt. Vgl. überhaupt Maclachlan S. 445—465, Abbott S. 368—391. Ebenso bestimmt der Belg. Code de comm. II Art. 97 Abs. 3: „Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.“

<sup>21)</sup> D. H.G.B. Art. 633 Abs. 1.

wenn das Schiff aus dem letzten Grunde in den Abgangshafen zurückgekehrt ist.<sup>22)</sup> Andererseits ist die noch zurückzulegende Strecke von dem Orte zu berechnen, von wo die Ladung mittelst einer anderen Gelegenheit weiter zu bringen ist. Natürlich würde in Gemässheit der angegebenen Grundsätze die Thatsache, dass das Schiff nach dem Frachtvertrage erst eine Zureise in Ballast nach dem Abladungshafen hätte machen müssen,<sup>23)</sup> bei der Normirung der Distanzfracht in Betracht zu ziehen sein. Das D. H.G.B. hat aber auch aus Billigkeitsrücksichten ausdrücklich dem Verfrachter für diese Zureise, vorausgesetzt, dass das Schiff den Abladungshafen erreicht hatte, eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht zu bemessende Entschädigung<sup>24)</sup> zugesprochen,<sup>25)</sup> selbst wenn der Frachtvertrag noch vor Antritt der Reise aus demselben aufgelöst war. Bei einer in anderer Weise kombinierten Reise kommen die für die einfache Reise geltenden Grundsätze zur Anwendung, soweit hierbei nicht die Natur und der Inhalt des Frachtvertrags entgegenstehen. Ist daher eine gemeinschaftliche Fracht für mehrere Reisen stipulirt, so ist nach den Grundsätzen über die Distanzfracht die Fracht für die zur Zeit der Auflösung des Frachtvertrags bereits vollendeten und die noch nicht vollendeten Reisen zu ermitteln, wobei allerdings nicht nur die Natur der Reisen, sondern auch die Beschaffenheit der auf den verschiedenen Reisen zu transportirenden Waaren unter Berücksichtigung

<sup>22)</sup> D. H.G.B. Art. 636 Abs. 6. Dieselbe Bedeutung hat auch wohl der Code de comm. Art. 303: „Si le navire et les marchandises sont rachatés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage“ — obwohl die französischen Prisengerichte während des deutsch-französischen Krieges 1870/1871 die Distanzfracht bis zum Ausbringungshafen berechneten; eine Auffassung, die auch in Pöhl's (Seer. II S. 591 f.) einen Vertreter findet.

<sup>23)</sup> Nur wenn der Frachtvertrag den Verfrachter verpflichtete, das Schiff in Ballast nach dem Abladungshafen gehen zu lassen, ist ein solcher Anspruch desselben auf Entschädigung für die Ballastreise begründet, nicht aber wenn es in das Belieben des Verfrachters gestellt war, das Schiff entweder direkt in Ballast, oder mit Ladung zum Besten des Schiffs für einen auf dem Wege belegenen Hafen nach dem Abladungshafen segeln zu lassen, sollte selbst die Wahrscheinlichkeit, für die zu machende Zureise Fracht zu finden, eine sehr geringe gewesen sein. Nur im ersteren Falle nämlich kann man sagen, dass die Zureise lediglich im Interesse des Befrachters ausgeführt wird. Uebrigens macht auch das H.G.B. (Art. 642) den Anspruch auf Entschädigung für die Zureise davon abhängig, dass das Schiff die Zureise in Ballast „zu machen hat“ nicht macht. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXIII S. 24 f., Prot. V S. 2430 ff.

<sup>24)</sup> Der Verfrachter hat Anspruch auf eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht zu bemessende Entschädigung, nicht auf Distanzfracht. Die für den Anspruch auf letztere geltende Bedingung, dass Güter gerettet sein müssen, greift daher bei dem Anspruch auf die in Rede stehende Entschädigung nicht Platz. Die im Anfang des Art. 642 citirten Artikel 630—641 beziehen sich gar nicht auf diesen dritten Satz des Art. 642, sondern nur auf die beiden ersten.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. Art. 642. Wenn nach dem Wortlaute des Gesetzes die fr. Entschädigung dem Verfrachter dann zukommt, wenn „der Vertrag, nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hat, aber vor Antritt der Reise aus dem letzteren aufgelöst“ wird, so können die gesperrt gedruckten Worte nach der ganzen Tendenz der Bestimmung nichts anderes bedeuten, als „wengleich vor“. Vgl. Entsch. des R.O.H.G. III S. 262 f., XXIII S. 23 f. und die Ausführungen in meinem Seer. I S. 287 f.

der dafür üblichen Frachtsätze in Betracht zu ziehen sein würde. Die so ermittelte Fracht der vollendeten Reise würde dem Verfrachter voll zuzusprechen sein; <sup>26)</sup> für die Reise aber, auf welcher der Frachtvertrag aufgelöst wird, würde der Verfrachter jedes Frachtanspruchs verlustig gehen, oder einen Anspruch auf Distanzfracht haben, je nachdem die Auflösung des Kontrakts durch den Untergang der Güter — mit Ausnahme natürlich der Fälle, wo auch trotz der Nichtablieferung der Waaren Fracht zu zahlen — oder durch einen anderen der in Betracht kommenden Zufälle herbeigeführt worden wäre. Der Umstand, dass auf der letzten Reise die Ladung zu Grunde geht, und demgemäss dafür überhaupt keine Fracht zu entrichten ist, ist für die Pflicht des Befrachters, für die früheren Reisen, bei denen die Ladung glücklich am Bestimmungsort angekommen ist, Fracht zu zahlen, irrelevant, da die Ladungen der späteren Reisen nur soweit in Betracht kommen, als davon die Höhe der Fracht der früheren Reisen abhängt. <sup>27)</sup> In derselben Weise würde aber für die vollendete Reise die Fracht zu berechnen sein, wenn nur für die letzte Reise allein Fracht stipulirt, für die Ladung der früheren aber frachtfreie Auslieferung ausbedungen wäre, indem dies regelmässig nur als ein besonderer Modus der Berechnung der Gesamtfracht anzusehen sein würde. Nur ausnahmsweise würde man eine unentgeltliche Ausführung der Ausreise zu statuiren haben, nemlich wenn für diese Reise ein wirklicher Frachtvertrag schwerlich hätte abgeschlossen werden können, und überhaupt die Umstände es wahrscheinlich erscheinen liessen, dass der Verfrachter statt eine Zureise in Ballast zu machen, sich zur frachtfreien Beförderung von Gütern entschlossen hätte. Wäre eine solche Annahme gerechtfertigt, so würde die Ausreise ganz ebenso wie eine Zureise in Ballast zu behandeln und danach die Entschädigung festzusetzen sein. <sup>28)</sup> Kommt eine Einigung unter den Parteien über den Betrag der Distanzfracht nicht zu Stande, so ist derselbe nach billigem Ermessen durch den Richter festzusetzen, <sup>29)</sup> der dabei regelmässig seiner Entscheidung das Gutachten von Sachverständigen zu Grunde legen wird, wenschon eine rechtliche Verbindlichkeit hierzu für ihn nicht besteht. Vor Berichtigung der Distanzfracht sowie der sonst dem Verfrachter aus dem Frachtvertrage zustehenden Forderungen, <sup>30)</sup> und vor Zahlung oder Sicherstellung der auf der Ladung haftenden Beiträge zur grossen Havarie,

<sup>26)</sup> In Hamburg besteht der, auch in den Allg. Seeversicher.Bed. (§ 21) zum Ausdruck gelangte, Gebrauch, bei einer für Aus- und Heimreise (out and home) gemeinsam stipulirten Fracht ein Drittel der Gesamtfracht auf die Ausreise und zwei Drittel auf die Heimreise zu rechnen, wenn eine solche Vertheilung auf Aus- und Rückreise sich als nothwendig ergibt; vgl. Entsch. des R.O.H.G. III S. 265.

<sup>27)</sup> Dem würde auch nicht der Umstand entgegenstehen, dass nach den Bestimmungen des Frachtvertrags die Gesamtfracht erst nach Ablieferung der Ladung der letzten Reise in deren Bestimmungsort zu entrichten ist; denn dadurch wird nur eine Zeitbestimmung für die Frachtzahlung auf den gewöhnlichen Fall der Ausführung des ganzen Frachtvertrags aufgestellt.

<sup>28)</sup> Entsch. des R.O.H.G. III S. 254 f., S. 257—262, 265 f.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. Art. 633 Abs. 2.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. Art. 615.

Bergungs- und Hilfskosten, wie Bodmereigelder, braucht der Schiffer die Ladung nicht auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Schiffer zu übergeben.<sup>31)</sup>

4. Ist der Rücktritt durch eine **Verfügung von hoher Hand** veranlasst, so muss bei Charterung eines ganzen Schiffs, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem, das Schiff in einem europäischen (mit Einschluss der nichteuropäischen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres)<sup>32)</sup> oder nichteuropäischen Hafen sich befindet; während beim Stückgütervertrage, wie bei Verfrachtung eines Theils oder bestimmten Raumes des Schiffs der Rücktritt gleich nach Eintritt des Hindernisses statthaft ist.<sup>33)</sup> Die gedachte Frist wird, wenn der Schiffer das Hinderniss während des Aufenthalts in einem Hafen erfährt, vom Tage der erhaltenen Kunde, anderenfalls von dem Tage an berechnet, an welchem derselbe, nachdem er davon in Kenntniss gesetzt, mit dem Schiff zuerst einen Hafen erreicht.<sup>34)</sup> Für die Dauer dieses Aufenthalts ist indess keine Fracht zu entrichten, wenn diese zeitweise bedungen war.<sup>35)</sup>

5. Erfolgt infolge des Rücktritts vom Frachtvertrage die Ausladung, so geschieht diese in Ermangelung anderweitiger Vereinbarung in dem Hafen, wo sich das Schiff zur Zeit der Erklärung des Rücktritts befindet.<sup>36)</sup>

V. In allen diesen Fällen, wo der Frachtvertrag von selbst auser Kraft tritt oder durch Geltendmachung des dem einen oder anderen Theil zustehenden Rücktrittsrechts aufgelöst wird, werden die **Kosten der Ausladung** aus dem Schiffe vom Verfrachter, die **übrigen Löschungskosten** vom Befrachter getragen. Doch fallen die sämtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last, wenn der Zufall nur die Ladung betroffen hat.<sup>37)</sup> Wenn das mit Ladung aus dem Abladungshafen ausgegangene Schiff zur Vermeidung einer von einer Verfügung von hoher Hand oder einem ausgebrochenen Kriege herrührenden, dem Schiff und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothhafen eingelaufen ist, so liegt ein Fall der grossen Havarie vor, und es werden dem entsprechend die **Kosten des Aufenthalts** über Schiff, Fracht und Ladung vertheilt. Aber auch wo die Voraussetzungen der Havariiegrosse nicht vorhanden sind, weil es entweder an der dazu erforderlichen positiven Handlung,<sup>38)</sup> oder

<sup>31)</sup> D. H.G.B. Art. 634 Abs. 2.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. Art. 447.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. Art. 643 Ziff. 1.

<sup>34)</sup> D. H.G.B. Art. 636 Abs. 2 u. 3. Die weiten — auch für europäische und aussereuropäische Häfen verschieden normirten — Fristen erklären sich daraus, dass es dem Befrachter ermöglicht werden soll, sich mit dem Schiffer in Verbindung zu setzen; auch wenn wirklich der Vertrag gelöst wird, für Uebernahme der Ladung selbst Fürsorge zu treffen. (Prot. V S. 2406 f.)

<sup>35)</sup> D. H.G.B. Art. 639 Abs. 2.

<sup>36)</sup> D. H.G.B. Art. 636 Abs. 4.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. Art. 641.

<sup>38)</sup> Dies ist z. B. der Fall, wenn das Schiff mit Rücksicht auf die Kriegsgefahr in dem Hafen, in welchem es sich bereits befindet, liegen bleibt.



an der Freiwilligkeit des Opfers,<sup>39)</sup> oder an der Gemeinsamkeit der Gefahr<sup>40)</sup> fehlt, werden doch, wenn das Schiff nach Einnahme der Ladung vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen, oder nach Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen liegen geblieben ist wegen einer Verfügung von hoher Hand, wodurch das Auslaufen des Schiffs oder die Reise oder der Transport der Waaren verhindert wird, oder wegen Ausbruchs eines Krieges, wodurch das Schiff oder die Güter oder beide unfrei werden, die infolge des Aufenthalts für das Schiff, die Besatzung<sup>41)</sup> und die Ladung<sup>42)</sup> nothwendig gewordenen<sup>43)</sup> Kosten nach den Grundsätzen der Havariegrosse über Schiff, Fracht und Ladung vertheilt. Ebenso die Kosten des Ein- und Auslaufens; diese freilich nur dann, wenn das Schiff des Hindernisses halber einen Nothhafen hat anlaufen müssen.<sup>44)</sup> Hierbei ist es irrelevant, ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird. Vor Vollendung der Abladung, wo es also an der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung fehlte, hat jeder Theil den ihn treffenden Schaden zu tragen. Doch ist es nicht nothwendig, dass das, das Liegenbleiben verursachende, Ereigniss erst nach Vollendung der Abladung dem Schiffer bekannt geworden ist, vielmehr findet die Repartirung der Kosten auch dann statt, wenn der Schiffer, obwohl ihm das Ereigniss bekannt geworden, mit dem Einnehmen der Ladung fortfährt, nach Vollendung der Abladung aber um des Ereignisses willen liegen geblieben ist.<sup>45)</sup>

VI. Wenn vor Antritt der Reise nur ein **Theil der Ladung** zu Grunde geht, so wird dadurch nicht der Frachtvertrag aufgelöst. Ebensowenig dürfen die Parteien, wenn nur ein Theil der Ladung infolge einer Verfügung von hoher Hand nicht transportirt werden kann, oder infolge des Ausbruchs eines Krieges unfrei geworden ist, ohne Ersatzleistung vom Vertrage zurücktreten, sondern es hat in dem einen, wie in dem anderen Falle der Befrachter nur die Wahl, statt der vertragsmässigen Güter — wenn diese nur nach Art oder Gattung bezeichnet waren — andere abzuladen, durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird; oder gegen Entrichtung der Hälfte der Fracht und Berichtigung der sonstigen Forderungen des Verfrachters

<sup>39)</sup> Dies trifft zu beim Embargo, bei der Beschlagnahme des Schiffs seitens einer souveränen Macht.

<sup>40)</sup> Weil etwa durch den Ausbruch des Kriegs nur das Schiff unfrei wurde, während die Ladung frei blieb, oder umgekehrt.

<sup>41)</sup> Während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, und die Auslagen für die Unterbringung der Besatzung am Lande, wenn diese nicht an Bord hat bleiben können.

<sup>42)</sup> Wenn diese wegen des Aufenthalts gelöscht werden musste.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. Art. 708 Ziff. 4.

<sup>44)</sup> D. H.G.B. Art. 637. Bei Stückgüter- und Partialbefrachtungen haben die sämtlichen Güter beizutragen, auch wenn das den Aufenthalt verursachende Ereigniss nur die Güter eines bestimmten Befrachters betroffen haben sollte. Prot. V S. 2438—2441.

<sup>45)</sup> Dies ergibt sich mit Nothwendigkeit aus den Worten des Gesetzes: „muss das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat — liegen bleiben.“ Es kommt darauf an, wann das hindernde Ereigniss seine Wirksamkeit äussert: Prot. V S. 2410 f.; vgl. Entsch. des R.O.H.G. VII S. 170 f.

vom Vertrage zurückzutreten, letzteres aber nur, wenn der Frachtvertrag sich auf das Schiff im Ganzen bezog.<sup>46)</sup> Das Eine wie das Andere braucht nicht innerhalb der Wartezeit zu geschehen; doch hat der Befrachter bei Verlust seines Rechts sich ohne Verzug zu erklären, von welchem der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle, die Abladung anderer Güter, wenn sie beliebt wird, binnen kürzester Zeit zu bewirken, auch die etwaigen Mehrkosten und, soweit dadurch die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus erwachsenden Schaden zu ersetzen. Macht derselbe von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so muss er die volle Fracht auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung bezahlen, während er unbedingt verpflichtet ist, den durch Krieg, Ein- und Ausfuhrverbot oder eine sonstige Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung aus dem Schiffe herauszunehmen. Nur soweit Güter nach der Empfangnahme verloren gegangen sind — aber nicht infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit (Thiere infolge natürlichen Todes), sondern durch einen Unfall — wird der Befrachter von der Verpflichtung zur Frachtzahlung befreit. Abgesehen von eben dieser Ausnahme haben derartige Zufälle, wenn sie erst nach Beginn der Reise eingetreten, niemals die Wirkung, den Befrachter auch nur theilweise von der Pflicht zur Frachtzahlung zu befreien. Der Befrachter muss vielmehr für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht entrichten, auch wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen, als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat.<sup>47)</sup> In jedem Fall, wo aus den angegebenen Gründen ein Theil der Ladung gelöscht worden ist, hat der Befrachter die gesammten Löschungskosten zu tragen; wenn zu diesem Behuf ein Hafen angelaufen worden, auch die Hafenkosten.<sup>48)</sup>

VII. Ein **Aufenthalt**, welchen die Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle — abgesehen von Kriegsgefahr und Verfügung von hoher Hand — vor oder nach ihrem Antritt erleidet, begründet kein Rücktrittsrecht für die eine oder die andere Partei und hat überhaupt regelmässig auf deren Rechte und Pflichten keinen Einfluss.<sup>49)</sup> Für die Dauer der Verzögerung ist die Fracht

<sup>46)</sup> D. H.G.B. Art. 643 Ziff. 2. Natürlich kann der Stückgutbefrachter und der Partialbefrachter unter denselben Bedingungen in einem solchen Falle vom Vertrage zurücktreten, unter denen denselben auch ohne Grund das Rücktrittsrecht zusteht. S. Art. 588, 590. Das ist noch ausdrücklich bestimmt im Art. 643 Abs. 2. Die in meinem Seer. I S. 289 f. ausgesprochene Ansicht, dass der fr. Absatz sich nicht auf Ziff. 2 des Art. 643 beziehe, nehme ich zurück; vgl. auch Entsch. des Hamb. O.G. v. 5. Septbr. 1870 (in Goldschmidts Zeitschr. XVIII S. 587).

<sup>47)</sup> D. H.G.B. Art. 638.

<sup>48)</sup> D. H.G.B. Art. 641.

<sup>49)</sup> D. H.G.B. Art. 639. Hierbei ist es nicht wesentlich, dass der Zufall sich zu einer Zeit ereignete, wo der Frachtkontrakt bereits in der Ausführung begriffen war, d. h. nachdem der Schiffer die Anzeige von der Ladebereitschaft gemacht hatte, oder, falls das Schiff erst eine Zureise in Ballast nach dem Abladehafen zu machen hatte, diese Zureise bereits angetreten war. Der Befrachter kann daher sich nicht vom Vertrage lossagen, auch wenn ihm in Folge von Unfällen, welche sich auf einer früheren Reise ereigneten, das Schiff viel später zur Verfügung gestellt wurde, als es

fortzuentrichten, wenn sie nach Zeit bedungen war.<sup>50)</sup> Auch in dem Fall, wo das Schiff während der Reise ausgebessert werden muss, besteht kein Rücktrittsrecht. Natürlich kann der Befrachter hier auf den Weitertransport der Güter verzichten und diese zurückfordern, hat dann aber auch alles das zu leisten, was er bei einem unmotivirten Rücktritt nach Beginn der Reise zu leisten hätte.<sup>51)</sup> Auch steht das gedachte Recht dem Befrachter nur unter der Voraussetzung zu, dass durch dessen Ausübung nicht die Rechte dritter Personen verletzt werden; unbedingt also nur bei der Charterung eines ganzen Schiffs. Beim Stückgütervertrage oder dem auf einen quoten Theil oder bestimmten Raum des Schiffs bezüglichen Vertrage nur dann, wenn die Löschung der betreffenden Güter während der Ausbesserung schon ohnehin mit Rücksicht auf die Reparatur des Schiffs oder aus anderen Gründen erfolgt war.<sup>52)</sup> Nimmt der Befrachter die Güter nicht zurück, sondern wartet er die Wiederherstellung des Schiffs ab, so wird er von der Weiterzahlung der Fracht während der Dauer der Ausbesserung befreit, wenn die Fracht nach der Zeit bemessen war.<sup>53)</sup> Wenn durch den Zufall voraussichtlich ein längerer Aufenthalt verursacht wird, ist der Befrachter befugt, die in das Schiff geladenen Güter wieder ausladen zu lassen;<sup>54)</sup> bei der Stückgüterfracht, wie bei dem auf einen quoten Theil oder bestimmten Raum des Schiffs bezüglichen Vertrage freilich nur mit Genehmigung der übrigen Befrachter.<sup>55)</sup> In jedem Falle trägt derselbe die Gefahr und die Kosten, hat auch den durch die Ausladung verursachten Schaden zu ersetzen, und hat für die rechtzeitige Wiedereinladung Sicherheit zu leisten. Im Falle die Wiedereinladung unterbleibt, hat der Befrachter nichtsdestoweniger die volle Fracht zu entrichten.

Eine Ausnahme von der aufgestellten Regel lässt das Gesetz dann eintreten, wenn durch den Aufenthalt der Zweck des Vertrages vereitelt werden würde.<sup>56)</sup> Hierunter ist natürlich nicht der allgemeine Zweck jedes Frachtvertrags zu verstehen, d. h. für den Befrachter der Zweck, nach einem bestimmten Ort Waaren transportiren zu lassen, für den Verfrachter, die Fracht zu verdienen, sondern der spezielle Zweck, welcher neben dem allgemeinen die eine oder die andere

---

bei normalen Verhältnissen der Fall gewesen wäre. Auch in diesem Fall handelt es sich um einen durch einen Zufall vor Antritt der Reise verursachten Aufenthalt. Vgl. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 22. Septbr. 1868 in Kierulffs Samml. IV S. 588 f.

<sup>50)</sup> D. H.G.B. Art. 623 Abs. 4.

<sup>51)</sup> D. H.G.B. Art. 640.

<sup>52)</sup> D. H.G.B. Art. 643 Ziff. 4. Natürlich kann der Stückguts- und Partialbefrachter in diesem Fall unter denselben Bedingungen vom Vertrage zurücktreten, unter denen er auch ohne besonderen Grund dazu befugt ist: Abs. 2 des Art. 643.

<sup>53)</sup> D. H.G.B. Art. 640.

<sup>54)</sup> D. H.G.B. Art. 639.

<sup>55)</sup> D. H.G.B. Art. 643 Ziff. 3. Das Rücktrittsrecht des Stückguts- und Partialbefrachters wird hierdurch nicht berührt; doch kann es nur unter den im Art. 588 und 590 angegebenen Bedingungen geltend gemacht werden. Dies erkennt der Abs. 2 des Art. 643 ausdrücklich an. S. o. S. 221 Not. 46.

<sup>56)</sup> D. H.G.B. Art. 639; vgl. Prot. VIII S. 4067 f., Entsch. des O.A.G. zu Lübeck v. 22. Septbr. 1868 in Kierulffs Samml. IV S. 591.

Partei ersichtlich zur Eingehung gerade des in Rede stehenden Vertrags mit seinen besonderen Bedingungen veranlasst hat, für den Befrachter z. B. der, die Waaren vor einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist im Bestimmungsort auf den Markt bringen zu können; für den Verfrachter etwa, das Schiff zu einem bestimmten Zeitpunkt wieder zur Disposition zu haben. Dass ein solcher Zweck im Frachtvertrage ausdrücklich hervorgehoben, ist nicht erforderlich. Es genügt, wenn er sich mit Nothwendigkeit aus dem Inhalt desselben ergibt. Ueber die rechtlichen Folgen, welche der Aufenthalt in einem solchen Falle hat, bestimmt das Gesetz nichts. Es ist dies also nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu entscheiden.<sup>57)</sup> Hiernach muss man sagen, dass die Unmöglichkeit den Transport innerhalb der durch den Zweck des speziellen Frachtvertrags gebotenen Zeit auszuführen gleich der Unmöglichkeit ist, den Transport in der vertragsmässigen Weise überhaupt auszuführen. Der, dessen Zweck durch den Aufenthalt vereitelt wird, kann vom Vertrage abgehen, ohne zu einer Leistung resp. Entschädigung an den anderen Kontrahenten gebunden zu sein. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob der den Aufenthalt herbeiführende Zufall das Schiff (welches z. B. einer Reparatur unterworfen werden muss) oder die Ladung (welche etwa warm geworden und daher ausgeladen werden muss) getroffen hat; ob der Aufenthalt vor oder nach Beginn der Reise eintritt. Der Verfrachter braucht das Schiff dem Befrachter nicht zur Disposition zu stellen, er kann die Ladung, wenn sie bereits eingenommen ist, dem Ablader zurückgeben. Der Befrachter kann die Abladung verweigern, er kann die bereits abgeladenen Güter wieder aus dem Schiffe herausnehmen, ohne zur Zahlung von Fracht und deren Accidenzien<sup>58)</sup> verpflichtet zu sein. Von der Zahlung von Distanzfracht kann keine Rede sein, weil diese, ein Institut des Seerechts, lediglich auf der Billigkeit beruht, nicht aber aus den Prinzipien der *locatio conductio operis* hergeleitet werden kann; denn beim Frachtvertrage handelt es sich um ein untheilbares opus.<sup>59)</sup> Die Kosten der Wiederausladung hat, da *res integra* hergestellt werden muss, derjenige zu tragen, welchem die Einladungskosten zur Last fielen; wo das H.G.B. also Platz greift, der Verfrachter.<sup>60)</sup>

Selbstverständlich wird durch einen Aufenthalt der Frachtvertrag auch in den Fällen aufgelöst resp. ein Rücktrittsrecht der Kontrahenten begründet, wo dies ausdrücklich vereinbart ist.

VIII. Das Recht des Befrachters, beliebig vom Vertrage gegen eine dem Verfrachter zu gewährende Entschädigung, **Faufracht** (von *faute de fret*), **zurück-**

<sup>57)</sup> Dies folgt aus Artikel 1 des D. H.G.B., wie es auch auf der Hamburger Konferenz ausdrücklich hervorgehoben wurde. Vgl. Prot. VIII S. 4067.

<sup>58)</sup> Auslagen, die der Verfrachter mit Rücksicht auf die Ladung gemacht, wie Zölle, würde der Befrachter zu entrichten haben, ebenso etwaiges Liegegeld, weil nur die Fracht und die damit zusammenhängenden Nebengebühren als *merces* für den Transport anzusehen sind. Ebenso würde der Befrachter auch die Auflagen des Art. 616 zu erfüllen haben.

<sup>59)</sup> Vgl. Ullrich im Neuen Archiv II S. 321, Mommsen, Beiträge III S. 423 ff.

<sup>60)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 562.

zutreten, hat das D. H.G.B. gleichfalls anerkannt, freilich nicht in jedem Falle. Vielmehr gelten in dieser Hinsicht verschiedene Grundsätze, je nachdem es sich handelt um die Befrachtung eines ganzen Schiffs, eines Theils eines solchen (und zwar quoten Theils oder bestimmten Raumes), oder um Stückgüterfracht; je nachdem der Rücktritt vor Antritt, oder nach Beginn der Reise (d. h. nachdem der Befrachter den Schiffer bereits abgefertigt,<sup>61)</sup> oder die Ladung bereits ganz oder zum Theil geliefert hatte und zugleich die Wartezeit verstrichen war) erklärt wird; je nachdem es sich um eine einfache Reise handelt, oder um eine Reise aus und zu Haus (welcher eine einfache Reise mit Zureise des Schiffs in Ballast gleichgestellt wird), oder um eine in anderer Weise zusammengesetzte Reise.

1. Bei Befrachtung eines ganzen Schiffs hat der Befrachter, wenn er vor Antritt der Reise, ohne Unterschied, ob diese eine einfache oder zusammengesetzte war, den Rücktritt erklärt, als Fautfracht die Hälfte der vereinbarten Fracht zu entrichten.<sup>62)</sup> Die Fautfracht ist lediglich Entschädigung für die Auflösung des Frachtvertrags. Der Anspruch des Verfrachters auf etwaiges Liegegeld und die ihm etwa auf Grund des Art. 615 zustehenden Forderungen bleiben bestehen.<sup>63)</sup> Hierbei begründet es keinen Unterschied, ob der Verfrachter an Stelle des aufgelösten Frachtvertrags sofort wieder einen anderen eingeht oder nicht. Auch im ersteren Falle braucht derselbe sich die erhaltene Fracht nicht auf die Fautfracht in Anrechnung bringen zu lassen,<sup>64)</sup> wie der zurücktretende Befrachter nicht verlangen kann, dass der Verfrachter die vereinbarte Reise ausführt.<sup>65)</sup> In welchem Zeitpunkt die Fautfracht zu entrichten, hängt von den über die Frachtzahlung durch den Frachtvertrag aufgestellten Bedingungen ab. Hiernach hat der Befrachter regelmässig, nemlich wenn die Fracht vom Empfänger bei Aushändigung der Waaren zu entrichten war, sofort nach Wiederausladung der Güter Fautfracht zu zahlen.<sup>66)</sup> War dagegen im Frachtvertrage für die Zahlung der Fracht, die seitens des Befrachters erfolgen sollte, diesem ein Kredit eingeräumt, so würde der Befrachter auch bei Zahlung von Fautfracht denselben in Anspruch nehmen können. Das Rücktritts-

<sup>61)</sup> Abfertigung ist das ausdrückliche oder stillschweigende Anerkenntniss des Befrachters, dass die Abladung beendet sei, mag die Ladung vollständig geliefert sein oder nicht (Prot. V S. 2122).

<sup>62)</sup> D. H.G.B. Art. 581. Ebenso der Franz. Code de comm. Art. 288, Belg. Code de comm. II Art. 75 Abs. 4, Span. H.G.B. Art. 764. Nach Englischem Recht wird, wenn der Befrachter in Folge gütlicher Uebereinkunft die Abladung unterlässt, die dem Verfrachter zu gewährende Entschädigung durch die Jury festgesetzt, welche dabei die Verhältnisse des konkreten Falls berücksichtigt. S. Maclachlan S. 419. Bei einer Klage wegen Kontraktbruchs gegen den Befrachter ist der Schadensersatz, den der Verfrachter fordern kann, gleich der vollen Nettofracht, jedoch mit Abzug einer während derselben Reiseperiode verdienten Fracht. Vgl. Maclachlan S. 545 f., Abbott S. 344.

<sup>63)</sup> D. H.G.B. Art. 587 Abs. 4.

<sup>64)</sup> D. H.G.B. Art. 587 Abs. 1.

<sup>65)</sup> A. a. O. Abs. 3.

<sup>66)</sup> Auch das Pfandrecht an den Gütern würde in diesem Fall dem Verfrachter nach Art. 624 zustehen. Der Befrachter ist nämlich in diesem Falle an Stelle des Empfängers getreten. Vgl. Prot. V S. 2121.

recht des Befrachters wird durch die Thatsache nicht beeinträchtigt, dass die Ladung bereits geliefert ist. Der Verfrachter muss sich den durch die Wiederausladung der Güter, die allerdings mit möglichster Beschleunigung zu bewirken ist, verursachten Aufenthalt gefallen lassen, selbst wenn dieser sich über die Wartezeit hinaus ausdehnen sollte. Dafür hat aber der Befrachter ausser der Fautfracht dem Verfrachter Ersatz des durch den Aufenthalt verursachten Schadens zu leisten. In jedem Fall hat derselbe die Kosten der Ein- und Ausladung zu ersetzen.<sup>67)</sup> Wird durch die Wiederausladung die Ladezeit überschritten, so hat er auch Liegegeld zu entrichten; wird nicht nur die Ladezeit, sondern auch die Wartezeit überschritten, gleichfalls Liegegeld und, soweit hierdurch nachweislich nicht der dem Verfrachter verursachte Schaden gedeckt wird, (so z. B. der durch inzwischen eingetretenen Frost noch über die Ausladungszeit hinaus verursachte Aufenthalt) noch besonderen Schadenersatz.<sup>68)</sup>

2. Dieselben Grundsätze gelten bei Vercharterung eines **quoten Theils** oder **bestimmten Raumes** des Schiffs, wenn sämtliche Befrachter vom Vertrage zurücktreten oder keine Ladung liefern.<sup>69)</sup> Tritt jedoch nur ein einzelner Befrachter zurück, so hat er als Fautfracht die volle Fracht zu entrichten, von der freilich, wenn der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten andere Güter angenommen hat, die für diese gezahlte Fracht in Abzug kommt. Auch kann ein solcher Wiederausladung seiner Güter nur dann verlangen, wenn dadurch keine Verzögerung der Reise und keine Umladung verursacht wird, oder alle übrigen Befrachter ihre Genehmigung dazu erteilen.<sup>70)</sup> In jedem Falle hat der Befrachter die durch die Wiederausladung verursachten Kosten und den daraus entstandenen (z. B. anderen Gütern zugefügten) Schaden zu ersetzen.<sup>71)</sup>

3. Bei **Stückgüterfracht** gibt es ein eigentliches Rücktrittsrecht des Befrachters in Wahrheit nicht, sondern gewissermaassen nur einen Verzicht auf die Beförderung der Güter. Daher steht der Befrachter, wenn er vor der Abladung ausdrücklich erklärt, keine Waaren transportiren zu lassen, ganz ebenso da, wie der, welcher nicht rechtzeitig die Ladung liefert.<sup>72)</sup> Ist jedoch

<sup>67)</sup> Diese sind allerdings bei bestehendem Frachtvertrage zu Lasten des Verfrachters (Art. 562, 594). Den Ersatz dafür erhält der Verfrachter in der vollen Fracht. Da dieser Ersatz bei Rücktritt des Befrachters wegfällt, so muss letzterer jenen dafür schadlos halten. Auch hat der Verfrachter nur die Kosten der Ausladung im Bestimmungshafen zu tragen, wenn nicht nach den dort bestehenden Bestimmungen oder Gebräuchen etwas anderes festgesetzt ist. Endlich können sich dieselben im Abladungshafen höher stellen, als im Bestimmungshafen. (Vgl. Prot. V S. 2452.)

<sup>68)</sup> D. H.G.B. Art. 582.

<sup>69)</sup> D. H.G.B. Art. 588 Ziff. 1.

<sup>70)</sup> Die Wiederausladung ist im entgegengesetzten Falle nicht unbedingt verboten. Der Verfrachter darf dieselbe daher unabhängig von der Zustimmung der übrigen Befrachter vornehmen, vorausgesetzt natürlich, dass dadurch die Interessen der letzteren nicht gefährdet werden.

<sup>71)</sup> D. H.G.B. Art. 588.

<sup>72)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 589. Das Französische Recht lässt auch bei Stückgüterfracht Rücktritt des Befrachters zu gegen Fautfracht (Hälfte der stipulirten Fracht) und Ersatz der in Folge der Wiederausladung — wenn die Güter bereits verladen waren —

die Abladung bereits erfolgt, so steht ein Recht, die Wiederausladung der Güter zu fordern, dem Befrachter nur unter denselben Voraussetzungen zu, wie bei der Charterung eines Theils des Schiffs, auch hat derselbe ausser der vollen Fracht alles zu leisten, was der Verfrachter vom Empfänger zu fordern berechtigt sein würde, wenn der Hafen, wo die Wiederausladung stattfindet, der Bestimmungshafen wäre. Er hat also etwaiges Liegegeld und alle sonstigen Accessionen der Fracht zu bezahlen, sowie Anlagen zu ersetzen; auch hat er den Verfrachter wegen der auf den Gütern etwa haftenden Beiträge zur grossen Havarie, wegen Bergungs- und Hilfskosten, wie der Bodmereigelder zu befriedigen oder sicher zu stellen.<sup>73)</sup> Und zwar haben seine Leistungen Zug um Zug gegen Auslieferung der Ladung zu erfolgen.<sup>74)</sup>

4. **Nach Antritt der Reise** kann der Befrachter bei Verfrachtung eines **ganzen Schiffs** stets nur gegen sofortige Berichtigung der eben (unter Nr. 3) angegebenen Forderungen des Verfrachters vom Vertrage zurücktreten<sup>75)</sup> und die Wiederausladung der Güter verlangen. Im Falle der Wiederausladung hat der Befrachter ausserdem die dadurch entstandenen Mehrkosten zu entrichten, dass die Ausladung an einem anderen Orte, als dem Bestimmungsorte erfolgt, auch Ersatz für den Schaden dem Verfrachter zu leisten, der diesem aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt erwächst.<sup>76)</sup> Unter letzterem ist jeder positive Schaden<sup>77)</sup> zu verstehen, der daraus entstanden ist, dass das Schiff nicht direkt ohne die fr. Unterbrechung nach dem Bestimmungshafen hat gehen können. Dahin gehören nicht nur die Kosten des Aufenthalts im Löschungshafen, wie die vermehrten Heuer- und Unterhaltungskosten, sondern auch z. B. eine Konventionalstrafe, die der Schiffer dadurch verwirkt hat, dass er nicht zu dem in einem bereits abgeschlossenen neuen Frachtvertrage festgesetzten Termin sein Schiff dem Befrachter hat zur Disposition stellen können. Sämmtliche Kosten der Wiederausladung (wie auch der Einladung) hat der Befrachter in diesem Falle jedoch nur dann zu tragen, wenn dieselben nach dem Frachtvertrage nicht zu Lasten des Verfrachters sein sollten. War das Schiff zugleich auf Rückfracht verfrachtet, handelt es sich also um eine Ausreise und Rückreise, für welche gemeinschaftlich Eine Fracht festgesetzt ist; oder hatte das Schiff in Ausführung des Frachtvertrags sich erst von dem Hafen, in welchem es sich befindet, in Ballast nach dem Abladehafen zu begeben, und erklärt der Befrachter den Rücktritt vor Antritt der Rückreise, resp. der Reise aus dem Abladungshafen, so hat derselbe statt der vollen (für Aus- und Rückreise, resp.

---

verursachten Kosten und Verluste: Code de comm. Art. 291. Ebenso der Belgische Code de comm. II Art. 87 Abs. 1, Span. H.G.B. Art. 765 (nach diesem haben die übrigen Ablader das Recht, die betreffenden bereits abgeladenen Güter zu übernehmen).

<sup>73)</sup> D. H.G.B. Art. 590 in Verbindung mit Art. 615 und 616.

<sup>74)</sup> „Kann der Befrachter — gegen Berichtigung der vollen Fracht — von dem Vertrage zurücktreten.“ Vgl. mein Seer. I S. 214.

<sup>75)</sup> D. H.G.B. Art. 583 Abs. 1.

<sup>76)</sup> D. H.G.B. Art. 583 Abs. 2.

<sup>77)</sup> Nicht aber auch entgehender Gewinn.

Ballastreise und Reise in Ladung zusammen stipulirten) Fracht nur zwei Drittel derselben als Fautfracht zu zahlen.<sup>78)</sup> Handelt es sich um eine in anderer Weise kombinirte Reise, und wird der Rücktritt erklärt, bevor in Bezug auf den letzten Reiseabschnitt die Reise angetreten ist, so hat der Befrachter als Fautfracht die volle Fracht zu entrichten, doch kommt davon eine angemessene Quote in Abzug, sofern durch die Umstände die Annahme gerechtfertigt wird, dass der Verfrachter in Folge der Aufhebung des Vertrags Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienst gehabt habe. Ueber die Zulässigkeit und die Höhe des Abzugs hat, in Ermangelung einer Einigung der Parteien, der Richter nach billigem Ermessen zu entscheiden, doch darf der Abzug niemals die Hälfte der Fracht übersteigen.<sup>79)</sup>

5. Bei Verfrachtung eines **quoten Theils** wie eines **bestimmten Raumes** des Schiffs und bei **Stückgüterfracht** kann **nach Antritt der Reise** der Befrachter die Wiederausladung der Güter (gegen Leistung dessen, was der Charterer eines ganzen Schiffs zu leisten hat) selbstverständlich nur unter denselben Voraussetzungen verlangen, unter denen er dieselbe vor Antritt der Reise fordern dürfte; auch hat derselbe weiter noch, ganz wie in diesem Falle, alle Kosten der Wiederausladung und jeden hierdurch (z. B. durch Bruch der Stauung, Beschädigung anderer Güter) verursachten Schaden zu ersetzen.<sup>80)</sup>

In keinem Falle — mag es sich um Befrachtung eines ganzen Schiffs, eines **quoten Theils** oder **bestimmten Raumes** eines solchen, oder um **Stückgüterfracht** handeln — ist der Verfrachter verpflichtet, zum Zweck der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen.<sup>81)</sup>

---

<sup>78)</sup> D. H.G.B. Art. 584.

<sup>79)</sup> D. H.G.B. Art. 585.

<sup>80)</sup> Vgl. D. H.G.B. Art. 588 Ziff. 2, Art. 590.

<sup>81)</sup> D. H.G.B. Art. 583 Abs. 3.



## II. Beförderung von Reisenden.

### § 42.

#### A. Natur des Ueberfahrtsvertrags.

Der Transportvertrag zur Beförderung von Reisenden, der Ueberfahrts- oder Passagevertrag ist eine *locatio conductio operis*. In dieser Auffassung des Kontrakts besteht Uebereinstimmung unter den Juristen, während hinsichtlich des eigentlichen Frachtgeschäfts (zur Beförderung von Gütern) nicht dasselbe der Fall ist. Der Ueberfahrtsvertrag ist nicht als eine Unterart des Frachtgeschäfts aufzufassen.<sup>1)</sup> Doch haben die Gesetzgebungen, welche denselben normirt haben, ihn nach Analogie des Frachtvertrags behandelt.<sup>2)</sup>

Der Ueberfahrtsvertrag ist ein absolutes Handelsgeschäft auf Seiten des Transportunternehmers,<sup>3)</sup> und bedarf also keiner besonderen Form zu seiner Gültigkeit.<sup>4)</sup>

Der Vertrag ist auf der einen Seite gerichtet auf die Transportirung des Reisenden, auf der anderen Seite auf Zahlung einer *merces*, des Ueberfahrts- geldes an den Transportunternehmer, den Verfrachter (wie das H.G.B. sagt). Eigenthümlich gestalten sich die Verhältnisse, wenn nicht der Rheder eines Schiffs unmittelbar die Passageverträge mit den Reisenden abschliesst resp. in seinem Namen durch Mittelspersonen abschliessen lässt, sondern das Schiff einem Expedienten verfrachtet, der es dann für seine Rechnung zum Passagier-

<sup>1)</sup> So auch Desjardins III Anh. S. II f. Doch ist auch die entgegengesetzte Ansicht unter den französischen Juristen vertreten; s. das. Not. 1. Vgl. auch Prot. V S. 2532 f.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 665—679. Holländ. H.G.B. Art. 521—533. Belg. Code de comm. II Art. 120—133. Der Franz. Code de comm. enthält keine Bestimmungen über das Geschäft.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 271 Ziff. 4.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 317. Ebenso nach Franz. Recht, s. Desjardins S. VIII. Die englische Passengers Act fordert allerdings für die Fälle, auf welche das Gesetz Anwendung findet (d. h. bei eigentlichen Passenger ships und fast ausschliesslich bei Reisen von einem Hafen Grossbritanniens nach einem aussereuropäischen — aber nicht am Mittelländischen Meer gelegenen — Hafen), dass jedem Passagier ein *contract ticket* ausgehändigt wird, dessen Form das Gesetz angibt. (Passengers Act v. 1855 sect. 71.)

transport verwendet. Alsdann liegen zwei Arten von Verträgen vor. Der Vertrag, welchen der Expedient mit dem Verfrachter eingeht, und die Ueberfahrtsverträge, welche derselbe mit den einzelnen Reisenden abschliesst. Der erstere Vertrag ist, soweit nicht durch die Natur der Sache eine Modifikation bedingt, als Frachtvertrag aufzufassen, und zwar nicht nur in dem Fall, wo ein Schiff im Ganzen oder zu einem Theil verfrachtet wird, sondern auch wo eine bestimmte Zahl von Reisenden befördert werden soll.<sup>5)</sup> Dagegen ist der zwischen dem Expedienten und dem Reisenden geschlossene Vertrag ein Passagevertrag.<sup>6)</sup> Das Verhältniss des Kapitäns zu den Reisenden wird hierdurch in keiner Weise alterirt, weil das Rechtsverhältniss zwischen diesen durch die Ausführung des Kontrakts begründet wird.<sup>7)</sup>

## § 43.

## B. Rechte des Reisenden.

Die einzelnen dem Reisenden hinsichtlich des Transports zustehenden Rechte richten sich nach dem Transportvertrage. Derselbe wird in dieser Beziehung angeben: 1. den Bestimmungsort und den einzuhaltenden Weg, und die unterwegs etwa anzulauenden Häfen; 2. den Namen des Schiffs, mit welchem die Beförderung erfolgen soll (auch wohl den des Schiffsführers); 3. den Raum, der dem Reisenden allein oder mit anderen zusammen zum Aufenthalt zur Verfügung steht; er bestimmt 4. ob dem Reisenden Beköstigung gebührt (was wohl heutzutage die ausnahmslose Regel bildet),<sup>1)</sup> und von welcher Beschaffenheit diese ist; wenschon die beiden letzten Punkte bereits durch die Einrichtung der betreffenden Schiffe in Verbindung mit der Passagierklasse, für welche der Reisende sich einschreiben lässt resp. sein Billet nimmt (I., II. Klasse, Zwischendecks-Passagier) ihre Erledigung finden.

Ist der Reisende in dem Ueberfahrtsvertrage genannt, so darf er das Recht auf die Ueberfahrt nicht einem Andern abtreten, während derselbe dazu befugt ist, wenn das Billet nicht auf einen bestimmten Namen lautet. Doch würde auch im letzteren Falle der Inhaber des Billets dasselbe dann nicht einem Andern übertragen dürfen, wenn er die Reise bereits angetreten hätte.<sup>2)</sup>

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 677. Ob in dem Falle, wo die Beförderung einer bestimmten Anzahl von Reisenden den Gegenstand des Vertrags bildet, die Bestimmungen über den Chartervertrag oder die über Stückgüterladungen zur Anwendung kommen, ist quaestio facti, indem alles hier auf den Inhalt des Vertrags, die Grösse und Beschaffenheit des Schiffs ankommt. Ist hiernach ausdrücklich oder stillschweigend die Ueberlassung bestimmter Räume des Schiffs oder des ganzen Schiffs an die Reisenden vereinbart, so kommen die ersteren Grundsätze zur Anwendung, sonst die letzteren. Vgl. Prot. V S. 2531.

<sup>6)</sup> Prot. V S. 2531.

<sup>7)</sup> Vgl. Prot. V S. 2533.

<sup>1)</sup> Vgl. Belg. Code de comm. II Art. 121: „Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix du passage, s'il n'y a convention contraire. Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.“

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 665 (vgl. Prot. V S. 2504 f.) Nach dem Holländ. H.G.B.

Der Kapitän ist verpflichtet, zur festgesetzten Abfahrtszeit, wenn Wind und Wetter es erlauben, in See zu gehen. Er darf ohne dringende Nothwendigkeit von dem der Reise entsprechenden Kurse nicht abweichen<sup>3)</sup> und keinen Hafen anlaufen, der nicht im Ueberfahrtsvertrage angegeben ist. Er ist hierzu auch nicht auf Verlangen von Reisenden berechtigt, andererseits aber selbst auf das Verlangen sämmtlicher Reisenden nicht verpflichtet.<sup>4)</sup> Wenn das Schiff während der Reise ausgebessert werden muss, und der Reisende die Ausbesserung abwartet, so ist der Transportunternehmer verpflichtet, demselben ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren, sowie die den Bestimmungen des Frachtvertrags entsprechende Beköstigung, wenn der Reisende auf solche Anspruch hatte. Der Anspruch auf Gewährung von Wohnung und Kost fällt jedoch fort, wenn der Transportunternehmer sich erbiethet, den Reisenden mit einer anderen gleich guten Schiffsgelegenheit und ohne Beeinträchtigung der übrigen demselben vertragsmässig zustehenden Rechte nach dem Bestimmungshafen zu befördern, und der Reisende von diesem Anerbieten Gebrauch zu machen sich weigert.<sup>5)</sup>

Aus dem Passagevertrage als solchem folgt noch nicht für den Reisenden von selbst die Befugniss, Reiseeffekten mit an Bord zu nehmen. Derselbe darf dies nur, wenn es durch den Transportvertrag ausdrücklich oder stillschweigend, nemlich durch die denselben begleitenden Umstände gestattet ist.<sup>6)</sup> Eigentliche

(Art. 523) und dem Belg. Code de comm. (II Art. 120) darf überhaupt der Passagier ohne Einwilligung des Schiffers sein aus dem geschlossenen Vertrage entstandenes Recht nicht einem Andern übertragen. Auf der Hamburger Konferenz wurde bei Berathung des Art. 520 des Preuss. Entw., der denselben Wortlaut hatte, geltend gemacht, dass das Wort „Passagier“ deutlich auf einen mit einer bestimmten und für eine bestimmte Person abgeschlossenen Vertrag hinweise (Prot. a. a. O.). Ob das in der That auch bei den citirten fremden Rechten zutrifft, ist fraglich. Desjardins III Anh. S. VII f. ist unter Berufung darauf, dass kein Gesetz eine derartige Bestimmung enthält, der Ansicht, dass dem Franz. Recht die Unübertragbarkeit der Rechte des Reisenden aus dem Transportvertrage fremd sei, möge der Passagier im Vertrage genannt sein oder nicht. Eine Ausnahme hiervon nimmt er nur da an, wo der Vertrag etwa mit Rücksicht auf eine bestimmte (besonders qualifizierte) Person geschlossen sein sollte.

<sup>3)</sup> Es folgt dies aus der Natur des Vertrags. Das Belg. Recht (Art. 129, 126) hat es aber auch noch ausdrücklich bei Strafe der Auflösung des Kontrakts und der Verpflichtung zum Ersatz des etwaigen Schadens vorgeschrieben. Das Finnland-Seegees. Art. 105 gibt dem Passagier das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, wenn das Schiff nicht zum bestimmten Termin abgeht. Nach dem Englischen Recht ist es *quaestio facti*, ob der Abfahrtstermin zu den wesentlichen Bestandtheilen des Vertrags gehört oder nicht. Nur im ersteren Falle kann der Passagier den Vertrag auflösen und Ersatz des etwaigen Schadens fordern. S. Maclachlan S. 305.

<sup>4)</sup> So ausdrücklich das Holländ. H.G.B. Art. 529.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 672. Ebenso der Belg. Code de comm. II Art. 133. Dagegen spricht das Holländ. H.G.B. (Art. 526) dem Reisenden ein Recht auf Unterhalt nicht zu, wenn nicht dieserhalb eine Verständigung mit dem Schiffer zu Stande kommt.

<sup>6)</sup> Der Art. 673 des D. H.G.B. bezieht sich nur auf die Reiseeffekten, die „der Reisende nach dem Ueberfahrtsvertrage an Bord zu bringen befugt ist.“

Frachtgüter kann ein solcher nur auf Grund eines Frachtvertrags an Bord bringen. Für den Transport der Reiseeffekten ist eine besondere Vergütung nicht zu entrichten, wenn es nicht ausdrücklich ausbedungen ist.<sup>7)</sup> Dagegen sind für die von Reisenden an Bord gebrachten Waaren wie überhaupt, so auch in dieser Hinsicht, die Grundsätze des Frachtgeschäfts maassgebend. Der Transport der an Bord gebrachten Reiseeffekten steht zwar nicht vollständig unter den Regeln des Frachtgeschäfts, doch kommen mehrere derselben dafür zur Anwendung;<sup>8)</sup> nemlich die bei der Verladung von Gütern vom Befrachter resp. Ablader zu beobachtenden Vorschriften,<sup>9)</sup> die Bestimmung über die Höhe der für den Transport zu zahlenden Fracht, (wenn hierüber nichts verabredet und doch die Unentgeltlichkeit ausdrücklich ausgeschlossen ist),<sup>10)</sup> sowie das für den Schiffer geltende Verbot, eigenmächtig die verladenen Güter in ein anderes Schiff zu verladen.<sup>11)</sup> Ausserdem die für die Kosten des Anbordbringens und der Löschung der Güter<sup>12)</sup> und den Einfluss des kasuellen Verlustes der Güter auf den Frachtspruch<sup>13)</sup> geltenden Vorschriften. Die Haftung des Transportunternehmers für die an Bord gebrachten Reiseeffekten ist eine verschiedene, je nachdem dieselben vom Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten förmlich übernommen sind, oder dies nicht der Fall ist. Im ersteren Falle sind die Grundsätze des Rezeptums, wie bei Frachtgütern, maassgebend,<sup>14)</sup> wie alsdann auch die gleichen Bestimmungen über die Besichtigung der Güter Platz greifen.<sup>15)</sup> Im letzteren Falle kommen lediglich die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über die *locatio conductio operis* zur Anwendung. Für die Verjährung der Forderungen wegen Beschädigung, Nichtablieferung und verspäteter Ablieferung von Reiseeffekten, wie auch wegen der Beiträge zur grossen Havarie kommen dieselben Bestimmungen zur Anwendung, wie in betreff der Frachtgüter.<sup>16)</sup>

Wenn ein Reisender stirbt, so ist der Schiffer verpflichtet, in Ansehung der an Bord befindlichen Effekten desselben das Interesse der Erben nach den Umständen des Falls in geeigneter Weise wahrzunehmen.<sup>17)</sup>

7) D. H.G.B. Art. 673.

8) D. H.G.B. Art. 674 Abs. 1 und 3. Das Holländ. H.G.B. Art. 532 und der Belg. Code de comm. II Art. 122 betrachten den Reisenden in betreff der an Bord gebrachten Effekten als Befrachter, lassen aber den Kapitän in betreff solcher Sachen, die der Reisende in seinem Gewahrsam behalten hat, nur für den durch Verschulden der Besatzung verursachten Schaden haften.

9) D. H.G.B. Art. 564, 565.

10) D. H.G.B. Art. 620.

11) D. H.G.B. Art. 566.

12) D. H.G.B. Art. 562, 594.

13) D. H.G.B. Art. 618.

14) D. H.G.B. Art. 674 Abs. 2, Art. 607, 608.

15) D. H.G.B. Art. 609—611.

16) D. H.G.B. Art. 906 und 908 Ziff. 2. Vgl. oben S. 164.

17) D. H.G.B. Art. 676. Holländ. H.G.B. Art. 531. Belg. Code de comm. II Art. 125

## § 44.

## C. Rechte des Transportunternehmers.

Der Transportunternehmer hat Anspruch auf das Ueberfahrtsgeld, für dessen Höhe und Zahlungsmodalitäten der Passagevertrag maassgebend ist. Enthält dieser darüber keine Bestimmungen, so würde die, durch sachverständiges Ermessen festzustellende, angemessene merces und zwar nach vollendeter Reise zu entrichten sein.<sup>1)</sup> Und dies würde das übliche Passagegeld sein, wenn an dem Einschiffsplatze ein solches für Reisen und Transportgelegenheiten der in Rede stehenden Art besteht. Für ein während des Transports auf dem Schiff geborenes Kind lässt schon das R.R. kein Ueberfahrtsgeld zahlen,<sup>2)</sup> und dieser Grundsatz wird auch noch heutzutage Platz greifen, wie darüber auch unter den französischen Juristen trotz des Fehlens einer diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmung Uebereinstimmung besteht.<sup>3)</sup> Die Forderungen des Transportunternehmers wegen der Ueberfahrtsgelder verjähren in einem Jahre, welche Frist mit dem Ablauf des Tages der Fälligkeit zu laufen beginnt.<sup>4)</sup>

Der Reisende hat sich rechtzeitig, d. h. vor dem Zeitpunkt der Abfahrt des Schiffs, wenn dieser vorher bestimmt ist, oder, wenn dies nicht der Fall, auf die Aufforderung des Schiffers an Bord des Schiffs zu begeben vor Antritt der Reise, wie auch während derselben, wenn das Schiff in einen Hafen eingelaufen und den Reisenden gestattet ist, ans Land zu gehen. Sonst braucht der Schiffer nicht auf denselben zu warten und hat doch Anspruch auf das volle Ueberfahrtsgeld.<sup>5)</sup> Dasselbe gilt natürlich, wenn der Reisende ohne Erlaubniss des Schiffers ans Land geht.<sup>6)</sup> Der Reisende ist verpflichtet alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen.<sup>7)</sup> Der Verfrachter hat wegen des Ueberfahrtsgeldes an den von den Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht,<sup>8)</sup> das jedoch nur so lange besteht, als dieselben zurückgehalten oder deponirt sind.<sup>9)</sup>

<sup>1)</sup> Dies bestimmt ausdrücklich das Holländ. H.G.B. Art. 521; vgl. Art. 519 des Preuss. Entw. z. H.G.B. und Prot. V S. 2503 f.

<sup>2)</sup> L. 19 § 7 Locati (19, 2). Grund: „Cum neque vectura eius magna sit neque his omnibus utatur, quae ad navigantium usum parantur.“

<sup>3)</sup> Desjardins III Anh. S. XXXV f. und die das. S. XXXVI Not. 2 Citirten.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. Art. 909.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 667. Holländ. H.G.B. Art. 522. Belg. Code de comm. II Art. 127.

<sup>6)</sup> So ausdrücklich Holländ. H.G.B. Art. 522, Belg. Code de comm. II Art. 131.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. Art. 666. Holländ. H.G.B. Art. 528. Belg. Code de comm. II Art. 123.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. Art. 675 Abs. 1. Holländ. H.G.B. Art. 533. Belg. Code de comm. II Art. 124. Abbott S. 166.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. Art. 675 Abs. 2. Den citirten fremden Rechten ist diese Beschränkung fremd.

## § 45.

## D. Auflösung des Vertrags.

Der Ueberfahrtsvertrag tritt von selbst ausser Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht, d. h. nicht nur, wenn es verunglückt, sondern — ganz ebenso wie beim Frachtvertrage — für den Transportunternehmer verloren geht.<sup>1)</sup> Bricht ein Krieg aus, in Folge dessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr des Aufbringens ausgesetzt ist, oder wird die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten, so tritt zwar nicht der Ueberfahrtsvertrag ipso iure ausser Kraft, wohl aber ist der Reisende berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten. Das gleiche Recht steht in diesen Fällen dem Transportunternehmer zu, vorausgesetzt dass er überhaupt die Reise aufgibt; ebenso steht demselben das Rücktrittsrecht zu, wenn das Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist, und die Unternehmung unterbleiben muss, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.<sup>2)</sup>

In sämmtlichen aufgezählten Fällen ist kein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet, mag die Auflösung ipso iure, oder durch Rücktritt des Reisenden oder Transportunternehmers erfolgen, vorausgesetzt, dass es vor Antritt der Reise geschieht. Geschieht es erst nach Antritt derselben, so hat der Reisende einen, der Distanzfracht im Frachtrecht entsprechenden und in derselben Weise zu berechnenden Theil des Ueberfahrtsgebildes zu entrichten.<sup>3)</sup> In jedem Falle würde der Transportunternehmer Anspruch auf Ersatz seiner baaren Auslagen und für den dem Reisenden bereits gewährten Unterhalt haben.<sup>4)</sup>

Aus Zweckmässigkeitsrücksichten haben die Seegesetze, ganz ebenso wie bei

<sup>1)</sup> D. H.G.B. Art. 669; vgl. 630 Ziff. 1.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. Art. 670.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. Art. 671. So auch das Holländ. H.G.B. Art. 525, welches jedoch nicht eine verschiedene Art der Auflösung bei faktischer und rechtlicher Unmöglichkeit, die Reise anzutreten oder fortzusetzen statuirt. Der Belg. Code de comm. II art. 130 lässt den Passagevertrag ohne Entschädigungspflicht für beide Theile sich auflösen, wenn der Abfahrt entgegensteht „interdiction de commerce avec le port de destination“, „blocus“ oder „quelque autre force majeure“. Erreicht das Schiff „par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire“ nicht den Bestimmungshafen, so hat (nach Art. 132) der Kapitän nicht Anspruch auf Passagegeld, sondern nur auf Ersatz der etwa gehaltenen Unterhaltungskosten. Dagegen bestimmt das Finnland. Seeges. (Art. 105), dass der Passagier, wenn ihn das Schiff nicht bis zum Bestimmungsort bringt, blos für die noch übrig bleibende Strecke kein Passagegeld zu zahlen hat. Nach Englischem Common law hängt es vom Vertrage ab, ob der Transportunternehmer, wenn das Schiff unterwegs zu Grunde gegangen ist, die Passagiere mittelst eines anderen Schiffs nach dem Bestimmungsorte bringen lassen muss (Maclachlan S. 308). Nach der Passengers Act Amendment Act von 1863 besteht jedoch (für die Fälle, auf welche die Passengers Act Anwendung findet) die unbedingte Verpflichtung desselben, die Reisenden nach dem Bestimmungsort zu bringen; sect. 14, 15, 16 enthalten detaillirte Bestimmungen darüber. Vgl. auch Maclachlan S. 308 f.

<sup>4)</sup> Das bestimmt ausdrücklich das Holland. H.G.B. Art. 537.

der Fracht, dem Reisenden, auch abgesehen von den genannten Fällen, das Recht gegeben, vom Vertrage zurückzutreten, aber nur gegen Zahlung eines Theils des Passagegeldes, nach Deutschem Recht der Hälfte desselben. In gleicher Weise ist hiernach nur die Hälfte zu entrichten, wenn der Reisende gestorben, oder durch Krankheit oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genöthigt ist. Doch greift dieser Satz nur Platz, wenn die Rücktrittserklärung oder einer der erwähnten Zufälle vor Antritt der Reise stattfand. Anderenfalls ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen.<sup>5)</sup> Dies gilt sogar in dem Falle, wo der Reisende, wenn während der Reise eine Ausbesserung des Schiffs nothwendig wird, diese nicht abwarten will.<sup>6)</sup>

<sup>5)</sup> D. H.G.B. Art. 668. Das Finnländ. Seeges. (Art. 105) räumt dem Reisenden das Rücktrittsrecht gegen Entrichtung der Hälfte der Fracht nur im Falle eines wirklichen Hindernisses, die Reise zu unternehmen (*empêchements légitimes* heisst es in der französischen Uebersetzung), ein. Das Holländ. H.G.B. (Art. 624) reduzirt nur im Falle, dass der Reisende vor Antritt der Reise gestorben, das zu entrichtende Passagegeld auf die Hälfte des vereinbarten. Sind in diesem die Kosten des Unterhalts mitbegriffen, so ist der Betrag des Passagegeldes durch den Richter zu bestimmen. Nach dem Belg. Code de comm. ist die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu zahlen, wenn der Reisende 8 Tage vor der Abreise den Rücktritt erklärt (erklärt er denselben später, so hat er das ganze Passagegeld zu entrichten), ein Viertel, wenn der Reisende gestorben ist oder in Folge schwerer Krankheit oder höherer Gewalt sich nicht hat einschiffen können (II Art. 128). Wenn der Reisende unterwegs gestorben, oder durch Krankheit zum Verlassen des Schiffs gezwungen ist, so ist Passagegeld nur für die zurückgelegte Strecke (nach Analogie der Distanzfracht) zu zahlen (Art. 131 Abs. 2).

<sup>6)</sup> D. H.G.B. Art. 672 Abs. 1. Belg. Code de comm. II Art. 133 Abs. 1.

## Abschnitt 4.

# Die Bodmerei.

(Von Herrn Professor Dr. R. Schröder zu Strassburg im Elsass.)

### I. Geschichte der Bodmerei.<sup>1)</sup>

#### § 46.

Der Bodmereivertrag beruht zwar historisch wie dogmatisch auf andern Grundlagen als das Seedarlehen der alten Welt, aber beide haben so zahlreiche Berührungspunkte und im Laufe der Zeit haben so vielfache Wechselwirkungen zwischen ihnen stattgefunden, dass die wissenschaftliche Betrachtung nothwendig beide Geschäfte ins Auge fassen muss.

Das antike Seedarlehen (*ἑξδοσις, τόκος ναυτικός, ναυτικὸν δάνεισμα, pecunia traiectitia, foenus nauticum*) stammt aus Griechenland<sup>2)</sup> und ist aus dem griechischen Peregrinenrecht in das römische Recht übergegangen,<sup>3)</sup> aber zu einer Zeit wo es auf das in der Theorie der Römer bereits festgestellte reine *mutuum* keinen Einfluss mehr üben konnte.<sup>4)</sup> Nur daraus erklären sich die mannigfachen Verschiedenheiten zwischen dem strengeren Land- und dem freieren Seedarlehen.<sup>5)</sup> Heute ist man in der Theorie darüber einig, dass das Seedarlehen

<sup>1)</sup> Vgl. die dankenswerthe Untersuchung von B. Mathiass, *Das foenus nauticum* und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei (Würzburg 1881), durch welche die ältere Speziallitteratur grossentheils antiquirt worden ist.

<sup>2)</sup> Vgl. Böckh, *Die Staatshaushaltung der Athener*, 2. Ausg. I 184—195. Büchsen-schütz, *Besitz und Erwerb im griechischen Alterthume*, S. 486—490, 498. Pardessus, *Collection des lois maritimes* I 42 ff.

<sup>3)</sup> Vgl. Pardessus a. a. O. I 70 ff. Glück, *Komm.* XXI 151—222. L. Goldschmidt, *Untersuchungen zur l. 122 § 1 D. de verb. obl.* (45,1), Heidelberg 1855. Huschke, *Die Lehre des römischen Rechts vom Darlehn*, Stuttgart 1882, S. 221—233. Franck, *De bodmeria* (Lübeck 1832) S. 340—395. Endemann in der *Zeitschr. f. H.R.* IX 287—295. *Dig.* XXII 2 und *Cod.* IV 33 de nautico foenore. Nov. 106, 110.

<sup>4)</sup> Vgl. Goldschmidt a. a. O. 61 Anm. 107.

<sup>5)</sup> Ohne Novation konnte ein einfaches Darlehen in ein Seedarlehen und umgekehrt mit dem Aufhören der Gefahr ein Seedarlehen in ein einfaches Darlehen übergehen.



nicht, wie Savigny wollte, ein von dem mutuum verschiedener eigenthümlicher Innominatkontrakt, sondern eine blosse Spielart des mutuum, ein bedingtes Darlehen, gewesen ist: der Schuldner haftete für Kapital und Zins nur unter der Bedingung, dass der Gegenstand, auf welchen geliehen wurde, die Seereise glücklich überstehe. Die einzelnen Entwicklungsstadien des Seedarlehens erscheinen als eine stufenweise fortschreitende und schliesslich zu völliger Abstraktion gelangende Ablösung der dem Vertrage eigenthümlichen Bedingung, von deren Eintritt die Rückzahlung abhängig gemacht wurde, von dem ursächlichen Zusammenhange mit der Verwendung des Darlehens in die Ladung oder das Schiff.<sup>6)</sup> Handelte es sich ursprünglich nur darum, dem Rheder oder einem mitfahrenden Befrachter bereite Mittel in die Hand zu geben, um nach Vollendung der Reise sofort, ohne den Verkauf der Ladung abzuwarten, zum Ankaufe der für die Rückladung bestimmten Waaren schreiten zu können, so war es bereits ein wesentlicher Fortschritt, wenn man die Verwendung des Geldes schon am Abladeorte zur Beschaffung der Ladung für die Hinreise gestattete und die für das Geld erworbenen Güter als Surrogat desselben behandelte. Der Gläubiger trug demnach die Gefahr der Hinreise ursprünglich nur für die eigentliche pecunia traiecitia, später auch für die merces ex ea comparatae; nun lag aber kein Grund mehr vor, die Gefahr der Rückreise hinsichtlich der mit der pecunia traiecitia oder dem Erlöse aus der ersten Ladung beschafften Rückladung auszuschliessen: der Gläubiger übernahm die Gefahr der Hin- und Rückreise. Immerhin handelte es sich bei dem auf die Ladung gegebenen Seedarlehen noch um sinnlich wahrnehmbare und unterscheidbare Gegenstände, welche sich auf dem Schiffe befanden und individuell der Gefahr der Seereise ausgesetzt wurden. Anders war dies bei dem Seedarlehen auf das Schiff, bei welchem von einem körperlich greifbaren Surrogate für das Geld meistens gar nicht die Rede sein konnte, z. B. wenn das Darlehen zu Schiffsreparaturen oder zum Unterhalte der Mannschaft verwendet wurde. Man kam so dahin, von der Art der Verwendung überhaupt abzusehen und das Seedarlehen als ein Darlehen aufzufassen, dessen Rückzahlung nur erfolgen sollte, wenn das Schiff oder die Ladung oder beide (jenachdem das Geld auf das Schiff oder auf die Ladung oder auf Schiff und Ladung geliehen war) das Reiseziel glücklich erreichten. Es lässt sich nicht verkennen, dass das Geschäft dadurch dem Versicherungsvertrage angenähert wurde, aber der wesentliche Unterschied blieb doch immer bestehen,<sup>7)</sup> dass es dem Darlehensnehmer nicht wie dem Versicherungsnehmer in erster Reihe auf die Sicherung gegen eine eventuelle Gefahr, sondern auf das Darlehen ankam; die Versicherung bildete nicht den Inhalt, sondern nur einen sekundären Theil des Geschäfts, auch versicherte man sich nicht sowohl gegen die Gefahr des Verlustes von Schiff oder Ladung, als vielmehr gegen die

Die Zinsverabredung beim Seedarlehen war frei von Zinsbeschränkungen und bedurfte keiner besonderen Form, sie konnte durch nudum pactum erfolgen. Vgl. Goldschmidt a. a. O. 61 ff., Matthiass a. a. O. 33, 38.

<sup>6)</sup> Vgl. Matthiass a. a. O. 14, 15 f., 18 f., Endemann a. a. O. 290 f.

<sup>7)</sup> Vgl. Endemann a. a. O. 293 f.

Gefahr, das Darlehen ungeachtet des Verlustes der durch dasselbe erlangten Vortheile zurückzahlen zu müssen. Darlehensnehmer war immer der Rheder oder ein Befrachter; in Vertretung des Rheders konnte auch der Schiffer ein solches Geschäft eingehen, soweit die Bedingungen der exercitoria actio vorlagen.<sup>8)</sup> Wie jedes mutuum so wurde auch der Seedarlehensvertrag durch numeratio abgeschlossen; die Nebenabreden über Gefahr und Zins konnten durch formlose Vereinbarung erledigt werden, doch bediente man sich nicht selten auch der Stipulation und der Stipulationsurkunde (cautio). Bei den Griechen war die Ausstellung eines als Beweisurkunde dienenden, übrigens formlosen Schuldscheines (συγγραφή ναυτική) üblich.<sup>9)</sup>

Der Vertrag wurde in der Regel auf eine einfache Reise (ἑτερόπλοον) oder auf Hin- und Rückreise (ἀμφοτερόπλοον) abgeschlossen. Die Bedingung für die Haftung des Schuldners bestand dann in der wohlbehaltenen Ankunft des Gegenstandes (Schiff oder Ladung), auf den das Darlehen gegeben war: ging er auf der Reise verloren, so war der Schuldner frei, wofern der Verlust in ursächlichem Zusammenhange mit der Seereise stand, denn nur die Seegefahr hatte der Gläubiger zu tragen. Hatte also eigene Schuld des Verpflichteten oder eine Verschuldung der Schiffsmannschaft oder innerer Verderb der Güter u. dgl. m. den Untergang veranlasst, so galt dieser dem Gläubiger gegenüber als nicht geschehen, die Bedingung als erfüllt.<sup>10)</sup> Dasselbe war der Fall, wenn das Seedarlehen auf Zeit gegeben war: mit dem Ablaufe der Zeit endigte die Gefahr für den Gläubiger, das Seedarlehen nahm den Charakter eines einfachen Darlehens an und ein nun noch eintretender Verlust traf den Schuldner. Bei der nicht seltenen Kombination von Zeitgefahr und Reisegefahr galt die Zeitbestimmung als Festsetzung einer Maximaldauer der von dem Gläubiger übernommenen Gefahr; darüber hinaus haftete der Schuldner ebenso unbedingt, als wenn die Bedingung der wohlbehaltenen Ankunft vor Ablauf der Frist in Erfüllung ging.<sup>11)</sup> War die Bedingung nur theilweise in Erfüllung gegangen, indem ein Partialverlust eingetreten war, so kam es zunächst auf die für diesen Fall getroffenen Abreden an, durch welche dem Schuldner z. B. häufig Befreiung durch Abandon des Geborgenen anheimgegeben wurde. In Ermangelung derartiger Abreden musste, wenn die Bedingung überhaupt als theilbar angesehen werden konnte,<sup>12)</sup> die Haftung des Schuldners nach dem Verhältniss des Verlorenen zu dem Geborgenen ermässigt werden.<sup>13)</sup>

<sup>8)</sup> I. 1 §§ 9–11, l. 7 pr. § 1 D. de exerc. act. (14,1).

<sup>9)</sup> Vgl. Gneist, Die formellen Verträge des neueren römischen Obligationenrechts S. 428 f., 471.

<sup>10)</sup> Vgl. Huschke a. a. O. 229.

<sup>11)</sup> Vgl. Goldschmidt a. a. O. 7 ff.

<sup>12)</sup> Die auf die behaltene Ankunft des Schiffes (salva eunte nave) gestellte Bedingung war jedenfalls untheilbar; wurde das Schiff als Wrack geborgen, so war der Schuldner frei. Dagegen haben wir die Ladung, auf welche ein Seedarlehen gegeben wurde, nicht als Sachgesamtheit, sondern als blossen Kollektivbegriff zu nehmen.

<sup>13)</sup> Vgl. Heise, H.R. S. 399. Huschke S. 229 scheint eine auf den Werth des Geborgenen beschränkte Haftung, ohne Rücksicht auf den Werth des Verlorenen,

Nach Eintritt der Bedingung haftete der Schuldner persönlich für Kapital und Zins. Der letztere wurde in Griechenland und später im Byzantinischen regelmässig in Gestalt einer festen Prämie vereinbart, welche zugleich den eigentlichen Zins ersetzte und sich ohne Rücksicht auf die Zeitdauer auf 10—12 $\frac{1}{2}$  % bei einfacher Reise, 20—33 $\frac{1}{3}$  % bei Hin- und Rückreise zu belaufen pflegte.<sup>14)</sup> Dagegen waren bei den Römern Zeitprämien (sogenannte *usurae maritimae*) üblich, die aber nur für die Dauer der Gefahr berechnet wurden, so dass man daneben regelmässig für die Zeit bis zur Abreise und die Zeit nach der Ankunft im Bestimmungshafen besondere Landzinsen (*usurae communes*) stipulierte; die von Justinian eingeführte Beschränkung auf den Maximalbetrag von 12 % für das Jahr kann sich nur auf diese Landzinsen bezogen haben, während die Prämie (der Seezins) nach wie vor, auch das ganze Mittelalter hindurch, der freien Vereinbarung unterlag.<sup>15)</sup>

Zur Sicherung der Zahlung wurden häufig Konventionalstrafen ausbedungen, besonders gebräuchlich aber war die Pfandbestellung.<sup>16)</sup> Ein gesetzliches Pfandrecht, wie man es zuweilen angenommen hat, bestand nicht, da die in rem versio wohl ein Vorzugsrecht für ein bestehendes Pfandrecht, aber von dem Falle der Wiederherstellung eines Gebäudes abgesehen nicht selber ein Pfandrecht zu begründen vermochte.<sup>17)</sup> Das rechtliche Verhältniss an sich wurde

anzunehmen, so dass der Gläubiger, wenn das Geborgene hinreichte, noch zu voller Befriedigung gelangte. Diesen Standpunkt nehmen allerdings die von dem Einflusse des *foenus nauticum* beherrschten neueren Seegesetze ein (Ordonnance touch. la mar. v. 1681 III 5 Art. 17. C. de C. 327. Span. H.G.B. 836. Portug. H.G.B. 1659. Wetb. v. Kooph. 588. A. L.R. II 8 § 2427). Ueber die Schwankungen der französischen Doktrin zwischen dem Gesetz und der romanistischen Auffassung, die sich besonders an die Namen Valin, Pothier und Emérigon knüpfen, vgl. Bédarride, *Droit commercial* (2. ed.) II. Not. 959—964 und die Schriften von Bressolles, Cauvet und Valroger in der *Revue de législation* XIII (1841), 358 f. *Nouv. coll.* I (1853), 95—121. XX (1862), 424—441. Ehrenberg, *Beschr.* Haft 43 f. 91. Es herrscht eben in diesen Gesetzgebungen ein Dualismus, der weder dem Standpunkte der deutschen Bodmerei noch dem des römischen Seedarlehens vollkommen entspricht und obenein in ungesunder Weise von der Idee beherrscht ist, den Vertrag zu einer Filiale des Versicherungsvertrags zu machen. Am merkwürdigsten tritt der Dualismus in England hervor, wo der Gläubiger bei Bodmerei auf Schiff und Fracht schlechthin auf das Gerettete verwiesen wird, bei Bodmerei auf die Ladung (*respondentia*) dagegen nur einen verhältnissmässigen Betrag fordern kann. Vgl. Kay, *Law relating to Shipmasters and Seamen* I 549 f., 563. Die von uns für das römische Recht entwickelte Auffassung wird von den an dem *foenus nauticum* festhaltenden Seerechten des Mittelländischen Meeres bis zum 13. Jahrhundert bestätigt. Man vergleiche, was unten über die Statuten von Pisa und Marseille und die Genueser Urkunden bemerkt ist. Die Bedingung wurde hier in der Regel alternativ auf behaltene Ankunft des Schiffes oder des grösseren Theiles der Ladung (die dann auch in einem andern Schiffe befördert werden konnte) gestellt; ratenweise Befriedigung fand statt, wenn nur der kleinere Theil der Ladung das Ziel erreichte.

<sup>14)</sup> Vgl. Büchschütz a. a. O. 498. Matthiass 32.

<sup>15)</sup> Vgl. Jhering in den Jahrbüchern für die Dogmatik des heutigen Privatrechts XIX 2—23. Matthiass 29 f.

<sup>16)</sup> Vgl. Goldschmidt S. 6. Huschke S. 233. Matthiass S. 41 f.

<sup>17)</sup> Vgl. Matthiass S. 43 f.

durch die Pfandbestellung nicht geändert, das Pfandrechth hatte nur einen zufälligen, accessorischen Charakter, es bildete nicht den Inhalt des Seedarlehensgeschäftes als solchen und die persönliche Haftung des Schuldners blieb mit wie ohne Pfandbestellung die gleiche, sie war eine bedingte, aber eine unbeschränkte.<sup>18)</sup> Dies änderte sich auch dann nicht, wenn der Schuldner, wie es häufig geschah, eben den Gegenstand, auf den er das Seedarlehen erhielt, als Pfand bestellte: die Gefahrübernahme war auch hier eine Bedingung des Darlehensvertrages, nicht des Pfandvertrages, und es wäre unjuristisch zu sagen, der Gläubiger habe hier die Gefahr des Pfandes übernommen. Auch bei den Griechen war es nicht anders; die Annahme, dass bei ihnen Seedarlehen und Einräumung eines auf Gefahr des Gläubigers gehenden Seepfandes stets zusammengefallen seien, beruht einzig auf dem zufälligen Umstande, dass die wenigen uns erhaltenen griechischen Seedarlehensverträge Pfandverabredungen enthalten.<sup>19)</sup>

In den Gebieten des Mittelländischen Meeres hat sich das antike Seedarlehen bis zum 13. Jahrhundert erhalten. Zunächst lassen die **Basiliken**,<sup>20)</sup> die Interpretatio der **Lex Romana Wisigothorum**<sup>21)</sup> und die sogenannten **Rhodischen Seegesetze**<sup>22)</sup> sein Fortleben erkennen, besonders werthvoll sind aber die eingehenden, vielfach kasuistisch gehaltenen Bestimmungen des „Constitutum usus“ von Pisa v. J. 1161.<sup>23)</sup> Das Seedarlehen (*prestantia maris*, *prestantia ad navis periculum vel fortunam*, *prestantia in aliquo ligno navicabili ad risicum sive fortunam ipsius ligni deferenda*, *havere ad proficuum de mari dare*) bestand in Geld oder taxirten Waaren („havere“, d. h. Habe), zuweilen erscheint der Vertrag auch als bedingter Kauf. Die Prämie (*proficuum maris*) wurde entweder in Prozenten des Kapitals vereinbart (*ad certum numerum proficui nominatum per libram*), oder sie unterlag je nach Maassgabe der Reise einer gesetzlichen Taxe. Eine Beschränkung in der Höhe der Prämie bestand nur insofern, als der Schuldner bei schlechten Geschäften Reduktion auf ein geringeres Maass verlangen konnte. Dagegen wurde er, und darin zeigt sich ganz besonders die Natur des *foenus nauticum*, auch durch die grössten Einbussen bei seinem Unternehmen nicht von der vollen persönlichen Haftung für das Kapital und die ermässigte Prämie befreiet, soweit der Verlust nicht als Folge der Seefahrt auf Rechnung des Gläubigers kam, der bei Totalverlust nichts, bei Partialverlust

<sup>18)</sup> War das Darlehen auf das Schiff gegeben, aber die Ladung verpfändet, so nützte die Bergung der Ladung dem Gläubiger nichts, wenn das Schiff unterging, seine Forderung war erloschen. Kam das Schiff an, aber ohne Ladung, so hatte der Gläubiger mit dem Pfandgegenstande auch sein Pfandrechth verloren, seine Forderung blieb bei Bestand. Vgl. l. 6. D. l. c.

<sup>19)</sup> Vgl. Mathiass S. 45 ff.

<sup>20)</sup> Pardessus, Collection I 183, 189 f.

<sup>21)</sup> Ebd. I 150.

<sup>22)</sup> Ebd. I 227, 246 f.

<sup>23)</sup> Statuti inediti della città di Pisa, ed. Bonaini, II S. 813—1026. Die hier in Betracht kommenden Bestimmungen sind c. 24 (S. 900 ff.), c. 25 (S. 905 f.) und c. 27 (S. 909 f.). c. 26 (S. 906 f.) handelt vom *foenus quasi nauticum*. Zum Theil findet sich das *Constitutum usus* auch bei Pardessus a. a. O. IV 569 ff.

nur verhältnissmässige Befriedigung beanspruchen konnte.<sup>24)</sup> Von einem Pfandrechte erfahren wir nichts, zum Wesen des Geschäfts gehörte es demnach auf keinen Fall.

Von hervorragendem Interesse für das Verständniss des antiken Seedarlehens sind die zahlreichen, der Zeit von 1155—1164 angehörigen Beispiele aus dem **Notularium des Genueser Notars Johannes Scriba.**<sup>25)</sup> Bei der geringen Verbreitung dieses hochwichtigen Urkundenwerkes mag es uns vergönnt sein, eine Auswahl der bezeichnendsten Urkunden hier mitzutheilen.

Am 25. Mai 1160 erklärt Vicinus de Cibilis vor drei Zeugen: „Ego V. de C. cepi a te, Bono Johanne Malfuastro, libras triginta septem cum dimidia denariorum Januensium, pro quibus per me vel meum nuncium dabo tibi vel tuo nuncio, navi mea sana eunte Alexandriam vel maiori parte pecunie que in ea portabitur, centum bisancios mundos usque ad proximum festum dominice nativitatis. Hoc ipsum etiam sana eunte de Janua, si mea navis non iverit, ea navi, qua ego ibo vel nuncius meus. Si non ivero vel nuncius meus, capitale tuum tibi restituam infra mensem, hoc cognito. Si non, penam dupli. Bona pignori intrare et cetera, et sine decreto“ (S. 651 Nr. 884). Was hier am Schlusse bloss formelhaft angedeutet ist, lautet in einer anderen Urkunde (S. 664 Nr. 907) vollständig: „Quod si non fecero, tibi stipulanti penam dupli promitto, ita quod, nisi sic adtendero, exinde pro sorte et pena intrare possis in bonis que habeo et habiturus sum, et quantum id fuerit tibi facias estimari, et id nomine vendicionis possideas, hoc autem tua auctoritate et sine decreto consulum et mea contradicione et omnium pro me, bonis omnibus meis habitis et habendis tibi pignori subjectis.“

Ein von seinem Mitheder aufgenommenes Seedarlehen bekundet Merlo Guaracus am 13. Juli 1160: „Ego M. G. cepi a te Ugone de Balneo libras 10 denariorum Januensium, pro quibus dabo tibi libras 12 den. Jan. (also 20% Prämien) infra duodecim dies, postquam galea comunis, que vadit Ispaniam, redibit in portum Janue. Penam dupli. Bona pignori intrare et sine decreto, et facere estimari ac nomine vendicionis possidere“ (S. 667 Nr. 912).

Urkunde vom 23. August 1158 (S. 529 Nr. 670): Vor vier Zeugen erklärt Elias: „Ego E. accepi a te Marchione de Volta libras 40 den. Jan., pro quibus per me vel meum missum dabo tibi vel tuo misso usque proximum festum sancti Johannis de iunio libras 50 den., navi Dormitoris sana eunte Siciliam; si vero disturbabitur, sana eunte ea navi quam pariter eligemus. Si non, penam,

<sup>24)</sup> c. 24: capitale restituat, etiam si minus capitali habuerit, et proficuum, ut supra scriptum est; — — — nec intelligatur minus capitali habere ob hoc, quod navis, alias dampnum non passa, in reversione minus valeat quam eo tempore, quo movit, valuerat. Si tamen fortuito casu minus capitali habuerit, dampnum per libram dividat; et si totum casu perdidit, in nichilum teneatur. Selbstverschuldeter Untergang (z. B. wenn der Schuldner eine andere als die verabredete Reise unternommen oder die Ladung ohne Noth in ein anderes Schiff verladen hatte) befreite den Schuldner nicht.

<sup>25)</sup> Abgedruckt in den *Historiae patriae Monumenta*, Chartarum Tom II (Augustae Taurinorum 1853).

dupli. Bona pignori intrare etc. tua auctoritate, et sine decreto et mea contradictione, et nomine vendicionis possideas“. Dem von Elias zu befrachtenden Schiffe des Dormitor sollte eventuell im Einverständniss mit dem Darlehensgeber ein anderes substituirt werden. Derartige Substitutionen wurden häufig noch weiter ausgedehnt, so in einer Urkunde vom 10. Septbr. 1158 (S. 550 Nr. 708), nach welcher die Rückzahlung des Kapitals nebst 25 % Prämie („de quatuor quinque“) in dem nächstkommenden Sommer erfolgen sollte, und zwar „sana eunte Messanam navi qua vadit Fulco Buferius et Ugo Botinus, et sana redeunte, inde infra mensem post quam venerit; si vero morabitur, quod in ipsa estate non veniri (l. venerit), vel si iter mutaverit, sana veniente ea navi in qua in ipsa estate Fulco Buferius venire ceperit; vel, si non veniret, vel moraretur, sana veniente illa navi que a Messana in ipsa estate prius venire ceperit, infra mensem post.“ Oder in Urkunde vom 19. August 1160 (S. 683 Nr. 942): „sana eunte Sciciliam navi, qua Ocellus vadit, et sana redeunte, infra mensem post; que si vendetur vel iter mutaverit, sana veniente ea qua ipse Ocellus ea estate venire incipiet aut maiorem partem rerum suarum honeraverit; vel si non veniret, sana veniente ea qua maior pars mercatorum qui secum vadunt venire incipient aut maiorem partem rerum suarum honeraverint.“

Die Bedingung der „behaltenen Ankunft“ konnte auch in der Weise kompliziert werden, dass das Risiko von vorn herein auf mehrere Schiffe und Reisen vertheilt wurde. So in Urkunde vom 20. Januar 1164 (S. 909 Nr. 1362): „Puella prestavit Oberto Peloso libras 15 in tribus itineribus hoc modo: 8 in navi Arlini pro libris 10 apud Buzeam, 4 in navi Timonerii in Provinciam pro 5 et in Sardinea 3 pro 4 in navi Jordani de Forti, sanis euntibus et redeuntibus, infra mensem post.“

Als Darlehensnehmer erscheinen in sämtlichen Genueser Urkunden<sup>26)</sup> ausschliesslich Rheder und Befrachter, Beispiele für ein durch den Schiffer als solchen aufgenommenes Seedarlehen liegen nicht vor. Zuweilen wurde der Vertrag auf eine einfache Reise, meistens auf Hin- und Rückreise abgeschlossen. Die Bedingung lautete stets auf die wohlbehaltene Ankunft des Schiffes oder der Ladung oder des grösseren Theiles der letzteren.<sup>27)</sup>

Die Prämie war stets eine feste, Zeitprämien kommen nicht vor. Die Höhe

<sup>26)</sup> Ausser den von uns besonders hervorgehobenen sind noch folgende zu bemerken: a. a. O. S. 301, 265. 342, 332 f. 345, 339. 347, 344 f. 382, 402. 387, 413. 390, 419. 401, 438. 402, 440. 405, 445. 410, 452. 413, 456. 415, 459 f. 416, 461. 417, 464. 426, 481. 441, 509. 446, 519. 461, 550. 470, 569. 482, 591. 496, 613. 501, 621. 506, 629. 508, 632. 512, 641. 518, 649. 522, 657. 536, 685. 537, 687. 544, 698. 550, 709. 560, 727. 565, 737. 580, 758 f. 611, 813. 624, 833. 649, 880. 651, 885. 657, 895. 670, 917. 671, 920. 674, 926. 680, 936. 700, 975. 747, 1064. 760, 1087. 763, 1092. 768, 1101. 769, 1103. 783, 1132. 811, 1186. 813, 1191. 852, 1254. 877, 1299. 892, 1328. 926, 1393. 959, 1450.

<sup>27)</sup> Vgl. u. a. Urk. v. 13. Mai 1160 (S. 647, 877): sana eunte Alexandriam navi qua profecturus sum, vel maiori parte pecunie que in ea portabitur. Urkunden, welche die Zahlung schlechthin auf die Ankunft eines bestimmten Schiffes stellen (vgl. S. 562 Nr. 732, S. 574 Nr. 748, S. 575 Nr. 749, S. 735 Nr. 1041), sind einfache Darlehensurkunden mit einem dies incertus quando, ohne Gefahrübernahme seitens des Gläubigers.

der Prämie betrug in der Regel 25—33 $\frac{1}{3}$   $\frac{0}{100}$ . Eine gesetzliche Beschränkung bestand offenbar nicht. Das Seedarlehen (in galeis prestare s. mutuare) galt als gewagtes Geschäft, weshalb den Mitgliedern einer Handelsgesellschaft zuweilen die Verpflichtung abgenommen wurde, nichts auf Schiffe zu leihen.<sup>28)</sup> Daher fand Ristorno statt, wenn die Reise überhaupt unterblieb,<sup>29)</sup> zuweilen wurde auch eine Abminderung der Prämie für den Fall einer Abkürzung der übernommenen Gefahr ausbedungen.<sup>30)</sup> Ging die Bedingung, unter welcher die Rückzahlung allein erfolgen sollte, nicht in Erfüllung, gelangte also weder das Schiff noch die Ladung (oder doch, wenn dies ausgemacht war, der grössere Theil der Ladung) an das Ziel, so hatte der Gläubiger bei vollständigem Untergange nichts, bei theilweiser Bergung doch nur Befriedigung nach Verhältniss des Geborgenen zu beanspruchen. Ein Prozess vom Jahre 1163 (S. 898 Nr. 1342) belehrt uns, dass die ratenweise Befriedigung nicht blos, wenn die Parteien sie verabredet hatten,<sup>31)</sup> sondern auch ohne ausdrückliche Vereinbarung Rechtens war. Bonus Johannes Guaracus hatte von der Grisia ein Darlehen von 6 Pfd. erhalten, die eine Hälfte zu 33 $\frac{1}{3}$   $\frac{0}{100}$  und die andere zu 25  $\frac{0}{100}$  Prämie (ad tres quatuor et de quatuor quinque), so dass ihr bei behaltener Ankunft 7 $\frac{3}{4}$  Pfd. (7 Pfd. 15 Solidi) zugekommen wären. Bonus Johannes bezahlte aber nur 4 Pfd. und erklärte, auf den Rest von 3 Pfd. 15 Solidi verklagt: „quod ei amplius non deberet, cum evidentem passus esset naufragium, ex quo pro ratione rerum quas portaverat se dicebat non rehabuisse tantumdem“. Die Schiedsrichter legten ihm den Eid auf: „manifestare sine fraude, quod in itinere illo portasset, quodve amisisset, aut quid inde sibi ullomodo superfuisset“, worauf er schwur: „quod plures librarum 17 portavit in itinere illo et quod inde rehabuit nisi tarenos 150, de quibus non habuit ultra librarum 11 et solidorum 5, cum plus tercia amisisset et eius duas partes illius mutui reddidisset“. Das Urtheil lautete auf Abweisung der Klage. Eigenthümlich ist, dass die Grisia nur Zweidrittel des Kapitals, aber keinen Theil der Prämie erhielt.

<sup>28)</sup> A. a. O. S. 770 Nr. 1106, S. 771 Nr. 1107.

<sup>29)</sup> Vgl. die oben S. 240 angeführte Urkunde des Vicinus de Cibilis.

<sup>30)</sup> Urk. v. 1159 (S. 606 Nr. 805): dabo tibi vel tuo nuncio de quatuor quinque in denariis usque proximum festum s. Johannis de iunio, sano eunte in Provincia galeoto Pilosi, ubi primum fecerit portum; si vero antea ipsum debitum tibi solvero, pro ratione temporis de supradicto proficuo tibi minuatur. Vgl. Urk. v. 16. Febr. 1160 (S. 621 Nr. 828), in welcher für ein Kapital von 80 Pfd. eine Prämie von 33 $\frac{1}{3}$   $\frac{0}{100}$  (de tribus quatuor) ausgemacht wird, aber mit der Nebenbestimmung: si navis Solimani hoc anno non iverit usque proximum festum s. Michaëlis, solvam tibi in denariis libras 90 (also 12 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{100}$  Ristornogebühr).

<sup>31)</sup> Die in der vorigen Anmerkung angeführte Urkunde v. 16. Febr. 1160 enthält die Bestimmung: sana eunte Alexandriam navi Solimani et sociorum et, inde redeunte, infra mensem post quam redierit in secunda proxime futura estate; et si ipsa navis vendetur aut iter mutaverit, sana veniente ea navi in ipsa estate, que ab Alexandria venire incipiet, in qua venient maior pars hominum et pecunio (l. pecunie) Januensium ex ipso itinere, infra mensem post quam venerit. Et si, quod absit, alicui ipsarum navium contingerit aliquod infortunium, pro ea parte quam evadet tibi inde per rationem solvam.

Ging die Bedingung in Erfüllung, so stand dem Gläubiger ohne Rücksicht auf den Werth des Schiffes oder der Ladung volle Befriedigung zu, es war eine unbedingte persönliche Darlehensschuld vorhanden, die in den meisten Fällen durch Pfändungsklausel, Einräumung einer Generalhypothek an dem gesammten Vermögen des Schuldners, vielfach auch durch Bürgenstellung gesichert wurde. Zuweilen begegnen auch Spezialhypotheken, ohne dass das Wesen des Vertrages dadurch im geringsten verändert wäre.<sup>32)</sup> Nur in einer Urkunde vom 20. Septbr. 1161 (S. 779 Nr. 1124) begegnet eine bemerkenswerthe Abweichung: Tantus bekennt sich dem Ugo Lupus gegenüber zu einer Seedarlehensschuld, zu zahlen „apud Septam usque proximum natale, sana eunte illuc navi ipsius Tanti, pro quibus subposuit ei pignori arunum perlarum de mia (?) et unciam unam et mediam muscati et libras decem safrani, que omnia ipse Ugo Lupus ponet in commendacionem Mussi Bujachesii vel Ugonis Alberici, et mari et terra debet illud pignus portari ad resicum et fortunam Ugonis Lupi, sicut res portande in arca. Cum autem apud Septam pervenerint, si Tantus voluerit illud pignus mutare, ita quod ei det aliud pignus arbitrato duorum virorum amplius valens, debet illud ei reddere solucione facienda ad terminum nominatum (l. nominatum). Si vero illud non cambiaverit vel redimerit, memoratus Ugo Lupus presentia bonorum virorum illud pignus debet bona fide vendere et predictos 300 bisancios accipere reliquumque reddere ipsi Tanto vel eius nuncio. Et si in eo defuerit, nisi Tantus ei hoc compleverit, Ingo bancherius respondebit inde ei usque in bisanciis 50, si tantum defuerit.“ Die Eigenthümlichkeit besteht darin, dass das dem Gläubiger übergebene Faustpfand in der Gewahrsam eines Dritten auf dem Schiffe bleiben und auf Gefahr des Gläubigers stehen soll, so dass er, auch wenn das Schiff die Reise glücklich besteht, nichts zu beanspruchen hat, wenn das Pfand untergegangen ist. Der üblichen Bedingung „sana eunte nave“ ist eben eine zweite (sano eunte pignore) beigefügt. Im übrigen hat sich nichts geändert, die Schuld ist auch hier, sobald die Bedingungen erfüllt sind, eine unbeschränkt persönliche, Schuldner haftet für den ganzen durch den Pfanderlös nicht gedeckten Ausfall.

Mögen hier schon germanische Einflüsse eingewirkt haben, so ist doch die Fortdauer des antiken Seedarlehens im allgemeinen bis in das 13. Jahrhundert verbürgt.<sup>33)</sup> Deutlich tritt es insbesondere noch in den **Marseiller Statuten**

<sup>32)</sup> Vgl. Urk. v. 21. Mai 1157 (S. 382 Nr. 403): 12 Pfd. Kapital und 4 Pfd. Prämie, „sana eunte Alexandriam et inde redeunte navi Straleire, vel sana veniente illa navi in qua veniet Straleira vel maior pars rerum eius, ad 15 dies postquam fuerit discaricata.“ Bei Säumniss poena dupli. „Unde pro sorte et pena tibi pignori subicio molendinum uxoris mee — — tali pacto quod, nisi observavero ut prelegitur, possis intrare in ipso molendino pro sorte et pena nomine vendicionis.“ Urk. v. 13. Septbr. 1156 (S. 358 Nr. 365): „sana eunte Sciciliam ibi ubi primum fecero portum navi in qua vado, ad 14. post proximum festum nativitatis domini proximi venientis. Quod si non, penam dupli. Unde pro sorte et pena mitto tibi in pignus quarterium unum navis mee, ut tunc tua auctoritate intres in ea et nomine vendicionis habeas.“ Gleichzeitig in einem zweiten Seedarlehensvertrage Verpfändung eines zweiten Viertels desselben Schiffes.

<sup>33)</sup> Vgl. die Genueser Statuten für die Kolonie Pera (Miscellanea di Storia



von 1253—1255 hervor,<sup>34)</sup> und zwar sowohl mit (generellem oder speziellem) Pfandrecht als auch ohne dasselbe, mit der von uns schon für das römische Recht in Anspruch genommenen und für das 12. Jahrhundert erwiesenen verhältnissmäßigen Befriedigung des Gläubigers bei partiellem Untergang. Daneben aber kennen die Marseiller Statuten einen eigenthümlichen Vertrag, bei welchem dem Gläubiger ein Pfand mit der Abrede bestellt wird, „quod dictum pignus eat in viagio ad fortunam creditoris“, so dass „amisso pignore“ (fortuito casu aut sine culpa debitoris) „debitor ille nullatenus tunc de illo debito teneatur“, während, „si quando pignus speciale salvatum esset, tunc, amissa etiam nave illa vel maiori parte rerum in ea nave honeratarum, dictus debitor creditori predicto de suo dicto debito satisfacere de eo pignore speciali teneatur“, aber auch nur aus dem Pfande, „et non aliunde, nisi forte inter eos tunc vel antea expresse aliter conveniret“. Es ist das Verdienst von Matthiass, die wahre Bedeutung dieses Vertrages scharfsinnig festgestellt und damit die Geschichte der Bodmerei um ein erhebliches gefördert zu haben.<sup>35)</sup> Das „pignus speciale ad fortunam creditoris“ der Marseiller Statuten ist der **deutsche Bodmereivertrag**, der in seiner Heimath selbst erst im 14. und 15. Jahrhundert bezeugt ist.<sup>36)</sup> Das hohe Alter dieses Vertrages und seine selbständige Entwicklung gegenüber dem foenus nauticum steht nunmehr fest. Im Laufe des 13. Jahrhunderts über Frankreich nach Marseille vorgedrungen, gelangt er von da in das *Consolato del mare*,<sup>37)</sup> durch dessen Vermittelung er sodann auf Kosten des gräkoitalischen Seedarlehens das Mittelländische Meer erobert.<sup>38)</sup>

Italiana XI 515—718. Pardessus VI 589 ff.), namentlich c. 206, 207, 209, 211 (Buch V c. 1, 2, 4, 6). Ueber die in den Statuten mehrfach in Verbindung mit dem Seedarlehen erwähnte, wirtschaftlich verwandte, aber juristisch ganz verschiedene seerechtliche *accommodata* oder *societas maris*, den späteren sogen. *Pacotillevertrag*, vgl. v. Kaltenborn, Grundr. d. Seerechts II 249. Matthiass 72 ff., ferner *Notularium* des Joh. Scriba (s. Anm. 25) S. 299, 324, 327, 360, 396, 431, 460, 472, 530, 670, 693, 729, 804, 892, Seerecht von Amalfi (Travers Twiss, Black Book IV 6, 10 ff., Alianelli, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie Napolitane* S. 105 f., 115, 136), Rhodische Seegesetze bei Pardessus I 247 c. 17, Loersch und Schröder, *Urk. z. Gesch. d. deutsch. Privatr.* 2. Aufl. Nr. 307.

<sup>34)</sup> Pardessus IV 265 f., Matthiass 103 f.

<sup>35)</sup> Vgl. Matthiass 61—66.

<sup>36)</sup> Lübecker Urkunden des 14. und 15. Jahrhunderts bei Pauli, Lübeckische Zustände III 94 ff., Seerecht von Amsterdam Art. 4 (7) und von da in das Wisbysche Seerecht c. 43 (28) übergegangen (Pardessus I 408, 492. Schlyter, *Corpus iuris Sueo-Gotorum* VIII 456, 238. Travers, Twiss, IV 342, 106). Vgl. Matthiass 77 f., 82.

<sup>37)</sup> *Consol. del mare* c. 194 (Pardessus II 225 f. Travers Twiss III 384 ff.). Vgl. Matthiass 70. Pardessus II 225 Anm. 2.

<sup>38)</sup> Aragon. Seegesetz von 1340, c. 24 (Pardessus V 360 f.). V.O. für Barcelona von 1435, c. 2, 3 (ebd. 487 ff.). Vgl. Matthiass 70 f. Eine wesentliche Förderung fand die Bodmerei doch wohl in dem Verbote des Seedarlehens durch Papst Gregor IX, c. 19 X de *usuris* (5,19), eine Stelle die, mir unverständlich, mehrfach (z. B. von Matthiass 56 f.) zu Gunsten des foenus nauticum ausgelegt wird.

Der Bodmereivertrag,<sup>39)</sup> ursprünglich wohl stets auf das Schiff aufgenommen und danach benannt,<sup>40)</sup> unterscheidet sich von dem antiken Seedarlehen nicht sowohl durch die Darlehensnatur, die Gefahrübernahme oder die Pfandbestellung, als durch die beschränkt persönliche oder vielmehr unpersönliche Haftung des Schuldners<sup>41)</sup>: der Gläubiger trägt nicht blos die Gefahr der Seereise, sondern überhaupt die Gefahr, durch Untergang oder Minderwerthigkeit des Pfandes ganz oder theilweise um sein Geld zu kommen, denn wenn nicht besondere Verpflichtungsgründe hinzutreten, hat der Schuldner die Befugniss, sich durch Abtretung des Pfandes von jeder weiteren Haftung zu befreien.<sup>42)</sup> Diese Auffassung, nach welcher der Gläubiger durch Annahme des Pfandes auf jedes weitere Exekutionsobjekt verzichtet, kehrt in der altdeutschen Mobiliarsatzung, insbesondere in den Seestädten, mehrfach wieder.<sup>43)</sup> Für die mit diesem Verzicht übernommene Gefahr wurde dem Bodmereigläubiger eine Prämie ausgesetzt, die sich wohl ganz in der Höhe der alten Seedarlehensprämie zu halten pflegte;

<sup>39)</sup> Engl. bottomry, niederl. bodemerij, dän. schwed. bodmeri, franz. contrat (prêt) à grosse aventure, c. à la grosse, c. à retour de voyage, span. contrato à la gruesa, préstamo á riesgo marítimo, ital. prestito a cambio marittimo. Barcelona 1435: cambis ò prestechs fets ò donats à risch de navilis.

<sup>40)</sup> Boden = Schiffsboden, Kiel. Vgl. die Citate bei Matthiass S. 79 Anm. 6. Pardessus IV 367, Anm. 5. Die Engländer unterscheiden noch sprachlich zwischen bottomry auf das Schiff und respondentia auf das Gut. Vgl. Kay, The law rel. to Shipmasters and Seamen I (1875) S. 510, 559. Ein rechtlicher Unterschied zwischen beiden Geschäften hat nie bestanden, soweit nicht die Rücksichten auf die Rheder einer- und die Ladungseigenthümer andererseits eine verschiedene Behandlung nothwendig machten (vgl. jedoch Anm. 13). Insofern geht Pardessus IV 367 Anm. 5 wohl zu weit. Ganz verkehrt aber ist es, wenn die ältere Theorie einen in den Quellen nirgends hervortretenden Unterschied zwischen Bodmerei und Grossavanturei macht.

<sup>41)</sup> Vgl. die werthvolle Schrift von Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. 1880.

<sup>42)</sup> Für Lübeck ist ein bei Pauli, Lüb. Zustände III 247 f. (auch Loersch u. Schröder, Urkunden 2. Aufl. Nr. 273) mitgetheiltes Urtheil von 1415 entscheidend. Art. 4 (7) der Ordinancie, des sog. Seerechts von Amsterdam aus dem Anfange des 15. Jahrhunderts, und c. 43 (28) des Wisbyschen Seerechts (vgl. oben Anm. 36) stellen die unpersönliche Haftung für den Fall, dass der Schiffer Theile der Ladung „ut dem bodeme“ verkauft hat, ausser Zweifel. Vgl. Matthiass 77 f., 85, 97. Art. 56 des Hanserecesses von 1591 (Pardessus II 526), wiederholt in Tit. 6 § 1 des Rezesses von 1614 (ebd. 546), verbietet dem Schiffer, im Heimathshafen mehr als seine Schiffspart zu verbodmen, anderenfalls „sol der, welcher das geld ausgetan, seine pfennige aus des schippers gütern und nicht aus dem schiffe suchen, dieweil die ubrigen parte frei un mit keiner bodmeri beschweret sein.“ Daraus folgt für die Fälle erlaubter Bodmerei, dass der Gläubiger seine Befriedigung „aus dem Schiffe“ zu suchen hatte. Ueber Marseille und das Consolato del mare vgl. oben S. 244, Matthiass 66, 70, 95 f. V.O. für Barcelona v. 1435 c. 3 (Pardessus V 409). Aragon. Konsularverordnung von 1343 c. 34 (ebd. 390).

<sup>43)</sup> Vgl. Matthiass 90—105. Ehrenberg i. d. Krit. Vierteljahrsschrift für Rechtswissenschaft XXI 181 ff. Stobbe, Handb. d. deutsch. Privatrechts II S. 623, 627. v. Meibom, Deutsch. Pfandr. 280 ff., 328 f.

wir kennen eine solche von  $33\frac{1}{3}\%$ .<sup>44)</sup> Der Bodmereivertrag scheint dem Mittelalter nur als Nothbodmerei des Schiffers bekannt gewesen zu sein. Bodmereiverträge des Schiffers im Heimathshafen (sogenannte ausgehende Bodmerei) wurden vielfach unbedingt untersagt oder doch nur in Höhe seines Antheils am Schiffe gestattet.<sup>45)</sup> Von Bodmereiverträgen des Rheders (soweit er nicht zugleich Schiffer war) oder der Ladungseigenthümer erfahren wir nichts, sie scheinen nicht vorgekommen zu sein;<sup>46)</sup> zuweilen war dem Schiffer die ausgehende Bodmerei selbst unter Zustimmung des Rheders untersagt.<sup>47)</sup>

Mit der Rezeption des römischen Rechts begann eine **Reaktion von Seiten des antiken Seedarlehens**. Der **Guidon de la mer** gestattete, im ausgesprochenen Gegensatze zu den übrigen Seerechten, auch die ausgehende Bodmerei des Rheders wie des Schiffers<sup>48)</sup> und beschränkte die Höhe der Bodmereichuld auf den Werth der verbodmeten Gegenstände, aber in der Art, dass der Ueberschuss eine persönliche Schuld des Bodmereinehmers begründete.<sup>49)</sup> In derselben Richtung bestimmten die **Hamburger Statuten** von 1603 (Theil II Tit. 18 Art. 3): „Im Fall aber ein Schiffer ausserhalb Landes sein Schiff höher mit Böddemerei beschweren würde, als das Schiff, die Fracht und Schiffsgerechtschaft sich erstreckt und wert were: sein die Schiffsfreunde dazu zu antworten nicht schuldig, sondern es mügen diejenigen, so das Gelt auf Böddemerei ausgetan, bei dem Schiffer und dessen Gütern nach Inhalt der Verschreibung sich ihres Rechts ferner erholen.“<sup>50)</sup> Diese Bestimmung ging in das **Dänische Seerecht** von 1683 (c. 5 § 5, bei Pardessus III 300) und das **Schwedische Seerecht** von 1667 über (IV c. 3, 7, ebenda S. 166, 168), wurde aber in dem letzteren noch dahin erweitert, dass der Bodmereigeber überhaupt nur die Seegefahr des verbodmeten

<sup>44)</sup> Vgl. Matthiass 104.

<sup>45)</sup> Das scheinbar unbedingte Verbot der Bodmerei in dem Hanserecess von 1418 (Pardessus II 467, Hach, Das alte Lübsche Recht, Abth. IV Art. 22) findet seine Erklärung in den Rezessen von 1434, 1442, 1447, 1591 und 1614 (Hanserezesse, II Abth. I Nr. 321 § 22, II Nr. 608 § 15, III Nr. 288 §§ 65, 89. Pardessus II 525 ff., 546 f.). Vgl. Matthiass 83 ff. Ueber die niederländische Gesetzgebung vgl. ebd. 80 f. Hamburger Stadtrecht von 1603 II Tit. 18.

<sup>46)</sup> A. M. Pardessus II 527 Anm. 3, Matthiass 87.

<sup>47)</sup> So u. a. das Schwedische Seerecht von 1667, Th. IV c. 2 (Pardessus III 165). Dagegen gestattet das Dänische Seerecht von 1683 c. 5 (ebd. III 298 ff.) dem Schiffer, mit Genehmigung des Rheders auch im Heimathshafen Bodmereiverträge einzugehen.

<sup>48)</sup> **Guidon de la mer** c. 18 (Pardessus II 423 f.) kennt als „contract de bomerie“ neben der Nothbodmerei des Schiffers (§ 4) auch Verträge desselben oder der „bourgeois de la nef“, wodurch sie sich „argent à profit sur le voyage qu'ils esperent faire“ verschaffen (§ 1), und bemerkt darüber (§ 2): „En nul autre pays on ne peut admettre cette coustume“.

<sup>49)</sup> Ebd. c. 19 §§ 6—10 (Pardessus II 426).

<sup>50)</sup> Pardessus III 388 Anm. 3 vermuthet wohl nicht mit Unrecht, dass die Hamburger Statuten zunächst nur die oben Anm. 42 angeführte Bestimmung des Hanserecesses von 1591 fortbilden wollten, dies ist aber offenbar unter dem Einfluss des römischen Rechts und des **Guidon de la mer** geschehen.

Gegenstandes zu tragen habe.<sup>51)</sup> So war der Vertrag von der germanischen Wurzel wieder völlig losgelöst und unmittelbar an das alte Seedarlehen angeknüpft. Diese Richtung wurde von der *Ordonnance touchant la marine* von 1681 Buch III Tit. V weiter fortgebildet, und damit war das Vorbild für sämtliche neueren Seerechte vor dem D. H.G.B. gegeben.<sup>52)</sup> Von der deutschen Bodmeri ist nur die untrennbare Verbindung mit dem Pfandrecht und bei Partialverlust die Reduktion der Schuld auf den Werth des Geborgenen oder die Befugniss des Schuldners, sich durch Abandon zu befreien, geblieben.<sup>53)</sup> Im übrigen ist die Schuld wie beim Seedarlehen eine rein persönliche Schuld, auch über den Werth des Pfandgegenstandes hinaus;<sup>54)</sup> Untergang oder Werthverminderung durch innere Schäden oder durch Verschuldung des Bodmerinehmers oder seiner Leute thun dem Gläubiger keinen Abbruch, er trägt nur die Seegefahr wie beim Seedarlehen<sup>55)</sup>: die Bodmeri der Renaissance, wie man sie mit Rücksicht auf ihre Entstehung wohl bezeichnen darf, ist das mit einigen

<sup>51)</sup> Schwed. Seerecht v. 1667 IV c. 1 (Pardessus III 165). Vgl. Matthiass 102 Anm. 1.

<sup>52)</sup> Preuss. A. L.R. II 8 §§ 2359—2451. Code de commerce 311—331. Span. H.G.B. 812—839. Portug. H.G.B. 1621—1671. Wetb. v. Kooph. 569—591. H.G.B. von Buenos Aires III Tit. 5 (vgl. Zeitschr. f. H.R. VI 499 f.). Italien. H.G.B. v. 1882 §§ 590—603. Dem deutschen Recht am nächsten, aber immer noch unter der Herrschaft der Assekuranztheorie, steht England. Vgl. Abbott (Lord Tenterden), *Treatise of the law rel. to Merchant Ships and Seamen*, 11. edit. by W. Shee (1867), S. 125—143. Kay, *The law rel. to Shipmasters and Seamen* (1875) I 508—567. Pritchard, *Digest of the law and practice of the high Court of Admiralty* 2 ed. S. 31—75. 631—688. 1006—1010. Franck, *De bodmeria* 190—246. Auch das übrigens äusserst dürftige Belg. revidirte H.G.B. von 1879 Buch II Tit. 6 steht noch auf dem gleichen Standpunkt, nur dass es sich auf die Nothbodmeri beschränkt und die im wesentlichen jetzt auch in Frankreich (durch die *Loi qui rend les navires susceptibles d'hypothèques* v. 10. Dezbr. 1874) beseitigte ausgehende Bodmeri fallen lässt. Uebrigens beschränken die sämtlichen hier angeführten Seerechte im Falle der Nothbodmeri die Haftung des Rheders auf Schiff und Fracht, die des Ladungseigentümers auf die Ladung, so dass, auch wenn Schiff und Fracht oder die ganze Ladung über den Werth verbodmet sind, das praktische Ergebniss meistens dasselbe wie bei der deutschen Bodmeri ist. Vgl. Ehrenberg, *Beschr. Haftung* S. 41 ff., 179. Belg. rev. H.G.B. II Art. 7. Von der Litteratur über das Bodmereirecht vor dem D. H.G.B. vgl. Franck, *De bodmeria* (Lübeck 1862) S. 67—339. M. Pöhls, *Darstellung des Seerechts* III 810—891. v. Kaltenborn, *Grundsätze des Seerechts* II 236—336. Benecke, *System des Seassekuranz- und Bodmeriwesens*, her. v. Nolte II 846—979. Heise, H.R. S. 394—400. Wilda in *Weiskes Rechtslexikon* II 243—257. Eichhorn, *Einl. i. d. deutsche Priv.R.* 5. Aufl. § 116. Mittermaier, *Grunds. d. deutsch. Priv.R.* 7. Aufl. §§ 310—313. Walter, *Syst. des deutschen Priv.R.* §§ 383, 384. Gengler, *Lehrb. d. deutsch. Priv.R.* § 153. Tecklenborg, *Ueber Bodmeri u. Havariégrosse* S. 1—153.

<sup>53)</sup> Vgl. oben Anm. 13. Ital. H.G.B. 599.

<sup>54)</sup> Ord. v. 1681 III 5 Art. 14. A. L.R. II 8 § 2375. C. de C. 329. Span. H.G.B. 823. Portug. H.G.B. 1638. Wetb. v. Kooph. 576.

<sup>55)</sup> Ord. l. c. Art. 12 f. 17. A. L.R. l. c. 2359, 2362, 2425 ff., 2435. C. de C. 324—328. Span. H.G.B. 832, 835 f. Portug. H.G.B. 1627, 1630, 1641, 1652, 1656, 1659. Wetb. v. Kooph. 582, 585, 587 f. H.G.B. v. Buenos Aires (s. Anm. 52). Belg. rev. H.G.B. II Art. 164 f. Ital. 598, 600 f. Kay, *Law rel. to Shipmast.* I 545 f. Die Ord. l. c. Art. 2 kennt selbst Bodmeri auf Zeit, die übrigen nur für bestimmte Reisen.

Eigenschaften der mittelalterlichen Bodmerei ausgestattete Seedarlehen der Alten, nur nicht mehr ein bedingtes Darlehen wie dieses, sondern ein Darlehen unter Versicherung der verbodmeten Sache seitens des Gläubigers gegen die Seegefahr.<sup>56)</sup> Diesen Charakter der Versicherung hat man dann immer schärfer betont, stellenweise geradezu bis zur Absurdität.<sup>57)</sup> Im Gegensatze zu der Bodmerei des Mittelalters bildet wie beim *foenus nauticum* die Abschliessung durch den Rheder oder Befrachter die Regel, die Nothbodmerei des Schiffers die Ausnahme.<sup>58)</sup> Eine Zeit lang mag dies Geschäft wirklich praktischen Bedürfnissen entsprochen haben, es ergänzte das noch wenig verbreitete Assekuranzwesen, ermöglichte die bei Schiff und Ladung als beweglichen Sachen sonst vielfach ausgeschlossene Bestellung einer Hypothek und eröffnete spekulativen Köpfen ein fruchtbares Feld zu Kreditoperationen, die den beengenden Schranken der Wuchergesetze nicht unterworfen waren. Mit der Aufhebung der gesetzlichen Zinsbeschränkungen, der Einführung der Schiffshypotheken und der grossartigen Entwicklung des Seeversicherungswesens hatte die ausgehende oder uneigentliche Bodmerei<sup>59)</sup> allen Boden verloren und es muss als eine rettende That angesehen werden, dass das D. H.G.B.<sup>60)</sup> dieselbe vollständig über den Haufen geworfen

<sup>56)</sup> Vgl. die Definitionen A. L.R. I. c. 2359. Portug. H.G.B. 1621. Wetb. v. Kooph. 569. S. auch Protokolle S. 2538 f.

<sup>57)</sup> Vgl. Ord. I. c. Art. 3 f., 15, 18. A. L.R. I. c. 2364, 2374, 2376 ff., 2414, 2417 ff. 2422 f. C. de C. 316—318, 331. Span. H.G.B. 819, 822 ff., 827 f., 837. Portug. H.G.B. 1626, 1628 f., 1638, 1641 f., 1657, 1665, 1671. Wetb. v. Kooph. 576, 586. H.G.B. v. Buenos Aires 1282, 1311, 1316. Ital. 594, 599, 602. Hervorzuheben ist besonders das Verbot der Verbodmung über den Werth und die amtliche Reduktion auf diesen, sowie das Verbot der Verbodmung eines versicherten Gegenstandes, beides nach Analogie der Ueber- und Doppelversicherung, das Verbot die noch nicht verdiente Fracht zu verbodmen, das Ristorno, die Konkurrenz des Versicherers bei dem Abandon des Geborgenen u. v. a.

<sup>58)</sup> Nach Ord. I. c. Art. 4 f. konnte selbst das Schiffsvolk Bodmerei auf seine Heuer nehmen. Die neueren Gesetze haben dies ohne Ausnahme untersagt, offenbar unter dem Einflusse der Versicherungstheorie.

<sup>59)</sup> Die Bezeichnung der Nothbodmerei als eigentliche und der Bodmerei des Rheders oder Befrachters als uneigentliche Bodmerei findet sich schon bei M. Pöhls, Darstellung des Seerechts III (1832) S. 818.

<sup>60)</sup> Ueber die Beweggründe vgl. besonders Protok. S. 2537 ff. Der Preuss. Entwurf geht noch von der uneigentlichen Bodmerei aus, verwirft aber die Vermischung mit der Versicherung und stellt (Motive S. 288 f.) den treffenden Satz auf: „Das Wesentliche ist vielmehr, dass das Darlehn ohne persönliche Verpflichtung des Bodmereinehmers lediglich auf die verbodmeten Gegenstände gegeben wird, wovon dann erst die Folge ist, dass der Bodmereigeber die Gefahr der Reise trägt, nach deren Vollendung die Rückzahlung erfolgen soll.“ Einige Reminiscenzen der früheren Auffassung waren indessen noch stehen geblieben und sind erst in der Kommission gefallen, so das Verbot der Ueberverbodmung (Art. 541, gegen 550), das Ristorno (Art. 548 f.), die Haftung des Schiffers für unrichtige oder ungenügende Angaben bei Abschluss des Vertrages (Art. 535, vgl. Protok. S. 2546 ff.) und seine Verpflichtung zu sofortiger Anzeige jedes Unglücksfalles (Art. 542, vgl. Protok. S. 2573 f.). D. H.G.B. 701 überlässt die uneigentliche Bodmerei den Landesgesetzen, von denen aber keins Gebrauch davon gemacht hat. Das Finnland. Seegesetz 132 hält die uneigentliche Bodmerei anhangsweise noch fest, dagegen ist sie im Norweg.

und zugleich die dem Mittelalter allein bekannte und dem praktischen Bedürfnisse der Gegenwart allein entsprechende eigentliche Bodmerei, die Nothbodmerei des Schiffers, deren praktische Bedeutung übrigens ebenfalls mehr und mehr im Schwinden begriffen ist, von der Verquickung mit Seedarlehen und Versicherungsvertrag befreiet und auf der alten Grundlage der deutschen Bodmerei wiederhergestellt hat.

---

und Schwed. Seegesetz aufgehoben. Ueber Belgien und Frankreich vgl. Anm. 52. — Franck in seiner Anm. 52 angeführten Schrift (S. 47, 54) zeigt sich noch so in der Versicherungstheorie befangen, dass er das D. H.G.B. wegen Vernachlässigung des für die Bodmerei wichtigsten Punktes, der Gefahrübernahme, tadelt und diese Lücke aus den Bestimmungen des Gesetzes über die Seeversicherung zu ergänzen bemüht ist.

---

## II. Das heutige Recht.<sup>1)</sup>

### § 47.

Bodmerei ist ein Darlehensgeschäft unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht oder Ladung, eingegangen für eine bestimmte Reise (Bodmereireise), nach deren Beendigung der Gläubiger (Bodmereigeber) Kapital und Prämie fordern kann, aber unter Beschränkung der Vollstreckbarkeit seiner Forderung auf den Werth des Pfandes.<sup>2)</sup> Die Bodmerei ist ein absolutes Handelsgeschäft (H.G.B. 271 Nr. 4) und daher subsidiär den allgemeinen Bestimmungen über Handelsgeschäfte (H.G.B. 271—336) unterworfen.

Bodmereinehmer kann nur der Schiffer als solcher, d. h. der zeitige Führer des Schiffes,<sup>3)</sup> sein; ob er blosser Setzschiffer oder Rheder oder Mitrheder ist, ob die Ladung ihm oder anderen gehört, ob er auf eigenen Entschluss oder auf Anweisung der Betheiligten handelt, thut nichts zur Sache (H.G.B. 700).

Nothwendige Voraussetzung ist, 1. dass das Schiff sich ausserhalb des Heimathshafens befindet, denn die sogenannte ausgehende Bodmerei ist unbedingt, selbst wenn Rheder und Befrachter den Auftrag ertheilt haben, ausgeschlossen; und 2. dass der Schiffer sich zum Zweck der Ausföhrung der Reise oder zum Zweck der Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse zu dem Geschäfte genöthigt sieht.<sup>4)</sup> Die Regel ist, dass diese

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch, 7. Titel (Art. 680—701). Preuss. Entw. Art. 534—585. Prot. S. 2537—2631, 4042—4066. — Sachlich stimmen mit dem D. H.G.B. im wesentlichen überein Norweg. Seegesetz v. 1860 c. 9, Schwed. Seegesetz v. 1864 §§ 126—141, Finnland. Seegesetz v. 1874 Art. 122—132. Litteratur: Lewis, Seerecht II S. 1—27. Behrend bei v. Holtzendorff, Rechtslexikon 3. Aufl. I 398. Ehrenberg, Beschränkte Haftung, 1. u. 2. Kapitel, besonders S. 42 ff., 179. Matthiass a. a. O. 105 bis 126. Beseler, Syst. d. deutsch. Priv.R., 3. Aufl., § 256. Gerber, Syst. d. deutsch. Priv.R. § 204.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 680. Norweg. 99. Schwed. 126. Finnl. Seeges. 122, 124. Das letztere (17) hat dem Rheder gegenüber nicht Exekutions-, sondern Abandonsystem. Bei der Nothbodmerei haben auch die S. 247 Anm. 52 angeführten Seerechte auf die fortune de mer beschränkte Haftung.

<sup>3)</sup> Vgl. Seemannsordnung v. 27. Dezbr. 1872 § 2. Strandungsordnung v. 17. Mai 1874 § 42. Kay, Law rel. to Shipmast. I 511. Ehrenberg a. a. O. 186, 196 f.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. 681. Ueber die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers in dieser Richtung vgl. S. 84 f. 99, Ehrenberg S. 46 ff., 50—59, 61 f., 183—193. Eine Beschränkung der

Voraussetzungen vor Abschliessung des Geschäfts durch eine Konsular- oder Gerichtsurkunde oder ein Schiffsrathprotokoll festgestellt werden. Die meisten ausländischen Seerechte behandeln eine derartige Feststellung als formelles Erforderniss der Nothbodmerei; <sup>5)</sup> nach deutschem Recht hat sie nur eine Bedeutung für den Beweis: die gesetzlichen Voraussetzungen gelten in diesem Falle als vorhanden, so lange nicht der Schuldner im Wege des Gegenbeweises die Unrichtigkeit jener Feststellung erwiesen hat, <sup>6)</sup> während ohne eine solche Urkunde dem Gläubiger die Beweislast obliegt. Zu den Voraussetzungen der Bodmerei gehört auch, dass der Schiffer sich innerhalb der Grenzen des Bedürfnisses gehalten hat. Immer aber hat der Bodmereigeber, seinen guten Glauben vorausgesetzt, nur die objektive Seite und nicht die subjektive Zweckmässigkeit der von dem Schiffer ergriffenen Maassregel zu prüfen, z. B. ob der Schiffer sonst keine Mittel zur Verfügung hat, ob ihm nicht etwa günstigere Kreditgeschäfte zu Gebote stehen, ob er die Bodmereigelder wirklich für den Zweck, für den sie erhoben sind, verwendet. <sup>7)</sup> Der Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen der Bodmerei befreit den Eigenthümer der verbodmeten Gegenstände von jeder Verbindlichkeit gegenüber dem Bodmereigeber wie dem Indossatar des an Order ausgestellten Bodmereibriefes, <sup>8)</sup> diesen bleibt nur die persönliche Klage gegen den Schiffer, der seine Befugnisse überschritten hat. <sup>9)</sup>

Gegenstand der Verbodmung <sup>10)</sup> kann das Schiff, oder die Fracht, oder Schiff und Fracht, oder Schiff, Fracht und Ladung sein; die Verbodmung der Ladung allein ist nur zulässig, wenn es sich ausschliesslich um das Interesse der Ladung handelt. Die Verbodmung einzelner Theile des Schiffes oder der

gesetzlichen Befugnisse des Schiffers durch den Rheder kann dem Bodmereigeber nur entgegengesetzt werden, wenn ihm die Kenntniss derselben nachgewiesen wird (D. H.G.B. 500). Vgl. Ehrenberg 198. Die Verbodmung der Ladung kann in der Regel nur in einem Zwischenhafen, in dem Abladehafen nur ganz ausnahmsweise geschehen. Vgl. Duhn in d. Zeitschr. f. Handelsr. XIV 153.

<sup>5)</sup> So wohl zuerst Barcelona 1435 c. 2 (Pardessus V 487). Heute C. de C. 312. Portug. H.G.B. 1394 (vgl. 1400). Wetb. v. Kooph. 579. Span. H.G.B. 826. Belg. revid. H.G.B. II Art. 156 f.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 686. Vgl. Protokolle S. 2561. Mit dem deutschen stimmt das englische und amerikanische Recht überein. Ebenso Finnl. Seegesetz 124.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. 497, 511. Finnland. Seegesetz 124. Vgl. Thöl, Ausgewählte Entscheidungsgründe S. 345. Ehrenberg a. a. O. 61 ff., 194 f. Kay, Law rel. to Shipp. I 541.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 687,4. Schwed. 130. Vgl. unten S. 254.

<sup>9)</sup> Vgl. D. H.G.B. 502. Wenn der Schiffer eine weitergehende Vollmacht besitzt (vgl. H.G.B. 498), oder wenn er selber Eigenthümer der verbodmeten Gegenstände ist, so kann er oder der Rheder sich selbstverständlich nicht darauf berufen, dass die Voraussetzungen der Bodmerei nicht vorhanden gewesen. Gleichwohl wird die Bodmerei durch diese Thatsachen nicht von dem Mangel geheilt, gegenüber den übrigen Gläubigern des Schuldners und dem Dritterwerber des verbodmeten Gegenstandes zeigt sich auch in diesem Falle, dass keine Bodmerei vorhanden.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. 509, 510, 681. Norweg. Seeges. 97. Finnl. Seeges. 122. England lässt die Verbodmung von Schiff und Fracht nicht zu, wenn es sich ausschliesslich um das Interesse der Ladung handelt, vgl. Ehrenberg 189.



Ladung ist ausgeschlossen,<sup>11)</sup> während andere Seerechte sie gestatten.<sup>12)</sup> Auch in Betreff der Fracht herrschen grosse Verschiedenheiten. Während das D. H.G.B. die selbständige Verbodmung wie der bereits verdienten so auch der erst durch die Weiterreise zu verdienenden Fracht erlaubt und nur die bereits der Seegefahr entzogene Fracht, d. h. die Fracht für Güter, welche ihren Bestimmungsort schon erreicht haben, ausschliesst, verbieten manche ausländische Seerechte, offenbar unter dem Einflusse der Assekuranzidee, die Verbodmung der erst noch zu verdienenden Fracht,<sup>13)</sup> manche wollen überhaupt von der Frachtverbodmung nichts wissen, nehmen aber bei Verbodmung des Schiffes stillschweigende Mitverbodmung der Fracht an.<sup>14)</sup> Nach D. H.G.B. gilt eine solche nur bei der Verbodmung von Schiff und Ladung als mitinbegriffen.<sup>15)</sup>

Die Prämie kann als fester Betrag oder als Zeitprämie vereinbart werden.<sup>16)</sup> Ihre Höhe unterliegt keiner gesetzlichen Beschränkung (H.G.B. 682,1). Die Zinsen gelten im Zweifel als in der Prämie mitenthalten (H.G.B. 682,2).

Die Form des Bodmereivertrages ist nothwendig schriftlich.<sup>17)</sup> Er wird geschlossen durch das Geben und Nehmen des von dem Schiffer ausgestellten Bodmereibriefes.<sup>18)</sup> Die meisten ausländischen Seerechte stellen für den letzteren gewisse Formvorschriften auf, von deren Beobachtung seine Gültigkeit abhängt.<sup>19)</sup> Dagegen schreibt D. H.G.B. 684 nur vor, was auf Verlangen des Gläubigers in die Urkunde aufgenommen werden müsse. Es genügt daher, wenn der Bodmereibrief alles enthält, was zum Wesen einer Geschäftsurkunde und zum Wesen eines Bodmereivertrages gehört:<sup>20)</sup> also 1. Ausstellungsort und

<sup>11)</sup> Dies ergibt sich aus dem Wortlaute der in der vorigen Anmerkung angeführten Artikel. Die Artikel 510 und 734 unterscheiden ausdrücklich „Verbodmung der Ladung“ und „Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung“. Vgl. Ehrenberg S. 244 Anm. 10, der aber in Betreff der Ladung (S. 101 Anm. 6) anderer Meinung ist. Das Norweg. Seegesetz § 97 bestimmt, dass, wenn ein Mitheder oder ein Ladungsbetheiligter dem Schiffer den auf ihn fallenden Theil der aufzubringenden Summe zur Verfügung stellt, sein Antheil von der Bodmerei frei bleibt.

<sup>12)</sup> So schon das Mittelalter, ferner Ordonn. v. 1681 III 5 Art. 2. C. de C. 315. Portug. H.G.B. 1637. Wetb. v. Kooph. 574. Span. H.G.B. 817, 818. Belg. rev. H.G.B. II Art. 157. Russ. H.G.B. 949. Schwed. 126. Ital. 593.

<sup>13)</sup> Ordonn. v. 1681 III 5 Art. 4. C. de C. 318, 320. Portug. H.G.B. 1642. Wetb. v. Kooph. 578. Span. H.G.B. 819. Vgl. Ehrenberg 245.

<sup>14)</sup> So schon Barcelona 1435 c. 3 (Pardessus V 489), Ordonn. v. 1681 III 5 Art. 7. Vgl. C. de C. 320. Portug. H.G.B. 1643. Span. H.G.B. 818, 820.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. 681. Schwed. 128. Finnl. 122. Ebenso England, vgl. Kay a. a. O. I 556. Samml. d. Entsch. d. O.App.G. zu Lübeck III 585 f.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. 688.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. 683. Vgl. Ordonnance v. 1681 III Tit. 5 Art. 1. In dem unbedingten Erforderniss der Schriftlichkeit stimmen alle neueren Seerechte überein.

<sup>18)</sup> Vgl. Bd. II S. 162 ff. Die zunächst einseitig ausgestellte Urkunde des Bodmereinehmers gewinnt erst durch die Annahme von Seiten des Gläubigers den Charakter einer zweiseitigen Vertragsurkunde.

<sup>19)</sup> C. de C. 311. Span. H.G.B. 814. Portug. H.G.B. 1622 f. Wetb. v. Kooph. 570. Finnl. Seeges. 126. Ital. 590.

<sup>20)</sup> Vgl. M. Pöhls a. a. O. III 827 ff. Für England vgl. Pritchard a. a. O.

Datum,<sup>21)</sup> sowie die Unterschrift des Bodmereinehmers, 2. Benennung des Bodmereigebers, des Kapitals, der Prämie,<sup>22)</sup> des verbodmeten Gegenstandes,<sup>23)</sup> des Schiffs, der Bodmereireise,<sup>24)</sup> endlich direkte oder indirekte Angabe, dass das Geschäft als Bodmereigeschäft beabsichtigt ist.<sup>25)</sup> Fehlt es an einem dem Gesetze genügenden Bodmereibriefe, so ist das Geschäft als ein blosses Darlehensgeschäft zu behandeln<sup>26)</sup>: der Gläubiger hat statt der Prämie im Zweifel nur die kaufmännischen oder landesüblichen Zinsen zu fordern,<sup>27)</sup> ein Pfandrecht steht ihm an sich nicht zu,<sup>28)</sup> soweit er nicht dem Rheder gegenüber die Rechte eines Schiffsgläubigers erlangt;<sup>29)</sup> die Haftung des Rheders oder des Befrachters bleibt eine unpersönliche.<sup>30)</sup>

Der Bodmereibrief ist an und für sich ein Rektapapier, aber ein Präsentationspapier.<sup>31)</sup> Der Bodmereigeber kann die Ausstellung in mehreren Exemplaren verlangen, von denen dann jedes die Zahl der Duplikate anzugeben hat

II S. 631 ff. und Entscheidung des Court of Admiralty v. 1879, Zeitschr. f. H.R. XXVI 508. M. Pöhls a. a. O. 871. Kay a. a. O. I 514 ff. Norweg. 98. Schwed. 129. In Frankreich nimmt man neuerdings für das Verhältniss zu dritten Personen dasselbe an und legt dem Erforderniss der schriftlichen Auktorisation nur eine Bedeutung für das interne Verhältniss zwischen Schiffer und Ladungsinteressenten bei. Vgl. die Citate bei Ehrenberg a. a. O. 57 Anm. 34.

<sup>21)</sup> Nach dem Ausstellungsorte richtet sich das anzuwendende Recht, nach dem Ausstellungsdatum wird die Prioritätsfrage entschieden. Vgl. Motive zu Preuss. Entw. 538.

<sup>22)</sup> Die Prämie gehört zum Wesen des Geschäfts. D. H.G.B. 680. Anderer Meinung für das ältere Recht M. Pöhls a. a. O. III 835.

<sup>23)</sup> Es ist daher nicht nöthig mit Lewis a. a. O. II 6 zu untersuchen, was als verbodmet anzusehen sei, wenn der Bodmereibrief hierüber nichts enthält.

<sup>24)</sup> Denn danach bestimmt sich im Zweifel Zahlungsort und Zahlungszeit.

<sup>25)</sup> Das Wort „Bodmeret“ ist nicht nothwendig, wenn die Sache sich aus dem Inhalt mit genügender Bestimmtheit ergibt.

<sup>26)</sup> D. H.G.B. 683. Portug. H.G.B. 1624. Wetb. v. Kooph. 572.

<sup>27)</sup> Falls nicht vertragsmässige Zinsen neben der Prämie abgemacht sind. Da der Rheder ein Kaufmann ist, so sind die von dem Schiffer für ihn abgeschlossenen Kreditgeschäfte als Handelsgeschäfte anzusehen (273) und daher im Zweifel mit 6 % Zinsen zu berechnen (287). Ob dies auch von den für Rechnung eines Befrachters geschlossenen Kreditgeschäften gilt, ist eine quaestio facti. Allerdings wird von Lewis (oben S. 41) die Ansicht vertreten, dass auch der Rheder nicht immer Kaufmann sei, wir können dem aber nicht zustimmen, da der Betrieb des Fischfangs nicht zum „Erwerb durch die Seefahrt“ zu rechnen ist, von einem „Rhedereibetrieb auf Fischfang“ demnach nicht gesprochen werden kann (450). Der Schleppschiffahrtbetrieb ist aber entschieden als Frachtgeschäft und die Schlepptschiffrederei als Handelsunternehmung zu betrachten. Vgl. Thöl, H.R. III 6 f. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen VI 99 f. Dass die Vorschriften des Bundesraths über die Registrirung der Kauffahrteischiffe (R.Ges.Bl. 1873 S. 367 ff.) die zur grossen Seefischerei bestimmten Schiffe ebenso wie die Schlepper als zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Schiffe bezeichnen, ist eine für die Auslegung des Gesetzes gleichgültige Verwaltungsmaassregel.

<sup>28)</sup> Pfandrechte an beweglichen Sachen sind regelmässig nur als Faustpfand zulässig, das Bodmereipfandrecht bildet eine privilegierte Ausnahme.

<sup>29)</sup> Vgl. unten Abschnitt 7 § 57.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. 452, 1, 498, 502, 506. Vgl. oben S. 45 ff., Ehrenberg a. a. O. 178 f.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. 689. Vgl. Bd. II S. 160.

(H.G.B. 687). Auf Verlangen des Bodmereigebers muss der Bodmereibrief als Orderpapier ausgestellt werden.<sup>32)</sup> Er gehört in diesem Falle zu den sieben im Handelsgesetzbuche anerkannten Orderpapieren (H.G.B. 301—303) und kann von dem Bodmereigeber durch Indossament übertragen werden (H.G.B. 687,3). Erfahrungsgemäss dienen diese Indossamente im Handelsverkehr nur zum Inkasso,<sup>33)</sup> weshalb das Gesetz die bei den Orderpapieren öffentlichen Glaubens sonst nicht vorkommende Beschränkung eintreten lässt, dass dem Indossatar die Einrede ungehöriger Begründung des Bodmereigeschäfts auf Seiten des Schiffers entgegengesetzt werden kann.<sup>34)</sup>

Fällig ist die Bodmereichuld, wenn nichts anderes vereinbart ist, am achten Tage nach der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen oder, wenn die Reise in einem anderen Hafen endigt, am achten Tage nach der definitiven Einstellung der Reise;<sup>35)</sup> ist dieser Tag ein Sonntag oder allgemeiner Feiertag, so an dem nächsten Werktag darauf (H.G.B. 329). Ist die Prämie als Zeitprämie vereinbart, so läuft dieselbe bis zur Zahlung fort (H.G.B. 688,3). Ist ein fester Betrag als Prämie bedungen, so hat der Schuldner Kapital und Prämie vom Fälligkeitstage an mit 6  $\frac{0}{10}$  zu verzinsen.<sup>36)</sup> Die durch vorzeitige Einstellung der Reise herbeigeführte frühere Zahlung begründet keinen Anspruch auf Ermässigung der Prämie.<sup>37)</sup>

Die Bodmereichuld ist eine Holschuld. Zahlungsort ist im Zweifel der Ort, wo die Reise endigt (H.G.B. 688,1, 699,2).

Der Bodmereibrief ist ein Präsentationspapier: die Zahlung hat nur an den legitimirten Inhaber des Bodmereibriefes und nur gegen Rückgabe des quittirten Papiers zu erfolgen (H.G.B. 689). War der Bodmereibrief in mehreren Exemplaren ausgefertigt, so genügt schon ein Exemplar für Legitimation und

<sup>32)</sup> D. H.G.B. 685. Vgl. C. de C. 313. Span. H.G.B. 815. Portug. H.G.B. 1632. Wetb. v. Kooph. 573. Belg. rev. H.G.B. II Art. 162. Ital. 592. Schwed. 130. Finnl. 126. In England wurde der Bodmereibrief bisher von den Billigkeitsgerichtshöfen als Orderpapier zugelassen, noch common law nicht, vgl. Pritchard a. a. O. II S. 635.

<sup>33)</sup> Vgl. Protok. S. 2577. Neues Archiv f. H.R. v. Voigt u. Heinichen I 483.

<sup>34)</sup> S. oben S. 251. Brunner (oben Bd. II S. 189 ff.) scheint dies übersehen zu haben. Vgl. Voigt in seinem Neuen Archiv f. H.R. I 479 ff.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. 688,1, 699,2. Norweg. 100, Schwed. 131 und Finnl. 128 setzen die Frist auf 14 Tage fest. So lange das Schiff in einem Zwischenhafen liegt und sich zum Wiederauslaufen bereit hält, ist die Reise nicht eingestellt. Die Einstellung muss durch äussere Maassregeln, wie Beginn der Löschung oder der Abtakelung u. dgl., zum Ausdruck gebracht sein. Der Tag selbst, an welchem das Schiff den Bestimmungshafen erreicht oder in einem anderen Hafen die Reise einstellt, wird nicht mitgezählt (H.G.B. 328,1).

<sup>36)</sup> D. H.G.B. 688,2. 287. Vgl. Norweg. 100. Schwed. 131. Finnl. 128. Die Zinsen sind keine Verzugszinsen, denn die Bodmereichuld ist eine Mahnschuld. Es liegt hier einer der bei Präsentationspapieren seltenen Ausnahmefälle vor, dass schon vor Eintritt der Präsentation von dem Betrage der Forderung Zinsen laufen. Vgl. Brunner in Bd. II S. 155 f., 158. Anders Belg. rev. H.G.B. II Art. 161.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. 699,2. Vgl. 334,2. Norweg. Seeges. 104.

Quittung.<sup>38)</sup> Werden aber mehrere Exemplare von verschiedenen Personen präsentirt, so sind sämtliche Präsentanten zurückzuweisen, bis durch Uebereinkunft oder rechtskräftiges Erkenntniss festgestellt ist, wem die Forderung zusteht.<sup>39)</sup> In diesem Falle ist der Schuldner befugt, die geschuldete Summe gerichtlich oder in anderer sicherer Weise, zu hinterlegen.<sup>40)</sup> Dieselbe Befugniß hat er, wenn sich nach eingetretener Fälligkeit kein Gläubiger meldet.<sup>41)</sup> In beiden Fällen befreiet ihn die Hinterlegung von der Verpflichtung zu weiterer Verzinsung oder zur Fortentrichtung der Zeitprämie.<sup>42)</sup>

Noch vor Eintritt der Fälligkeit kann der Gläubiger, sobald das Schiff den Bestimmungshafen erreicht oder in einem andern Hafen die Reise eingestellt hat, zu seiner Sicherung die Beschlagnahme der verbodmeten Gegenstände verlangen.<sup>43)</sup>

Nach Eintritt der Fälligkeit kann der legitimirte Inhaber des Bodmereibriefes auf Erfüllung klagen. Des Nachweises der vergeblichen Präsentation bedarf es nicht, da die Fälligkeit ohne die Mahnung eintritt und die Zinsen (oder die fortgesetzte Zeitprämie) nicht den Charakter von Verzugszinsen haben.<sup>44)</sup> Aber dem Kläger, der nicht präsentirt hat, fallen, wenn der Beklagte seine Verpflichtung sofort anerkennt, die Prozesskosten zur Last.<sup>45)</sup>

Die Klage geht auf Zahlung der gesammten Bodmereischuld nebst Kosten, bei Vermeidung der Exekution in das Pfand.<sup>46)</sup> Beklagter ist der Eigenthümer des verbodmeten Gegenstandes, also der Rheder, wenn Schiff oder Fracht verbodmet ist, der Ladungseigenthümer bei verbodmeter Ladung; der Rheder auch dann, wenn er das Schiff einem ihm für diesen Schaden ersatzpflichtigen Ausrüster (armateur) überlassen hat,<sup>47)</sup> und ebenso der Ladungsinteressent auch in den Fällen, wo die Bodmerei als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft anzusehen ist.<sup>48)</sup> Sind verschiedene Gegenstände

<sup>38)</sup> Vgl. auch Finnl. Seeges. 126.

<sup>39)</sup> D. H.G.B. 689 f. Finnl. Seeges. 129.

<sup>40)</sup> D. H.G.B. 690. Bei aussergerichtlicher Hinterlegung kann der Schuldner auf Kosten des Gläubigers eine öffentliche Urkunde über die Hinterlegung und deren Veranlassung ausfertigen lassen. Die verschiedenen Präsentanten sind von der Hinterlegung zu benachrichtigen. Die Hinterlegung kann auch noch im Prozessstadium geschehen. Vgl. Civ.Pr.O. f. d. Deutsche Reich § 72. — Sind die mehreren Exemplare des Bodmereibriefes nicht vorschriftsmässig mit Angabe der Zahl der Duplikate versehen, so gilt jedes Exemplar als selbständiger Bodmereibrief, vorbehaltlich der Befugniß des Schuldners, das Geschäft wegen Uebermaasses anzufechten (H.G.B. 687,2, 4) oder den Bodmereigeber wegen Betruges ersatzpflichtig zu machen. Vgl. Prot. S. 2577.

<sup>41)</sup> Der Fälligkeitstermin gilt zu Gunsten beider Theile (vgl. H.G.B. 334), der Schuldner hat also das Recht der Zahlung, sobald der Gläubiger in mora accipiendi ist.

<sup>42)</sup> Vgl. Prot. S. 2585.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. 692,2. Norweg. 100. Schwed. 135. Vgl. Ehrenberg S. 109 ff.

<sup>44)</sup> Vgl. Brunner in Bd. II S. 158. S. auch oben Anm. 36.

<sup>45)</sup> Civ.Pr.O. f. d. Deutsche Reich § 89.

<sup>46)</sup> Ungenügend formulirt D. H.G.B. 697. Vgl. Ehrenberg a. a. O. 124 ff.

<sup>47)</sup> Vgl. Ehrenberg a. a. O. 171.

<sup>48)</sup> Die Bestimmung H.G.B. 510 bezieht sich nur auf das innere Verhältniss zwischen

verbodmet, so kann gegen den Eigenthümer jedes derselben auf das Ganze geklagt werden, vorbehaltlich seines Rückgriffsrechts gegen seine Mitschuldner.<sup>49)</sup> Die Klage gegen den Rheder kann gegen diesen oder gegen den Schiffer als seinen Vertreter angestellt werden; die Klage gegen den Ladungseigenthümer vor Auslieferung der Güter nur gegen den Schiffer als Vertreter dessen, den es angeht, nach der Auslieferung nur gegen den Ladungsempfänger als Eigenthümer oder ebenfalls als Vertreter dessen den es angeht, aber nur so lange sich die Güter noch in seinem Gewahrsam oder bei einem für ihn besitzenden Dritten befinden.<sup>50)</sup> Gegen den redlichen Dritterwerber der Ladung hat der Gläubiger keine Klage,<sup>51)</sup> dagegen hat er wegen Schiff und Fracht die Rechte eines Schiffsgläubigers.<sup>52)</sup>

Zahlt der Beklagte nicht, so steht dem Gläubiger nach den im 7. Abschnitt zu erörternden Grundsätzen die Exekution in die verbodmeten Gegenstände zu.<sup>53)</sup> Reichen diese zu seiner Befriedigung nicht hin, so hat der Gläubiger den Ausfall zu tragen, ohne Rücksicht darauf, ob der Minderwerth durch die Gefahren der Seereise oder durch andere Einflüsse herbeigeführt ist,<sup>54)</sup> oder ob

---

Verfrachter und Befrachter, der Gläubiger hält sich an den Ladungsinteressenten und überlässt es diesem, nachdem er durch Zahlung oder durch Zwangsverkauf geschädigt ist, den Verfrachter auf Ersatz in Anspruch zu nehmen. Vgl. Ehrenberg S. 83, 191. Uebrigens gestattet das englische Recht dem verklagten Ladungseigenthümer in diesem Falle nicht blos den Rückgriff gegen den Rheder, sondern es räumt ihm auch, wenn, was unter Umständen vermuthet wird, Schiff und Fracht mitverbodmet sind, das beneficium excussionis ein. Vgl. Kay a. a. O. I 549, 557, 565 ff.

<sup>49)</sup> D. H.G.B. 692,1. Schwed. 135. Vgl. Ehrenberg S. 128 f. England (vgl. Kay I 557) und das Belg. rev. H.G.B. 160 gestatten die Einrede der Theilung, ebenso nach Analogie des Art. 97 (vgl. oben Anm. 11) wohl auch das Norweg. Seegesetz.

<sup>50)</sup> D. H.G.B. 697,2. Vgl. Ehrenberg S. 37 f., 112—122, 264 f., der S. 117 mit Recht darauf aufmerksam macht, dass nach Auslieferung der Güter der Ladungsempfänger passiv legitimirt ist, gleichviel ob die Güter ihm gehören oder von ihm für einen Dritten verwahrt werden.

<sup>51)</sup> D. H.G.B. 697,3. Schwed. 139. Ueber die Frage nach der Haftung des von der Schuld unterrichteten Dritterwerbers vgl. unten Abschnitt 7 § 58.

<sup>52)</sup> Vgl. unten Abschnitt 7 § 57.

<sup>53)</sup> Dem Exekutionssystem huldigen gleich dem D. H.G.B. England, Schweden und Norwegen, die übrigen nur bei Ankunft in verschlechtertem Zustande (Partialverlust), während sie sonst dem Abandonsysteme folgen. Vgl. Ehrenberg S. 42, 44 f.

<sup>54)</sup> D. H.G.B. 680, 691. Norweg. Seeges. 99, 100. Der Bodmereigläubiger leidet durch die Werthverringernng in Folge besonderer Haverei und durch das Vorzugsrecht der Vergütungen für grosse Haverei. Er würde also doppelt zahlen, wenn ihm noch besondere Beiträge zu den verschiedenen Havereien auferlegt würden (vgl. D. H.G.B. 725 a. E., Wetb. v. Kooph. 589, Finnl. 123, Schwed. 134, für England und Nordamerika vgl. M. Pöhls a. a. O. III 874, 876. Pritchard a. a. O. S. 35 Nr. 33 f., S. 632 Nr. 1433), wie Guidon de la mer c. 19 § 5 (Pardessus II 425), Ordonnance v. 1681 III Tit. 5 Art. 16, C. de C. 330, Span. H.G.B. 834, Belg. rev. H.G.B. II Art. 167, Ital. 603 theils für die gemeinsame, theils auch für die besondere Haverei verlangen.

das Pfand von vorn herein einen geringeren Werth gehabt hat.<sup>55)</sup> Mit dem Untergange des Pfandes erlischt die Forderung.<sup>56)</sup>

Die Bodmereiforderung ist eine nur mit der *actio in rem scripta* geltend zu machende und nur gegen die verbodmeten Gegenstände als Haftgut zu vollstreckende Forderung.<sup>57)</sup> In folgenden Fällen tritt neben oder statt der unpersönlichen eine persönliche Haftung ein:<sup>58)</sup>

1. Der Schiffer hat mit aller Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände zu sorgen und darf ohne dringende Gründe keine Handlung vornehmen, durch welche die Gefahr für den Gläubiger grösser oder anders wird, als er bei Abschluss des Vertrages erwarten durfte. Der Schiffer haftet für den durch Zuwiderhandlung entstehenden Schaden.<sup>59)</sup>

2. Wenn der Schiffer die Bodmereireise willkürlich verändert oder nach Beendigung der Reise, ohne durch das Interesse des Gläubigers veranlasst zu sein, die verbodmeten Gegenstände von neuem einer Seegefahr aussetzt, oder wenn er die verbodmete Ladung ohne Zahlung oder Sicherheitsbestellung ausliefert,<sup>60)</sup> so ist er dem Gläubiger für den ganzen Schaden verantwortlich, soweit er nicht beweist, dass der diesen treffende Verlust ohnedies eingetreten sein würde, sei es weil die Güter schon damals minderwerthig waren, sei es weil der seither eingetretene Schade sie auch ohne die gerügte Handlung des Schiffers hätte treffen müssen.<sup>61)</sup> Schäden und Verluste nach der unberechtigten Auslieferung fallen dem Schiffer unbedingt zur Last.

3. Der Rheder haftet in den beiden vorerwähnten Fällen neben dem Schiffer mit Schiff und Fracht; hat er die Handlungen des Schiffers angeordnet, so auch mit seinem Landvermögen.<sup>62)</sup>

4. Der Ladungsempfänger, welcher die verbodmeten Güter in Kenntniss von der darauf haftenden Schuld annimmt, wird dem Gläubiger, soweit dieser aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, für den

<sup>55)</sup> Ist der Bodmereigeber durch betrügliche Vorstellungen des Schiffers oder eines Dritten zu dem übermässigen Kredite bewogen worden, so steht ihm die *actio doli* auf Ersatz zu. Vgl. Anm. 61 und über die abweichenden Seerechte oben S. 247 f.

<sup>56)</sup> D. H.G.B. 680. Norweg. Seeges. 99. Finnl. Seeges. 122. Ueber den abweichenden Standpunkt anderer Seerechte vgl. oben S. 247.

<sup>57)</sup> Vgl. Ehrenberg S. 111. Sohm in Grünhuts Zeitschr. f. d. Priv.- und öffentliche Recht der Gegenwart V 34.

<sup>58)</sup> Vgl. Ehrenberg S. 13.

<sup>59)</sup> D. H.G.B. 693, 479. Vgl. C. de C. 326. Wetb. v. Kooph. 587. Norweg. Seeges. 103. Finnl. Seeges. 127. Schwed. 136. Vgl. oben S. 76.

<sup>60)</sup> Vgl. Wetb. v. Kooph. 584, 587, 590. Portug. H.G.B. 1655, 1658. Finnl. Seeges. 127 f. Schwed. 137, 140. Pritchard a. a. O. II 634 Nr. 1459 f.

<sup>61)</sup> D. H.G.B. 694, 695. Norweg. Seeges. 103 und Finnl. Seeges. 125 bestimmen noch ausdrücklich die persönliche Haftung des Schiffers, welcher den Bodmereigeber durch falsche Vorspiegelungen zu einem den Werth der verbodmeten Gegenstände übersteigenden Darlehen veranlasst hat. Der Preuss. Entw. 535 bezweckte eine ähnliche Bestimmung, die aber von der Kommission abgelehnt wurde, da in solchen Fällen die *actio doli* genügt. Vgl. Prot. S. 2546 ff.

<sup>62)</sup> Ebd. 696, 452, 1, 3, 479, 2, 3. Vgl. Ehrenberg 245 f., 300, 306 f., 310 ff.

Ausfall verhaftet,<sup>63)</sup> „insoweit als der Gläubiger, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können“ (H.G.B. 698). Das verpflichtende Moment liegt, wie bei dem Eintritt des Ladungsempfängers in den Frachtvertrag, in der wissentlichen Annahme der Güter;<sup>64)</sup> er hat es in der Hand, sich durch Verweigerung der Annahme oder durch sofortige Zahlung freizumachen. Sind die Güter im Besitze des Ladungsempfängers untergegangen, so haftet dieser, wenn er nicht beweist, dass der Untergang auch ohne die Auslieferung hätte eintreten müssen. Erweisen sie sich als minderwerthig, so muss er, um sich von der Haftung zu befreien, entweder nachweisen, dass dies schon vor der Auslieferung der Fall gewesen, oder dass die Werthverringerung auch ohne die Auslieferung eingetreten wäre. Hat er endlich die Güter an einen Dritten veräußert und sie dadurch der Verfolgung des Gläubigers entzogen, so haftet er dem letzteren für die ganze Schuld oder doch in Höhe des von ihm (dem Schuldner) zu erweisenden Werthes, den die Güter zur Zeit der Auslieferung gehabt haben.

Die Bodmereiforderung verjährt sowohl gegenüber den ursprünglichen Schuldnern als auch hinsichtlich der persönlichen Haftung des Schiffers, des Rheders und des Ladungsempfängers in einem Jahre.<sup>65)</sup> Die Verjährung beginnt mit dem Tage nach Eintritt der Fälligkeit (H.G.B. 908,4, 909).

Im Gegensatz zu den unter der Herrschaft des *foenus nauticum* stehenden Seerechten, welche dem Gläubiger nur die Seegefahr auferlegen und, wenn die Reise unterbleibt, *Ristorno* eintreten lassen,<sup>66)</sup> hat es auf die Bodmerei des D. H.G.B. keinen Einfluss, wenn die Bodmereireise noch vor dem Antritt aufgegeben wird. Kapital und Prämie können in diesem Falle sofort verlangt werden; nur muss sich der Bodmereigeber dann einen den Umständen angemessenen Abzug an der Prämie gefallen lassen.<sup>67)</sup>

<sup>63)</sup> Nur für den durch die sämtlichen verbodmeten Gegenstände nicht gedeckten Ausfall. Die solidarische Verhaftung der verbodmeten Gegenstände (H.G.B. 692) überträgt sich nicht auf ihn. Vgl. Prot. 4056—4063.

<sup>64)</sup> Vgl. Finnl. Seeges. 128. Schwed. 140. S. unten Abschn. 7 § 58.

<sup>65)</sup> D. H.G.B. 906, 907, 909. Norweg. Seeges. 102. Das Mittelalter hatte Verjährung von Jahr und Tag, neuere Seerechte fünf Jahre (C. de C. 432. Span. H.G.B. 997), drei Jahre (Belg. II 235). Verjährung von 6 Monaten bis zu 2 Jahren, je nach der Entfernung, bestimmen für das Pfandprivilegium Port. H.G.B. 1857 und Wetb. v. Kooph. 745, während das letztere Art. 743 die persönliche Forderung einer fünfjährigen Verjährung unterwirft.

<sup>66)</sup> S. oben S. 248 Anm. 57.

<sup>67)</sup> D. H.G.B. 699,1. Der Grund liegt darin, dass der Bodmereigeber die Gefahr des Pfandes von dem Augenblicke des Vertragsabschlusses an zu tragen hat, wofür er eine Assekuranzprämie beanspruchen kann. Der preuss. Entw. 548 f. hält noch am *Ristorno* fest (vgl. Prot. 2593 ff., 4064 ff.), ebenso Norweg. 104, Schwed. 141 u. Finnl. 131. Vgl. Kay, Law rel. to Shipm. I 521.

## Abschnitt 5.

# Die Haverei.<sup>1)</sup>

(Von Herrn Professor Dr. R. Schröder zu Strassburg im Elsass.)

## I. Grundbegriffe.

### § 48.

Haverei (schwed. haveri, franz., ital. avarie, span. averia, engl. average) ist heute jede aussergewöhnliche Beschädigung an Schiff oder Ladung, sei es unmittelbar durch Werthverminderung oder Untergang einzelner Theile, sei es mittelbar durch entstehende Unkosten. Das Wort kommt zuerst im 13. und 14. Jahrhundert in Italien und Spanien vor, und zwar in engster Verbindung mit dem zur Rettung aus gemeiner Gefahr vorgenommenen Seewurfe: es bezeichnet im Gegensatze zu den geworfenen Gütern (*iactum, iactum havere*, d. h. geworfene Habe) die durch absichtliche Beschädigung des Schiffes oder andere Rettungsmaassregeln entstandenen Schäden und Unkosten.<sup>2)</sup> Einzig aus diesem Sprachgebrauche

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch, 8. Tit., 1. Abschn. (Art. 702—735). Preuss. Entw. Art. 551 bis 594. Prot. S. 2632—2800, 4074—4129, 4133—4139, 4211—4226. C. de C. 397—429. Span. H.G.B. 930—967. Portug. H.G.B. 1812—1853. Wetb. v. Kooph. 696—740. Russ. H.G.B. 959—986. Norweg. Seeges. §§ 67—77. Schwed. 142—170. Finnl. 133—153. Belg. II Art. 99—119. Ital. H.G.B. v. 1882 §§ 642—659. Litteratur: Lewis II 23—81. v. Kaltenborn II 51—231. M. Pöhls, Darst. d. Seerechts II 625—715. Benecke-Nolte, Syst. d. Seeasssekuranz- u. Bodmereiwesens II 566—845. Tecklenborg, Ueber Bodmerei u. Havariegrosse S. 154—275. Behrend bei v. Holtzendorff, Rechtslexikon 3. Aufl. II S. 299 f. Wilda bei Weiske, Rechtslexikon V 186—199. Ehrenberg, Beschr. Haft. Kap. 1 u. 2 (besonders § 12). Heise, H.R. 375—392. Gareis, H.R. 585—592. Mittermaier, Grunds. d. deutsch. Priv.R. 7. Aufl. §§ 314—318. Beseler, Syst. d. deutsch. Priv.R. 3. Aufl. § 258. Dernburg, Lehrb. d. preuss. Priv.R. II (1878) § 258. Ueber England vgl. Abbott (Lord Tenterden), Treatise on the law rel. to Merchant Ships and Seamen, 11. edit. b. W. Shee (1867), S. 521—556. Arnould, On the law of marine insurance, 4. ed. b. Maclachlan (1872) II 755—822. Pritchard, Digest of the law and practice of the high Court of Admiralty, 2. ed., S. 24—30, 1005 f.

<sup>2)</sup> Genueser Statuten für Pera, 2. Hälfte des 13. Jahrh., Buch V c. 25 (Misc. di storia Italiana XI 752. Pardessus VI 593): *iactum facere vel averias seu expensas facere*.



erklärt sich die aus der Ordonnanz von 1681 (III Tit. 7, 8) in den Code de commerce (II Tit. 11, 12) und von da in andere Gesetzbücher übergegangene, rechtlich ganz unbegründete Unterscheidung von „avaries“ und „jet“. <sup>3)</sup> Daraus ergibt sich zugleich die Unmöglichkeit, das Wort aus dem mittelalterlich lateinischen „havere“ oder „avere“ (v. habere, Habe, avoir) abzuleiten, während die früher vielfach beliebte Erklärung aus „Hafen“ geradezu widersinnig erscheint. Das Wort ist vielmehr aus dem arabischen „áwâr“ (Gebrechen, Beschädigung) in das Italienische und Spanische übergegangen und von da aus in die germanischen Sprachen vorgedrungen. <sup>4)</sup>

Ist die Beschädigung durch Zufall entstanden, so finden lediglich die Grundsätze des bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts vom Tragen der Gefahr Anwendung: jeder trägt den Schaden, der seine Sache betroffen hat, es liegt eine einfache oder besondere Haverei (avaries simples, avaries particulières, particular average) vor. <sup>5)</sup> Nicht anders ist es, wenn die Beschädigung unmittelbar durch böswillige Handlung oder Fahrlässigkeit eines Dritten, z. B. des Schiffers oder einer Person der Schiffsbesatzung, veranlasst ist; auch hier trägt jeder seinen Schaden besonders, denn dass er von dem Schuldigen und

— — — possit fieri illud iactum et ille avarie sive experiri (l. expensae) possint fieri, et illud iactum sive avarie ille debeat seu debeant emendari per solidum et libram de ere (l. eo) quod in ipsa navi vel ligno erit, et de valimento ipsius navis vel ligni. Consolato del mare c. 86 (Pardessus II 126. Travers Twiss III 192) von dem Freigut der Schiffsmannschaft: „no paga lo git, ne averies“. Vgl. ebd. c. 239. In dem Venetian. Seestatut v. 1255 c. 108 (Pardessus V 53) kommt bereits „comune avere“ vor, ähnlich in dem Statut v. Cataro aus dem 14. Jahrh., c. 379 (ebd. 97): „dividatur per avariam“. Du Cange-Henschel, Glossarium I 475 erklärt avaria mit tributum, contributio.

<sup>3)</sup> Es ist damit ähnlich gegangen wie mit bottomry und respondentia. Vgl. S. 245 Anm. 40.

<sup>4)</sup> Vgl. Diez, Etymologisches Wörterbuch der romanischen Sprachen, 3. Aufl. I 40. Dozy u. Engelmann, Glossaire des mots espagnols et portugais dérivés de l'arabe, 2. édit., 1869 S. 217 u. averia. Lawe, Arabic-english lexicon, B. I part. V p. 2195 a. Die von Dozy, Supplément aux dictionnaires arabes (1881) S. 189 für die technisch-seerechtliche Bedeutung unseres Wortes beigebrachten Belege gehören dem modernen Arabisch an und könnten aus dem levantinischen Sprachgebrauch in dasselbe eingewandert sein. Ich verdanke diese Mittheilung Herrn Professor Euting in Strassburg, der auch auf das persische áwâre (Buch der Einnahmen und Ausgaben, Rechnungsbuch, statistische Tabelle) aufmerksam macht (Zenker, Dictionn. turc-arabe-persan 1866 I 110 c), aber mit dem Bemerkn, dass ein Uebergang aus dem Persischen in das Arabische kaum anzunehmen sei. Die Verstümmelung in „varea“, die sich in italienischen Statuten des 13. und 14. Jahrh. findet (vgl. Venetian. Seestatut v. 1255 c. 89, Pardessus V 47, und das nicht dem 11., sondern erst dem 14. Jahrh. angehörige Seerecht von Trani c. 2, bei Pardessus V 238 und Travers Twiss IV 524), mag zum Theil unter dem Einflusse des deutschen vara (Gefahr) entstanden sein.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. 703. C. de C. 404. Span. 1814. Portug. 1814. Wetb. v. Kooph. 698. Russ. H.G.B. 964. Finn. 141. Schwed. 169. Ital. 647. Belg. rev. H.G.B. II Art. 104,2. Wenn das D. H.G.B. und verschiedene andere Seerechte die besondere Haverei schlechthin dem Eigenthümer zuweisen, so soll damit doch nicht den bürgerlichen Rechten präjudizirt werden, welche unter Umständen auch den Nichteigenthümer die Gefahr einer Sache tragen lassen. Vgl. D. H.G.B. 345 a. E.

nach Lage der Umstände auch von dem für die Schiffsbesatzung verantwortlichen Rheder Ersatz verlangen kann, ist eine Sache für sich und alterirt den Begriff der besonderen Haverei in keiner Weise.<sup>6)</sup> Für das Seerecht kommt diese nur nach der Seite dieser Ersatzverbindlichkeit des Rheders und der Schiffsbesatzung und hinsichtlich der Seeversicherung in Betracht,<sup>7)</sup> ein eigenes seerechtliches Institut ist sie nicht. Wenn gleichwohl die Seegesetze gewisse Fälle der besonderen Haverei ausdrücklich als solche hervorheben,<sup>8)</sup> so geschieht dies nur in negativer Richtung, um durch den Gegensatz den positiven Begriff der **grossen oder gemeinschaftlichen Haverei** (avaries grosses, avaries communes, general average) um so klarer zu stellen. Die letztere findet Anwendung, wo die Beschädigung vorsätzlich herbeigeführt ist, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu befreien: hier bewirkt das gemeinsame Interesse eine Gemeinschaft des für dasselbe gebrachten Opfers. Während die besondere Haverei im allgemeinen ein Kind des bürgerlichen Rechts ist und nur gelegentlich in das Seerecht hinüberspielt, ist die gemeinschaftliche Haverei ausschliesslich auf dem Boden des Seerechts erwachsen. Schon den Griechen bekannt<sup>9)</sup> und von den Römern weiter ausgebildet,<sup>10)</sup> hat sie im Mittelalter und in der Neuzeit manche Veränderungen erfahren und ist jetzt auf dem Wege, ein einheitlich geregeltes Institut des internationalen Seerechts zu werden.<sup>11)</sup>

Während wir heute bei der Feststellung des Begriffes der (gemeinschaftlichen wie besonderen) Haverei das Aussergewöhnliche des Unfalls betonen, legte man früher vielfach nur auf den Unfall als solchen Gewicht und sprach von Haverei auch dann, wenn dieser dem gewöhnlichen Laufe der Dinge

<sup>6)</sup> Vgl. C. de C. 405. Span. H.G.B. 935,8, 983 f. Portug. H.G.B. 1823. Wetb. v. Kooph. 707. Russ. H.G.B. 976. Finnl. Seeges. 136. Ital. 646.

<sup>7)</sup> Nach manchen Rechten hat, in Folge der Verquickung der Bodmerei mit der Seeversicherung, auch der Bodmereigeber die besondere Haverei zu tragen. S. oben S. 256. Anm. 54.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 709. C. de C. 403. Span. H.G.B. 935. Portug. H.G.B. 1817. Wetb. v. Kooph. 701. Russ. H.G.B. 962 f. Norweg. 70. Finnl. 136 f. Schwed. 168. Ital. 646.

<sup>9)</sup> Vgl. Pardessus, Collection I 41.

<sup>10)</sup> Vgl. Dig. XIV 2 de lege Rhodia de iactu. Vgl. Windscheid, Lehrb. d. Pand.R. 5. Aufl. § 403. Glück, Komm. XIV 199—232. Pardessus a. a. O. I 68 ff.

<sup>11)</sup> Ueber die früheren Versuche in dieser Richtung vgl. Zeitschr. f. H.R. IV 494 ff., IX 214 ff., XXIII 293. Auf ihrem fünften Kongress (Antwerpen 1877) hat die Gesellschaft für Reform und Kodifikation des internationalen Rechts eine Reihe von Beschlüssen über das Havariegrosserecht (die sogen. York and Antwerp rules) gefasst, welche sich vornehmlich an die Bestimmungen des D. H.G.B. anlehnen und zunächst den Rhedern und Versicherern zur Einführung im Wege privater Vereinbarungen empfohlen wurden. Nachdem diesem Wunsche von Seiten des Handelsstandes im In- und Auslande bereits in umfassendster Weise entsprochen worden, hat man nunmehr auch von staatlicher Seite begonnen, der Sache im Wege internationaler Verträge näher zu treten. Die Beschlüsse sind mitgetheilt und besprochen von Lewis i. d. Zeitschr. f. H.R. XXIV 491 bis 524. Vgl. auch Vogt, Die neuen Unternehmungen zum Zweck der Ausgleichung der Verschiedenheiten der in den Seestaaten geltenden Havariegrosse- u. Seefrachtrechte 1882 S. 7 f.

entsprungen war. Diese Erweiterung des Begriffes Haverei verführte dazu, auch bei solchen Widerwärtigkeiten der Reise, auf die sich jeder Schiffer mehr oder minder gefasst machen muss und die er bei Abschliessung seiner Frachtverträge sehr wohl in Betracht ziehen kann (wie das Umladen in Leichterfahrzeuge bei seichtem Wasserstande, Kosten des Aufeisens, Lootsenkosten, Verzögerung der Reise durch widrige Winde u. dgl. m.), eine gewisse Mitbetheiligung der Ladungsinteressenten einzuführen.<sup>12)</sup> Man bezeichnete diese Fälle als **ordinäre** oder **kleine Haverei** (*menues avaries, petty average*) und stellte sie zusammen mit der grossen oder extraordinären Haverei der besonderen Haverei gegenüber. Ebenso nahm man bei dem **Zusammenstosse von Schiffen** eine der gemeinschaftlichen Haverei nachgebildete Gemeinschaft der beteiligten Schiffe und ihrer Ladung an, sobald nicht nachgewiesen wurde, dass die Schuld ausschliesslich dem einen der beiden Schiffe zur Last falle. Nachdem die meisten neueren Seegesetze die kleine Haverei als eine Ungehörigkeit beseitigt und die zu ihr gerechneten Ausgaben als Reiseausgaben dem Verfrachter zur Last gelegt,<sup>13)</sup> hat auch das D. H.G.B. den schon im preussischen Entwurf aufgegebenen Begriff der kleinen Haverei fallen lassen.<sup>14)</sup> Es gibt nur eine einfache oder besondere und eine grosse oder gemeinschaftliche Haverei. Als selbständiges Institut des Seerechts kommt einzig die letztere für uns in Betracht. Nur anhangsweise haben wir auch den Zusammenstoss von Schiffen zu erörtern, nachdem das D. H.G.B. jede Analogie desselben mit der grossen Haverei aufgehoben hat.

<sup>12)</sup> Vgl. Seerecht v. Amsterdam 2 § 7, 20 (Pardessus I 407, 414). Hanserecess v. 1447 § 95 (Hanserecess II. Abth. III S. 196. Pardessus II 486). Statut v. Kampen v. 1400 (Oberijsselsche stad-, dijk- en markerechten I 1 S. 126). Ordonnance v. 1681 III 7 Art. 8 f. A. L.R. II 8 §§ 1774—1784. Russ. H.G.B. 960 f.

<sup>13)</sup> C. de C. 406. Span. H.G.B. 932 f., 970. Portug. H.G.B. 1612, 1818, 1824. Wetb. v. Kooph. 702, 708. Schwed. 170. Ital. 642.

<sup>14)</sup> Vgl. Art. 622.

## II. Voraussetzungen der grossen Haverei.<sup>1)</sup>

### § 49.

I. Eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung. Die Gemeinschaft beginnt, sobald die Ladung in das Schiff eingenommen ist, sie endigt mit der Löschung.<sup>2)</sup> Die Gefahr kann demnach ebensowohl auf der Reise, wie im Abladungs- oder im Löschungshafen eintreten. Ausgeschlossen sind alle Fälle, wo nur das Schiff oder nur die Ladung gefährdet ist. Dahin gehört u. a. die Beschlagnahme des Schiffes oder der Ladung durch Verfügung von hoher Hand; das D. H.G.B. sieht dieselbe auch dann als Sondergefahr an, wenn die Beschlagnahme Schiff und Ladung zusammen getroffen hat, die Gemeinschaft ist hier nur zufällig, rechtlich liegt eine getrennte Beschlagnahme des Schiffes und eine ebensolche der Ladung vor, weshalb die Reklamekosten, auch wenn Schiff und Ladung zusammen reklamirt werden, nicht zur gemeinschaftlichen Haverei gehören.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Die einzelnen Voraussetzungen ergeben sich aus Art. 702. Vgl. Span. H.G.B. 936. Portug. H.G.B. 1815 a. E. Uebrigens greifen diese Voraussetzungen wie überhaupt die gesetzlichen Bestimmungen über grosse Haverei nur da platz, wo die Sache nicht durch Vertrag erledigt ist. Vgl. § 53 Anm. 5.

<sup>2)</sup> Die Gemeinschaft beginnt für die einzelnen Ladungstheile mit dem Augenblick wo sie an Bord gebracht werden (vgl. Entsch. d. R.O.H.G. XXV 138—144) und endigt mit dem Beginn der Löschung. D. H.G.B. 719 ff., 726. In den übrigen Seerechten ist auch die Löschung als relatives Moment genommen, so dass die Möglichkeit einer grossen Haverei erst mit völliger Beendigung der Löschung eintritt. Vgl. Wetb. v. Kooph. 696, 624 f., 627. Finnl. Seeges. 141. A. L.R. II 8 §§ 1767, 1770. Auch die romanischen Seerechte (C. de C. 397. Portug. H.G.B. 1815 a. E. Span. H.G.B. 930. Belg. rev. H.G.B. II Art. 99) sind in diesem Sinne aufzufassen, obwohl sie neben den Momenten der Abladung und Löschung auch Abreise und Ankunft des Schiffes als Grenzpunkte der grossen Haverei bezeichnen. Vgl. die eben angeführte Entsch. d. R.O.H.G. S. 141 f. Ueber die ebenfalls übereinstimmenden Grundsätze Englands und Nordamerikas vgl. die ebd. 140 angeführten Schriften. Norweg. Seeges. 75 lässt die Gemeinschaft mit der Ankunft im Hafen aufhören.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. 709,2. Vgl. § 53 Anm. 28. Bei gemeinschaftlicher Reklamation nehmen gr. Haverei an Portug. 1815,12 f. Wetb. v. Kooph. 699,12 f.

Gleichgültig ist es, ob die Gefahr durch ein Naturereigniss,<sup>4)</sup> durch Verfügung von hoher Hand oder durch menschliche Verschuldung herbeigeführt ist. Auch Verschuldung des Schiffers oder der Schiffsmannschaft schliesst die Annahme gemeinschaftlicher Haverei nicht aus;<sup>5)</sup> der Schuldige und der Rheder bleiben in diesem Falle regresspflichtig.<sup>6)</sup> Der dem Schuldigen selbst zugefügte Schaden bleibt ausser Ansatz.<sup>7)</sup>

Das gefährdende Ereigniss muss wirklich eingetreten sein oder unmittelbar bevorstehen, oder doch nach Lage der Dinge vernünftiger Weise als eingetreten anzunehmen oder unmittelbar zu befürchten sein.<sup>8)</sup> Ausgeschlossen sind alle Vorkehrungen gegen eine entfernt zu besorgende Gefahr, wo bloss Zweckmässigkeitsrücksichten und nautische Erwägungen maassgebend sind,<sup>9)</sup> abgesehen von dem Falle, dass ein reisefertiges Schiff durch Verfügungen von hoher Hand (Embargo, Quarantaine u. dgl.) oder durch Kriegsgefahr zum Verbleiben im Abladehafen oder in einem Zwischen- oder Nothhafen gezwungen wird.<sup>10)</sup>

Von dem Erfordernisse einer eigentlichen Gefahr wird ausnahmsweise abgesehen, wenn der Schiffer, um die Reise fortsetzen zu können, die Ladung hat verbodmen oder einen Theil derselben verwenden oder verkaufen müssen. Die Nichtfortsetzung der Reise wegen mangelnder Mittel des Schiffers gereicht in erster Linie dem Verfrachter zum Nachtheil, der deshalb zunächst verpflichtet ist, dem beschädigten Ladungsbetheiligten Ersatz zu leisten; soweit aber dieser nicht aus Schiff und Fracht befriedigt wird, haben sämtliche Ladungsinteressenten, da das zur Fortsetzung der Reise gebrachte Opfer auch ihnen zu gut gekommen ist, nach den Grundsätzen der grossen Haverei den Ausfall zu tragen.<sup>11)</sup>

<sup>4)</sup> Ueber Feuer an Bord vgl. unten Anm. 13. \*

<sup>5)</sup> D. H.G.B. 704,1. Norweg. 72. Finnl. 135. Schwed. 144. Anders Portug. 1816. Wetb. v. Kooph. 700. Ital. H.G.B. 643. Russ. H.G.B. 976, 978.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 704,2, 3.

<sup>7)</sup> Ebd. 704,2.

<sup>8)</sup> Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. VIII 298. Ehrenberg i. d. Krit. Vierteljahrsschrift f. Rechtsw. XXI 183 ff. Windscheid a. a. O. § 403.

<sup>9)</sup> Vgl. Anm. 13. Entsch. d. R.O.H.G. XXI 157.

<sup>10)</sup> D. H.G.B. 637, 735. C. de C. 300, 400, 6, 403, 4 f. Span. 769, 780, 934, 3, 6, 936, 11. Wetb. v. Kooph. 699, 18, 22. Portug. 1815, 18, 22. Ital. 643, 9, 644, 2. Entsch. d. R.O.H.G. VII 169 ff. Ullrich, Samml. v. seerechtl. Erkenntnissen d. H.G. zu Hamburg I Nr. 10, 11. Embargo und Quarantaine werden in England als part. Haverei behandelt. Abbott-Shee a. a. O. 539. Arnould-Maclachlan a. a. O. 785 f. Ueber die verschiedene Behandlung der Blockade des Bestimmungshafens in England und Nordamerika vgl. Entsch. d. R.O.H.G. VII 290 Anm. — Ob das Verbleiben im Hafen durch eine blos das Schiff oder blos die Ladung (etwa als Kriegskontrebande) bedrohende oder durch eine gemeinsame Gefahr veranlasst wird, thut nichts zur Sache, da auch der zunächst nicht bedrohte Theil sofort in Mitleidenschaft gezogen werden würde.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. 734, 735, 2. Vgl. Prot. 2696 f. Ehrenberg, Beschr. Haftung 80 ff. In Frankreich ist durch Gesetz v. 15. Juni 1841 für den in Rede stehenden Fall eine auf die Ladungsbetheiligten beschränkte Havariégrosse angeordnet. Vgl. Bédarride, Droit commercial 2 ed. II Not. 785. Ablehnend verhalten sich Span. H.G.B. 935, 5 und England. Vgl. Abbott-Shee a. a. O. 539. Arnould-Maclachlan a. a. O. 770 f.

II. Ein vom Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der gemeinsamen Rettung gebrachtes Opfer. Dasselbe kann a) in absichtlicher Beschädigung oder Preisgebung von Schiffs- oder Ladungstheilen sowie in den mittelbar sich daran knüpfenden nachtheiligen Folgen für Schiff oder Gut, oder b) in den durch die Rettungsmaassregeln direkt oder indirekt nothwendig gewordenen Geldaufwendungen bestehen.<sup>12)</sup> Wie die Gefahr, so muss auch die Rettungsmaassregel den Charakter des Ausserordentlichen tragen: einfache, wenn auch ungewöhnliche Schiffermaassregeln genügen nicht, selbst wenn sie im weiteren Verfolge die schwersten Schäden für Schiff oder Ladung mit sich bringen sollten;<sup>13)</sup> derartige Schäden bleiben immer besondere Haverei.

III. Die Rettungsmaassregel muss vom Schiffer ausgegangen sein. Schiffer ist hier in demselben Sinne wie bei der Bodmerei (s. S. 250) als der jeweilige Führer des Schiffes zu verstehen. Die älteren Seerechte verlangen durchweg einen Schiffsrath und die Zuziehung der etwa anwesenden Ladungsbetheiligten

<sup>12)</sup> Die zur Havereivergütung berechtigenden Schäden und Kosten können demnach direkt oder indirekt mit der Rettungsmaassregel zusammenhängen. Dabei ist aber zu beachten, dass Art. 702 indirekte Schäden nur dann berücksichtigt, wenn sie durch vorsätzliche Beschädigung von Schiff oder Gut „ferner verursacht“ sind. Ist dagegen die Rettungsmaassregel selbst keine schädigende, so gehören nur die aus ihr entspringenden Kosten, nicht aber die in ihrer Folge entstehenden Beschädigungen zur grossen Haverei. So die durch das Anlaufen eines Nothhafens entstehenden Kosten (s. § 50 Nr. 5), aber nicht die Schäden, von welchen die in dem Nothhafen etwa wegen Reparatur einer partikulären Haverei des Schiffes gelöschten Güter betroffen werden. Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. VII 215 ff. Eine Ausnahme macht die Beschädigung der in grosser Haverei umgelichteten Güter auf dem Leichterfahrzeuge (s. § 50 Nr. 2).

<sup>13)</sup> Dahin gehört insbesondere das Ueberheizen der Maschine; das im regelmässigen Verlaufe der Reise erfolgende Umladen in Leichterschiffe (s. unten § 50 Nr. 2); das Anlaufen eines Hafens wegen widriger Winde (vgl. Prot. S. 2661 f. und § 50 Nr. 5); das Kappen von Masten oder sonstigen Schiffstheilen, die durch partikuläre Haverei zerstört oder gebrochen sind (Russ. H.G.B. 967 hier für grosse Haverei); die Ueberanspannung der Segelkraft oder das sog. Prangen eines Schiffes (vgl. D. H.G.B. 709,1. Schwed. 150. Abbott-Shee a. a. O. 529. Arnould-Maclachlan a. a. O. 773 f., für grosse Haverei Portug. H.G.B. 1815,3) und das Ueberbordwerfen brennender oder aus anderen Gründen für die Fortsetzung der Reise gefährlicher Ladungstheile (vgl. D. H.G.B. 564 a. E. Entsch. d. R.O.H.G. XXI 154 ff.) sowie die Löschmaassregeln bei Feuer, soweit sie die brennenden Theile selbst zum Gegenstande haben. Vgl. York-Antwerpener Regeln Nr. 3, 4, 6, nebst den Erläuterungen von Lewis. Entsch. d. R.O.H.G. XVII 190, XXV 97 ff. Norw. 70. Finnl. 137,3. Schwed. 143, 5. Ital. 643, 7. In Betreff der Löschmaassregeln weichen die York-Antwerpener Regeln von der Praxis des früheren R.O.H.G. insofern ab, als zwar beide die Beschädigung der noch nicht vom Feuer ergriffenen Gegenstände durch die Löschmaassregeln als grosse Haverei auffassen (vgl. Finnl. Seeges. 133,7), das Gericht aber dies auch auf die schon theilweise brennenden Gegenstände, wenn sie durch das Spritzen beschädigt werden, ausdehnt. Diese Auffassung muss durchaus zurückgewiesen werden, schon weil gar nicht zu ermesen ist, ob das Wasser überhaupt in höherem Grade beschädigt hat, als das Feuer, wenn nicht gelösch wäre, beschädigt haben würde. Es ist damit nicht anders wie mit der vorsätzlichen Strandung eines Schiffes, das schon verloren ist. Wo soll die Grenze sein? Ohnehin fallen streng

oder Cargadeure,<sup>14)</sup> wobei aber in der Regel dem Schiffer allein oder in Gemeinschaft mit einigen Offizieren die entscheidende Stimme beigelegt wird. In dringenden Fällen darf er auch ohne vorhergegangene Berathung entscheiden.<sup>15)</sup> Das D. H.G.B. überlässt alles, die Beurtheilung der Gefahr wie die Beschlussfassung über die zu ergreifenden Maassregeln, der Diskretion des Schiffers, wenn er sich nur als ordentlichen Schiffer erweist.<sup>16)</sup> Pflichtwidrigkeiten des Schiffers oder unbefugtes Handeln eines Dritten geben dem Beschädigten nur einen Ersatzanspruch gegen den Schuldigen, begründen aber keine gemeinschaftliche Haverei.<sup>17)</sup> Ebenso wenn ein durch einen Zufall herbeigeführtes Opfer thatsächlich die Rettung von Schiff und Ladung bewirkt, z. B. ein von feindlichen Kreuzern verfolgtes Schiff zufällig auf den Strand geräth und dadurch der Verfolgung entgeht. Einem solchen blos zufälligen, zu keiner Havereivergütung berechtigenden Opfer wird der Fall gleichgestellt, wenn der durch die Rettungsmaassregel beschädigte Gegenstand später, und zwar erweislich ohne jeden ursächlichen Zusammenhang, durch einen Unfall zu Grunde geht oder so betroffen wird, dass die früher zugefügte Beschädigung auch jetzt hätte eintreten müssen. In diesem Falle bleibt dem durch den Unfall Betroffenen ein Anspruch auf Havereivergütung nur insofern, als ihm durch die erste, absichtliche Beschädigung bereits Reparaturkosten oder sonstige Baaraufwendungen erwachsen waren, im übrigen wird die ganze Sache als besondere Haverei behandelt.<sup>18)</sup>

**IV. Die Massregel muss zur Rettung von Schiff und Ladung geführt haben.**<sup>19)</sup> Es kommt nicht darauf an, dass das ganze Schiff und die ganze

---

genommen nur ausserordentliche Lösungsmaassregeln, wie das Unterwassersetzen des Schiffes, das Ueberbordwerfen feuergefährlicher aber noch nicht brennender Gegenstände u. dgl. unter den Begriff der grossen Haverei (so Norw. Seeges. 65,5. Arnould-Maclachlan a. a. O. 760, 774 f.), und wenn Billigkeitsgründe dahin führen, dies auch auf das Spritzen u. dgl. auszudehnen, so hat sich eine solche erweiternde Interpretation doch in den engsten Grenzen zu halten.

<sup>14)</sup> Vgl. C. de C. 410 ff. Span. H.G.B. 938 ff. Portug. H.G.B. 1387 f. 1815 a. E. Wetb. v. Kooph. 367 f., 699,23. Norw. Seeges. 72. Finnl. Seeges. 139. Ueber die älteren Seerechte vgl. v. Kaltenborn II 78.

<sup>15)</sup> Vgl. Norw. 72. Schwed. 146. Diesen Standpunkt nimmt auch die französische Praxis ein. Vgl. Bédarride, Droit commercial 2. éd. II Not. 1810 f. Vgl. schon Oléron, Seerecht c. 8 (Pardessus I 328). Constitutum usus v. Pisa v. 1161 (Bonaini, Stat. ined. della città di Pisa II 922 f.). Consol. del mare c. 239 (Pardessus II 323 ff., Trav. Twiss III 578 ff.). Seerecht v. Amalfi c. 49 (Trav. Twiss IV 34 f.).

<sup>16)</sup> Vgl. D. H.G.B. 485. Prot. 2684 f. Ebenso England. Vgl. Abbott-Shee a. a. O. 526. Dass ein nicht von dem Schiffer angeordnetes Opfer nicht zur grossen Haverei zu rechnen, ist schon in einer Lübecker Oberhofentscheidung v. 1486 (Michelsen, Der Oberhof zu Lübeck Nr. 179) ausgesprochen.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. 478 f. Prot. 2686. Anders Norw. Seeges. 72. Finnl. Seeges. 136.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. 707. Finnl. Seeges. 144,2. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 79 Anm. 77.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. 705. C. de C. 423, 425. Span. H.G.B. 943. Portug. H.G.B. 1848. Wetb. v. Kooph. 734. Russ. H.G.B. 975. Belg. rev. H.G.B. II Art. 111, 113. Ital. 651. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung 79. Abbott-Shee a. a. O. 548. Dagegen ist Arnould-

Ladung gerettet werden, aber Schiff und Ladung müssen wenigstens theilweise die Gefahr überstehen. Geht also das Schiff unter oder wird es, was dem gleich steht, zu einem reparaturunfähigen Wrack,<sup>20)</sup> so hat die geborgene Ladung keine grosse Haverei zu tragen.<sup>21)</sup> Geht die ganze Ladung zu Grunde, so ergibt sich die Unmöglichkeit einer gemeinschaftlichen Haverei schon aus dem Umstande, dass niemand da ist, der mit dem Rheder theilen könnte.<sup>22)</sup> Etwas anderes ist es, wenn die Rettung von Schiff und Ladung erfolgt, hinterher aber eins von beiden durch eine neue Gefahr zu Grunde gegangen ist: hier war die gemeinschaftliche Haverei begründet, sie erleidet aber durch den Untergang eines der Exekutionsobjekte bedeutenden Abbruch,<sup>23)</sup> so dass sie, wenn die ganze Ladung verloren ist, für das Schiff bedeutungslos wird, während sie nach dem Untergange des Schiffes noch unter den Ladungsbetheiligten fortbesteht.<sup>24)</sup>

---

Maclachlan a. a. O. II 763, 800 vom Standpunkte des englischen Rechts der Ansicht, dass es nur auf die Absicht, nicht auf den Erfolg der Rettung ankomme.

<sup>20)</sup> Vgl. D. H.G.B. 444, 630, I. C. de C. 425. Belg. rev. H.G.B. II Art. 113. Norweg. Seeges. 69,7, 8d. Finnland. Seeges. 133,2.

<sup>21)</sup> Einen Anwendungsfall zeigt D. H.G.B. 708 Nr. 3: „Wird das behufs Abwendung des Unterganges auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig (Art. 444) befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt“. Vgl. Preuss. Entw., Motive S. 306. Abbott-Shee a. a. O. 525 f., Anmerkung. I. 5 pr. D. h. t.: *Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt: nam huius aequitatem tunc admitti placuit, cum factis remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est.*

<sup>22)</sup> Vgl. Portug. H.G.B. 1850. Wetb. v. Kooph. 736.

<sup>23)</sup> Vgl. unten § 52.

<sup>24)</sup> Vgl. I. 4 § 1 D. h. t. Span. H.G.B. 944. Wetb. v. Kooph. 735. Portug. H.G.B. 1849. Belg. rev. H.G.B. II 112. Ital. 651. Abbott-Shee a. a. O. 548.



### III. Hauptfälle der grossen Haverei.

#### § 50.

Die Seegesetze zählen regelmässig gewisse Hauptfälle der gemeinschaftlichen Haverei auf.<sup>1)</sup> Diese Aufzählungen sind zunächst nur exemplifikatorischer Natur, aber für die in ihnen behandelten Verhältnisse haben sie die Bedeutung einer erschöpfenden, alle unberücksichtigt gebliebenen Nebenumstände ausschliessenden gesetzlichen Normirung.<sup>2)</sup> Die Hauptfälle des D. H.G.B. sind die folgenden.

1. **Erleichterung des Schiffes** durch Seewurf, Befreiung von hemmenden Schiffstheilen (Mastenkappen, Ankerschlippen u. dgl. m.), der alte, in sämtlichen Seerechten gleichmässig behandelte Normalfall der Lex Rhodia. Zu den direkten Schäden kommen die indirekten, „durch solche Maassregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden.“<sup>3)</sup>

2. **Umladung** in Leichterfahrzeuge, ebenfalls schon dem römischen Rechte bekannt und in allen neueren Seerechten berücksichtigt, wobei aber selbstverständlich die Umlichtung im regelmässigen Verlaufe der Reise ausgeschlossen bleibt.<sup>4)</sup> Direkte Schäden: an Schiff oder Gut durch das Ueberladen. Indirekte Schäden: an Schiff oder Gut durch das Rückladen, ferner jede Beschädigung der umgelichteten Güter auf dem Leichterfahrzeuge.<sup>5)</sup> Direkte Kosten: der Leichterlohn.

<sup>1)</sup> D. H.G.B. 708. C. de C. 400 (vgl. Ord. v. 1681 III 7 Art. 6). Span. H.G.B. 936. Portug. H.G.B. 1815. Wetb. v. Kooph. 699. Russ. H.G.B. 965, 968, 970–975, 985. Norweg. Seeges. 69. Finnl. Seeges. 133. Schwed. Seeges. 143. Ital. 643 f.

<sup>2)</sup> Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. VII 218 f.

<sup>3)</sup> Vgl. l. 4 § 2 D. h. t.: sicut ei qui perdidit subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. In der Regel selbst stimmen alle Seerechte überein, Verschiedenheiten bestehen nur in der Beurtheilung der Schäden durch die Störung der Stauung oder durch Wasser, das in die für den Seewurf gemachten Oeffnungen gedrungen; dieselben werden von den York-Antwerpener Regeln Nr. 2 zur grossen Haverei verwiesen. Vgl. Russ. H.G.B. 970. Norweg. Seeges. 69,2. Ital. 643, 6. Arnould-Maclachlan a. a. O. 769.

<sup>4)</sup> Vgl. oben S. 262, 265. C. de C. 400,7. Span. H.G.B. 936,5. Portug. H.G.B. 1815,14, 1818. Wetb. v. Kooph. 699,14, 702. Russ. H.G.B. 974.

<sup>5)</sup> Vgl. l. 4 pr. D. h. t. C. de C. 427. Span. H.G.B. 952. Portug. H.G.B. 1815,17. Wetb. v. Kooph. 699,17. Russ. H.G.B. 975. Norw. Seeges. 69,1. Ital. 643, 17. Abbott-Shee a. a. O. 527. Arnould-Maclachlan a. a. O. 768. Vgl. § 49 Anm. 12.

3. **Abbringung** in Strandungsfällen.<sup>6)</sup> Direkte Schäden: die absichtliche Beschädigung von Schiff oder Gut zum Zwecke der Abbringung. Direkte Kosten: die Abbringungskosten.

4. **Absichtliche Strandung** zur Abwendung des Unterganges oder der Nehrung.<sup>7)</sup> Direkte Schäden: an Schiff oder Gut infolge der Strandung. Indirekte Schäden: an Schiff oder Gut infolge der Abbringung. Indirekte Kosten: die Abbringungskosten.

5. **Anlaufen eines Nothhafens** zur nothwendigen Ausbesserung eines während der Reise erlittenen, die Weiterreise gefährdenden Schadens des Schiffes (gleichviel ob in gemeinschaftlicher oder in besonderer Haverei) oder zur Vermeidung einer sonstigen im Falle der Weiterreise drohenden gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung.<sup>8)</sup> Direkte Kosten: die Kosten des Einlaufens und für die Dauer des nothwendigen Aufenthaltes<sup>9)</sup> die Unterbringungskosten für Schiff und

<sup>6)</sup> Vgl. Norweg. Seeges. 69,7. Finnl. Seeges. 133,2. Abbott-Shee a. a. O. 524 Anm. Muss das Schiff die Reise aufgeben, so gehören die nach Landung der Güter entstehenden weiteren Ab- und Einbringungskosten zur part. Haverei, weil das gemeine Interesse fehlt. Vgl. Samml. v. Entsch. d. O.App.G. zu Lübeck in Lübecker Rechtssachen, her. v. Bruhn II (1858) S. 99 ff.

<sup>7)</sup> Vgl. C. de C. 400,8. Span. H.G.B. 936,7. Portug. H.G.B. 1815,15 f. Wetb. v. Kooph. 699,15 f. Norweg. Seeges. 69,4. Finnl. Seeges. 133,2. Abbott-Shee a. a. O. 524 Anm., 528. Die York-Antwerpener Regeln Nr. 5 schliessen die absichtliche Strandung aus, wenn das Schiff bereits am Sinken ist oder auf den Strand oder Felsen zutreibt. Diese Auffassung ist zu billigen, denn der Schiffer bringt hier kein Opfer, was nicht der unabwendbare Zufall ohnehin von ihm gefordert haben würde. Nicht ganz so streng ist das D. H.G.B., es nimmt grosse Haverei an, wenn der Schiffer einer nothwendig gewordenen Strandung, welche das Schiff zertrümmern würde, durch absichtlich herbeigeführte Strandung an anderer Stelle zum Heil von Schiff und Ladung zuvorkommt. Vgl. Entsch. d. preuss. O.Trib. LXI Nr. 27 (auch bei Seuffert, Arch. XXIV 221 f.). Nordamerika behandelt die absichtliche Strandung auch dann als grosse Haverei, wenn das Schiff verloren geht und nur die Ladung gerettet wird. Vgl. Arnould-Maclachlan a. a. O. 777 f.

<sup>8)</sup> Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. XXIII 342 ff. Portug. H.G.B. 1815, 9—11. Wetb. v. Kooph. 699,9—11, 14. Norweg. 69,8. Finnl. 133,3. Ital. 643, 10 ff. Belg. rev. H.G.B. II Art. 103. York-Antwerpener Regeln Nr. 7, 8. Das durch partikuläre Haverei, insbesondere durch Reparaturbedürfniss des Schiffes veranlasste Aufsuchen eines Nothhafens gilt nach C. de C. 403,3, Span. H.G.B. 935,4 und in England nicht als grosse Haverei, hier kann also nur eine gemeinsame Gefahr den Anlass geben. Aber selbst in solchen Fällen rechnete die englische Praxis bis auf die neueste Zeit nur die Kosten des Einlaufens in den Nothhafen. Vgl. Abbott-Shee a. a. O. 528, 530—538. Ueber die neuerdings eingetretene Wendung in dieser Richtung s. Anm. 12.

<sup>9)</sup> Bei Aufenthalt wegen Ausbesserung des Schiffes nicht länger als bis zum Augenblick „in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können“. Die Frage der „nothwendigen“ Dauer des Aufenthaltes ist davon abhängig, ob Schiff und Ladung im Falle der Weiterreise einer Gefahr entgegengehen würden. Stehen blos nautische Hindernisse, wie Einfrieren, widrige Winde, niedriger Wasserstand u. dgl. entgegen, so hat der Verfrachter die Kosten des längeren Aufenthaltes zu tragen. Entscheid. d. R.O.H.G. XXIII 347.

Schiffsbesatzung, Heuer und Unterhalt für die letztere.<sup>10)</sup> Indirekte Kosten: für das Auslaufen aus dem Nothhafen, ferner, falls die das Anlaufen des Nothhafens veranlassende Schiffsreparatur eine Löschung der Ladung nothwendig macht,<sup>11)</sup> die Kosten des Von- und Anbordbringens und der in der Zwischenzeit erforderlichen Aufbewahrung der Ladung am Lande.<sup>12)</sup> Ob die Ausbesserungskosten des Schiffes grosse oder partikuläre Haverei sind, hängt von der Entstehung der Beschädigung ab.

6. **Vertheidigung des Schiffes** gegen Feinde oder Seeräuber.<sup>13)</sup> Direkte Schäden an Schiff und Ladung bei der Vertheidigung. Direkte Kosten: der Munitionsverbrauch; indirekte Kosten: die für die Vertheidigung zu zahlenden Belohnungen sowie Heilungs- und Begräbnisskosten für verwundete oder getödtete Personen der Schiffsbesatzung.<sup>14)</sup>

7. **Ranzionirung** (Loskauf) von Schiff und Ladung im Falle der Anhaltung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber.<sup>15)</sup> Direkte Kosten: die für den Loskauf; indirekte: die für Unterhalt und Auslösung der Geisseln.<sup>16)</sup>

8. **Deckung und Berechnung der grossen Haverei.** Verluste und Aufwendungen bei Beschaffung der für grosse Havereifälle erforderlichen Mittel, Kosten für Ermittlung der Schäden und Aufmachung der Dispace.<sup>17)</sup>

<sup>10)</sup> Die Kosten für Unterbringung und Unterhalt der Passagiere (D. H.G.B. 672) sind im Gesetze übergangen und deshalb als von der grossen Haverei ausgeschlossen zu erachten. Vgl. S. 268.

<sup>11)</sup> Muss die Ladung um ihrer selbst willen, z. B. um zu trocknen, gelöscht werden, so ist dies besondere Haverei der Ladung.

<sup>12)</sup> „Bis zu dem Zeitpunkte, in welchem dieselbe wieder an Bord hat gebracht werden können.“ Unfälle, von denen die Ladung beim Löschen oder am Lande betroffen wird, sind partikuläre Haverei, ausgenommen wenn eine durch grosse Haverei veranlasste Schiffsreparatur die Löschung nöthig gemacht hat, oder wenn die Löschung selbst an ungewohnter Stelle und als ein Akt der grossen Haverei erfolgt ist. Vgl. oben S. 265, 268 und York-Antwerp. Regeln Nr. 9. — Die englische Praxis, welche bisher die Lagerungskosten im Nothhafen zur besonderen Haverei zu zählen pflegte, hat sich neuerdings der deutschen Auffassung angeschlossen. Vgl. Zeitschr. f. H.R. XXVIII 351 f.

<sup>13)</sup> Vgl. C. de C. 400,6. Span. H.G.B. 936,9. Portug. H.G.B. 1815,7. Wetb. v. Kooph. 699,7. Russ. H.G.B. 971 f. Norweg. 69,6, 12. Finnl. 133,4. Ital. 643, 8. Nur England lässt den Fall als part. Haverei gelten. Abbott-Shee a. a. O. 529, 541. Arnould-Maclachlan a. a. O. 774.

<sup>14)</sup> Vgl. D. H.G.B. 523 f. Seem.O. f. d. Deutsche Reich v. 27. Dezbr. 1872 § 48 f.

<sup>15)</sup> Vgl. 1. 2 § 3 D. h. t. C. de C. 400,1. Span. H.G.B. 936,1. Portug. H.G.B. 1815,1. Wetb. v. Kooph. 699,1. Russ. H.G.B. 973. Norw. Seeges. 69,13. Finnl. Seeges. 133,4.

<sup>16)</sup> Vgl. Span. H.G.B. 936,10. Was dagegen die Feinde oder Seeräuber auf eigene Hand in Besitz nehmen, wird als part. Haverei behandelt, auch wenn sie, mit dem Genommenen zufrieden, das Uebrige wieder freigeben. Vgl. Abbott-Shee a. a. O. 527. Arnould-Maclachlan 769, 790.

<sup>17)</sup> Vgl. Span. H.G.B. 936,12. Portug. H.G.B. 1815,19—21. Wetb. v. Kooph. 699, 19—21. Norweg. Seeges. 69,10, 15. Finnl. Seeges. 134. Ital. 643, 18 f.

## IV. Die Havereivergütung.

### § 51.

1. Hinsichtlich des **Schiffes**<sup>1)</sup> wird Ersatz für alle durch grosse Haverei verursachten Beschädigungen geleistet, und zwar, wenn die Ausbesserung noch nicht erfolgt ist, nach Maassgabe einer am Reisebeendigungsorte von Sachverständigen aufzunehmenden Taxe, anderenfalls nach Maassgabe der wirklich entstandenen Reparaturkosten, aber nur bis zur Höhe eines am Ausbesserungsorte herzustellenden Sachverständigenanschlages. Die durch neue Stücke ersetzten alten Theile kommen nach ihrem Verkaufspreise oder taxirten Verkaufswerth ein Abzug; ausserdem wird für den Unterschied zwischen alt und neu ein Drittel (bei neuen Ankerketten ein Sechstel) des Nennwerthes abgerechnet, ein Abzug der nur bei Ankern und bei noch nicht ein Jahr alten Schiffen oder Schiffstheilen unterbleibt.

2. Hinsichtlich der **Ladung**<sup>2)</sup> werden a) die **geopferten** Güter nicht wie im römischen Recht nach dem Einkaufspreis (Fakturawerth),<sup>3)</sup> sondern nach dem Markt- oder Taxpreise ersetzt, den sie bei Beendigung der Reise an dem Löschungsorte gehabt haben würden, jedoch unter Abzug der durch den Verlust ersparten Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten.<sup>4)</sup> b) Der Ersatz der **beschädigten**

<sup>1)</sup> D. H.G.B. 711 f. Preuss. Entw., Motive S. 310 ff. Schwed. 152. Finnl. 143. Arnould-Maclachlan a. a. O. II 803. Die gewöhnlichen Abnützungen von Schiff und Geräthschaften werden nicht ersetzt. Vgl. Prot. 2689. Sehr zurückhaltend in Betreff des Ersatzes für Beschädigungen des Schiffes ist das französische Recht. Vgl. C. de C. 400, 3 f., 422. Das Norweg. Seeges. 74 ersetzt nur die wirklich vollzogenen Reparaturen.

<sup>2)</sup> Gleichviel ob Frachtgüter, Schiffsvorräthe oder Reiseeffekten der Schiffsbesatzung und der Passagiere. D. H.G.B. 725.

<sup>3)</sup> L. 2 § 4 D. h. t. Der Verkaufswerth am Löschungsorte entscheidet schon nach dem Seerecht von Oléron c. 8 (Pard. I 328. Trav. Twiss I 96) und dem Constitutum usus von Pisa v. 1161 c. 29 (Bonaini, Statuti inediti della città di Pisa II 921). Vgl. übrigens Pardessus, Coll. I 329 Anm. 1. — Wagner (Zeitschr. f. H.R. XXVII 395 ff.) hat es wahrscheinlich gemacht, dass die bekanntlich in das Wisbysche Seerecht übergegangene Ordinancie, das sog. Seerecht von Amsterdam, im Anschluss an den Lübecker Hanserecess v. 15. Mai 1407 c. 6 die Regelung des Seewurfsrechts in Angriff genommen hat. Art. 2 § 1 derselben (Pard. I 406) setzt die Vergütung bereits nach dem Verkaufswerthe fest. Der widersprechende Art. 33 handelt nach der richtigen Lesart nicht von geworfenen, sondern von verkauften Gütern.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. 713, 716. Vgl. Prot. 2708 f. C. de C. 415. Span. H.G.B. 948.

Güter berechnet sich in derselben Weise nach der Differenz zwischen dem wirklichen und dem idealen Verkaufswerthe am Löschungsorte zur Lösungszeit, unter Abzug der durch die Beschädigung ersparten Unkosten und der aus besonderer Haverei herrührenden Werthverringerung.<sup>5)</sup> c) **Kein Ersatz** wird geleistet für Deckladungen,<sup>6)</sup> für undeclarirte Gelder und Werthsachen<sup>7)</sup> und für solche Güter, die sich heimlich auf dem Schiffe befinden.<sup>8)</sup> Wie diese von der Vergütung ausgeschlossenen Gegenstände gleichwohl ihrerseits die auf sie fallenden Beiträge zur grossen Haverei zu leisten haben, so sind umgekehrt die von den Havereibeiträgen befreiten Gegenstände, falls sie in grosser Haverei geopfert wurden, in derselben Weise wie andere Ladungstheile zu ersetzen.<sup>9)</sup>

3. Hinsichtlich der **Fracht** für die geopfert oder beschädigten Güter<sup>10)</sup> hat das H.G.B. nur für den normalen Fall Bestimmung getroffen, wo dieselbe dem Rheder zu ersetzen ist, weil er für die durch den Unfall verlorenen Güter keine Fracht fordern darf (Art. 618). Der Rheder erhält die volle Entschädigung (717), während dem Ladungsempfänger bei der Vergütung für die aufgeopferte Ladung abgezogen wird, „was an Fracht in Folge des Verlustes der Güter erspart wird“ (713,3). Dass in beiden Richtungen die Brutto- und nicht die Nettofracht gemeint ist, ergibt sich aus der Gleichstellung in Art. 723, 1, 2. Diese Entscheidung ist auch billig, da der Verfrachter ungeachtet des Verlustes der Güter nicht leicht in der Lage sein wird, auch nur eine Person

Portug. H.G.B. 1842. Wetb. v. Kooph. 729. Russ. H.G.B. 984. Norweg. 73. Finnl. 144. Schwed. 153. Ital. 647, 655. Belg. rev. H.G.B. II Art. 107,2. Arnould-Maclachlan II 801, 803. York-Antwerpener Regeln Nr. 12.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. 714 f.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 710,1. Vgl. Stafuten v. Marseille v. 1253—55, IV c. 20 (Pard. IV 275). Statuten v. Genua-Pera c. 215 (Miscell. di storia Ital. XI 745. Pard. VI 591). Duhn i. Neuen Arch. f. H.R., her. v. Voigt u. Heinichen I 201 ff. C. de C. 421. Span. H.G.B. 950. Portug. H.G.B. 1846. Wetb. v. Kooph. 733. Russ. H.G.B. 979. Norweg. 69,1. Schwed. 150. Finnl. 137,1. Belg. rev. H.G.B. II Art. 109. Abbott-Shee 542 ff. Arnould-Maclachlan 766. York-Antwerpener Regeln Nr. 1. Die in dem D. H.G.B. offen gelassene Frage der landesgesetzlichen Zulassung von Deckladungen bei Küstenschifffahrt wie im französischen Recht (vgl. Duhn i. d. Zeitschr. f. H.R. XIV 213), ist dadurch erledigt, dass kein Landesgesetz diese Zulassung ausgesprochen hat.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. 710,3. C. de C. 418. Portug. H.G.B. 1843. Wetb. v. Kooph. 730. Russ. H.G.B. 980. Schwed. 150. Finnl. 137,2. Belg. rev. H.G.B. II Art. 108. Arnould-Maclachlan II 802. So auch schon die Anm. 6 angeführten Statuten von Genua-Pera c. 215 und Art. 2 § 5 der Ordinance (vgl. Anm. 3).

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 710,2, 725. C. de C. 420. Span. H.G.B. 949. Portug. H.G.B. 1845. Wetb. v. Kooph. 732. Russ. H.G.B. 977. Schwed. 150. Ital. 649. Finnl. 137,2. Belg. rev. H.G.B. II Art. 109, 1. England lässt es, abgesehen von dem Falle des dolus, auf den Beweis ankommen, dass die Güter an Bord gewesen und geopfert sind. Vgl. Arnould-Maclachlan 767 f.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. 725. Vgl. unten § 52 Nr. 2 b.

<sup>10)</sup> Vgl. C. de C. 301. Span. H.G.B. 786. Portug. H.G.B. 1528. Wetb. v. Kooph. 481. Norweg. Seeges. 69,11. Finnl. Seeges. 134. Arnould-Maclachlan II 802 f. York-Antwerpener Regeln Nr. 11. Das Belg. rev. H.G.B. II Art. 107,2 bringt bei der Entschädigung für geopfert Güter keine Fracht in Abzug, verpflichtet aber die Vergütungsberechtigten zur Zahlung der Fracht.

der Schiffsmannschaft zu entbehren, seine Leistungen für Heuer und Unterhalt also dieselben bleiben, als wenn er die volle Ladung behalten hätte. Er bekommt demnach die volle Fracht ersetzt, ohne Unterschied, was davon Frachtgewinn (Nettofracht) und was bloss Entschädigung für seine Auslagen ist. Auch mit den anormalen Fällen hat die Kommission sich wiederholt beschäftigt, sowohl nach der Seite der Vergütung wie nach der der Beitragspflicht, es wurden verschiedene Anträge gestellt und verschiedene Meinungen verlaublich, aber man hat es vorgezogen, die Entscheidung nicht durch kasuistische Bestimmungen zu geben, sondern sie der Wissenschaft an der Hand der Grundregeln zu überlassen.<sup>11)</sup> Folgende Fälle sind zu unterscheiden.

a. Die Güter sind dem Adressaten „franko Fracht“ zugesandt worden, d. h. der Befrachter hat ihm gegenüber die Zahlung der Fracht übernommen. Diese Abmachung geht die Havereibetheiligten nichts an, es ist Sache des Ladungsempfängers, sich wegen des ihm bei der Havereivergütung gemachten Frachtabzuges mit dem Ablader zu berechnen, eventuell mit der Kontraktklage den Ersatz der Fracht von ihm zu fordern.

b. Im Frachtvertrage ist bedungen, dass die Fracht auch im Falle des Verlustes der Güter zu zahlen oder, wofern sie vorausbezahlt ist, nicht zurückzuerstatten sein solle (vgl. 618 f.). Hier ist die Fracht für die geopferten Güter nicht dem Verfrachter, sondern dem Ladungsempfänger entgangen, die „Vergütung für entgangene Fracht“ (717) steht demnach diesem und nicht dem Verfrachter zu, dagegen behält es hinsichtlich der Vergütung für die geopferte Ladung sein Bewenden bei dem Abzuge der Fracht, da diese sonst zweimal in Rechnung käme. Ob der Ablader „franko Fracht“ zu übersenden hatte, ist in diesem Falle gleichgültig, da er die etwa ihm zugesprochene Frachtvergütung dem Ladungsempfänger sofort für den von diesem erlittenen Frachtabzug erstatten müsste.

c. Das Schiff war „en rouge“ verfrachtet, d. h. durch Chartervertrag an einen Unterverfrachter zur Anlegung auf Stückgüter überlassen. Es fragt sich, ob in diesem Falle die Frachtansprüche des Rheders als Oberverfrachters oder die des Charterers als Unterverfrachters maassgebend sind, ob also bei der Dispache die Charterfracht oder die Stückgutfracht (Konnossementsfracht) zu Grunde zu legen ist. Für die Charterfracht scheint zu sprechen, dass der Schiffer im Dienste des Rheders als Oberverfrachter steht, dass dieser für die Ausführung des Unterfrachtvertrags, soweit dieselbe zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, mit Schiff und Fracht verhaftet ist (664) und dass auch ihm wie dem Unterverfrachter durch den Verlust der Güter ein Theil der Fracht entzogen wird (618, 2), so dass er von dem durch seinen Schiffer verfügten Opfer in der That in Mitleidenschaft gezogen werden kann. Aus diesen Gründen wurde in der Kommission wiederholt die Ansicht ausgesprochen, dass dem Rheder eine Vergütung wenigstens insofern gebühre, als die ihm zustehende Charterfracht höher als die Stückgutfracht von den geopferten Gütern sei.<sup>12)</sup> Allein diese Auffassung ist unrichtig. Zunächst kann bei dem Fracht-

<sup>11)</sup> Vgl. Protok. S. 2715, 2723 f., 2737 f., 4108 ff., 4114 f., 4117 ff., 4216 ff.

<sup>12)</sup> Vgl. Protok. S. 4109, 4119.

abzuge (713, 3) unbedingt nur die Stückgutfracht zu Grunde gelegt werden, es würde also eine ungleichartige Behandlung sein, wenn man bei der Frachtvergütung (717) nicht ebenso, sondern nach Maassgabe der Charterpartie verfahren wollte. Entscheidend sind aber folgende Erwägungen. Bei regelmässigem Verlaufe der Reise hat der Rheder zwar die volle Charterfracht von dem Charterer zu beanspruchen, auch wenn dieser in Folge falscher Spekulation durch die Stückgutfracht nicht gedeckt wird; aber die Forderung ist rein persönlich, sie geht nur gegen den Charterer, von dem Unterbefrachter oder dem Ladungsempfänger hat der Rheder nichts zu fordern, auch das Pfandrecht besteht hier nur für die Stückgut- und nicht für die Charterfracht. Die Einrede, dass die letztere wegen Verlustes von Gütern nicht zu zahlen sei, ist keine Einrede der Ladungsinteressenten, sondern eine Einrede des Unterverfrachters, der keine Fracht zu zahlen braucht, soweit er selber wegen Unglücksfalles keine Fracht erhält. Wird daher dem Unterverfrachter die Stückgutfracht für die geopferten Güter in grosser Haverei ersetzt, so kann er dem Rheder die diesem zukommende Charterfracht nicht verweigern, auch wenn diese mehr als jene beträgt. Die von ihm verspekulierte Differenz zwischen beiden zu ersetzen ist nicht Aufgabe der Havereirechnung.<sup>13)</sup>

4. Hinsichtlich der **Ueberfahrtsgelder**, die dem Schiffe etwa in Folge der grossen Haverei entgangen sind,<sup>14)</sup> enthält das H.G.B. keine ausdrücklichen Bestimmungen, ihr Ersatz ergibt sich aber aus Art. 678 und den Grundprinzipien des Art. 702.

5. Die durch den Havereifall unmittelbar oder mittelbar entstandenen **Kosten** werden nach Maassgabe der wirklichen Verwendung, mit Einschluss der durch die Beschaffung der erforderlichen Gelder erlittenen Einbussen und Aufwendungen, ersetzt, ebenso die durch die Feststellung der Schäden und die Aufmachung der Dispache entstandenen Kosten.<sup>15)</sup>

6. Durch die Rettungsmaassregeln beschädigte **Personen** haben ihre etwaigen Entschädigungsansprüche im Civilwege zu verfolgen. In die grosse Haverei gehören nur die oben (S. 270) erwähnten Ansprüche der Schiffsbesatzung im Falle der Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber.<sup>16)</sup>

Entschädigungsansprüche dritter Personen, die der Schiffsgemeinschaft weder als Verfrachter, noch als Ladungsinteressenten, Reisende oder Schiffsbesatzung angehören, haben mit der grossen Haverei nichts zu thun.

<sup>13)</sup> Vgl. Protok S. 2715, 4109 f. Lewis II 59.

<sup>14)</sup> Wenn z. B. Passagiere zur Erleichterung des Schiffes haben abgesetzt werden müssen. Wegen des Rücktritts eines Passagiers auf Grund des Art. 670 ist doch wohl Ersatz zu beanspruchen, obwohl Art. 637 diese Frage unberücksichtigt lässt. Dagegen wurde schon S. 270 Anm. 10 bemerkt, dass Unterbringung und Unterhalt der Passagiere im Nothhafen (672) nicht als grosse Haverei in Betracht kommen.

<sup>15)</sup> Vgl. § 50 Nr. 8. Hat der Schiffer sich in der Verwendung der Gelder Pflichtenwidrigkeiten zu Schulden kommen lassen, so bleibt den Havereipflichtigen der Rückgriff gegen ihn und den Rheder.

<sup>16)</sup> Eine ungerechtfertigte Erweiterung enthalten Portug. H.G.B. 1815, S. Wetb. v. Kooph. 699, 8.

## V. Die Beitragspflichtigen.

### § 52.

„Omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est. — Omnes, quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere.“ — Jacturae summam pro rerum pretio distribui oportet. Mit diesen Sätzen des römischen Rechts<sup>1)</sup> sind die auch das heutige Havereirecht beherrschenden Grundregeln ausgesprochen: die gesammte Havereischuld wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach Verhältniss ihres Werthes zur Zeit der Beendigung der Reise vertheilt.<sup>2)</sup>

1. Das Schiff trägt bei mit seinem vollen Werthe zur Zeit des Beginnes der Löschung, abzüglich der nach dem Havereifall erfolgten, noch vorhandenen Verbesserungen.<sup>3)</sup>

2. Die Ladung trägt nach denselben Grundsätzen bei, nach denen die Entschädigung für die geopfertten Güter berechnet wird (S. 271 f.), mit ihrem Nettowerthe am Lösungs- oder Bergungsorte bei Beginn der Löschung oder Bergung, d. h. mit ihrem Markt- oder Taxwerthe nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten.<sup>4)</sup> Im einzelnen ist folgendes zu bemerken.

<sup>1)</sup> l. 1, l. 2 § 2 D. h. t.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 718, vgl. 706. Finnl. 141. Schwed. 158. York-Antwerp. Regeln Nr. 10.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. 719. Vgl. York-Antwerp. Regeln Nr. 10. l. 2 § 2 D. h. t. Span. H.G.B. 955. Wetb. v. Kooph. 727. Russ. H.G.B. 984. Norweg. 75, l. Finnl. 146. Schwed. 159. Ital. 654, l. Belg. rev. H.G.B. II Art. 110. England: Arnould-Maclachlan II 806. Nur der halbe Schiffswerth am Lösungsorte (nicht am Abladeorte, wie Lewis II 60 Anm. angibt) nach C. de C. 304, 401, 417. Portug. H.G.B. 1840. So auf Grund spanischer Quellen des 13. Jahrhunderts schon Consol. del mare c. 50 f., 64. Vgl. Pardessus, Collection II 101 Anm. 5. Diese Bestimmung erklärt sich aus den mittelalterlichen Seerechten, welche in der Regel alternativ nur das Schiff oder nur die Fracht beitragen liessen. Vgl. Oléron c. 8 (Pardessus I 328. Trav. Tw. I 96, II 218, 440, III 12). Guidon de la mer c. 5 § 21 (Pardessus II 392). Dagegen ist volle Beitragspflicht von Schiff und Fracht bereits anerkannt Const. usus von Pisa v. 1161 c. 29 und Breve curiae maris v. Pisa v. 1305 c. 115 (Bonaini, Statuti inediti della città di Pisa II 921, III 425). Rechtsb. v. Kampen (Overijsselsche stad-, dijk- en markeregten I 1875) S. 25 (14. Jahrh.) S. 68 v. 1407.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. 720 f. So schon l. 2 § 4 D. l. c. Damit stimmen sämtliche neueren Seerechte überein, nur Portug. H.G.B. 1841 und Wetb. v. Kooph. 728 lassen für gewisse



a. Die Beitragspflicht beschränkt sich auf solche Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles an Bord des Schiffes befunden haben und mit demselben durch das Opfer gerettet worden sind. Demnach sind alle Güter, welche zur Zeit des Havereifalles noch nicht verladen oder bereits gelöscht waren, unbetheiligt. Dasselbe gilt von Gütern, die vor dem Havereifall in andere Schiffe oder Leichterfahrzeuge umgeladen worden sind. Anders wenn diese Umladung in dem Havereifall selbst ihren Anlass gehabt hat. In diesem Falle wird jeder Schaden der die abgelichteten Güter auf dem Leichterfahrzeuge trifft, sei es besondere Haverei, sei es Beitrag zu einer grossen Haverei des Leichterfahrzeuges, bei der grossen Haverei des Hauptschiffes in Rechnung gestellt, auch wenn kein ursächlicher Zusammenhang nachgewiesen ist,<sup>5)</sup> es ist demnach gerechtfertigt, dass auch die abgelichteten Güter ihrerseits zu der grossen Haverei des Hauptschiffes beitragen, und zwar nicht bloss zu der, bei welcher sie das Schiff verlassen haben, sondern auch zu jeder ferneren grossen Haverei.<sup>6)</sup> Jede in einer solchen ergriffene Rettungsmaassregel ist, wenigstens in den meisten Fällen, auch für ihre Rettung bestimmt, denn die Umlichtung in der Gefahr erfolgt in der Regel nicht zu dem Zwecke dauernder Trennung, sondern mit der Absicht baldmöglichster Wiedereinladung, deren Vereitelung in Folge nachträglichen Unterganges des Hauptschiffes meistentheils auch die Rettung der nur vorläufig in Leichter geborgenen Güter unmöglich machen würde. Es besteht demnach zwischen der auf dem Hauptschiffe verbliebenen und der auf dem Leichterfahrzeuge befindlichen Ladung eine Interessengemeinschaft, welche zu der gesetzlichen Fiktion führt, als dauere die körperliche Gemeinschaft in dem Schiffsraume noch fort. Diese Fiktion hört auf, sobald die abgelichteten Güter das Land erreichen oder zu ihrer Weiterbeförderung einem anderen Schiffe übergeben werden.<sup>7)</sup> — Güter, welche sich zwar bei dem Havereifalle auf dem Schiffe befunden haben, dann aber geworfen oder unabsichtlich über Bord

---

Fälle den Werth am Abladeorte entscheiden (vgl. § 53 Anm. 6). Gemünztes Geld trägt nach Portug. 1840 nur mit dem halben Nennwerthe bei, nach Norweg. Seeges. 75, 2 auch Edelmetalle und Edelsteine. Ist der Werth der Güter nach dem Havereifall durch Reparaturen u. dgl. erhöht worden, so ist dieser Mehrwerth nicht beitragspflichtig. Vgl. York-Antwerp. Regeln Nr. 10. Werthverringering durch partikuläre Haverei bis zum Beginn der Löschung (Norweg. Seeges. 75, 2 nur bis zur Erreichung des Hafens) bewirkt entsprechende Ermässigung des Beitrags, nur Finn. Seeges. 146 lässt die partikuläre Haverei nach der grossen Haverei unberücksichtigt.

<sup>5)</sup> Vgl. S. 268. Portug. H.G.B. 1820 und Wetb. v. Kooph. 704 überweisen bei grosser Haverei des Leichterfahrzeuges Zweidrittel als Beitrag der Ladung zur Dispathe des Hauptschiffes, während ein Drittel von dem Leichter selbst zu tragen ist.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 720, 1. Portug. H.G.B. 1821, 1840. Wetb. v. Kooph. 699, 17, 705, 727. Rechtsb. von Kampen, 14. Jahrh., S. 26 (Overijsselsche stad-, dijk-en markeregten I 1875): „gheschiede dien lichte schiepen oft den coggen enich schade, dien solde de cogge ende dat guet, dat were in den lichte sciepen, ghelden marke markelike“. Zu partikulärer Haverei des Hauptschiffes und der auf ihm verbliebenen Ladung tragen die abgelichteten Güter nicht bei. Vgl. I. 4 pr. D. h. t. C. de C. 427. Russ. H.G.B. 975.

<sup>7)</sup> Dies ist auch anzunehmen, wenn das Leichterfahrzeug von einem anderen Schiffe in Schlepptau genommen wird, weil damit die Absicht der Wiedereinladung aufgegeben ist.

gekommen sind, nehmen, wenn sie geborgen werden, weder an diesem, noch an ferneren Havereifällen theil.<sup>8)</sup> Hat der Eigenthümer eine Havereivergütung zu beanspruchen, so hat er die Wahl, entweder unter völliger Befreiung von jeder Havereipflicht und unter Verzicht auf jede Vergütung sein Eigenthum zurückzunehmen,<sup>9)</sup> oder Ersatz für die in Folge der grossen Haverei entstandene Verschlechterung zu fordern,<sup>10)</sup> oder unter Abtretung seines Eigenthums an die Beitragspflichtigen den vollen Vergütungsanspruch aufrecht zu erhalten.<sup>11)</sup> In den beiden letztgenannten Fällen hat er mit der Vergütung nach den unter Nr. 5 zu besprechenden Grundsätzen beizutragen.

b) Von der Beitragspflicht befreit sind die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffs und die Reiseeffekten der Passagiere und der Schiffsbesatzung.<sup>12)</sup> Dagegen haben die Güter, für welche im Falle ihrer Opferung kein Ersatz geleistet wird, gleichwohl mit ihrem vollen Werthe zur grossen Haverei beizutragen.<sup>13)</sup>

3. Die Fracht ist beitragspflichtig, weil sie mit dem Untergange der Ladung verloren gewesen wäre und demnach dem Havereioffer ihre Erhaltung verdankt; immerhin würde aber der Verfrachter in dem unglücklichsten Falle wenigstens die Kosten des weiteren Transportes gespart und von den geborgenen Gütern Distanzfracht erhalten haben.<sup>14)</sup> Es würde daher ungerecht sein, die volle Bruttofracht havereipflichtig zu machen. Den Ausgleich finden manche Seerechte darin, dass sie nur die Nettofracht heranziehen, von der vollen Fracht also die Ausgaben des Verfrachters für Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung in Abzug bringen.<sup>15)</sup> Andere rechnen die halbe Fracht auf

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 722. C. de C. 425. Span. H.G.B. 960. Portug. H.G.B. 1853. Wetb. v. Kooph. 740. Belg. II Art. 113. Ital. 651. Selbstverständlich theilen die geborgenen Güter, wenn sie wieder an Bord gebracht werden, alle Schicksale der ferneren Ladung.

<sup>9)</sup> Davon handelt l. 2 § 7 D. h. t. Dann muss er aber alles zurücknehmen, es geht nicht an, dass er einen Theil der Güter nimmt und sich das übrige ersetzen lässt. Vgl. Protok. S. 2794 f.

<sup>10)</sup> Vgl. C. de C. 429. Span. H.G.B. 951. Portug. H.G.B. 1852. Wetb. v. Kooph. 739. Norw. Seeges. 69, 9. Finnl. Seeges. 133, 5. Belg. rev. H.G.B. II Art. 115.

<sup>11)</sup> Vgl. Finnl. Seeges. 149. Ital. H.G.B. 653.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. 725. Vgl. Oléron. Seerecht c. 8. Consol. del mare c. 86, 87. C. de C. 419. Span. H.G.B. 958 f. Portug. H.G.B. 1844 (nur Kriegs- und Mundvorräthe). Wetb. v. Kooph. 731. Norweg. 76. Finnl. 147. Schwed. 163. Ital. 648. Belg. rev. H.G.B. II Art. 106. Das römische Recht liess nur die Mundvorräthe frei. l. 2 § 2 D. h. t. England kennt diese Befreiung nicht. Vgl. Arnould-Maclachlan II 793.

<sup>13)</sup> Vgl. D. H.G.B. 725, Portug. 1847, Ital. 649 f. und die zu § 51 Nr. 2 c. angeführten Belege. Arnould-Maclachlan II 792. Ist der reelle Werth der Güter höher oder geringer als der deklarirte Konnossementswerth, so lassen viele Rechte den geringeren Werth bei der Berechnung der Vergütung, den höheren bei der Vertheilung der Beiträge maassgebend sein. C. de C. 418. Span. H.G.B. 949. Portug. H.G.B. 1843. Wetb. v. Kooph. 730. Belg. rev. H.G.B. II Art. 108. Ital. 656. Das Vorbild für diese Bestimmung ist, Consol. del mare c. 212 (Pard. II 262. Travers Twiss III 456, 458).

<sup>14)</sup> Vgl. oben S. 204.

<sup>15)</sup> So die York-Antwerp. Regeln Nr. 10. Span. H.G.B. 956. Wetb. v. Kooph. 727. England vgl. Arnould a. a. O. II 807 ff. Ueber Belgien vgl. unten Anm. 19.

die Ausgaben und machen die andere Hälfte als *Nettofracht* havereipflichtig.<sup>16)</sup> In derselben Weise verfährt das D. H.G.B., doch gibt es, dem Handelsgebrauche der norddeutschen Häfen entsprechend, nur ein Drittel der *Bruttofracht* frei, so dass der Beitrag von Zweidritteln derselben erhoben wird.<sup>17)</sup> Die Frage, wer den Beitrag von der Fracht zu entrichten habe, erledigt sich nach den oben (S. 272 f.) erörterten Grundsätzen über die Vergütung für entgangene Fracht. Unter normalen Verhältnissen geht die Fracht auf Gefahr des Verfrachters, dieser hat demnach den Beitrag zu leisten. Bei der Verfrachtung *en rouge* ist zwar das Risiko sowohl auf Seiten des Charterers wie des Oberverfrachters und das Havereioffer kommt beiden zu Gute; gleichwohl kann von einer doppelten Besteuerung der Fracht keine Rede sein, auch müsste es ungereimt erscheinen, dem Oberverfrachter dafür, dass sein Schuldner eine ihm unter anderen Umständen zustehende Einrede einbüsst, eine Auflage zu machen. Der Charterer erhält seine *Konnossementsfracht* und leistet mit dem havereipflichtigen Theile derselben seinen Beitrag zur grossen Haverei; wie viel oder wie wenig an Fracht er nach der *Chartepartie* an den Oberverfrachter zu entrichten hat, ist für das Verhältniss der Havereibetheiligten gleichgültig. Ist unbedingte Frachtzahlung ausgemacht,<sup>18)</sup> hat also der Befrachter oder der Ladungsempfänger die Gefahr der Fracht übernommen, so wäre es an sich richtig, in diesem Falle demselben auch den Havereibeitrag von der Fracht, und zwar von der *Bruttofracht*, aufzuerlegen<sup>19)</sup>. Da aber das Gesetz für alle Fälle bestimmt, dass die Ladung nur mit ihrem nach Abzug der Fracht sich ergebenden Werthe heranzuziehen, so wird der Beitrag der Fracht auch in unserem Falle dem Verfrachter, und zwar nach den gewöhnlichen Grundsätzen,

---

Die *Nettofracht* berücksichtigen u. a. auch Hamb. Assekur.-Ordn. v. 1731, A. L.R. II 8 § 1869. Preuss. Entw. Art. 577 und schon *Consol. del mare* c. 251 (*Pard.* II 355 f. *Trav. Twiss* III 646 f.).

<sup>16)</sup> C. de C. 401, 417 (so schon Ord. v. 1681 III 8 Art. 7). Portug. H.G.B. 1840. Norweg. Seeges. 75, 3. Finnl. Seeges. 146. Belg. rev. H.G.B. II Art. 105 (vgl. *Anm.* 19).

<sup>17)</sup> D. H.G.B. 723, 1. Vgl. Protok. S. 2738 ff., 2745 ff., 4116—4125. Von dem für die Landesgesetze gemachten Vorbehalt, den beitragspflichtigen Theil auf die Hälfte der Fracht herabzusetzen, ist kein Gebrauch gemacht worden. Beitragspflichtig sind selbstverständlich nur Zweidritteln der wirklich geretteten Fracht. Wenn also das Schiff unfähig wird die Reise fortzusetzen und der Schiffer die Weiterbeförderung der Ladung durch ein von ihm gechartertes zweites Schiff veranlasst, so ist nur der Frachtüberschuss, der nach Abzug der hierfür zu zahlenden Fracht verbleibt, bei der grossen Haverei des ersten Schiffes mit Zweidritteln seines Betrages heranzuziehen. *Samml. d. Entsch. des O.App.G. zu Lübeck* V 102 ff.

<sup>18)</sup> In gewissen Fällen hat der Verfrachter gesetzlich, ungeachtet des Verlustes der Ladung, die Fracht zu beanspruchen (D. H.G.B. 619). Vgl. auch *Ehrenberg* 252 *Anm.* 44.

<sup>19)</sup> So Belg. rev. H.G.B. II Art. 107, wonach „le fret payé d'avance et non restituable“ von dem Werthe der havereipflichtigen Ladung nicht in Abzug gebracht wird, während „le fret non payé ou payé d'avance et restituable“ zu Lasten des Verfrachters gerechnet wird, der von dem halben Bruttobetrag beizutragen hat (Art. 105). Ob der Ladungsempfänger von der Brutto- oder von der *Nettofracht* beisteuert (vgl. Art. 104), ist nicht ganz klar. Aehnlich wie Belg. das Ital. H.G.B. 654, 2, 655.

aufgelegt und ihm überlassen, seinen Rückgriff gegen den ihm zur Zahlung der Fracht Verpflichteten zu nehmen.<sup>20)</sup>

4. Die **Ueberfahrtsgelder** würden auch im schlimmsten Falle wenigstens nach Verhältniss des bereits zurückgelegten Theils der Reise zu entrichten gewesen sein (Art. 671). Beitragspflichtig sind sie demnach nur nach Verhältniss der seit dem Havereifall passierten Strecke, und zwar nach ihrem Nettowerthe, d. h. nach Abzug der Unkosten, welche dem Verfrachter durch die Weiterbeförderung entstanden sind.<sup>21)</sup>

5. Die **Havereivergütungen** werden sämmtlich mit ihrem vollen Betrage herangezogen,<sup>22)</sup> nur die Vergütung für entgangene Fracht wird, weil sie als Ersatz der Bruttofracht gilt, nur in ihrem gesetzlichen Nettobetrag von Zweidritteln besteuert.<sup>23)</sup> Die Havereivergütungen gelten als Surrogat der durch sie ersetzten Werthe, die demnach fortdauernd als auf dem Schiffe anwesend behandelt werden und ausser der grossen Haverei, aus der sie entsprungen sind, auch zu allen im weiteren Verlaufe der Reise vorkommenden grossen Havereien beizutragen haben,<sup>24)</sup> auch schon aus dem Grunde, weil sie den in diesen ergriffenen Rettungsmaassregeln die Erhaltung des Haftgutes, in das sie einzig vollstreckt werden können, zu danken haben. Diese fortgesetzte Beitragspflicht erstreckt sich auch auf die Vergütung für die Verschlechterung geopfelter Gegenstände, welche geborgen und von dem Eigenthümer wieder zurückgenommen sind;<sup>25)</sup> die Gegenstände selber haben nicht beizusteuern, denn sie verdanken ihre Rettung dem Opfer nicht,<sup>26)</sup> aber wenn sie wieder an Bord kommen, nehmen sie an allen ferneren grossen Havereien denselben Antheil wie die übrige Ladung.

6. **Keine Beiträge** sind zu leisten von den auf dem Schiffe befindlichen

<sup>20)</sup> Vgl. Protok. 2738.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. 723 a. E. Vgl. Protok. 2773 ff. York-Antwerp. Regeln Nr. 10. Bei dem Abzuge handelt es sich vornehmlich um den Unterhalt der Reisenden und um Lohn und Unterhalt für die zu ihrer Bedienung angestellten Personen. Nur wenn das Schiff ausschliesslich Passagierschiff ist, kommen auch Heuer und Unterhalt für die übrigen Personen der Schiffsbesatzung in Abzug. Uebrigens ist bei solchen Schiffen eine grosse Haverei nur dann denkbar, wenn die Reisenden noch andere Güter als bloss Reiseeffekten mit sich führen.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. 719, 2, 720, 2, 721, 3, 4, 722, 725, 734, 2. Vgl. C. de C. 417. Span. H.G.B. 955. Portug. H.G.B. 1530, 1840. Wetb. v. Kooph. 483, 727. Belg. rev. H.G.B. II Art. 107, 2. Norweg. Seeges. 75. Finnl. Seeges. 146. Russ. H.G.B., Beilage zu Art. 966. Arnould-Maclachlan a. a. O. II 791 f., 795.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. 723, 2. Entsprechend ist C. de C. 301. u. Belg. rev. H.G.B. II Art. 96 auf die halbe Frachtvergütung zu beziehen. Vgl. Norweg. Seeges. 75, 3.

<sup>24)</sup> Vgl. besonders D. H.G.B. 722. Portug. H.G.B. 1853. Wetb. v. Kooph. 740. England vgl. Arnould-Maclachlan a. a. O. II 791. York-Antwerp. Regeln Nr. 10 Dagegen wird die Verpflichtung zur Theilnahme an ferneren grossen Havereien abgelehnt C. de C. 425, Span. H.G.B. 960, Belg. rev. H.G.B. II 113.

<sup>25)</sup> Vgl. Anm. 10.

<sup>26)</sup> Vgl. Anm. 9.

Personen für ihre Lebensrettung,<sup>27)</sup> von der Schiffsbesatzung für ihre Heuer,<sup>28)</sup> von den Bodmereigläubigern, überhaupt den Schiffsgläubigern, für die Erhaltung ihres Haftgutes.<sup>29)</sup>

7. Sämmtliche Beitragspflichtigen haften **solidarisch**, so lange die Gemeinschaft im Schiffe dauert (s. S. 263), in der Art, dass der Ausfall, welcher durch Untergang oder Werthverminderung beitragspflichtiger Gegenstände in der Zeit von dem Havereifall bis zum Beginn der Löschung am Reisebeendigungsorte entsteht,<sup>30)</sup> durch Erhöhung der übrigen Beiträge gedeckt werden muss.<sup>31)</sup> Nach Beendigung der Gemeinschaft hört die Gesamtverbindlichkeit auf und jeder haftet nur für seinen Antheil, Ausfälle an einzelnen Beiträgen fallen dem Vergütungsberechtigten zur Last.<sup>32)</sup>

<sup>27)</sup> Vgl. I. 2 § 2 D. h. t.: „Corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse“. Die Rettung der Personen gehört nicht zu dem Begriffe der grossen Haverei. Eine Ausnahme macht das H.G.B. von Buenos Aires 1476, das aber gleichwohl keine Havereibeiträge der Geretteten kennt. Vgl. Zeitschr. f. H.R. VI 503.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. 725, 2. Sämmtliche Seerechte stimmen hierin überein, eine Ausnahme macht das Oesterreich. Seerecht von 1774 Art. 7 § 45 im Falle der Ranzionirung. Wo, wie im Deutschen Reiche, die Heuerforderung der Schiffsmannschaft eine persönliche, unter keinen Umständen auf Schiff und Fracht beschränkte ist (vgl. oben S. 47 f.), versteht sich die Freiheit der Heuer von den Havereibeiträgen von selbst.

<sup>29)</sup> Vgl. § 47 Anm. 54.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. 706, 720, 1, 721, 2, 724. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 80 Anm. 79. Ueber den Fall verschuldeten Unterganges oder verschuldeter Werthverringering vgl. unten § 53 Anm. 24.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. 726, 1. Vgl. C. de C. 424. Span. H.G.B. 944. Portug. H.G.B. 1849 f. Wetb. v. Kooph. 735 f. I. 4 § 1, I. 5 pr. D. h. t. Der Satz ist einfache Konsequenz der Regel, dass die grosse Haverei nach dem Werthe der beitragspflichtigen Gegenstände am Reiseziel vertheilt wird.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. 726, 2. Vgl. Arnould-Maclachlan II 816. Nach römischem Recht dauert die Solidarität auch nachher noch fort. I. 2 § 6 D. h. t.: Si quis ex vectoribus solvendo non sit, hoc detrimentum magistri navis non erit: nec enim fortunae cuiusque nauta excutere debet.

## VI. Die Abrechnung und die rechtliche Natur der Havereiforderung.

### § 53.

I. Es gehört zu den Dienstpflichten des Schiffers, rechtzeitig Verklarung (Seeprotest) abzulegen<sup>1)</sup> und nach Beendigung der Reise ohne Verzug die Aufmachung der Dispache, d. h. die Berechnung der Havereivergütung und der einzelnen Beiträge, zu veranlassen.<sup>2)</sup> Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so hat, unbeschadet der Verantwortlichkeit des Schiffers und des Rheders für den dadurch entstehenden Schaden,<sup>3)</sup> jeder Havereibetheiligte die Befugniss, die Aufmachung in Antrag zu bringen und zu betreiben.<sup>4)</sup> Da die gesetzlichen Bestimmungen über die grosse Haverei durchweg nur dispositiver Natur sind, so ist es den Betheiligten zunächst anheimgegeben, sich über den Ort, die Art der Herstellung und die dabei zu befolgenden Grundsätze zu verständigen.<sup>5)</sup> Soweit dies nicht geschehen ist, erfolgt die Aufmachung der Dispache an dem

<sup>1)</sup> S. oben S. 79 ff.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 730. Ueber die Herleitung des Wortes vgl. Diez, Etymol. Wörterb. d. roman. Sprachen 3. Ausg. I 299. C. de C. 408 und Span. H.G.B. 965 lassen eine Abrechnung in grosser Haverei nur zu, wenn die Entschädigungsansprüche in ihrer Gesamtheit den Betrag von 1% der havereipflichtigen Gegenstände übersteigen.

<sup>3)</sup> Vgl. S. 42 f.

<sup>4)</sup> D. H.G.B. 730, 2. Portug. H.G.B. 1839. Wetb. v. Kooph. 726.

<sup>5)</sup> Die dispositive Natur der Havereiordnungen ist zwar nur in einzelnen Seerechten ausdrücklich ausgesprochen (C. de C. 398. Span. 966. Port. 1813. Wetb. v. Kooph. 697. Belg. rev. H.G.B. II Art. 100. Ital. 642 a. E. Finn. 150 a. E.), versteht sich aber aus allgemeinen Grundsätzen von selbst. Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. XXIII 178, XXV 1 ff. Die Bedeutung der York-Antwerpener Regeln beruht bis jetzt allein auf derartigen vertragsmässigen Einigungen, wie sie vorzugsweise in den Konnossementen und den Seeverversicherungsbedingungen zu Tage treten. Vgl. oben S. 8 Anm. 29. Etwas anderes war es mit den in den Gebieten des Mittelländischen Meeres unter dem Namen *germinamento* oder *agermanament* von der Zeit der sogen. rhodischen Seegesetze bis zum *Consolato del mare* (vgl. c. 54, 66 f., 150, 152, 187, 226, 239) ungemein beliebten Sozietätsverträgen zwischen Verfrachtern und Befrachtern, welche oft geradezu eine gegenseitige Assekuranz gegen alle möglichen Havereifälle begründeten. Die dafür gebräuchliche Formel (vgl. Cons. del mare c. 150) war: „que la nau anas sobre los havers, e los havers

Orte wo die Reise endigt,<sup>6)</sup> und zwar durch die amtlich dazu bestellten Dispacheure oder, wenn die Dispache im Auslande aufgemacht wird, nach Wahl des Schiffers vor dem deutschen Konsulate des Dispacheortes.<sup>7)</sup> Für die bei der Aufnahme zu befolgenden Grundsätze ist im Zweifel das Recht des Dispacheortes maassgebend.<sup>8)</sup>

Die Regelung des Verfahrens in Dispachesachen hat das D. H.G.B. 731 den Landesgesetzen überlassen. In Preussen erfolgt sie auf Grund des Einführungsgesetzes zum D. H.G.B. v. 24. Juni 1861, Art. 57, und des Ausführungsgesetzes zur deutschen Civilprozess-Ordnung v. 24. März 1879, § 29, in den Formen des gerichtlichen Vertheilungsverfahrens (Civilprozess-Ordn. f. d. D. R. §§ 761—768). Die gerichtliche Bestätigung der Dispache kann nur mit sofortiger Beschwerde, d. h. binnen zwei Wochen nach der Verkündigung oder Zustellung (Civilprozess-Ordn. § 540), angefochten werden. Die rechtskräftige Dispache hat die Bedeutung eines vollstreckbaren Urtheils. Ausserhalb Preussens, wo eine landesgesetzliche Regelung nicht erfolgt ist, hat die Dispache nur die Bedeutung einer gutachtlichen Feststellung, die im Wege der Klage angefochten und zur richterlichen Entscheidung gebracht werden kann.<sup>9)</sup>

II. Die von den Havereigeldern zu leistenden Beiträge werden von vorn herein bei der Dispachirung in Abzug gebracht. Was die von Schiff und Ladung zu leistenden Entschädigungen angeht, so wurden dieselben im römischen Recht aus dem Dienstmiethverhältniss, also aus dem Frachtvertrage, hergeleitet: der vergütungsberechtigte Ladungsinteressent hatte keine Forderung gegen die übrigen Ladungsbetheiligten, sondern er klagte mit der *actio locati* gegen den Schiffer (als Vertreter des Verfrachters), der seinerseits gegen die Ladungsbetheiligten *actio conducti* und Zurückbehaltungsrecht wegen seiner für sie erlittenen und aufgewendeten Schäden und Auslagen hatte.<sup>10)</sup> Ein Pfandrecht stand ihm nicht

---

sobre la nau“ (dass das Schiff gehe auf die Habe und die Habe auf das Schiff). Vgl. Pardessus, Collection I 168, 219, II 114 Anm. 4, 170 Anm. 4.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 729. So auch alle ausländischen Seerechte. Nur für den Fall, dass die Reise in einem inländischen Hafen abgebrochen wird, machen Portugal und die Niederlande eine Ausnahme, indem hier der Abladeort zum Dispacheort bestimmt ist, wodurch er dann auch für die Berechnung der Vergütungen und Beiträge maassgebend wird. Port. H.G.B. 1836 f. Wetb. v. Kooph. 723, 725.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. 731. Reichsgesetz, betr. die Organisation der Bundeskonsulate vom 8. Novbr. 1867 § 36. Vorausgesetzt ist, dass nur Reichsangehörige dabei betheiligt sind. Vgl. u. a. die Konsularverträge mit Hawaii von 1880 Art. 24, Brasilien von 1882 Art. 43, Griechenland von 1882 Art. 13 (R.G.Bl. 1880 S. 139, 1882 S. 97, 112). Vgl. auch C. de C. 414, 416. Bédarride, Droit commercial 2. édit., II. Not. 1828. Ital. H.G.B. 657 f. Belg. rev. H.G.B. II Art. 117 ff. Wetb. v. Kooph. 724. Portug. H.G.B. 1838. Span. H.G.B. 946. Finnl. Seeges. 150.

<sup>8)</sup> Ueber den Satz „*locus regit actum*“ in dieser Anwendung vgl. oben S. 7 f. D. H.G.B. 839. Protok. S. 2756 f. Wetb. v. Kooph. 711, 724 a. E. Abbott a. a. O. 554 ff. Arnould-Maclachlan a. a. O. II 812 f.

<sup>9)</sup> Vgl. Entscheid. d. R.G. in Civilsachen III S. 17. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 122 f.

<sup>10)</sup> l. 2 pr. D h. t.: *Amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent: is deinde cum reliquis, quorum merces salvae*

zu, andererseits war die Haftung der Beitragspflichtigen, da sie nicht auf in rem versio begründet wurde, eine persönliche; nicht auf den Werth der beitragspflichtigen Gegenstände beschränkte. Die Ordonnance touchant la marine von 1681 hat bereits das Pfandrecht entwickelt,<sup>11)</sup> steht aber im übrigen noch auf dem Standpunkte des römischen Rechts, indem sie nur eine Geltendmachung der Havereiforderung durch den Schiffer kennt.<sup>12)</sup> Dagegen erkennt das preussische A. L.R., obwohl es die Eintreibung der Forderung ebenfalls als Sache des Schiffers behandelt und eine direkte Klage des vergütungsberechtigten Ladungsinteressenten wenigstens nicht ausdrücklich erwähnt, in der zwischen dem Schiffe und seiner Ladung bestehenden „Gemeinschaft“ den Rechtsgrund zur Uebertragung „der beide zugleich treffenden Gefahr und Kosten.“<sup>13)</sup> Damit war die römisch-rechtliche Auffassung verlassen und die der neueren Seerechte angebahnt.

Nach D. H.G.B. haben die Havereiberechtigten wegen der von Schiff und Fracht zu leistenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern.<sup>14)</sup> Ohne ihre Einwilligung darf das Schiff den Dispachehafen erst nach Zahlung oder Sicherstellung dieser Beiträge verlassen;<sup>15)</sup> die Regel, dass ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden kann (s. S. 27 f.), unterliegt insofern einer Ausnahme. An der beitragspflichtigen Ladung haben die Vergütungsberechtigten ein gesetzliches Pfandrecht,<sup>16)</sup> welches von dem Verfrachter oder dem Schiffer als seinem Vertreter für sich und die betreffenden Ladungsinteressenten ausgeübt wird.<sup>17)</sup> Der Schiffer hat demnach bei eigener persönlicher Verantwortlichkeit die Pflicht, die Güter nicht ohne Zahlung oder Sicherstellung auszuliefern.<sup>18)</sup> Ausserdem ist er zur Klage, wo es einer solchen bedarf, und zur Betreibung der Exekution in das Pfand legitimirt.<sup>19)</sup> So lange die Ladung

sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest. Servius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praesent.

<sup>11)</sup> Ord. III 8 Art. 21. C. de C. 191, 7, 11, 280, 308, 428. Vgl. A. L.R. II 8 §§ 1896, 1898. Span. H.G.B. 963. Wetb. v. Kooph. 313, 6, 10, 487—490. Portug. H.G.B. 1300, 11, 1535.

<sup>12)</sup> Ord. I 12 Art. 5, III, 8 Art. 21. In dem Consol. del mare c. 53 (Pardessus II 102. Trav. Twiss III 150) erscheint der Schiffer schon als Bevollmächtigter der Vergütungsberechtigten, für die er das Zurückbehaltungsrecht mit ausübt: „perço que ells no haguessen anar darrera aquels mercaders ne a pregar de qui aquella roba seria que sera restaurada“ (damit sie nicht nachzugehen noch zu fordern haben hinter den Kaufleuten, denen die Güter sind, welche gerettet sind).

<sup>13)</sup> Vgl. A. L.R. II 8 §§ 1766, 1895 f.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. 727. Vgl. unten § 57.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. 732. Vgl. A. L.R. II 8 § 1897. Finnl. Seeges. 153. Schwed. Seeges. 167.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. 727. Vgl. Anm. 11 und unten § 58.

<sup>17)</sup> D. H.G.B. 733 a. E.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. 733. Vgl. 616. Neben dem Schiffer haftet der Rheder mit Schiff und Fracht; dagegen persönlich, wenn er die Handlung des Schiffers angeordnet hat.

<sup>19)</sup> Dies ergibt sich aus der Bestimmung, dass das Pfandrecht von dem Verfrachter für die Vergütungsberechtigten ausgeübt wird. Zur Abschliessung von Vergleichen und dgl. ist der Schiffer nicht ermächtigt. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 60 Anm. 40, 113.



noch in den Händen des Schiffers ist, haben die vergütungsberechtigten Ladungsinteressenten keine direkte Klage, gegen den Befrachter oder Destinatär nicht, weil die Klage in rem scripta ist, und gegen den Schiffer nicht, weil dieser nicht in derselben Sache zugleich aktiv und passiv legitimirt sein kann.<sup>20)</sup> Diese Beschränkung fällt weg, sobald der Schiffer die Güter ausgeliefert hat. Zwar bleibt derselbe auch jetzt noch zur Anstellung der Klage bevollmächtigt, vor allem aber ist der Vergütungsberechtigte selbst jetzt in der Lage, eine Forderung gegen den Ladungsempfänger geltend zu machen.<sup>21)</sup> Unabhängig davon ist seine Befugniß, den Schiffer und den Rheder für den Schaden verantwortlich zu machen, der ihm durch die unbefugte Auslieferung der Güter entstanden ist.<sup>22)</sup>

Die Haftung der sämtlichen Havereischuldner ist eine unpersönliche: die Exekution beschränkt sich auf das Haftgut, Untergang oder Werthsminderung desselben geht auf Kosten des Gläubigers.<sup>23)</sup> Die unpersönliche Haftung wird zu einer beschränkt persönlichen: a. für den Rheder, wenn der Schiffer auf seine Anweisung eine der in Ansehung der Haverei ihm obliegenden Pflichten versäumt hat (Anm. 22); b. für den Ladungsempfänger, wenn er bei der Annahme der Güter Kenntniß von den auf ihnen haftenden Havereibeiträgen gehabt hat oder wenn die havereipflichtigen Güter durch seine Schuld verloren gehen oder eine den Gläubiger beeinträchtigende Werthverminderung erleiden.<sup>24)</sup>

Den Rechtsgrund für die Havereiverpflichtung bildet nicht wie im römischen Recht der Frachtvertrag, da die vergütungsberechtigten Ladungsinteressenten

<sup>20)</sup> Vgl. Ehrenberg a. a. O. 113 f.

<sup>21)</sup> Dieser in allen neueren Seerechten ausdrücklich oder stillschweigend anerkannten Befugniß (vgl. Ehrenberg a. a. O. 114 ff. v. Kaltenborn II 225), die auch in dem Rechte der Vergütungsberechtigten zur Betreibung der Dispachirung an Stelle des säumigen Schiffers ausgedrückt ist (S. 281), scheinen C. de C. 435 und Belg. rev. H.G.B. II Art. 232 zu widersprechen, allein C. de C. 421 und Belg. Art. 109, 3 lassen erkennen, dass die beschädigten Ladungsinteressenten ein selbständiges Recht „à former une demande en contribution“ besitzen, so dass die Beschränkung des der Ord. v. 1681 entlehnten Art. 435 (s. Anm. 12) nur auf die Vergütungsansprüche des Verfrachters bezogen werden kann, für welche nach französischem, spanischem und belgischem Recht der Befrachter auch nach der Ablieferung der Güter an den Destinatär noch einige Zeit haftbar bleibt, falls der letztere nicht bezahlt und der Schiffer deswegen binnen 24 Stunden Protest eingelegt hat. Vgl. unten Anm. 30. Ehrenberg, Beschr. Haft. 60 f. Bédarride, Droit commercial, 2. édit. II. Not. 1924.

<sup>22)</sup> S. Anm. 18. Ebenso entsteht persönliche Haftung des Schiffers (resp. Rheders), wenn er seine sonstigen gesetzlichen Pflichten zur Feststellung und Sicherung der Havereiforderungen (s. Anm. 1, 2, 15) verletzt. In allen diesen Fällen ist analog wie bei der Bodmerei zu entscheiden. Vgl. oben S. 257. Protok. S. 4127 f.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. 726, 2, 728. Vgl. Protok. 2752 f. Schwed. Seeges. 145. Portug. H.G.B. 1851. Wetb. v. Kooph. 738. Finnl. Seeges. 17, 2, 148. Norweg. Seeges. 75, 2. Die beiden letzteren haben das Abandon-, die übrigen das Exekutionssystem. Dem letzteren schliessen sich nach Ehrenberg, Beschr. Haft. 75, auch Argentina und Chile an, während die französische Praxis (vgl. C. de C. 401. Belg. rev. H.G.B. II Art. 104) dem Abandonssystem anhängt. England erkennt die beschränkte Haftung des Havereischuldners noch nicht an. Vgl. Pritchard a. a. O. I 24. Arnould-Maclachlan II 794.

<sup>24)</sup> Vgl. D. H.G.B. 728, 2, Portug. H.G.B. 1850. Wetb. v. Kooph. 737. Vgl. S. 257 f.

direkt, sei es durch den Schiffer als ihren Vertreter oder persönlich, gegen die beitragspflichtigen Ladungsbetheiligten klagen können und nicht auf die Kontraktklage gegen den Verfrachter beschränkt sind. Man könnte das Rechtsverhältniss auf die nützliche Verwendung zurückführen, zumal sich dadurch auch der Charakter der Klage als in rem scripta und die unpersönliche Haftung erklären liesse, aber die oben (§ 49, Anm. 2) besprochene Begrenzung der grossen Haverei auf die Zeit von der Ladung bis zur Löschung, die Beschränkung auf das, was sich in dem Schiffe vereinigt befindet,<sup>25)</sup> bleibt dabei ebenso unerklärt<sup>26)</sup> wie das Erforderniss des durch den Schiffer verfügten Opfers, wodurch die freiwillige Verwendung von Seiten eines auf dem Schiffe anwesenden Ladungsbetheiligten oder Cargadeurs von der grossen Haverei ausgeschlossen ist (S. 265 f.). Den einzigen Rechtsgrund bildet die Verwendung in der Interessengemeinschaft von Schiff, Fracht und Ladung.<sup>27)</sup> Der berufene Vertreter dieser Gemeinschaft und berufene Wahrnehmer dieser Interessen ist der Schiffer.<sup>28)</sup> Das von ihm im gemeinen Interesse verfügte Opfer muss gemeinsam getragen werden, nach Maassgabe des Vortheils der dem einzelnen erwächst, d. h. nach Verhältniss der durch das Opfer geretteten Werthe. Da die Rechtshandlungen des Schiffers den Rheder wie die Ladungsinteressenten nur unpersönlich verpflichten,<sup>29)</sup> so kann auch die aus seiner Verfügung entsprungene Ersatzpflicht keine weitergehende Wirkung haben. Durch die Gemeinschaft erhält die Ersatzverbindlichkeit den Charakter einer Gesamtschuld; durch die Entstehung aus einer Verwendung erklärt sich die beschränkte Haftung und der Charakter der Klage als actio in rem scripta.<sup>30)</sup> Dass

<sup>25)</sup> S. § 49 Anm. 2, § 52 Nr. 2 a.

<sup>26)</sup> Von dem Standpunkte der nützlichen Verwendung erklärt sich die Ausdehnung des Begriffs der grossen Haverei auf Fälle wie Span. H.G.B. 967.

<sup>27)</sup> Vgl. oben Anm. 5 über das germinamento oder agermanament in den Gebieten des Mittelländischen Meeres. Ehrenberg, Beschr. Haftung 71 ff., 86—89. Jhering i. d. Jahrb. f. d. Dogmat. d. heut. Priv.R. X 334—352. Bruns bei v. Holtzendorff, Encyclopädie der Rechtswissenschaft 4. Aufl. S. 495 f. (§ 73 Nr. 2). Eck, Die sog. doppelseitigen Klagen S. 137 ff. Dernburg, Lehrb. d. preuss. Priv.R. II (1878) S. 687. Entsch. d. R.O.H.G. VIII 294 f., XXIII 180. Samml. d. Entsch. d. O.App.G. zu Lübeck V 108. — Durch negotiorum gestio liesse sich nur der Anspruch des Verfrachters für die mit dem Schiffe gebrachten Opfer erklären. Vgl. Dernburg a. a. O. 687 Anm. 4. Ladungsbetheiligte würden, selbst wenn sie sich zu negotiorum gestores aufwerfen und der gemeinsamen Rettung ihrerseits ein Opfer bringen wollten, keinen Ersatz zu beanspruchen haben, denn die Auktorität des Schiffers schliesst jeden Unberufenen aus. Bei den Reklamekosten liegt negotiorum gestio vor, die das D. H.G.B. eben darum nicht als grosse Haverei behandelt wissen will. Vgl. § 49 Anm. 3. Protok. S. 4092. Dernburg a. a. O. 688 Anm. 1.

<sup>28)</sup> D. H.G.B. 496 f., 502, 504, 508, 511 f., 702.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. 452, 498, 506.

<sup>30)</sup> Eine gewisse Ausnahme machen C. de C. 435 f., Span. H.G.B. 998 f. und Belg. H.G.B. II Art. 232 f., indem sie dem Verfrachter einen auf einen resp. zwei Monate beschränkten Regress gegen den Befrachter geben, wenn die Güter zwar an den Destinatar abgeliefert sind, aber wegen Nichtentrichtung der Havereibeiträge rechtzeitig Protest erhoben ist. Vgl. oben Anm. 21.

die Klage gegen den redlichen Dritterwerber havereipflichtiger Güter ausgeschlossen ist, beruht auf den Grundsätzen des deutschen Mobiliarsachenrechts überhaupt. <sup>31)</sup>

Ob zur Geltendmachung der Havereiforderung eine Klage nothwendig ist, oder ob gleich mit dem Antrage auf Exekution vorgegangen werden kann, hängt von der Art der Dispache ab. <sup>32)</sup>

III. Die Havereiforderung verjährt in einem Jahre. <sup>33)</sup> Die Verjährung beginnt hinsichtlich der Ladung am Tage nach der Ablieferung, <sup>34)</sup> hinsichtlich des Schiffes am Tage nach Beendigung der Löschung. <sup>35)</sup>

---

<sup>31)</sup> D. H.G.B. 727. Vgl. unten § 58.

<sup>32)</sup> In Preussen und nach Belg. rev. H.G.B. II Art. 119 hat die rechtskräftig bestätigte Dispache die Bedeutung eines vollstreckbaren Urtheils.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. 906, 909. Zwei Jahre Portug. H.G.B. 1855 und Wetb. v. Kooph. 744, ein Jahr für die Beiträge des Schiffes, sechs Monate für die der Ladung Span. H.G.B. 995 f., drei Monate Belg. rev. H.G.B. II Art. 234.

<sup>34)</sup> D. H.G.B. 908, 2, 909.

<sup>35)</sup> Ebd. 908, 4.

## VII. Zusammenstoss von Schiffen.<sup>1)</sup>

### § 54.

Die Römer behandelten die durch den Zusammenstoss von Schiffen verursachten Schäden durchaus nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts: verschuldeter Zusammenstoss unterlag den Regeln der *lex Aquilia*, unverschuldeter galt als *casus*. Dagegen führte im Mittelalter die oben (S. 281 Anm. 5) erwähnte Sitte der vertragsmässigen Gefahrgemeinschaft (*agermanament*), eine Art Gegenseitigkeitsversicherung zwischen Rhedern und Ladungsbetheiligten, wie in vielen anderen Fällen der partikulären Haverei so ganz besonders in dem des unverschuldeten Zusammenstosses zu der Annahme einer gesetzlichen Gemeinschaft aller von dem Zusammenstosse Betroffenen,<sup>2)</sup> der Art, dass der Schade nach Analogie der grossen Haverei gleichmässig auf die beteiligten Schiffe und ihre Ladungen vertheilt wurde. Diese zuerst in dem Seerecht von Oléron hervortretende Auffassung beherrschte das ganze Mittelalter<sup>3)</sup> und ist noch heute in einigen Seerechten wenigstens für den Fall, dass die Ursache des Zusammenstosses nicht zu ermitteln, anerkannt,<sup>4)</sup> während ein erwiesener Zufall heute allgemein als besondere Haverei behandelt wird.<sup>5)</sup> Dies gilt auch, wenn zwar eine Verschuldung, aber nicht von einer Person der beteiligten Schiffsbesatzungen,

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch, 8. Titel, 2. Abschnitt (Art. 736—741). Preuss. Entw. 589—594. Protok. S. 2782—2800, 2915—2921, 2937, 4138 f. C. de C. 407. Portug. H.G.B. 1567—1583. Wetb. v. Kooph. 534—544. Span. H.G.B. 935, 7. Russ. H.G.B. 987—1002. Belg. rev. H.G.B. II 228—231. Ital. H.G.B. v. 1882 Art. 660—665. Norweg. Seeges. 78—81. Schwed. Seeges. 171—175. Finnl. Seeges. 154—158. Vgl. Lewis II 82—101. v. Kaltenborn II 4 ff. Abbott-Shee a. a. O. 596—617. Kay a. a. O. 903—998. Lamprecht i. d. Zeitschr. f. H.R. XXI 12—99.

<sup>2)</sup> Man stellte den Satz auf: „Die auf einem Schiffe zur See sind, sind gleich reich“.

<sup>3)</sup> Vgl. Duhn i. d. Zeitschr. f. H.R. XIV 217—229. Am römischen Recht hielt fest *Consol. del mare* c. 155—158 (Pard. II 174 ff., Trav. Twiss III 282 ff.). — Etwas anderes ist es, wenn Norweg. Seeges. 81 die zur Vermeidung einer Schiffskollision gebrachten ausserordentlichen Opfer nach den Grundsätzen der grossen Haverei auf alle beteiligten Schiffe und deren Ladungen vertheilt.

<sup>4)</sup> C. de C. 407. Portug. H.G.B. 1570. Wetb. v. Kooph. 533. Erstes Ital. H.G.B. 516 (in das H.G.B. von 1882 nicht aufgenommen).

<sup>5)</sup> D. H.G.B. 737. C. de C. 407. Span. H.G.B. 935, 7. Belg. H.G.B. II 228. Ital. H.G.B.

vorliegt, so bei Verschuldung eines Zwangslotsen, für den der Rheder nicht aufzukommen braucht.<sup>6)</sup> Dagegen haftet neben dem Schuldigen der Rheder mit Schiff und Fracht, wenn eine Person seiner Schiffsbesatzung, zu der auch der freiwillig angenommene Lootse gerechnet wird, die Schuld an dem Zusammenstosse trägt.<sup>7)</sup> Die Ladungsbetheiligten des schuldigen Schiffes sind ersatzberechtigt, soweit sie mitbeschädigt sind, haben aber ihrerseits keinen Ersatz zu leisten.<sup>8)</sup> Im Falle beiderseitiger Verschuldung vertheilen England, Frankreich und Belgien den Schaden auf die schuldigen Schiffe (aber nicht auch auf die Ladung), und zwar England zu gleichen Theilen,<sup>9)</sup> Frankreich und Belgien dagegen nach Verhältniss der grösseren oder geringeren Verschuldung.<sup>10)</sup> Da der englische Standpunkt offenbar ungerecht, der französische aber, wenn auch theoretisch richtig, im einzelnen Falle praktisch schwer durchzuführen ist, so nehmen die übrigen Seerechte auch hier besondere Haverei an und schliessen hinsichtlich der Beschädigung der Schiffe jeden Ersatzanspruch des einen gegen

660. Russ. H.G.B. 989 (aber mit einer Ausnahme in Art. 1001). Finnl. Seeges. 155. Norweg. Seeges. 80. Schwed. Seeges. 172. Abbott-Shee a. a. O. 598. Denselben Standpunkt nehmen auch Portug. H.G.B. 1569 und Wetb. v. Kooph. 536 ein, doch haben dieselben Art. 1581 resp. Art. 540 für den speziellen Fall der Anseglung ungehörigerweise noch einen Rest der alten Auffassung beibehalten, der sich, wenigstens was das Schiff angeht, auch Russ. H.G.B. 993 f. findet (vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 78). Preuss. A. L.R. II 8 § 1911 f. steht noch vollständig unter dem Banne der älteren Anschauung.

<sup>6)</sup> D. H.G.B. 740. Merch.-Shipp.-Act. v. 1854 Art. 388. Vgl. Zeitschr. f. H.R. XXVIII 343 ff. Portug. 1583, Belg. II 228 und die französische Praxis machen bei Verschuldung eines Lootsen unbedingt den Rheder, vorbehaltlich seines Rückgriffs gegen den Schuldigen, verantwortlich. Vgl. Bédarride a. a. O. II Not. 281. Ueber die ganze Frage der Haftung des Rheders für den Lootsen vgl. oben S. 118 ff. und Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 221 ff.

<sup>7)</sup> Darin stimmen alle Seerechte überein. Vgl. oben S. 42 f. Die Berufung auf die Schuld eines freiwillig angenommenen Lootsen, auch wenn dieser amtlich als Lootse angestellt ist oder auf einer früheren Strecke der Fahrt dem Schiffe als Zwangslootse gedient hat, bleibt ausgeschlossen, weil der Schiffer gesetzlich nur zum Gehorsam gegen die Anordnungen des Zwangslotsen verpflichtet ist. Vgl. Urtheil des O.App.G. zu Lübeck in Zeitschr. f. H.R. XVIII 600 f. — Aus demselben Grunde kann der Führer eines Schleppschiffes sich nicht auf die von dem bugsirten Schiffe ausgegangenen Anordnungen, selbst wenn sie von einem auf diesem befindlichen Zwangslotsen herrühren, berufen. Vgl. das in Zeitschr. f. H.R. XXVIII 345 f. mitgetheilte englische Erkenntniss von 1879, durch welches die entgegenstehende ältere Praxis zu Gunsten der Auffassung der französischen Gerichte aufgegeben ist. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 227 f.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 736, 2. Damit stimmen alle neueren Seerechte ausdrücklich überein.

<sup>9)</sup> Dies von dem englischen Seegerichtshofe befolgte Prinzip ist, entgegen dem früheren gemeinen englischen Rechte, durch Satz 25 Ziff. 9 des Gesetzes vom 5. Aug. 1873 über die Einsetzung eines obersten Gerichtshofes für allgemein verbindlich erklärt worden. Vgl. Zeitschr. f. H.R. XX 105. Das stärker beschädigte Schiff erhält hiernach die Hälfte seiner Mehrbeschädigung ersetzt (sind mehr als zwei Schiffe an der Schuld betheiligt, so übernimmt jedes den gleichen Theil), wobei aber kein Rheder mehr als 8 Pfd. St. per Ton seines Schiffes herauszuzahlen braucht (Schiffahrtsakte v. 1862 § 54). Vgl. Zeitschr. f. H.R. XXVIII 341.

<sup>10)</sup> Vgl. Bédarride a. a. O. II Not. 1780, 4. Belg. H.G.B. II 229.

das andere aus,<sup>11)</sup> wobei jedoch einige in Anlehnung an den französischen Standpunkt dem richterlichen Ermessen überlassen, dem wesentlich schuldvolleren Theile gleichwohl eine Ersatzpflicht aufzuerlegen.<sup>12)</sup> Unter allen Umständen behalten die Ladungsinteressenten, die durch den Zusammenstoss beschädigten Personen und die Rheder der unschuldig in die Kollision mithineingezogenen Schiffe ihre Entschädigungsansprüche gegen die sämtlichen Schuldigen und deren Rheder.<sup>13)</sup>

Die Frage, ob Verschuldung vorliegt oder nicht, beantwortet sich je nach der Nichtbeobachtung oder Beobachtung der allgemeinen nautischen Regeln, insbesondere nach den durch internationale Vereinbarung festgestellten Vorschriften zur Verhütung von Schiffskollisionen auf See.<sup>14)</sup> Die Präsumtionen für Schuld oder Nichtschuld, wie sie in anderen Seerechten aufgestellt sind, je nachdem sich das eine Schiff in Bewegung, das andere in Ruhe befunden hat, finden nach D. H.G.B. keine Anwendung, doch wird, wenn ein Schiff nach einem Zusammenstosse, bevor es einen Hafen erreichen konnte, gesunken ist, der Untergang im Zweifel als eine Folge des Zusammenstosses angesehen.<sup>15)</sup> Um den Rheder verantwortlich zu machen, genügt der Nachweis eines schuldvollen Verhaltens seines Schiffes, auch wenn die Person, der dasselbe zuzuschreiben, nicht zu ermitteln ist.<sup>16)</sup>

Die Entschädigungspflicht umfasst den vollen Schaden, ohne einen Abzug wegen Neu für Alt, auch wo dieser früher in bestimmten Quoten landesgesetzlich oder usancemässig gewesen ist, es sei denn im einzelnen Falle positiv eine Werthserhöhung des Schiffes in Folge der Reparatur nachzuweisen.<sup>17)</sup> Ist das zunächst betroffene Schiff in Folge des Zusammenstosses in weitere Kollision mit einem dritten Schiffe gerathen, so hat das schuldige Schiff auch den Schaden dieses letzteren zu ersetzen.<sup>18)</sup>

<sup>11)</sup> D. H.G.B. 737. Portug. H.G.B. 1568. Wetb. v. Kooph. 535. Russ. H.G.B. 1000. Schwed. Seeges. 172. Finnl. Seeges. 155. Ital. H.G.B. 662. — Ein Reichsgerichtsurtheil v. 4. Febr. 1882 wendet den Art. 737 auch auf den Fall an, wo auf dem einen Schiffe nicht eine Person der Schiffsbesatzung, sondern ein Zwangslotsee die Schuld trägt. Vgl. Seufferts Archiv XXXVIII 83.

<sup>12)</sup> Norweg. Seeges. 80. Schwed. Seeges. 172. Finnl. Seeges. 155.

<sup>13)</sup> Vgl. Ital. H.G.B. 662. Urtheil des Lübecker O.App.G. in Zeitschr. f. H.R. XVIII 599 f. Gehört das unschuldig an der Kollision beteiligte dritte Schiff derselben Rhederei wie eins der schuldigen, so findet D. H.G.B. 737 Anwendung, für die Beschädigung des Schiffes wird also kein Ersatz geleistet. Vgl. Entsch. d. R.G. in Civilsachen I 45.

<sup>14)</sup> Für das Deutsche Reich sind dieselben enthalten in der Verordnung vom 23. Dezbr. 1871 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. Vgl. Verordnung vom 15. Aug. 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See. Str.G.B. f. d. D. R. § 145. Vgl. Lewis II 88 f.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. 738, 739. Vgl. Norweg. Seeges. 79.

<sup>16)</sup> Urtheil des Lübecker O.App.G. in Zeitschr. f. H.R. XVIII 595 f.

<sup>17)</sup> Vgl. Urtheil des Lübecker O.App.G. in Zeitschr. f. H.R. XVIII 597 f.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. 741. Vgl. jedoch Anm. 13.

Die Ersatzansprüche aus Kollisionen gewähren gegenüber dem Rheder des schuldigen Schiffes die Rechte eines Schiffsgläubigers.<sup>19)</sup>

Die Klage gegen den Rheder und gegen Personen der Schiffsbesatzung verjährt binnen zwei Jahren nach Ablauf des Tages, an welchem der Zusammenstoß stattgefunden hat.<sup>20)</sup> Anderen Personen gegenüber finden die Verjährungsgrundsätze des bürgerlichen Rechts Anwendung.

---

<sup>19)</sup> D. H.G.B. 757, 10.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. 906, 2, 907, 908, 3. Norweg. Seeges. 79 hat nur sechs Monate Verjährungsfrist. C. de C. 435 f. und Belg. H.G.B. II 232 f. verlangen Erhebung des Anspruches binnen 24 Stunden und Klageanstellung binnen Monatsfrist. Ital. H.G.B. 665 verlangt Erhebung des Anspruches binnen drei Tagen nach der Ankunft im Hafen.

## Abschnitt 6.

# Bergung und Hilfsleistung in Seenoth.<sup>1)</sup>

(Von Herrn Professor Dr. R. Schröder zu Strassburg im Elsass.)

### § 55.

Das D. H.G.B. unterscheidet, im Anschluss an die ältere hanseatische Praxis und in Uebereinstimmung mit verschiedenen ausländischen Seerechten, zwischen dem Falle der Nothhülfe oder **Hilfsleistung** in Seenoth und dem der **Bergung**.<sup>2)</sup> Während der gewöhnliche Sprachgebrauch jede Verwahrung von Schiffs- oder Ladungstheilen ausserhalb des Schiffes als Bergung bezeichnet, findet der rechtliche Begriff der letzteren nur dann Anwendung, wenn die geborgenen Gegenstände (Schiff, Schifftheile, Güter) bereits von der Schiffs-

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch, 9. Tit. (Art. 742—756). Preuss. Entw. 595—602. Protok. 2800—2843. 4142—4150. 4226—4229. Strandungsordnung f. d. Deutsche Reich v. 17. Mai 1874. Span. H.G.B. 985—991. Portug. H.G.B. 1584—1609. Wetb. v. Kooph. 545—568. Engl. Merch. Shipp. Act v. 1854 Part. VIII (Art. 432—501). Norweg. Seeges. 82—94. Schwed. Seeges. 176—185. Finnl. Seeges. 159—170. Russ. H.G.B. 1015—1092. In Frankreich gilt noch die Ordonn. v. 1681 IV Tit. 9. Litteratur: Lewis II, 113—146. v. Kaltenborn II, 31—50. Brunner bei v. Holtzendorff, Rechtslexikon 3. Aufl. III 814 ff. Ehrenberg, Beschr. Haftung 65—71. Nizze, Das allg. Seerecht der civilis. Nationen I, 224—243. M. Pöhls, Seerecht III, 892—975. Kay, The law rel. to shipm. and seamen 999—1123. Abbott-Shee a. a. O. 557—588. Jones, The law of salvage, London 1870. Pritchard, Digest of the law and practice of the high court of Admiralty. 2. ed. II, 652—669, 727—909.

<sup>2)</sup> Ich finde diesen Unterschied zuerst in dem Stadtrecht von Wisby III, 3, c. 4, c. 12 (Corp. iur. Sueogoth. VIII, 132, 138. Travers Twiss, Black Book IV, 392, 402) ausgesprochen. Ueber die hanseatische Praxis und die hannoversche Strandungsordnung vgl. Protok. S. 2810. Ueber die französische Praxis (im Anschluss an Ord. v. 1681 V, 9 Art. 11, 27) vgl. Lewis II, 114. Am schärfsten unterscheiden Portug. H.G.B. 1599 ff. und Wetb. v. Kooph. 560 ff., denen sich D. H.G.B. 742 unmittelbar anschliesst. Vgl. auch Schwed. Seeges. 181. Die übrigen Seerechte verwerfen die Unterscheidung oder legen ihr doch nur einen relativen Werth bei. Ein prinzipieller Unterschied besteht überhaupt nicht, nur die maassgebenden Grundsätze für die Berechnung des Hilfs- und des Bergelohns sind verschieden, alles übrige folgt den gleichen Regeln.



besatzung verlassen oder doch ihrer Verfügung entzogen waren (abandonment at sea). In allen anderen Fällen liegt blossе Hilfsleistung (assistance maritime) vor.<sup>3)</sup> Während diese auf den Fall der Seenoth beschränkt ist, finden die Bestimmungen über die Bergung auch dann Anwendung, wenn ausser dem Falle der Seenoth eines Schiffes besitzlos gewordene Gegenstände vom Strande aus oder auf offener See geborgen werden (Strand.O. 20, 21).

Für die Bergungs- und Hilfsleistungsfälle in Seenoth sind Strandvögte eingesetzt, denen die mit der Verwaltung aller Strandungsangelegenheiten betrauten Strandämter übergeordnet sind. Die unmittelbare Aufsichtsbehörde über den letzteren bestimmt sich nach Landesrecht, die Oberaufsicht ist Sache des Reiches. In allen Bergungsfällen sowie für jeden, der ein Schiff in Seenoth wahrnimmt, besteht die gesetzliche Pflicht zur alsbaldigen Benachrichtigung des Strandvogts. Die Leitung der Rettungs- und Bergungsmaassregeln selbst steht dem Schiffer oder seinem Stellvertreter zu, dem Strandvogt nur, wo jener sie nicht übernehmen kann oder will; doch ist der Schiffer auch in diesem Falle gegen Zahlung oder Sicherstellung der erwachsenen Kosten jederzeit befugt, die Leitung wieder in die Hand zu nehmen.<sup>4)</sup>

Die **Hülf-** und **Bergungskosten** setzen sich folgendermaassen zusammen:<sup>5)</sup> 1. angemessene Vergütung für die erste Anzeige der Seenoth und die Uebermittlung derselben an den Strandvogt, 2. Ersatz der bei den Rettungsmaassregeln für Menschenleben<sup>6)</sup> entstandenen Beschädigungen von Fahrzeugen, Geräthschaften, Grundstücken u. dgl., 3. Aufbewahrungs- und Erhaltungskosten, Gebühren, Zölle und sonstige Aufwendungen für die geborgenen Gegenstände, 4. Hülf-, beziehentlich Bergelohn.

<sup>3)</sup> Für den Begriff der Bergung ist es nicht unbedingt erforderlich, dass die geretteten Gegenstände der Gewahrsam der Schiffsbesatzung bereits entzogen waren, so ist z. B. Bergung und nicht Hilfsleistung anzunehmen, wenn die Mannschaft sich auf die Masten und Raaen des Wracks gerettet hat; dagegen genügt es nicht, dass der Schiffer alle Aussicht verloren hat, Schiff und Ladung ohne fremde Hilfe in seiner Gewahrsam zu erhalten. Vgl. Entsch. d. R.G. in Civilsachen V, 92 f. Auch dass die Schiffsbesatzung sich vertragsmässig jeder Mitwirkung bei den Rettungsmaassregeln enthält und alles der Rettungsmannschaft überlässt, macht die Sache noch nicht zu einer Bergung; es kommt darauf an, ob die geretteten Gegenstände in die Gewahrsam der Bergenden gelangt sind, ohne dass die Schiffsbesatzung zu einer leitenden Theilnahme an den Arbeiten im Stande gewesen ist. Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. IV, 439 ff. Ehrenberg, Beschr. Haft. 69. Abbott-Shee 565. Pritchard 822 ff. Richterliches Ermessen entscheidet, bis zu welcher Grenze in Hülfleistungsfällen eine Belohnung zuzubilligen, also Hülfleistung im rechtlichen Sinne (salvage service) anzunehmen ist. So ist blossе Information eines anderen Schiffes an sich nicht in diesem Sinne aufzufassen, wofern nicht eigene Gefahr oder Erschwerung der eigenen Reise damit verbunden ist. Ebenso in den Fällen, wo ein Schiff dem anderen Personen seiner Besatzung zur Unterstützung abtritt. Vgl. Abbott-Shee 562, 568, 572 f. Pritchard 778 f. In solchen Fällen ist selbstverständlich das helfende Schiff als solches (Anm. 21) und nicht blos die übergetretene Mannschaft berechtigt.

<sup>4)</sup> Vgl. Strand.O. 7, 8, 12. Wetb. v. Kooph 547, 565. Merch. Shipp. Act 441.

<sup>5)</sup> D. H.G.B. 745. Strand.O. 4, 5, 9, 10, 34.

<sup>6)</sup> Die Aufwendungen für die Bergung von Sachen sind in dem Hülf- oder Bergelohn mitenthalten. D. H.G.B. 745, 1.

Keinen Anspruch auf Hilfs- oder Bergelohn (wohl aber auf Ersatz ihrer positiven Auslagen u. s. w.) haben: 1. die Personen der Schiffsbesatzung;<sup>7)</sup> 2. der Vorsteher des Strandamtes (Strand.O. 41); 3. wer seine Dienste aufgedrungen, das Schiff widerrechtlich betreten oder im Falle einer Bergung von der letzteren nicht sofort die schuldige Anzeige gemacht hat;<sup>8)</sup> 4. wer die Noth des Schiffes selbst verschuldet.<sup>9)</sup> Ausserdem fällt der Anspruch auf Hilfs- oder Bergelohn weg, wenn die ganze Leistung bereits durch anderweitigen Vertrag (z. B. Lootsenvertrag, Bugsiervertrag) ausbedungen war.<sup>10)</sup>

Ist ein bestimmter Hilfs- oder Bergelohn durch Vertrag festgesetzt worden, so behält es dabei sein Bewenden.<sup>11)</sup> Nur wenn die Vereinbarung während der Gefahr selbst getroffen ist, kann sie nach allen Seerechten wegen erheblichen Uebermaasses angefochten werden.<sup>12)</sup> In Ermangelung gütlicher Einigung ist

<sup>7)</sup> D. H.G.B. 742, 3. Anders unter Umständen England (Pritchard 753 f.), Russ. H.G.B. 1051, Portug. H.G.B. 1466 und Wetb. v. Kooph 421, 2. Dagegen können die Passagiere allerdings einen Anspruch auf Bergelohn erwerben, ebenso die auf dem Schiffe anwesenden Lootsen, falls ihre Dienste über das, wozu sie vertragsmässig verpflichtet sind, hinausgehen. Vgl. Anm. 10. v. Kaltenborn II, 32. Zeitschr. f. H.R. XXVIII, 347. Abbott-Shee 559 f. Pritchard 753, 755.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 752. Strand.O. 12. Vgl. Schwed. Seeges. 184. Russ. H.G.B. 1040. Wetb. v. Kooph. 550. Pritchard 797 ff. Dagegen ist es auch bei der Hilfsleistung nicht nothwendig, dass die Dienste ausdrücklich erbeten oder ausdrücklich angenommen sind. Vgl. Abbott-Shee 559.

<sup>9)</sup> So kann z. B. ein Schiff, das einen von ihm verschuldeten Zusammenstoss mit einem andern Schiffe gehabt, für die dem letzteren geleisteten Dienste keinen Lohn verlangen. Vgl. Entsch. d. R.G. in Civilsachen III, 341 f. Dadurch, dass die Hilfsleistung auf einer gesetzlichen Pflicht, z. B. auf Grund der V.O. v. 15. Aug. 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse auf See, beruht, geht der Anspruch auf den Hilfslohn an sich nicht verloren. Vgl. ebd. III, 140 f.

<sup>10)</sup> Vgl. Lewis II, 114. v. Kaltenborn II, 38. Ist mehr geleistet, als der Lootse oder der Schlepper vertragsmässig verpflichtet war, so ist dies als Nothhilfe zu behandeln. Vgl. die englischen Entsch. in Zeitschr. f. H.R. XXVIII, 347, 353 f. und Entsch. des R.O.H.G. XXII, 95. Pritchard 749, 762 ff., 780 ff.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. 744. Vgl. Pritchard 808 ff. Der Schiffer handelt bei Vereinbarung des Hilfs- oder Bergelohns auch als Vertreter der Ladungsbetheiligten. Das Portug. H.G.B. 1608 und Wetb. v. Kooph. 562 verlangen nachträgliche Zustimmung des Rheders, des Befrachters und des Versicherers. — Die Rechte des Gläubigers hinsichtlich der Geltendmachung seiner Forderung, insbesondere hinsichtlich des Pfandrechts, sind bei vertragsmässiger Festsetzung durchaus dieselben wie in den Fällen richterlicher Feststellung. Entsch. d. R.O.H.G. XXII, 94 ff.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. 743. Portug. H.G.B. 1608. Wetb. v. Kooph. 568. Norw. Seeges. 91. Schwed. Seeges. 181. So schon Oléron. Seerecht c. 4 a. E. (Pardessus I, 326. Travers Twiss II, 436). Der Vertrag kann nicht blos unmittelbar wegen der Höhe der vereinbarten Summe, sondern auch in Betreff anderer in der Gefahr getroffenen Vereinbarungen, welche erst mittelbar Einfluss auf die Höhe der Summe haben (z. B. Verzicht auf die Anfechtung eines Schiedsspruches u. dgl.), angefochten werden. Vgl. Entsch. d. R.O.H.G. IV, 433 ff., wo auch das ausländische Recht eingehend berücksichtigt ist. v. Kaltenborn II, 35. Die englische Praxis hält im allgemeinen an der Verbindlichkeit der Verträge fest und lässt nur in ganz besonderen Fällen ein Abgehen davon zu. Vgl. Pritchard 812 ff.

der Anspruch auf den Lohn bei dem Strandamte anzumelden, auf dessen gutachtlichen Bericht die Aufsichtsbehörde die Feststellung vornimmt, falls nicht die letztere landesgesetzlich dem Strandamte selbst überlassen ist. Binnen vierzehntägiger Frist kann jede Partei im Wege der Klage richterliche Feststellung beantragen.<sup>13)</sup> Die Feststellung erfolgt nach Maassgabe der gesammten Sachlage bei dem Rettungswerke,<sup>14)</sup> besonders unter Berücksichtigung der geschehenen Aufwendungen,<sup>15)</sup> der Zahl, des Eifers und der Leistungen der Rettungsmannschaft, der auf die Rettung verwendeten Zeit, endlich der Gefahr, welche den geretteten Gegenständen gedroht hat und welcher die Rettungsmannschaft sich unterziehen musste. Der nach Abzug der Kosten verbleibende Werth der geretteten Gegenstände ist in der Regel nur bei der Festsetzung des Bergelohns mit in Betracht zu ziehen, während demselben bei der Berechnung des Hilfslohns nur eine untergeordnete Bedeutung beigelegt werden darf.<sup>16)</sup> Die Festsetzung muss nach H.G.B. 747 in beiden Fällen stets in einem bestimmten Geldbetrage erfolgen, ein Werthantheil darf nur auf übereinstimmenden Antrag beider Parteien angesetzt werden.<sup>17)</sup> Für den Hilfslohn ist stets ein geringeres Maass als für den Bergelohn zu beobachten (H.G.B. 749); das Maximum des letzteren erstreckt sich bis zu einem Drittel, nur in ganz besonderen Fällen bis zur Hälfte der geretteten Werthe.<sup>18)</sup>

Die Rettung von Menschenleben, weil auf einer sittlichen Pflicht beruhend, vermag an sich keinen privatrechtlichen Anspruch auf Bergelohn zu begründen, doch sind diejenigen, welche sich bei einem gemeinsamen Rettungswerke ausschliesslich der Rettung von Menschen unterzogen, bei der Vertheilung des Lohnes den übrigen, welche sich nur mit dem Schiffe und den Gütern befasst haben, gleichzustellen.<sup>19)</sup> Die Vertheilung erfolgt nach Verhältniss der Leistungen, im Zweifel nach Köpfen.<sup>20)</sup> Bei Rettungsmaassregeln, welche von der Besatzung

<sup>13)</sup> Strand.O. 36 ff.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. 746. Schwed. Seeges. 181. Norw. Seeges. 91. Merch. Shipp. Act 458 ff. Wetb. v. Kooph. 561, 563. Vgl. v. Kaltenborn II, 38. Pritchard 730 ff. Abbott-Shee 558, 561 f. Feste Sätze im Russ. H.G.B. 1042.

<sup>15)</sup> Da der Ersatz für diese in den Lohn miteingeschlossen ist. Vgl. Anm. 6.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. 749. Gerade bei der Nothhülfe wird man es in der Regel mit den werthvollsten Objekten zu thun haben, weil der Schiffer diese am wenigsten leicht im Stich lassen wird. Bei der Berechnung der geretteten Werthe ist auch die dem Rheder erhaltene Fracht zu berücksichtigen. Vgl. v. Kaltenborn II, 36.

<sup>17)</sup> Dem gegenüber halten die älteren Seerechte allgemein und noch heute die meisten ausländischen Seegesetze bei dem Bergelohn durchaus an der Werthsquote fest. Vgl. u. a. Ord. v. 1681 IV, 9, Art. 27 (anders bei Hilfslohn, Art. 11). Norw. Seeges. 92. Russ. H.G.B. 1042, 1050, 1080.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. 748.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. 750. Vgl. v. Kaltenborn II, 37. Nach Merch. Shipp. Act 458 f. hat der Rheder auch für gerettete Menschenleben Bergelohn zu leisten, eventuell der Staat. Vgl. Abbott-Shee 577 f.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. 750. Vertheilung nach richterlichem oder obrigkeitlichem Ermessen Norw. Seeges. 93, Merch. Shipp. Act 466 f. (vgl. Abbott-Shee 572—77), nach festen Sätzen Russ. H.G.B. 1043 ff.

eines andern Schiffes ausgegangen sind, steht der dadurch verdiente Hilfs- oder Bergelohn zur Hälfte dem Rheder, zu einem Viertel dem Schiffer zu, während der Rest unter die übrige Schiffsbesatzung nach Verhältniss ihrer Heuer vertheilt wird.<sup>21)</sup>

Die Forderung von Hilfs- oder Bergungskosten (S. 292) ist, gleichviel ob ein Vertrag vorliegt oder nicht, eine **unpersönliche**.<sup>22)</sup> Der Forderungsberechtigte hat an Schiff und Fracht die Rechte eines **Schiffsgläubigers**<sup>23)</sup> und ebenso steht ihm an den geretteten Gütern ein gesetzliches **Pfandrecht** zu.<sup>24)</sup> Die Forderung haftet, wie bei der Bodmerei (S. 255 f.), solidarisch auf sämtlichen Gegenständen, der Gläubiger kann jeden derselben für das Ganze in Anspruch nehmen.<sup>25)</sup> Wer auf diese Weise zur Zahlung der ganzen Schuld veranlasst wird, tritt hinsichtlich des Rückgriffs auf seine Mitschuldner in das Pfandrecht des ursprünglichen Gläubigers ein. Liegt der Fall einer grossen Haverei vor, was bei der Nothhilfe regelmässig anzunehmen sein wird, so hat er wegen seiner Auslagen die Rechte eines Havereigläubigers. — Wegen der Hilfs- und Bergungskosten steht dem Gläubiger ausser seinem Pfandrecht auch das **Zurückbehaltungs-**

<sup>21)</sup> D. H.G.B. 751. Schwed. Seeges. 183. Wer ohne Heuer dient, wird nach Verhältniss der seinem Range zukommenden Heuer berücksichtigt. — Die Theilung zwischen Rheder und Schiffsbesatzung nach einem bestimmten Verhältniss findet sich schon in einer erst neuerdings von Wagner (Zeitschr. f. H.R. XXVII, 412) bekannt gemachten Bestimmung des flämischen Wasserrechts (sog. Vonnesse van Damme), ferner Breve curiae maris v. Pisa v. 1305, c. 106 (Bonaini, Statuti inediti della città di Pisa III, 425) und Consol. del mare c. 115 (Pardessus II, 143. Travers Twiss III, 222). Vgl. Norweg. Seeges. 93. Schwed. Seeges. 183. Finnl. Seeges. 165, 2. In England erfolgt die Vertheilung nach richterlichem Ermessen. Pritchard 750 f., 833 f. Abbott-Shee 565 f., 572 f.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. 755, 1. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung 65 f., 91, 99 Anm. 1. Derselbe weist nach, dass, vielleicht mit Ausnahme Frankreichs, in Betreff der Hilfs- und Bergungskosten überall das Exekutionssystem und nicht das Abandonsystem angenommen ist. Den Rechtsgrund der Forderung bildet, soweit kein Vertrag vorliegt, die negotiorum gestio, hier mit der Eigenthümlichkeit, dass ausser den Auslagen wie in dem verwandten Falle des Fundgeldes auch ein Lohn gefordert werden kann. Vgl. Ehrenberg i. d. Krit. Vierteljahrsschr. f. R.W. XXI, 186 f. Eine Konsequenz der unpersönlichen Haftung ist es, dass die ganze Forderung, nicht blos die auf den Lohn, nur geltend gemacht werden kann, wenn die Rettungsmaassregeln wenigstens theilweise von Erfolg gewesen sind. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haft. 70 f.

<sup>23)</sup> Vgl. unten § 57.

<sup>24)</sup> Vgl. unten § 58. Portug. H.G.B. 1609. Span. H.G.B. 985. Code civ. 2102, 3. Merch. Shipp. Act 469. Russ. H.G.B. 1058 ff. Finnl. Seeges. 109. Ital. H.G.B. 671, 2. Vgl. Pritchard 816 f.

<sup>25)</sup> Vgl. Protok. 4146 f., 4228. Ehrenberg, Beschr. Haft. 129. Siehe auch unten Anm. 32. Auch die französische Praxis nimmt solidarische Haftung von Schiff, Fracht und Ladung an. Vgl. Kassationsentsch. v. 1879, Zeitschr. f. H.R. XXVI, 272. Die englische Praxis vertheilt die Bergungskosten nach Analogie der grossen Haverei auf Schiff, Fracht und Ladung nach Verhältniss des Werthes. Vgl. Jones 121. Pritchard 653 f., 666 f. Kay 1081 f. Siehe auch Norw. Seeges. 94.

recht zu,<sup>26)</sup> welches für ihn theils durch das Strandamt, theils durch den Strandvogt, theils durch den Schiffer ausgeübt wird. Dem Strandamt sind alle an das Land geborgenen Gegenstände auszuliefern (Strand.O. 14); dasselbe fertigt, gegebenenfalls unter Mitwirkung des Schiffers, ein Inventar darüber aus (ebd. 15) und gibt mit Ausnahme dessen, was für das augenblickliche Bedürfniss der Schiffsbesatzung und der Passagiere unentbehrlich ist, nichts ohne volle Zahlung oder Sicherheitsbestellung heraus<sup>27)</sup>. Was dem Verderb ausgesetzt ist oder nur mit Gefahr oder unverhältnissmässigen Kosten aufbewahrt werden könnte, ist, wenn es trotz geschehener Aufforderung nicht gegen Zahlung oder Kaution abgenommen wird, öffentlich zu verkaufen, worauf der Erlös an die Stelle des Verkauften tritt.<sup>28)</sup> An dem Schiffe und den auf ihm befindlichen Gütern übt der Strandvogt das Zurückbehaltungsrecht aus, wenn er die Leitung der Rettungsmaassregeln übernommen hat; dem Schiffer wird in diesem Falle die Wiedernahme der Schiffsleitung nur gegen Zahlung oder Sicherstellung gestattet (ebd. 8). In Betreff der Güter, welche in der Gewahrsam des Schiffers verblieben oder in dieselbe zurückgekehrt sind, hat der Schiffer bei eigener persönlicher Verantwortlichkeit das Zurückbehaltungsrecht im Namen des Gläubigers auszuüben: liefert er die Güter ohne volle Zahlung oder Sicherstellung des Gläubigers ganz oder theilweise aus, so haftet er dem letzteren insoweit persönlich, als dieser aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung wegen seines Ausfalls hätte befriedigt werden können.<sup>29)</sup> Neben ihm haftet bis zum gleichen Betrage der Rheder mit Schiff und Fracht (mit seinem ganzen Vermögen, wenn er die Handlungsweise des Schiffers angeordnet hat).<sup>30)</sup>

Durch wissentliche Annahme der mit Hilfs- oder Bergungskosten belasteten Güter wird auch der Ladungsempfänger beschränkt persönlich verpflichtet, und zwar insoweit die Forderung aus den Gütern hätte berichtigt werden können, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre.<sup>31)</sup> Dabei kommt ihm aber, im Gegensatz zu der solidarischen Verhaftung der Güter selbst, beziehentlich des für die unerlaubte Auslieferung derselben verantwortlichen Schiffers, die Rechtswohlthat der Theilung zu: er haftet, nach Art der Havereibeiträge, nur für den auf die ausgelieferten Güter fallenden Antheil der Schuld.<sup>32)</sup>

<sup>26)</sup> D. H.G.B. 753, 1. Schwed. Seeges. 182. Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haft. 106 f. Abbott-Shee 558.

<sup>27)</sup> Strand.O. 16. Merch. Shipp. Act 450, 468. Russ. H.G.B. 1070. Wetb. v. Kooph. 556.

<sup>28)</sup> Strand.O. 18. Merch. Shipp. Act 453. Russ. H.G.B. 1072. Wetb. v. Kooph. 554.

<sup>29)</sup> D. H.G.B. 754, 1. Vgl. S. 257, 283. Der Schiffer haftet demnach auch für den Zufall, was S. 257 für den Fall des Art. 695 gleichfalls hervorzuheben gewesen wäre.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. 754, 2. Vgl. oben S. 257.

<sup>31)</sup> D. H.G.B. 755, 2. Vgl. oben S. 257 f., 284.

<sup>32)</sup> D. H.G.B. 755, 3. Vgl. Anm. 25. Hier ist also die Analogie der grossen Haverei maassgebend, während das H.G.B., um eine Dispachirung der Bergungskosten zu vermeiden, die Haftung für die letzteren im übrigen der Haftung der verbodmeten Gegenstände nachgebildet hat. Zu beachten ist, dass Art. 755, 3 das beneficium divisionis

Die Klage aus der ursprünglichen Forderung (dem Pfandrecht) ist *actio in rem scripta*. Hinsichtlich der Güter ist, als Vertreter dessen den es angeht, nur der Schiffer passiv legitimirt, so lange die Güter sich noch in seiner Gewahrsam befinden; nach Auslieferung derselben der Ladungsempfänger oder wer die Güter für ihn in Gewahrsam hat. Die Klage erlischt gegenüber dem redlichen Dritterwerber der verhafteten Güter. Hinsichtlich des Schiffes kann die Klage gegen den Rheder oder gegen den Schiffer als seinen Vertreter an gestellt werden.<sup>33)</sup>

Die Klage wegen Hilfs- oder Bergungskosten verjährt in Jahresfrist, beginnend am Tage nach der Entstehung der Forderung.<sup>34)</sup> Die Verjährung er greift auch die Fälle der persönlichen Haftung des Schiffers, des Rheders und des Ladungsempfängers.<sup>35)</sup>

Sind Gegenstände geborgen, deren Eigenthümer unbekannt ist, so findet ein Aufgebotsverfahren zur Ermittlung des Eigenthümers statt. Nach Ablauf der Aufgebotsfrist, welche mindestens vier Wochen, höchstens neun Monate beträgt,<sup>36)</sup> werden, wenn kein legitimirter Eigenthümer ermittelt ist, die auf offener See geborgenen oder aus der Tiefe des Meeres gehobenen Gegenstände den Bergern, und zwar nach Verhältniss ihres Antheils am Bergelohn, oder wenn diese ihren Anspruch durch Unterlassung der Anzeige verwirkt haben, der Seemanns- oder der Ortsarmenkasse an dem Sitze des Strandamtes über wiesen, während aller Seeauswurf sowie die strandtriftigen oder vom Strande aus geborgenen Gegenstände dem fiskalischen Strandrecht unterliegen und, so weit ihr Werth die davon zu entrichtenden Bergungskosten übersteigt, dem Fiskus überwiesen werden.<sup>37)</sup> Der frühere Eigenthümer hat, wenn er sich

---

auf den Fall der persönlichen Haftung beschränkt, die Haftung des Pfandes bleibt also eine solidarische. Vgl. § 57 Anm. 20.

<sup>33)</sup> D. H.G.B. 753, 2, 697, 2, 3. Ueber das Verhältniss zu dem unredlichen Dritt erwerber s. unten § 58.

<sup>34)</sup> Ebd. 906, 908, 4. 909.

<sup>35)</sup> Ebd. 907.

<sup>36)</sup> Strand.O. 27. Nach Merch. Sh. Act 470 und Norw. Seeges. 90 beträgt die Reklamationsfrist ein Jahr, nach Schwed. Seeges. 185 und Ord. v. 1681 IV, 9 Art. 24 Jahr und Tag, nach Russ. H.G.B. 1071 zwei Jahre, nach Wetb. v. Kooph. 558 zehn Jahre.

<sup>37)</sup> Strand.O. 28, 1, 35. Damit ist zugleich jedes private Strandrecht aufgehoben. Die Strand.O. 35, 4 überlässt es den Landesgesetzen, ob und in welcher Weise die etwa früher Berechtigten dafür zu entschädigen seien. Versunkene Schiffe oder Schifftheile, welche zur Freimachung der Rhede oder des Fahrwassers obrigkeitlich entfernt werden mussten, sind öffentlich zu versteigern. Soweit der Erlös die Kosten übersteigt, fällt er, wenn kein legitimirter Eigenthümer vorhanden, an die Seemanns- oder Ortsarmenkasse des Hafenortes. Strand.O. 25. — Aehnlich wie in der deutschen Strand.O. findet sich das beschränkte fiskalische Strandrecht Merch. Shipp. Act 471–475, Ord. v. 1681 IV, 9 Art. 26, Schwed. Seeges. 185, Norweg. Seeges. 90. Vgl. Abbott-Shee 565. Das Russ. H.G.B. 1071 weist den Ueberschuss der nicht reklamirten geborgenen Gegenstände dem Kollegium allgemeiner Fürsorge zu.

nachträglich legitimirt, nur noch einen obligatorischen Anspruch wegen Bereicherung.<sup>38)</sup>

Die ausländischen Seerechte behandeln den Fall der **Wiedernehmung** eines von dem Feinde oder von Seeräubern genommenen Schiffes überwiegend nach der Analogie der Bergung.<sup>39)</sup> Das H.G.B. 756, 3 hat sich mit der Frage nicht weiter befasst, sondern dieselbe den Landesgesetzen überlassen.

---

<sup>38)</sup> Strand.O. 28, 2. Vgl. Brunner a. a. O. 815 f., der mit Recht auf den Widerspruch zwischen dem am fiskalischen Strandrecht festhaltenden Gesetze und den Motiven desselben aufmerksam macht.

<sup>39)</sup> Vgl. v. Martitz bei v. Holtzendorff, Rechtslexikon 3. Aufl. III, 1334 f. v. Kaltenborn II, 40—49. M. Pöhls a. a. O. III, 925—930. Abbott-Shee a. a. O. 588—595.

## Abschnitt 7.

# Die Pfandrechte an Schiff und Ladung.

(Von Herrn Professor Dr. R. Schröder zu Strassburg im Elsass.)

## I. Die vertragsmässige Schiffshypothek.

### § 56.

Das moderne Civilrecht theilt bekanntlich, im Gegensatze zum römischen, die Abneigung des altdeutschen Rechts gegen die Hypothek an beweglichen Sachen: nur das Faustpfand ist hier zugelassen oder doch mit voller Rechtswirkung ausgestattet.<sup>1)</sup> Neben gewissen Sachgesammtheiten, deren Besitz der Schuldner nicht gut entbehren konnte (wie Waarenlager, Viehheerden, Bibliotheken), bildeten aber schon im Mittelalter die Schiffe eine Ausnahme: die jüngere oder Stadtrechtssatzung ohne Besitzübertragung, die bei allen einzelnen Fahrnisstücken ausgeschlossen war, fand bei Schiffen ebenso gut wie bei Liegenschaften Anwendung.<sup>2)</sup> Durch die Rezeption des römischen Rechts, welches zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen überhaupt keinen Unterschied machte, wurde diese Ausnahmestellung der Schiffe eine Zeit lang verwischt,<sup>3)</sup> und als sich auf Grundlage der altdeutschen Rechtsideen das moderne Hypothekenrecht für Immobilien ausbildete, gedachte man jener Ausnahme zunächst nicht mehr, durch die ausgehende oder uneigentliche Bodmerei schien dem Kreditbedürfniss der Rheder ausreichend entsprochen zu sein (vgl. S. 248). Nur das preussische A. L.R., wie es für die Regeneration des modernen Hypo-

<sup>1)</sup> Vgl. Band II S. 66. Goldschmidt, Handb. d. H.R. § 85 Anm. 9—15. Stobbe, Handb. d. deutsch. Priv.R. II, 631 f. Deutsche Konk.O. § 40, Einf.Ges. §§ 12, 14. Civ.Proz.O. § 709, Einf.Ges. § 23. Entwurf einer Konk.O. (1875), Motive S. 196 f. Ueber das altdeutsche Recht vgl. Stobbe a. a. O. II, 624 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. Stobbe a. a. O. II, 626. v. Meibom, Das deutsche Pfandrecht 412 ff.

<sup>3)</sup> Einen Rest davon enthält noch Ord. touch. la mar. v. 1681 II, 10 Art. 2 und nach einer allerdings vielfach bestrittenen Auffassung auch C. de C. 190. Vgl. Anm. 7.



theckenrechts bahnbrechend gewirkt hat, liess die Vergünstigung der Immobiliarpfandhypothek auch den Schiffen zu Theil werden, wenn auch zunächst in der gekünsteltesten Gestalt eines fingirten Faustpfandes mit blos symbolischer Besitzübertragung.<sup>4)</sup> Eine weitere Fortbildung durch die Vorschrift der Eintragung in öffentliche Register erhielt diese Einrichtung durch das portugiesische H.G.B. von 1833, das holländische Wetb. v. Kooph. und die englische Merchant-Shipping-Act von 1854.<sup>5)</sup> Die durch diese Gesetze entwickelte Schiffshypothek wurde in dem preussischen Einführungsgesetze zum D. H.G.B. vom 24. Juni 1861 weiter ausgebildet. Nachdem auch Italien,<sup>6)</sup> Frankreich,<sup>7)</sup> Belgien,<sup>8)</sup> und einige deutsche Seestaaten gefolgt sind, darf die Schiffshypothek nunmehr im wesentlichen als ein Gemeingut des europäischen Seerechts betrachtet werden.

Die Bestimmungen des preussischen Einführungsgesetzes, welche ursprünglich eine blosse Fortbildung des A. L.R. sein sollten und nur in dem Geltungsgebiete des letzteren Anwendung fanden,<sup>9)</sup> sind seitdem noch in Neuvorpommern und Rügen,<sup>10)</sup> Schleswig-Holstein<sup>11)</sup> und Hannover<sup>12)</sup> in Geltung getreten und

<sup>4)</sup> A. L.R. I, 20 §§ 300—328. Die Verpfändung wurde gerichtlich oder notariell auf dem Beilbrief und den Eigenthumspapieren des Verpfänders eingetragen. Der Pfandgläubiger erhielt eine beglaubigte Abschrift der betreffenden Urkunden nebst Pfandvermerk; die Uebergabe dieses Dokumentes galt als symbolische Uebergabe des Schiffes bez. der Schiffspart selbst und diente als Vollziehungsakt der Verpfändung. Mehrfache Verpfändungen rangirten nach dem Datum des Pfandvermerks. Der Gläubiger hatte alle Rechte eines Faustpfandgläubigers, so lange das Dokument sich in seinen Händen befand und der Pfandvermerk auf dem Beilbrief u. s. w. nicht gelöscht war. Einfaches Faustpfand an Seeschiffen war ausgeschlossen. Die Vorschriften des A. L.R. gelten noch heute im Bereiche der Binnenschifffahrt.

<sup>5)</sup> Portug. H.G.B. 1302. Wetb. v. Kooph. 315 f. Holl. Gesetz v. 21. Juni 1836 § 9 f. Merch. Shipp. Act §§ 66—83.

<sup>6)</sup> Erstes ital. H.G.B. 285, 287. H.G.B. v. 1882 §§ 485—490. Das erstere hielt noch an der Fiktion fest, dass der Schiffer als Stellvertreter (custode) des Faustpfandgläubigers die Gewahrsam ausübe. War der Schiffer zugleich Rheder oder Mitrheder, so bedurfte es eines besonderen custode. Das neue H.G.B. hat dies aufgegeben.

<sup>7)</sup> Loi qui rend les navires susceptibles d'hypothèque, v. 10. Dezbr. 1874, abgedruckt und von Mittermaier erläutert Zeitschr. f. H.R. XXII, 175 ff. Damit ist zugleich die an C. de C. 190 anknüpfende Streitfrage, ob die Gläubiger des Verkäufers das Schiff auch wegen anderer als der 191 als privilegiées bezeichneten Forderungen in Anspruch nehmen können, erledigt. Vgl. Houzard, Revue crit. de légist. XXIII, 174 ff. Bédarride II, Not. 44—50. — Nach Eintragung der „hypothèque maritime“ in ein öffentliches Register des Heimathshafens (auf Grund eines schriftlichen Pfandvertrages) wird die Verpfändung auch auf dem Certifikat vermerkt und dem Gläubiger ein Pfandbrief ausgefertigt. Der letztere kann an Order ausgestellt werden, ebenso nach Ital. H.G.B. 488.

<sup>8)</sup> Belg. rev. H.G.B. II, 1, 134—155. Die Bestimmungen schliessen sich ganz an das französische Gesetz an.

<sup>9)</sup> Preuss. Einf.Ges. z. D. H.G.B., v. 24. Juni 1861, Art. 59.

<sup>10)</sup> Ges. v. 21. März 1868 § 33. Ges. v. 26. Mai 1873 §§ 48 ff.

<sup>11)</sup> Ges. v. 27. Mai 1873 §§ 48 ff.

<sup>12)</sup> Ges. v. 27. Jan. 1879. Verwandte Einrichtungen bestanden schon auf Grund eines hannov. Ges. v. 14. Dezbr. 1864.

haben neuerdings im wesentlichen auch in **Oldenburg**<sup>13)</sup> und **Mecklenburg-Schwerin**<sup>14)</sup> Eingang gefunden. Hiernach erfolgt die Verpfändung von Seeschiffen, welche in das Schiffsregister eingetragen sind,<sup>15)</sup> sowie von einzelnen Schiffsparten<sup>16)</sup> durch Eintragung in das Schiffsregister,<sup>17)</sup> welches insofern durchaus die Stellung eines Schiffshypothekenbuches einnimmt. Ob daneben auch die Bestellung eines Faustpfandes an Schiffen zulässig, ist streitig.<sup>18)</sup> Die Eintragung wird sowohl auf der Verpfändungsurkunde wie auf dem Certificat vermerkt. Die Rangordnung der Gläubiger bestimmt sich nach dem Datum der Eintragung.<sup>19)</sup> Das Pfandrecht geht auch gegen jeden dritten Erwerber des Schiffes oder der verpfändeten Part.<sup>20)</sup> Im Konkurse des Schuldners gewährt es dem Gläubiger ein nur den Schiffsgläubigern (§ 57) nachstehendes Absonderungsrecht<sup>21)</sup> und im Falle einer in das Vermögen des Schuldners verhängten Zwangsvollstreckung ein Vorzugsrecht vor dem durch gerichtliche Pfändung oder Arrest bewirkten Pfandrecht.<sup>22)</sup> Die Schiffshypothek erlischt durch den im Inlande unter öffentlichem Aufgebot der Gläubiger erfolgten gerichtlichen Zwangsverkauf des Schiffes oder der verpfändeten Schiffspart sowie in dem Falle eines von dem Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (S. 86) bewirkten Nothverkaufs des Schiffes;<sup>23)</sup> das Pfandrecht geht aber auf das noch nicht zur Auszahlung

<sup>13)</sup> Oldenb. Ges. v. 3. April 1876, betr. die Verpfändung von Seeschiffen, abgedruckt Zeitschr. f. H.R. XXII, 572.

<sup>14)</sup> Mecklenb. Schwer. V.O. v. 28. März 1881, betr. die Verpfändung von Seeschiffen u. Schiffspapieren, abgedruckt Zeitschr. f. H.R. XXVII, 479.

<sup>15)</sup> Oldenburg lässt die Hypothek auch bei den nicht in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen zu, der Pfandvermerk wird bei diesen auf den Messbrief gesetzt.

<sup>16)</sup> Da A. L.R. a. a. O. § 327 ausdrücklich bestimmt ist, dass die Verpfändung von einzelnen Schiffsparten nach denselben Regeln wie die ganzer Schiffe zu beurtheilen sei, so ergibt sich dies auch für die spätere preussische Gesetzgebung. Mecklenburg hält bei Schiffsparten an der Idee des symbolischen Faustpfandes fest, indem der Antheilschein übergeben wird. Dagegen erstreckt sich das Pfandrecht der Schiffsgläubiger stets auf das ganze Schiff. Vgl. Anm. 23 und § 57 Anm. 13, 20.

<sup>17)</sup> Oldenburg hat hierfür besondere Schiffspfandregister.

<sup>18)</sup> Dafür Dernburg, Preuss. Priv.R. 3. Aufl. I, 876 Anm. 12.

<sup>19)</sup> Damit stimmen auch die angeführten ausländischen Gesetze sämtlich überein, doch beschränken Frankreich und Belgien den Altersvorzug hinsichtlich der Zinsen auf die Rückstände der zwei bez. drei letzten Jahre. Nach § 26 des franz. Gesetzes von 1874 kann der Rheder sich durch Vormerkung das Vorzugsrecht für später einzutragende Hypotheken offen halten, dasselbe gestattet das englische Gesetz v. 1854, §§ 76 ff., für Verpfändungen ausserhalb des Heimathshafens, unter Anwendung eines besonderen „certificate of mortgage“. Nach dem mecklenb. Gesetz v. 1881 § 11 können ansbezahlte, aber noch nicht gelöschte Hypotheken in dieser Weise vorbehalten werden.

<sup>20)</sup> Dies galt schon nach dem A. L.R., welches das durch Eintragung bewirkte Pfandrecht an Schiffen ausdrücklich mit allen Wirkungen des Pfandrechts ausstattete. Bei der altdeutschen Schiffshypothek konnte der Rheder ohne Genehmigung des Pfandgläubigers keine Veräusserung des Schiffes vornehmen. Ueber das französische Recht vgl. Anm. 23.

<sup>21)</sup> Konk.O. f. d. Deutsche Reich § 40, Einf.Ges. § 14.

<sup>22)</sup> Civ.Pr.O. f. d. Deutsche Reich §§ 709, 710, 810.

<sup>23)</sup> D. H.G.B. 780, 767, 769. Durch die Art. 780, 2 ausgesprochene Modifikation



an den Schuldner gelangte Kaufgeld über.<sup>24)</sup> Abgesehen von diesen Fällen dauert die Schiffshypothek bis zur Löschung des Eintrages im Schiffsregister fort.<sup>25)</sup>

Die **Hansestädte** haben sich der Reformbewegung hinsichtlich der Schiffshypotheken noch nicht angeschlossen. Die aus dem römischen Recht übernommenen Hypotheken und Privilegien sind durch die neuere Reichsjustizgesetzgebung gegenüber den Konkursgläubigern des Rheders sowie in den Fällen einer gerichtlichen Pfändung oder eines Arrestes ihrer Wirkung entkleidet.<sup>26)</sup>

des Art. 769 ist die Hypothek an Schiffsparten reichsgesetzlich anerkannt. Vgl. § 57 Anm. 13, 20. Ist blos eine Part verpfändet, so kann der Gläubiger nur diese, nicht aber das ganze Schiff zum Zwangsverkaufe bringen (vgl. Art. 472). Anders das französische Gesetz § 18, wenn mehr als die Hälfte des Schiffs verpfändet ist. Das letztere (§§ 19—25) gewährt auch bei freiwilliger Veräußerung dem Erwerber die Möglichkeit, das Schiff von den darauf lastenden Privilegien und Hypotheken zu befreien, indem er den Gläubigern die Wahl zwischen Abandon und Zwangsverkauf stellt. Die gegenüber den Privilegien geltende Befreiung durch eine neue Reise unter einem neuen Eigenthümer (s. § 57 Anm. 26) findet bei den französischen Schiffshypotheken keine Anwendung. Dagegen gelten in den übrigen Seerechten für die vertragsmäßige Hypothek dieselben Aufhebungsgründe wie für die privilegierten Pfandrechte.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. 767. Vgl. § 57 Anm. 30, 31. Die französische Schiffshypothek ergreift im Falle des Untergangs des Schiffes die Versicherungssumme, nach dem preussischen Rechte geschieht dies nicht (vgl. A. L.R. a. a. O. 309). Vgl. § 57 Anm. 17. Die Fracht wird von dem Pfandrecht nur ergriffen, wenn die Verpfändung während einer Reise des Schiffes erfolgt ist (D. H.G.B. 441, vgl. A. L.R. a. a. O. 311).

<sup>25)</sup> Da indessen das Schiffsregister nicht wie das Grundbuch mit öffentlichem Glauben ausgestattet ist und nicht wie dieses für jeden redlichen Dritten formelle Wahrheit schafft (vgl. Dernburg, Preuss. Priv.R. I, 3. Aufl. 876), so ist schwer abzusehen, was für eine Bedeutung die noch nicht gelöschte Hypothek nach Aufhebung der persönlichen Schuld haben soll. Klarer ist die Bestimmung des mecklenb. Gesetzes, vgl. Anm. 19. Nach dem französischen Gesetz erlischt die Schiffshypothek, falls die Eintragung nicht rechtzeitig erneuert wird, binnen drei Jahren.

<sup>26)</sup> Vgl. § 12 des Einf.Ges. z. d. Konk.O. und § 23 des Einf.Ges. z. d. Civ.Pr.O.

## II. Die Schiffsgläubiger.<sup>1)</sup>

### § 57.

Schiffsgläubiger im Sinne des D. H.G.B. sind diejenigen Gläubiger, welchen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein **privilegirtes Pfandrecht** an Schiff und Fracht (maritime lien) zusteht.<sup>2)</sup> Das Pfandrecht gründet sich einzig bei der Bodmerei auf **Vertrag**, in allen übrigen Fällen auf das **Gesetz**. Dass den Forderungen, die aus der bestimmungsmässigen Verwendung des Schiffes zur Seefahrt entsprungen sind, unter bestimmten Voraussetzungen vorzugsweise ein Recht auf Befriedigung aus dem Schiffswerthe zukomme,<sup>3)</sup> war zum Theil schon im Mittelalter anerkannt<sup>4)</sup> und die neueren Seerechte stimmen darin überein, dass dies von allen Forderungen aus Aufwendungen zur Erhaltung und Rettung des Schiffes aus einer Gefahr, und zwar ohne Rücksicht auf die Art der Haftung des Rheders, ob persönlich oder unpersönlich, zu gelten habe.<sup>5)</sup> Diesen Stand-

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch, 10. Tit. (Art. 757—779). Preuss. Entw. 681—688. Protok. 2843—2914, 2923—2948, 4150—4153, 4163—4201, 4288, 4462 f., 4470 f., 4476 f., 4484—4487. Vgl. C. de C. 190—215. Span. H.G.B. 596—602. Portug. H.G.B. 1300—1310. Wetb. v. Kooph. 313—319. Belg. rev. H.G.B. II Art. 3—6. Norweg. Seeges. 101, 105 f. Schwed. Seeges. 275—280. Ital. H.G.B. v. 1882 §§ 673—682. Die Privilegien des Finnl. Seeges. Art. 11—15 haben die Eigenthümlichkeit, dass sie neben einem Abandonrecht des Rheders (Art. 17 f.) bestehen; die Gläubiger können ihr privilegiertes Pfandrecht ohne Rücksicht auf die Frage des Abandons geltend machen (Art. 241). — Litteratur: Lewis II, 147—173. Ehrenberg, Beschr. Haftung, II. Kapitel, besonders § 47. v. Kaltenborn I, 97—106, II, 333 ff. Abbott-Shee a. a. O. 618—633. Pritchard a. a. O. 320—344, 1068 ff.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 758 f., 762, 779. Die R.Konk.O. lässt die Rangordnung der Absonderungsberechtigten unter einander unberührt. Vgl. Entw. einer Konk.O. (1875), Motive S. 219 f. — Vgl. Ehrenberg 284, 286. In England haben nur gewisse Klassen der Schiffsgläubiger den unbedingten Vorzug vor der Schiffshypothek (mortgage). Vgl. Pritchard 328, 333.

<sup>3)</sup> Vgl. Protok. 2845.

<sup>4)</sup> So bei der Heuerforderung, dem Darlehen zum Bau eines Schiffes, den Ersatzansprüchen der Ladungsinteressenten. Vgl. Seerecht von Amalfi c. 61 (Travers Twiss IV, 44 f.). Consol. del mare c. 13, c. 18, c. 148 (Pard. II, 67, 72, 164. Trav. Twiss III, 84, 92).

<sup>5)</sup> Vgl. Protok. 2843 f.

punkt der in rem versio nahm auch der preussische Entwurf, der sich im wesentlichen an die preuss. Konk.Ord. von 1855 Abschn. 7 Tit. 1 anlehnte, ein, die Kommission machte sich aber von dieser zu engen Auffassung los, indem sie den Gesichtspunkt aufstellte, dass das der Führung des Schiffers anvertraute Seevermögen des Rheders als eine Art peculium zu behandeln sei, woraus sich für den Rheder als Schuldner die unpersönliche Haftung, für die Gläubiger aber der unbedingte Vorzug vor allen übrigen Gläubigern ergebe; man gab das für diese Fälle sonst anerkannte Abandonsystem zu Gunsten des Exekutions-systems auf,<sup>6)</sup> räumte aber den Gläubigern dabei dieselben Vorzüge ein, als hätte der Abandon zu ihren Händen stattgefunden.<sup>7)</sup> Demnach zerfallen die Schiffsgläubiger des D. H.G.B. in zwei Klassen: 1. diejenigen, deren Forderungen aus in rem versio entstanden sind, gleichviel ob mit persönlicher oder unpersönlicher Haftung des Rheders, 2. den vorigen nachstehend alle übrigen Forderungen, soweit der Rheder nur unpersönlich verhaftet ist.

Die Rangordnung der Schiffsgläubiger ist folgende.

1. Unbedingt bevorzugt<sup>8)</sup> sind

a. die durch den Zwangsverkauf unmittelbar oder mittelbar entstandenen Kosten mit Einschluss derjenigen für Bewachung, Verwahrung und Erhaltung des Schiffes nebst Zubehör seit der Beschlagnahme oder seit der Einleitung des Zwangsverkaufs, demnächst

b. die vor dieser Zeit, aber nach der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen (den Beschlagnahmehafen) entstandenen Bewachungs- und Verwahrungskosten.

2. Relativ bevorzugt, so dass an erster Stelle die sämtlichen aus der letzten Reise herrührenden oder nach Beendigung derselben entstandenen Forderungen nach der Reihenfolge der einzelnen Kategorien, sodann ebenso je die aus der nächstjüngeren Reise zur Befriedigung gelangen<sup>9)</sup>:

<sup>6)</sup> Vgl. Anm. 12.

<sup>7)</sup> Vgl. Protok. 2843 ff. Das Schwed. Seegesetz hat sich dem vollständig angeschlossen.

<sup>8)</sup> D. H.G.B. 757, 1, 2, 770, 774, 2. Das Vorzugsrecht beschränkt sich hier auf die Befriedigung aus dem Schiffe. Vgl. Ehrenberg 287.

<sup>9)</sup> D. H.G.B. 771, 772, 774, 2. Vgl. Ehrenberg 289 f., 292. Der Vorzug der jüngeren Rechte vor den älteren ist auf diesem Gebiete mehr oder weniger von sämtlichen Seerechten angenommen, und zwar in Anknüpfung an l. 5, 6 pr. D. qui potiores (20, 4). Eine Modifikation erleidet dieser Satz bei den unter b aufgeführten Forderungen. Uebrigens hat der Vorzug der jüngeren Reise vor der älteren nur für die Pfandrechte am Schiff Bedeutung, nicht für diejenigen an der Fracht, da diese überhaupt nur relativ, nämlich an der Fracht „derjenigen Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist“, zur Geltung gelangen. Eine neue Reise im Sinne des Gesetzes ist jede Fahrt, die auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der früheren Ladung oder nach neuer Reiseausrüstung des Schiffes angetreten wird (760, vgl. Ehrenberg, Beschr. Haft. 254 f.). Bodmereiforderungen aus einer mehrere Reisen umfassenden Bodmereireise haben nur den Rang der ersten, dagegen Dienst- und Heuerforderungen der Schiffsbesatzung aus einer ebensolchen Heuerreise den Rang der letzten (jüngsten) Reise (771, 3 f.). Unter den aus derselben Reise entstandenen Forderungen findet nur

- a. die öffentlichen Schiffs-, Schiffsfahrts- und Hafengebühren (757, 3);
- b. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, und zwar auch wenn sie aus einer früheren, aber noch unter denselben Heuervertrag fallenden Reise herrühren (757, 4, 771, 3);
- c. Lootsengelder, Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten, Beiträge des Schiffs zur grossen Haverei, Forderungen aus Bodmereiverträgen und sonstigen Kreditgeschäften und Geschäften auf Borg,<sup>10)</sup> welche der Schiffer als solcher (auch wenn er zugleich Rheder oder Mitrheder ist) ausserhalb des Heimathshafens in Nothfällen geschlossen hat (757, 5—7); innerhalb dieser Kategorie jedesmal Vorzug der jüngeren Forderung vor der älteren, wobei die aus Anlass desselben Nothfalles entstandenen als gleichzeitig gelten, während jüngere bloss zur Anerkennung, Berichtigung oder Prolongation älterer Forderungen dienende Kreditgeschäfte nur den Rang der letzteren erhalten (773);
- d. Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Gütern und Reiseeffekten;<sup>11)</sup>
- e. Forderungen aus allen noch nicht erwähnten Rechtsgeschäften des Schiffers als solchen oder aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, insbesondere bei Nichtausführung oder mangelhafter Ausführung von Verträgen des Rheders durch die Schuld des Schiffers.<sup>12)</sup>

Das Pfandrecht der gesetzlichen Schiffsgläubiger ergreift das Schiff nebst seinem Zubehör<sup>13)</sup> und die Bruttofracht der betreffenden Reise,<sup>14)</sup> hinsichtlich der Dienst-

eine Rangordnung nach Kategorien (a—e) statt, innerhalb der einzelnen Kategorien bestehen dagegen keine weiteren Vorzugsrechte, nur innerhalb der Kategorie c hat wieder das jüngere Recht den Vorzug vor dem älteren (773). Vgl. Protok. 2881 f.

<sup>10)</sup> Als Geschäfte auf Borg sind auch der Verkauf von Ladungstheilen zur Fortsetzung der Reise und die Baargeschäfte anzusehen, bei denen der Schiffer mit der Zahlung im Verzuge ist. Ehrenberg 298.

<sup>11)</sup> D. H.G.B. 757, 8. Vgl. Ord. v. 1681 III, 1 Art. 11. C. de C. 191, 11, 280. Portug. H.G.B. 1497. Wetb. v. Kooph. 313, 10. Span. H.G.B. 596, 11. Finnl. 12, 5. Belg. rev. H.G.B. II, 4, 13. Ital. H.G.B. 673, 7, 675, 11.

<sup>12)</sup> D. H.G.B. 757, 9, 10. Schwed. Seeges. 275, 3. Vgl. Finnl. Seeges. 12, 5, 6. Dies sind vornehmlich die Forderungen, welche erst durch das vom D. H.G.B. aufgestellte neue Prinzip unter die Schiffsgläubigerforderungen aufgenommen sind. Dem Abandonssystem folgen hier C. de C. 216, Span. H.G.B. 622, Portug. H.G.B. 1339, Wetb. v. Kooph. 321, Belg. rev. H.G.B. II Art. 7, Ital. H.G.B. 491—93. Vgl. Ehrenberg 178, 208, 218 f. Ueber Finnland vgl. Anm. 1.

<sup>13)</sup> Vgl. oben S. 19 f. Ehrenberg, Beschr. Haftung 247 ff. — Das Schiff ist als Ganzes verhaftet. Der Satz „pignoris causa indivisa est“ findet insbesondere auch einer Rhederei gegenüber strikte Anwendung (D. H.G.B. 766): der einzelne Mitrheder kann seine Schiffspart nur durch Zahlung der ganzen Schuld und nicht durch eine Ratenzahlung befreien. Vgl. S. 251 f., 301 und unten Anm. 20. Ehrenberg 278.

<sup>14)</sup> D. H.G.B. 758, 759. Sehr gut handelt hierüber Ehrenberg a. a. O. 250—256. Nur die Fracht und die Ueberfahrtsgebühren (678), dagegen nicht was etwa sonst auf der Reise verdient ist, wie Antheile des Rheders an Berge- oder Hilfslohn (oben S. 295), Liegegelder, Unterhaltskosten für die Passagiere, Ersatzansprüche des Rheders für Auslagen u. dgl. m. Die Fracht selbst aber (bez. die Ueberliegegelder) in dem ganzen Umfange wie sie geschuldet wird (als Ganzfracht, Distanzfracht oder Fautfracht), ohne Abzug der Unkosten sowie etwaiger Frachtantheile des Schiffers oder der Schiffs-

und Heuerforderung der Schiffsbesatzung auch die Fracht aus den übrigen Reisen, soweit sie unter denselben Heuervertrag fallen (761). In Betreff der Bodmereiforderung kommt es darauf an, welche Gegenstände verbodmet sind.<sup>15)</sup> Entschädigungen, welche dem Rheder aus grosser Haverei oder aus der Ersatzpflicht dritter Personen wegen Verschuldung zu Theil werden, haften den Schiffsgläubigern, so lange sie noch nicht vom Rheder eingezogen sind, als Surrogat der betreffenden Pfandobjekte.<sup>16)</sup> Hinsichtlich der Versicherungssumme ist dies nicht der Fall.<sup>17)</sup>

Das Pfand- und Vorzugsrecht der Schiffsgläubiger umfasst ausser der ursprünglichen Forderung auch die Zinsen und Kosten, bei der Bodmerei ausserdem die Prämie.<sup>18)</sup>

Im Gegensatz zu den Grundsätzen des Mobiliarpfandrechts geht das Pfandrecht am Schiffe unbeschränkt gegen Dritte.<sup>19)</sup>

Schuldner und darum eigentlicher Beklagter ist der jeweilige Eigenthümer des Schiffes, also der Rheder, gleichviel ob er zugleich persönlicher Schuldner ist oder nicht.<sup>20)</sup> Doch wird in dem Falle eines Ausrüstungsvertrages der

---

besatzung. Im Falle einer Unterverfrachtung haftet den Schiffsgläubigern die Charterfracht, nicht die Konnossementsfracht (vgl. jedoch S. 278), dagegen in dem Falle eines Ausrüstungsvertrages (D. H.G.B. 477) nicht die dem Schiffseigner zukommende Miethe, sondern die dem Ausrüster zukommende Fracht. Vgl. Ehrenberg 250. — Das Pfandrecht der Dienst- und Heuerforderungen erstreckt sich auf die Fracht der ganzen Heuerreise, das des Bodmereigläubigers eventuell auf die der ganzen Bodmereireise, auch wenn Heuer- und Bodmereireise aus mehreren Reisen zusammengesetzt sind (D. H.G.B. 761, 681). Ueber die Rangordnung in diesen Fällen s. Anm. 9. — Nach französischem Recht wird die Fracht nur in bestimmten Fällen (C. de C. 271, 280, 320) von dem Pfandrecht mitergriffen; auch nach englischem Recht haftet dieselbe nur in Bodmerei-, Haverei- und Bergungsfällen. Vgl. Abbott-Shee 579.

<sup>15)</sup> D. H.G.B. 762. Vgl. oben S. 251 f.

<sup>16)</sup> D. H.G.B. 778. Vgl. Norw. Seeges. 99. Schwed. Seeges. 279. Finn. Seeges. 13. Ital. H.G.B. 667. Belg. rev. H.G.B. II Art. 166. Vgl. Ehrenberg 257 f, 260.

<sup>17)</sup> Vgl. Wetb. v. Kooph. 318, 321 a. E. Das A. L.R. II, 8 § 1530 dehnte den Abandon des Rheders bei Ersatzansprüchen der Ladungsinteressenten (im Gegensatz zu der Schiffshypothek, § 56 Anm. 24) auf die Versicherungssumme aus. Daran anknüpfend entschied sich preuss. Entw. 682 für die Surrogatsnatur der Versicherungssumme, diese Bestimmung ist aber in der Kommission gefallen. Anders Norweg. Seeges. 37, 106 und neuerdings in Anlehnung an das Gesetz v. 1874, welches die Schiffshypothek auf die Versicherungsgelder ausdehnt, die französische Praxis. Vgl. Lewis II, 168. Ehrenberg 258 Anm. 66.

<sup>18)</sup> D. H.G.B. 763.

<sup>19)</sup> D. H.G.B. 758, 2. So schon Ord. v. 1681 II. 10 Art. 2 und sämtliche neueren Seerechte. Vgl. Ehrenberg 264 f. Abbott-Shee 626. Ueber die Stellung der Schiffsgläubiger im Konkurse oder gegenüber einer von Dritten bewirkten gerichtlichen Pfändung des Schiffes vgl. R.Konk.O. 41, 8, Civ.Pr.O. 710.

<sup>20)</sup> D. H.G.B. 765. Vgl. Sohm bei Grünhut, Zeitschr. f. d. Priv. u. öffentl. R. V, 33. v. Meibom, Mecklenb. Hypothekenrecht 39, 180 ff. Regelsberger, Bayer. Hyp.R. 33, 35. Ist eine Rhederei vorhanden, so kann die Klage gegen den Korrespondenthrheder (D. H.G.B. 460) oder gegen jeden einzelnen Mitheder (475) angestellt werden. Aber während man einen Mitheder auf Grund einer persönlichen Verpflichtung nur nach

Ausrüster als Rheder behandelt, die Klage ist also gegen ihn zu richten, der wahre Rheder hat nur ein an bestimmte Voraussetzungen gebundenes Interventionsrecht.<sup>21)</sup> In allen Fällen hat der Kläger die Wahl, statt des Rheders den Schiffer als Vertreter dessen, den es angeht, selbst wenn das Schiff sich in dem Heimathshafen befindet, zu verklagen.<sup>22)</sup>

Der **Klageantrag** geht auf Zahlung, bei Vermeidung des Zwangsverkaufs des Schiffes.<sup>23)</sup>

Das Pfandrecht am Schiff, unbeschadet der Fortdauer einer etwa ausserdem vorhandenen persönlichen Schuld (442), **erlischt** in folgenden Fällen:

1. reichsgesetzlich durch den im Inlande unter öffentlichem Aufgebot der Gläubiger erfolgten gerichtlichen Zwangsverkauf des Schiffes;<sup>24)</sup>

2. ebenso im Falle eines ausserhalb des Heimathshafens von dem Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (S. 86 f.) bewirkten Nothverkaufs des Schiffes;<sup>25)</sup>

3. landesgesetzlich auch bei freiwilligen Veräusserungen, wenn das Schiff sich im Heimathshafen befindet und auf Antrag des Erwerbers ein gerichtliches Aufgebotsverfahren zur Ermittlung der unbekanntenen Schiffsgläubiger stattgefunden hat, durch das gegen die nichtangemeldeten erlassene Ausschlussurtheil;<sup>26)</sup>

Verhältniss seines Antheils belangen kann (474), geht die Klage des Schiffsgläubigers gegen ihn auf das Ganze (vgl. Anm. 13), vorbehaltlich seines Rückgriffs auf die übrigen Mitrheder nach Verhältniss ihrer Schiffsparten (467). Selbst wer eine Schiffspart im Wege des Zwangsverkaufes oder Nothverkaufes erstanden hat, wird als gewöhnlicher Mitrheder ohne die Rechtswolthat der Theilung behandelt (769). Eine vorzügliche Illustration für den Unterschied zwischen Real- und Personalobligationen. Vgl. § 55 Anm. 32.

<sup>21)</sup> D. H.G.B. 477. Die Intervention ist nur berechtigt, wenn der Schiffseigner nachweist, dass der klägerische Anspruch aus einer ihm gegenüber widerrechtlichen Verwendung des Schiffes entstanden ist und dass der Kläger darum gewusst hat. Vgl. Ehrenberg 282 f.

<sup>22)</sup> D. H.G.B. 764. Vgl. S. 256, 297. Ehrenberg 265.

<sup>23)</sup> Vgl. Dernburg, Preuss. Priv.R. 3. Aufl. I, 770. Sohm a. a. O. V, 31 f. Ehrenberg 124, 277. Ueber die Deduktionseinrede des Beklagten wegen Verwendungen in das Haftgut vgl. Ehrenberg 130 ff., 278 und über das Verfahren bei der Zwangsvollstreckung in Schiffe ebd. 267 Anm. 101.

<sup>24)</sup> D. H.G.B. 767, 1. Vgl. C. de C. 193. Span. H.G.B. 600. Portug. H.G.B. 1308. Holl. Wetb. v. burgerl. regtsvordering 575. Belg. rev. H.G.B. II Art. 6. Ital. H.G.B. 678, 1. Schwed. Seeges. 277. Finnl. Seeges. 15. Vgl. Abbott-Shee 619, 626. Ehrenberg 267 f., der auch die Frage nach der Wirkung ausländischer Zwangsverkäufe richtig davon abhängig macht, ob 1. das Aufgebotsverfahren beobachtet ist und ob 2. das ausländische Recht selbst den Zwangsverkäufen die ausschliessende Wirkung gegen die Schiffsgläubiger beilegt. Das Aufgebotsverfahren erfolgt im Deutschen Reiche nach Vorschrift der Civ.Pr.O. 823—836. Der Zwangsverkauf selbst ist der Regelung durch die Landesgesetzgebung überlassen (vgl. Anm. 23). Der Zwangsverkauf einer einzelnen Schiffspart ist für die Schiffsgläubiger ohne Einfluss. Vgl. Anm. 20.

<sup>25)</sup> D. H.G.B. 767, 2. Ehrenberg 269.

<sup>26)</sup> So im Anschluss an D. H.G.B. 768 das preuss. E.G. z. H.G.B. 58 und das für Schlesw. Holst. v. 5. Juli 1867 § 80, ferner hannov. E.G. 42, oldenburg. E.G. 35, mecklenb. schwer. E.V.O. 76, 2, lüb. E.G. 19, Brem. E.V.O. 49. Das hamb. E.G. 57—64 entzieht den ausgeschlossenen Gläubigern nur das Vorzugsrecht, nicht das Pfandrecht als solches, auch findet das Aufgebotsverfahren nur bei öffentlichen Verkäufen unter Leitung des



4. nach den Grundsätzen des Völkerrechts, wenn das Schiff in Folge einer Nehrung von einem kompetenten Prisengericht kondemnirt worden ist.<sup>27)</sup>

Geht das Schiff unter oder wird es reparaturunfähig, so verliert es seine Eigenschaft als Schiff, es wird im Schiffsregister gelöscht und von einem Pfandrechte am Schiff kann demnach keine Rede mehr sein.<sup>28)</sup> Die Schiffsgläubiger verlieren demnach die reichsgesetzlich anerkannten Vortheile, welche sich für sie aus der Gleichstellung der Seeschiffe mit den unbeweglichen Sachen ergeben: die von dem Besitz des Pfandes unabhängige Verfolgbarkeit ihres Anspruchs gegen jeden Dritten, das unbedingte Absonderungsrecht im Konkurse und das Vorzugsrecht gegenüber einer gerichtlichen Pfändung. Dagegen erlischt das Pfandrecht an den Schiffstrümmern an sich nicht, als solches besteht es dem Rheder gegenüber fort, so lange sich die Schifftheile in seiner oder des Schiffers Gewahrsam befinden, und an den in der Gewahrsam des Gläubigers selbst befindlichen Theilen auch Dritten gegenüber; ob auch als bevorzugtes Pfandrecht, ist nach Landesrecht zu beurtheilen, ebenso die Frage, ob es auch ohne die Gewahrsam des Gläubigers Dritten gegenüber Bestand haben kann.<sup>29)</sup>

In den folgenden Fällen bildet eine Forderung den Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger.

1. Im Falle des Zwangsverkaufs des Schiffes geht das Pfandrecht der angemeldeten Schiffsgläubiger auf den Erlös über<sup>30)</sup>: sie haben bei der Vertheilung desselben den Vorzug vor allen nichtprivilegirten Pfand- und den persönlichen Gläubigern.

2. Im Falle eines Nothverkaufes haftet den Schiffsgläubigern die Kauf-

---

Gerichts Anwendung. Das Aufgebotsverfahren erfolgt überall nach Maassgabe der R.Civ.Pr.O. 823—836. — Die meisten ausländischen Rechte (eine Ausnahme machen u. a. Schweden, Seeges. 278, und England, Abbott-Shee 626) lassen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger im Falle freiwilliger Veräusserung im Inlande erlöschen, wenn das Schiff auf die Gefahr und den Namen des Erwerbers eine neue Reise unternommen hat und seit Antritt derselben eine gewisse Frist ohne Einspruch der Gläubiger verstrichen ist. Vgl. Ehrenberg 269 ff. Ord. v. 1681 II, 10 Art. 2. C. de C. 193 f. Span. H.G.B. 599. Portug. H.G.B. 1307. Wetb. v. Kooph. 316. Bei einem Verkaufe auf der Reise schliessen die meisten diese Wirkung aus, nur Span. 601 und Portug. 1309 lassen die Präklusion der Schiffsgläubiger auch in diesem Falle eintreten, wenn dieselben nicht binnen sechs Monaten nach Rückkehr des Schiffes in den Heimathshafen Einspruch erheben. Nach Belg. rev. H.G.B. II, 6 und Ital. H.G.B. 678, 2 bewirkt jeder in der gesetzlichen Form vorgenommene und den Gläubigern kundgemachte Verkauf des Schiffes binnen 1 Monat resp. 3 Monaten nach der Eintragung desselben in das Register die Ausschliessung aller Schiffsgläubiger, die keinen Einspruch erhoben haben. Befindet sich das Schiff ausserhalb, so datirt die 3monatliche Frist in Italien erst von der Rückkehr.

<sup>27)</sup> Vgl. Ehrenberg 272 f.

<sup>28)</sup> Vgl. S. 34. Die rechtliche Existenz des Schiffes hört mit seiner körperlichen Existenz auf. Die Löschung im Schiffsregister beruht nur auf einer *lex imperfecta* und ist für die Privatrechte ohne Bedeutung.

<sup>29)</sup> Vgl. Ehrenberg 273 ff.

<sup>30)</sup> D. H.G.B. 767, 1. Belg. rev. H.G.B. II, 6 a. E. Schwed. Seeges. 277. Finnl. Seeges. 15. Ehrenberg 256.

gelderforderung,<sup>31)</sup> bei Beschädigung in grosser Haverei oder durch Verschuldung eines Dritten der Haverei- oder sonstige Entschädigungsanspruch.<sup>32)</sup>

3. Von dem Pfandrechte an der Frachtforderung ist schon oben (S. 305 f.) die Rede gewesen.

Auch hinsichtlich der unter 2 und 3 erwähnten Forderungen ist die Klage gegen den Rheder (bez. Ausrüster) oder den Schiffer als seinen Vertreter anzustellen.<sup>33)</sup> Der Klageantrag geht auf Zahlung, bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in die Forderung.<sup>34)</sup> Die Abtretung der Forderung an einen Dritten ist den Schiffsgläubigern gegenüber unverbindlich, ihre Klage geht auch in diesem Falle gegen den Rheder.<sup>35)</sup> Ebenso ist hinsichtlich der Frachtforderung eines auf der Reise veräusserten Schiffes zu entscheiden; der Anspruch des Erwerbers auf den Gewinn der laufenden Reise ist eine rein innere Angelegenheit der beiden Kontrahenten (H.G.B. 441).

Sind die Gelder zur Auszahlung an den Schiffer gelangt, so dauert das Pfandrechte an den noch in seiner Hand befindlichen Summen fort.<sup>36)</sup> Sind dieselben aber von dem Rheder (mittelbar oder unmittelbar) eingezogen oder hat der Schiffer sie ihm zukommen lassen oder für ihn verwendet, oder hat der Rheder auf seine Forderung verzichtet oder ihren Untergang durch chicanöse Prozessführung herbeigeführt, so erlischt wegen völligen Verschwindens eines unterscheidbaren Haftgutes die unpersönliche Haftung und an ihre Stelle tritt die mit keinem Vorzugsrechte ausgestattete **beschränkt persönliche Haftung** des Rheders bis zum Betrage des Ausfalls, welchen die Schiffsgläubiger durch die Entziehung dieses Exekutionsobjektes erleiden.<sup>37)</sup> Hat der Rheder die eingezogenen Gelder zur Befriedigung einzelner Schiffsgläubiger verwendet, so haftet er den übrigen nur, soweit er sie wissentlich verkürzt hat.<sup>38)</sup>

In gleicher Weise erzeugt die unpersönliche Haftung eine beschränkt persönliche Haftung, wenn der Rheder, obwohl ihm die Schiffsgläubigerforderung bekannt ist, das Schiff einer neuen, nicht durch das Interesse seiner vornehmsten Gläubiger gebotenen Seereise aussetzt: er haftet den Schiffsgläubigern in diesem Falle bis zu ihrer vollen Befriedigung, soweit er nicht durch den Nachweis, dass das Schiff bei Antritt der neuen Reise nicht mehr so viel werth

<sup>31)</sup> D. H.G.B. 767, 2. Schwed. Seeges. 277. Aehnlich bei allen öffentlichen Schiffsverkäufen Belg. rev. H.G.B. II Art. 6 a. E.

<sup>32)</sup> S. Anm. 16. Ueber die Behandlung der Versicherungssumme Anm. 17.

<sup>33)</sup> Vgl. D. H.G.B. 697, 2, 753, 2. Ehrenberg 276.

<sup>34)</sup> Vgl. Anm. 23. Die Zwangsvollstreckung erfolgt nach Maassgabe der R.Civ.Pr.O. 729 ff.

<sup>35)</sup> D. H.G.B. 774, 3. Was hier von der Fracht gesagt ist, gilt ebenso von der Kaufgelder-, Haverei- oder sonstigen Entschädigungsforderung. Dass das Gesetz nicht, wie es den Anschein haben könnte, die Anstellung der Klage gegen den Cessionar verlangt, ergibt sich aus dem rein internen Charakter der Cession. Vgl. Ehrenberg 276.

<sup>36)</sup> D. H.G.B. 767, 2, 774, 1. Ehrenberg 277.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. 774, 4, 776, 778, 3. Schwed. Seeges. 280. Vgl. Ehrenberg 303 ff., 312.

<sup>38)</sup> D. H.G.B. 775.

gewesen ist, seine Ersatzpflicht auf den damaligen Schiffswerth zu beschränken vermag.<sup>39)</sup>

Die persönliche Haftung des Rheders tritt hier schon ein, weil er die Befriedigung der Gläubiger aus dem Schiffe durch die Wiederaussendung desselben erschwert hat. Um so mehr ist der Rheder zur Schadloshaltung der Gläubiger verpflichtet, wenn das Schiff durch seine Schuld dem Untergange oder einer Werthsverminderung preisgegeben und die Befriedigung der Gläubiger dadurch ganz oder theilweise vereitelt wird.<sup>40)</sup>

Während in den vorstehenden Fällen die beschränkt persönliche Haftung erst aus einer Umwandlung der unpersönlichen Haftung (aus einer Aufhebung der Realobligation durch Beiseiteschaffung der res) hervorgeht, oder accessorisch daneben tritt, entsteht eine direkte beschränkt persönliche Haftung des Rheders, wenn das Schiff Güter (oder Reisende) auf seine Rechnung befördert hat: er haftet in Höhe des Betrages, welchen dritte Personen nach den Verhältnissen des Abladeortes zur Abladezeit an Fracht oder Ueberfahrtsgeldern hätten entrichten müssen.<sup>41)</sup>

Einen Schadenersatzanspruch gegen den Schiffer wegen Verletzung seiner dienstlichen Pflichten haben die Schiffsgläubiger im Allgemeinen nicht. Eine Ausnahme besteht für diejenigen, deren Forderung aus einem Kreditgeschäft entstanden ist, ferner für die Ladungsinteressenten und Reisenden, die Schiffsbesatzung und die Havereiberechtigten.<sup>42)</sup>

---

<sup>39)</sup> D. H.G.B. 777. Ehrenberg 306 f., 310. Daneben dauert das Pfandrecht am Schiffe fort.

<sup>40)</sup> Vgl. Ehrenberg 298 ff., 311.

<sup>41)</sup> D. H.G.B. 774 a. E. 678.

<sup>42)</sup> D. H.G.B. 479. Vgl. S. 257, 284.

### III. Die Pfandrechte an der Ladung.<sup>1)</sup>

#### § 58.

Gesetzliche Pfandrechte an der Ladung bestehen

- a. für den Verfrachter hinsichtlich der Fracht nebst allen Nebengebühren und Auslagen,<sup>2)</sup>
- b. für den Transportunternehmer hinsichtlich der Ueberfahrtsgelder,<sup>3)</sup>
- c. für die Vergütungsberechtigten in grosser Haverei,<sup>4)</sup>
- d. für die Hilfs- und Bergungskosten.<sup>5)</sup>

Von diesen bestehen die Pfandrechte zu a und b neben voller persönlicher Haftung,<sup>6)</sup> während in den Fällen zu c und d zunächst nur unpersönliche Haftung stattfindet.<sup>7)</sup> Ein organischer Zusammenhang zwischen Pfandrecht und unpersönlicher Haftung, wie das H.G.B. ihn für die zweite Klasse der Schiffsgläubiger angenommen hat (S. 304), ist hier nicht anerkannt; wer ausser den genannten Gläubigern eine Forderung mit unpersönlicher Haftung besitzt, hat darum noch keinen Anspruch auf ein gesetzliches Pfandrecht.<sup>8)</sup>

<sup>1)</sup> D. H.G.B. 781. Protok. 2853. Schwed. Seeges. 281. Finnl. Seeges. 109. Ital. H.G.B. v. 1882 Art. 671. Vgl. Kay, Law rel. to shipm. and seamen 318—339. Ehrenberg, Beschr. Haftung I. Kap., 2. und 3. Abschnitt. Ueber die verwandten gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs, Spediteurs und Frachtführers vgl. Endemann Bd. II, 88 ff. Goldschmidt, H.B. d. H.R. § 97. Laband, Zeitschr. f. H.R. IX, 425—482.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 624. Protok. 2348—59, 3934—38. Ord. v. 1681 III, 3 Art. 24. C. de C. 280, 307 f. Span. H.G.B. 797. Portug. H.G.B. 1535. Wetb. v. Kooph. 487—490. Belg. rev. H.G.B. II, 81. Ital. H.G.B. 671, 4. Schwed. Seeges. 115, 281, 2. Finnl. Seeges. 109. Kjay 318. Vgl. oben S. 207. Das englische Recht beschränkt das Pfandrecht auf die Frachtforderung mit Ausschluss der Nebenkosten.

<sup>3)</sup> D. H.G.B. 675. Schwed. Seeges. 125. Wetb. v. Kooph. 533. Belg. rev. H.G.B. II, 124. Kay 322. Vgl. oben S. 232. Holland und Belgien dehnen das Pfandrecht auch auf die Auslagen und Nebenkosten (z. B. für den Unterhalt des Reisenden) aus, die übrigen beschränken es auf das Ueberfahrtsgeld, das allerdings von vornherein auch den Ersatz für Unterhalts- und andere Kosten enthalten kann.

<sup>4)</sup> Siehe S. 283.

<sup>5)</sup> Siehe S. 295.

<sup>6)</sup> Vgl. S. 198, 202, 210 f., 232.

<sup>7)</sup> Vgl. S. 284, 295.

<sup>8)</sup> Anderer Meinung Ehrenberg 119, 142 f., dem nur insofern Recht zu geben ist, als auch die Beitreibungs- und Berechnungskosten (z. B. die Dispachekosten, s. S. 274) das

Das vertragsmässige Pfandrecht des **Bodmereigläubigers** wird den gesetzlichen Pfandrechten hier ebenso gleichgestellt wie dem der gesetzlichen Schiffsgläubiger für den Fall einer Verbodmung des Schiffes (S. 305).

Den **Gegenstand** des Pfandrechts bildet bei der Bodmerei die ganze Ladung,<sup>9)</sup> bei Hilfs- und Bergungskosten die ganze gerettete Ladung. In beiden Fällen ist die Haftung eine solidarische, jedes Stück haftet für die ganze Schuld, die Einrede der Theilung ist wie die der Vorausklage ausgeschlossen.<sup>10)</sup> Das Pfandrecht für die Fracht u. s. w. ergreift die Güter, für welche auf Grund desselben Frachtvertrages die Fracht zu entrichten ist, und zwar diese, soweit nicht Stückgutfracht ausgemacht ist, ebenfalls mit solidarischer Haftung.<sup>11)</sup> Für das Ueberfahrtsgeld haften die von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen, selbstverständlich soweit sie nicht auf Grund besonderer Frachtverträge aufgegeben sind.<sup>12)</sup> Die Haftung für die Beiträge zur grossen Haverei ist solidarisch, so lange die seerechtliche Gemeinschaft besteht; nach der Löschung haftet jedes Stück nur für seinen Antheil an der Schuld, die Schuld wird dispachirt.<sup>13)</sup>

Das H.G.B. enthält keine Bestimmung über die Frage, inwiefern das Pfandrecht auch solche Güter ergreift, die ohne oder wider den Willen des Eigentümers an Bord gekommen sind. Soweit es sich um die Ansprüche aus Fracht- oder Ueberfahrtsverträgen handelt, ist schlechthin die Analogie des gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers maassgebend,<sup>14)</sup> die Frage erledigt sich also nach Vorschrift der Art. 306—308.<sup>15)</sup> Da ferner die Auslagen des Schiffers für Bodmereigelder, Havereibeträge und Hilfs- und Bergungskosten als Nebenkosten

---

gleiche Vorrecht geniessen. Gesetzliche Pfandrechte an beweglichen Sachen bilden in dem modernen, an die deutschrechtlichen Grundsätze sich anschliessenden Privatrecht die Ausnahme, die darüber erlassenen gesetzlichen Bestimmungen unterliegen daher der strengen Auslegung, welche jede Ausdehnung auf verwandte Fälle ausschliesst. Auch R.Konk.O. 41, 8 beruft sich nur auf die ausdrücklichen Bestimmungen des H.G.B., während die Civ.Pr.O. 709, 2 sich einfach auf die Konk.O. bezieht. Von dem gesetzlichen Pfandrecht des Versicherungsnehmers an der Seeversicherungspolize (H.G.B. 893) ist erst im 8. Abschnitt zu handeln.

<sup>9)</sup> Vgl. S. 251 f.

<sup>10)</sup> Vgl. S. 256 Anm. 49, 295. Ehrenberg 128 f.

<sup>11)</sup> Die Haftung ist hier also eine relativ-solidarische. Sind mehrere Stücke in demselben Konnossement verzeichnet, so haftet jedes für die ganze Konnossementsfracht; der Destinatar kann nicht verlangen, dass ihm gegen Entrichtung eines Frachthantheils einzelne Stücke herausgegeben werden. Dies gilt selbst wenn die Fracht nach Stückzahl, Maass oder Gewicht berechnet werden soll. Ueber analoge Fälle vgl. Grünhut, *Recht des Komm.Handels* 297 und *Entsch. d. R.O.H.G.R.* XIV, 103.

<sup>12)</sup> Dagegen beschränkt sich das Pfandrecht nicht, wie Preuss. Entw. 532 wollte, auf die blossen Reiseeffekten. Vgl. *Protok.* 2511. Ob die Sachen als Passagiergut aufgegeben sind, oder ob der Reisende sie bei sich behalten hat, macht keinen Unterschied. *Protok.* 4039.

<sup>13)</sup> Vgl. S. 280.

<sup>14)</sup> Vgl. *Goldschmidt H.B.* § 86 Anm. 41.

<sup>15)</sup> Ueber diese in Bezug auf das Pfandrecht vgl. *Bd. II*, 71 f., 89. *Goldschmidt, H.B.* § 97 Nr. 2.

mit dem Pfandrecht für die Fracht eingetrieben werden dürfen,<sup>16)</sup> so ergibt sich von selbst, dass die Gläubiger auch bei direkter Geltendmachung ihres Pfandrechts nicht schlechter gestellt sein können, dass sie also ebenfalls mindestens die Gunst der Art. 306—308 geniessen. Ein darüber hinaus gehender Anspruch lässt sich für den Bodmereigläubiger nicht begründen. Dagegen beruhen die Forderungen aus grosser Haverei sowie diejenigen aus Bergung oder Nothhülfe in unmittelbaren Aufwendungen für die Erhaltung der Güter, das Verhältniss ist ein rein objektives, bei welchem die subjektive Frage, wie oder durch wen diese Güter auf das Schiff gekommen sind, ganz ausser Betracht bleibt. Das durch derartige Forderungen entstandene Pfandrecht ergreift demnach auch solche Sachen, welche dem Eigenthümer gestohlen oder auf andere Weise verloren gegangen sind.<sup>17)</sup>

Der **Karakter** der Ladungspfandrechte ist ein verschiedener. Während die Schiffspfandrechte (§§ 56, 57) entsprechend der Gleichstellung der Seeschiffe mit den unbeweglichen Sachen durchaus als Hypothek erscheinen, sind die dem Verfrachter zustehenden Pfandrechte wegen des Ueberfahrtsgeldes und der Fracht **gesetzliche Faustpfandrechte**. Dasselbe gilt von den Pfandrechten wegen seiner für die Ladungsbetheiligten gemachten Auslagen (Anm. 16) und wegen aller Vergütungsansprüche aus grosser Haverei, indem der Schiffer als gesetzlicher Vertreter der Ladungsinteressenten auch das Pfandrecht derselben an den beitragspflichtigen Gegenständen durch seine Gewahrsam ausübt.<sup>18)</sup> Auch das Pfandrecht wegen der Bergungskosten liesse sich als Faustpfandrecht konstruiren, insofern es die Verwahrung der geborgenen Gegenstände durch den Bergenden zur natürlichen Voraussetzung hat; liefert er die Güter pflichtgemäss an die Strandbehörde ab, so wird er von dieser in der Gewahrsam vertreten. Vertraut er sie aber dem Schiffer an, so kommt er in dieselbe Lage, in welcher sich Hilfskosten- und Bodmereigläubiger von vorn herein befinden: sie haben ihr Pfandrecht, so lange die Güter noch in der Gewahrsam des Schiffers sind, durch Klage gegen diesen geltend zu machen, der Schiffer ist der gesetzliche Vertreter des beklagten Eigenthümers, er kann also, obwohl er bei eigener Verantwortlichkeit verpflichtet ist, die Interessen der Pfandgläubiger wahrzunehmen (S. 257, 296), nicht gleichzeitig als Vertreter des Klägers im Pfandbesitz behandelt werden. Es ergibt sich, dass das Pfandrecht in diesen Fällen nicht Faustpfand, sondern **Hypothek** ist.<sup>19)</sup>

<sup>16)</sup> D. H.G.B. 624, 615. Protok. 3925, 3937.

<sup>17)</sup> Vgl. Code civ. 2102, 3. Auch R.Konk.O. 41, 7 behandelt das (allerdings nur im Falle der Zurückbehaltung anerkannte) Pfandrecht wegen Verwendungen als ein rein objektives, ohne Rücksicht auf die Frage, wem die Sache gehört.

<sup>18)</sup> Vgl. oben S. 96 ff., 283 f. Ehrenberg 46 ff., 112 f.

<sup>19)</sup> Zu weit geht Ehrenberg 119, der überall Hypothek annehmen will, wo die Verfolgung des Pfandrechts auch nach Uebergang des Pfandgegenstandes in die Gewahrsam des Empfängers zulässig ist. Die Nichtverfolgbarkeit gegen Dritte gehört nicht nothwendig zum Wesen des Faustpfandrechts. Vgl. Goldschmidt, H.B. § 96 a. E. § 97 Anm. 5—7. Laband a. a. O. 472.

Aehnliche Verschiedenheiten wie in der Begründung und dem juristischen Charakter zeigen sich in der **Dauer** und **Verfolgbarkeit** der einzelnen Pfandrechte.

1. Bei dem **Ueberfahrtsgeschäft** erscheint der Charakter des reinen Faustpfandrechts am strengsten gewahrt: „das Pfandrecht besteht nur so lange die Sachen zurückbehalten oder deponirt sind“ (H.G.B. 675, 2). Das Pfandrecht erlischt demnach, wenn die Sachen von Bord geschafft und ohne Widerspruch des Transportunternehmers in die Gewahrsam des Reisenden oder eines Dritten, der nicht Depositar des Gläubigers ist, gekommen sind. Die Frage, wie es im Falle heimlicher oder gewaltsamer Entfernung der Sachen aus der Gewahrsam des Unternehmers oder seines Depositars zu halten, ist in dem Gesetze nicht berührt.<sup>20)</sup> Da dieselbe Frage auch bei den übrigen Pfandrechten zu stellen ist, so werden wir sie erst weiter unten behandeln.

2. Das Pfandrecht des **Verfrachters** für die Fracht nebst Auslagen und Nebengebühren „besteht, so lange die Güter zurückbehalten oder deponirt sind; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, sofern es binnen dreissig Tagen nach Beendigung derselben gerichtlich geltend gemacht wird; es erlischt jedoch, sobald vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen, welcher sie nicht für den Empfänger besitzt“ (H.G.B. 624, 2). Fast wörtlich gleichlautend mit dieser Bestimmung ist diejenige des Art. 409 über das Pfandrecht des Frachtführers, nur dass der zweite Passus hier lautet: „es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.“ Bei der Gleichartigkeit der beiden zu Grunde liegenden Geschäfte ist es undenkbar, dass die Abweichungen des Wortlautes eine prinzipiell verschiedene Behandlung andeuten sollten; sie erklären sich offenbar aus einem Mangel in der Redaktion des Gesetzes.<sup>21)</sup> Daraus ergibt sich aber, dass das rechtzeitig geltend gemachte Pfandrecht nicht, wie es nach Art. 624 den Anschein haben könnte, auch gegen jeden Dritten geht, der erst später in den Besitz gekommen ist. Vielmehr ist, sobald die Auslieferung der Güter an den Empfänger<sup>22)</sup> stattgefunden hat, die Verfolgung des Pfandrechts gegen dritte Besitzer unbedingt ausgeschlossen, auch wenn dieselben erst nach der Geltendmachung des Pfandrechts in den Besitz gekommen sind.<sup>23)</sup> Das Pfandrecht des Frachtführers wie des Verfrachters ist reines Faustpfandrecht ohne dingliche

<sup>20)</sup> Vgl. Protok. 4039.

<sup>21)</sup> Preuss. Entw. 316 und 509 stimmten durchaus überein, die Abweichungen sind erst in den Kommissionsberatungen entstanden.

<sup>22)</sup> Darunter ist der Destinatär oder, wenn dieser die Ladung nicht abnimmt, der Befrachter zu verstehen. Vgl. Protok. 3937 f. Ehrenberg 115.

<sup>23)</sup> Vgl. Goldschmidt H.B. § 80 Anm. 35, § 97 Anm. 20. Laband a. a. O. 472. Thöl, H.R. III, 72. C. de C. 307. Portug. H.G.B. 1535. Wetb. v. Kooph. 490. Belg. rev. H.G.B. II, 80. Ital. H.G.B. 672. Ueber Schweden und England vgl. Anm. 24. Span. H.G.B. 798 gestattet die Verfolgung gegen Dritte binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, später nicht mehr. Das Finnl. Seeges. 113 schützt nur den redlichen Besitzer.

Klage. Dagegen ist es vor dem des Transportunternehmers insofern bevorzugt, als es durch die Auslieferung der Güter an sich nicht erlischt, sondern dem Empfänger gegenüber in Kraft bleibt, wenn es nur binnen der gesetzlichen Frist von 3 bez. 30 Tagen gerichtlich geltend gemacht wird.<sup>24)</sup> Es handelt sich dabei nicht etwa um eine obligatorische Verpflichtung des Empfängers, die ihm ohne Zahlung anvertrauten Güter auf Verlangen wieder zurückzugeben,<sup>25)</sup> vielmehr dauert das Pfandrecht als solches fort, insbesondere auch den Gläubigern des Empfängers gegenüber.<sup>26)</sup> Daraus ergibt sich, dass der Pfandbesitz des Frachtführers oder Verfrachters durch die Ablieferung an den Empfänger, der noch nicht gezahlt hat, ebenso wenig aufgehoben wird wie der des Kommissionärs, der „noch in der Lage ist“, mittelst der Konnossemente, Ladescheine, Lager-scheine oder sonstwie über die Güter „zu verfügen“. <sup>27)</sup> Der Empfänger (oder sein Stellvertreter) wird demnach als blosser Vertrauensmann des Frachtführers oder Verfrachters, als Detentor in dessen Namen behandelt.<sup>28)</sup> Diese Fiktion hört auf, sobald er zahlt oder Kautions leistet, oder sobald der Gläubiger die Frist zur Geltendmachung seines Rechts verstreichen lässt. Von selbst wird sie hinfällig, wenn der Empfänger die Gewahrsam an einen Dritten, der nicht sein blosser Stellvertreter im Besitz ist, verliert (vgl. Protok. 2349); gelingt ihm aber durch possessorische oder petitorische Rechtsmittel die Wiederherstellung seines Besitzes, so tritt jene Fiktion und damit das Faustpfandrecht des Gläubigers sofort wieder ins Leben,<sup>29)</sup> vorausgesetzt dass die gesetzliche Frist noch nicht verstrichen oder dass sie durch rechtzeitige Geltendmachung des Pfandrechts gewahrt ist.

3. Das durch **Bödmerei** begründete Pfandrecht geht nach der Auslieferung gegen den Empfänger, „sofern die Ladung sich noch bei ihm oder einem Anderen befindet, welcher sie für ihn besitzt. Zum Nachtheil eines dritten Erwerbers,

<sup>24)</sup> Vgl. Laband a. a. O. 472 f. Derselbe macht mit Recht auf den Irrthum aufmerksam, als ob das Pfandrecht selbst nur 3 bez. 30 Tage dauere; die übrigens nach Maassgabe der Art. 328 ff. zu berechnende Frist ist nur für die gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechts bestimmt; hat der Gläubiger die Frist gewahrt, so unterliegt sein Pfandrecht keiner zeitlichen Beschränkung weiter. Die Frist von 1 Monat findet sich auch Span. H.G.B. 798, dagegen beträgt sie 14 Tage (quinze jours) nach C. de C. 307, Belg. rev. H.G.B. II 80, Ital. H.G.B. 672, Finnl. Seeges. 113, endlich 20 Tage nach Port. H.G.B. 1535, Wetb. v. Kooph. 490. Nach Schwed. Seeges. 283 und englischer Praxis (Kay a. a. O. 335) geht das Pfandrecht durch die Ablieferung sofort verloren. Gegen die falsche Ansicht, welche dasselbe von dem französischen Rechte behauptet, vgl. Ehrenberg 114 Anm. 46.

<sup>25)</sup> Ueber derartige Fälle vgl. Entsch. d. R.O.H.G.R. XIV 195, XXV 86 ff. Dernburg, Lehrb. d. preuss. Priv.R. I, 3. Aufl. § 359 Anm. 7.

<sup>26)</sup> R.Konk.O. 41, 8. R.Civ.Pr.O. 709, 2. C. de C. 308. Belg. rev. H.G.B. II 81. Span. H.G.B. 798. Wetb. v. Kooph. 490.

<sup>27)</sup> Vgl. Grünhut, Recht des Komm.Handels 296 f. Goldschmidt, H.B. § 73 Anm. 24, § 75 Anm. 77, § 76 Anm. 63, § 98 Anm. 91. Entw. einer Konk.O. (Berlin 1875), Motive S. 202. Konk.O., Einf.G. § 14.

<sup>28)</sup> Vgl. Thöl, H.R. III 70 Anm. 2. Eine Analogie bietet das Verhältniss des Käufers zu der übergebenen, aber noch nicht bezahlten Waare.

<sup>29)</sup> Vgl. Ehrenberg 118. Kay a. a. O. 339. S. auch Anm. 35.



welcher den Besitz der verbotmeten Ladung in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von seinen Rechten keinen Gebrauch machen“ (H.G.B. 697, 2, 3). Hinsichtlich der **Bergungs-** und **Hilfskosten** wird lediglich auf die Analogie der Bodmerei verwiesen (753, 2). Von dem Pfandrecht des **Haverei-berechtigten** heisst es nur, dass es „nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheil des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden“ kann (727). Es ist klar, dass die Abweichungen im Wortlaut auch hier nur auf einem Redaktionsmangel beruhen, während sachlich in allen drei Fällen übereinstimmende Grundsätze platzgreifen. Wird die Forderung von dem Schiffer im Namen des Verfrachters geltend gemacht, wie bei Ersatzansprüchen des Schiffes aus grosser Haverei oder wegen der Auslagen, die der Verfrachter durch die Bezahlung der Gläubiger gehabt hat, so fliesst das Pfandrecht mit dem für die Fracht zusammen und unterliegt den unter 2 entwickelten Grundsätzen.<sup>30)</sup> Machen dagegen die Gläubiger ihr Pfandrecht selbst geltend, so sind sie dem Empfänger gegenüber an keine Frist gebunden,<sup>31)</sup> ausserdem haben sie, soweit dies nach bürgerlichem Recht zulässig ist, eine Klage gegen den unredlichen Dritterwerber,<sup>32)</sup> während die Verfolgung des Pfandes zum Nachtheil solcher Personen, die den Besitz in gutem Glauben (d. h. in entschuldbarer Unkenntniss von der auf der Sache haftenden Schuld) erworben haben, unbedingt ausgeschlossen ist,<sup>33)</sup> selbst wenn die Sache wider den Willen des Empfängers aus dessen Gewahrsam gekommen sein sollte.<sup>34)</sup>

Die Frage, inwiefern das Ladungspfandrecht gegen Dritte verfolgt werden könne, wenn keine Auslieferung an den Empfänger stattgefunden hat, die Güter aber anderweitig aus der Gewahrsam des Schiffers gekommen sind, ist im H.G.B. unerledigt geblieben und daher nach allgemeinen Grundsätzen des Handelsrechts, subsidiär nach bürgerlichem Recht zu beurtheilen.<sup>35)</sup> Ein Verlust der Gewahrsam

<sup>30)</sup> Vgl. Anm. 16.

<sup>31)</sup> Im übrigen sind die Verhältnisse dieselben wie bei dem Pfandrecht des Verfrachters. Die Anm. 24 angeführten ausländischen Seerechte lassen die Fristen bei allen Pfandrechten gelten, England lässt die letzteren allgemein durch die Ablieferung erlöschen. Schwed. Seeges. 283 gestattet die Verfolgung, wenn die Auslieferung der Güter ohne die Zustimmung des Pfandgläubigers erfolgt ist.

<sup>32)</sup> Das H.G.B. hat darüber nichts festsetzen wollen, insbesondere sind die Bestimmungen zu Gunsten des gutgläubigen Besitzers nicht mit dem arg. e contr. dahin auszulegen, als solle die Verfolgbarkeit gegen den unredlichen Besitzer damit ausgesprochen sein. Vgl. Protok. 2590, 4056. Lewis II 21. Nach Preuss. A. L.R. I 20 § 253 ist auch gegen den unredlichen Besitzer keine Pfandklage mehr zulässig. Vgl. übrigen Anm. 29, 35.

<sup>33)</sup> Gegen den redlichen Dritterwerber findet demnach keine Klage statt, und wer in gutem Glauben ein Faustpfandrecht an der Sache erworben hat, bleibt in seinem Vorzugsrechte unangetastet. Die Bestimmungen des H.G.B. in dieser Beziehung sind durchaus klar. Die überfeine Erklärung von Ehrenberg 120 ff., 134, 138 kann weder ihn noch andere befriedigen. Mit dem D. H.G.B. stimmen Finnl. Seeges. 113 und Schwed. Seeges. 139, 2 überein, die übrigen (s. Anm. 24) schliessen die Klage gegen jeden Dritten aus.

<sup>34)</sup> Vgl. Goldschmidt, H.R. § 80 Anm. 35. Ehrenberg 135.

<sup>35)</sup> Vgl. Anm. 20. Laband a. a. O. 471 Anm. 1 a. Nach Preuss. A. L.R. I 20, §§ 118, 119, 244 steht dem Gläubiger in unserm Falle die Pfandklage gegen jeden Dritten

ist nicht anzunehmen, so lange der Gläubiger oder der Schiffer die Verfügung über die Güter, z. B. durch Konnossemente oder Lagerscheine, behält oder dieselben von ihm bei einem Dritten niedergelegt sind.<sup>36)</sup> Werden sie von dem Vertrauensmanne weiterveräußert, so finden eventuell die Bestimmungen des Art. 306 Anwendung.

Die **Rangordnung** unter den verschiedenen Pfandrechten bestimmt sich in der Weise, dass das wegen der Fracht und Ueberfahrtsgelder allen übrigen nachsteht, unter diesen dagegen das jüngere dem älteren vorgeht, während gleichzeitig oder doch durch denselben Nothfall entstandene als gleichberechtigt behandelt werden.<sup>37)</sup> Bei der Konkurrenz mehrerer Frachtforderungen (insbesondere aus Unterfrachtverträgen) und ebenso gegenüber konkurrierenden Pfandrechten etwaiger Frachtführer hat wieder die jüngere Forderung den Vorzug vor der älteren.<sup>38)</sup> Die gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs und die nicht durch den Transport entstandenen Forderungen des Spediteurs stehen in letzter Reihe.<sup>39)</sup>

Die **Geltendmachung** des Pfandrechts erfolgt stets gerichtlich. Das des Verfrachters und Transportunternehmers wird bei dem Gerichte des Lösungs-ortes geltend gemacht, und zwar nicht durch Klage und eigentliches prozessuales Verfahren, sondern durch gerichtliche *causae cognitio* auf Antrag des Gläubigers oder des Schiffers als seines Vertreters.<sup>40)</sup> Eine Parteiverhandlung findet nur insofern statt, als der Ladungsbeteiligte oder sein Vertreter, wenn sie ortsanwesend sind oder auf das Aufgebotsverfahren sich einfinden, Anspruch haben, gehört zu werden. Auch Forderungen wegen Havereivergütung werden auf Antrag des Schiffers im Exekutionsverfahren erledigt, wofern dieselben durch vollstreckbare Dispache festgestellt sind.<sup>41)</sup> In allen übrigen Fällen bedarf es

zu. Einen Anwendungsfall aus dem Gebiete des Eisenbahnfrachtgeschäfts s. Entsch. d. R.G. in Civils. I 255 ff. Ueber den analogen Fall des Vermiethers, wenn die Sachen des Miethers im Widerspruch mit seinem Pfandrecht entfernt sind, vgl. Entsch. d. R.O.H.G. VI 290 f. Entw. einer Konk.O. (Berlin 1875), Motive S. 211. v. Sarwey, Konk.O. S. 316. Goldschmidt, H.B. § 97 Anm. 17, § 98 Anm. 93 gesteht dem Pfandgläubiger in unserm Falle nur die possessorischen Rechtsmittel und die *actio spoli*, aber keine dingliche Klage zu. Derselben Ansicht ist wohl auch Ehrenberg 135. Richtig ist nur, dass der Gläubiger das Pfandrecht bis zur Wiederherstellung seines Besitzes weder im Konkurse (R.Konk.O., Einf.Ges. 14), noch gegenüber einer gerichtlichen Pfändung (R.Civ.Pr.O. 710) geltend machen kann. Vgl. Dernburg, Lehrb. d. preuss. Priv.R. I 3. Aufl. § 357 a. E.

<sup>36)</sup> Die Ausübung des Pfandrechts im Wege der Nachnahme (H.G.B. 410) ist auch bei dem Seefrachtgeschäft nicht ausgeschlossen.

<sup>37)</sup> D. H.G.B. 781, 1. Vgl. Schwed. Seeges. 281. Finnl. Seeges. 109. Ital. H.G.B. 671. Ueber das Prinzip vgl. § 57 Anm. 9. Die Gleichstellung der Ueberfahrtsgelder mit der Fracht ergibt sich aus D. H.G.B. 678.

<sup>38)</sup> D. H.G.B. 411. Die analoge Anwendung auf das Seefrachtgeschäft versteht sich von selbst. Vgl. Anm. 36.

<sup>39)</sup> Vgl. Bd. II 90.

<sup>40)</sup> D. H.G.B. 626, 629. Vgl. oben S. 208. Laband a. a. O. 475 f. Goldschmidt a. a. O., § 97 Anm. 33—36.

<sup>41)</sup> Vgl. oben S. 282, 286. Ueber die Deduktionseinrede des Beklagten wegen Verwendungen auf die Sache vgl. Ehrenberg 130 ff.

einer Klage, und zwar auf Zahlung bei Vermeidung des Pfandverkaufs.<sup>42)</sup> Die Klage geht, wenn es sich um Bodmerei, um Bergungs- oder Hilfskosten handelt, vor der Ablieferung gegen den Schiffer, nach der Ablieferung gegen den Empfänger, als Vertreter dessen, den es angeht.<sup>43)</sup> In Fällen der grossen Haverei ist der Schiffer aktiv legitimirt, unbeschadet der Befugniss des Vergütungsberechtigten, die Klage selbst anzustellen.<sup>44)</sup> Ist das Pfand in dritte Hände übergegangen, so entscheidet in allen Fällen das bürgerliche Recht, falls die Klage überhaupt zulässig ist.

Der Pfandverkauf erfolgt nach Maassgabe der Civ.Proz.O. §§ 712 ff.<sup>45)</sup>

Vergütungen aus grosser Haverei, Entschädigungen auf Grund von Ersatzansprüchen, sowie Kaufgelder, welche im Falle von Nothverkäufen des Schiffers kraft seiner gesetzlichen Befugnisse für die Güter eingegangen sind, unterliegen derselben Behandlung wie bei dem Rechte der Schiffsgläubiger.<sup>46)</sup>

Von den obligatorischen Verpflichtungen, welche dadurch entstehen, dass dem Gläubiger das Exekutionsobjekt widerrechtlich entzogen wird, ist schon die Rede gewesen.<sup>47)</sup>

<sup>42)</sup> Vgl. S. 255, 307. Protok. 2587 f.

<sup>43)</sup> D. H.G.B. 697, 2, 753, 2. Vgl. S. 256, 297.

<sup>44)</sup> Vgl. S. 283 f.

<sup>45)</sup> Vgl. Goldschmidt a. a. O. § 97 Anm. 37, 38. Lewis (oben S. 208 Anm. 64) nimmt hinsichtlich des Verfrachters an, dass ihm auch das Recht des aussergerichtlichen Verkaufes zustehe.

<sup>46)</sup> D. H.G.B. 781, 2. S. oben S. 308 f. Vgl. Ehrenberg 104 f. C. de C. 428. Belg. rev. H.G.B. II 114. Ital. H.G.B. 667. Schwed. Seeges. 282. Finnl. Seeges. 109.

<sup>47)</sup> Vgl. S. 257 f., 283 f., 296, 309 f.

## IV. Die Verjährung der Pfandrechte.<sup>1)</sup>

### § 59.

Die Forderungen der Schiffsgläubiger wie der Pfandgläubiger an der Ladung verjähren im Allgemeinen in einem Jahre,<sup>2)</sup> und zwar ohne Rücksicht, ob die Forderung eine unpersönliche, also auf die Exekution in das Pfand beschränkte, oder eine das ganze Vermögen des Schuldners ergreifende persönliche Forderung ist.<sup>3)</sup> Eine Ausnahme machen nur die Dienst- und Heuerforderungen der Schiffsbesatzung, wenn sie jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn, also in den Gebieten des Grossen oder des Indischen Ozeans entlassen ist, und die Entschädigungsansprüche aus dem Zusammenstosse von Schiffen: beide verjähren erst in zwei Jahren.<sup>4)</sup>

Die Verjährung beginnt am Tage nach der Fälligkeit der Forderung,<sup>5)</sup> soweit nicht im einzelnen Falle ein anderer Termin bestimmt ist.<sup>6)</sup>

Die Wirkung der Verjährung besteht nicht nothwendig in dem völligen Untergange der Forderung. Dieselbe kann zwar nicht mehr zu Kompensationen oder Einreden benutzt werden, wofern die Verjährung zur Zeit der Entstehung der andern Forderung bereits vollendet war,<sup>7)</sup> dabei ist aber nicht ausgeschlossen, dass die erst nach der Entstehung der eingeklagten Forderung verjährte Gegenforderung, falls das bürgerliche Recht nicht entgegensteht, allerdings noch in dieser Weise verwendet werden kann.<sup>8)</sup>

<sup>1)</sup> D. H.G.B. V. Buch 12. Tit. (Art. 906—911). Preuss. Entw. 689—691. Protok. 2948—2973, 4202—4211. Lewis II 400—404. Ehrenberg, Beschr. Haftung 133 f., 279 ff.

<sup>2)</sup> D. H.G.B. 906 pr. 909, 1. In internationalen Fällen richtet sich die Verjährung nach dem örtlichen Rechte der einzelnen Obligationen. Vgl. Zeitschr. f. H.R. XXII 88 f.

<sup>3)</sup> Ebd. 907.

<sup>4)</sup> Ebd. 906, 1, 2.

<sup>5)</sup> Ebd. 908, 4, 909, 2.

<sup>6)</sup> Vgl. S. 112, 164, 286. Bei Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, soweit es sich nicht um Beschädigung der Ladung oder der Reiseeffekten handelt, beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Beschädigte Kenntniss von dem Schaden erlangt hat (H.G.B. 908, 3). Ueber den Fall der Schiffskollisionen s. S. 290.

<sup>7)</sup> D. H.G.B. 911.

<sup>8)</sup> Vgl. Protok. 2970—73, 4203—4210.

## Abschnitt 8.

# Die Seeversicherung.

(Bearbeitet von Herrn Rechtsanwalt Dr. Reatz zu Giessen.)

## I. Begriff. Rechtsnormen. Literatur. Terminologie.

### § 60.

Der Seeversicherungsvertrag des Deutschen Rechts ist ein wesentlich zweiseitiger Vertrag, durch welchen der eine Kontrahent (Versicherer) dem anderen (Versicherten) einen Vermögensnachtheil, der in Folge eines, Schiff oder Ladung treffenden Unfalls der Seeschiffahrt diesem erwächst, durch Geld zu ersetzen verspricht, wogegen der Versicherte als Aequivalent für die vom Versicherer übernommene Gefahr einen Preis (Prämie) zu zahlen sich verpflichtet. Das Versicherungsgeschäft ist für den Uebernehmer der Versicherung absolutes Handelsgeschäft, für den Versicherten (Schiffsrheder, Ladungseigenthümer, Waarenkäufer u. s. w.) Handelsgeschäft nur dann, wenn es zum Betrieb seines Handelsgewerbes geschlossen wird, und für den Versicherungsnehmer für fremde Rechnung Handelsgeschäft dann, wenn er es gewerbemässig betreibt.<sup>1)</sup> Nach der Entwicklung, welche das Europäische und Deutsche Seeversicherungsrecht genommen, ist der rechtlich statthafte ökonomische Zweck der Seeversicherung nur der, einen Vermögensverlust, den die zerstörenden Kräfte der Natur, fremde menschliche Gewalt und sonstige zufällige Ereignisse herbeigeführt haben, durch Geld auszugleichen, wirklichen Schaden zu ersetzen, nicht aber, dem Versicherten einen über diesen Verlust hinausgehenden Gewinn zu verschaffen. Seiner ökonomischen Tendenz nach gehört der Versicherungsvertrag daher nicht zur Klasse der vermögenvermehrenden, sondern zu der der vermögenerhaltenden und sichernden Rechtsgeschäfte, und insbesondere zur Klasse der Schadensersatzobligationen. Schadensersatz bildet den Gegenstand mannigfacher Obligationen, Vertrags- und

<sup>1)</sup> H.G.B. Art. 271 pos. 3, Art. 273, 272 pos. 4. S. oben § 14 Bd. I S. 66, § 15 S. 77.

Deliktobligationen, der Geschäfte des gewöhnlichen bürgerlichen und des eigentlichen Handelsverkehrs. Die Normen des bürgerlichen Rechts reichen aber nicht aus und passen nicht überall, um das Versicherungsgeschäft überhaupt und das Seeverversicherungsgeschäft insbesondere den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend zu reguliren. Der grosse Reichthum an Eigenthümlichkeiten der Seeschifffahrt und des Seeverkehrs hat im Laufe von fünf Jahrhunderten bei den verschiedenen seefahrenden Nationen zu einem besonderen Rechte geführt, das in der Deutschen Gesetzgebung eine praktisch und wissenschaftlich nahezu vollkommene Ausbildung gefunden hat. Prinzipiell haben Gesetz und Wissenschaft nur die Aufgabe, die durch die Eigenthümlichkeiten des Seeverkehrs notwendig werdenden besonderen Regeln festzustellen, allein die Aufnahme gewisser für die Beurtheilung der Seeverversicherungssachen unentbehrlicher Sätze des allgemeinen bürgerlichen Rechts und seiner Wissenschaft wird zuweilen deshalb nothwendig, weil jene Sätze unklar oder bestritten, oder Irrthümer in ihrer Anwendung zu befürchten sind.

Das Seeverversicherungsgeschäft wird beurtheilt:

1. Nach den Bestimmungen des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs und derjenigen Gesetze, welche an die Stelle einzelner Theile desselben getreten sind,<sup>2)</sup> und zwar zunächst nach den Bestimmungen des 11. Titels des 5. Buchs: Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt, — sodann nach den Bestimmungen der übrigen Titel des 5. vom Seerecht handelnden Buchs, und schliesslich nach den Bestimmungen der vier ersten Bücher;

2. in Ermangelung solcher nach den seeverversicherungsrechtlichen, dann seerechtlichen und sonstigen Handelsgebräuchen,<sup>3)</sup> und

3. in Ermangelung auch solcher nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

Unter jenen Handelsgebräuchen ist Handelsgewohnheitsrecht zu verstehen, und unter den seeverversicherungsrechtlichen Gebräuchen das Seeverversicherungsgewohnheitsrecht. In Deutschland muss man drei Arten dieses letzteren unterscheiden: partikuläres, gemeines Deutsches und gemeines Europäisches. Letzteres existirt in Wirklichkeit, und nicht bloss als allgemeines Recht; es ist das Recht, welches im Laufe mehrerer Jahrhunderte durch ein Zusammenwirken der im Versicherungsverkehr thätigen Kaufleute der seefahrenden Nationen Europas durch Uebung gleicher, gleichem Rechtsbewusstsein entsprungener Rechtssätze an verschiedenen Seeplätzen unseres Erdtheils in internationaler Handelsgemeinschaft geschaffen, und als gemeinsames Recht Europas sowohl von der Handelswelt wie von den Gerichten und der Wissenschaft anerkannt worden ist.<sup>4)</sup> Das gemeine Deutsche Seeverversicherungsgewohnheitsrecht ist dasjenige Recht, welches sich in Ermangelung von Normen des Europäischen Rechts oder

<sup>2)</sup> S. oben § 8, 9 Bd. I S. 34 ff.

<sup>3)</sup> S. oben § 10 Bd. I S. 41 ff.

<sup>4)</sup> Näheres bei Rea t z, Geschichte des Europäischen Seeverversicherungsrechts I S. 5—13. Den speziellen historischen Nachweis dieses gemeinen Europäischen Seeverversicherungsrechts werde ich an anderem Orte liefern.

abweichend von denselben für den Versicherungsverkehr Deutschlands gebildet hat, und partikuläres Recht solches, welches im und für den Verkehr einzelner Theile oder Städte Deutschlands in gleicher Weise entstanden ist.<sup>5)</sup>

Das Europäische Seeverversicherungsrecht ist theils in Privatarbeiten (Sammlungen und Verarbeitungen des im Verkehr und bei den Gerichten geübten Rechts), theils in Statuten kaufmännischer Körperschaften und Vereine, theils in Erlassen städtischer Behörden, theils in eigentlichen Landesgesetzen und theils in den für den Europäischen Versicherungsverkehr bestimmten Polizen zu Tage getreten. Die Sammlung dieser Quellen, der Nachweis ihrer Entstehung und ihrer Verwandtschaft, die Erklärung ihres Inhalts ist ebenso Aufgabe der Geschichtsschreibung, wie der Nachweis der Entstehung des durch das Deutsche Handelsgesetzbuch fixirten Seeverversicherungsrechts auf der Grundlage des gemeinen Europäischen und Deutschen Rechts und mehrerer Partikularrechte, aber unter der kritischen und schöpferischen Bearbeitung einer Reihe von theils mit den Bedürfnissen und Anschauungen des modernen Versicherungsverkehrs, theils mit der Geschichte und dem Geiste des geltenden Versicherungsrechts aufs Engste vertrauten Sachverständigen.<sup>6)</sup>

Wissenschaftliche Bearbeitungen des jeweils geltenden Europäischen Seeverversicherungsrechts (vielfach vermisch mit dem besonderen Rechte eines bestimmten Landes) haben fast alle seefahrenden Völker Europas und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika geliefert.<sup>7)</sup>

<sup>5)</sup> Die an einem bestimmten Orte bestehenden besonderen Gebräuche pflegt man lokales Recht zu nennen. Das H.G.B. verweist hierauf: Art. 888 Nr. 4 „Gebräuche des Orts der Schadensermittelung“, Art. 899 Abs. 2. „Der am Ort der Versicherung übliche Betrag der Ristornogegebühr.“

<sup>6)</sup> Ueber den Werth der Protokolle der Hamburger Kommission als Mittel der Auslegung des Gesetzes s. oben § 8 Bd. I S. 36 ff.

<sup>7)</sup> Das älteste Werk ist Petrus Santerna (Lusitanus), tr. de assecurationibus et sponcionibus. (Aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts.) Etwas später Benvenuto Straccha, Tr. de assecurationibus. (Venet. 1553.) Sigismundus Scaccia, Tr. de commercio (1618). — Deutschland. Magens, Versuch über Assekuranzen (1753). Benecke, System des Assekuranz- und Bodmerei-Wesens. Bd. 1—5 (1805—1821). Dasselbe bearbeitet von V. Nolte Bd. 1, 2 (1851, 1852). Tecklenborg, System des Seeverversicherungswesens (1862). M. Pöhls, Seeassekuranzrecht Bd. 1, 2 (1832, 1843). Heise, Handelsrecht (Vorles. 1814 Ed. 1858). Lewis, Das deutsche Seerecht Bd. 2 (1878). — Frankreich. Valin, Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681 (1714). Emérigon, Traité des assurances et des contrats à la grosse. Bd. 1, 2 (1783). Loaré, Esprit du code de Commerce. Bd. 1—4 (1807—1813). Saffourche-Laporte, Le nouveau Valin ou code maritime (1819). Pardessus, cours de droit commercial Bd. 1—5 (1831 Ed. 6 1856). Alauzet, Tr. général des assur. Bd. 1, 2 (1843). Negrin, De l'escroquerie en matière d'assur. mar. (1857). Frignet, Tr. des avaries (1859). Labraque-Bordenave, Tr. des assur. mar. en France et à l'Étranger (1876). Cauvet, Tr. des assur. mar. Bd. 1, 2 (1879, 1881). Droz, Tr. des ass. mar., du délaissement et des avaries. Bd. 1, 2 (1881). — England. Park, A System of the Law of Marine Insurances. Bd. 1, 2 (1787). Marshall, A. Tr. of the Law of Ins. Bd. 1, 2 (1802 Ed. Shee 1860). Arnould, A. Tr. on the Law of Mar. Ins. and Average Bd. 1, 2 (1848. Ed. 4 1872). Crump, The principles of the law relating to marine insurance (1875). R. Lowndes, A practical Trea-

Wenn das Charakteristische des Seeversicherungsvertrags in dem Versprechen des Ersatzes eines durch einen Unfall der Seeschiffahrt herbeigeführten Schadens besteht, so lässt sich auch annehmen, dass die Kontrahenten beim Vertragsabschlusse Worte gebrauchen, welche dieses Moment in unzweideutiger Weise bezeichnen, dass also geradezu gesagt wird, der Versicherer verpflichtet sich, den dem Versicherten entstehenden Schaden zu ersetzen. Und in der That sehen wir, dass von jeher und bis auf die heutige Zeit herab in den über solche Verträge errichteten Urkunden (Polizen) diese Schadensersatzverbindlichkeit ihren prägnanten Ausdruck gefunden hat. Allein das im mündlichen Verkehr sich geltend machende Streben nach Wortersparniss und Kürze des Ausdrucks hat, wie bei andern Rechtsgeschäften des täglichen Lebens (Kauf, Miethe, Darlehn), so auch bei unserem Vertrag nach einem kurzen bezeichnenden Ausdruck für jene Vertragsabschlusshandlungen gesucht und denselben in dem Stammworte „Versichern“ zu finden geglaubt. Die Bedeutung dieses Ausdrucks ergibt sich aus folgender Betrachtung.

Zweck der Seeversicherung ist, einen in irgend einer Form verkörperten Geldwerth gegen die Gefahren der Seeschiffahrt für den Berechtigten dadurch sicher zu stellen oder zu sichern, dass letzterer den Ersatz des durch einen Unfall zerstörten Werths von einem Dritten sich versprechen lässt. Der so geschlossene Vertrag ist das Mittel zur Erreichung jenes Zwecks. Im Verkehr hat man nun von jeher diesen Zweck als das Wesentlichste oder Hauptsächlichste angesehen, und sich demgemäss auch gewöhnt, das Versicherungsgeschäft vorzugsweise von dieser Seite seiner Bestimmung aus praktisch zu handhaben, und alle bei ihm vorkommenden Momente in Einklang mit der Sicherstellung eines Geldwerths zu bringen. Aehnliches, nur in kleinerem Massstabe, findet sich bei der Bürgschaft, die im Verkehr vorzugsweise vom Gesichtspunkt ihres Zwecks, der Sicherstellung einer Forderung aus aufgefasst wird. In Gemässheit jener Anschauung hat sich nun bei der Seeversicherung ein ganzes Sicherstellungssystem gebildet, welches im Grossen und Ganzen im Deutschen Rechte aufgenommen worden ist. Es besitzt seine eigene hier recipirte Sprache, die ihren Ausgangspunkt in jenem „Sichern“ hat.<sup>8)</sup> Das „Versichern“ ist ein erhöhtes, verstärktes Sichern, oder das Versetzen eines Objekts aus einem unsicheren in einen sicheren Zustand; das Versichern findet statt gegen übermächtige Gefahren, es ist das Sicherstellen eines Geldwerths gegen Seeunfälle, welche Form und Körper, in welchen er

tise on the Law of Mar. Ins. (1881). — Italien. Baldasseroni, Delle assicurazioni marittime tr. Bd. 1—5 (Ed. 2 1801—1804). Sacerdoti, Il contratto d'assicurazione (1874). — Holland. S. van Leeuwen, Over de Ord. van assurantien (1730). Bynkershoeck, Quaest. jur. priv. l. IV (1744). Goudsmit, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeerecht. Bd. 1 (1882). — Norwegen. Brand, Om soforsikring et tillag til soretten (1876). Dasselbe ins Deutsche übersetzt: Ueber Seeversicherung (1877). — Amerika. Philipps, A Treatise on the Law of Ins. (1823). Duer, The Law and Practice of Mar. Ins. Bd. 1, 2 (1845, 1846).

<sup>8)</sup> Ueber das securum facere bei den Kanonisten vgl. Endemann, Das Wesen des Versicherungsgeschäfts in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 9 S. 302 ff., 319.



zur Erscheinung gelangt ist, vernichten können, ein Schützen gegen Unfälle und Gefahren. Beide Vertragskontrahenten „versichern“, der eine sichert den Werth sich selbst, der andere sichert ihn jenem. Die Sprache hat für die beiden rechtlich ganz verschiedenen Handlungen des Versicherers und Versicherten nur **einen** Ausdruck, (etwa wie „leihen“ beim Leihvertrag und Darlehn.<sup>9)</sup> Der Versicherte sagt: „ich habe mein Schiff versichert, oder ich habe mich versichert, oder ich bin versichert“, um damit auszudrücken, dass er den Werth seines Schiffs sicher gestellt, oder dass er sich gegen einen etwa eintretenden Verlust gesichert habe, oder dass er und sein Vermögen dieserhalb gesichert oder sicher gestellt sei. Der Versicherer dagegen kann nur sagen: „ich habe Dein Schiff versichert oder ich habe Dich versichert.“ „Versicherer“ ist der, dessen Vermögenswerth sicher gestellt ist, „Versicherer“ der, der ihn sicher gestellt hat (etwa wie Schenker und Beschenker). „Versicherungsvertrag“ ist das Rechtsgeschäft, durch welches das in Rede stehende Vermögensobjekt mittelst des Werths- oder Schadensersatzversprechens sicher gestellt wird; zuweilen wird es kurzweg „Versicherung“ genannt. Dasjenige Objekt bezw. derjenige Werth, der sicher gestellt ist, ist „Gegenstand der Versicherung“, „der versicherte Gegenstand“; „Schiffe, Güter, Fracht, Ueberfahrtsgelder können versichert werden“, es ist dies eine „Versicherung von Schiff, Fracht u. s. w.“ oder „die Versicherung bezieht sich auf Schiff und Fracht“. Die Thätigkeit des Kontrahirens beider Theile wird „Abschliessen oder Eingehen der Versicherung“, der Akt des Zustandekommens des Vertrags „Abschluss, Eingehung der Versicherung“ genannt, das Kontrahiren des Versicherten oder eines Dritten für ihn insbesondere „Versicherung nehmen“, der Kontrahirende „Versicherungsnehmer“; man kann sein eigenes oder ein fremdes Interesse (Vermögensobjekt) „unter Versicherung bringen“, und es gibt mit Rücksicht hierauf eine „Versicherung für eigene Rechnung“, eine „Versicherung für fremde Rechnung“ und eine „Versicherung für Rechnung wen es angeht“. Gewisse Gegenstände werden „abgesondert, besonders, selbständig“, andere zugleich „mit“ einem andern Objekte versichert, es findet eine „Mitversicherung“ statt. Um die Zeitdauer der Sicherstellung der Werthobjekte zu bezeichnen, redet man von der „Versicherungszeit“, „Versicherung auf Zeit“, „Dauer der Versicherung“, die unter gewissen Voraussetzungen vom Gesetz „verlängert“ wird, und unter der „versicherten Reise“ versteht man die vertragsmässig bestimmte Route, welche das sichergestellte Werthobjekt einschlagen soll. Der „Versicherungswerth“ ist der volle Geldwerth des sicher zu stellenden Objekts und die „Versicherungssumme“ eine Geldsumme, mit und aus welcher der Versicherte vom Versicherer durch Zahlung sicher gestellt werden soll. Uebersteigt die Versicherungssumme den Versicherungswerth, so ist der versicherte Werth zwar völlig sicher gestellt, den überschüssenden Betrag der Versicherungssumme aber fehlt es an einem Objekte der Sicherstellung; dies ist „Uebersicherung“. Und ist ein Gegenstand durch eine oder mehrere Versicherungen

<sup>9)</sup> Anders bei *emptio et venditio*, Kauf und Verkauf, *locatio et conductio*, Miethen und Vermiethen.

bereits sicher gestellt, so hat eine weitere Versicherung, „Doppelversicherung“, ebenfalls keinen Gegenstand der Sicherstellung mehr. „Versicherungsgelder“ endlich sind diejenigen Geldsummen, welche nach festgestellter Grösse des Schadens im einzelnen Falle zum Ersatz der durch einen Unfall vernichteten Werthe verwendet werden, und die schliessliche Sicherstellung des Versicherten herbeiführen.

Als Mittel der Sicherstellung des Versicherten erscheint, wie oben erörtert, das im Versicherungsvertrag enthaltene Versprechen des Versicherers, dem Versicherten den Ersatz des durch einen Unfall zerstörten Werths zu prästiren. Auch für diese Seite des Versicherungsvertrags hat das Gesetz seinen bestimmten Ausdruck. Es spricht von einer „Verpflichtung des Versicherers zum Ersatz eines Schadens“, „derselbe haftet für den Betrag des Schadens“, „er vergütet den Schaden“, „er bezahlt den Schaden“ „und der Versicherte hat „Entschädigungsansprüche“.

Der Verkehr pflegt aber die Seeversicherung auch noch von einer dritten Seite aus zu betrachten, von der der Gefahr, und hat auch hierfür eine besondere Terminologie. Der Anlass der Versicherung ist die Furcht des Interesseberechtigten vor den Gefahren der Seeschifffahrt, d. h. den möglichen und zufälligen Unfällen, die während der Reise Schiff oder Ladung, damit aber zugleich seine von denselben getragenen Werthe vernichten können. Sein Wunsch ist, die eintretenden Verluste von seinem Vermögen ab- und dem Vermögen eines Andern dadurch zuzuwenden, dass er sich den Ersatz seines Werthverlustes von diesem versprechen lässt. Die schädlichen Wirkungen jener Gefahren treffen den Versicherten alsdann nur vorübergehend, denn der Versicherer ersetzt ihm alsbald seinen Verlust. Diesen aber und sein Vermögen treffen sie schliesslich und definitiv. Auf diese Weise „übernimmt“ der Versicherer die Gefahren des versicherten Gegenstandes, während der Versicherte von denselben befreit wird. Der Versicherer „trägt“ oder „läuft die Gefahr“, „die Gefahr beginnt für ihn zu laufen“, sie „beginnt und endet“ mit dem und dem Zeitpunkt („Beginn und Beendigung der Gefahr“), „die begonnene Gefahr läuft fort“, „der versicherte Gegenstand ist den Gefahren der See ausgesetzt“, man spricht vom „Umfang der Gefahr“ und von der „Beurtheilung der Gefahr“. Darnach werden mit dem Worte „Gefahr“ drei Dinge bezeichnet; einmal die Unfallsursache, wie Sturm, Blitz, feindliche Nehrung, sodann die Wirkung des Unfalls auf Schiff oder Ladung, wie Sinken und Verbrennen, und schliesslich die Folge des Unfalls für das Vermögen des Interessenten, der Schaden als Werthverlust.

---

## II. Personen. Fähigkeit. Stellvertretung. Versicherung für fremde Rechnung.

### § 61.

Die **Fähigkeit**, als Versicherer, Versicherter oder Versicherungsnehmer eine Seeversicherung zu schliessen, besitzt nach Deutschem Seeversicherungsrecht Jeder, der Verträge überhaupt und Handelsgeschäfte insbesondere schliessen kann. Sie ist für keinen Stand oder Gewerbe aufgehoben oder beschränkt. Ohne besonderen rechtlichen Einfluss ist es auch, ob und welche Personenverbindung auf der einen oder der andern Seite der Kontrahenten besteht, insbesondere ob auf der Seite des Versicherers die Uebnahme von Versicherungen im Grossbetrieb, und durch Aktien- offene oder welche sonstige Gesellschaft, oder im Kleinbetrieb oder als sporadisches Einzelgeschäft erfolgt.

Beim Versicherungsgeschäft ist **Stellvertretung** zulässig. Insbesondere kann der Vertrag durch Stellvertreter geschlossen werden, sowohl vom und für den Versicherten, wie vom und für den Versicherer. Die Anlässe zur Stellvertretung sind die bei Handelsgeschäften gewöhnlichen, die Verhinderung des Prinzipals, das Geschäft in eigener Person zu schliessen, und zwar rechtliche (Handlungs- und Dispositionsunfähigkeit) oder thatsächliche, wirkliche oder mehr oder weniger motivirte (Abwesenheit, Krankheit, Arbeitsüberhäufung, Mangel an Geschäftskennntniss), oder durch Bequemlichkeit und nackten Willen verursachte Verhinderung. Der Versicherungsvertrag ist als ein durch Stellvertreter geschlossener nur dann anzusehen, wenn die Vertragsschliessenden darüber einig sind, dass der eine Kontrahent als Stellvertreter einer bestimmten abwesenden Person kontrahire (wenn der Vertrag auf den Namen derselben geschlossen wird) und wenn das Stellvertretungsverhältniss (Vormundschaft, Prokura, generelles oder spezielles Mandat) wirklich besteht. Bestand es wegen Mangels eines Mandats noch nicht und handelte der Stellvertreter-Kontrahent bloss als negotiorum gestor eines bestimmten Dritten, so wird der Vertrag mit der Ratihabition des dominus negotii für diesen perfekt. Der Auftrag zur Stellvertretung kann ausdrücklich oder stillschweigend (durch konkludente Handlungen) ertheilt werden. Die durch Dunkelheiten oder Lücken im Versicherungs-

vertrag darüber entstehenden Zweifel, ob der Vertrag ein Stellvertretungsverhältniss enthalte, werden nach den gewöhnlichen Auslegungsregeln gehoben, und zwar sowohl nach denjenigen, die für die Erforschung des konkreten wirklichen Willens der Kontrahenten gegeben sind, wie nach denjenigen, die für den Fall der Unmöglichkeit der Erforschung eines bestimmten wirklichen Willens der Kontrahenten, als im Zweifel anwendbar aufgestellt sind. Nur für den Fall, dass bei der Versicherung des Interesses eines Dritten, selbst eines benannten Dritten, das Interpretationsmaterial mit Sicherheit nicht darauf schliessen lässt, ob ein Stellvertretungsverhältniss oder eine Versicherung für fremde Rechnung gewollt war, nur für diesen Fall des Zweifels gilt der besondere, den sonstigen gesetzlichen Interpretationsregeln vorgehende Satz, dass eine Versicherung für fremde Rechnung anzunehmen sei (Art. 787).

Die allgemeinen Grundsätze von der Stellvertretung beim Abschluss der Handelsgeschäfte gelten auch hier.<sup>1)</sup> Das Geschäft wird thatsächlich vom Vertreter, juristisch gilt es als vom Prinzipal geschlossen; letzterer ist der juristische Kontrahent, er ist Versicherungsnehmer und Versicherter. Das Geschäft ist sein Geschäft, es ist Versicherung für eigene Rechnung; die durch den Vertrag erworbenen Rechte werden ihm erworben, die daraus entstehenden Verbindlichkeiten entstehen ihm, und Beides nicht dem Stellvertreter, für welchen das Versicherungsgeschäft nach allen Richtungen hin ein fremdes ist, und der insbesondere auch nicht für die Zahlung der Prämie einzustehen hat. Er kann sich wohl durch besondere Vereinbarung hierfür verbürgen, allein seine Schuld ist dann nur eine accessorische, deren Dasein an der prinzipalen Schuld des Versicherten nichts ändert.

Die Stellvertretung ist aber nicht bloss für den Abschluss des Versicherungsvertrags, sondern auch für die Ausübung der durch denselben erzeugten Rechte und Verbindlichkeiten zulässig. Der Umfang der Legitimation des Vertreters bestimmt sich nach dem Inhalt des Stellvertretungsverhältnisses. Der Auftrag zum Abschluss der Versicherung enthält für sich allein nicht auch den Auftrag zur Empfangnahme der Versicherungsgelder, und dieser nicht den Auftrag zum Verzicht auf dieselben.

Eine Mischung von eigenem und fremdem Geschäft, von Kontrahiren in eigenem Namen und als Stellvertreter ist die sog. **Versicherung für fremde Rechnung**. Der Versicherungsnehmer kontrahirt in eigenem Namen insoweit es sich um die Verbindlichkeit zur Zahlung der Prämie handelt, und im Namen des Versicherten, als dessen Stellvertreter, insoweit es sich um den Erwerb und die Ausübung der aus dem Vertrag entspringenden Rechte handelt. Prämienschuldner ist daher der Versicherungsnehmer und nicht der Dritte, dessen Interesse versichert wird, und Versicherter oder Versicherungsgläubiger ist dieser Dritte, dessen Stellvertreter bezüglich aller erworbenen Rechte vom Abschluss bis zur definitiven Erlöschung der Versicherung der Versicherungsnehmer ist. Bei dieser Versicherung sind zwei Arten zu unterscheiden.

<sup>1)</sup> S. oben § 69—73. Bd. I S. 274—309.

1. Die gewöhnliche Art ist die durch einen Auftrag des Interessenten veranlasste. Sie ist eine Verkehrsnothwendigkeit. Der Anlass zu einem solchen Auftrag ist nicht, wie bei der gewöhnlichen Stellvertretung, Verhinderung des Interessenten überhaupt, sondern vorzugsweise Verhinderung wegen allzugrosser Entfernung seines Geschäftssitzes von dem des Versicherers, welche ein persönliches oder schriftliches Verhandeln über die Modalitäten der einzugehenden Versicherung, den Abschluss des Geschäfts und die Wahrnehmung der Interessen während der Dauer der Versicherung und im Schadensfalle durch den Interessenten innerhalb der durch die Natur der Verhältnisse für die Vornahme dieser Handlungen stets kurz bemessenen Zeiten unthunlich macht. Der Auftrag zur Wahrung aller dieser Interessen wird daher an einen am Geschäftssitz des Versicherers oder in dessen Nähe domizilirten Geschäftsfreund gerichtet, der nach Prüfung der gegebenen Verhältnisse und nach seiner Einsicht die Versicherung abschliesst, und von da an alle im Interesse des Versicherten liegenden Handlungen vornimmt. Alle, denn eine stückweise Beauftragung hat insofern keinen Sinn, als die rasch wechselnden Verhältnisse eine rasche Entschliessung und Ausführung der Handlungen fordern, und die vorherige Korrespondenz zwischen den durch Welttheile getrennten Interessenten und Geschäftsfreunden zur Unmöglichkeit wird.<sup>2)</sup> Diese Erwägung scheint indessen nur eine reine Stellvertretung, auch bezüglich des Abschlusses zu rechtfertigen. Allein letztere pflegt aus folgenden Gründen undurchführbar zu sein. Der Versicherer hat von der gegenwärtigen Solvenz des in einem weit entfernten Lande wohnenden Versicherten in der Regel keine zuverlässige Kenntniss, er nimmt daher Anstand, diesem die Prämie zu kreditiren; und wenn er sie mit Grund kreditiren

<sup>2)</sup> Es ist selbstverständlich, dass wengleich die Versicherung für fremde Rechnung ihre Einführung den oben genannten Verhältnissen verdankt, und im Verkehr regelmässig nur beim Vorhandensein dieser Umstände geschlossen wird, doch auch irrationelle Anwendungen vorkommen, oder ganz besonders geartete Verhältnisse eine solche, geschäftsmässig sonst nicht gerechtfertigte Anwendung erklären können. So kommt es im heutigen Verkehr häufig vor, dass ein Distanzverkäufer neben der Hauptverbindlichkeit aus dem Verkaufsgeschäft die Nebenverpflichtung übernimmt, die Versicherung der auf Grund des Verkaufs zu versendenden Waaren für Rechnung des Käufers zu bewirken. Dies ist unzweifelhaft in mancherlei Verhältnissen entschiedenes Bedürfniss. Wenn aber der Hamburger Käufer einer Schiffsladung Theer, die von Archangel nach Hamburg gesendet werden soll, seinen Verkäufer in Archangel beauftragt, die Ladung für seine Rechnung zu versichern, und dieser durch seinen Agenten in Hamburg bei einer dasigen Gesellschaft Versicherung nimmt, so sind diese Verhältnisse vom Standpunkt der Versicherung aus betrachtet, doch einigermassen abnorm. Denn der Käufer hat es viel leichter, seine gekaufte Waare in Hamburg selbst zu versichern, und vermeidet dadurch allerlei Verwickelungen. Wenn nun die Interessenten dennoch jene verschlungenen Wege eingeschlagen haben, so waren sie zweifellos von einem praktischen Bedürfniss geleitet, allein dasselbe machte sich schwerlich im Gebiet der Versicherung geltend, und werden andere individuelle Gründe, vielleicht im Gebiet des Kreditirens liegende, Anlass zur Benutzung der Versicherung für fremde Rechnung als Mittel zur Erreichung anderer Zwecke gewesen sein. — Diese Betrachtungen knüpfen sich an die in R.O.H.G. XXI 171 ff., XXV 72 ff. mitgetheilten Fälle.

könnte, so ist ihre Einforderung und nöthigenfalls Einklagung mit Schwierigkeiten aller Art verbunden. Eine Verbürgung des Versicherungsnehmers, selbst eine solche unter Verzicht auf die dem Bürgen zustehenden Einreden, ist für seine, des Versicherers, Geschäftsinteressen nicht genügend, für ihn muss der Versicherungsnehmer Selbstschuldner und alleiniger Schuldner sein. Aber auch die Interessen des Versicherten verlangen, dass er in keiner Weise Prämien-schuldner werde. Denn in der Regel deckt er schon bei der Ertheilung des Auftrags seinen Versicherungsnehmer bezüglich der Prämie durch Baarzahlung Wechsel, Kompensation u. s. w. Zur Vermeidung einer Nachforderung und Doppelzahlung will und kann er nicht Prämien-schuldner des Versicherers werden. Diese Erwägungen führten dazu, dass beim Abschluss der Versicherung für fremde Rechnung der Versicherungsnehmer alleiniger Prämien-schuldner des Versicherers werden und sonach in eigenem Namen kontrahiren solle. Andererseits war die Stellvertretung beim Erwerb der Rechte für den Versicherten nicht zu entbehren: Denn der Erwerb dieser Rechte zunächst in der Person des Versicherungsnehmers selbst wenn dieselben durch Cession auf den Versicherten übertragen werden sollten, ist nicht möglich, weil eine Versicherung fremder Interessen zu eigenem Nutzen dem Wesen der Versicherung widerspricht.

Der Auftrag zur Versicherung für fremde Rechnung kann in beliebigen Ausdrücken ertheilt werden; Sache der Interpretation ist es, im Falle von Zweifeln den wirklichen Willen des Auftraggebers zu ermitteln.<sup>3)</sup> Er kann in ausführlicher, das Wesen der Versicherung für fremde Rechnung vollständig beschreibender Weise ausgedrückt werden, allein an Stelle dieser Weitläufigkeiten hat der Verkehr einen kurzen präzisen Ausdruck gesetzt. Der in Calcutta wohnende Interessent ersucht seinen Geschäftsfreund in Hamburg: die mit dem Schiffe X von Hamburg nach . . . bestimmten Waaren „für seine Rechnung“ zu versichern. Damit ist nach den Anschauungen des Verkehrs alles Wesentliche des Auftrags ausgesprochen, nämlich der Auftrag zum Abschluss des Vertrags mit irgend einem konvenirenden Versicherer und unter den für gut zu befindenden Modalitäten, der Auftrag zur Vornahme aller im Interesse des Auftraggebers als nützlich sich erweisenden Handlungen, und zur Empfangnahme und nöthigenfalls Einklagung der Versicherungsgelder. Dies ist der im Versicherungsverkehr festgestellte Sinn dieser Klausel.

Der zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherer geschlossene Vertrag ist nur dann als Versicherung für Rechnung des dritten Interessenten anzusehen, wenn die Vertragsschliessenden darüber einig sind, dass der Ver-

<sup>3)</sup> Ist der Auftrag generell ertheilt, so gilt der Beauftragte als berechtigt, die blossen Modalitäten der Versicherung nach eigenem Ermessen zu vereinbaren, z. B. die Höhe der Prämie, nicht aber, selbständige von dem aufgetragenen Geschäfte völlig trennbare Nebenverträge zu schliessen, wie etwa die Versicherung einer neuen Reise nach Beendigung der im Auftrag versicherten ersten Reise. R.G. Entsch. Bd. IV S. 46 ff. Der Auftrag zur Versicherung einer Waare enthält nicht auch zugleich den Auftrag zur Versicherung eines additionalen Quantums als imaginären Gewinns. R.O.H.G. XXI 172 f.

sicherungsnehmer die Prämie als Vertragsschuldner zahlen, bezüglich des Erwerbs und der Ausübung der aus dem Vertrag entspringenden Rechte aber nur beauftragter Stellvertreter des dritten Interessenten sein solle, und wenn dieser Auftrag wirklich besteht. Der Konsens beider Kontrahenten kann in beliebiger Weise erklärt werden; Verkehr und Recht nehmen ihn als erklärt an, wenn die Worte: „für Rechnung des Herrn N. N. (Name des dritten Interessenten)“ gebraucht sind. Fehlte der Auftrag und bestand somit zur Zeit des Vertragsabschlusses das Stellvertretungsverhältniss nicht, so ist der Vertrag als Versicherung für fremde Rechnung ungültig, dem dritten Interessenten werden keinerlei Rechte erworben und für den Versicherer keinerlei Verbindlichkeiten erzeugt. Auch die nachträgliche Genehmigung des Geschäfts durch den dritten Interessenten macht es nicht gültig, weil die positive Zusage des Vorhandenseins eines Auftrags Bestandtheil der Willenseinigung geworden war (Art. 786). Dagegen haftet der Versicherungsnehmer, einerlei ob er dolos, nachlässig oder in gutem Glauben an die Existenz eines Auftrags handelte, für die volle Prämie (Art. 786). Denn bezüglich seines Prämienversprechens kontrahirte er nicht als Stellvertreter, sondern in eigenem Namen als Selbstschuldner, der schon nach allgemeinem bürgerlichen Rechte derartige, seiner Person widerfahrene Täuschungen auf seine Rechnung zu nehmen hat.<sup>4)</sup>

2. Die andere Art der Versicherung für fremde Rechnung ist die, bei welcher der Versicherungsnehmer ohne Auftrag, aus freien Stücken, und in der Absicht die gefährdeten Interessen seines abwesenden Geschäftsfreundes zu schützen, den Versicherungsvertrag schliesst. Der Geschäftsführer erwägt auf Grund der ihm bekannten sachlichen und persönlichen Verhältnisse die Frage, ob eine Versicherung der Güter seines weit entfernten Geschäftsfreundes überhaupt und durch ihn als Stellvertreter in dessen Wunsch liege, und führt für die Bejahung derselben die Sorgfalt, Vorsicht und bisherige Uebung des abwesenden Interessenten, ferner seine eigenen geschäftlichen Beziehungen zu

<sup>4)</sup> In der Kommission machte sich die Ansicht geltend, dass der gutgläubige Versicherungsnehmer von der Prämienzahlung zu befreien sei. Es wurde jedoch entgegnet, Fälle dieser Art kämen gewiss ausserordentlich selten vor, und es stünden desshalb keine erheblichen Bedenken entgegen, von der Unterscheidung zwischen gutem und bösem Glauben, durch welche das Gesetz allzusehr kompliziert werde, gänzlich Umgang zu nehmen. Dies empfehle sich auch desshalb, weil die im Prinzip gerechtfertigte Prämienzahlungspflicht ein Kompelle für den Versicherungsnehmer sein werde, die Frage nach der Existenz eines Auftrags gründlich zu prüfen, und entweder seine Unsicherheit ausdrücklich oder durch die Klausel „mit oder ohne Auftrag“ dem Versicherten anzuzeigen. — Diese Gegenstände dürften indessen nicht triftig genug sein. Es gibt Täuschungen, denen mit der grössten, im Handelsverkehr überhaupt geforderten Vorsicht nicht vorgebeugt werden kann, und sie im Interesse der Oekonomie des Gesetzes zu ignoriren, geht doch wohl nicht an. Der alleinige Grund für die Prämienpflicht des Versicherungsnehmers liegt darin, dass sein Irrthum über den Anlass zum Vertragsabschluss aus Gründen der Verkehrssicherheit in seinen Folgen nur ihn und nicht den Gegenkontrahenten treffen kann. Geht doch das H.G.B. so weit, dass es den seine Vollmacht in gutem Glauben und in Folge eines unverschuldeten Irrthums überschreitenden Bevollmächtigten dem Dritten gegenüber persönlich haften lässt. S. oben § 73 Bd. I S. 306.

diesem an, und findet den Grund, warum ein Auftrag noch nicht ertheilt sei, darin, dass Krankheit, Abwesenheit oder sonstige zufällige Umstände ihn an der Ertheilung desselben verhindert hätten, oder dass der den Auftrag enthaltende Brief bereits abgesendet, aber noch unterwegs oder verloren gegangen sei. Andererseits hat er aber auch zu erwägen, dass der abwesende Interessent immerhin einmal von der bisher beobachteten Regel der Versicherung seiner Güter überhaupt oder durch ihn absehen wolle, oder selbst eine Versicherung schon genommen habe oder noch nehmen werde. Bei dieser Unkenntniss der wirklichen Absicht des abwesenden Interessenten könnte er dem Versicherer vorschlagen, die Versicherung für Rechnung jenes unter Vorbehalt von dessen Genehmigung zu schliessen. Allein der Versicherer wird sich auf diesen Vorschlag deshalb nicht einlassen, weil die Existenz seiner Prämienforderung einerseits und seine Schadensersatzverbindlichkeit andererseits ganz und gar dem Belieben des Versicherten anheimgegeben wäre, während er doch eine Gefahr nur dann übernehmen will, wenn seine Prämienforderung sicher steht. Wenn sich dann der Geschäftsführer ohne Auftrag, gerade wie der Mandatar, zur Zahlung der Prämie als Selbstschuldner verpflichtet, so könnte der Versicherer gegen den etwaigen weiteren Vorschlag, die Begründung des Stellvertretungsverhältnisses zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherten in Ansehung des Erwerbs und der Ausübung der aus dem Vertrag entspringenden Rechte von dessen nachträglicher Genehmigung abhängig zu machen, nichts einwenden. Aber die Interessen des Versicherten fordern, dass die Existenz des Stellvertretungsverhältnisses nicht von einer direkten Genehmigung, deren Beibringung mitunter grossen Schwierigkeiten unterliegt, sondern bloss davon abhängig gemacht werde, dass der Versicherte die Versicherung nachträglich nicht zurückweise. Das Stellvertretungsverhältniss würde hiernach von der Eingehung der Versicherung an bis zur Zurückweisung oder ausdrücklichen oder stillschweigenden Billigung des Prinzipals kein wirkliches, sondern nur ein *präsumtives* sein. Und diese Auffassung entspricht auch dem Bewusstsein und Willen beider Kontrahenten, des Versicherungsnehmers und des Versicherers. Bei jenem bleiben nämlich die oben angeregten Zweifel, ob er für Rechnung seines Freundes versichern soll oder nicht, keineswegs ungelöst. Sind die Gründe für und wider gleich stark, so wird er als vorsichtiger und reeller Geschäftsmann sich entweder gar nicht in die Sache mischen, oder nur als *negotiorum gestor* mit Vorbehalt der Genehmigung Seitens des Interessenten kontrahiren. Wenn er es aber nach Erwägung aller Umstände für wahrscheinlich (in hohem Grade wahrscheinlich oder annähernd gewiss) hält, dass eine Versicherung der Güter seines Geschäftsfreundes dessen Wunsch und Willen entspricht, auch dass derselbe bereits schriftliche Ordre an ihn abgesendet habe oder abzusenden im Begriffe sei, oder wenn er es doch für wahrscheinlich hält, dass sein Geschäftsfreund, sobald er von der Versicherung Kenntniss erlangt haben werde, dieselbe genehmigen werde, so geht er die Versicherung für Rechnung seines Geschäftsfreundes ein. Er präsumirt also einen bereits ertheilten oder bevorstehenden Auftrag oder eine hinterherige Genehmigung. In



dieser Eigenschaft eines präsuntiven Stellvertreters<sup>5)</sup> tritt er mit dem Versicherer in Unterhandlung, setzt ihn von dem Mangel eines Auftrags und von seiner Absicht, als präsuntiver Stellvertreter für den Absender zu kontrahiren, in Kenntniss, und kontrahirt in eigenem Namen bezüglich der Prämienschuld und als Stellvertreter und im Namen des Abwesenden bezüglich des Erwerbs und der Ausübung der aus dem Vertrag für den Versicherten entspringenden Rechte. Beide Kontrahenten sind sonach über dieses präsuntive Stellvertretungsverhältniss einig. Dasselbe besteht solange, bis eine Erklärung des Versicherten erfolgt, dass er jene Versicherung zurückweise. Sie kann ausdrücklich oder stillschweigend, und gegenüber dem Versicherungsnehmer und Versicherer abgegeben werden. Eine rechtsverbindliche Zurückweisung liegt auch darin, dass der Versicherte den durch den Versicherungsnehmer bereits zum vollen Werth versicherten Gegenstand späterhin nochmals gegen dieselbe Gefahr und auf dieselbe Zeit versichert, und bei Eingehung dieser späteren Versicherung seinem Versicherer anzeigt, dass er die frühere Versicherung zurückweise. Die Folge ist, dass das bisherige präsuntive Stellvertretungsverhältniss als von Anfang an nicht bestanden angesehen wird, und die erste Versicherung sonach keine rechtliche Geltung hat. Eine stillschweigende Zurückweisung wird auch dann angenommen, wenn der von der früheren Versicherung nicht unterrichtete Versicherer eine neue Versicherung auf dieselbe Zeit und gegen dieselbe Gefahr eingeht. Denn wenn er die Existenz der ersten Versicherung gekannt hätte, so würde er wegen Ungültigkeit der Doppelversicherung entweder die erste gebilligt und die zweite nicht geschlossen oder die erste zurückgewiesen haben. Die Wahrscheinlichkeit spricht für die letztere Alternative, weil der Selbstabschluss der Geschäfte vor dem Abschluss durch Stellvertreter regelmässig mancherlei Vortheile voraus hat (Art. 794). Der Versicherungsnehmer ist selbst im Fall der Zurückweisung der von ihm genommenen Versicherung zur Zahlung der vollen Prämie verpflichtet, und nur im Fall einer Doppelversicherung kann er bis auf die Ristornogebühr davon befreit werden. (Art. 794, 900.)

Bei beiden Arten der Versicherung für fremde Rechnung ist es gestattet, die Person des Prinzipals (Auftraggebers oder Geschäftsherrn) beim Abschluss des Vertrags unbenannt und ganz oder mehr oder weniger unbezeichnet zu lassen (für Rechnung des Herrn XYZ, für dänische Rechnung), doch muss der Versicherungsnehmer immer einen bestimmten Prinzipal im Auge haben.<sup>6)</sup> Demnach ist die Versicherung des sog. objektiven Interesses, d. h. zu Gunsten dessen, welchem zur Zeit des Unfalls dieses Interesse etwa zustehen könnte, ungültig.

3. Es gibt Fälle, bei welchen es selbst im letzten Augenblick vor der nothwendig werdenden Versicherung dem Versicherungsnehmer unbekannt ist, ob für ihn ein eigenes oder fremdes Interesse in Frage steht. Diese Unkenntniss

<sup>5)</sup> R.O.H.G. XIV S. 128.

<sup>6)</sup> Art. 785. Die Entscheidung des R.O.H.G. XIV S. 129, 137 sagt, dass immer schon bei Abschluss des Versicherungsvertrags ein individuell bestimmter, wengleich nicht nothwendig gekannter Versicherer vorhanden sein müsse.

gründet sich entweder darauf, dass es zur Zeit überhaupt noch nicht entschieden ist, wer der wahre Interessent ist, indem dieser erst mit dem Eintritt einer Bedingung bestimmt wird, oder darauf, dass das Ereigniss, welches die Person des Interessenten bereits festgestellt hat, zur Kenntniss des Versicherungsnehmers noch nicht gelangt ist. In diesen Fällen ist eine alternative Versicherung, eine Versicherung für eigene oder fremde Rechnung gestattet. Eine wirkliche Unbestimmtheit, ob eigenes oder fremdes Interesse versichert ist, liegt nur im ersteren Falle vor; dieselbe wird erst mit dem Eintritt der Bedingung gehoben. Im zweiten Falle ist es bereits entschieden, ob Versicherung für eigene oder fremde Rechnung genommen ist, und nur den Kontrahenten ist es noch unbekannt. — Es gibt auch Fälle, in welchen ein Versicherungsnehmer nicht verathen möchte, ob die zu versichernden Interessen eigene oder fremde seien. Das Gesetz gibt diesem Wunsche nach und gestattet auch hierfür eine alternative Versicherung eigenen oder fremden Interesses. Hier liegt von vornherein nicht nur eine bestimmte, sondern auch eine dem Versicherungsnehmer bekannte Einzelversicherung vor, und nur für den Versicherer ist es zur Zeit noch unbekannt, ob eine Versicherung für eigene oder fremde Rechnung besteht. — Zur Bezeichnung dieser alternativen Versicherungen ist der Ausdruck: „für Rechnung wen es angeht“ üblich, und unter diesem Ausdruck sollen jene verstanden werden.<sup>7)</sup> Ergibt sich bei einer solchen Versicherung, dass dieselbe für fremde Rechnung genommen ist, so kommen die Grundsätze über Versicherung für fremde Rechnung zur Anwendung (Art. 785).

Die durch Dunkelheiten oder Lücken eines Versicherungsvertrags darüber entstehenden Zweifel, ob er eine Versicherung für eigene oder eine solche für fremde Rechnung enthalte, werden nach den gewöhnlichen Interpretationsregeln gehoben. Kommt man hierbei zu dem Ergebniss, dass der Vertrag jedenfalls nicht eine Versicherung für fremde Rechnung oder für Rechnung „wen es angeht“ enthält, so gilt die Versicherung als für eigene Rechnung des Versicherungsnehmers geschlossen (Art. 785).

Bei der Versicherung für fremde Rechnung ist, wie gezeigt, der Prinzipal (Auftraggeber oder Geschäftsherr) der eigentliche Versicherte und alleinige Gläubiger des Versicherers, während der Versicherungsnehmer nur dessen Beauftragter oder präsumtiver Stellvertreter hinsichtlich des Abschlusses des Vertrags und des Erwerbs und der Ausübung der aus dem Vertrag für ihn entspringenden Rechte ist. Daraus folgt, dass der Versicherte den Auftrag jederzeit widerrufen oder modifiziren, insbesondere nähere Anweisungen über die fernere Behandlung der Versicherung ertheilen kann, und dass er den Versicherungsnehmer zu entlassen, von nun an seine Angelegenheiten selbst zu besorgen, über die ihm zustehenden Rechte selbst zu verfügen, und im Schadensfall die Versicherungs-

<sup>7)</sup> Auch die Klausel „für eigene oder fremde Rechnung“ ist im deutschen Verkehr gebräuchlich. R.O.H.G. X S. 130. (Fremde Ausdrücke: pour compte de qui il appartiendra — on account of whom it might concern — per se, e per conto di chi spetta, o di chi attiene —).

gelder einzufordern, in Empfang zu nehmen und einzuklagen berechtigt ist. Mit der Zahlung dieser Gelder an den Versicherten ist die Obligation erloschen. Der Versicherer ist zur alsbaldigen Zahlung dieser Gelder an den Versicherten insbesondere dann verpflichtet, wenn über den Versicherungsvertrag eine Polize nicht errichtet worden ist, oder wenn der Versicherte die errichtete Polize in Händen hat und beibringt. Nur wenn und solange der Versicherte die Polize nicht beibringt, ist der Versicherer zu einem Aufschub der Zahlung berechtigt, weil er sich durch diese Zahlung dem im Besitz der Polize befindlichen Versicherungsnehmer wegen der gegen den Versicherten in Bezug auf den versicherten Gegenstand demselben zustehenden Ansprüche verantwortlich machen würde (Art. 892—894). Aus der Gläubigereigenschaft des Versicherten und der Stellvertretereigenschaft des Versicherungsnehmers folgt ferner, dass der Versicherer Forderungen, die ihm gegen den Versicherten zustehen, zur Kompensation bringen kann, nicht aber Forderungen, die er gegen den Versicherungsnehmer hat,<sup>8)</sup> mag der Versicherte selbst oder der Versicherungsnehmer fordern oder klagen.<sup>9)</sup> Die Klage muss erhoben werden, wenn der Versicherte selbst klagt, in seinem Namen, und wenn der Versicherungsnehmer klagt, im Namen des Versicherten. Dieser ist der eigentliche Kläger, und jener nur Prozessmandatar.

Eide können daher nur dem Versicherten und nicht dem Versicherungsnehmer zu- oder zurückgeschoben werden, wohl aber steht es in der Macht

<sup>8)</sup> Art. 895. Daher auch nicht die Prämienforderung gegen den Versicherungsnehmer (Prot. VIII S. 4332 f.), es sei denn, dass die eventuelle Ersatzpflicht des Art. 816 begründet wäre.

<sup>9)</sup> Voigt, Neues Arch. Bd. 4 S. 236 Not. 59 hält in einer Beziehung eine Ausnahme für gerechtfertigt, indem nach Art. 893 und 894 dem klagenden Versicherungsnehmer das Recht zuzugestehen sei, jene Kompensation in seinem Interesse soweit zurückzuweisen, als „die ihm auf den versicherten Gegenstand zustehenden Ansprüche erreichen.“ Lewis, a. a. O. S. 386 folgt ihm, und in den Hamburger Allg. Seeversicherungsbedingungen von 1867 § 151 hat diese Beschränkung des Kompensationsrechts Anerkennung gefunden. Diese Ausnahme ist jedoch nicht begründet. Vor allem ist sie prozessualisch nicht zu rechtfertigen; der Beklagte kann jede gegen den Kläger ihm zustehende Einrede vorschützen, und der Prozessbevollmächtigte des Klägers kann die Einrede der Gegenforderung nicht damit beseitigen, dass er sich auf eine ihm selbst gegen seinen Prinzipal zustehende Forderung beruft. Wenn sodann das Gesetz die Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen seinen Prinzipal zu schützen sich bereit gezeigt hat, so hat es ihm doch nicht geradezu ein Recht auf einen, dem Betrag seiner Ansprüche entsprechenden Theil der Forderung des Versicherten an den Versicherer eingeräumt, und hat auch nicht die Zahlung des letzteren an ersteren für nichtig erklärt. Nur wenn dies der Fall wäre, könnte man etwa sagen, eine Kompensation ist unzulässig in soweit die Zahlung nichtig ist. Das Gesetz hat aber die Gültigkeit der Zahlung nicht beanstandet, sondern nur den Versicherer dafür verantwortlich gemacht, dass er an den nicht im Besitz der Polize befindlichen Versicherten zahlt. Dieser Schadensersatzanspruch würde also erst nach erfolgter Zahlung oder Kompensation entstehen. Schliesslich aber macht sich der Versicherer nur durch Zahlung verantwortlich, während die Kompensation mit der Zahlung nicht identisch ist. Uebrigens liegt auch nicht der geringste Grund vor, wesshalb die Gesetzgebung die Interessen des mit einer Forderung an den Versicherten versehenen Versicherers für geringer und des Schutzes weniger bedürftig ansehen soll, als die Interessen des Versicherungsnehmers.

beider Theile, den Versicherungsnehmer als Zeugen zu benutzen und dadurch eidliche Aeusserungen desselben im Prozesse wirksam zu machen.<sup>10)</sup> Eine Klage des Versicherungsnehmers „für Rechnung wen es angeht“ gibt es nicht, es muss vielmehr in der Klage die Person des Versicherten klar hervortreten, und erforderlichen Falls der Nachweis geführt werden, dass diesem Versicherten das versicherte Interesse zur Zeit der Versicherungsnahme wie des Unfalls zugestanden, und dass diesen Versicherten der eingetretene Schaden betroffen habe.<sup>11)</sup>

Der Versicherungsnehmer ist als Beauftragter oder präsumtiver Stellvertreter des Versicherten auch ohne Beibringung einer besonderen Vollmacht desselben, wohl aber, falls über den Vertrag eine Polize errichtet worden ist, nur auf Grund dieser in seinem Besitz befindlichen Urkunde legitimirt, über die Rechte, welche in dem Versicherungsvertrag für den Versicherten ausbedungen sind, zu verfügen. So kann er behufs Eingehung einer neuen Versicherung auf die ältere, hinreichende Deckung nicht mehr bietende Versicherung verzichten, Sachverständige behufs Besichtigung und Schätzung der versicherten Sache wählen, Schiedsrichter behufs Entscheidung darüber, ob die versicherte Sache verkauft werden solle oder nicht, anerkennen und Transaktionen aller Art vornehmen (Prot. VIII, S. 4440 f.), insbesondere auch Vergleiche über geltend gemachte und bestrittene Schadensersatzansprüche schliessen.<sup>12)</sup> Der beauftragte Versicherungsnehmer gilt auch als ermächtigt, die Versicherungsgelder zu erheben und einzuklagen, der unbeauftragte aber bedarf hierzu der Zustimmung des Versicherten.<sup>13)</sup>

<sup>10)</sup> R.O.H.G. X S. 128 ff.

<sup>11)</sup> R.O.H.G. XIV 126, 128.

<sup>12)</sup> R.O.H.G. XIV S. 137.

<sup>13)</sup> Art. 891. Diese letztere Bestimmung wird weder vom Interesse des Versicherers, noch von dem des Versicherten gefordert. Denn mit der Zahlung der Versicherungsgelder an den Versicherungsnehmer erlischt des Versicherers Verpflichtung überhaupt, und er ist einer nochmaligen Forderung des Versicherten nicht ausgesetzt. So lange ferner der Versicherte von der Versicherung nichts weiss, können seine Interessen durch eine Erhebung der Versicherungsgelder Seitens des Geschäftsführers ohne Auftrag nicht eigentlich verletzt werden, und er kann sofort nachdem er von der Versicherung in Kenntniss gesetzt ist, im Falle begründeten Misstrauens gegen die Person des Versicherungsnehmers für eine Erhebung der Gelder in anderer Weise besorgt sein. Allein man fürchtete, dass diese Legitimation ohne Auftrag missbräuchlich zu einer Versicherung ohne jegliches Interesse und zum Gewinn der Versicherungsgelder für den unter dem Schein eines Geschäftsführers auftretenden Spieler benutzt werden könnte. Daher das Erforderniss der Zustimmung des Versicherten. Praktische Nachteile sind hiermit kaum verbunden. Der ordentliche Versicherungsnehmer wird alsbald nach geschlossenem Vertrag seinem Geschäftsfreunde Mittheilung hiervon machen und ihn um Bestätigung und weitere Ordre ersuchen. Bis zum Eintritt eines Unfalls, bis zur Aufstellung der Schadensberechnung, Beibringung der Beläge und Zahlung der Gelder vergeht immerhin eine gewisse Zeit, welche zur Beibringung der Zustimmung benutzt werden kann. Die Nachteile können dann wohl nur im Müssigliegen der Versicherungsgelder während eines verhältnissmässig geringen Zeitraums bestehen. Sollte der Versicherer unsicher werden, so steht einer gerichtlichen Thätigkeit des Versicherungsnehmers behufs Sicherstellung des Anspruchs

Für die Klage des Versicherungsnehmers ist die Beibringung einer besonderen, vom Versicherten ausgestellten Prozessvollmacht nicht erforderlich und die desfallsigen Vorschriften der Zivilprozessordnung sind demnach nicht massgebend. Denn die prozessrechtlichen Vorschriften der Reichsgesetze werden durch die Zivilprozessordnung nicht berührt.<sup>14)</sup> Die Legitimation wird in den Fällen, in welchen eine Polize erteilt worden ist, durch diese bewiesen, und es bedarf nicht auch noch des Ausweises darüber, dass der Versicherte dem Versicherungsnehmer zum Abschlusse des Vertrags Auftrag erteilt habe, oder im Fall der Versicherung ohne Auftrag der Einklagung der Gelder zustimme. Wird dies vom Versicherer bestritten, so wird nicht die Prozesslegitimation des Versicherungsnehmers, sondern die Rechtsgültigkeit des Versicherungsvertrags bestritten. Die Polize tritt nicht etwa an die Stelle der Prozessvollmacht, sondern ist nur ein unanfechtbares Beweismittel für die stattgehabte Bevollmächtigung. Daraus folgt, dass die Polize erst dann vorgelegt zu werden braucht, wenn die Legitimation des Versicherungsnehmers vom Beklagten bestritten wird, dass das Gericht den Mangel der Polize von Amtswegen niemals zu berücksichtigen hat, und das Verlangen gerichtlicher oder notarieller Beglaubigung der Polize nicht gestellt werden kann. Dagegen kommen diejenigen Bestimmungen der Zivilprozessordnung zur Anwendung, welche sich auf den Inhalt und die Wirksamkeit der Legitimation beziehen, insoweit freilich die handelsrechtlichen Vorschriften nicht berührt werden. Darnach ermächtigt die durch die Polize zu beweisende Legitimation zur Einklagung der Versicherungsgelder auch zur Vornahme aller diesen Rechtsstreit betreffenden Prozesshandlungen einschliesslich derjenigen, welche durch eine Widerklage, eine Wiederaufnahme des Verfahrens und die Zwangsvollstreckung veranlasst werden; zur Bestellung eines Vertreters, sowie eines Bevollmächtigten für die höheren Instanzen, zur Beseitigung des Rechtsstreits durch Vergleich, Verzichtleistung auf den Streitgegenstand oder Anerkennung des vom Gegner geltend gemachten Anspruchs und zur Empfangnahme der von dem Gegner zu erstattenden Kosten. Die Legitimation zur Einklagung der Versicherungsgelder umfasst ferner auch die Vollmacht für das eine Hauptintervention, einen Arrest oder eine einstweilige Verfügung betreffende Verfahren, und die vom Versicherungsnehmer vorgenommenen Prozesshandlungen sind für den Versicherten in gleicher Art verpflichtend, als wenn sie von letzterem selbst vorgenommen wären.<sup>15)</sup> — Ist eine Polize nicht erteilt, so muss die Legitimation im Streitfall durch andere Beweismittel dargethan werden.

Durch den Tod des Versicherten wird, falls derselbe Kaufmann und der Auftrag an den Versicherungsnehmer in seinem Handelsgewerbe ergangen war, Auftrag und Stellvertretungsverhältniss nicht aufgehoben, es sei denn, dass eine entgegengesetzte Willenserklärung vorliegt (Art. 297). Durch den Tod des Versicherungs-

des Versicherten unter den von der C.Pr.O. aufgestellten Erfordernissen nichts im Wege, denn nur zur Einklagung der Versicherungsgelder bedarf er der Zustimmung des Versicherten.

<sup>14)</sup> Einf.Ges. § 13.

<sup>15)</sup> C.Pr.O. §§ 76 ff.

nehmers dagegen erlischt Auftrag und Stellvertretungsverhältniss, und kommen hierbei die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über Mandat zur Anwendung.

Ob und welche Ansprüche dem Versicherungsnehmer gegen den Versicherten zustehen, darüber entscheidet das bürgerliche Recht. Massgebend sind insbesondere die Grundsätze des Mandats und der *Negotiorum gestio*. Die Ansprüche selbst gründen sich entweder auf das abgeschlossene Versicherungsgeschäft, und zwar theils auf die Prämienzahlung oder Prämienschuld und theils auf die durch das Stellvertretungsverhältniss veranlassten Kosten, Impensen und sonstigen Auslagen oder desfalls eingegangenen Verbindlichkeiten, oder auf Rechtsgeschäfte, welche sich sonst auf den versicherten Gegenstand beziehen, oder auf andere, mit diesem Gegenstand in keinerlei Verbindung stehende Rechtsgeschäfte. Zu jenen Geschäften gehören insbesondere Vorschüsse, welche der Versicherungsnehmer behufs Empfangnahme, Verschiffung und Instandhaltung des versicherten Gegenstandes geleistet hat. Auch die aus dem Versicherungsgeschäft selbst erwachsenen Ansprüche beziehen sich auf den versicherten Gegenstand. Zum Schutz dieser beiden Arten von Ansprüchen, welche dem Versicherungsnehmer gegen den Versicherten in Bezug auf den versicherten Gegenstand zustehen, ist ihm das civilrechtliche Recht der Retention der Polize und der Kompensation mit den eingenommenen Versicherungsgeldern gegeben. Er ist nicht verpflichtet, die Polize dem Versicherten oder den Gläubigern oder der Konkursmasse desselben auszuliefern, bevor er wegen dieser Ansprüche befriedigt ist, und er kann ihrer wegen nach Einziehung der Versicherungsgelder vorzugsweise vor dem Versicherten und dessen Gläubigern aus diesen sich befriedigen. (Art. 893.) Dagegen steht ihm nach Kündigung des Mandats kein selbständiges Klagerecht gegen den Versicherer auf Zahlung der Versicherungsgelder, selbst nicht bis zum Belauf seiner Ansprüche zu. Wohl aber ist sein Anspruch dadurch einigermaßen weiter geschützt, dass sich der Versicherer ihm verantwortlich macht, wenn derselbe, während er (der Versicherungsnehmer) sich noch im Besitz der Polize befindet, durch Zahlungen an den Versicherten oder dessen Gläubiger oder Konkursmasse, oder durch Verträge mit denselben das Retentionsrecht illusorisch und eine Kompensation unmöglich machen würde. (Art. 894.) Der Besitz der Polize ist ihm ein Mittel indirekten Zwangs, denn ohne Polize kann der Versicherte nicht wirksam klagen, und der Versicherer wird im Hinblick auf seine Verantwortlichkeit auch nicht freiwillig an letzteren zahlen. So gebietet das vernünftige Interesse des Versicherten die Anerkennung der begründeten Ansprüche des Versicherungsnehmers, und dieser kann sich die Zeit nehmen, seine Ansprüche gegen den Versicherten gerichtlich feststellen und erforderlichen Falls dessen Forderung auf die Versicherungsgelder pfänden zu lassen.<sup>16)</sup>

<sup>16)</sup> Nebenbei sei bemerkt, dass das H.G.B. die Frage, inwiefern der Versicherer einem Dritten, welchem Rechte aus der Polize eingeräumt sind, sich dadurch verantwortlich mache, dass er über diese Rechte Verträge schliesse oder Versicherungsgelder zahle, ohne die Polize sich zurückgeben zu lassen oder dieselbe mit der erforderlichen Bemerkung zu versehen, nicht selbst entschied, sondern die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für massgebend erklärte. (Art. 894. Prot. VIII S. 4435 ff.)

### III. Gegenstand. Interesse.

#### § 62.

#### A. Im Allgemeinen.

Die körperlichen und sichtbaren Theile einer Seeschiffsunternehmung sind Schiff, Ladung und Menschen. Die Eigenthümer des Schiffs und der Ladung, die fahrenden Menschen, wie Mannschaft und Passagiere, haben den Wunsch, dass ihr Eigenthum und ihre Person wohlbehalten im Bestimmungshafen ankommen und die Gefahren der Seeschiffahrt bestehen. Diesen Wunsch kann die Seeversicherung nicht erfüllen, sie kann weder Sturm und Blitz verhindern oder vom Schiffe abwenden, noch eine Zerstörung oder Beschädigung des Schiffs und der Ladung durch Seeunfälle verhüten. Sie hat sich auch nicht zur Aufgabe gesetzt, Leben und Gesundheit der übers Meer fahrenden Menschen zu versichern, und im Falle eines beide schädigenden Ereignisses Schaden oder Verlust durch Geld zu ersetzen, die Erfüllung dieses Zwecks vielmehr als ihr nicht zukommend anderen Versicherungsarten überlassen. Ihre Aufgabe ist nur die, die **Geldwerthe** zu erhalten, die mit Schiff und Ladung überhaupt übers Meer getragen werden, und zwar nur in mittelbarer Weise zu erhalten, auf dem Wege des von einem Dritten zu leistenden Ersatzes der durch einen Seeunfall vernichteten oder verlorenen Geldwerthe durch gleiche, in die Form des Geldes gekleidete Geldwerthe. Der gangbare Ausdruck für die von Schiff oder Ladung getragenen Werthe ist: **Interesse**, und zwar in der Bedeutung eines **in Geld schätzbaren** Interesses. Dasselbe wird vom Seeversicherungsrecht als eine selbständige Sache gedacht und als unkörperliche Sache behandelt. Es wird vom Gesetz als **Gegenstand der Seeversicherung** angesehen, und ist es auch in Wahrheit allein. Gegenstand sind nicht Körper, wie Schiff oder Ladung, auch nicht Eigenthums-, Pfand- und Forderungsrechte, sondern nur die in denselben enthaltenen, von ihnen umkleideten und getragenen Werthe; auch nicht das Vermögen als Ganzes, sondern nur der spezielle, versicherte Vermögenstheil. Das warum? beantwortet sich schon aus einer flüchtigen Betrachtung der beiden oben genannten Seiten des Seeversicherungsgeschäfts. Das, was vor den Angriffen der Seeunfälle sicher gestellt werden soll, das Objekt des Schutzes, ist nichts Anderes, als der den Gefahren der See ausgesetzte spezielle Werth; und Dasjenige, dessen

Ersatz vom Versicherer versprochen wird, das Objekt des Ersatzes, ist abermals dieser Werth, oder ausführlicher gesagt: Gegenstand der vom Versicherer geschuldeten Leistung ist zwar Geld, aber Geld mit der Bestimmung, dass sein Werth an die Stelle des durch einen Unfall physisch vernichteten Werths treten soll. Beide Werthe sind fungibler Natur, der letztere ersetzt vollständig und ohne jegliche Verschiedenheit den ersteren. Ja, beide sind juristisch identisch; der Versicherer gibt dem Versicherten Das und nur Das, was dieser bisher hatte, dasselbe Objekt; der physische Verlust ist juristisch kein solcher, denn im Moment der durch einen Seeunfall bewirkten Vernichtung der bisherigen Form nimmt der versicherte Werth lediglich eine andere Form, die der Obligation des Versicherers zur Præstation desselben in Geldmünzen an. Der Werth selbst aber ist juristisch nicht untergegangen, er bleibt nach wie vor in der rechtlichen Macht des Versicherten, und darum bildet das den Gefahren der Seeschiffahrt ausgesetzte Interesse des Versicherten den Gegenstand der Seeversicherung.

Die Mühen der Kommission, den Gegenstand der Seeversicherung präcis zu bestimmen, sind von einem durchschlagenden Erfolge nicht gekrönt worden, denn die Definition des Gesetzes: „Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt bestehe, kann Gegenstand der Seeversicherung sein“, ist in mehreren Beziehungen theils unrichtig, weil zu weit und zu eng, theils unklar, theils unvollständig.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Die Begriffsbestimmung hat folgende Wandlungen durchgemacht. Der Preuss. Entw. Art. 328 sagt: „Gegenstand der Versicherung kann Alles sein, was einen zu Geld anschlagbaren Werth für den Versicherten hat und einer Gefahr unterworfen ist.“ Art. 603: „Jeder, der an der glücklichen Vollendung einer Seereise ein in Geld schätzbare Interesse hat, kann dasselbe ganz oder theilweis, gegen alle oder gegen einzelne Seegefahren versichern.“ — Oesterr. Entw. § 168: „Nur derjenige, welcher durch den Verlust oder die Beschädigung einer, der Seegefahr ausgesetzten Sache wirklich einen Schaden zu befürchten hat, dessen Werth in Geld bestimmt werden kann, ist befugt, sich dagegen versichern zu lassen.“ — In der Sitzung vom 30. Mai 1859 brachte der Referent folgenden Artikel ein: „Jeder, welcher ein in Geld schätzbare Interesse daran hat, dass ein Gegenstand die Seereise, deren Gefahren er ausgesetzt wird, bestehe, kann dasselbe ganz oder theilweise gegen alle oder einzelne Seegefahren versichern.“ Ein Abgeordneter schlug folgende Fassung vor: „Seeversicherung kann auf einen jeden den Gefahren einer Seereise ausgesetzten Gegenstand genommen werden, an welchen sich ein in Geld schätzbare Interesse knüpft.“ Ein anderer: „Jedes in Geld schätzbare Interesse kann ganz oder theilweise gegen alle oder einzelne Seegefahren versichert werden.“ Bei der Abstimmung wurde dieser letztere Vorschlag mit 6 gegen 4 Stimmen angenommen, jedoch einstimmig beschlossen, hinzuzufügen: „dass das Interesse sich auf eine Seegefahren ausgesetzte Sache beziehen müsse.“ Bei der Redaktion der Beschlüsse erster Lesung erhielt unser Begriff die Fassung: „Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der See bestehe, kann Gegenstand der Seeversicherung sein.“ Art. 675 (603). — Bei der zweiten Lesung wurden in der Sitzung vom 16. Juni 1860 Anträge dahin gestellt, den Definitionsartikel 675 ganz zu streichen, und den nachfolgenden Artikel damit beginnen zu lassen: „Gegen die Gefahren der Seeschiffahrt können insbesondere versichert werden: Schiff, Fracht etc.“, oder: „Gegenstand der Seeversicherung kann jedes in Geld schätzbare Interesse sein, insbesondere etc.“, oder: „Gegenstand der Seeversicherung ist die Uebnahme der Gefahren der Seeschiff-



Immerhin ist festgestellt, dass ein in Geld schätzbares Interesse Gegenstand der Seeverversicherung ist, und zwar ein solches, welches den Gefahren der Seeschifffahrt ausgesetzt werden kann.<sup>2)</sup>

Es ist aber nicht festgestellt, was unter diesem Interesse zu verstehen ist. Auch die Verhandlungen der Kommission tragen zur Definition dieses Begriffs nichts Wesentliches bei, und sind wir daher auf den juristischen und allgemeinen Sprachgebrauch angewiesen. Nun gibt es aber kaum ein Wort, welches auf allen und jeden Lebensgebieten, insbesondere seit den letzten Dezennien, so einheimisch ist, und dabei für sich allein und in seinen üblichen Verbindungen so ver-

fahrt“, oder äussersten Falls: „Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung Gefahren der Seeschifffahrt (oder: Seegefahren) bestehen, kann Gegenstand der Seeverversicherung sein.“ Ein anderes Mitglied beantragte: „Gegenstand einer Seeverversicherung kann ein jedes in Geld schätzbare Interesse sein, welches sich daran knüpft, dass eine Sache die Gefahren der Seeschifffahrt bestehe“, und von anderer Seite wurde vorgeschlagen, den Zwischensatz: „welches Jemand daran hat“, zu streichen. — Das Wesentlichste bei der Entwicklung des vom Gesetz schliesslich festgestellten Begriffs ist die Einstimmigkeit in der Anschauung, dass ein in Geld schätzbares Interesse Gegenstand der Seeverversicherung sei, während die Formulirung im Uebri- gen von mehr untergeordneter Bedeutung ist. Auch erfolgte diese mitunter nur durch geringe Majoritäten, und von solchen überhaupt weiss man, dass sie vielfach von unberechenbaren Zufälligkeiten abhängen. Die Formulirung hat in der That mehrere Fehler. Sie ist beispielsweise zu weit in dem Punkte, dass jedes Interesse Gegenstand sein könne, während dies doch nur von einem rechtlichen und rechtsbegründeten verstanden werden darf. Zwar blieb der Antrag eines Abgeordneten, ein „rechtliches“ zu fordern, ohne Unterstützung, weil sich dies in einem Civilgesetzbuch von selbst verstehe, allein diese Annahme beruht auf Täuschung. Denn die Meinung, dass man auch lediglich faktische Interessen, dass z. B. der Dieb die gestohlenen Waaren rechtsgültig versichern könne, ist legislativ betrachtet, keineswegs sofort zu verwerfen, wenn man erwägt, dass ja auch dem blossen Besitz gegen gewisse Angriffe ein Rechtsschutz zur Seite steht, und der Dieb mit den gestohlenen Waaren mindestens ein Verantwortlichkeitsinteresse verbindet. — Der Gläubiger eines zweifelhaft zahlungsfähigen Schuldners hat ein Interesse daran, dass dessen über See versendete Waare am Bestimmungsort glücklich ankomme, denn er ist alsdann in der Lage, dieselbe zu Gunsten seiner Forderung pfänden zu lassen; oder jeder Gläubiger hat ein Interesse daran, dass sein Schuldner keine erheblichen Vermögensverluste habe. Gleichwohl sind diese Interessen nicht versicherungsfähig.

<sup>2)</sup> Wenn das Gesetz von dem in Geld schätzbaren Interesse redet, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt bestehe, so redet es hier bildlich. Es denkt sich das Interesse an die Thatsache der Fahrt des Schiffs, seines Kampfes mit Seegefahren und des glücklichen Bestehens derselben angelehnt, angeheftet, mit dieser Thatsache verbunden, verknüpft, und darum von ihr in der Weise abhängig, dass das Schicksal des Schiffs und der Ladung auch das Schicksal des Interesses bestimme, dass eine Vernichtung oder Beschädigung jener eine Vernichtung oder Beschädigung dieses bewirke, und das Bestehen der Seegefahren Seitens des Schiffs und der Ladung ein Bestehen der Seegefahren Seitens des Interesses involvire. Ein ähnliches Bild wurde oben gebraucht, als davon die Rede war, dass Geldwerthe mit Schiff oder Ladung übers Meer getragen würden. Entkleidet man jenen Gedanken des Bildes, so gelangt man zu einem Interesse, welches freilich in mittelbarer Weise, den Gefahren der Seeschifffahrt ausgesetzt, durch dieselben ganz oder theilweise vernichtet werden, oder unverletzt aus denselben hervorgehen kann.

schiedene Bedeutungen hat, wie das Wort Interesse. Im Gebiet des Seeverversicherungsrechts wird es in dreifachem Sinne gebraucht. Zunächst bezeichnet es einen in jeder nur denkbaren Verkehrsform zur Erscheinung gelangenden **Geldwerth**. Derselbe ist an und für sich ein unsichtbares, unkörperliches Ding, dessen hauptsächlichste natürliche Erscheinungsformen als Grundformen die des Gebrauchs, der Nutzung, des Besitzes und des Umsatzes in Geld sind, und spricht man daher von Gebrauchs-, Nutzungs-, Besitz- und Tauschwerthen. Sie können in einer bestimmten Sache einzeln oder kombiniert auftreten, letzteres z. B. bei einem in gutem Zustande befindlichen Transportschiff; ersteres bei einem zur Reise unfähigen Schiffe, welches zur Zeit nur einen Verkaufswerth hat. Sie können auch entweder alle in der Hand eines Interessenten vereinigt sein, oder in den Händen verschiedener Interessenten sich befinden, wie z. B. die dem A zu Eigenthum gehörende, im Niessbrauch des B befindliche und dem C verpfändete Waare wird wegen geleisteter Vorschüsse von D retinirt. Die juristischen Formen, in welchen diese Geldwerthe oder Interessen im Rechtsverkehr zur Erscheinung gelangen, sind entweder dingliche Rechte, wie Eigenthum, Niessbrauch oder Pfandrecht, oder Forderungen, wie die des Käufers einer Waare, Bodmereigelder und Frachtforderungen oder die Freiheit von einer Schuld, und zwar theils Nichtentstehung einer Schuld, wie das Interesse des Schuldners einer durch den Verlust einer Waare während der Seereise bedingten Konventionalstrafe oder das Verantwortlichkeitsinteresse Desjenigen, der die Gefahr einer Sache übernommen hat, theils Befreiung von einer bestehenden Schuld, wie das Interesse des Schuldners einer Quantität Waizen, der sich durch Lieferung einer anderen Sache von jener lästigeren Schuld befreien kann.

Die zweite Bedeutung, welche dem Wort Interesse im Versicherungsrecht beigelegt wird, ist die soeben erwähnte Erscheinungsform eines Geldwerths, der Gebrauch und Besitz, die Nutzung und der Umsatz, wobei die Erscheinungsform, eine körperliche Sache oder ein thatsächlicher Zustand das Prinzipale, der ihnen innewohnende Geldwerth nur Eigenschaft ist.

Diese Interessen sind nun an und für sich faktischer Natur. Allein sie können Objekte von Rechten werden, es gibt Rechte an Interessen, Interessenrechte, und diese sind die Grundlage und Voraussetzung des ganzen Seeverversicherungsrechts. Die hier gebrauchten Ausdrücke sind nicht üblich, die Sparsamkeit im Wortverkehr pflegt dafür schlechtweg zu sagen: Interessen, also den Namen des Gegenstandes des Rechts für das Recht am Gegenstand zu setzen, wie es ja auch sonst vorkommt, dass die Thatsache statt des Rechts auf die Thatsache genannt wird, z. B. Forderung statt Forderungsrecht, Niessbrauch statt Niessbrauchsrecht.<sup>3)</sup> Diese Rechte an Interessen sind nicht identisch mit dinglichen oder Forderungsrechten, der Verkäufer einer über See gesendeten Waare

<sup>3)</sup> Windscheid, Lehrb. Bd. 2 § 251a. Auch werden die Ausdrücke Vermächtniss und Legat, also die hinterlassenen Objekte, sowohl hierfür, wie für die dem Nehmer erworbenen Rechte, ja sogar für die sie begründende letztwillige Verfügung gebraucht. Arndts Lehrb. § 541. Sintenis, Civ.R. Bd. 3 § 207.

bleibt bis zur Tradition Eigenthümer derselben, er hat aber, falls er ihre Gefahr nicht übernommen hat, keinerlei rechtliches Interesse mehr an ihr. Das Recht an ihrem Interesse ist bereits mit der Perfektion des Kaufvertrags auf den Käufer übergegangen. Der Verkauf eines bisher unter britischer Flagge fahrenden Schiffs an einen Deutschen lediglich zum Zweck, dasselbe unter deutscher Flagge fahren lassen zu können, während der Käufer einestheils keinen Kaufpreis zahlen, andererseits jederzeit auf erstes Erfordern ohne Entgelt das Schiff mit allem Zubehör, Schuld oder Unschuld, an den Verkäufer zurückübertragen und bis dahin demselben alle Nutzungen des Schiffs und alle durch den Betrieb der Seefahrt erzielten Einnahmen sofort auskehren soll, mag wohl zu einem nackten, formellen Eigenthum des Käufers am Schiffe führen können,<sup>4)</sup> erzeugt aber für denselben kein Recht an dem materiellen Eigenthumsinteresse, und wandelt das bisherige Recht des Verkäufers an seinem Eigenthumsinteresse in ein solches an einem obligatorischen Interesse um.<sup>5)</sup> Der Rheder, welcher sein Schiff bis zu dessen ganzem Werthe verbodmet oder mit Schiffsschulden, für welche er persönlich nicht haftet, belastet hat, ist zwar nach wie vor Eigenthümer, Besitzer, Gebrauchs- und Nutzungsberechtigter des Schiffs, allein an dem Kapital- oder Tauschwerth desselben hat er kein Recht mehr, denn diesen Werth hat er auf den Bodmerei- oder die Schiffsgläubiger übertragen.<sup>6)</sup>

Aus Vorstehendem ergibt sich, dass man mit dem Wort Interesse drei Dinge bezeichnet, einmal das Recht an einem Interesse, sodann das Objekt dieses Rechts und schliesslich den Geldwerth dieses Objekts. Es fragt sich nun, welches dieser Dinge ist Gegenstand der Seeverversicherung? Diese Frage kann nicht eher sicher beantwortet werden, als bis die Bedeutung des Ausdrucks „Gegenstand der Seeverversicherung“ festgestellt ist. Dass man unter „Seeverversicherung“ hier den „Seeverversicherungsvertrag“ zu verstehen hat, ist zweifellos. Welche Bedeutung kommt aber dem „Gegenstand“ dieses Vertrags zu? Zunächst in der Sprache der Wissenschaft ist, korrekt gesprochen, Gegenstand eines Vertrags diejenige Handlung, zu deren Vornahme der Schuldner verpflichtet ist, und auf deren Vornahme der Gläubiger ein Recht hat. In der Sprache des geschäftlichen Verkehrs aber versteht man unter dem Gegenstand eines Vertrags nicht die Handlung oder Leistung als solche, sondern dasjenige Objekt, welches von der Handlung ergriffen wird und deren Gegenstand, den Gegenstand der Leistung bildet, indem der Verkehr die Handlung als solche lediglich als ein überall gleiches Transportmittel behufs Uebertragung irgend eines Vermögensgegenstandes aus dem Vermögen des einen in das Vermögen des andern Kontrahenten erblickt, und es darum nicht für der Mühe werth erachtet, ihrer in der Sprache mittelst eines besonderen Ausdrucks zu gedenken. Das Handelsgesetzbuch hat diesen letzteren Sprachgebrauch adoptirt, indem es als Gegenstand der See-

4) Art. 439 H.G.B. Nach englischem Recht genügt zum Eigenthumsübergang die in dem Kaufkontrakt (bills of sale) enthaltene Erklärung der Uebertragung (transfer).

5) Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 7 Nr. 4.

6) Prot. VII S. 3017 ff. Entscheidung des Reichsgerichts a. a. O.

versicherung nicht die Leistung oder Præstation des Interesses, sondern das Interesse selbst bezeichnet. Es hat dabei ferner nur die eine Seite des Vertrags, die Obligation des Versicherers und das entsprechende Recht des Versicherten, nicht aber die zweite Seite, das Recht auf Zahlung und die Pflicht zur Zahlung der Prämie im Auge, auch hier wieder in Anlehnung an den Sprachgebrauch des Verkehrs, der das unterscheidende Merkmal des Versicherungsvertrags in Art und Spezies des sicher zu stellenden Gegenstandes und nicht in der überall sich gleichbleibenden Gattung der Prämie, Geld sieht. Gegenstand der Verpflichtung des Versicherers ist nun Geld, aber, wie oben schon angedeutet, nicht Geld als solches, sondern als Repräsentant eines Geldwerths, der Geldwerth selbst. Die Verpflichtung des Versicherers geht bei der Seeversicherung nicht dahin, an die Stelle des untergegangenen Schiffs ein neues Schiff zu setzen und dieses zu prästiren, oder den Schaden, den sein Holzwerk erlitten, durch Einziehung neuer Hölzer oder Holztheile auszugleichen, oder an Stelle der vernichteten Waare tantundem ejusdem generis zu geben, damit die mit Schiff und Ladung untergegangenen faktischen Interessen an einem neuen Objekte neu entstehen oder wieder aufleben können, die Verpflichtung geht überhaupt nicht auf einen Naturalersatz, sondern immer nur auf Ersatz eines mit Schiff und Ladung und den damit verbundenen faktischen Interessen verlorenen Geldwerths durch einen neuen Geldwerth in der Form des Geldes. Gegenstand der Berechtigung des Versicherten ist dem entsprechend auch nur Geldwerth in der Form des Geldes, und nicht die Præstation eines mit dem untergegangenen gleichartigen und gleichwerthigen faktischen Interesses an einem von dem Versicherer neu hergerichteten Schiffe oder Ladungsgegenstand. Schiff und Ladung und die damit verbundenen faktischen Interessen sind ein für allemal untergegangen und werden im Gebiet des Seeversicherungsrechts nicht durch möglichst gleichartige und gleichwerthige faktische Interessen, sondern nur durch Geldwerthe ersetzt. Versteht man demnach einerseits unter dem Gegenstand eines Vertrags die Handlung oder Leistung des Schuldners bezw. den Gegenstand der letzteren, und wird andererseits das in Geld schätzbare Interesse als Gegenstand der Seeversicherung genannt, so kann nur und allein der Geldwerth eines faktischen Interesses, und weder dieses selbst, noch das Recht an demselben unter dem Gegenstand der Seeversicherung verstanden sein.

Zu demselben Resultate gelangt eine Betrachtung des Seeversicherungsvertrags vom Gesichtspunkte der Sicherstellung aus. Nicht das Schiff und die Ladung, nicht die faktischen Interessen, sondern deren Geldwerthe werden, wie oben bemerkt, gegen natürlichen Verlust sicher gestellt. Zwar begleiten die Wünsche, Hoffnungen und Befürchtungen des Versicherten das faktische Interesse, das er den Gefahren der Seeschifffahrt aussetzt, allein bei einigem Nachdenken muss er sich sagen, dass in Folge eines Seeunfalls dieses gänzlich verloren gehe, und nur sein Geldwerth ihm dadurch erhalten werde, dass der Versicherer diesen demnächst in Geld ersetzen werde. Der Versicherer selbst aber erblickt in Schiff oder Ladung und den individuellen Interessen des Versicherten gleich von

vornherein nur Körper oder Repräsentanten eines Geldwerthes, den er durch sein Ersatzversprechen sicher stellen soll.

Das Handelsgesetzbuch freilich hat nirgends ausdrücklich ausgesprochen, dass das mit Geldwerth gleich bedeutende Interesse Gegenstand der Seeversicherung sei, und es scheint im Gegentheil hier und da das sog. faktische Interesse, als Objekt des Rechts am Interesse, für den Gegenstand der Seeversicherung zu halten. Dies geht insbesondere daraus hervor, dass es als Beispiele versicherbarer Interessen das Schiff und die Ladung nennt, womit es anerkanntermassen nicht das Körperliche des Schiffs und der Ladung meint, und folglich nur die an demselben denkbarer Weise möglichen faktischen Interessen (Substanzinteressen) meinen kann. Es ist dies m. E. zwar ein wissenschaftlicher Irrthum, allein von praktischen Konsequenzen ist er nicht begleitet. Er erklärt sich vielleicht durch eine im Verkehr gangbare natürliche Auffassung der Dinge. Der Eigenthümer versichert sein Schiff; im Fall des Verlustes erhält er den Werth desselben in Geld ausbezahlt, und mit diesem Gelde schafft er sich ein neues Schiff an. Für ihn bildet das neue Schiff einen Ersatz für das verlorene; was er verloren und wiedererhalten hat, ist ein Schiff, und da letzteres auf dem Wege der Seeversicherung möglich geworden ist, so erblickt er im Schiff den Gegenstand der Versicherung. Dasselbe ist mit der Ladung und allen faktischen Interessen der Fall. Der Irrthum in dieser Konstruktion ist nicht zu verkennen. Für den gewerbmässigen Betrieb des Rhedereigenschafts ist diese Auffassung richtig, allein das Seeversicherungsgeschäft befasst sich nicht mit der Anschaffung oder Herstellung neuer Schiffe an Stelle der verlorenen, sondern bezweckt nur die Prästation einer Geldsumme, mit ihrer Zahlung ist das Geschäft beendigt, und die Art der Verwendung der Versicherungsgelder ist eine gleichgültige Sache. Würde das Seeversicherungsrecht den Grundsatz haben, dass der Verlust des faktischen Interesses nicht durch Geld, sondern durch ein gleichartiges und gleichwerthiges Interesse ersetzt werden müsse, so wäre allerdings nicht der Geldwerth, sondern das faktische Interesse Gegenstand der Seeversicherung. Wenngleich nun eigentlicher Gegenstand der Seeversicherung ein Geldwerth ist, so tritt er doch nur im faktischen Interesse in die Erscheinung, und da er auch quantitativ durch dieses bestimmt wird, so pflegt die Seeversicherung mit ihm, wie mit dem eigentlichen Gegenstande der Versicherung zu operiren. Doch hält das Seeversicherungsrecht fest, dass

1. nur Geldinteresse Gegenstand der Versicherung sein könne. Ausgeschlossen ist daher das Affektionsinteresse in seinen mancherlei Arten, mag es auch dem in gutem Glauben sich täuschenden Interessenten noch so werthvoll erscheinen. Das Interesse an Familienpapieren ist für sich allein kein Geldinteresse, es wird aber solches, wenn diese Papiere, wie Stammbäume, Briefe und Testamente als Beweismittel in Erbschaftsstreitigkeiten benutzt werden sollen.<sup>7)</sup>

<sup>7)</sup> In dieser Hinsicht steht das Seeversicherungsrecht ganz auf dem Standpunkt der römisch-rechtlichen Lehre vom Interesse. Das Interesse ist insbesondere nicht gleich-

2. Das Interesse muss ein objektiv existirendes sein. Interessen, die gar nicht existiren, sei es überhaupt nicht existirt, sei es zu existiren aufgehört haben, können nicht versichert werden.<sup>8)</sup> Das Interesse ist eigentlich stets an eine Sache geknüpft, und gibt es daher eigentlich kein Interesse an einer nicht existirenden Sache. Das Interesse an einer künftig erst entstehenden Sache wäre daher nur ein künftiges oder bedingtes Interesse. Doch besteht immerhin jetzt schon ein Interesse, ein gegenwärtiges Interesse an künftig erst entstehenden Sachen, nämlich ein Interesse daran, dass eine Sache künftig entstehe oder dass ihrer künftigen Entstehung nichts in den Weg trete. Das Interesse an der bereits bestehenden Sache hat jetzt schon eine konkrete Gestalt, wie das Eigenthumsinteresse an Schiff oder Ladung, oder das Gläubigerinteresse an der Bodmereiforderung. Das Interesse an der künftig erst entstehenden Sache entbehrt noch dieser konkreten Gestalt, es haftet dermalen lediglich an einzelnen, aber mit einander verbundenen Thatsachen, nämlich an denjenigen, welche in weiterer Verbindung mit der glücklichen Ankunft des Schiffs oder der Ladung am Bestimmungsort zur Entstehung der Sache zu führen geeignet sind. Es ist das gegenwärtige Interesse an der von der Ankunft des Schiffs oder der Ladung erhofften oder erwarteten Sache. Objektiv existirt dasselbe nur dann, wenn zur Realisirung dieser Hoffnung oder Erwartung nur noch die Ankunft des Schiffs oder der Ladung und die an sie sich anschliessenden Thatsachen einzutreten haben, alle übrigen Voraussetzungen aber eingetroffen sind. Welcher Art diese Thatsachen sind, lehrt der einzelne Fall, und wie sie quantitativ und qualitativ beschaffen sein müssen, die Technik des Verkehrs und das Recht. Zu diesen Interessen gehört der gewöhnliche Unternehmergeinn, der Gewinn, der beim Verkauf der über See gebrachten Waaren im Bestimmungshafen erzielt, oder die Provision, die dort verdient zu werden pflegt. Was nach der Technik des Verkehrs oder den Grundsätzen des Rechts mit Grund nicht erwartet werden kann, ist eitel Hoffnung, Täuschung, kein wirklich existirendes Interesse, und kann sonach nicht Gegenstand der Versicherung sein. Es gibt aber weiter auch ein gegenwärtiges Interesse an der künftigen Nichtentstehung einer Sache oder daran, dass ihre Entstehung durch nichts veranlasst werde. Ein solches ist die gegenwärtige Freiheit von einer Schuld, die mit der Nichtankunft des Schiffs oder der Ladung im Bestimmungshafen entstehen würde. Es ist das gegenwärtige Interesse an der Nichtentstehung einer von der Nichtankunft des Schiffs oder der Ladung befürchteten Schuld. Objektiv existirt es nur dann, wenn zur Verwirklichung dieser Furcht nur die durch einen Unfall der Seeschifffahrt verschuldete Nichtankunft des Schiffs oder der Ladung gehören würde, alle übrigen Voraussetzungen für die Erhaltung der Freiheit von der befürchteten Schuld aber gewahrt sind. Auch hier entscheidet die faktische und

bedeutend mit dem Werthe des Materials, an welches es seine Existenz knüpft, es kann kleiner und grösser sein. Lehrreich ist l. 27 pr. § 1, 2 de furtis (47, 2) l. 41 pr. ad leg. Aq. (9, 2).

<sup>8)</sup> Ueber den Einfluss des zur Zeit der Versicherung bereits eingetretenen Schadens s. unten § 65.

rechtliche Natur des einzelnen Falls darüber, welcher Art und Beschaffenheit diese Voraussetzungen sein müssen. Zu diesen Interessen gehört z. B. das Versprechen des Verkäufers einer über See zu versendenden Waare zur Zahlung einer Konventionalstrafe, falls die Waare überhaupt nicht im Bestimmungshafen ankommen würde. Was nach den Umständen des einzelnen Falls mit Grund nicht befürchtet werden kann, Schuld oder sonstiger Nachtheil, ist eitel Furcht, Täuschung, keine wirkliche Vermögensgefährdung, und es war demnach von Anfang an ein Interesse gar nicht vorhanden. Dahin gehört z. B. die irrige Annahme des Verkäufers einer Waare, seine Nichtlieferung werde nach den Gesetzen des Bestimmungsorts mit dem Hundertfachen des einfachen Werths bestraft, oder er trage die Gefahr des Seetransports u. s. w.

3. Die Interessen, welche mit Schiff und Ladung verbunden von diesen übers Meer getragen werden können, sind zahllos; schon die gegenwärtig bekannten sind es, aber ihr Kreis kann, da der Verkehr von Zeit zu Zeit neue Bahnen einschlägt und neue Bedürfnisse hervorruft, durch Schaffung neuer Interessen erweitert werden. Das Gesetz hat, um der Gefahr der Unvollständigkeit zu entgehen, darauf verzichtet, eine erschöpfende Aufzählung der möglichen Interessen zu versuchen oder feste Grenzen für die Zulässigkeit ihrer Versicherung zu setzen, und sich damit begnügt, des Beispiels halber einige und zwar die am häufigsten vorkommenden anzuführen. Es gibt den allgemeinen Grundsatz und die Beispiele mit folgenden Worten: Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt bestehe, kann Gegenstand der Seeversicherung sein. (Art. 782.) Es können insbesondere versichert werden: das Schiff; die Fracht; die Ueberfahrtsgelder; die Güter; die Bodmereigelder; die Havereigelder; andere Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht, Ueberfahrtsgelder oder Güter dienen; der von der Ankunft am Bestimmungsort erwartete Gewinn (imaginäre Gewinn); die zu verdienende Provision; die von dem Versicherer übernommene Gefahr (Rückversicherung). (Art. 783.) Dass hier überall nur die Interessen und nicht körperliche Sachen, Gelder, Forderungsrechte u. dergl. gemeint sind, ist oben hinlänglich erörtert. Unsere Aufgabe kann nicht sein, die Zahl dieser Beispiele zu vermehren, wohl aber ist es erforderlich, die bei den dormalen bekannten Interessen sich vorfindenden gemeinsamen und verschiedenen Merkmale zu fixiren, und die hiernach sich ergebenden Arten der Interessen festzustellen.

Wie oben schon erwähnt, gibt es Interessen, welche mit Schiff und Ladung übers Meer getragen werden, und mit Schiff oder Ladung in einer solchen Verbindung stehen, dass deren Schicksal zugleich auch das ihrige ist. Der Sturm, der im Schiffbruch Schiff und Ladung vernichtet, vernichtet zugleich eine grosse Zahl von Interessen und Geldwerthen, die mit Schiff und Ladung verbunden waren. Diese Verbindung ist eine dreifache. Die Interessen sind entweder unmittelbar mit dem Körper des Schiffs oder der Ladung verbunden, oder sie sind es mittelbar durch eine Verbindung mit den Produkten des Schiffs oder der Ladung, oder mit den Accessionen derselben.

a. Unmittelbar und mit dem Körper des Schiffs oder der Ladung sind

sie verbunden, wenn Schiff oder Ladung in ihrer Totalität oder in einzelnen Richtungen zugleich Gegenstand der Interessen sind. Es sind dies Interessen an der Substanz des Schiffs oder der Ladung, Substanzinteressen. Sie sind von verschiedener Art und verschiedenem Umfang. Das Eigenthumsinteresse an Schiff und Ladung ist das denkbar vollständigste Interesse, denn es ergreift die ganze Substanz und den ganzen Werth des Schiffs und des geladenen Guts; die Identität des Schiffs oder Guts mit dem Objekt des Eigenthumsrechts ist eine so vollständige, dass nach dem im Versicherungsverkehr bestehenden Sprachgebrauch die Worte Schiff und Gut vorzugsweise zur Bezeichnung des Eigenthumsrechts und Eigenthumsinteresse an Schiff und Gut gebraucht werden. Auch das dingliche Recht des Niessbrauchs hat Schiff und Ladung zum unmittelbaren Gegenstande, nur umfasst es nicht die ganze ökonomische Natur des Schiffs und der Güter, und das Niessbrauchsinteresse insbesondere wird für sich allein niemals denselben Werth haben, wie das volle Eigenthumsinteresse. Auch das Gebrauchsinteresse des nur in Folge eines obligatorischen Anspruchs berechtigten Miethers oder Kommodatars des Schiffs oder eines geladenen Guts hat beide zum Gegenstande, nur ist sein Werth noch geringer. Das Besitzinteresse Desjenigen, der an Schiff oder Ladung ein Retentionsrecht ausübt, ist ebenfalls ein Substanzinteresse, dessen Werth durch die Grösse der zu sichernden Forderung und innerhalb derselben durch den Werth des retinirten Objekts bestimmt wird. Der Käufer eines schwimmenden Guts hat vor der Eigenthumsübertragung dasselbe schon in seinem Vermögen und insofern jetzt schon ein gegenwärtiges Interesse, während sein Eigenthumsinteresse ein zukünftiges ist. Geht in Folge eines Seunfalls Schiff oder Ladung zu Grunde, so werden auch alle an ihrem Körper haftenden Interessen zerstört.

b. Andere Interessen stehen mit Schiff oder Ladung nur mittelbar und in sofern in Verbindung, als sie Erzeugnisse, Produkte des Schiffs oder der Ladung zum unmittelbaren Gegenstande haben. Solche Produkte eines Schiffs sind die Fracht- und Ueberfahrtsgelder, und Erzeugnisse der Güter der imaginäre Gewinn und die am Bestimmungsort der Waare zu verdienende Provision. Schon das Civilrecht erkennt in derartigen Produkten etwas den natürlichen Früchten einer fruchttragenden Sache Aehnliches und eine Verbindung zwischen Hauptsache und Frucht an, für das Seerecht aber ist beides ausser Zweifel. Denn beispielsweise bei dem Frachtgeschäft, das die Beförderung von Gütern von einem Hafen nach einem andern durch ein Schiff bezweckt, ist dieses der fruchttragenden Sache zu vergleichen. Mit seiner Arbeit vereinigen sich die Arbeiten des Rheders, Schiffers und der Mannschaft, um die Güter nach dem Bestimmungsort zu bringen, und das Produkt aller hierauf gerichteten, mit Kosten und Opfern mannigfacher Art verbundenen Arbeit ist der Frachtlohn. Mag dieser auch mit der mehr und mehr fortschreitenden Reise mehr und mehr im Werden und Wachsen begriffen sein, so erlangt er prinzipiell doch erst mit der Ankunft des Schiffs und der Ladung am Bestimmungsort seine sachliche Selbständigkeit. Geht in Folge eines Unfalls Schiff oder Ladung zu Grunde, so ist auch jeder Anspruch auf die Fracht vernichtet.



c. Wieder andere Interessen haben weder die Substanz noch die Produkte von Schiff und Ladung zum unmittelbaren Gegenstande, sondern stehen zu Schiff und Ladung nur in einem reinen Accessionsverhältniss insofern, als ihr Schicksal vom Schicksal dieser vertragsmässig abhängig gemacht wird. Dahin gehört das Interesse der Gläubiger bei allen Forderungen, zu deren Sicherstellung Schiff, Ladung oder Fracht verpfändet sind, also das Interesse an den Bodmerei- und Havereigeldern und sonstigen Forderungen. Das Pfandrecht an Schiff und Ladung ist zwar stets die Accession einer Forderung, selbst wenn kein persönlich haftender Schuldner vorhanden ist, denn mit dem Untergang der Forderung durch Zahlung erlischt auch das Pfandrecht. Umgekehrt ist aber die Forderung eine Accession von Schiff und Ladung, weil sie mit deren Untergang ebenfalls erlischt. Ferner das Verantwortlichkeitsinteresse; z. B. der Miether eines Schiffes oder einer Menagerie, der Kommodatar eines Reitpferds hat vertragsmässig das *periculum* dieser auf einer Seereise begriffenen Gegenstände übernommen; falls ein Unfall zerstörend wirkt, haben sie Werthersatz zu leisten, und besteht daher ihr Interesse in der Freiheit von der Schadenersatzpflicht. Dahin gehört ferner das Interesse des Versicherers, welches er durch Rückversicherung sicher zu stellen sucht, ferner die Freiheit von der Pflicht zur Zahlung einer Konventionalstrafe im Fall der Nichtankunft der Waare am Bestimmungsort, und das Interesse des Verkäufers einer Waare, der sich von seinem Käufer eine Erhöhung des Kaufpreises um gewisse Prozente für den Fall glücklicher Ankunft der Waare im Bestimmungshafen hat versprochen lassen.

### § 63.

## B. Einzelne Interessen.

Das Gesetz hat alle Interessen mit alleiniger Ausnahme des mit der **Heuerforderung** des Schiffers und der Schiffsmannschaft verknüpften Interesses für versicherungsfähig erklärt.<sup>1)</sup> Die Heuer ist der vom Rheder an Schiffer und Mannschaft für deren geleistete Schiffsdienste zu zahlende Lohn. Sie wird im Fall des durch einen Unfall der Seeschifffahrt bewirkten Verlusts des Schiffes nur nach Verhältniss der geleisteten Dienste und des zurückgelegten Theils der Reise bezahlt und geht sonach zu einem grösseren oder geringeren Theile verloren. Gegen diesen Verlust soll sich Schiffer und Mannschaft durch Versicherung nicht schützen können,<sup>2)</sup> weil man darin ein wirksames und gerechtes Mittel zur äussersten Kraftanstrengung dieser Personen behufs Rettung des Schiffs aus schwerer Noth zu finden glaubte. Der dem Schiffsmann als Lohn zugestandene Theil an der Fracht oder am Gewinn wird als Heuer in diesem Sinne nicht angesehen,<sup>3)</sup> eine wohlwollende Auffassung behauptet dies auch vom

<sup>1)</sup> Die Versicherung der vom Rheder aufgewendeten Heuer ist gestattet. (Art. 800).

<sup>2)</sup> Art. 784: Die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft kann nicht versichert werden.

<sup>3)</sup> Seem.O. § 69, vgl. mit §§ 35, 36, 56, 67, 68. Prot. VII S. 3006 f.

Schiffer,<sup>4)</sup> und ebensowenig werden die Effekten und sonstigen Güter des Schiffers und der Mannschaft von diesem Verbote betroffen. Zur Schiffsmannschaft gehören auch die Schiffsoffiziere mit Ausschluss des Schiffers (Schiffskapitäns). Personen, welche ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt sind, können ihre Gagen versichern.<sup>5)</sup> Einer besonderen Betrachtung müssen folgende Interessen unterzogen werden.

1. **Die Interessen am Schiff.** Unter Schiff versteht man den Körper eines Fahrzeuges mit seiner gesammten inneren und äusseren Einrichtung, seinem Zubehör, d. h. allen Gegenständen, welche zum bleibenden Gebrauche des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind, also die Maschinen, Schiffsboote, Takelage (Masten, Raaen, Segel, Tauwerk, Anker, Ketten) und das Inventar (Kompass, Fernrohr, Barometer, Thermometer), nicht dagegen die zum speziellen Gebrauche für den Kapitän bestimmten und seine Wissenschaft von der Leitung des Schiffs unterstützenden Gegenstände, wie Seekarten, nautische Instrumente und nautische Bücher. Im Zweifel werden Gegenstände, welche in das Schiffsinventarium eingetragen sind, als Zubehör des Schiffs angesehen. (Art. 443.) Im Seeversicherungsverkehr wird unter Schiff nur ein zur Seeschifffahrt bestimmtes und geeignetes Fahrzeug verstanden, ein Seeschiff, nicht also blosse Flusschiffe, wohl aber Seeschiffe, die behufs Aus-, Zu- oder Rückreise Theile eines Flusses befahren müssen. Dagegen ist es nach der Sprache des deutschen Versicherungsrechts gleichgültig, welchem Zweck das Schiff dient, ob es zum Erwerb durch die Seefahrt, zur Kriegführung, zum Küstenschutz oder zu wissenschaftlichen Zwecken bestimmt, und ob es Käuffahrtei-, Kriegsschiff, Kaper, Lootsen- oder Feuerschiff ist; gleichgültig ist auch, welcher Art das Seeschiff ist, ob Dampf- oder Segelschiff, ob gross oder klein, Ostindienfahrer, Auswandererschiff, Brigg, Schooner, Kutter, Galjass, Klipper, Dreimaster; ob hölzern oder eisern, ob von Eichen- oder Föhrenholz u. s. w. Alle diese Arten werden unter dem Worte Schiff verstanden. Ist im einzelnen Falle eine besondere Art von Schiff als Träger der Interessen angegeben, so ist damit eine besondere Eigenschaft zugesagt.

Bei der Versicherung eines Schiffs (sog. Versicherung auf **Kasko**) ist, wenn nicht etwas Anderes verabredet wird, das ganze Schiff einschliesslich seines Zubehörs versichert, Weiteres aber nicht, namentlich nicht diejenigen Gegenstände oder für Beschaffung solcher Gegenstände aufgewendeten Kosten, welche lediglich für den Ge- und Verbrauch auf einer bestimmten Reise angeschafft worden sind. Dahin gehören insbesondere die sog. Ausrüstung und deren Kosten, die Heuer und in gewissem Sinne auch die Versicherungskosten, d. h. die Prämien, welche für die Versicherung des Schiffs bezahlt worden sind. Diese Gegenstände können

<sup>4)</sup> Beschluss der Kommission. Prot. VII S. 3005 ff. Richtiger wäre wohl, hier wie dort zu unterscheiden, ob jener Antheil an Fracht oder Gewinn als wirklicher Lohn (Aequivalent für die gewöhnlichen Dienste) oder als Douceur für zu erwartende ganz besondere Dienste und zum Zweck der Anspornung des Schiffers und der Mannschaft, möglichst grossen Frachtgewinn zu erzielen, zugesagt wird.

<sup>5)</sup> Seem.O. § 23. Prot. VII S. 3005.

zwar ebenfalls versichert werden, und entweder besonders oder zugleich mit dem Schiff, aber sie sind in der Versicherung des Schiffs nicht stillschweigend enthalten, sie gelten vielmehr nur dann als mit dem Schiff versichert, wenn es vereinbart ist. (Art. 800.)

Die Interessen an der Substanz des Schiffs sind nach Art und Umfang verschieden, sie können Eigenthums-, Niessbrauchs-, Gebrauchs- oder Besitzinteressen sein. Sie können Gegenstände der Seeversicherung sein, denn sie haben einen Geldwerth und werden durch einen Unfall der Seeschifffahrt dadurch ganz oder zum Theil vernichtet, dass in Folge eines Seeunfalls die Substanz des Schiffs ganz oder zum Theil vernichtet wird. Durch den Versicherungsvertrag verspricht der Versicherer dem versicherten Eigenthümer, Niessbraucher, Miether, Kommodatar, Retentionsgläubiger, ihnen denjenigen Geldwerth ihres Eigenthums, Niessbrauchs, Gebrauchs oder Besitzes zu ersetzen, der durch einen Unfall der Seeschifffahrt vernichtet werden sollte. Auch ideelle Theile dieser Interessen können versichert werden, z. B. Schiffsparten.

**2. Die Interessen an Gütern.** Unter Gütern versteht man im Seeversicherungsverkehr diejenigen körperlichen beweglichen Sachen, welche vermittelt eines Schiffs übers Meer gebracht werden sollen. Dieser Begriff ist weiter wie der der Waare, eines zum Vertauschen bestimmten und dazu fähigen Guts,<sup>6)</sup> oder der Kaufmannschaften, denn er umfasst auch Dinge zu eigenem bleibenden Gebrauche. Gegenstände der Ausrüstung eines Schiffs sind ebensowenig Güter, wie Schiffsinventarstücke. Im Uebrigen aber werden unter Gütern alle Arten von Waaren, trockene oder flüssige, verderbliche oder unverderbliche, fungible oder nichtfungible, gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber, Papiergeld, alle Arten von Werthpapieren, Wechsel, Schuldurkunden, Pretiosen, Kunstwerke der Malerei und Skulptur, Kriegsmaterial, Schiesspulver, wissenschaftliche Bücher, Manuskripte, Reiseeffekten u. s. w. verstanden. Allerdings gibt es eine Reihe von Gütern, welchen eine ganz besondere Gefährlichkeit innewohnt, deren Kenntniss den Versicherer abgehalten haben würde, eine Versicherung überhaupt einzugehen. Allein dieser Umstand berührt bloss die Anzeigepflicht der Versicherungsnehmer, er zieht aber nicht die Ungültigkeit des Versicherungsvertrages wegen Unbestimmtheit der Versicherungsobjekte nach sich.

Was oben von den Interessen an der Substanz des Schiffs und ihrer Versicherung gesagt ist, gilt ebenso auch von den Interessen an der Substanz der Güter und von ihrer Versicherung.

**3. Die Interessen an der Fracht.** Mit dem Ausdrucke Fracht bezeichnet man im Versicherungsverkehr mehrere Dinge, welche theils etwas gemeinsames haben, theils von einander verschieden sind. Sieht man von der Bezeichnung der Ladung des Schiffs als Fracht (Frachtgut, Frachtstücke) ab, so wird

a. regelmässig darunter verstanden der durch den Seefrachtvertrag dem Verfrachter (Rheder oder Unterverfrachter) gegen den Befrachter oder Destinatar erworbene Anspruch auf Transportlohn. Diese Lohnforderung kann Gegenstand

<sup>6)</sup> Vgl. oben II § 163 (S. 5).

der Seeversicherung sein, denn sie enthält ein in Geld schätzbares Interesse, und kann durch einen Unfall der Seeschifffahrt dadurch ganz oder zum Theil vernichtet werden oder erlöschen, dass in Folge eines das Schiff oder die Frachtladung treffenden Unfalls der Seeschifffahrt der Transport nicht begonnen oder vollendet wird. Das Nähere ist in der Lehre vom Seefrachtvertrag dargestellt.<sup>7)</sup> Durch den Versicherungsvertrag verspricht nun der Versicherer dem versicherten Verfrachter, ihm denjenigen Theil seiner Frachtforderung in Geld zu ersetzen, der durch einen Unfall der Seeschifffahrt zur Erlöschung gebracht werden würde. War auf die Fracht von Seiten des Befrachters eine Vorauszahlung geleistet, so kann gleichwohl die ganze ursprüngliche Frachtforderung Gegenstand der Versicherung sein, weil jene Vorauszahlung im Fall des Verlusts der Güter (sofern nicht das Gegentheil bedungen ist) zurückerstattet werden muss. (Art. 618.) Der Verfrachter kann eine oder einzelne seiner Frachtforderungen oder alle als einzelne Forderungen unter Spezialisirung derselben nach Namen der Befrachter und Destinataire, Gattung, Zahl, Gewicht, Mass und Marke der Güter und der einzelnen Frachtgelder versichern, und zwar jede einzelne Forderung als Gegenstand eines besonderen selbständigen Versicherungsvertrags, oder mehrere oder alle Forderungen als Gegenstand eines Vertrags. Er kann aber auch ohne Angabe der individuellen Frachtforderungen den Frachtverdienst einer gewissen Reise d. h. die Gesamtheit aller aus bereits abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Frachtverträgen entstandenen oder noch entstehenden Frachtforderungen als Gegenstand eines Vertrags versichern. Auch diese Gesamtheit der gegenwärtigen und zukünftigen Frachtforderungen pflegt man mit dem Worte Fracht zu bezeichnen.

Bei der Fracht unterscheidet man im Versicherungsrecht Brutto- und Nettofracht. Die durch den Transport von Gütern zu erzielenden Frachtgelder sind für den Rheder regelmässig die einzigen Revenüen des im Schiff und Schifftransportverkehr angelegten Kapitals. Ein Theil des Bruttoertrags ist zur Verzinsung desselben, ein anderer zur Ergänzung der Abnutzungen und zur Instandhaltung des Schiffs und seines Zubehörs, ein anderer Theil zur Herstellung der Betriebsmittel, Löhnung der Mannschaft, Anschaffung von Lebensmitteln, bezw. zur Bestreitung der sog. Ausrüstungskosten für die vorzunehmende Reise bestimmt. Ein letzter Theil muss der eigentliche Gewinn des Rheders sein, ein Aequivalent für seine Arbeit und Mühe. Von diesem Gesichtspunkte aus ist der gesammte Frachtverdienst aus Auslagen (Kosten) und Gewinn zusammengesetzt, und insofern kann man letzteren den Rein- oder Nettoverdienst nennen. Diese Unterscheidung ist jedoch nicht gleichbedeutend mit Brutto- und Nettofracht; letztere beruht auf Folgendem.

Zum Betrieb der Seeschifffahrt gehört nicht bloss das Schiff mit seinem Zubehör d. h. allen Gegenständen, welche zum bleibenden Gebrauche des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind, sondern auch eine Anzahl von Dingen, welche nur den Zwecken der einzelnen Reise dienen. Dahin gehört Alles, was zur

<sup>7)</sup> Vgl. oben § 41 (IV S. 212—227).

Speisung und Instandhaltung der Maschinen, zur Beleuchtung der Schiffsräume, zum Unterhalt der Mannschaft und zum Ersatz der naturgemässen Abnutzung der Betriebsmittel erforderlich ist, wie Kohlen und Maschinenöl, Brennöl, Proviant, Medikamente, Steinzeug, Tauwerk und Segeltuch, Farben, Werg, Theer, Pech und Nägel. Alle diese Dinge haben die Bestimmung, im Laufe der projektirten Reise konsumirt zu werden. Es ist selbstverständlich, dass die für ihre Anschaffung ausgegebenen Gelder, wie auch die Heuer, bei der Kalkulation der Frachtpreise als preiserhöhende Momente in Betracht gezogen werden müssen. Wenn man dann den Gewinn einer Reise berechnen will, so müssen am Gesammteträgniss der Frachten, an der Bruttofracht, vor Allem diese Ausrüstungskosten und die Heuer in Abzug gebracht werden, und man erhält die Nettofracht. Diese an und für sich merkantile Unterscheidung erhält aber eine juristische Bedeutung dadurch, dass die Ausrüstungskosten und Heuer zuweilen mit dem Schiff, gleichsam als Bestandtheile desselben, zuweilen auch besonders und als alleiniger Gegenstand versichert werden. Dass sie versichert werden können, geht daraus hervor, dass sie für den Verfrachter einen Geldwerth haben und durch einen Unfall der Seeschifffahrt verloren gehen können. Das Recht gestattet aber nicht ihre doppelte Versicherung, und eine solche würde vorliegen, wenn sie zuerst in Verbindung mit dem Schiff oder besonders und dann noch einmal stillschweigend unter der Bruttofracht versichert würden. (Art. 800.)

b. Wenn der Rheder zugleich Eigenthümer und Absender der Ladung ist (wenn Güter für Rechnung des Rheders verschifft sind, Art. 801), so kann von einer Frachtforderung selbstverständlich nicht die Rede sein. Dagegen sind für ihn mit dem Transport seiner eigenen Güter durch sein eigenes Schiff dieselben Opfer, Zinsen, Kosten und Auslagen verbunden, wie für den Verfrachter gegen Lohn, und so gut dieser ein Aequivalent für den durch sein Schiff bewirkten Transport haben muss, ebenso gut muss der Rheder-Befrachter nach kaufmännischer und rechnerischer Auffassung seinem Schiffe den verdienten Transportlohn gutbringen und der Ladung zur Last setzen. Das Gesetz gestattet die selbständige Versicherung dieses Verdienstes, der im Versicherungsverkehr ebenfalls mit dem Namen **Fracht** bezeichnet zu werden pflegt (Fracht für eigene Ladung).

c. Die **Frachtschuld** des Befrachters, der von ihm zu zahlende Transportlohn (Frachtpreis), wird im Versicherungsverkehr ebenfalls mit dem Worte **Fracht** bezeichnet. Die Lehre vom Seefrachtvertrag bestimmt, unter welchen Voraussetzungen diese Schuld zu erfüllen ist oder erlischt. Durch besondere Vereinbarung kann aber bestimmt werden, dass die Fracht ganz oder zum Theil bezahlt werden solle, selbst wenn in Folge eines Unfalls die Güter am Bestimmungsort nicht anlangen würden. In diesem Fall erleidet der Befrachter einen doppelten Verlust, den seiner Güter und den seiner Fracht, beides ohne das geringste Aequivalent. Und selbst ohne besondere Vereinbarung muss die Fracht dann bezahlt werden, wenn die Güter beschädigt oder total verdorben am Bestimmungsort anlangen. Auch hier liegt ein doppelter Verlust ohne nennenswerthen Gegenwerth vor. Der Befrachter kann sich nun auf dem Wege

der Seeversicherung den Ersatz der nutzlos geopferten Fracht versprechen lassen, und zwar in zweierlei Weise, einmal, indem er die zum Transport übergebenen Güter versichert und mittelst besonderer Vereinbarung zu dem Werth, den dieselben zur Zeit und am Ort der Abladung haben, den Betrag der Fracht hinzurechnet (Art. 803), oder indem er die Fracht allein und als selbständigen Gegenstand versichert.

4. **Die Interessen an Ueberfahrtsgeldern.** Ueberfahrtsgeld ist diejenige Geldsumme, welche der Reisende in Gemässheit des mit dem Transportunternehmer, Verfrachter, abgeschlossenen Seeüberfahrtsvertrags als Aequivalent für den vertrags- oder gesetzmässig ihm zu Theil gewordenen Transport an den Verfrachter zu zahlen hat. Es ist sonach Gegenstand der Forderung des Verfrachters und Gegenstand der Schuld des Reisenden. Die Forderung kann Gegenstand der Seeversicherung sein, denn sie kann durch einen Unfall der Seeschifffahrt dadurch ganz oder zum Theil vernichtet werden oder erlöschen, dass in Folge eines das Schiff treffenden Unfalls der Transport nicht begonnen oder vollendet wird. Das Nähere ist in der Lehre vom Ueberfahrtsvertrag dargestellt.<sup>8)</sup> Durch den Versicherungsvertrag verspricht nun der Versicherer dem versicherten Verfrachter, ihm denjenigen Theil seiner einzelnen oder mehreren, oder der Gesamtheit seiner Ueberfahrtsgeldforderungen zu ersetzen, der durch einen Unfall der Seeschifffahrt erlöschen oder verloren gehen würde.

Aber auch der Reisende kann sein Ueberfahrtsgeld versichern, um einen äquivalentlosen Verlust von sich abzuwenden. Anlass hierzu liegt für den Fall vor, dass in Folge Schiffbruchs die Passagiere in einem Nothhafen abgesetzt werden, ihre Reise auch mit einem andern Schiffe fürs Erste nicht fortsetzen können und darum genöthigt sind, nach dem Abgangshafen zurückzukehren und die Reise mit einem andern Schiffe demnächst von Neuem zu unternehmen. Ihr Verlust besteht in dem in Gemässheit Vertrags und Gesetzes nach Verhältniss der zurückgelegten zur ganzen Reise an den Verfrachter des ersten Schiffs zu zahlenden Ueberfahrtsgelde und im Rückfahrtsgelde. Oder der Reisende hat sich aus bewegenden Gründen verpflichtet, im Fall der Nichtvollendung der Reise nicht bloss das verhältnissmässige, sondern das ganze Fahrgeld zu zahlen. Der Versicherer verspricht in solchem Falle dem versicherten Reisenden den Ersatz des nutzlos geopfertem Ueberfahrtsgeldes, den Ersatz einer künftigen Geldauslage, welche letzterer nicht machen würde, wenn das Schiff die Gefahren der Seeschifffahrt bestanden hätte.

Eine andere Art der Versicherung von Ueberfahrtsgeldern ist folgende. Der Verfrachter eines Schiffes ist aus geschäftlichen Gründen zuweilen gezwungen, seinen Passagieren im Ueberfahrtsvertrag zu versprechen, sie unter allen Umständen nach dem Bestimmungshafen zu verbringen und zwar für den Fall des Untergangs des zum Transport zunächst bestimmten Schiffes durch ein anderes, sei es auch ohne Erhöhung des Ueberfahrtsgeldes. Ist nun eintretenden

<sup>8)</sup> S. oben § 45 (IV S. 233 f.).

Falls der Verfrachter genöthigt, ein anderes Schiff zu miethen oder mit einem anderen Verfrachter einen Vertrag behufs Transports seiner Passagiere vom Nothhafen nach dem Bestimmungsorte zu schliessen, so sind die von ihm hierfür zu zahlenden Ueberfahrtsgelder ein Verlust, gegen welchen er sich durch Versicherung schützen kann.<sup>9)</sup>

5. **Das Interesse an Bodmereigeldern.** Bodmereigelder sind diejenige Summe an Hauptgeld, Prämie und etwaigen Zinsen, welche der Bodmereigeber in Gemässheit des mit dem Schiffer geschlossenen Darlehns- und Verpfändungsvertrags unter ausschliesslicher Haftung der verbodmeten Gegenstände, als Schiff, Fracht oder Ladung, zu fordern hat. Als Gegenstand einer Forderung können sie Gegenstand der Seeversicherung sein, denn Forderung und Pfandrecht werden durch einen Unfall der Seeschifffahrt dadurch ganz oder zum Theil vernichtet, dass in Folge eines das Schiff und die Ladung treffenden Unfalls beide gänzlich vernichtet werden und die Fracht verloren geht, oder der übrig bleibende Werth des Schiffs und der Ladung, sowie der gerettete Theil der Fracht kleiner sind als die Bodmereiforderung. Das Nähere ist in der Lehre von der Bodmerei dargestellt.<sup>10)</sup> Durch den Versicherungsvertrag verspricht nun der Versicherer dem versicherten Bodmereigeber, ihm denjenigen Theil seiner Bodmereigelder zu ersetzen, der durch einen Unfall der Seeschifffahrt zur Erlöschung gebracht, d. h. beim öffentlichen Verkauf des Schiffes und der Ladung durch den Erlös, und bei Ueberweisung der Fracht hieraus nicht gedeckt werden würde.

Als Bodmereischuld können die Bodmereigelder nach dem Gesetze nicht Gegenstand der Seeversicherung sein. Zwar verbietet es dies nicht ausdrücklich, indem es nur sagt: Die Bodmereigelder können einschliesslich der Bodmereiprämie für den Bodmereigläubiger versichert werden (Art. 807), allein die Verhandlungen und Beschlüsse der Kommission lassen keinen Zweifel darüber, dass man mittelst dieser Fassung die Versicherbarkeit der Bodmereischuld ausschliessen wollte (Prot. VII 3086, VIII S. 4276). Und dies entspricht auch vollständig den von der Bodmerei geltenden Rechtsgrundsätzen. Denn eine persönliche Bodmereischuld gibt es nicht; es haften nur Schiff, Fracht und Ladung, für keinen der Interessenten existirt ein die Werthe seiner Objekte übersteigendes Geldinteresse, und liegt somit auch ein Grund zur Versicherung der Bodmereischuld für Niemanden vor.

6. **Die Interessen an Havereigeldern.** Unter Havereigeldern versteht man im Versicherungsverkehr mehrere Arten von Geldsummen, denen das gemeinsam ist, dass die Gelder zum Zweck der Reparatur eines nach Einleitung eines Seeunternehmens beschädigten Schiffs hingegeben werden. Verschieden sind sie bezüglich der Person des Hingebenden, des Empfängers, des Schuldners und der juristischen Natur des Hingabegeschäfts. Die gewöhnlichste Art ist das zum

<sup>9)</sup> Ueber den Fall der Versicherung von Passage- und Verwendungsgeldern Seitens des Rheders im Interesse der Auswanderer s. R.O.H.G. Entsch. VII S. 400, XVII S. 343.

<sup>10)</sup> Vgl. oben § 46 ff. (IV S. 236 ff.).

Zweck der Reparatur des Schiffs vom Schiffer bei einem Dritten aufgenommene Darlehn, mit welchem für den Darlehnsgeber ein gesetzliches Pfandrecht am Schiff und dessen Zubehör verbunden ist, mag im Uebrigen auch der Gläubiger lediglich auf sein Pfand angewiesen sein oder nebenbei auch noch den Rheder zum persönlich haftenden Schuldner haben. Das Nähere ist in der Lehre von den Schiffsgläubigern dargestellt.<sup>11)</sup>

Eine andere Art ist das vom Rheder selbst zu Reparaturzwecken aufgenommene Darlehn, wofür er selbst persönlich, und das Schiff als Pfand haftet. Wieder eine andere Art ist die Bestreitung jener Reparaturkosten aus eigenen Mitteln des Rheders. Das Gesetz hat wegen der Unmöglichkeit einer präzisen und erschöpfenden Formulirung von einer Bestimmung, in wie weit und unter welchen Verhältnissen Havereigelder versicherbar seien, Abstand genommen, und diese Frage der Beurtheilung des einzelnen Falls nach allgemeinen, und insbesondere nach den von dem Interesse geltenden Grundsätzen des Versicherungsrechts anheimgegeben. (Prot. VII S. 3092 f.) Darnach kann das zu Reparaturzwecken hingeebene Darlehn für den Geber Gegenstand der Seeversicherung sein, denn mit dem späteren Verlust des Schiffs geht entweder die ganze Forderung oder falls eine persönliche Verpflichtung des Rheders bestehen sollte, die reale Sicherheit, das Pfandrecht unter.<sup>12)</sup> Dagegen scheint mir eine Versicherung der vom Rheder zu Zwecken der Reparatur des beschädigten Schiffs ausgelegten Gelder juristisch unmöglich zu sein. Denn mit der Verausgabung dieser Gelder entsteht weder ein Forderungs- noch ein Pfandrecht, durch welche ein Rückersatz jener sicher gestellt werden soll. Sie sind definitiv verloren und in Reparaturen umgesetzt worden. Diese aber bilden einen Bestandtheil des Schiffs. Wenn der Rheder ihren Werth gegen den Verlust des ganzen Schiffs auf derselben Reise sicher stellen will, so kann er diesen Zweck nur durch eine Versicherung des Schiffs erreichen.<sup>13)</sup>

<sup>11)</sup> S. Abschn. 7 § 57 f.

<sup>12)</sup> Die Versicherbarkeit des Darlehns im Fall persönlicher Haftung des Rheders war in der Kommission bestritten. M. E. ist entscheidend, ob nach Lage der Verhältnisse die Absicht der Kontrahenten vorzugsweise auf die Sicherheit der Forderung durch Pfand und auf eine nur nebenhergehende persönliche Verpflichtung des Rheders, oder umgekehrt vorzugsweise auf letztere gerichtet war. Im ersteren Fall wird an der Versicherbarkeit nicht zu zweifeln sein, in letzterem Falle, wobei die Rücksicht auf die vom Pfand gewährte Sicherheit wenig oder gar nicht mitwirkte, fehlte es von vornherein an einem eigentlichen Interesse.

<sup>13)</sup> In der Kommission (Prot. VII S. 3009 f.) wurde die Möglichkeit und Zulässigkeit einer selbständigen Versicherung solcher Havereigelder selbst für den Fall behauptet, dass auch das ganze Schiff versichert werde, so dass hier ein Fall gültiger Uebersicherung vorliegen würde. Als Grund wurde angegeben, dass der Rheder, wenn er durch die Reparatur die Fortsetzung des Unternehmens ermögliche, zugleich die Vortheile des glücklichen Ausgangs desselben sich sichere, mithin in diesen Vortheilen einen Ersatz der Reparaturkosten finde. Um die Richtigkeit dieser Ansicht prüfen zu können, müsste man wissen, was unter den „Vortheilen des glücklichen Ausgangs“ verstanden werden soll. Sind darunter nur verstanden die Erhaltung des Werths des Schiffs und



Eine andere, im Versicherungsverkehr häufig vorkommende Art der Versicherung von Havereigeldern knüpft an folgenden Fall an. (Port. VII S. 3090 f.) Wenn ein zum Vollen versichertes Schiff auf der Reise einen Schaden erleidet, der eine Reparatur erforderlich macht, und nach Vollendung der Reparatur auf der Weiterreise ganz verloren geht, so haftet der Versicherer nicht bloss aus dem letzten Unglücksfall und bis auf Höhe der Versicherungssumme, sondern auch aus dem ersten und für den ganzen Betrag der aufgewendeten Reparaturkosten. Selbst bei den in grossem Massstab angelegten Versicherungsanstalten wird dieser Verlust als ein aussergewöhnlicher angesehen, indem die Prämie in der Regel nur nach dem einmaligen Betrag der Versicherungssumme berechnet wird. Um nun den Versicherer vor dem Verlust der die Versicherungssumme übersteigenden Schadensersatzgelder zu bewahren, pflegt aus Wohlwollen oder auf Grund einer, an einigen Plätzen bestehenden Usance der Rheder die von ihm verausgabten Reparaturkosten zum Besten des Versicherers bei einem anderen Versicherer zu versichern. Entkleidet man diesen Fall seiner Eigenschaft einer Versicherung für fremde Rechnung und nimmt den einfachen Fall an, dass der Versicherer nach Eintritt des ersten Schadens, nach vollzogener Reparatur und nach oder vor Zahlung der vertragsmässig von ihm zu ersetzenden Versicherungssumme sich den Ersatz derselben auf dem Wege der Versicherung verschaffen will, so kann dies nicht dadurch geschehen, dass er diese Summe in ihrer Eigenschaft als Havereigeld oder gezahlte bzw. geschuldete Schadensersatzsumme versichert, denn ihr rechtliches Schicksal ist von der glücklichen Ankunft oder vom Untergang des Schiffes nicht im Geringsten mehr abhängig, ihr Verlust ist vielmehr für ihn schon definitiv eingetreten, sondern nur dadurch, dass er einen dem aufgewendeten Betrag der Reparaturkosten bzw. der für den Schaden gezahlten oder noch zu zahlenden Versicherungssumme gleichkommenden Betrag der für den Fall des Untergangs des Schiffes von ihm an den Rheder zu zahlenden Versicherungssumme versichert, dass er also auf dem Wege der Rückversicherung einen Theil der noch laufenden Gefahr einem anderen Versicherer zuweist.

**7. Die Interessen an anderen Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht, Ueberfahrtsgelder oder Güter dienen.** Es sind dies Forderungen, mit welchen ein vertragsmässig oder gesetzliches Pfandrecht an jenen Gegenständen

die Gewinnung der Fracht durch glückliche Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen, so bedarf es nur der Versicherung von Schiff und Fracht, und nicht einer solchen von Reparaturkosten. Jene Ansicht könnte man vielleicht in folgender Weise rechtfertigen. Wie der Schiffer oder Rheder behufs Reparatur des beschädigten Schiffes bei einem Dritten ein Darlehn aufnehmen, und der Geber solches unter dem Titel Havereigeld unter Versicherung bringen kann, so kann der Rheder selbst als Quasidarlehnsgeber das Schiff mit dem Betrag der Reparaturkosten in seinen Büchern belasten, so dass dasselbe für ihn einen aus dem eigentlichen reellen Werth des Schiffes und dem Werth der Reparaturkosten zusammengesetzten Werth hätte. Gegen die Zulässigkeit einer solchen Konstruktion wäre am Ende nichts einzuwenden, allein ihre Richtigkeit scheidet daran, dass der so konstruirte Werth ein eingebildeter, und das den wirklichen Werth des Schiffes buchmässig überschreitende Interesse kein reales ist.

verbunden ist, oder derenhalber der Gläubiger ein Retentionsrecht ausüben kann, ja sogar alle solche, zu deren Deckung nach den Anschauungen des Verkehrs ein den Gefahren der See anvertrauter Gegenstand ausschliesslich oder doch zunächst bestimmt ist, und bei welchen eine persönliche Haftung des Schuldners entweder gar nicht eintritt, oder doch erst in zweiter Linie in Betracht kommt, weil der Gläubiger seine Befriedigung zunächst aus der sog. *fortune de mer* des Schuldners erwarten darf, und nicht so sehr mit Rücksicht auf die Zahlungsfähigkeit des Schuldners im Allgemeinen, als auf die ihm durch den der Seefahrt anvertrauten speziellen Vermögensgegenstand gewährte Sicherheit kreditirt hat.<sup>14)</sup>

Zu diesen Forderungen gehört auch der Vorschuss, den ein Mitrheder für einen Mitrheder geleistet hat, um die Ausgaben der Rhederei zu decken.<sup>15)</sup>

8. **Das Interesse am imaginären Gewinn.** Unter imaginärem Gewinn versteht das Gesetz den von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwarteten Gewinn. Diese Ankunft ist Vorbereitung und Voraussetzung, und die Quelle des Gewinns irgend ein geeignetes mit Dritten bereits abgeschlossenes oder jetzt erst abzuschliessendes Rechtsgeschäft. Regelmässig ist es das Kaufgeschäft, mittelst dessen durch Umsatz der Güter gegen Geld Gewinn erzielt zu werden pflegt. Doch kann es auch Tausch oder Miethen sein. Dahin gehört auch der Gewinn aus Einnahmen, die der Besitzer besonderer Arten von Sachen durch Vorstellung oder Ausstellung derselben vor dem Publikum auf seinen Rundreisen zu erzielen hofft. Es ist gleichgültig, ob das Rechtsgeschäft im Bestimmungshafen oder an einem, selbst weit entfernten Binnenort geschlossen und vollzogen wird, und ob in letzterwähntem Falle die Vor- und Ausstellungen an wenigen oder vielen Orten erfolgen und kürzere oder längere Zeit in Anspruch nehmen sollen. Gewinn ist jedoch nur derjenige Theil des Kaufpreises oder des Werths des eingetauschten Gegenstandes oder der sonst erzielten Erlöse, der nach Abzug aller auf die Herstellung der durch jene Rechtsgeschäfte übernommenen Leistungen verwendeten Geldwerthe sich ergeben wird, der Nettogewinn. Ein „erwarteter“ ist der Gewinn nur dann, wenn mit dem Transport der Güter vom Abgangshafen nach dem Bestimmungsort der ernstliche Anfang gemacht worden ist, und wenn nach der Technik des Verkehrs bei regelmässiger Ausführung der Seeunternehmung am Bestimmungsort ein Gewinn überhaupt erzielt werden kann. Gewinne, die nur in der trügerischen Phantasie des Unternehmers existiren, sind ebenso ausgeschlossen, wie Gewinne, die einem raschen Wechsel der Konjunkturen unterliegen oder von der Dauer einer aussergewöhnlichen Konjunktur erhofft werden. Letztere können als objektiv existirende Interessen nicht angesehen werden. Denn wenn auch eine Seeunternehmung mit Rücksicht auf einen im überseeischen Hafen in Folge

<sup>14)</sup> Prot. VII S. 3132 f. R.O.H.G. XIV S. 133, XV 115 f.

<sup>15)</sup> Art. 467: „Auch wenn ein Pfandrecht an der Schiffspart des Mitrheders nicht erworben ist, wird durch den Vorschuss ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitrheder begründet.“ Vgl. Lewis a. a. O. I. S. 60, II S. 185.

mannigfacher Konjunkturen momentan sehr gesteigerten Preis und mit Rücksicht darauf, dass das mit der Waare geladene Schiff nach menschlicher Berechnung zu einer gewissen Zeit und zwar noch zur Zeit der Herrschaft der Preissteigerung im Bestimmungshafen ankommen werde, eingeleitet wird, so sind doch die Voraussetzungen für die Dauer der aussergewöhnlichen Preissteigerung und für eine ganz normale Ankunftszeit des Schiffs in jedem Falle so schwankend, und Steigen und Fallen des Preises von Tag zu Tag solchen Zufälligkeiten unterworfen, dass der gehoffte Gewinn jeder sicheren thatsächlichen Basis entbehrt.<sup>16)</sup>

Der wirklich erwartete Gewinn kann Gegenstand der Seeversicherung sein, denn er enthält ein in Geld schätzbares Interesse, und kann durch einen Unfall der Seeschifffahrt dadurch ganz oder zum Theil vereitelt werden, dass die Güter in Folge eines sie treffenden Unfalls der Seeschifffahrt am Bestimmungsort überhaupt nicht oder nicht in der bestimmten Zahl oder in beschädigtem Zustande ankommen. Durch den Versicherungsvertrag verspricht der Versicherer dem Versicherten, ihm denjenigen Theil seines erhofften Gewinns zu ersetzen, der durch einen Unfall der Seeschifffahrt vereitelt wird.

9. **Die Interessen an der zu verdienenden Provision.** Unter Provision versteht man die Vergütung, welche ein Kommissionär oder Geschäftsführer für die Besorgung fremder Geschäfte zu fordern berechtigt ist. Im Seeversicherungsverkehr ist sie die für Besorgung überseeischer Geschäfte gegebene, die frühestens mit der Ankunft des Schiffs oder der Ladung im Bestimmungshafen verdient wird. Geht die Ladung in Folge eines Seeunfalls unterwegs unter, so verliert der Kommissionär den in der Provision enthaltenen Geldwerth, und kann denselben daher zur Vermeidung dieses Verlusts unter Versicherung bringen.<sup>17)</sup>

10. **Das Interesse an der vom Versicherer übernommenen Gefahr.** Durch den Seeversicherungsvertrag verspricht der Versicherer dem Versicherten den Ersatz eines Vermögensnachtheils, der in Folge eines Schiff oder Ladung treffenden Unfalls der Seeschifffahrt diesem erwachsen sollte, durch Zahlung der Versicherungsgelder. Seine Schuld ist eine bedingte. Sein Interesse besteht darin, dass die Bedingung nicht eintrete, dass die Schuld somit nicht zur Entstehung gelange. Dieses Interesse kann Gegenstand einer weiteren, der Rückversicherung sein, indem der Rückversicherer dem rückversicherten Versicherer verspricht, ihm diejenigen Versicherungsgelder zu ersetzen.

<sup>16)</sup> Vgl. die Entsch. der Hamburger Gerichte in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 234 ff.

<sup>17)</sup> Ein ähnliches Interesse ist das am Ewerführer- und Arbeitslohn, der mit der Ausladung eines im Bestimmungshafen angekommenen Schiffs verdient wird. Objektiv existirt es nur dann, wenn der Dienstvertrag geschlossen ist, und das betreffende Schiff seine Reise nach dem Bestimmungshafen bereits angetreten hat. Gegen den durch den Untergang des Schiffs auf der Reise eintretenden Verlust des Lohns kann Versicherung genommen werden. Entsch. des O.A.G. Lübeck (Kierulff, Samml. 1867) in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 329 ff.

die er seinem Versicherten gegenüber zu zahlen verpflichtet wird. Der Rückversicherungsvertrag ist ein ganz selbständiger Vertrag, für welchen nur die zwischen dem Rückversicherten und Rückversicherer, nicht aber die im ersten Versicherungsvertrag getroffenen Bestimmungen massgebend sind, es sei denn, dass deren Uebernahme in dem Rückversicherungsvertrag vereinbart wäre, und ebenso tritt der Rückversicherer nicht an die Stelle des Versicherers gegenüber dem ersten Versicherten.<sup>18)</sup>

<sup>18)</sup> Entsch. des O.A.G. Lübeck (Kierulff a. a. O.) in Goldschmidts Zeitschr. a. a. O. S. 241 ff. Lewis a. a. O. II S. 186 ff.

## IV. Gefahren der Seeschiffahrt. Unfälle.

### § 64.

Seeschiffahrt ist die unter der Leitung eines Schiffers stehende, die bewegenden Kräfte des Meeres, Windes oder Dampfes benutzende und die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Meere bezweckende Thätigkeit eines Schiffs. Die Zwecke der Beförderung (des Transports) bezw. der einzelnen Fahrten eines Schiffs sind verschieden, es gibt Fahrten zum Vergnügen, zu wissenschaftlichen Zwecken, zur Probe der Tüchtigkeit des Schiffs, Fahrten zum Zwecke des Truppentransports, des Fischfangs, der Beförderung des Waarenhandels und der Gewinnung von Fracht- und Ueberfahrtsgeldern. Letzterer ist im Verkehr der seefahrenden Völker der am häufigsten bethätigte, er ist es so häufig, dass man unter dem blossen Ausdruck „Seeschiffahrt“ vorzugsweise das auf Geldgewinn abzielende Gewerbe des Seetransports versteht. Gefahren der Seeschiffahrt sind dann diejenigen Gefahren, welchen die Seeschiffahrt überhaupt unterliegt, welche also die Leitung des Schiffers, die Benutzung der Bewegungskräfte und den Transport unmöglich machen, hindern oder erschweren und damit einen Werthverlust herbeiführen. Unter den Gefahren selbst sind aber nicht alle nachtheiligen Ereignisse zu verstehen, welche beim Betrieb der Seeschiffahrt überhaupt eintreten können, sondern

1. nur eigentliche **Unfälle**, Ereignisse, die, von gewissen der Seeschiffahrt feindlichen Kräften erzeugt werden. Der Wind ist als solcher keine feindliche, sondern eine nützliche, fast unentbehrliche Kraft; nur als Sturm, der das Meer peitscht und aufwühlt, das Schiff hin und her wirft, die stärksten Masten knickt und die festesten Segel zerreisst, wird sie verderbenbringend. Die zum ordnungsmässigen und gewöhnlichen Betrieb der Seeschiffahrt gemachten Verwendungen und vorgenommenen Handlungen, welche eine Vermögensverminderung zur Folge haben, wie der Verbrauch von Kohlen zum Zweck der Speisung der Maschinen, sind ebensowenig gefährliche Ereignisse, wie das Zerreißen abgenutzter Segel oder das Zerbrechen morscher Masten in Folge gewöhnlichen Windes, oder der Verlust ausgeleierter Ketten und das Brechen der Ankerflügel auf gewöhnlichem Grunde. Jeder Schaden an Schiff oder Zubehör, welcher nur eine Folge der Abnutzung des Schiffs im gewöhnlichen Gebrauch ist, oder nur durch

Alter, Fäulniß oder Wurmfrass verursacht wird, ist für das Schiff selbst kein gefährliches Ereigniss. Und für die Güter sind die während der projektirten Reisezeit eintretenden nothwendigen Folgen ihrer natürlichen Beschaffenheit, wie innerer Verderb, Faulen, Modern, Schimmeln, Zehren, Trocknen, Rosten, Oxidiren, Schmelzen, Schwinden und gewöhnliche Leakage, oder der Verderb durch Ratten oder Mäuse keine gefährlichen Ereignisse, weil dort die überall gleichen natürlichen Eigenschaften der Körper überall gleiche Körperveränderungen oder Gewichtsverminderungen zur nothwendigen Folge haben, und hier die Aufbewahrung geniessbarer Objekte in geschlossenen Räumen wie überall das gewöhnliche Ungeziefer anzieht, und somit alle diese Ereignisse die mehr oder weniger unvermeidlichen und in die Kalkulation des Preises aufzunehmenden Folgen des gewöhnlichen Betriebs der Seeschifffahrt sind. Wird jedoch der Aufenthalt der Güter auf der See gegen den Willen ihres Eigenthümers durch ein wirklich gefährliches Ereigniss verlängert, so erscheinen jene in Folge dieser Verlängerung eintretenden Ereignisse als Wirkungen dieses gefährlichen Ereignisses und somit selbst als wirkliche Unfälle (Art. 825 Nr. 2. 3).

Die Zahl der möglichen Gefahren oder der eigentlichen Unfälle der Seeschifffahrt ist unbegrenzt. Bei jedem Unfall sind drei Theile zu erkennen: **Ursache, Objekt, Wirkung.** Die **Folge eines Unfalls** für das Vermögen des Interessenten ist ein Werthverlust. Das Gesetz gebraucht für jenen ersten Theil den Ausdruck: **Ursache**, für die Thätigkeit der ursächlichen Kraft insbesondere die Ausdrücke: **verursachen, veranlassen**; für die Unfallwirkung die Ausdrücke: **Beschädigung, Verlust**; für die Unfallfolge den Ausdruck: **Folge des Unfalls**; und für Unfallwirkung und Unfallfolge, dem gewöhnlichen Sprachgebrauch entsprechend, den Ausdruck: **Schaden**.

Im Wesentlichen zerfallen die Unfälle in zwei Gattungen; sie sind entweder **Elementarereignisse**, wie Beschädigung durch Eindringen des Seewassers, Strandung, Schiffbruch, Sinken, Ansegelung, Zerstörung durch Feuer, Explosion, Blitz, Erdbeben, Beschädigung durch Eis u. s. w., oder geradezu **menschliche Handlungen**. Die Ursache der ersteren sind entweder lediglich Naturkräfte, wie Sturm und schweres Wetter, Blitz, Erdbeben, oder menschliche Handlungen, welche absichtlich oder unabsichtlich Naturkräfte hervorrufen oder leiten, wie Brandstiftung, Lösungsversuche mit Spiritus oder Petroleum, absichtliches Lenken des Schiffs auf Felsen durch den Steuermann, Stossen eines Lecks, um Seewasser eindringen zu lassen. Die Verbindung von Unfallsursachen kann eine sehr mannigfaltige sein. Das aus Nachlässigkeit eines Passagiers auf dem Schiff ausgebrochene Feuer wird durch den herrschenden Sturm vergrößert, und bewirkt eine Oeffnung des Schiffs, durch welche Seewasser eindringt. Dieses zerstört und verdirbt einen Theil der Ladung, bei den Pumpversuchen wird ein anderer Theil der Ladung beschädigt, in Folge der übermässigen Anstrengungen brechen die Pumpen, es müssen neue Ausgänge und Oeffnungen geschlagen werden u. s. w. So sind ganze Reihen von Unfällen denkbar, Ketten von Ursachen und Wirkungen, wobei jede Wirkung zugleich die Ursache anderer Unfälle wird, und reine Elementarereignisse mit

solchen durch menschliche Handlungen hervorgerufenen abwechseln. Die Wirkungen der Elementarunfälle auf Schiff oder Ladung als Objekt sind hinsichtlich ihres Umfangs verschieden, sie bestehen entweder in gänzlicher Vernichtung der Substanz, wie Verbrennen und Versinken, oder in theilweiser Zerstörung der Substanz, wie Zerbrechen der Masten, Zerreißen der Segel, Zertrümmerung einzelner Theile des Schiffskörpers beim Zusammenstoß, Seewurf eines Theils des geladenen Getreides, oder in einer nachtheiligen Veränderung der Beschaffenheit des Objekts, wie Verderb oder Verschlechterung des Getreides durch eingedrungenes Seewasser.

Die zweite Gattung der Unfälle sind menschliche Handlungen; sie können ausgehen von der Staatsgewalt oder Privaten, von dem Schiffer, der Schiffsbesatzung, den Passagieren oder andern Personen, und erlaubte oder unerlaubte, Rechtsgeschäfte oder Delikte sein. Die Unfallsursache ist der Wille der Handelnden, der wohl auch von einem Elementarereigniss hervorgerufen sein kann, wie der Seewurf im Falle der Noth oder die durch Sturm veranlasste Abweichung von der Reiseroute. Die Unfallwirkung ist hier wie dort eine die Substanz des Schiffes oder der Ladung ganz oder theilweise zerstörende oder eine die Beschaffenheit des Objekts verändernde. Allein weit häufiger besteht sie bloss in der gänzlichen oder zeitweisen Entziehung des Besitzes und der faktischen Disposition des Eigenthümers von Schiff oder Ladung, wie Raub, Diebstahl, Konfiskation, Arrest, Seewurf; oder unter Schonung der Substanz und Qualität des Objekts und des Besitzes und der Disposition des Eigenthümers über Schiff und Ladung in der Belastung der letzteren mit einem Pfandrecht wegen einer vom Schiffer zu bestimmten Zwecken kontrahirten Darlehensschuld. Diese Unfälle sind im Besonderen:

a. Handlungen einer kriegführenden Macht,<sup>1)</sup> der Staatsgewalt im Kriege (die Gefahr des Kriegs), und bestehen in der während eines Kriegs erfolgenden Wegnahme (Aneignung), Kondemnation, Konfiskation oder Zerstörung und Beschädigung feindlichen Privateigenthums durch Kriegsschiffe, Kaper oder Landstreitkräfte, in der Plünderung durch Kaper, in der Blockade feindlicher Häfen und damit bewirkter Verhinderung des Antritts, der Fortsetzung oder Beendigung der Reise, und in den Schäden, welche die Vertheidigung des angegriffenen Schiffes gegen die feindliche Macht diesem selbst zufügte.

b. Verfügungen von hoher Hand, d. h. Handlungen der Staatsgewalt im Frieden gegenüber Fremden oder eigenen Unterthanen; dieselben bestehen in der Wegnahme (Aneignung), Zerstörung oder Beschädigung von Schiff oder Ladung, in einem Arrest, d. h. vorläufiger Anhaltung, in einem Verbot der Ab- oder Einfahrt, und können geschehen in der Absicht, eine Repressalie auszu-

<sup>1)</sup> Ueber das Wesen der kriegführenden Macht s. Perels, Das internationale öffentliche Recht der Gegenwart. 1882. § 92. — Ob die Handlungen den anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts oder den, den ausführenden Organen ertheilten Instruktionen entsprechen oder widerstreiten, ist gleichgültig. — Die Handlungen nicht autorisirter Angehörigen der kriegführenden Macht sind nicht Handlungen dieser. Lewis a. a. O. S. 324.

üben gegen einen andern Staat für eine von diesem einem diesseitigen Unterthanen oder dem diesseitigen Staate zugefügte Ungerechtigkeit, oder in der Absicht, die gegen oder ohne Entgelt zwangsweise abgetretenen Objekte (Schiff, Waaren, Munition, Lebensmittel) zu eigenem Bedarf zu gebrauchen, oder in der Absicht, durch Vernichtung von Schiff oder Ladung die Ausbreitung ansteckender Krankheiten (Pest, Seuchen) zu verhüten.

c. Erlaubte Handlungen des Schiffers, wie die von demselben zum Zweck der Fortsetzung der Reise gesetzlich vorgenommene Verbodmung oder Verfügung über die Ladung durch Verkauf oder Verwendung (Art. 507—510, 734).

d. Die zum Schutz eines angeblich gefährdeten Rechts von Seiten eines Dritten beantragten und erwirkten exekutorischen Massregeln, durch welche dem Eigenthümer die freie Disposition über Schiff oder Ladung entzogen wird, wie Pfändung, dinglicher Arrest und die verschiedenen Anordnungen einstweiliger Verfügungen.

e. Widerrechtliche Handlungen Dritter, wie Diebstahl, Seeraub, Plünderung und sonstige Gewaltthätigkeiten.

f. Widerrechtliche Handlungen einer Person der Schiffsbesatzung, (Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens) mag Absichtlichkeit oder Fahrlässigkeit die Ursache sein, wie Veruntreuung der Ladung, Diebstahl, schuldvolles Zusammenstossen mit einem andern Schiffe.

2. Ein an sich gefährliches Ereigniss ist es rechtlich nicht, wenn es durch die ordnungswidrige Beschaffenheit des davon betroffenen Materials verursacht wird. Erstes Erforderniss der Seeschifffahrt ist, dass Schiff und Ladung in einem betriebsfähigen und betriebssicheren, transportfähigen und transportsicheren Zustande in die See gesendet werden. Ein Schiff, das ohne Maschinen oder als Wrack aus dem Hafen hinausgezogen wird, ist kein Schiff, seine Bewegungen sind keine Fahrt, es ist seeschiffahrtsunfähig. Waaren, die gar nicht oder mangelhaft verpackt sind, und deswegen den unvermeidlichen Stößen bei der Bewegung des Schiffs nicht widerstehen können, sind keine Ladung. Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt ist, und dass die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind (Art. 480). Wird daher durch den Mangel der Seetüchtigkeit ein nachtheiliges Ereigniss herbeigeführt (verursacht), z. B. das Stranden des Schiffs in Folge ungenügender Segel oder Bemannung, Anlaufen eines Nothhafens wegen ungenügender Verproviantirung,<sup>2)</sup> oder Eindringen von Seewasser in Folge einer fehlerhaften Konstruktion des Schiffs oder seiner einzelnen Theile,<sup>3)</sup> so ist dasselbe für das Schiff kein gefährliches Ereigniss, und ebenso ist es für die Waare kein gefährliches Ereigniss, wenn sie in Folge ihrer

<sup>2)</sup> Entsch. des O.A.G. Lübeck (Kierulff, Samml. 1868) in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 246 f.

<sup>3)</sup> Entsch. der Hamburger Gerichte in Goldschmidts Zeitschr. a. a. O. S. 234 f.



mangelhaften Verpackung und der dadurch bewirkten Transportunfähigkeit oder Transportunsicherheit von einer schädigenden Gewalt betroffen wird (Art. 825 Abs. 1 u. 3).

3. Ein an sich gefährliches Ereigniss ist es rechtlich nicht, wenn es durch ein Verschulden des Versicherten oder seines Stellvertreters verursacht ist. Das Recht schliesst eine Seeverversicherung gegen eigene schuldvolle nachtheilige Handlungen oder Unterlassungen aus, und gestattet nur eine Versicherung gegen zufällige Ereignisse, Unfälle. Es fordert, dass der Versicherte als ordentlicher Rheder, Verfrachter, Ladungseigenthümer oder sonstiger Interessent alle Sorgfalt anwende, damit der Zweck der Seeschifffahrt, wohlbehaltene Ankunft von Schiff und Ladung am Bestimmungsort, erfüllt werde. Verschulden ist rechtswidrige Absichtlichkeit, Leichtfertigkeit oder Nachlässigkeit. Die Grenze zwischen Schuld und Zufall ist zuweilen schwer zu erkennen, namentlich da, wo im Fall einer Gefahr sofortiges Handeln geboten und wenig oder gar keine Zeit zum Prüfen, Ueberlegen und Bereden mit Andern gegeben ist.

Dem Verschulden des Versicherten steht das seiner Stellvertreter, wozu bei der Versendung von Gütern auch der Ablader, Empfänger und Kargadeur in dieser ihrer Eigenschaft zu rechnen sind, gleich (Art. 825. pos. 4).

**Anfang und Ende der Seeschifffahrt.** Es gibt Gefahren, welche der Seeschifffahrt eigenthümlich sind, wie Stranden, Sinken, Schiffbruch; andere, welche nur Geschäfte des festen Landes treffen, wie Hagelschlag, der die Ernte vernichtet, und wieder andere, welche dort und hier schädigend wirken können, wie Sturm, Feuer, Diebstahl, Arrest, Verfügung von hoher Hand. Um beurtheilen zu können, ob letztere Unfälle Gefahren der Seeschifffahrt oder Gefahren des festen Landes seien, ist Anfang und Ende der Seeschifffahrt festzustellen. Dies ist nicht gleichbedeutend mit Anfang und Ende der im einzelnen Fall vom Versicherer übernommenen Gefahr, denn mit deren vertragsmässiger Bestimmung wird nur die Versicherungszeit begrenzt; hier aber soll die Qualität eines Unfalls, ob Unfall der Seeschifffahrt oder des festen Landes, ermittelt werden. Nur die in das zeitliche Gebiet der Seeschifffahrt fallenden Unfälle sind Gefahren der Seeschifffahrt, die ausserhalb desselben sich ereignenden sind es nicht; und wenn gegen letztere eine Versicherung genommen ist, so mag sie wohl gültig sein, allein sie ist nicht eine Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt und es kommen mithin auch die Bestimmungen des Seeverversicherungsrechts als solche nicht zur Anwendung.

Seeschifffahrt ist nicht identisch mit Seereise, „mit der Bewegung des Schiffs und der Ladung von einem Hafen zum andern,“ ihren Anfang und ihr Ende bildet daher auch nicht das Lichten und Fallen der Anker. Nach der oben gegebenen Begriffsbestimmung ist die Seeschifffahrt die unter der Leitung eines Schiffers stehende, die bewegenden Kräfte des Meeres, Windes oder Dampfes benutzende und die Beförderung von Personen oder Gütern übers Meer bezweckende Thätigkeit eines Schiffs. Unter dieser Thätigkeit ist nicht gerade eine fortwährende Bewegung, sondern die bestimmungsmässige Eigenschaft des

Schiffs, zum Zweck des Transports von Personen und Gütern unter Leitung des Schiffers und unter Benutzung der Kräfte des Meeres, Windes oder Dampfes thätig zu sein, zu verstehen. Die Seeschifffahrt beginnt für das Schiff in dem Moment, in welchem es vom Rheder hierzu bestimmt und körperlich soweit hergestellt ist, dass es der Beförderung von Personen oder Gütern dienen kann. Der Betrieb der Seeschifffahrt endet für das Schiff in dem Moment, in welchem ihm entweder der Eigenthümer eine andere Bestimmung gegeben hat, oder es körperlich so verändert ist, dass es zur Beförderung von Personen oder Gütern übers Meer überhaupt nicht mehr dienen kann. Daher kann ein neugebautes, dem Betrieb der Seeschifffahrt noch nicht übergebenes Schiff ebensowenig, wie ein zur Schifffahrt unbrauchbar gewordenes, und zur Magazinirung von Waaren im Hafen bestimmtes Schiff Gegenstand einer Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt sein. Ist aber einmal ein Schiff dem Betrieb der Seeschifffahrt übergeben, so verliert es diese Eigenschaft nicht durch die natürlichen Zustände der Ruhe vor, während oder nach der einzelnen Reise, also z. B. nicht während der Zurüstung oder der Einnahme von Ladung, auch nicht während seiner Ruhe im Winterhafen oder während der Dauer der Reparaturarbeiten, die gedachte Eigenschaft des Schiffs wird vielmehr durch die ihm gegebene Bestimmung, nach Beendigung jener Pausen wieder in den Dienst einzutreten, aufrecht erhalten.

Gegenstände des Transports sind Personen und Sachen, und insofern nehmen sie an der Seeschifffahrt Theil. Für die Güter beginnt die Seeschifffahrt in dem Momente, in welchem sie vom Eigenthümer zur Beförderung über die See bestimmt und hierauf in ein solches körperliches Verhältniss zum Schiff gesetzt sind, dass sie von demselben übers Meer befördert werden können. Dies ist aber die Zeit der Verbringung der Waaren oder Güter an den Ladeplatz, die Zeit der Abladung auf dem Quai, die Zeit, zu welcher diese Objekte schon als **Ladung** eines bestimmten Schiffs angesehen werden können. Die Seeschifffahrt endet in dem Moment, in welchem die Waaren oder Güter im Bestimmungshafen ans Land gebracht und vom Schiffer entweder dem Empfänger übergeben oder gerichtlich bezw. in anderer sicherer Weise niedergelegt sind. Wird eine Waare, welche von einer Binnenstadt nach einem Seehafen und von hier nach einem überseeischen Hafen befördert werden soll, selbst nach abgeschlossenem Seefrachtvertrag schon vor ihrer Abreise von der Binnenstadt versichert, und während des Landtransports auf der Eisenbahn oder dem Abladefuhrwerk und vor ihrer Ankunft am Abladeplatz durch Feuer zerstört, so kommen die Grundsätze der Seeversicherung nicht zu direkter Anwendung. Ist sie aber am Quai abgeladen, vom Schiffer in Empfang genommen und harret sie der Einladung ins Schiff, so ist der zwischen diesem und dem Momente ihres Scheidens vom Lande eintretende Unfall ein Unfall der Seeschifffahrt und nicht des festen Landes. Ist sie ferner der Seeschifffahrt einmal übergeben, so verliert sie diese ihre Eigenschaft nicht dadurch, dass sie in einem Noth- oder Zwischenhafen zeitweilig ans Land, in ein Magazin oder auf eine Landtransportanstalt gebracht wird, wenn nur die Absicht der Interessenten dahin geht, sie nach Beseitigung

der bestehenden Hindernisse wieder übers Meer nach dem Bestimmungshafen zu verbringen.

Aus dem Begriff der Seeschifffahrt ergibt sich, dass dieselbe nicht erst in dem Moment beginnt, in welchem der Kiel des Schiffs eigentliches Seewasser durchschneidet. Ein Betrieb der Seeschifffahrt findet vielmehr auch auf Flüssen statt, jedoch nur als Anfang oder Ende der Schifffahrt und einer Seefahrt als Hauptsache. Die Schiffe, welche von Hamburg oder Antwerpen nach England gehen, betreiben Seeschifffahrt, und ein auf der Elbe oder Schelde sie treffender Unfall ist nach den von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt geltenden Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen.