

Bundesblatt

104. Jahrgang

Bern, den 28. Februar 1952

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Potitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6184

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge

(Vom 22. Februar 1952)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge mit folgender Botschaft vorzulegen.

Erster Teil

Einleitung

A. Historischer Überblick

Obschon das Recht der Schweiz, die Meere zu befahren, nicht bezweifelt werden kann, hat sich unser Land während mehr als 75 Jahren gescheut, das Problem einer Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge zu lösen. Zu verschiedenen Malen von Privatleuten aufgeworfen, wurde das Problem zum erstenmal von den Behörden durch eine Botschaft des Bundesrates vom 25. November 1864 aufgegriffen, die aber praktisch öhne Folge geblieben ist. Von neuem stellte sich das Problem, diesmal im allgemeinen Interesse, vor 1940, als die Schwierigkeiten unserer Landesversorgung wuchsen, weil die internationalen Ereignisse uns nicht mehr erlaubten, die nötige Tonnage aufzutreiben und weil die im Dienste unseres Aussenhandels fahrenden ausländischen Seeschiffe dem Zugriff der Kriegführenden ausgesetzt waren.

Während der ersten drei Jahre des ersten Weltkrieges begegnete die Versorgung unseres Landes mit überseeischen Gütern keinen allzu grossen Schwierigkeiten. Erst 1917 änderte sich die Lage. Es wurde immer schwerer, Fracht-



raum zu finden, und die Rationierung musste eingeführt werden. Deutschland, welches sich zuerst geweigert hatte, Geleitscheine für die noch zu unserer Verfügung stehenden amerikanischen Schiffe auszustellen, gewährte ihnen freie Durchfahrt auf bestimmten Routen, unter der Bedingung, dass sie deutlich gekennzeichnet wurden.

Im Sommer 1918 charterten einige Schokoladefabriken mehrere Schiffe, die zum Teil der «Zentrale für auswärtige Transporte» zur Verfügung gestellt wurden. Ende 1918 wurde die «Schweizerische Seetransportunion» mit einem Kapital von 60 Millionen Franken, wovon der Bund die Hälfte übernahm, gegründet. Diese Gesellschaft befasste sich mit dem Betrieb von Schiffen unter ausländischer Flagge. Wegen der allgemeinen Umstände und unserer geringen Erfahrung blieben indessen die auf die «Union» gesetzten Hoffnungen unerfüllt.

Der Waffenstillstand von 1918 machte unsern Schwierigkeiten nicht sofort ein Ende. Immerhin versprachen die Vereinigten Staaten und Grossbritannien Ende Januar 1919, der Schweiz monatlich 60 000 Tonnen Tragkraft zu überlassen; dabei war es uns nicht erlaubt, bis zum September des gleichen Jahres anderweitige Transportmöglichkeiten zu suchen bzw. zu benützen.

Von 1919 an verbesserte sich unsere Versorgungslage, und die Schweiz wurde wieder Nutzniesser der zwischen den Handelsflotten auflebenden Konkurrenz; Marseille, Genua, Triest, Rotterdam, Hamburg wollten von neuem möglichst grosse Teile unseres Aussenhandelsverkehrs an sich ziehen, und die Ankaufsbedingungen enthoben uns häufig jeder Sorge um die Beschaffung der Tonnage.

Obschon die Hindernisse auf internationalem Gebiet nach dem Kriege von 1914–1918 weggefallen waren, verweigerte der Bundesrat im Jahre 1923 einer Schifffahrtsgesellschaft die Bewilligung zur Führung der Schweizerflagge auf ihren Schiffen, und noch am Vorabend des zweiten Weltkrieges wiesen die Bundesbehörden den Plan eines bekannten Unternehmens, welches sich die Schaffung einer schweizerischen Flotte zum Ziele setzte, zurück. Bei diesen Entscheiden waren vor allem Gründe politischer Natur sowie das Fehlen einer entsprechenden schweizerischen Gesetzgebung massgebend.

Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges waren daher auf dem Wege zur Lösung des Problems einer schweizerischen Seeschifffahrt keine wesentlichen Fortschritte erzielt worden. Allerdings hatten die wichtigsten Staaten, die als mögliche Teilnehmer an einem zukünftigen Konflikt in Frage kamen, der Schweiz gegenüber vor 1939 die Zusicherung abgegeben, die von ihr gecharterten Schiffe nicht zu beschlagnahmen und deren Immunität zu gewährleisten, sofern sie ausschliesslich im Dienste unserer Landesversorgung fahren würden. Unsere Nachbarländer waren bereit, uns ihre Häfen zur Verfügung zu stellen, und nachdem das Kriegs-Transport-Amt 15 griechische Schiffe für die Kriegsdauer gechartert hatte, konnte angenommen werden, unter den gegebenen Umständen sei die beste Lösung getroffen.

In der Tat entwickelte sich das Problem unserer Zufuhren bis Mitte 1940 mehr oder weniger zufriedenstellend. Die osteuropäischen Länder wurden für

uns zu wichtigen Lieferanten. Die Lage änderte sich aber unvermittelt, als Frankreich besetzt wurde und der Konflikt sich auf den Balkan sowie auf die Sowjetunion ausweitete. Das Mittelmeer war für griechische Schiffe von nun an gesperrt; ebenso konnten die jugoslawischen Einheiten, die wir nach dem Eintritt Griechenlands in den Krieg gechartert hatten und die uns im übrigen ebenfalls gute Dienste leisteten, nicht mehr ins Mittelmeer einfahren.

B. Einführung der schweizerischen Seeschifffahrt

Angesichts dieser Situation legten sich die Bundesbehörden darüber Rechenenschaft ab, dass die Schaffung einer unter Schweizerflagge fahrenden Flotte noch die einzige Möglichkeit war.

Die hierfür unbedingt notwendigen rechtlichen Grundlagen wurden in grosser Eile — in wenigen Wochen — unter der sachkundigen Leitung des inzwischen verstorbenen Herrn Robert Haab, Professor an der Universität Basel, geschaffen. Der vom Bundesrat auf Grund seiner ausserordentlichen Vollmachten erlassene Beschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge enthält 76 Artikel und wurde in der Folge noch durch den Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute und verschiedene zusätzliche Bestimmungen ergänzt.

Ohne die Fertigstellung dieses rudimentären Seerechtes abzuwarten, hatten der Bund sowie einzelne Privatunternehmen einige Frachtschiffe erworben, welche nach dem 9. April 1941 in Basel, ihrem Registerhafen, registriert wurden. Alle diese Schiffe, für welche hohe Preise bezahlt werden mussten, und von denen einige alt und langsam waren, wurden während der Dauer des Konfliktes vom Bund betrieben. Unbesehen ihres Alters und ihres Zustandes haben sie uns unschätzbare Dienste geleistet. Heute besitzt die Eidgenossenschaft keine eigenen Schiffe mehr. Dagegen wird die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge von rund 15 privaten Unternehmen ausgeübt.

C. Die Frage der Beibehaltung einer schweizerischen Seeschifffahrt

Man konnte sich fragen, ob die während des Krieges unter dem Drucke unserer wirtschaftlichen Schwierigkeiten eingeführte Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge auch nach Rückkehr normaler Verhältnisse weiter bestehen oder ob sie nur im Hinblick auf eventuelle neue internationale Komplikationen beibehalten werden sollte. Das Eidgenössische Politische Departement, das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement, die Eidgenössische Transportkommission, der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins und der Verband schweizerischer Seereedereien sprachen sich für die Beibehaltung der Schweizerflagge zur See aus. Auch die nationalrätliche Vollmachtenkommission kam in einem ihrer Berichte zum Schluss, dass es nicht angezeigt wäre, die schweizerische Seeschifffahrt, deren Einführung man während 75 Jahren erwogen hatte, wieder fallen zu lassen. Der Bericht dieser Vollmachtenkommission wurde vom Nationalrat am 25. März 1946 ohne Diskussion ge-

nehmigt. Sicher ist, dass aus einer schweizerischen Seeschifffahrt dauernde Vorteile gezogen werden können. Sie verringert unsere wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit vom Ausland. Das Bestehen einer eigenen Flotte kann uns erlauben, zum Vorteil unserer Wirtschaft auf die Frachtenbildung für die von uns benötigten Güter einzuwirken. Ein Teil der Frachten bleibt in unserem Lande, und wir können zahlreichen Landsleuten eine dauerhafte Existenz schaffen, da angenommen werden darf, unsere Reeder werden nach und nach eigene schweizerische Mannschaften, Kapitäne, Offiziere und Spezialisten ausbilden. Unsere Fabriken werden darauf zählen können, von den Werften, die für schweizerische Rechnung Schiffe bauen oder reparieren, Aufträge zu erhalten. Unsere Wirtschaft wird aus dem direkten Kontakt mit überseeischen Ländern einen unmittelbaren Gewinn ziehen. Unsere Exporteure werden weniger als früher der Gefahr ausgesetzt sein, ihre Kundschaft an die ausländische Konkurrenz zu verlieren. In Ergänzung der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt wird die schweizerische Seeschifffahrt einen bedeutenden Faktor wirtschaftlicher Expansion darstellen.

Um die Beibehaltung der schweizerischen Schifffahrt zur See — einer Einrichtung, die verschiedene Kreise lediglich als vorübergehende Erscheinung betrachtet haben wollten — zu rechtfertigen, dürfte im übrigen allein die Feststellung genügen, dass wir in Notzeiten über den erforderlichen Schiffsraum verfügen müssen, um aus eigener Kraft die für unsere Existenz unbedingt notwendigen Seetransporte durchführen zu können.

Es ist andererseits wünschenswert, dass der Reedereibetrieb das bleibt, was er seit 1945 nach und nach geworden ist, nämlich Sache der Privatwirtschaft.

D. Das schweizerische Seerecht

Das schweizerische Seerecht — der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (nachstehend Bundesratsbeschluss genannt) und seine Ergänzungen — war eine Schöpfung des Zufalls. Die Grundsätze, von denen sich der Bundesratsbeschluss leiten liess, sind im Vierten Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 21. Mai 1941 über die auf Grund der ausserordentlichen Vollmachten ergriffenen Massnahmen (unter II. A., Politisches Departement) im einzelnen enthalten.

Die Umstände, unter denen das schweizerische Seerecht in kürzester Zeit geschaffen werden musste, liessen den Wert des Werkes vorerst als unsicher erscheinen. Unzweifelhaft hat es uns aber bei der Aufrechterhaltung unserer Landesversorgung in der schwierigsten Zeit des Krieges unschätzbare Dienste geleistet.

Der Bundesratsbeschluss enthält die Regeln des Völkerrechts, des öffentlichen und des Verwaltungsrechts, des Zivilrechts, des Strafrechts sowie des Verfahrensrechts, kurz alle diejenigen Vorschriften, welche unmittelbar notwendig waren, um für die damals herrschenden Verhältnisse die Bedingungen zu schaffen, unter denen die Schweizerflagge geführt werden durfte. Er be-

rücksichtigt alles, was sich im Ausland auf dem Gebiete der Gesetzgebung, der Praxis und der Rechtsprechung als praktisch und nützlich erwiesen hatte. Die gegenwärtige schweizerische Seegesetzgebung ist von den verschiedensten Seiten her beeinflusst. Sie verweist einmal auf das geltende schweizerische Recht: Zivilgesetzbuch, Obligationenrecht, Strafgesetzbuch, Militärstrafgesetzbuch, weitere Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Weisungen und Bestimmungen über das Binnenschiffregister, über Beschlagnahme und Enteignung, die Strafrechtspflege, die Aufrechterhaltung der Neutralität, die Auslieferung, das Dienstverhältnis innerhalb der Behörden usw. Sie übernimmt sodann die universell geltenden internationalen Abkommen und allgemein anerkannten Gebräuche, insbesondere sechs von der Internationalen Arbeitskonferenz geschaffene Übereinkommen sowie die fünf sogenannten Brüsseler Übereinkommen; ferner die völkerrechtlichen Grundsätze und diejenigen des Seerechts, die Regeln und allgemein anerkannten Gebräuche der Seeschifffahrt; die von privaten Vereinigungen aufgestellten Regeln (wie die sogenannten York-Antwerpener Regeln) sowie die Systeme und Vorschriften der hauptsächlichsten Klassifikationsanstalten. Schliesslich wird auf die Wissenschaft und die Rechtsprechung verwiesen. Die im Bundesratsbeschluss angeführten internationalen Übereinkommen wurden als Bestandteil des schweizerischen Rechts erklärt. Die andern Regeln, gesetzlicher oder gewohnheitsrechtlicher Art, schweizerischen oder ausländischen Ursprungs, sind teilweise unmittelbar zwingend oder subsidiär, teilweise analog anzuwenden. Man konnte aber nicht an alles denken und es waren Lücken vorzusehen. Der Bundesratsbeschluss sieht deshalb vor, dass Gesetzeslücken entsprechend der Regel im Schweizerischen Zivilgesetzbuch zu behandeln sind: «... so entscheidet der Richter nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Seerechts und, wo solche fehlen, nach der Regel, die er als Gesetzgeber aufstellen würde, wobei er Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der seefahrenden Staaten berücksichtigt.»

Aus diesem Umstand, dass die Bestimmungen des schweizerischen Seerechts aus all den angeführten Rechtsquellen geschöpft wurden, ergaben sich denn auch ganz bestimmte Wesensmerkmale des Bundesratsbeschlusses. Das wichtigste und bedeutungsvollste besteht darin, dass nach dem Bundesratsbeschluss die Verwendung der Schweizerflagge zur See nur auf Grund einer Konzession möglich ist, die vom Bundesrat ohne Angabe von Gründen erteilt, verweigert, abgeändert und zurückgezogen werden kann. Das mit dem Meer verbundene Basel wurde als Registerhafen bezeichnet.

E. Die Notwendigkeit einer Revision

Die Vollmachtenkommission des Nationalrates sprach in ihrem bereits erwähnten Bericht im weitem den Wunsch aus, der Bundesrat möge sich um die Eingliederung des Seerechts in die ordentliche Gesetzgebung bemühen. Es scheint uns angezeigt, das gegenwärtig geltende Recht spätestens Ende 1952

durch ein Gesetz zu ersetzen, das den Bedürfnissen eines schweizerischen Reedereibetriebes in Friedenszeiten entspricht, gleichzeitig aber auch möglichen internationalen Verwicklungen Rechnung trägt.

F. Die vorbereitenden Arbeiten

Wir haben mit den notwendigen Vorarbeiten das Politische Departement beauftragt, weil ihm die seit 1941 ausgeübte Kontrolle politischer Natur zahlreiche nützliche Informationen und Erfahrungen vermittelte und weil sich die schweizerische Seeschifffahrt in Friedens- wie in Kriegszeiten ständig im engsten Verkehr mit dem Ausland abspielt.

Auf Antrag dieses Departements haben wir am 22. Januar 1948 eine beratende Kommission eingesetzt, der einerseits die Vertreter der Departemente und der Bundesbehörden, anderseits Vertreter der an der Seeschifffahrt interessierten privaten Kreise angehörten.

Diese Kommission, von der wir vorerst lediglich eine Stellungnahme zu einigen wesentlichen Punkten erwarteten, unternahm es in der Folge, mit unserer Einwilligung und unter ständiger Mitarbeit des Politischen Departements die sich stellenden Probleme umfassend abzuklären sowie den von uns genehmigten und Ihnen heute vorgelegten Entwurf auszuarbeiten.

G. Der Gesetzesentwurf

a) Allgemeine Bemerkungen

Wir möchten einleitend zwei Eigenarten des Entwurfes hervorheben. Erstens enthält er, in formeller Hinsicht, einerseits wie der bisherige Bundesratsbeschluss die strengen Bestimmungen öffentlich-rechtlicher und verwaltungsrechtlicher Natur in bezug auf die Verwendung der Schweizerflagge zur See sowie die bald zwingende, bald lediglich dispositive Regelung über die Ausübung der Seeschifffahrt und die Verwendung der Seeschiffe und anderseits die Bestimmungen über den Heuervertrag der Seeleute, der bisher im Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1942 geregelt war. Zum zweiten, in materieller Hinsicht, stellt der Entwurf — der seine Bestimmungen zum grossen Teil aus andern Rechtsgebieten entlehnt und sie zu einem zusammenhängenden Ganzen vereinigt — einen Kompromiss dar zwischen den Postulaten eines Liberalismus, ohne den die Ausübung der Seeschifffahrt durch private Unternehmen nicht möglich wäre, und den politischen und verwaltungsmässigen Anforderungen eines Staates, dessen Sorge es sein muss, soweit als möglich auf einem seinem direkten Einfluss oft entzogenen Gebiet Rechtsstreitigkeiten internationaler Natur zu verhindern, kurz eines Staates, der will, dass seine Flagge sich überall eines guten Rufes erfreue. (Unsere Schiffe halten sich, sobald sie die hohe See verlassen, immer in den Territorialgewässern anderer Länder auf; ihre Kapitäne und Mannschaften sind — und das wird noch auf mehrere Jahre hinaus so bleiben — in ihrer grossen Mehrheit Ausländer.)

b) *Rechtliche Grundlagen*

Unser Recht, mit unsern eigenen Schiffen unter Schweizerflagge die Meere zu befahren, kann nicht bestritten werden und wird auch seit langem nicht mehr bezweifelt. Die im Jahre 1921 seitens der Internationalen Konferenz in Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs erlassene «Erklärung von Barcelona» — eine Deklaration, welche die Schweiz mitunterzeichnete — hat dieses Recht einmal mehr und auf unzweideutige Weise bestätigt; gleichzeitig hat sie die Formalitäten, denen die Ausübung dieses Rechtes unterworfen ist, umschrieben. Die Erklärung hat folgenden Wortlaut:

«Die Unterzeichneten ... erklären, dass die von ihnen vertretenen Staaten die Flagge der Seeschiffe jedes Staates ohne Meeresküste anerkennen, sofern die Schiffe in einem einzigen bestimmten Orte seines Gebietes eingetragen sind. Dieser Ort gilt für solche Schiffe als Registrierhafen.»

Die Bundesversammlung hat durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1924 (AS 40, 441) von der Unterzeichnung dieser Erklärung durch den Bundesrat Kenntnis genommen.

Gemäss dem am 4. Mai 1919 von Volk und Ständen angenommenen Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung «ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Bundes Sache». In seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 20. Oktober 1917 erklärte der Bundesrat, «dass die Zuständigkeit des Bundes sich nicht nur auf die Binnenschifffahrt zu beschränken habe». Er führte weiter aus, Artikel 24^{ter} «müsse uns die Gelegenheit geben, den Grundsatz aufzustellen, dass der Schweiz als souveränem Staat das Recht zur Ausübung der Seeschifffahrt zusteht; sofern sie im Interesse unserer Volkswirtschaft gezwungen sein sollte, dieses Recht auszuüben, so würde dem Bund die Gesetzgebungskompetenz über die Materie zufallen».

Andererseits steht dem Bund gemäss Artikel 64 und Artikel 64^{bis} der Bundesverfassung die Gesetzgebung über das Zivilrecht, das Obligationenrecht und das Strafrecht zu, also über Gebiete, die zum grossen Teil in die Seegesetzgebung aufgenommen werden müssen.

c) *Die hauptsächlichsten Bedingungen für die Führung der Schweizerflagge*

Der Bundesratsbeschluss ging grundsätzlich vom Begriff des Flaggenrechtes aus, einem Begriff, der im Völkerrecht nicht klar definiert ist und zu Verwicklungen Anlass geben kann. Diese Gefahr konnte im Jahre 1941 noch hingegenommen werden, obschon sie der Klarheit des Bundesratsbeschlusses Abbruch tat. In subjektiver Hinsicht muss dem Eigentümer oder Ausrüster das Flaggenrecht — anderswo auch Konzession oder Recht zur Führung der Schweizerflagge genannt — verliehen werden; in objektiver Hinsicht kann die Konzession nur für bestimmte, genau bezeichnete Schiffe verliehen werden. Diese beiden Gesichtspunkte sind unlösbar miteinander verbunden: subjektiv erhält der Gesuchsteller das Flaggenrecht nur, wenn dieses Recht, objektiv, für

das betreffende Schiff erteilt worden ist. Ist die Konzession subjektiv und objektiv erteilt, ist noch eine Genehmigung des Seeschiffsamtes zu erwirken, die nur für eine unzweifelhaft seetüchtige Einheit erlangt werden kann.

Heute schlagen wir Ihnen ein anderes System vor: die Konzession fällt weg, und die Flagge folgt der Nationalität des Schiffes, welche ihrerseits von der Eintragung im Register abhängt. Im Register können aber nur solche Seeschiffe eingetragen werden, für welche die vom Gesetz aufgestellten Voraussetzungen hinsichtlich des Eigentums, der Zulassung zur Seeschifffahrt, der Namengebung und des Verfahrens gegeben sind.

Die Flagge ist ein Zeichen, ein Emblem, welches die Staatszugehörigkeit des Schiffes anzeigt. Die Nationalität ist hierbei das Entscheidende, während die Flagge lediglich eine widerlegbare Vermutung schafft. Die Flagge ist, wie man gelegentlich sagt, die Visitenkarte des Schiffes. Entscheidend ist aber das hinter der Flagge stehende Recht, sie zu führen. Dieses Recht stützt sich auf den «Zivilstand» des Schiffes, welcher bei uns aus dem Seebrief hervorgeht. Das «Recht der Flagge» ist das durch die Flagge manifestierte Heimatrecht des Schiffes. Der Vorrang gebührt der Staatszugehörigkeit. Diese ist aber mit dem Schiff verbunden, und es steht daher diese objektive Seite an erster Stelle. Jeder Staat ist grundsätzlich frei, durch seine eigene Gesetzgebung zu bestimmen, auf welche Weise er den nationalen Charakter derjenigen Schiffe, welche seine Flagge zeigen, festlegen will. Die Meinungen, ob man sich dabei auf das Eigentum, auf den Wohnsitz des Eigentümers oder auf denjenigen des Reeders, der den Betrieb des Schiffes führt, stützen soll, gehen auseinander. Die Beschlüsse der Londoner Konferenz von 1909, welche eine Vereinheitlichung herbeiführen sollte, wurden nicht ratifiziert. Es ist für uns daher angezeigt, eher drei Vorsichtsmassregeln zu treffen, als nur eine, und gleichzeitig zu verlangen, dass der Eigentümer Schweizerbürger und in unserem Lande wohnhaft ist, sowie dass der Betriebsführer ebenfalls in der Schweiz domiziliert ist. Der Bundesratsbeschluss folgte dieser Regelung. Sie muss aufrecht erhalten bleiben.

Nach der heutigen Regelung wird das Flaggenrecht dem Schiffseigentümer verliehen (Bundesratsbeschluss Artikel 5 und 6). In Zukunft wird dies nicht mehr der Fall sein, denn dieses Recht steht einzig der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu, welche davon zum Nutzen der schweizerischen Seeschiffe Gebrauch machen wird.

Sind Eigentümer und Betriebsführer in unserem Lande wohnhafte Schweizerbürger, so kann man sich fragen, ob es wirklich notwendig ist, zu verlangen, dass alle im Schiff investierten Kapitalien schweizerischen Charakters sind. Man kann sich fragen, ob es beispielsweise erforderlich ist, dass alle Aktionäre, sämtliche Genossenschafter oder Vereinsmitglieder in der Schweiz domizilierte Landsleute oder juristische Personen mit Sitz in der Schweiz sind. Würde man sich bei den erwähnten Gesellschaften an die Vorschriften des Zivilgesetzbuches oder des Obligationenrechts halten, so könnte ihr schweizerischer Charakter nicht bestritten werden, sofern auch während einer neuen Krisenzeit der Grundsatz allgemein anerkannt bleibt, dass jeder Staat die Bedingungen der Natio-

nalität seiner Schiffe selber aufstellen kann. Jeder Staat kann aber im entscheidenden Augenblick seine Freiheit zurücknehmen und sich vorbehalten, gemäss seinen momentanen Bedürfnissen die Voraussetzungen der Staatsangehörigkeit selber zu bestimmen oder neu zu fassen.

In Berücksichtigung der Komplexität dieses Problems und der Konsequenzen, die sich bei internationalen Verwicklungen aus einem Streit um die Nationalität des Eigentümers ergeben können, sind wir dazu gelangt, nicht nur die Einzelpersonen, sondern auch die Handelsgesellschaften und die juristischen Personen, in denen die Einzelperson eine vorherrschende Rolle spielt, auszuschliessen.

Wir haben die Regelung des Bundesratsbeschlusses nicht übernommen. Im Jahre 1941 musste rasch gehandelt werden; man begnügte sich damals, die Bedingungen aufzuzählen, unter denen eine Verwendung der Schweizerflagge erlaubt sein sollte, sowie Sanktionen gegen Missbrauch aufzustellen. Der Bundesratsbeschluss half sich aber sonst, soweit tunlich, durch Verweisung auf in Kraft befindliche, direkt oder analog anwendbar erklärte Gesetze und auf internationale Übereinkommen, die ohne unsere Mitwirkung entstanden waren. Nachdem sich das Problem von neuem in grundsätzlicher Weise stellte, geben wir heute einer systematischen, klareren und teilweise eingehenderen Regelung den Vorzug.

Der Entwurf, den wir Ihnen unterbreiten, enthält einerseits die notwendigen Bestimmungen öffentlich-rechtlicher und verwaltungsrechtlicher Natur, andererseits alle Regeln, welche im Rahmen einer rationellen Ausübung der Seeschifffahrt für das Verhalten von Reeder, Mannschaft und Kunden notwendigerweise aufgestellt werden müssen.

Die Vorschriften in bezug auf die Qualifizierung eines schweizerischen Seeschiffes und die Verwendung unserer Flagge sind neu und von der ausländischen Gesetzgebung unbeeinflusst. Bei ihrer Aufstellung liess man sich ständig vom Gedanken leiten, Beanstandungen politischer Natur auszuschliessen und der Schweizerflagge den bestmöglichen Ruf zu sichern. Bei der Ausarbeitung der übrigen Bestimmungen wurde weitgehend dem allgemein geltenden Recht der seefahrenden Staaten Rechnung getragen. In bezug auf die Ausübung der Seeschifffahrt wurden für unsere Reeder keine Vorschriften aufgestellt, welche sie gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten in Nachteil versetzen würden. Im übrigen können wir uns mit der Art und Weise, in welcher die Kommission gewisse wichtige Begriffe und Ausdrücke umschrieben hat, einverstanden erklären (z. B. der Reeder-Begriff). Diese Begriffsbestimmungen werden wertvoll sein, denkt man an die durch die Vielfalt der Sprachen noch verstärkte terminologische Verwirrung, die anderswo herrscht; auch in dieser Beziehung kann der Entwurf als ursprünglich und neuartig bezeichnet werden.

d) Umfang der Regelung

Auf den ersten Blick mag der Entwurf, den wir Ihnen vorlegen, umfangreicher als der Bundesratsbeschluss erscheinen. In Wirklichkeit ist dies aber

nicht der Fall. Der Entwurf umfasst mitsamt den anwendbar erklärten internationalen Übereinkommen und den York-Antwerpener-Regeln im ganzen 233 Artikel, während das gegenwärtig geltende Seerecht, zusammen mit den internationalen Übereinkommen, auf die es verweist, und dem Bundesratsbeschluss über den Heuervertrag der Schiffsleute ungefähr 100 Artikel mehr zählt. Der Entwurf stellt aber trotz seiner Kürze eine abschliessende Kodifikation dar.

War es nötig, den Transport von Passagieren zu regeln? Es scheint uns, diese Frage müsse bejaht werden. Ganz abgesehen von der Möglichkeit, dass sich ein schweizerischer Reeder einmal mit der Indienststellung von Passagierschiffen befassen könnte, kann der Transport von Passagieren dort, wo die Seeschifffahrt regelmässig ausgeübt wird, niemals ganz ausgeschlossen werden. Dies einmal aus Gründen der Praxis, denn Passagiertransporte auf Frachtschiffen sind in beschränktem Umfang eine häufige Erscheinung, sie werden in internationalen Übereinkommen vorgesehen und bilden für den Reeder oft eine willkommene zusätzliche Einnahmequelle. Ferner bestehen rechtliche Gründe, da sich eine ganze Anzahl Personen in den verschiedensten Eigenschaften an Bord befinden können, für welche nur der Begriff des Passagiers als umfassend genug erscheint. Dieser Begriff trifft auf alle an Bord befindlichen Personen zu, die dort weder angestellt sind noch für Rechnung des Reeders sonstwie eine nautische Funktion ausüben.

Für die Zulassung der Vergnügungsschifffahrt konnte sich die Kommission im allgemeinen nicht erwärmen. Andererseits stellten aber bereits vor Erlass des Bundesratsbeschlusses verschiedene Schweizerbürger das Gesuch, auf ihren Yachten die Schweizerflagge führen zu können. Diese Gesuche haben sich in der letzten Zeit vermehrt und sie sind dringender geworden. Wir schliessen uns daher der von der Kommission gefundenen Lösung an und schlagen Ihnen vor, die Vergnügungsschifffahrt unter Schweizerflagge nicht zum vorneherein auszuschliessen, dem Bundesrat hingegen die Möglichkeit zu geben, sie einer speziellen Regelung zu unterstellen. Sie können versichert sein, dass der Bundesrat diese Art der Schifffahrt nicht zulassen wird, ohne von den betreffenden Landeuten Garantien zu verlangen, die in weitgehendstem Masse die Gefahr von Schwierigkeiten ausschliessen. Wir werden auf diesen Punkt im Zusammenhang mit der Kommentierung von Artikel 25 des Entwurfes zurückkommen.

Im Sinne des von den beteiligten Kreisen ausgesprochenen Wunsches haben wir in den Entwurf (Artikel 111-113) Bestimmungen über die Binnenschifffahrt aufgenommen. Es handelt sich dabei ausschliesslich um Regeln zivilrechtlicher Natur im Zusammenhang mit den Beziehungen zwischen Eigentümern und Reedern einerseits und Abladern andererseits. Dieses Problem, für das nun eine Lösung gefunden werden konnte, hat die Rheinreeder, ihre Kunden und die Versicherungsgesellschaften seit langer Zeit beschäftigt.

Zweiter Teil

Die einzelnen Bestimmungen des Entwurfes

Erster Titel

Allgemeine Ordnung und Behörden

Erster Abschnitt

Allgemeine Grundsätze

Artikel 1. Das Recht der Seeschifffahrt ist äusserst vielseitig, worauf bei der Besprechung des Bundesratsbeschlusses hingewiesen wurde. Jeder Staat hat seine eigene Gesetzgebung, das «Recht der Flagge» für die seiner Hoheit unterstellten Schiffe. Die ausländischen Gesetzgebungen enthalten als Ergebnis einer gemeinsamen, weit in die Vergangenheit zurückführenden Erfahrung viele ähnliche, wenn nicht gar gleiche Bestimmungen. Jeder Staat anerkennt aber, dass sein eigenes Recht keine absolute Geltung haben kann. Denn einerseits haben seine Seeschiffe die zwingenden Vorschriften und die Gerichtshoheit ausländischer Staaten zu beachten, in deren Häfen und Territorialgewässern sie sich befinden. Andererseits sind sie in Territorialgewässern und auf hoher See an die Regeln des Völkerrechts, des in internationalen Vereinbarungen enthaltenen oder auf Übung und Gewohnheit beruhenden öffentlichen und privaten Rechts gebunden. Es kann sich hier jedoch nicht darum handeln, auch nur annähernd eine Art «Demarkationslinie» zwischen dem nationalen und dem internationalen Recht zu ziehen. Die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge ist deshalb soweit der eigenen Gesetzgebung zu unterstellen, als dies praktisch möglich ist. Dieser Grundsatz ist in einem Gesetz, dessen Bestimmungen zum grossen Teil ausserhalb der Landesgrenzen angerufen werden, mit Nachdruck hervorzuheben. In Absatz 1 des ersten Artikels des Entwurfs wird dies getan.

Jedes Schiff bezeugt seine Staatsangehörigkeit durch ein äusseres Zeichen, die Flagge. Es wäre nicht angängig, die Abmessungen, Form, Farbe, die einzelnen Zeichen oder Ausschmückungen dieser Flagge dem Gutdünken oder der Phantasie des Eigentümers zu überlassen. Die Schweizerflagge zur See muss für sämtliche Schiffe die gleiche, den gesetzlichen Vorschriften entsprechende Form haben. Absatz 2 bestimmt, kürzer als dies Artikel 11 des Bundesratsbeschlusses tat, ihre Eigentümlichkeiten.

Das Recht und die Pflicht zur Führung dieser Flagge auf den schweizerischen Seeschiffen gehen aus Absatz 3 hervor.

Im Bundesratsbeschluss befand sich die Bezeichnung des Registerhafens in Artikel 14. Der Entwurf stellt diese Bestimmung im Hinblick auf ihre Wichtigkeit an den Anfang des Gesetzes.

Artikel 2. Die schiffbaren Gewässer sind völkerrechtlich in drei Zonen gegliedert: die internen Gewässer (Binnengewässer), die Territorial- oder Küstengewässer und die hohe See. Die internen Gewässer liegen innerhalb des Gebietes eines Staates und dessen Landesrecht findet kraft Gebietshoheit auf diese Gewässer Anwendung. Über die der Meeresküste vorgelagerten Territorial-

oder Küstengewässer nimmt der Uferstaat seine Souveränität in Anspruch, die sich vor allem in der eigenen Rechtsetzungs- und Rechtsvollziehungsbefugnis auswirkt. Diese grundsätzliche Hoheitsbefugnis wird gemäss völkerrechtlicher Praxis insofern freiwillig eingeschränkt, als interne Vorgänge an Bord ausländischer Seeschiffe, denen die freie, friedliche Durchfahrt und der Aufenthalt in diesen Gewässern gestattet ist, der Rechtsordnung des Flaggenstaates unterstellt bleiben, solange nicht die öffentliche Ruhe und Ordnung des eigenen Territorialmeeres beeinträchtigt wird. Diese Einschränkung der eigenen Rechts-
hoheit des Uferstaates ist teilweise auch bei den internen Gewässern, in Häfen und dergleichen der Fall. Das Ausmass der unter ihrer Hoheit stehenden Küstengewässer wird von den Uferstaaten selber bestimmt. Einheitliche internationale Regeln konnten nicht vereinbart werden. Die klassische Dreimeilenzone ist mancherorts überholt und die Territorialgewässer erstrecken sich z. B. auf eine Breite von 6 oder 12 Seemeilen. Ausserhalb dieser Territorialgewässer liegt die hohe See, welche zu keinem Staatsgebiet gehört und keiner staatlichen Rechtsetzungs- und Rechtsvollziehungsbefugnis unterworfen ist. Die hohe See wird als Staatengemeinschaftsgebiet (*res communis omnium*) betrachtet. Die Freiheit des Meeres ist für die Schiffe aller Nationen völkerrechtlich anerkannt. Damit aber kein rechtsfreier und rechtloser Zustand eintritt, müssen die Schiffe in einer sichern und unanfechtbaren Weise mit einem völkerrechtlich anerkannten Staate verbunden sein, was dadurch erreicht wird, dass die Schiffe auf hoher See, und in beschränktem Umfang auch in Küsten- und Eigen-
gewässern, dem Recht des eigenen Flaggenstaates unterworfen sind. Die völkerrechtliche Anerkennung der Flagge eines Seeschiffes setzt andererseits die Ausdehnung der Staatshoheit und des Landesrechtes des Flaggenstaates auf die eigenen Seeschiffe voraus.

Diese Rechtsetzungs- und Rechtsvollziehungsbefugnis des Flaggenstaates über seine eigenen Seeschiffe ist jedoch nicht der Ausfluss der Gebietshoheit, sondern es liegt eine Rechtshoheit und Gerichtsbarkeit über Personen und Eigentum vor. Das Schiff ist kein «schwimmender Gebietsteil» des Flaggenstaates, sondern eine organisierte Gemeinschaft, welche sich unter der Autorität des Kapitäns befindet, dessen Befugnisse auf dem Recht des Flaggenstaates beruhen. Diese Auffassung ist im modernen Völkerrecht allgemein anerkannt, und die ältere Lehre von der Territorialität des Seeschiffes auf hoher See dient höchstens noch zur praktischen Veranschaulichung, ist sie doch ohnehin eine Fiktion, die nicht buchstäblich zu verstehen ist. Der Entwurf sieht deshalb bewusst davon ab, das Schiff dem Territorium der Schweizerischen Eidgenossenschaft auch nur im Sinne einer Fiktion gleichzusetzen. Der bundesstaatliche Aufbau der Eidgenossenschaft, welche sich aus den Hoheitsgebieten der Kantone zusammensetzt, würde auch kaum eine Lösung der Frage ermöglichen, wessen Kantons Gebietsteil ein schweizerisches Seeschiff sein soll. Auf dem Gebiete der Neutralität kann sich sodann die Lehre vom «schwimmenden Gebietsteil» gefährlich auswirken, indem eine präsenrechtliche Massnahme gegenüber einem neutralen schweizerischen Seeschiff als Verletzung der Neutralität

des Flaggenstaates gewertet werden müsste. Nicht zuletzt ergeben sich beim Territorialitätsprinzip immer dann unerwünschte Folgen, wenn ein Rechtsverhältnis begriffsnotwendig an die Gebietshoheit anknüpft. Es ist hiebei an den Aufenthalt und Wohnsitz bei Bürgerrechtsfragen oder hinsichtlich der Steuerhoheit zu denken, oder an die Vorschriften über die Ein- und Ausfuhr, den Zoll und Clearing, Passformalitäten oder Deliktstatbestände, welche nur das Gebiet der Schweiz betreffen oder nur von ihm aus begangen werden können. Aus diesen Gründen kommt die Schweiz ihrer völkerrechtlichen Pflicht, dafür zu sorgen, dass an Bord schweizerischer Seeschiffe kein rechtsfreier Zustand entsteht, dadurch nach, dass sie ihr Landesrecht an Bord der eigenen Schiffe für anwendbar erklärt. Der Geltungsbereich der eigenen Rechtsordnung wird ausgedehnt, ohne dass zum Mittel einer Fiktion gegriffen wird.

Artikel 2 des Entwurfs bestimmt dementsprechend, dass auf hoher See an Bord schweizerischer Seeschiffe ausschliesslich schweizerisches (öffentliches und privates) Bundesrecht gilt, womit die Anwendung kantonaler Rechtssätze ausgeschlossen ist. Schweizerisches Recht gilt somit nicht nur im Gebiet der Schweiz, sondern auch an Bord schweizerischer Seeschiffe, was ermöglicht, dass die international-rechtlichen Konflikte auf hoher See gelöst werden können. Die internationale Abgrenzung der Gerichtshoheit muss hiebei der völkerrechtlichen Praxis überlassen werden und kann nicht vom schweizerischen Recht geordnet werden. Soweit jedoch die Zuständigkeit eines schweizerischen Gerichtes gegeben ist, ist dieses verpflichtet, schweizerisches Recht für Handlungen an Bord schweizerischer Seeschiffe auf hoher See anzuwenden.

Da in Territorialgewässern die grundsätzliche Rechtshoheit des Uferstaates für verschiedene Belange nicht in Anspruch genommen wird, muss die Geltung schweizerischen Rechts an Bord schweizerischer Seeschiffe in fremden Territorialgewässern nur für den Fall statuiert sein, dass das ausländische Recht nicht zwingend angewendet werden muss. Der Entwurf trägt in Artikel 2 diesem Umstand Rechnung, indem er nur die subsidiäre Anwendung des schweizerischen Rechtes vorsieht.

Geht ein Seeschiff unter, so ist es insbesondere in strafrechtlicher Hinsicht erforderlich, dass für die Überlebenden, die sich in Rettungsbooten und dergleichen ausserhalb einer staatlichen Rechtsordnung befinden, die Rechtsordnung des Flaggenstaates weiterhin in Geltung steht, bis sie sich wieder im Souveränitätsbereich eines andern Staates befinden.

Nach Artikel 2 des Entwurfs gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe das schweizerische Strafrecht. Das Schweizerische Strafgesetzbuch wird ausdrücklich erwähnt. Geltung haben aber auch die übrigen Strafbestimmungen der Bundesgesetzgebung. Die Bezugnahme auf das Strafgesetzbuch hat sodann die Bedeutung, dass dessen allgemeine Bestimmungen gemäss Artikel 393 auch für die besonderen, im Entwurf vorgesehenen Straftatbestände gelten. Das Strafgesetzbuch umschreibt jedoch den Anwendungsbereich des schweizerischen Strafrechts grundsätzlich nach dem Territorialitätsprinzip (Art. 3). Die Ausnahmen der Artikel 4, 5 und 6 genügen nicht, um die Geltung an Bord schwei-

zerischer Seeschiffe zu erreichen. Nach dem Grundsatz «Keine Strafe ohne Gesetz» ist es deshalb erforderlich, dass die Ausdehnung des Geltungsbereiches schweizerischen Strafrechts auf an Bord schweizerischer Seeschiffe begangene Handlungen ausdrücklich vorgesehen wird. Nach der in Artikel 7 des Strafgesetzbuches verankerten Ubiquitätstheorie ist eine strafbare Handlung nicht nur dann an Bord eines Seeschiffes begangen, wenn die Tat daselbst ausgeführt worden, sondern auch, wenn der Erfolg an Bord eingetreten ist.

Anders als bei der Umschreibung des Geltungsbereiches schweizerischen Zivilrechts oder des übrigen öffentlichen Rechts an Bord der Seeschiffe, genügt es im Strafrecht nicht, wenn die Anwendung schweizerischen Rechts nur auf hoher See als zwingend vorgeschrieben wird, während in Territorialgewässern das schweizerische Strafrecht nur dann zur Anwendung kommen sollte, wenn nicht der Uferstaat sein Recht als anwendbar erklärt hat, denn der Uferstaat wendet in seinen eigenen Küstengewässern ohnehin sein eigenes Strafrecht an. Während der Fahrt oder des Aufenthaltes eines schweizerischen Schiffes in fremden Territorialgewässern würde somit immer das ausländische Strafrecht zur Anwendung kommen, und da im internationalen Strafrecht die Gerichtsbarkeit immer Anfluss des anzuwendenden materiellen Strafrechts ist, würde jeweils der ausländische Richter zuständig sein. Diese theoretisch richtige Abgrenzung der Rechtshoheit ist jedoch in der Praxis undurchführbar und bewirkt des öfters einen rechtsfreien Zustand für den Täter. Vorfrage der Anwendung des eigenen oder eines fremden Strafrechts sowie der eigenen oder fremden Gerichtsbarkeit wäre nämlich in jedem Falle das völkerrechtliche Problem der Abgrenzung der Territorialgewässer gegenüber der hohen See, wobei die Lösung von Land zu Land verschieden sein kann. Der ausländische Richter könnte in einem konkreten Fall erklären, die Tat sei nach seiner Rechtspraxis noch auf hoher See an Bord des Schiffes begangen worden, während der in derselben Sache angerufene schweizerische Richter den Tatort dem fremden Küstengewässer zuweist, somit beide Richter ihre Zuständigkeit verneinen und der Täter straffrei ausgeht. In der Praxis wird es oft überhaupt unmöglich sein, den Standort des Schiffes im Zeitpunkt der Tatbegehung genau festzustellen, besonders bei fortgesetzten Delikten. Die Tatbestandsabklärung erfolgt zudem üblicherweise erst bei Ankunft im nächsten Hafen. Trotz Geltung des eigenen Strafrechts in den Territorialgewässern nehmen sodann die Uferstaaten ihre Gerichtshoheit in vielen Fällen nicht in Anspruch, nach mancherorts geübter Praxis insbesondere dann nicht, wenn sich die strafbare Handlung nicht ausserhalb des Schiffes auswirkt und die Ruhe, Ordnung und Sicherheit des Küstenmeeres nicht beeinträchtigt, oder wenn ein eigener Staatsangehöriger weder Täter noch Verletzter ist. Die tatsächliche Ausübung der eigenen Gerichtsbarkeit erfolgt sehr unterschiedlich und ohne einheitliches Kriterium. Oft wird auf Verfolgung eines Vergehens auch nur aus Gründen verzichtet, die keine rechtliche Begründung haben. Aus diesen Erwägungen hat der Entwurf die Konkurrenz des schweizerischen und ausländischen Strafrechts bei Begehung der Tat an Bord des Schiffes innerhalb fremder Territorialgewässer

bestimmt. Damit diese Konkurrenz keine mehrfache Bestrafung des Täters für dieselbe Tat bewirkt, wird die Kumulation der Strafansprüche beider Staaten nicht auf dem Boden der Geltung des materiellen Strafrechts vermieden, sondern nach Massgabe der effektiven Inanspruchnahme der Gerichtsbarkeit. Nur wenn der ausländische Staat tatsächlich gestützt auf die Geltung seines Strafrechts auch seine Strafergerichtsbarkeit ausgeübt hat, ist der Täter in der Schweiz straffrei. Der Entwurf folgt hiebei der bewährten Regelung in Artikel 6 des Strafgesetzbuches. Dieses Vorgehen schafft positive Kompetenzkonflikte, vermeidet aber gleichzeitig jeden rechtsfreien Zustand.

Wie das bisherige Seerecht kennt auch der Entwurf besondere seerechtliche Straftatbestände (Art. 114 bis 137), welche den Schutz der schweizerischen Seeschiffe und der schweizerischen Seeschifffahrt bezwecken. Dieser Schutz kann aber nur erreicht werden, wenn der Geltungsbereich dieser besonderen Strafrechtsordnung universell ausgedehnt wird, entsprechend der örtlich uneingeschränkten Geltung des Militärstrafrechtes (Art. 9). Als Beispiel für die Notwendigkeit sei hier besonders das Delikt des Flaggenmissbrauchs angeführt, ein Vergehen, das sich überhaupt nur im Ausland verüben lässt. Der Entwurf bestimmt deshalb, dass die besonderen Strafnormen des Gesetzes Anwendung finden, gleichgültig ob die Tat im Inland, im Ausland, auf hoher See oder in fremden Territorialgewässern begangen worden ist. Für den Fall, dass dieselbe Tat nach ausländischem Recht geahndet wird, gilt auch hier die Regel, dass der Täter in der Schweiz nicht erneut bestraft wird, wenn der ausländische Richter tatsächlich seine Gerichtsbarkeit ausgeübt hat.

Von einer Ausdehnung des Begriffes des Gebietes der Schweiz im Sinne der Neutralitätsschutzgesetzgebung (MStG Art. 92, 93; StGB Art. 271) entsprechend der Regelung in Artikel 59 des Bundesratsbeschlusses wurde abgesehen, da es sich je nach den Umständen nicht als zweckmässig erweisen kann, wenn der Flaggenstaat auch in dieser Hinsicht für Handlungen an Bord seiner Seeschiffe eine politische Verantwortung übernehmen muss. Es wird der jeweiligen besonderen Gesetzgebung der Schweiz zum Schutze ihrer Neutralität überlassen, von Fall zu Fall die notwendige Ausdehnung des Geltungsbereiches der Neutralitätsschutzbestimmungen vorzusehen.

Artikel 3. Es wäre nicht angezeigt, eine derart vielschichtige Materie wie die Seeschifffahrt in einem Gesetz bis in alle Einzelheiten und in allen Richtungen zu regeln; dies um so weniger, als es sich als nützlich erweisen kann, gewisse Bestimmungen hauptsächlich verwaltungsmässiger Natur gemachten Erfahrungen entsprechend in nötiger Frist abzuändern oder neuen Verhältnissen anzupassen.

Der Entwurf sieht ausser andern Ausführungsbestimmungen Verordnungen vor für die Bestimmungen über die Organisation und die Amtsführung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes und des Schweizerischen Seeschiffsregisteramtes (Art. 9 und 10), über die ausnahmsweise Zulassung von Vereinen und Stiftungen als Schiffseigentümer (Art. 24), über die Vergnügungsschifffahrt (Art. 25), über die Erhöhung oder Herabsetzung der Einheitsbeträge bei der

Haftung des Eigentümers oder des Reeders (Art. 87 und 91), über das Verfahren bei der Kollokation (Art. 38), bei an Bord begangenen strafbaren Handlungen (Art. 45) oder bei der gerichtlichen Homologierung eines Dispache (Art. 110), über die Förderung der beruflichen Ausbildung der Seeleute (Art. 49), über Vorschriften gesundheitspolizeilicher Natur oder solche in bezug auf die soziale Sicherheit (Art. 51 und 73) sowie über die Bedingungen, unter denen der Personentransport abgewickelt werden darf Art. (104). Diese Aufzählung ist nach dem Wortlaut von Artikel 3, Absatz 1, nicht abschliessend.

Als anwendbar werden erklärt: Gewisse Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien an Seeschiffen (Art. 28), die Internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen bzw. über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot (Art. 107), sowie die sogenannten York-Antwerpener-Regeln in ihrer neuesten Fassung (Art. 108). Im übrigen überbindet der Entwurf dem Bundesrat die Pflicht, auf dem Verordnungswege und unter Berücksichtigung der internationalen Übereinkommen und der in der Seeschifffahrt allgemein anerkannten Gebräuche, Bestimmungen über das Mindestalter, die ärztliche Untersuchung der Seeleute, die Arbeitszeit, Verpflegung und Unterkunft an Bord sowie die bezahlten Ferien zu erlassen. Alle diese internationalen Übereinkommen können abgeändert werden, und unbeschadet der Frage, ob die Schweiz ihnen beitrifft oder nicht, kann es sich als angezeigt erweisen, dass unser Recht den von den Vertragsunterzeichnern beschlossenen Änderungen angepasst wird, ohne dass das Gesetz abgeändert und jedesmal der schwerfällige Weg der Gesetzgebung beschritten wird.

Ferner wird die Anwendung weiterer gegenwärtiger oder zukünftiger internationaler Übereinkommen auf die schweizerische Seeschifffahrt vorgesehen, wobei es sich insbesondere um Beschlüsse oder Empfehlungen auf dem Gebiete internationaler Verträge arbeitsrechtlicher Natur handeln kann. In allen diesen Fällen soll der Bundesrat auf dem Verordnungsweg die entsprechenden provisorischen Massnahmen treffen können.

Artikel 4 behandelt alle jene möglichen Verhältnisse, welche Massnahmen ausserordentlicher Natur rechtfertigen können. Im Falle aktiven Dienstes, bewaffneter Neutralität oder von Feindseligkeiten könnten diese Massnahmen gestützt auf das allgemeine Notrecht erlassen werden. Würde man aber nur den Kriegsfall oder denjenigen des drohenden Ausbruchs eines Krieges vorsehen, so wäre der Rahmen zu eng. Es sind vielmehr auch jene Ereignisse im Auge zu behalten, welche sich ferne unserer Grenzen abspielen und daher bei uns die Einführung von Vollmachtenrecht nicht zur Folge haben können. Beispielsweise könnte ein örtlicher Konflikt im Stillen Ozean sehr wohl unsere Seeschifffahrt, unsere Versorgung oder die zahlreichen durch unsere Seeschifffahrt geschaffenen Verbindungen beeinträchtigen. Artikel 4 ist auch deshalb in den Entwurf aufgenommen worden, weil es sich als notwendig erweisen kann,

im Ausland auf die Gesetzmässigkeit unserer ausserordentlichen Massnahmen hinzuweisen, ohne über deren Verfassungsmässigkeit eine heikle Argumentation führen zu müssen.

Die Anwendung der üblichen Regeln über die Enteignung oder die Requisition würde rasche Lösungen verunmöglichen. Der Entwurf beschränkt sich daher darauf, lediglich den Grundsatz der angemessenen Entschädigungspflicht vorzusehen, da im Falle eines Rechtsstreites Artikel 110 des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege demjenigen, der sich benachteiligt glaubt, die Möglichkeit einer objektiven Beurteilung seines Anspruches erlaubt.

Artikel 5. Der erste Absatz übernimmt beinahe wörtlich den Inhalt von Artikel 72 des Bundesratsbeschlusses und gibt somit den Grundsatz von Absatz 1 des ersten Artikels des Zivilgesetzbuches wieder. Diese Bestimmung hat ihre besondere Bedeutung für ein Rechtsgebiet, in welchem die Usanzen und Gebräuche immer noch weitgehende Anwendung finden.

Absatz 2 sieht eine freie Beweiswürdigung des Richters vor.

Zweiter Abschnitt

Die Behördenorganisation

Artikel 6. Wir schlagen Ihnen hier eine ähnliche allgemeine Ordnung vor, wie sie im Bundesgesetz über die Luftfahrt aufgestellt wurde. Dort lässt der Bundesrat seine Oberaufsicht durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ausüben. Obschon der Bundesratsbeschluss eine solche Delegation nicht vorsah, ist es das Politische Departement, dem seit 1941 tatsächlich die Aufsicht über die schweizerische Seeschifffahrt zukommt. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, diesen Zustand im Gesetz zu verankern. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dieses Departement am besten in der Lage ist, die Ausübung der schweizerischen Seeschifffahrt, welche sich fern unserer Grenzen auf internationalem Plan abwickelt, zu kontrollieren, zumal sich die Schweiz für die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen ständig der Vermittlung ihrer Konsulate zu bedienen hat. Für die Durchführung der unmittelbaren Kontrolle ist dem Politischen Departement das Seeschiffahrtsamt beizugeben und zu unterstellen, wie dies in der Praxis bereits heute der Fall ist. (Administrativ ist gegenwärtig das Seeschiffahrtsamt der Schweizerischen Eidgenossenschaft — wie auch das Eidgenössische Schiffsregisteramt — der Justizabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes unterstellt).

Die *Artikel 7–10* befassen sich mit der Einrichtung der beiden im Jahre 1941 geschaffenen Ämter (Bundesratsbeschluss Art. 2, Abs. 1 und Art. 3, Abs. 1) Ihre Benennung wurde geändert in «Schweizerisches Seeschiffahrtsamt» und «Schweiz. Seeschiffsregisteramt» (bisher «Seeschiffahrtsamt der Schweizerischen Eidgenossenschaft» und «Eidgenössisches Schiffsregisteramt»). Während nach Artikel 75 des Bundesratsbeschlusses die Obliegenheiten des «Seeschiffahrtsamtes der Schweizerischen Eidgenossenschaft» den Organen der Schif-

fahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt und diejenigen des «Eidgenössischen Schiffsregisteramtes» dem Grundbuchverwalter dieses Kantons übertragen wurden, schlagen wir Ihnen vor, dass inskünftig der Bundesrat je nach den Bedürfnissen die Organisation und die Amtsführung dieser Ämter bestimmt, wobei es ihm freistehen soll, ihre Geschäftsführung oder einzelne ihrer Obliegenheiten kantonalen Verwaltungen zu übertragen.

Es wird nützlich sein, im Gesetz festzuhalten, dass das Schweizerische Seeschiffsamt unmittelbar mit unsern Konsulaten und mit Vertretern ausländischer Staaten, wo sich diese auch befinden, verkehren kann.

Die Konsuln und die Konsulate treten, abgesehen von Gesuchen des Seeschiffsamtes im Zusammenhang mit der Beaufsichtigung der Seeschifffahrt (z. B. Art. 7, 32 und 33), hauptsächlich in den vom Gesetz vorgesehenen Fällen in Funktion. So vollzieht sich die Eintragung der Seeleute in der Musterrolle vor dem Konsul, der seinen Sichtvermerk beifügt, und der Konsul amtet auch bei der Abmusterung (Art. 53). Das Konsulat hat festzustellen, ob es möglich ist, einen geeigneten Ersatzmann für den Seemann zu finden, dessen Heuervertrag beendet ist, und er hat dadurch die Verlängerung dieses Vertrages zu sanktionieren (Art. 67). Der Kapitän hat dem Konsulat die Ankunft des Schiffes und den Zeitpunkt der Abfahrt mitzuteilen, und während des Aufenthaltes im Hafen hat der Kapitän die Bordpapiere zur Verfügung des Konsulats zu halten. Durch Vermittlung des Konsulats kann der Kapitän nötigenfalls die Rechtshilfe eines ausländischen Staates verlangen (Art. 47). Bei Streitigkeiten über die Auslegung des Heuervertrages hat das Konsulat, auf Ersuchen, auf eine gütliche Verständigung hinzuwirken, und der Konsul hat zudem, sofern dies im Heuervertrag vorgesehen ist, Streitigkeiten als Schiedsrichter zu entscheiden (Art. 70). Verweigert der Reeder die Heimschaffung, während der Seemann glaubt, darauf ein Anrecht zu haben, so besorgt der Konsul die Heimschaffung (Art. 71). Erleiden Schiff oder Ladung einen Unfall, so hat der Kapitän im ersten angelaufenen Hafen dem Konsulat Bericht zu erstatten, und der Konsul kann an Bord eine administrative Untersuchung durchführen und die notwendigen Fragen stellen, um zuhanden des Seeschiffsamtes ein Protokoll abzufassen (Art. 105 und 106). Dem Konsulat sind Auszüge aus dem Schiffstagebuch mit den Eintragungen über Geburten und Todesfälle vorzuweisen, und es sind ihm die Testamente (Art. 44) sowie die Berichte über Untersuchungshandlungen des Kapitäns (Art. 45) zu übergeben.

Häufig wird der Fall eintreten, dass kein Konsulat oder keine Konsularagentur in den Häfen, in welchen diese Handlungen vorgenommen werden, vorhanden ist. In gewissen Fällen hat sich der Kapitän alsdann an die lokale Behörde zu wenden, während in andern Fällen er die betreffenden Unterlagen demjenigen Konsulat, in dessen Konsularkreis sich das Ereignis abgespielt hat, oder dem nächsten erreichbaren Konsulat zuzusenden hat. In weiteren Fällen wartet der Kapitän die Ankunft in einem Hafen ab, in welchem eine schweizerische konsularische Vertretung vorhanden ist.

Wie der Bundesratsbeschluss unterscheidet der Entwurf zwischen Konsuln und Konsulaten. Erwähnt der Text den Konsul, so hat der Vertreter unseres Landes, d. h. der Chef des Postens selbst, in Funktion zu treten. Nach Artikel 74 des Bundesratsbeschlusses «sind unter Konsulaten auch Gesandtschaften zu verstehen, sofern diese mit der Erledigung der Konsulargeschäfte beauftragt sind. Die Bezeichnung ‚Konsulat‘ umfasst Generalkonsulate, Konsulate, Vizekonsulate sowie Konsularagenturen; als Konsul gilt der Chef der diplomatischen oder konsularischen Vertretung oder dessen Beauftragter». Diese Bestimmung wurde nicht in den Entwurf aufgenommen, da man den Erlass derartiger interner Vorschriften dem Politischen Departement überlassen wollte.

Im Hinblick auf den Umfang der auf dem Spiele stehenden Interessen dürfte das Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten zu einschränkend sein. In bezug auf das Schweizerische Seeschiffsregisteramt (neue Bezeichnung) haftet die Eidgenossenschaft bereits heute für absichtlich oder grob fahrlässig durch den Registerführer oder seine Untergebenen verursachten Schaden (Bundesratsbeschluss Art. 15, Abs. 2). Es ist aber notwendig, die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Massnahmen und Entscheide der beiden Ämter, wie dies bereits in andern Bundesgesetzen der Fall ist, umfassender zu gestalten, indem der Grundsatz aufgestellt wird, dass der Bund für jeden Schaden zivilrechtlich verantwortlich ist, unter Vorbehalt seines eventuellen Rückgriffrechts auf die Beamten und Angestellten, denen ein Verschulden zur Last fällt. Die Eidgenossenschaft hat, indem sie die fraglichen Ämter schafft, auch die Verantwortung, die mit der Amtsführung verbunden ist, zu übernehmen. Die Bestimmungen über das Beschwerderecht gegen Verfügungen dieser Ämter (Bundesratsbeschluss Art. 2, Abs. 2 und Art. 3, Abs. 2) wurden im folgenden Abschnitt über die Gerichtsbarkeit eingereiht.

Dritter Abschnitt

Die Gerichtsbarkeit

Artikel 11. Nach dem Entwurf stehen zahlreiche administrative Befugnisse dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt zu, insbesondere auch Obliegenheiten, die nach der bisherigen Ordnung der Bundesrat ausübte. Den in den Tätigkeitsbereich des Seeschiffsregisteramtes fallenden Verfügungen und Entscheidungen liegt die Ermessensfreiheit zugrunde, die für eine solche Verwaltungstätigkeit unumgänglich ist. Der Entwurf sieht deshalb die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat als politische Behörde vor. Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen der Artikel 124 bis 139 des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1948 über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Demgegenüber werden die Verfügungen des Seeschiffsregisteramtes der richterlichen Überprüfung des Bundesgerichts im Verwaltungsgerichtsverfahren nach Massgabe der Artikel 97 ff. des erwähnten Bundesgesetzes unterstellt.

Artikel 12. Das bisherige Recht bestimmt, dass für alle gegen den Eigentümer, Besitzer oder Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes erhobenen Zivilklagen ein Gerichtsstand im Kanton Basel-Stadt bestehe. Bereits Prof. Haab hat diese Umschreibung als ungenau bezeichnet und ausgeführt, dass nur für dingliche Klagen ein ausschliesslicher Gerichtsstand in Basel bestehen könne, während für die übrigen Zivilklagen die Gerichtsstandsbestimmung von Artikel 59 der Bundesverfassung vorgehe, mit Ausnahme der Klagen aus Havarie-Grosse und der Kollokationsklagen in dem Falle, wo der Eigentümer die beschränkte Haftung geltend macht. Diesen Ausführungen folgend hat der Entwurf die örtliche Zuständigkeit des Zivilrichters nach Massgabe der einzelnen Ansprüche geregelt.

In Übereinstimmung mit Artikel 37 und 52 des Bundesgesetzes vom 28. September 1928 über das Schiffsregister besteht für alle dinglichen Klagen bezüglich eines schweizerischen Seeschiffes ein exklusiver Gerichtsstand am Registerort, d. h. in Basel, ohne Rücksicht auf den Wohnsitz des Beklagten und ohne Unterschied, ob der Eigentümer Kläger oder Beklagter ist. Da es sich nicht um eine persönliche, sondern eine dingliche Ansprache handelt, ist dieser Gerichtsstand verfassungsmässig anerkannt.

Für weitere Zivilklagen des Schiffseigentümers, Reeders oder Kapitäns oder gegen diese ist ein Gerichtsstand in der Schweiz zu bestimmen, jedoch nur für die besonderen zivilrechtlichen Klagen aus dem Seeschiffahrtsgesetz, nicht auch für alle sonstigen zivilrechtlichen Ansprüche. Alsdann kommt der besondere Gerichtsstand nur in Betracht, wenn nicht ein anderer Gerichtsstand in der Schweiz gegeben ist, also vornehmlich nur dann, wenn die beklagte Partei sich nicht auf den verfassungsmässigen Gerichtsstand des aufrechtstehenden Schuldners mit Wohnsitz in der Schweiz berufen kann. Der subsidiäre Gerichtsstand am Registerort Basel besteht daher hauptsächlich gegenüber ausländischen Beklagten für Ansprüche aus Mietverträgen, Charterverträgen und Transportverträgen hinsichtlich eines schweizerischen Seeschiffes, aus Hilfeleistung und Bergung, Schiffszusammenstoss usw. Für Klagen gegen einen schweizerischen Reeder, der seinen Sitz nicht in Basel hat, besteht der verfassungsmässige Gerichtsstand seines Wohnsitzes auch für seerechtliche Ansprüche.

Für eine besondere Art von Zivilklagen, nämlich für Schadenersatzansprüche aus einer an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangenen unerlaubten Handlung (OR Art. 41 ff.), ist es notwendig, einen subsidiären Gerichtsstand in der Schweiz zu bestimmen, während für an Bord eines Schiffes abgeschlossene Verträge diese Notwendigkeit nicht besteht. Wer an Bord eines Seeschiffes mit einem Dritten Verträge abschliesst, hat sich gleich wie jeder sonstige Reisende darüber klar zu werden, wo er seinen Gegenkontrahenten im Falle der Nichterfüllung gerichtlich belangen kann. Bei unerlaubten Handlungen dagegen hat das Gesetz zum Schutze des Geschädigten einen inländischen Gerichtsstand vorzusehen.

Beruft sich ein schweizerischer Reeder auf die gesetzliche Haftungsbeschränkung nach Massgabe der Artikel 37 und 38 des Entwurfes, so findet gleichsam ein Sonderkonkurs in das Seevermögen des Reeders statt. Alle maritimen Gläubiger partizipieren nach dem Rang ihrer Forderungen an dem summenmässig zu bestimmenden Haftungssubstrat. Die Durchführung dieser Haftungsbeschränkung verlangt ein besonderes, konkursähnliches Verfahren, das gemäss Artikel 38, Absatz 3, in der Verordnung niedergelegt wird. Dieses Verfahren kann gerichtliche Entscheidungen im summarischen Verfahren nicht vermeiden. Bezüglich der Höhe der Aktivmasse, der Zulassung der einzelnen Gläubiger und des Ranges ihrer Forderungen sind Kollokationsklagen zu gewähren, für welche gleich wie im Schuldbetreibungsrecht ein einheitlicher Gerichtsstand vorzusehen ist. Es ist naheliegend, als Gerichtsstand, wenn ein solches Verfahren in der Schweiz durchzuführen ist, den Registerort Basel zu bezeichnen, woselbst sich gemäss Artikel 55 des Schifffregistergesetzes auch der Betreibungsort befindet. Dasselbe gilt für die gerichtliche Validierung einer Dispache in der Havarie-Grosse. Wenn ausnahmsweise eine Dispache in der Schweiz homologiert werden muss, damit sie zu einem vollstreckbaren Titel wird, so kann das dazu notwendige Widerspruchsverfahren nur an ein und demselben Ort durchgeführt werden, weshalb der Entwurf auch für solche Klagen den Gerichtsstand Basel bestimmt. Für diese besonderen Arten von Klagen findet Artikel 59 der Bundesverfassung keine Anwendung.

Artikel 13. Findet das schweizerische Strafrecht Anwendung, so ist nach den Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches auch die schweizerische Strafergerichtsbarkeit gegeben. Soweit nicht die Bundesgerichtsbarkeit vorgeschrieben ist, sind die Kantone zuständig und zwar grundsätzlich derjenige Kanton, in welchem die strafbare Handlung ausgeführt wurde. Wird nun die Tat an Bord eines schweizerischen Seeschiffes verübt, so ist ein besonderer örtlicher Gerichtsstand zu bezeichnen, und dieser befindet sich nach dem Entwurf entsprechend der bisherigen Regelung am Registerort Basel. Die Pflicht und das Recht der baselstädtischen Behörden zur Verfolgung und Beurteilung von strafbaren Handlungen wird zudem ausgedehnt auf die im Entwurf besonders unter Strafe gestellten Handlungen (Art. 114 bis 137), die meistens ausserhalb der Schweiz, aber nicht an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangen werden.

Für diejenigen strafbaren Handlungen, für die im schweizerischen Strafrecht die Bundesgerichtsbarkeit oder die Militärstrafgerichtsbarkeit vorgesehen ist, soll diese Zuständigkeit auch dann gelten, wenn die Tat an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangen worden ist. Die Zuweisung an den Kanton Basel-Stadt ist nur dort erforderlich, wo das Bundesrecht die sachliche und örtliche Zuständigkeit einer kantonalen Behörde vorsieht. Da der Strafvollzug auf Kosten des Kantons erfolgt, dessen Gerichte geurteilt haben, ist es richtig, wenn der als zuständig erklärte Kanton Basel-Stadt auch über die nach Massgabe dieses Gesetzes verhängten Bussen verfügt. Eine besondere Bestimmung

ist hiefür notwendig, da der Wortlaut des Artikels 381 des Strafgesetzbuches nicht ausreicht.

Nach Artikel 367 des Schweizerischen Strafgesetzbuches sind die im Bundesrecht vorgesehenen Übertretungen, soweit sie der kantonalen Gerichtsbarkeit unterliegen, nach dem Verfahren zu behandeln, das der Kanton für Übertretungen vorschreibt. Die im Entwurf vorgesehenen Übertretungstatbestände fallen in die Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt, der für Übertretungen das Verzeigungsverfahren kennt. Die Verwaltungsbehörde ist zur Verzeigung berechtigt und verpflichtet; die Strafe darf nur vom Richter ausgesprochen werden. Das kantonale Recht bezeichnet je nach der Art der Übertretung die zur Verzeigung zuständige Behörde. Fehlt eine solche Bezeichnung, so ist das Polizeidepartement Basel-Stadt zuständig. In Seeschiffahrtssachen ist es nun unzweckmässig, wenn eine Behörde zur Verzeigung verpflichtet wird, welche sachlich mit der Materie nicht vertraut ist und auch nicht in die Lage kommt, Verfehlungen zu erfahren. Der Entwurf bezeichnet deshalb das Schweizerische Seeschiffahrtsamt als verzeigende Behörde.

Wie bei andern bundesrechtlichen Straftatbeständen, welche von einer kantonalen Behörde beurteilt werden, ist auch im Entwurf die Pflicht des Kantons Basel-Stadt statuiert, Urteile und Einstellungsbeschlüsse der Bundesanwaltschaft zu übermitteln. Dass diese Entscheidungen in vollständiger Ausfertigung zu übermitteln sind, ist selbstverständlich.

Zweiter Titel

Die schweizerischen Seeschiffe

Erster Abschnitt

Die Registrierung der Seeschiffe

Schweizerische Seeschiffe sind gegenwärtig Schiffe, die auf Grund einer vom Bundesrat erteilten Konzession zur Führung der Schweizerflagge berechtigt und in das vom Eidgenössischen Schiffsregisteramt geführte Register der Seeschiffe aufgenommen worden sind. (Bundesratsbeschluss Art. 5). «Über das Recht zur Flaggenführung stellt der Bundesrat dem Beliehenen für jedes einzelne Schiff ein Flaggenzeugnis aus, sobald das Schiff in das Register der Seeschiffe aufgenommen worden ist». (Bundesratsbeschluss Art. 21, Abs. 1).

Wir haben bereits auf die grundsätzliche Verschiedenheit hingewiesen, welche in diesem Zusammenhang zwischen dem vorliegenden Entwurf und der heute geltenden Regelung besteht, und dieser Unterschied geht deutlich aus Artikel 14 ff. des Entwurfes hervor.

Artikel 14. Schweizerische Seeschiffe sind diejenigen seetüchtigen Einheiten, welche im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen sind; in dieses Register können nur solche Schiffe aufgenommen werden, für welche die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen bezüglich des Eigentums

(Art. 15 und 16), der Zulassung zur Seeschifffahrt (Art. 19), der Namengebung (Art. 21) und des Verfahrens (Art. 17, 22 und 23) gegeben sind.

Artikel 15. Die Frage, welche Bedingungen hinsichtlich des Eigentums aufzustellen sind, gab innerhalb der Kommission und bei den beteiligten Kreisen zu zahlreichen Kontroversen Anlass. Die schliesslich übernommene Lösung geht von folgenden Überlegungen aus:

Das Vorliegen nationalen Eigentums ist nie sicher. Wohl kann, nach unserer Auffassung, rechtlich einwandfrei schweizerisches Eigentum bestehen, doch ist es nicht sicher, ob gegebenenfalls die ausländischen Mächte unsere Auffassung teilen. Es ist deshalb vor allem notwendig, soweit wie möglich alle erdenkbaren Meinungsverschiedenheiten auszuschliessen.

Werden als Eigentümer schweizerischer Seeschiffe Einzelpersonen oder Handelsgesellschaften, deren Mitglieder wiederum physische Personen sind, zugelassen, so können sich in der Praxis Schwierigkeiten ergeben, deren Tragweite nicht zu unterschätzen ist. Es seien hiefür folgende Beispiele angeführt:

Ein in der Schweiz domizilierter Schweizerbürger wird als Schiffseigentümer zugelassen und erhält somit das Recht, für sein Schiff die Schweizerflagge zu führen. Verbringt er nur einen Teil des Jahres im Ausland und bricht Krieg aus, sodass er an der Rückkehr in die Schweiz verhindert ist, so stellt sich die Frage, ob sein Schiff noch als schweizerisches Seeschiff betrachtet werden kann. Das Domizilproblem ist immer schwierig zu lösen, und, besonders dann, wenn an die hauptsächliche Niederlassung angeknüpft wird, ist eine Auseinandersetzung möglich, wenn sich der Schiffseigentümer während 7 Monaten z. B. im Ausland aufhält.

Ein anderer Schiffseigentümer lässt sich im Ausland nieder und es wäre demnach von ihm zu verlangen, dass er sein Schiff an einen in der Schweiz wohnhaften Schweizerbürger verkauft. Veräussert er aber das Schiff unter Missachtung der schweizerischen gesetzlichen Vorschriften an einen Ausländer, so sind wirksame Sanktionen ausgeschlossen.

Ein weiterer Schiffseigentümer erwirbt sich ausländisches Bürgerrecht und seine Eigenschaft als Doppelbürger bietet Anlass zur Bestreitung der schweizerischen Nationalität des Schiffes.

Ein Schiffseigentümer stirbt und sein Erbe, möglicherweise ein Ausländer, ist im Ausland domiziliert.

Ein anderer Eigentümer hinterlässt mehrere Erben, worunter eine mit einem Ausländer verheiratete Tochter, oder sein Vermögen geht an seine Witwe über, welche sich mit einem Ausländer wiederverheiratet oder ins Ausland zieht.

Gegen einen Schweizerbürger, der Vermögenswerte im Ausland besitzt, können daselbst Betreibungen eingeleitet werden, sein Vermögen kann Gegenstand einer Beschlagnahme sein usw.

In allen diesen Fällen wäre das Berichtigungsverfahren nach Massgabe von Artikel 18 des Entwurfes einzuleiten, das jedoch gegebenenfalls 4 Monate seit Eintritt des Mangels erfordern würde. In Friedenszeiten könnte zweifellos eine fristgemässe Wiederherstellung des gesetzlichen Zustandes erreicht werden.

obwohl dies mit grossen administrativen Schwierigkeiten für die Aufsichtsorgane verbunden wäre. Wenn aber vor Wiederherstellung des früheren Zustands oder während des Berichtigungsverfahrens ein Krieg ausbricht, so wird die Situation problematisch. Das Schiff würde wahrscheinlich bis zur Beibringung der Beweisunterlagen — die möglicherweise nicht einmal als genügend erachtet werden — sequestriert, da mit dem Misstrauen und der Empfindlichkeit der kriegführenden Mächte zu rechnen ist. Das Schiff wäre zum Nachteil unserer eigenen Interessen und Bedürfnisse während Monaten stillgelegt.

Auch wenn der Schiffseigentümer seinen schweizerischen Wohnsitz behält, können sich Schwierigkeiten ergeben, wobei an Fälle zu denken ist, in denen die Erben erst nach längerer Zeit eruiert werden können, oder an das öffentliche Inventar, an die Möglichkeit der Erbausschlagung durch einen oder alle Erben, an die amtliche Liquidation des Nachlasses usw. Diese Beispiele zeigen, dass, wenn physische Personen als Schiffseigentümer zugelassen werden, zahlreiche, oft unüberbrückbare Schwierigkeiten entstehen.

Wer beabsichtigt, ein schweizerisches Seeschiff zu erwerben, der muss über die erforderlichen Mittel verfügen, welche gleichzeitig auch genügen, um eine Aktiengesellschaft zu gründen, deren einziger Aktionär er sein kann. In diesem Falle behält aber die Schiffseigentümerin, nämlich die Aktiengesellschaft, ihren schweizerischen Charakter bei, unabhängig vom Schicksal des Aktionärs. Dessen Tod wird das schweizerische Eigentum am Schiff nicht beeinträchtigen. Lediglich die Übertragung der Aktien wird notwendig; die Behörden haben dafür zu sorgen, dass diese Aktien nur auf Personen übergehen, die den gesetzlichen Voraussetzungen entsprechen.

Dieselben Überlegungen sind bei Kollektiv-, Kommandit- und Kommanditaktiengesellschaften sowie bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung umso berechtigter, als bei diesen eine Mehrzahl von Einzelpersonen im Spiele steht.

Wir schlagen Ihnen daher vor, dass nur solche Schiffe die Schweizerflagge führen können, welche im Eigentum des Bundes, der Kantone, anderer öffentlichrechtlicher Körperschaften und Anstalten sowie von Aktiengesellschaften und Genossenschaften stehen, deren Kapital sich ausschliesslich in schweizerischen Händen befindet.

Aktiengesellschaften und Genossenschaften können nicht «vagabundieren», und sie können ihren Sitz nur innerhalb der Schweiz und nur nach Erfüllung bestimmter Formalitäten wechseln. Gehen sie infolge Auflösung oder Zwangsvollstreckung unter, so geht ihrem gänzlichen Verschwinden das lang andauernde Liquidationsstadium voraus, so dass die Aufsichtsbehörden genügend Zeit haben, die notwendigen Massnahmen zu treffen.

Für die öffentlichrechtlichen Körperschaften und Anstalten sind keine besonderen Bedingungen aufzustellen, da nicht ersichtlich ist, wie die schweizerische Nationalität ihrer Seeschiffe angezweifelt werden könnte. Artikel 15, lit. a welche die Eidgenossenschaft erwähnt, knüpft an die Verhältnisse während der Jahre 1941 und folgende an, als eine Bundesbehörde damit beauftragt war, die Landesversorgung sicherzustellen. Man kann sich aber auch den Fall

denken, dass eine Gemeinde oder mehrere Gemeinden zusammen ein Seeschiff für den Import der für ihre Werke nötigen Kohle erwerben, oder dass eine öffentliche Lehranstalt zur Durchführung wissenschaftlicher Expeditionen etc. ein Seeschiff ausrüstet usw.

Artikel 15, lit. b, enthält die strengen Bedingungen, welche die privaten Gesellschaften erfüllen müssen, bevor ihre Schiffe in unserm Register aufgenommen werden können.

Die Frage, ob das vorgeschlagene System mit der von der Bundesverfassung garantierten Handels- und Gewerbefreiheit im Einklang steht, ist grundsätzlich berechtigt, muss aber im Hinblick auf einen wichtigen Präzedenzfall, nämlich die private Versicherung, bejaht werden. Auch dort kann eine Einzelperson, eine Kollektiv-, Kommandit-, Kommanditaktiengesellschaft oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung die der öffentlichen Kontrolle unterstellte Versicherungstätigkeit nicht ausüben. Zugunsten der Aktiengesellschaft, der Genossenschaften auf Gegenseitigkeit oder ähnlicher Organisationen besteht eine Privilegierung, und die Einschränkungen der Handelsfreiheit erfolgen im Interesse der Allgemeinheit und der Versicherungsnehmer. Es scheint deshalb, dass man dieselben Schranken der Handelsfreiheit auf einem Gebiete einführen darf, bei welchem das Landesinteresse (Nationalität des Schiffes, Integrität der Flagge, Neutralität usw.) auf dem Spiele steht.

Die Vereine und Stiftungen, die im Bundesratsbeschluss nicht erwähnt sind, wurden nicht zum vornherein ausgeschlossen. Es ist bei der Besprechung von Artikel 24 darauf zurückzukommen.

Artikel 16. Es genügt nicht, dass das Seeschiff Eigentum einer schweizerischen juristischen Person ist, sondern diese juristische Person darf zudem keinerlei ausländische Einflüsse verdecken oder verheimlichen. Artikel 16 stellt den Grundsatz auf, dass die für das Schiff verwendeten, bzw. im betreffenden Unternehmen investierten finanziellen Mittel ausschliesslich schweizerischer Herkunft sein müssen.

Die Aktiengesellschaft oder Genossenschaft hat über eigene Mittel — Grundkapital und Reserven — zu verfügen, welche zu den investierten Kapitalien in einem vernünftigen Verhältnis stehen müssen. Es wäre stossend, wenn beispielsweise eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Fr. 50 000 Eigentümerin von Seeschiffen in Millionenwerten wäre. Wir schlagen deshalb vor, dass eigene Mittel in der Höhe von mindestens einem Viertel des Verkehrswertes des einzutragenden Schiffes und im weiteren — um der Gesellschaft zu erlauben, Abschreibungen auf den Schiffen vorzunehmen — einem Viertel des Buchwertes der bereits auf den Namen des betreffenden Eigentümers eingetragenen Schiffe vorhanden sein müssen. Die übrigen im Unternehmen investierten Kapitalien — hypothekarisch gesicherte oder andere Darlehen, Obligationen, Bankkredite usw. — müssen ebenfalls schweizerischer Herkunft sein. Immerhin wurde einem Wunsche beteiligter Kreise Rechnung getragen und vorgesehen, dass in Ausnahmefällen (insbesondere bei Neubauten oder Reparaturen schweizerischer Schiffe) Guthaben ausländischer Gläubiger —

z. B. der Werft — bis zu einem Fünftel des Verkehrswertes des Schiffes zugelassen werden können. Gemäss Artikel 23, lit. d, hat die Gesellschaft, die um die Zulassung einer derartigen Ausnahme nachkommen will, nachzuweisen, dass die ausländische Forderung auf erstes Begehren der zuständigen Behörde an einen Gläubiger unzweifelhaft schweizerischen Charakters abgetreten wird.

Der letzte Absatz von Artikel 16 verschärft noch die Vorsichtsmassnahmen, die getroffen werden müssen, um die Schweizerflagge ausserhalb jeder Diskussion zu halten. Es würde nämlich nicht genügen, dass die Aktionäre oder Genossenschafter Schweizerbürger sind. Um Verschleierungen zu verhindern, muss zudem verlangt werden, dass die Handelsgesellschaften, Genossenschaften, Vereine und Stiftungen, welche als Aktionäre oder Genossenschafter an der Schiffseigentümerfirma beteiligt sind, ihrerseits einen unzweifelhaft schweizerischen Charakter haben. Sicher kann auch eine Bank oder eine Handelsgesellschaft, deren Aktien in einem gewissen Ausmasse in den Händen von Ausländern sind, Aktionär oder Genossenschafter einer schweizerischen Reederei sein. Zu entscheiden, ob die fraglichen juristischen Personen oder andere Handelsgesellschaften einen unzweifelhaft schweizerischen Charakter aufweisen, fällt in das Ermessen der zuständigen Behörde; bei Streitigkeiten über diesen Punkt entscheidet der Bundesrat (Art. 11, Abs. 1).

Die Artikel 15 und 16 bilden ein Ganzes. Wir glauben, mit diesen Vorschriften alle erdenklichen Vorsichtsmassregeln getroffen zu haben, um zu verhindern, dass die Integrität der Schweizerflagge jemals in Zweifel gezogen werden kann; gleichzeitig wird aber für die privaten Unternehmungen ein subjektives Recht geschaffen.

Der Grundsatz der Konzessionsverleihung durch den Bundesrat wird demnach verlassen. Diejenigen Schiffe, bei welchen die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind, können in das schweizerische Register aufgenommen werden, und das Fahrzeug kann und muss alsdann die Schweizerflagge führen.

Das schweizerische Eigentum am Schiff genügt allerdings noch nicht. Auch derjenige, der den Betrieb führt, also der Reeder — sofern er nicht selbst Eigentümer ist — muss hinsichtlich der Staatsangehörigkeit die gleichen Bedingungen erfüllen wie der Eigentümer. Es ist darauf bei der Besprechung der Artikel 34 und 35 zurückzukommen.

Artikel 17 und 18. Sind die Bedingungen hinsichtlich der Staatszugehörigkeit des Schiffseigentümers erfüllt, so stellt das Seeschiffahrtsamt eine entsprechende Bescheinigung aus, welche dem Antrag auf Eintragung in das Schiffsregister beizulegen ist (Art. 22 und 23). Sind die Bedingungen nicht mehr erfüllt, muss der frühere Zustand wieder hergestellt werden, ansonst das Schiff stillgelegt oder gar im Register gestrichen wird (Art. 18). Stellt sich z. B. heraus, dass eine als Aktionärin an der Schiffseigentümerfirma beteiligte Handelsgesellschaft nicht oder nicht mehr den vom Gesetz verlangten, unzweifelhaft schweizerischen Charakter aufweist, so muss diese Aktionärin innerhalb 30 Tagen ausgeschlossen werden, ansonst das Seeschiffahrtsamt den Seebrief durch das zuständige Konsulat zurückziehen lässt. Das immer noch zur Führung der

Schweizerflagge berechnigte Schiff wird damit stillgelegt. Wird innerhalb von 3 Monaten seit dem Eingreifen des Seeschiffsamtes der frühere Zustand nicht wieder hergestellt (durch Übertragung der der betreffenden Handelsgesellschaft gehörenden Aktien an einen Schweizerbürger oder eine unzweifelhaft schweizerische juristische Person), so wird das Schiff im Register gestrichen. Vorbehalten bleiben die in Artikel 130 ff. vorgesehenen Strafen. Das gleiche Verfahren mit denselben Konsequenzen wird angewendet, wenn das Seeschiffsamt die Verschleierung ausländischen Einflusses feststellt oder wenn im Falle des Todes eines Aktionärs dessen Aktien nicht innerhalb der vorgesehenen Fristen, sei es aus eigenem Antrieb oder nach Einschreiten des Seeschiffsamtes, an eine oder mehrere Personen übertragen werden, die durch die Statuten zugelassen werden. (Die Statuten der Eigentümergesellschaft oder der Reederei haben die dem Gesetz entsprechenden Beschränkungen zu enthalten; vgl. Art. 15, lit. b.) Artikel 18 ist in der Weise formuliert, dass die zivilrechtlichen und strafrechtlichen Folgen und Sanktionen jedesmal eintreten werden und eintreten müssen, wenn das Seeschiffsamt feststellt, dass dem Willen des Gesetzgebers nicht nachgelebt wird.

Artikel 19 entspricht Artikel 27 des Bundesratsbeschlusses und wird durch *Artikel 20* vervollständigt, der verlangt, dass die für die Zulassung zur Seeschiffahrt aufgestellten Bedingungen fortwährend erfüllt sein müssen.

Artikel 21. Die Kommission sah ursprünglich vor, für schweizerische Seeschiffe Namen zu verlangen, welche — wie dies heute im allgemeinen der Fall ist — aus der Schweizergeschichte oder -geographie entnommen sind. Sie wählte dann aber eine geschmeidigere Form. Da man aber dem Reeder hier nicht vollkommene Freiheit lassen kann, wurde die Namengebung der Genehmigung durch das Seeschiffsamt unterstellt.

Die *Artikel 22 und 23* entsprechen, abgesehen von der Änderung des Systems (Abschaffung des Konzessionssystems) den Artikeln 16 und 17 des Bundesratsbeschlusses. In Artikel 23, lit. d, wurde eine neue Bestimmung aufgenommen, wonach eine ausländische Forderung irgendwelcher Natur, die gestützt auf Artikel 16, Absatz 2, zugelassen worden war, auf erstes Begehren des Seeschiffsamtes einem schweizerischen Gläubiger abzutreten ist.

Artikel 24. Der Bundesratsbeschluss wurde nur für die Handelsschiffahrt geschaffen und sieht daher die Stiftungen und Vereine in Artikel 6 nicht vor. Trotzdem gestattete der Bundesrat den im Eigentum der Stiftung des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz («Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes») stehenden und von ihr betriebenen Schiffen die Führung der Schweizerflagge. Wir müssen für diese Stiftung mit ihrem humanitären Zweck weiterhin die Möglichkeit offen lassen, die Schiffahrt unter Schweizerflagge zu betreiben, obschon sie inskünftig die strengen Bedingungen der Artikel 15 und 16 wohl nicht erfüllen kann. Neben der erwähnten Stiftung könnte man sich auch den Fall einer naturwissenschaftlichen oder einer philanthropischen Gesellschaft (z. B. einer «Mission») vorstellen, die

zur Erfüllung ihrer Aufgaben über Seeschiffe verfügen muss. Es ist nicht abwegig, diese Möglichkeiten offen zu lassen, auch wenn sie hin und wieder etwas problematisch erscheinen mögen. Da es sich um Stiftungen und Vereine handelt, welche die Bedingungen der Artikel 15 und 16 wohl nur selten zu erfüllen vermöchten, wurde die geschmeidigere Form des Artikel 24 gewählt.

Artikel 25. Wie schon einleitend ausgeführt wurde, erfreute sich die Vergnügungsschifffahrt in der Kommission nicht allgemeiner Sympathie. Hauptsächlich die Handelskreise haben Bedenken angemeldet. Sie befürchten den Eintritt unangenehmer, dem Rufe unserer Flagge abträglicher Folgen, welche sich insbesondere während Kriegszeiten daraus ergeben könnten, dass die Vergnügungsschifffahrt nur schwer zu kontrollieren sein wird. Es wurde darauf hingewiesen, dass ausländische Yachten zu Schmuggel- und Spionagezwecken benützt worden sind. Andererseits begreifen die schweizerischen Eigentümer von Vergnügungsschiffen nur schwerlich, warum ihnen die Verwendung der Schweizerflagge verunmöglicht wird; sie werden dadurch gezwungen, ihre Schiffe unter ausländischer Flagge fahren zu lassen, was aber mit Schwierigkeiten verbunden ist, da die Mehrzahl der seefahrenden Staaten nur ihren Staatsangehörigen erlauben, ihre Flagge zu zeigen. Wir schlagen Ihnen daher vor, die Regelung dem Bundesrat unter den in Artikel 25 umschriebenen Voraussetzungen zu überlassen.

Zweiter Abschnitt

Dingliche Rechte an Seeschiffen

Die durch den Bundesratsbeschluss eingeführte Regelung wurde inhaltlich übernommen, an verschiedenen Orten aber einfacher und klarer umschrieben. Sie stützte sich zur Hauptsache auf die für die Binnenschiffe geltenden Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. September 1923 über das Schiffsregister, welches seinerseits auf die Vorschriften des Zivilgesetzbuches über das Grundbuch verweist.

Artikel 26. Dieser Artikel umschreibt das der gesetzlichen Regelung zugrunde liegende Prinzip, nämlich die Verweisung auf die *Gesetzgebung* des Bundes über das Schiffsregister (das Bundesgesetz vom 28. September 1923 ist durch zusätzliche Vorschriften ergänzt worden), die, vorbehaltlich einiger im zweiten Abschnitt und im Gesetz von 1923 enthaltener Spezialbestimmungen, die Vorschriften des Zivilgesetzbuches auf das Eigentum und die Pfandrechte an schweizerischen Seeschiffen anwendbar erklärt. Um den Entwurf mit der bisherigen Praxis in Einklang zu bringen, sind das Eigentum und die Pfandrechte inskünftig die einzigen dinglichen Rechte und ist insbesondere die Nutzniessung ausgeschlossen. Inhabershypothenken werden ausdrücklich als unzulässig erklärt; sie müssen im Hinblick auf die Vorschriften über den unzweifelhaft schweizerischen Charakter der Hypothekargläubiger ausgeschlossen werden.

Artikel 27. Im Bundesratsbeschluss wurde der Verzicht auf das schweizerische Flaggenrecht, entsprechend dem Konzessionssystem, von einer Zustimmung

mung des Bundesrates abhängig gemacht (Art. 9 des Bundesratsbeschlusses). Diese Bestimmung erlaubte den Behörden, die insbesondere für die Sicherstellung der Landesversorgung zu sorgen haben, eine Verringerung der schweizerischen Tonnage und den unzeitigen Verkauf schweizerischer Seeschiffe ins Ausland zu verhindern.

Um dem Bundesrat die gleichen Möglichkeiten auch unter der neuen, liberalen und weniger dem Ermessen anheimgestellten Seegesetzgebung zu verschaffen, musste eine Lösung gefunden werden, die sowohl dem Bürger als auch der Verwaltung die erforderlichen Sicherheiten bieten kann. Mehrere Lösungen wurden ins Auge gefasst. Nur mit Zögern konnten sich gewisse Kreise, die sich vom etwas willkürlichen Regime des Artikel 9 des Bundesratsbeschlusses bessere Resultate versprachen, davon überzeugen lassen, dass dieses Regime mit den Grundsätzen des schweizerischen Zivilrechts nicht vereinbar ist. Es kann daher nicht in einem Gesetz verankert werden, das aus der Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge eine dauernde, von der durch ausserordentliches Vollmachtenrecht ins Leben gerufenen Erscheinung durchaus verschiedene Einrichtung schaffen will.

Das gesetzliche Vorkaufsrecht des Bundes gegenüber jedem ausländischen Erwerber eines schweizerischen Seeschiffes hat schliesslich einmütige Zustimmung gefunden. Dieses Vorkaufsrecht hat in der Tat den Vorteil, für alle Beteiligten eine vollkommen klare rechtliche Situation zu schaffen und ihnen die erforderlichen Garantien zu geben. Zudem lässt es sich ohne weiteres in den anerkannten schweizerischen Aufbau der dinglichen Rechte einfügen, ohne diesen Rahmen irgendwie zu durchbrechen.

Das in Absatz 2 vorgesehene Verfahren verhindert, dass der Bundesrat vor die vollendete Tatsache eines im Augenblick der Bekanntgabe durch den Eigentümer bereits erfolgten Verkaufs an einen Ausländer gestellt wird und dadurch seines Vorkaufsrechtes verlustig geht. Sobald nämlich das Schiff unter einer ausländischen Flagge steht, kann es lediglich zwecks Ausübung eines Vorkaufsrechtes nicht mehr erneut der Schweizerflagge unterstellt werden. Die zehntägige Frist mag kurz erscheinen; derartige Geschäfte müssen indessen in kürzester Zeit durchgeführt werden können. Das Vortäuschen eines günstigen Angebots, sei es um den Bund davon abzuhalten, von seinem Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen, sei es um ihn zu veranlassen, das Schiff zu einem hohen Preis zu erwerben, wird anderseits durch Artikel 132 mit Strafe bedroht. Entschliesst sich der Bundesrat, sein Recht auszuüben, so kann er im übrigen die ausländische Kaufofferte durch Sachverständige daraufhin prüfen lassen, ob sie dem Marktpreis des Schiffes entspricht.

Es ist hervorzuheben, dass schweizerische Schiffseigentümer, die sich durch Ausübung des Vorkaufsrechtes durch den Bund benachteiligt fühlen, nach Massgabe von Artikel 41 des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Bundesrechtspflege beim Bundesgericht, das diese *Zivilstreitigkeit* als einzige Instanz entscheidet, Klage führen können.

Artikel 28 und 29. Diese Artikel übernehmen den Inhalt des Artikels 26 des Bundesratsbeschlusses; zum Zwecke einer bessern Übersicht wurde der Text in zwei Artikel aufgeteilt. Die im Internationalen Übereinkommen vom 10. April 1926 vorgesehenen Privilegien sind im Rechte der lateinischen Länder eine bekannte Erscheinung, dem schweizerischen Recht aber fremd. Sie wurden daher, wie dies bereits unter dem Bundesratsbeschluss der Fall war, in Anpassung an das schweizerische Recht in gesetzliche Pfandrechte *ohne Eintragung* umgewandelt, welche jeder Schiffsverschreibung im Range vorgehen.

Um eine allseitige internationale Anerkennung der an schweizerischen Seeschiffen bestehenden dinglichen Rechte zu erwirken, wäre es für die Schweiz im übrigen angezeigt, dem erwähnten Internationalen Übereinkommen vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien von Seeschiffen beizutreten.

Artikel 30. Dieser letzte Artikel des Abschnittes über die dinglichen Rechte erlaubt eine klare Trennung der öffentlichen und völkerrechtlichen Wirkungen einerseits und der privatrechtlichen Wirkungen andererseits, welche an die Eintragung und Streichung schweizerischer Seeschiffe im Register geknüpft sind. Es handelt sich hier um ein besonderes Problem des Seerechtes, das vom Bundesgesetz vom 28. September 1923 deshalb nicht geregelt werden musste, weil Binnenschiffe — ebensowenig wie Immobilien — die Schweizerflagge führen.

Dritter Abschnitt

Der Seebrief

Artikel 31, 32 und 33. Es mag auf den ersten Blick überraschen, dass sich ganze drei Artikel des Entwurfes mit einem Dokument beschäftigen, das scheinbar lediglich formeller Natur ist. Die Bedeutung dieses Dokumentes wird oft darum missverstanden, weil die in den verschiedenen seefahrenden Staaten bestehenden entsprechenden Papiere voneinander gänzlich verschieden sind und daher kein allgemein gültiges Modell besteht.

Tatsächlich besitzt der Seebrief (wir verdanken diese sehr zutreffende Bezeichnung Prof. Haab) eine sehr grosse Bedeutung, indem er, im Sinne des internationalen Seerechtes, die Berechtigung eines schweizerischen Seeschiffes, seine Flagge zu führen, d. h. *zur See zu fahren*, dartut. Dieses Recht selbst, zur See zu fahren, ist in der Tat für jedes Schiff unlösbar mit seinem Recht, seine Flagge zu führen und mit seiner Pflicht, diese Flagge ausschliesslich zu zeigen, verbunden. Um ein Bild zu verwenden, das allerdings nicht ganz zutreffend ist, aber doch gewöhnlich eine offenbar fest verankerte juristische Meinung wiedergibt, könnte man sagen, dass der Seebrief für ein schweizerisches Seeschiff die gleiche Bedeutung hat, wie der Schweizerpass für einen im Ausland reisenden Landsmann. Bei einem Dokument von solcher Wichtigkeit, dessen Natur und Wirkungen im Hinblick auf das internationale Seerecht keinen durch die Zweckmässigkeit diktierten Änderungen unterworfen werden dürfen, ist es notwendig, dass im Gesetz selbst alle erforderlichen Einzelheiten in bezug

auf seine Art und seine Bedeutung; den Inhalt, die Ausstellung, Verlängerung, Änderung, Erneuerung und Rückgabe aufgenommen werden.

Im Hinblick auf verschiedene gesetzliche Bestimmungen, hauptsächlich den Artikel 455 des Obligationenrechtes, ist es angezeigt, in Artikel 31, Absatz 4, festzuhalten, dass die Zulassung zur Seeschifffahrt und Ausstellung des Seebriefes nicht die Bedeutung einer obrigkeitlichen Konzession eines Gewerbes hat.

Dritter Titel

Der Betrieb der Seeschifffahrt

In diesem Titel wurden, straffer und klarer als im vierten Abschnitt des Bundesratsbeschlusses, die Vorschriften zusammengefasst, welche auf zwei verschiedenen Ebenen für den Betrieb, die Führung und die Bewegungen des Seeschiffes gelten. Der erste Abschnitt handelt vom Reeder, von der «oberen Ebene», und der zweite Abschnitt vom Kapitän, von der «unteren Ebene».

Erster Abschnitt

Der Reeder

Artikel 34. Dieser Artikel bildet mit seiner Definition des Reeders den Grundstein des Gesetzesentwurfes. Begrifflich ist Reeder, wer ein Seeschiff — in zivilrechtlichem Sinne (ZGB Art. 919, Abs. 1) — in seinem Besitze hat. Der diesem Kriterium des Besitzes beigegebene Begriff der Ausübung des Betriebes, d. h. der «Kontrolle» über das Schiff, wäre an und für sich ein Pleonasmus, wenn nicht dieser Begriff vom rechtsvergleichenden Standpunkt aus den Vorteil hätte, den verschiedenen angelsächsischen und lateinischen Gesetzssystemen gleicherweise zu entsprechen, während sich diese Systeme hinsichtlich des Besitzbegriffes wesentlich unterscheiden. International wird darum unserem auf die Seeschiffe angewandten Besitzbegriff dadurch die notwendige Geltung verschafft.

Im Interesse der Klarheit des gesamten dritten Titels ist an dieser Stelle festzuhalten, dass im Hinblick auf diesen, auf der «oberen Ebene» den Reeder charakterisierenden Besitzbegriff der Kapitän auf der «unteren Ebene» lediglich Besitzdiener (Detentor) ist.

Absatz 2 befasst sich mit der Ausübung des Reedereibetriebes, welche begriffsnötig Sache des Besitzers des Seeschiffes ist. Die Bestimmung «vorbehältlich der gesetzlichen Befugnisse» bezieht sich auf die Gesamtheit der dem Kapitän notwendigerweise zukommenden Obliegenheiten, welche der Reeder weder ausdehnen noch einschränken kann.

Artikel 35. Artikel 34 definiert ausdrücklich den Reeder eines *schweizerischen* Seeschiffes, denn das Gesetz darf nicht in der Weise interpretiert werden, als ob ihm ein allgemein gültiger zivilrechtlicher Reederbegriff entnommen werden könnte, der unter Umständen auch auf einen — möglicherweise schwei-

zerischen — Reeder eines ausländischen Schiffes anzuwenden ist. Trotzdem hat aber Artikel 34 seine Daseinsberechtigung und den Zweck, die privatrechtlichen Funktionen des Reedereibetriebes zu definieren.

Artikel 35 stellt auf der andern Seite, im Hinblick auf die Begriffsbestimmung des Artikel 34, die für den Reeder eines schweizerischen Seeschiffes zu erfüllenden Nationalitätsbedingungen auf. In Berücksichtigung des Umstandes, dass bis heute für die schweizerischen Seeschiffe Eigentümer und Reeder im allgemeinen identisch waren, wurden diese Erfordernisse im Zusammenhang mit den für das Eigentum geltenden Voraussetzungen umschrieben (Art. 15–18). Um einer Situation zu begegnen, bei welcher durch Miete oder Untermiete der Besitz des Schiffes an einen Reeder übergeht, der nicht Eigentümer ist (eine Möglichkeit, die unter Umständen bei der wünschenswerten zukünftigen Weiterentwicklung der schweizerischen Seeschifffahrt bedeutend häufiger als bisher eintreten wird), genügt es, wenn in Artikel 35 vorgesehen ist, dass der Reeder, «gleichgültig, ob er Eigentümer des Seeschiffes ist oder nicht», fortwährend die für den Eigentümer aufgestellten Bedingungen zu erfüllen hat.

Absatz 2 wäre zwar aus Gründen der internen Rechtsordnung zugegebenermassen überflüssig. Er hat aber die gleiche Daseinsberechtigung wie der Begriff der «Kontrolle über die Ausübung des Betriebes», der das Kriterium des Besitzes ergänzt. Nur so wird der Schweizerflagge im Ausland das unter allen Umständen zu erstrebende Ansehen verschafft und der schweizerische Charakter der über das Schiff ausgeübten Kontrolle des Reeders gewährleistet. Der Gesetzestext muss unbedingt bestätigen, dass der Betrieb eines schweizerischen Seeschiffes von unserem Lande aus geleitet wird.

Absatz 3 ermöglicht das Verbot der Seefahrt eines schweizerischen Seeschiffes, dessen Reeder die Nationalitätsbedingungen nicht mehr erfüllt. Diese Bestimmung ist in der Weise abgefasst, dass diese eventuelle Sanktion nicht den Rückzug der Schweizerflagge und damit eine Verminderung der schweizerischen Tonnage zur Folge hat. Der Rückzug des Seebriefes hindert das Schiff lediglich daran, in See zu stechen, und diese Stilllegung wird allein schon für den Reeder — und den Eigentümer — mit derartigen wirtschaftlichen Folgen verbunden sein, dass eine Wiederherstellung des früheren Zustandes normalerweise in kürzester Frist herbeigeführt wird.

Artikel 36. Der Bundesratsbeschluss hat in Artikel 55 das Internationale Übereinkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers übernommen und sich für die übrigen Fragen der ausservertraglichen Haftung des Reeders darauf beschränkt, auf das Schweizerische Obligationenrecht zu verweisen. Nach dessen Artikel 55 haftet der Reeder wie jeder andere Geschäftsherr für den Schaden, den sein Kapitän oder seine Seeleute in Ausübung ihrer dienstlichen Verrichtungen verursacht haben, sofern er nicht beweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet habe, um den Schaden zu verhüten oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre. Diese Exceptionsmöglichkeiten des schweizerischen Rechtes entsprechen jedoch

den Bedürfnissen des Seeverkehrs nicht. Die Reederhaftung hat seit jeher eine besondere Ausgestaltung erfahren, indem sie die erste kausale Betriebs- und Gefährdungshaftung ohne spezielle Exceptionsmöglichkeiten, dafür aber auf diejenigen Werte beschränkt war, die der Reeder dem Kapitän anvertraut hat. Die strenge Kausalhaftung und die Beschränkung dieser Haftung gehen im Seerecht Hand in Hand, im Unterschied zum gewöhnlichen Zivilrecht, wo sich zwar die Geschäftsherrenhaftung ebenfalls als Kausalhaftung entwickelt hat, jedoch verschiedene Entlastungsgründe zulässt. Historisch erklärt sich dies daraus, dass die Geschäftsherrenhaftung anfänglich auf dem Boden des Culpaprinzipes entstanden ist und sich insofern abwandelte, als ein präsumptives Verschulden des Geschäftsherrn in der Auswahl und Überwachung der Hilfspersonen, eine präsumptive Vernachlässigung von Sorgfaltspflichten als Rechtfertigungsgrund dieser Haftung für fremdes Verschulden angesehen wurde. Die deutsche Geschäftsherrenhaftung beruht immer noch auf dem Culpaprinzip mit umgekehrter Beweislast, die deutsche Reederhaftung hat sich aber als strenge Kausalhaftung ausgebildet, da die Exculpationsmöglichkeiten im Hinblick auf die Präsumpption einer Verletzung von Sorgfaltspflichten zu unerwünschten Fällen einer Haftungsbefreiung führen würde. Die Exceptionsgründe des schweizerischen Rechts werden nun nach denselben Gesichtspunkten wie im deutschen Recht angewendet und aus denselben Gründen genügt deshalb Artikel 55 Obligationenrecht nicht als Grundsatz für die ausservertragliche Haftung des schweizerischen Reeders. Bei vielen, wenn nicht bei den meisten Schadensverursachungen nautischer Natur könnte der Reeder den Nachweis erbringen, dass er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt in der Auswahl, Anleitung und Überwachung der Schiffsbesatzung angewendet hat. In der Auswahl des Kapitäns und der Schiffsoffiziere ist der Reeder auf den begrenzten Kreis von Personen angewiesen, welche durch staatliche Fähigkeitsausweise ihre Qualität bezeugen. Die Anheuerung der Schiffsbesatzung obliegt sodann dem Kapitän (Art. 42). Ein Verschulden in der Auswahl ist somit ausgeschlossen, noch mehr aber eine Pflichtverletzung in der Überwachung, da der Kapitän allein für die nautische Führung des Schiffes verantwortlich ist (Art. 40). Ebenso leicht kann im Seebetrieb der Nachweis gelingen, dass der Schaden auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt eingetreten wäre.

Aus diesen Gründen haftet in allen Seerechten der Reeder schlechthin für seine Hilfspersonen und entsprechend sieht auch der Entwurf in Artikel 36 eine kausale Betriebshaftung des schweizerischen Reeders vor, wobei sich die Formulierung den bekannten Betriebs- und Gefährdungshaftungen des schweizerischen Rechtes (EHG, MFG) anschliesst, auch hinsichtlich derjenigen Gründe, die den Kausalzusammenhang unterbrechen. Die Rechtfertigung dieser Betriebshaftung des Reeders liegt nicht in einer Verletzung von Sorgfaltspflichten, sondern im Betrieb des Seeschiffes und den damit verbundenen Gefahren.

Der Rückgriff des Reeders gegen die verantwortliche Hilfsperson entspricht dem bürgerlichen Recht. Das Seerecht verlangt lediglich eine Sonderbestimmung für den Schiffseigentümer, der einem Reeder ein unbemanntes und

unausgerüstetes Schiff vermietet hat. Die Regressrechte dieses Reeders sind eingeschränkt, da er selber für die Seetüchtigkeit des Schiffes verantwortlich ist.

Nach besonderen Regeln beurteilt sich die ausservertragliche Haftung des Reeders im Falle eines Schiffszusammenstosses (Art. 107).

Artikel 37. Seit dem Mittelalter ist im Seerecht der Grundsatz anerkannt, dass der Reeder für den Schaden, der vom Kapitän und der Schiffsbesatzung verursacht worden ist, nur mit denjenigen Werten haftet, die er dem Wasser anvertraut hat. Dementsprechend gliedert sich das Vermögen des Reeders in eine «fortune de mer» und eine «fortune de terre» mit der Massgabe, dass sich die sogenannten maritimen Gläubiger nur an das Seevermögen des Reeders halten können. Diese allgemein anerkannte Beschränkung der Reederhaftung wird damit begründet, dass der Reeder ausserordentliche Risiken läuft, weil er sein Schiff, sein wertvollstes Betriebskapital, einem Kapitän anvertrauen und ohne Entlastungsmöglichkeiten das Verschulden seiner Schiffsbesatzung vertreten muss, obschon er diese nicht selbst überwachen kann. Unter Umständen können gegen den Reeder Forderungen von einer Höhe geltend gemacht werden, die seine Kräfte weit übersteigen. Insbesondere der Schiffszusammenstoss ist eine stete Gefahr der Seeschifffahrt. Einem Reeder kann nicht in jedem Falle zugemutet werden, die Folgen zu tragen, besonders dann nicht, wenn er sich eines staatlich vorgeschriebenen Lotsen bedienen muss. Ähnlich wie bei der Aktiengesellschaft die Haftung das Grundkapital nicht übersteigt, ist beim Reeder die Haftung auf sein Betriebsvermögen, auf das Seeschiff, beschränkt. Gleich wie der Bundesratsbeschluss übernimmt deshalb auch der Entwurf den selbstverständlichen Grundsatz der beschränkten Reederhaftung. Andernfalls wäre die eigene Seeschifffahrt der ausländischen gegenüber benachteiligt. Aus der Rechtfertigung der beschränkten Haftung des Reeders ergibt sich aber gleichzeitig, dass sich der Reeder dann nicht auf diese Rechtswohltat berufen kann, wenn ihm ein eigenes Verschulden zur Last fällt. Als eigenes Verschulden gilt nach anerkannter Praxis der seefahrenden Staaten nicht nur das persönliche Verschulden des Reeders, das bei juristischen Personen ausgeschlossen wäre, sondern das Verschulden der leitenden Angestellten der Reederei, gleichgültig ob sie Organe der Gesellschaft sind oder nicht. Es wird vielmehr auf den tatsächlichen Aufgabenbereich dieser Angestellten im Hinblick auf den Betrieb des Seeschiffes abgestellt. Das eigene Verschulden des Reeders ist vom Geschädigten nachzuweisen. Diese anerkannten Grundsätze des Seerechtes übernimmt der Entwurf.

Die Idee der Haftungsbeschränkung ist in der Seegesetzgebung der einzelnen Länder sowohl hinsichtlich des Haftungssystems als auch der Forderungen, welche der Haftungsbeschränkung unterliegen, in verschiedener Weise verwirklicht worden. Der Entwurf folgt bei der Umschreibung der sogenannten maritimen Ansprüche den modernen Grundsätzen des Seerechtes, wie sie in neuzeitlichen ausländischen Gesetzgebungen niedergelegt sind. Beschränkt sind vor allem die Schadenersatzansprüche im Hinblick auf die kausale Betriebshaftung des Reeders, also vornehmlich die Forderungen aus Schiffszusammen-

stoss und andern Unfällen der Schifffahrt. Desgleichen sind die Ansprüche auf Ersatz des Schadens an den an Bord verladenen Gütern beschränkt. Die Ansprüche aus Hilfeleistung und Bergung und die Beitragspflicht des Reeders zur Havario-Grosse sind alsdann maritime Forderungen, die begriffsnotwendig nicht höher sein können als der Wert des geretteten Schiffes. Keiner Beschränkung unterliegen die Ansprüche aus Verträgen, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Vollmacht abgeschlossen hat.

Als Haftungssysteme kennt das Seerecht das Abandonsystem, das Exekutionssystem, das Werthafungs- und das Summenhaftungssystem. Das im bisherigen schweizerischen Recht geltende Brüsseler Abkommen brachte das Optionssystem, eine Mischung zwischen Wert- und Summenhaftung. Der Entwurf sieht nun davon ab, wie bisher das Internationale Übereinkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers zu rezipieren. Dieses Vertragswerk war als Kompromiss verschiedener Landesrechte gedacht und hätte eine Rechtsvereinheitlichung bringen sollen, wurde aber dadurch derart kompliziert und widerspruchsvoll, dass seine praktische Anwendung nur mit grössten Schwierigkeiten möglich wird. Ausser Belgien haben nur wenige Staaten dieses Abkommen übernommen oder ratifiziert. Da schweizerische Behörden und Reeder über keine Erfahrung in der Durchführung der Haftungsbeschränkung des Reeders verfügen, erscheint es unzweckmässig, dass die Schweiz ein von verschiedenen Landesrechten beeinflusstes, uneinheitliches und kompliziertes Haftungssystem als Bestandteil ihres Seerechtes erklärt. Aus Gründen der Klarheit, Verständlichkeit und Einfachheit, sowie aus praktischen Erwägungen hat der Entwurf vielmehr eines der traditionellen Haftungssysteme übernommen und in die schweizerische Seegesetzgebung eingebaut.

Bei der Wahl dieses Systems fielen der Abandon und die Exekution ausser Betracht. Nach dem Abandonsystem des französischen Code de Commerce haftet nämlich der Schiffseigentümer unbeschränkt, kann sich aber hinsichtlich der maritimen Ansprüche durch Preisgabe des Schiffes und der Fracht befreien, wobei sich die Gläubiger bei Untergang des Schiffes einem illusorischen Haftungssubstrat gegenübergestellt sehen. Ähnlich liegt dem deutschen Exekutionssystem eine reine Sachhaftung zugrunde, nach welcher die maritimen Gläubiger für ihre Ansprüche nur auf das Seevermögen des Reeders greifen können. Beide Systeme sind veraltet und entsprechen der modernen Seeschifffahrt nicht mehr. Neuzeitlicher ist das amerikanische Werthafungssystem, der «abandon en valeur», nach welchem der Reeder nur bis zur Höhe des Wertes des Schiffes und der Fracht am Ende der Reise haftet. Diese Werthafung kennt auch das neue italienische Seerecht, jedoch mit der Einschränkung, dass der Haftungs Wert mindestens einen Fünftel und höchstens zwei Fünftel des Wertes des Schiffes zu Beginn der Reise zu betragen hat.

Anders die englische Summenhaftung: Nach ihr haftet der Reeder persönlich, aber nur bis zur Höhe des Wertes des Schiffes, wobei dieser Wert nicht in jedem einzelnen Falle, sondern ein für allemal «à forfait» auf 8 £ für

jede Bruttoregister- tonne des Schiffes festgesetzt ist. Bei dieser Summenhaftung kommt es auf den tatsächlichen Wert des Schiffes nach dem Unfall oder am Ende der Reise nicht an, ebenso wenig darauf, ob es noch vorhanden oder untergegangen ist.

Bei der Wahl zwischen der Wert- und der Summenhaftung im Hinblick auf die schweizerischen Verhältnisse ist unbedingt die Summenhaftung vorzuziehen, bei der die Schätzung des Schiffswertes, die sich ohnehin ausserhalb der Schweiz abspielt, belanglos ist. Das Ausmass der Haftung wird rein rechnerisch festgestellt und der Reeder kennt zum voraus sein Risiko, das er versicherungsmässig in vollem Umfang decken kann. Die Haftung des Reeders ist unabhängig vom Schicksal des Schiffes, was den Gläubigern zugute kommt und den Nachteil der einheitlichen und generellen Wertbemessung aufwiegt. Je nach Alter und Zustand des Schiffes kann zwar die Haftungssumme höher oder niedriger sein als der effektive Schiffswert nach eingetretenem Unfall. Dadurch werden wertvolle und gut unterhaltene Schiffsbauten privilegiert, was richtig ist, da sie infolge dieses bessern Zustandes eine geringere Betriebsgefahr in sich tragen. Nicht von ungefähr kommt es deshalb, dass Holland, das alterfahrene Seefahrtsland, anlässlich der Revision seines Seerechtes im Jahre 1927 die englische Summenhaftung übernommen und die Haftung des Reeders auf 50 Gulden pro Kubikmeter des Raumgehaltes des Schiffes beschränkt hat. Aus denselben Gründen empfiehlt sich dieses einfache und zweckmässige Haftungssystem auch für die Schweiz.

Bei der Bestimmung des Einheitsbetrages für die Haftung liess sich der Entwurf nicht ausschliesslich von ausländischen Maßstäben leiten. England kennt heute noch die Grenze von 8 £ pro Tonne; Holland berechnet die Haftungsgrenze auf der Basis von 50 Gulden, Belgien von 1400 belgischen Franken, Norwegen und Schweden von 145 Kronen. Infolge der Geldentwertung sind diese Ansätze überholt. Der Entwurf geht vor allem vom Durchschnittswert pro Bruttoregister- tonne, berechnet nach der gesamten Tonnage der schweizerischen Seeschiffe, aus und berücksichtigt diesen Mittelwert. In Abwägung dieser Grundlagen erweist sich ein Einheitsbetrag von 500 Schweizerfranken als richtig und angemessen. Dieser Betrag multipliziert mit der Anzahl der Bruttoregister- tonnen eines Schiffes ergibt den gesamthaften Haftungsbetrag, der auf alle Fälle, unabhängig vom Schicksal des Schiffes, geschuldet ist. Diese Haftungssumme ist höher als diejenige der ausländischen Seerechte, rechtfertigt sich jedoch, weil der Entwurf gleich wie das holländische Recht für Personenschäden keine zusätzliche Haftungssumme vorsieht. Im Gegensatz dazu ist in England für Personenschäden ein weiteres Haftungssubstrat von 7 £ pro Tonne geschuldet. Es wäre für schweizerische Verhältnisse unzweckmässig, zwischen Personen- und Sachschäden zu unterscheiden und je nach der Art des Schadens eine verschiedene Haftungssumme aufzustellen, zumal die Beschränkung der Haftung nach schweizerischem Recht selten durchgeführt werden muss. Auf der andern Seite übernimmt aber das Haftungssystem des Entwurfs den weitem grossen Vorteil der Summenhaftung hinsichtlich der zeitlichen Einheit, indem

sich der summenmässig berechnete Haftungsbetrag nach jedem Unfallereignis erneuert und nicht gesamthaft für eine ganze Reise gilt. Auch wird der grosse Nachteil, der darin liegt, dass die Währung und die Schiffswerte Schwankungen unterworfen sind, im Entwurf weitgehend behoben. Auf dem Verordnungswege ist nämlich eine sofortige Anpassung an die veränderten Verhältnisse möglich. Diese Anpassungsmöglichkeit fehlt in ausländischen Rechten, weshalb in England die Grenze von 8 £ heute wie vor fünfzig Jahren gilt.

Ein Seefrachtführer, der das Seeschiff nicht auch bereedert, würde für Schäden an der Ladung unbeschränkt haften, aber gegenüber dem Reeder, der für den Betrieb des gecharterten Schiffes verantwortlich ist, nur Rückgriff bis zur Höhe der gesetzlich festgelegten Haftungssumme nehmen können. Um diese Unbilligkeit auszuschalten, stellt der Entwurf in Anlehnung an ausländische Vorbilder den Seefrachtführer hinsichtlich des gesamten Ausmasses seiner Haftung dem Reeder gleich.

Artikel 38: Die Durchführung der Haftungsbeschränkung des Reeders kommt einem Sonderkonkurs in das Schiffsvermögen des Reeders gleich. Der Wert des Schiffes bildet hiebei die Aktivmasse und die maritimen Forderungen stellen die Passivmasse dar. Diese Ansprüche nehmen am gesamten Haftungssubstrat nach Massgabe ihres Ranges teil. Nicht maritime Forderungen fallen soweit ausser Betracht, als sie nicht eines Privileges nach Massgabe des Internationalen Übereinkommens vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien an Seeschiffen (Art. 28) teilhaftig sind.

Da die Ansprüche gegen den Reeder laufend entstehen können, ist eine zeitliche Abgrenzung der Aktiv- und Passivmasse erforderlich. Der Summenhaftung ist hiebei eigen, dass der Unfall als Haftungseinheit gilt, während den übrigen Systemen die Haftungsreise zugrunde liegt, bei der alle während ein und derselben Reise entstandenen Ansprüche auf dasselbe Haftungssubstrat verwiesen werden. In der Summenhaftung konkurrieren dagegen nur die aus demselben Unfallereignis resultierenden Forderungen. Treten mehrere Unfälle während einer Reise ein, so konstituiert sich für jedes Unfallereignis ein neues Haftungssubstrat in gesetzlicher Höhe, es sei denn, dass der zweite Unfall ursächlich auf den ersten zurückzuführen ist. Zur Vermeidung eines Beweisnotstandes wird für solche Fälle die Identität der Ursache vermutet, eine Regel, die in ausländischen Seerechten Anerkennung gefunden hat.

Sind, was ein seltener Fall sein wird, nur vertragliche Ansprüche, insbesondere Schadenersatzforderungen aus Frachtverträgen, zu befriedigen, ohne dass ein konkretes Unfallereignis die Ursache bildet, so bedient sich auch die Summenhaftung der Haftungsreise als Einheit, da jedes andere zweckmässige Kriterium fehlt.

Für das Verfahren, das auch bei Rezeption des Internationalen Übereinkommens besonders geordnet werden müsste, ist eine Verordnung vorgesehen, weil die konkursrechtlichen Verfahrensgrundsätze nicht genügen. Die besondern Verfahrensvorschriften bezwecken eine rasche gerichtliche Feststellung der Höhe

des Haftungsbetrages im Bestreitungsfall sowie die Kollokation der Forderungen nach Höhe und Rang. Für die Anmeldung der Forderungen sind Fristen mit Verwirkungsfolge festzulegen.

Zweiter Abschnitt

Der Kapitän

Auf der «unteren Ebene» sind Betrieb, Führung und Bewegungen des Schiffes dem Kapitän anvertraut, der gegenüber dem Reeder unselbständiger Besitzer des Seeschiffes ist. Die rechtliche Stellung des Kapitäns, seit Jahrhunderten einer Sonderregelung unterworfen und in vielen Punkten verschieden von der Stellung aller andern Personen, mit denen sich das Recht befasst, verdient heute, da sie für dauernd in das positive schweizerische Recht eingebaut werden soll, klar umschrieben zu werden. In neun Artikeln dieses Abschnittes wurde dafür Sorge getragen, die verschiedenen Befugnisse des Kapitäns in rationellem Aufbau zu ordnen, damit jedermann die Wichtigkeit, Abstufung und Verschiedenheit dieser Funktionen des Kapitäns verständlich werden.

Artikel 39. Dieser erste Artikel beantwortet die mit der Schiffsgewalt in Zusammenhang stehenden Fragen. Die Schiffsgewalt zeichnet begriffsnotwendig den Kapitän aus und der Entwurf übernimmt dieses technische Attribut.

Absatz 1 weist vorerst auf das Anstellungsverhältnis zwischen dem Reeder und dem Kapitän hin. Mit der Ausübung der Befehlsgewalt durch den Kapitän selbst oder gegebenenfalls durch denjenigen, der seinen Platz einzunehmen hat, befassen sich die Absätze 2 und 3. In Absatz 4 wird als subsidiäre Regelung der allgemeine Grundsatz aufgenommen, dass die Ausübung der tatsächlichen Befehlsgewalt einerseits und die daraus hervorgehenden Pflichten und Verantwortlichkeiten andererseits dergestalt untrennbar verbunden sind, dass keinerlei aussergewöhnliche Umstände eine rechtliche Unsicherheit in dieser Beziehung aufkommen lassen können.

Artikel 40. Dieser Artikel, der sich mit der nautischen Führung des Seeschiffes, d. h. mit der technischen Leitung seiner Bewegungen im Wasser befasst, gibt u. a. eine allgemeine Regel über die notwendige Beziehung zwischen der *Autorität* und der *Verantwortung* des Kapitäns. Der Kapitän ist die höchste Autorität an Bord, bleibt aber ausnahmslos den Rechtsregeln unterworfen, denen er, unter voller und stetiger Verantwortlichkeit, bei der Ausübung der Befehlsgewalt nachzuleben hat.

Artikel 41. Die Sorge für sichere Überfahrt verlangt vom Kapitän nicht nur, dass er ständig wachsam ist und die regelmässigen und üblichen Massnahmen trifft (Absatz 1); sie setzt auch voraus, dass er gegebenenfalls zu improvisieren versteht und zu aussergewöhnlichen Massnahmen schreiten kann (Absatz 2). Der Kapitän muss rechtlich in die Lage versetzt werden, das eine oder das andere vorzukehren. Dabei handelt es sich hier ebenfalls um eine «gebundene Kompetenz», d. h. gleichzeitig um ein Recht und um eine Pflicht, um Autorität und Verantwortlichkeit.

Absatz 1 stellt eine allgemeine Regel auf, spricht aber im zweiten Satz nützlicherweise von einer der in der Praxis wichtigsten Massnahme, der Stauung. Absatz 2 stellt ebenfalls einen Grundsatz auf, legt aber das Hauptgewicht auf den zweiten Satz mit der Pflicht des Kapitäns, das Einverständnis des Reeders einzuholen, sofern es die Umstände erlauben.

Artikel 42. Das Prinzip und sein Korrelat sind in diesem Artikel vereinigt. Grundsätzlich wird die Befehlsgewalt des Kapitäns über alle an Bord befindlichen Personen festgelegt; entsprechend wird aber dem Kapitän nach geltender Überlieferung die Freiheit gelassen, seine Mannschaft selbst zusammenzustellen. Eine jahrhundertealte Erfahrung, welcher sämtliche Seegesetzgebungen heute Rechnung tragen, zeigt in der Tat, dass die Autorität des Kapitäns nur dann in wünschenswertem Masse wirkungsvoll ist, wenn er das Recht hat, die für die Ausübung der Seefahrt und gegebenenfalls für die Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord nötigen Hilfskräfte selbst auszuwählen.

Es schien immerhin angezeigt, diese Freiheit des Kapitäns insofern zu beschränken, als das Einverständnis des Reeders vorgesehen wird. Diese Bestimmung, die der Kapitän zwar bis zu einem gewissen Grade beliebig anwenden kann, wird unsere Kapitäne — meistens Ausländer — zu einer Haltung bestimmen, die mehr als bisher den schweizerischen Interessen entspricht.

Artikel 43. Dieser Artikel befasst sich mit dem rechtlichen Mechanismus des Reedereibetriebes, der auf der «oberen Ebene» dem Reeder zufällt, in der Praxis aber auf der «unteren Ebene» durch den Kapitän geführt wird.

Absatz 1 bezeichnet den Kapitän als gesetzlichen Vertreter des Reeders und bestimmt den Schutz gutgläubiger Dritter, womit eine allgemeine anerkannte Regel befolgt wird. Hervorzuheben ist, dass eine Veräusserung oder Belastung des Schiffes durch den Kapitän ausgeschlossen ist; die heutigen Möglichkeiten der raschen Nachrichtenübermittlung machen diese Kompetenzen ohnehin überflüssig.

Absatz 2 bestimmt die Unterstellung des Kapitäns unter den Reeder im Rahmen des Dienstverhältnisses, durch welches beide Parteien in allen Angelegenheiten der kommerziellen Führung des Schiffes gebunden sind.

Absatz 3 dehnt die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns so weit aus, dass er den Reeder, solange dieser keinen andern Vertreter bestellt hat, auch vor Gericht vertreten kann. Daraus darf selbstverständlich nicht geschlossen werden, der Kapitän könne vor ausländischen Gerichten als Anwalt auftreten; wohl folgt aber daraus, dass der Reeder überall dort, wo sein Kapitän handeln oder vor Gericht erscheinen kann, vertreten ist.

Artikel 44 und 45. Wie die Befehlsgewalt, stehen auch die zivilstandsamtlichen Obliegenheiten (Art. 44) und die Befugnisse bei der Beghung von strafbaren Handlungen an Bord (Art. 45) dem Kapitän von Rechts wegen zu, ohne dass sein Arbeitgeber, der Reeder, diese ausdehnen oder einschränken könnte.

Die strafrechtlichen Befugnisse des Kapitäns entsprechen den Massnahmen, die in einem polizeilichen Ermittlungsverfahren zu treffen sind. Der Entwurf erklärt aber zugleich den Kapitän als Leiter der Voruntersuchung. Der Grund dieses Gegensatzes liegt darin, dass für an Bord schweizerischer Seeschiffe begangene Straftaten die Behörden des Kantons Basel-Stadt zuständig sind und dass die baselstädtische Strafprozessordnung, welche für das Verfahren Anwendung findet, eine Anklage gegen Abwesende nur dann zulässt, wenn der Täter zur Anschuldigung bereits in einer Voruntersuchung einvernommen worden ist. Andernfalls ist das Verfahren vorläufig einzustellen. Bei Straftaten auf hoher See wird nun oft ein Kontumazialverfahren unumgänglich sein, und um dieses zu ermöglichen, ist die Tätigkeit des Kapitäns nicht nur polizeiliche Ermittlung, sondern Voruntersuchung im Sinne der baselstädtischen Prozessordnung. Ein vom Kapitän einvernommener Täter kann danach bei nachheriger Flucht in Abwesenheit verurteilt werden. Die Qualifikation des Kapitäns als Untersuchungsrichter und Leiter der Voruntersuchung hat ferner zur Folge, dass durch jede Untersuchungshandlung des Kapitäns die Verjährung nach Massgabe von Artikel 72 StGB unterbrochen wird, was bei lediglich polizeilicher Ermittlung nicht der Fall wäre.

Artikel 46. Die Aufbewahrung und die Führung der Schiffspapiere dienen dazu, die Verantwortlichkeit des Kapitäns, die sich während der ganzen Seefahrt aus der Ausübung seiner beträchtlichen Machtfülle ergibt, technisch festzustellen. Die Schiffspapiere müssen um so eher vorgesehen werden, als durch sie der Kapitän unter Umständen als Zeuge gegen sich selbst auftreten kann. Aus diesem Grunde darf man nicht behaupten, Artikel 46 leiste nur der modernen Sucht zur Anhäufung von Formularen und andern Schriftstücken Vorschub. Die Aufbewahrung und die vollständige und genaue Nachführung von Dokumenten ist nirgends für die Rechtssicherheit so nötig wie an Bord von Seeschiffen.

Artikel 47. Dieser letzte Artikel handelt von den Beziehungen des Kapitäns zu den schweizerischen Konsulaten in ausländischen Häfen. Eine gewisse Geschmeidigkeit ist hier am Platze, da nicht in jedem Hafen ein schweizerisches Konsulat besteht. Der Grundsatz, dass stets sofort ein enger Kontakt hergestellt werden muss, wurde deswegen nicht weniger klar aufgestellt und durch die dem Kapitän auferlegte Pflicht ergänzt, die Schiffspapiere während des Aufenthaltes im Hafen zur Verfügung des Konsulates zu halten. Es darf nie ausser acht gelassen werden, dass der Kapitän, insbesondere auch infolge seiner Befugnisse zivilstandsamtlicher und untersuchungsrichterlicher Natur, ganz allgemein aber infolge der von ihm zu übernehmenden Verantwortung für die Seefahrt und die Ordnung an Bord, unbestreitbar in gewissem Sinne ein Vertreter der öffentlichen Gewalt der Schweiz ist. Seine Beziehungen zu den Konsulaten geben der Verwaltung regelmässig Gelegenheit, einen Überblick über die Verhältnisse zu gewinnen, unter denen sich die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge abwickelt.

Vierter Titel

Die Schiffsbesatzung

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Das Dienstverhältnis der Schiffsmannschaft weist besondere Züge auf. Es ergreift die Person des Dienstpflichtigen mit einer Intensität, die für jedes andere Anstellungsverhältnis undenkbar wäre. Es ist deshalb nicht möglich, lediglich auf die Bestimmungen des Obligationenrechtes über den Dienstvertrag zu verweisen. Diese Vorschriften gelten nur subsidiär, sofern das Seegesetz keine besonderen Bestimmungen enthält. Der Entwurf folgt in der Ausgestaltung des Arbeitsrechtes zur See dem bisherigen Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute sowie den verschiedenen internationalen Übereinkommen über das Arbeitsrecht der Seeleute und den Empfehlungen des Internationalen Arbeitsamtes. Die Ausarbeitung der Bestimmungen über die Schiffsbesatzung erfolgte unter Beizug der Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Organisationen sowie unter Mitwirkung des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit und des Bundesamtes für Sozialversicherung.

Artikel 48. Er stellt eine einheitliche Terminologie auf. Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän und den Seeleuten; letztere gliedern sich in Schiffsoffiziere und Matrosen. Wo das Gesetz von Mitgliedern der Schiffsbesatzung spricht, ist der Kapitän miteingeschlossen. Ist vom Seemann die Rede, so fallen Offiziere und Mannschaft unter die betreffende Bestimmung.

Die besondern Verhältnisse der schweizerischen Seeschiffahrt verlangen, dass im Interesse des Landes ein Mitglied der Besatzung jederzeit ohne Grundangabe entlassen werden kann. Dieser behördliche Eingriff in zivilrechtliche Verträge lässt sich jedoch nur dann rechtfertigen, wenn zum Zwecke der Landesversorgung oder dergleichen die freie Fahrt eines schweizerischen Seeschiffes gewährleistet werden muss und diese Fahrt durch die Anwesenheit eines bestimmten Seemannes an Bord gefährdet wäre. Das Interesse des Landes an der freien Fahrt des Schiffes ist höher zu werten als das Einzelinteresse des Reeders oder des betreffenden Seemannes. Eine derartige Massnahme hat jedoch zur Folge, dass der Bund den benachteiligten Seemann schadlos halten muss, wenn dieser allein aus höheren Landesinteressen seine Stellung aufgeben musste. Liegt anderseits der Grund der Abberufung in der Person des Seemannes und trifft diesen hiefür ein Verschulden, so geht er nach der Regel über die Auflösung des Heuervertrages aus wichtigen Gründen dieser Ansprüche verlustig. Der Entscheid hierüber liegt beim Richter.

Artikel 49. Diese programmatische Bestimmung ermöglicht dem Bund, die Ausbildung schweizerischer Seeleute zu fördern, denn im Falle internationaler Schwierigkeiten wird es von grossem Vorteil sein, wenn schweizerische Seeschiffe weitgehend schweizerische Besatzungen haben.

Artikel 50. Entsprechend den internationalen Gebräuchen und Übereinkommen sind die beruflichen Voraussetzungen für den Dienst an Bord festgelegt. Massgebender Gesichtspunkt ist hiebei die Sicherheit der Schifffahrt, so dass diese Vorschriften auch Anhaltspunkt für die Beurteilung sind, ob ein Seeschiff gehörig bemannt ist oder nicht. Die erforderlichen Fähigkeitsausweise können vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ausgestellt werden oder dieses kann Ausweise anderer Staaten für gültig und genügend erklären. Für Funkoffiziere kommt desgleichen der Fähigkeitsausweis der Eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung in Betracht.

Artikel 51. Hinsichtlich der arbeitsrechtlichen Vorschriften verweist der Entwurf auf die Ausführungsverordnung zum Gesetz und begnügt sich mit der Aufstellung wichtiger Grundsätze. Der Verordnung überlassen bleibt insbesondere die Aufstellung von Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit und die bezahlten Ferien, wobei sich die Verordnung an die internationalen Übereinkommen und Gebräuche zu halten hat.

Artikel 52 und 53. Die Musterrolle, gleichsam der Kollektivpass der Schiffsbesatzung, ist ein wichtiges Dokument im Verkehr mit ausländischen Behörden. Jeder Seemann ist deshalb in der Musterrolle einzutragen. Die Anmusterung eines Seemannes, die durch die Eintragung in der Musterrolle bewiesen wird, bedeutet jedoch rechtlich nicht den Abschluss eines zivilrechtlichen Heuervertrages, sondern stellt den konstitutiven Akt der Unterstellung des Seemannes unter die dem Kapitän durch das Gesetz verliehene Autorität dar. Mit erfolgter Anmusterung untersteht der Seemann den besondern Pflichten zivil-, straf- und disziplinar-rechtlicher Natur, welche für den Dienst an Bord vorgeschrieben sind.

Die Anmusterung ist ein solenner Akt vor dem schweizerischen Konsul. Die Gegenwart des Konsuls bezweckt, dass der angeheuerte Seemann, falls er unter unrichtigen Voraussetzungen engagiert worden ist, noch rechtzeitig gegenüber einem behördlichen Vertreter die entsprechende Erklärung abgeben und sich davor sichern kann, dass er nach Ausfahrt des Schiffes gegen seinen Willen und ohne Möglichkeit der Inanspruchnahme behördlicher Hilfe der Schiffsgewalt des Kapitäns ausgeliefert ist.

Da nicht in jedem Anmusterungshafen ein schweizerisches Konsulat erreichbar ist, kann der Entwurf die Gegenwart des Konsuls bei der Anmusterung nur als Regel vorsehen. In Ausnahmefällen ist die Anmusterung sofort durch den Kapitän zu vollziehen, im nächsten Hafen aber dem erreichbaren Konsul zum Visum zu unterbreiten. Die Abmusterung vollzieht sich in denselben Formen. Der Kapitän hat den Grund des Ausscheidens des Seemannes in der Musterrolle zu vermerken. Auch dieses Verfahren findet als Regel vor dem Konsul statt, sofern ein Konsulat im Abmusterungshafen erreichbar ist. In Ausnahmefällen hat die konsularische Prüfung nachträglich stattzufinden. Stirbt ein Seemann, desertiert er oder erscheint er aus andern Gründen nicht zur Abmusterung, so hat der Kapitän die Eintragung in der Musterrolle gleich-

wohl unter Angabe von Gründen zu streichen und dem nächsten Konsulat zum Visum zu unterbreiten. Hegt der Konsul in einem solchen Falle Verdacht, dass die Entlassung des Seemannes nicht rechtmässig erfolgt sei, so kann er die Musterrolle dennoch visieren, damit gegenüber ausländischen Behörden keine Anstände entstehen. Gleichzeitig ist aber der Konsul verpflichtet, dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt Bericht zu erstatten.

Artikel 54. Das Seemannsbuch ist eine bekannte Institution des Heuerrechtes. Es entspricht in einem gewissen Sinne dem militärischen Dienstbüchlein und dient als Ausweis für die geleisteten Dienste.

Artikel 55. Da ein schweizerisches Seeschiff kein schwimmender Gebietsteil der Eidgenossenschaft ist, begründet der Dienst an Bord eines Seeschiffes auch keinen Wohnsitz. Der Seemann behält nach allgemein zivilrechtlichen Vorschriften seinen bisherigen in- oder ausländischen Wohnsitz. Diese Bestimmung hat insbesondere in steuerrechtlicher Beziehung ihre Bedeutung, denn es ist nicht Sache der Seefahrtsgesetzgebung, den Vorschriften über die steuerrechtliche Anknüpfung vorzugreifen. Es ist Aufgabe der Steuergesetzgebung, die Tatbestände zu umschreiben, bei deren Vorliegen ein Seemann an Bord eines schweizerischen Seeschiffes der Steuerhoheit des Bundes oder der Kantone untersteht. In einem Bundesgesetz kann ohnehin keine für die ganze Schweiz gültige Regelung aufgestellt werden, da die Steuerhoheit den Kantonen zusteht.

Das Bordreglement im Sinne einer Hausordnung kann ergänzende Vorschriften aufstellen, deren Aufnahme in die Ausführungsverordnung nicht zweckmässig wäre. Den Umfang der im Bordreglement niederzulegenden Vorschriften bestimmt das Gesetz abschliessend. Weitere Vorschriften aufzustellen, ist Sache des Reeders als Betriebsinhaber.

Die Schweizerische Seemannsordnung ist eine Sammlung einschlägiger Vorschriften für den Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes, die dem Seemann, insbesondere ausländischer Herkunft, den notwendigen Einblick in seine Rechte und Pflichten ermöglicht. In die Seemannsordnung sind die entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes, der Verordnung und des Bordreglementes aufzunehmen.

Zweiter Abschnitt

Der Heuervertrag

Artikel 56. Der Dienstvertrag der Seeschiffahrt heisst Heuervertrag; er ist von manchen Elementen öffentlich-rechtlicher Natur durchsetzt. Der Entwurf erklärt deshalb das schweizerische Heuervertragsrecht für die an Bord schweizerischer Seeschiffe beschäftigten Personen als zwingend anwendbar.

Artikel 57. Der Entwurf trägt den besondern Verhältnissen in der Schifffahrt bezüglich der Dauer eines Heuervertrages Rechnung. Internationalen Vorschriften entsprechend wird die Schriftform als Gültigkeitserfordernis für den Abschluss eines Heuervertrages aufgestellt. Der Seemann hat Anspruch

auf ein vollständiges Vertragsexemplar, das sämtliche Anheuerungsbedingungen enthält. Der formelle Abschluss eines Heuervertrages erfolgt unter Umständen erst nach Antritt des Dienstes an Bord, insbesondere dann, wenn der Kapitän unverzüglich einen Ersatzmann anheuern muss und im Hafen selber bis zur Ausfahrt an der Ausfertigung des Vertrages verhindert ist. Diesen praktischen Möglichkeiten Rechnung tragend, sieht der Entwurf vor, dass die Wirkungen eines Heuervertrages in jedem Fall auf den Zeitpunkt der effektiven Einschiffung des Seemannes zurückgezogen werden, damit vor allem der Arbeitnehmer von Anfang an der Versicherungsleistungen teilhaftig wird.

Artikel 58. Das Internationale Übereinkommen vom 24. Juni 1926 über den Heuervertrag der Schiffsleute stellt umfangreiche Vorschriften über den Inhalt des Heuervertrages auf. Der Entwurf hält sich an diese internationale Regelung.

Artikel 59. In der Umschreibung der Pflichten und Verantwortlichkeiten der Mitglieder der Schiffsbesatzung hält sich der Entwurf an die Bestimmung von Artikel 328 OR, jedoch mit der Massgabe, dass der Kapitän und die Seeleute nicht nur dem Reeder, sondern auch jedem Dritten gegenüber für schuldhaft verursachten Schaden haften. Als solche Dritte kommen insbesondere die Ladungsbeteiligten in Betracht.

Der Entwurf verankert sodann den militärisch-hierarchischen Charakter des Dienstverhältnisses zur See sowie die besondere Pflicht des Seemannes zur Hilfeleistung in Gefahr.

Artikel 60, 61 und 62. Besondere Vorschriften sind für die vertragsgemässe Zuweisung der Arbeit an den Seemann notwendig, insbesondere in Ausnahmefällen, wo entsprechende Bestimmungen zum Schutze des Arbeitnehmers erforderlich sind. Auf der andern Seite sind die Gegenleistungen des Reeders festzulegen, speziell der Anspruch auf kostenlose Verpflegung und Unterkunft an Bord sowie auf Überzeitentschädigung.

Sodann regelt das Gesetz die zeitliche Dauer des Heueranspruches. Die Taggeldentschädigung bei Arbeitsunfähigkeit ergibt sich aus den versicherungsrechtlichen Bestimmungen der Artikel 73 und 74 des Entwurfes.

Artikel 63. Zusätzliche Arbeit an Bord ist bei Ausfall von Seeleuten oder in Fällen der Hilfeleistung und Bergung zu verrichten. Der Seemann hat in diesen Fällen Anspruch auf eine besondere Entschädigung. Für die Fälle der Hilfeleistung übernimmt der Entwurf den in allen Seerechten anerkannten Grundsatz, dass die Seeleute an der Vergütung für Hilfeleistung beteiligt sind, haben sie doch oft unter Einsatz ihres Lebens die Rettung ermöglicht. Diese Beteiligung der Schiffsmannschaft besteht jedoch nur an demjenigen Teil der dem Reeder zufallenden Vergütung, der im Sinne eines Gewinnes dessen eigene Aufwendungen, Schäden und Mehrkosten übersteigt. Für die Verteilung dieser auf die Mannschaft fallenden Hälfte des Gewinnes gelten verschiedene Usancen in der Seeschifffahrt. Allgemein anerkannt ist, dass ein erheblicher Anteil hievon dem Kapitän zufällt. Der Entwurf stellt deshalb lediglich eine Weg-

leitung auf und überlässt die endgültige Verteilung den ortsüblichen Gebräuchen.

Artikel 64-69. Diese Bestimmungen dienen vornehmlich dem Schutz des Seemannes und bedürfen keiner weiteren Erläuterung. Wichtig ist Artikel 65, nach dem eine Kündigung immer erst im Zeitpunkt der Ankunft im nächsten Hafen gültig wird. Die Kündigungsfristen müssen sodann für beide Parteien dieselben sein (vgl. Art. 58, lit. i.).

Artikel 66 ist dem Internationalen Übereinkommen wörtlich entnommen.

Mit Rücksicht auf das wichtige Interesse der Schifffahrt kann nicht in allen Fällen dem Wunsch eines Seemanns auf Entlassung Rechnung getragen werden. In besonderen Fällen ist deshalb der Seemann verpflichtet, für weitere drei Monate im Dienst zu bleiben, wogegen sich aber sein Heueranspruch um 25 % erhöht. Auf der andern Seite darf der Reeder einen Seemann, der seine Dienste einem schweizerischen Seeschiff zur Verfügung gestellt hat, dann nicht an Land setzen, wenn dies für den Seemann mit grossen, meist politischen Nachteilen verbunden wäre. Der Reeder hat vielmehr den Seemann für weitere zwei Monate an Bord zu behalten und gelingt die ordentliche Ausschiffung auch dann nicht, so hat das Schweizerische Seeschiffahrtsamt das Notwendige vorzukehren, d. h. unter Umständen dafür zu sorgen, dass dem Seemann die Durchreise in ein anderes Land, das ihm Aufenthalt gewährt, gestattet wird oder dass ihn die Schweiz aufnimmt (Art. 67).

Die besondern Vorschriften über die Heuerzahlung an Hinterbliebene entsprechen den Gewohnheiten der Seeschifffahrt (Art. 68).

Hinsichtlich des Dienstzeugnisses, das in der Schifffahrt eine ausschlaggebende Rolle für weitere Anheuerungen des Seemanns spielt, hält sich der Entwurf an die Regelung des Obligationenrechtes, ebenso bezüglich der Gliederung der Zeugnisse mit und ohne Qualifikation (Art. 69).

Artikel 70. Streitigkeiten aus dem Heuerverhältnis sind womöglich sofort im Abmusterungshafen zu erledigen. Dem schweizerischen Konsul obliegt deshalb die Pflicht, als Friedensrichter tätig zu werden. Es ist auch üblich, im Heuervertrag selbst den Konsul des Flaggenstaates als Schiedsrichter für solche Streitigkeiten zu bestimmen. Der Entwurf trägt dieser zweckmässigen Übung Rechnung, sieht aber zusätzlich vor, dass ein solches Schiedsverfahren kostenlos zu erfolgen hat. Es darf dem Seemann nicht verunmöglicht werden, mangels eigener Mittel sein Recht geltend zu machen, auch dann nicht, wenn es sich nur um einen geldmässig geringen Anspruch handelt. Da sodann der Reeder die Heuerverträge aufsetzt, hat er es in der Hand, eine ihm genehme Schiedsklausel einzufügen, wodurch unter Umständen der Seemann genötigt wäre, an einem für ihn praktisch unerreichbaren Ort sein Recht zu holen. Der Entwurf verbietet deshalb jede Schiedsklausel, welche einen andern Schiedsrichter als den nächsten erreichbaren schweizerischen Konsul bestimmt.

Enthält der Heuervertrag keine Schiedsklausel, so unterstehen Streitigkeiten aus dem Heuerverhältnis der ordentlichen Zivilgerichtsbarkeit. Hat der

Beklagte, insbesondere der beklagte Seemann, keinen Wohnsitz in der Schweiz, so ist gemäss Artikel 12 des Entwurfes ein Gerichtsstand in Basel gegeben.

Dritter Abschnitt:

Soziale Sicherheit

Artikel 71 und 72. Die Heimschaffung der Seeleute ist eine der ursprünglichsten Einrichtungen, die das Seerecht auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes geschaffen hat. Das am 23. Juni 1926 durch die internationale Arbeitskonferenz an ihrer 9. Tagung angenommene Internationale Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute, das der Bundesratsbeschluss als für die schweizerische Seeschifffahrt verbindlich erklärt hat, verschaffte dieser Institution ihre heutige starke Stellung. Da die Kommission davon absehen wollte, auf diese Konvention zu verweisen, wurde deren Inhalt in den Entwurf selbst aufgenommen.

Artikel 71 passt vorerst den in Artikel 3 des genannten Internationalen Übereinkommens aufgestellten Grundsatz auf die Verhältnisse unseres Binnenlandes an. Dieser Artikel enthält alles, was sich auf den Heimschaffungsanspruch selbst, d. h. das Recht des Seemanns auf tatsächliche Heimschaffung bezieht. Bei Meinungsverschiedenheiten wurde in Absatz 3 ein Rückgriffsrecht des Bundes für Heimschaffungen, die auf seine Kosten erfolgt sind, festgelegt.

Eine Heimschaffung «in natura» ist aber nicht immer angezeigt oder möglich. Deshalb muss die Umwandlung dieses Rechtes, sofern es bereits entstanden ist, in ein Anrecht auf gleichwertige Leistungen vorgesehen werden. Die in Artikel 72 aufgenommenen Einzelheiten der Heimschaffung wurden im allgemeinen dem Artikel 39 des Bundesratsbeschlusses vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute entnommen.

Artikel 73 und 74. Der Entwurf wäre ohne Bestimmungen über die Kranken- und Unfallversicherung unvollständig.

Die schweizerische Gesetzgebung über die obligatorische Unfallversicherung kann auf die Besatzungen schweizerischen Seeschiffe nicht angewendet werden. Für eine analoge Anwendung dieser Gesetzgebung ausserhalb der Schweiz würde die rechtliche Grundlage fehlen. Die Schweizerische Unfall-Versicherungsanstalt in Luzern hätte im übrigen die grössten Schwierigkeiten, eine solche Versicherungstätigkeit auszuüben, da sie zur Abschätzung des Risikos und zur Durchführung der üblichen Kontrolle keine Organe im Ausland hat. Aus den gleichen Gründen kann auch keiner anerkannten Krankenkasse die Versicherung der Seeleute gegen Krankheit anvertraut werden. Daher verlangte der Bundesratsbeschluss vom 13. Juni 1941 über die Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit vom Schiffseigentümer, bzw. Ausrüster, dass er selbst für die Versicherung seiner Besatzung, und zwar bei einer privaten Versicherungsgesellschaft, zu sorgen hat. Die auf Grund dieses Bundesratsbeschlusses erlassene Verordnung vom 6. Au-

gust 1941 enthält die einzelnen Bestimmungen; sie sieht insbesondere vor, dass die Versicherungsverträge für die Besatzung mindestens so vorteilhaft sein müssen, wie die vom Bund für seine eigenen Mannschaften abgeschlossenen Verträge.

Die seit dem Jahre 1941 bestehende Regelung auf dem Gebiete der Versicherung hat sich bewährt, so dass kein Grund besteht, sie nicht in das Gesetz aufzunehmen. Artikel 73 sieht in erster Linie vor, dass die ausserhalb der Schweiz befindlichen Betriebsteile der Schifffahrtsunternehmen von der staatlichen obligatorischen Unfallversicherung ausgeschlossen sind. Der gleiche Artikel auferlegt den Reedern die Pflicht, ihre Besatzungen gegen Berufsunfall und Krankheit zu versichern. Die Einzelbestimmungen sollen vom Bundesrat auf dem Verordnungswege erlassen werden. Gewisse Kreise hätten es zweifellos vorgezogen, die Versicherungsleistungen im Gesetz selbst aufzuführen. In Anbetracht der Notwendigkeit aber, diese Leistungen an die ständig ändernden allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse anzupassen, wurden die Ausführungsbestimmungen der Kompetenz des Bundesrates, der vorher die beteiligten Kreise anhören wird, überlassen.

Im Gegensatz zu der heute geltenden Regelung wird der Reeder gemäss Artikel 74 von seiner Haftung für leichtes Verschulden bei Krankheit und Berufsunfällen befreit, sofern ein Versicherungsschutz besteht. Mit dem Abschluss eines dem Gesetz entsprechenden Versicherungsvertrages ist der Reeder in der Tat seinen Verpflichtungen nachgekommen. Andererseits wurde im Vergleich zur heutigen Regelung zugunsten der Seeleute eine fühlbare Verbesserung eingeführt, um annehmbare Versicherungsleistungen zu erreichen: Besteht keine Versicherung, so haftet der Reeder zivilrechtlich, unterlässt er es, einen Versicherungsvertrag abzuschliessen oder kam dieser Vertrag sonstwie nicht zustande, so haftet er selbst dem Seemann gegenüber für den aus Berufsunfällen oder Krankheit entstandenen Schaden. Der Reeder, gleichgültig, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht, schuldet dem Seemann die gleichen Leistungen, die dieser bei bestehendem, dem Gesetz entsprechenden Versicherungsschutz erhalten hätte.

Da somit zwischen der Versicherung und der zivilrechtlichen Haftung, die an Stelle der fehlenden Versicherung tritt, eine Verbindung hergestellt wird, so wird es sich, um den Umfang der Haftung zu bestimmen, in jedem Fall darum handeln, vorerst zu entscheiden, welche Leistungen durch eine Versicherungsgesellschaft im Falle von bestehendem Versicherungsschutz gemäss dem Gesetz hätten erbracht werden müssen. Die Ansprüche auf Schadenersatz werden im übrigen in derselben Klasse wie die Heueransprüche privilegiert.

Artikel 75. Wie die Heimschaffung der Seeleute, wurde die Frage der Entschädigung für Arbeitslosigkeit bei Schiffbruch auf internationalem Plan geregelt und zwar durch eine von der Internationalen Arbeitskonferenz am 9. Juli 1920 an ihrer zweiten Tagung angenommene Konvention. Der Inhalt dieses Übereinkommens, das durch den Bundesratsbeschluss für die schwei-

zerische Seeschifffahrt anwendbar erklärt worden ist, wurde in Artikel 26 des Bundesratsbeschlusses vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute unmittelbar in das positive schweizerische Recht übernommen.

Um auch hier von der Verweisung auf ein internationales Übereinkommen absehen zu können, wurde die entsprechende Bestimmung in Artikel 75 aufgenommen. Die neue Redaktion ist, um sie mit den übrigen Bestimmungen des Entwurfes in Einklang zu bringen, klarer und kürzer gefasst worden.

Fünfter Titel

Die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes

Die Bezeichnung «Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes» wurde der italienischen Seegesetzgebung vom 30. März 1942, der neuesten und umfassendsten Kodifikation des Seerechtes, entnommen.

Unter dieser Bezeichnung wurden alle Verträge gruppiert, die unmittelbar oder mittelbar einer wirtschaftlichen Betriebsführung des Seeschiffes dienen.

Ohne in doktrinäre Auseinandersetzungen einzugreifen, wurden die verschiedenen Verträge je nach ihrer allgemeinen rechtlichen Stellung auf vier Kapitel verteilt, die sich mit der Schiffsmiete, dem Chartervertrag, dem Seefrachtvertrag und der Personenbeförderung befassen.

Der fünfte Titel findet in erster Linie Anwendung auf die Verträge über die Verwendung eines *schweizerischen* Seeschiffes. Das geht bereits aus der Bezeichnung des vorliegenden Gesetzesentwurfes hervor. Da es sich hier jedoch um privatrechtliche Regeln handelt, wird vom Seeschiff im allgemeinen gesprochen und somit das internationale Privatrecht vorbehalten, das einerseits die Frage der Anknüpfung regelt und z. B. die in Betracht fallenden Verträge dem Recht des Abschlussortes unterwerfen kann, andererseits den vertragsschliessenden Parteien, unter Vorbehalt des geltenden «ordre public», die Freiheit lässt, sich über die Unterstellung unter irgendein beliebiges Recht zu verständigen.

Artikel 76. Dieser erste Artikel befasst sich mit der Gesamtheit der Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes und weist dem durch den Fünften Titel neugeschaffenen Recht seinen Platz innerhalb der schweizerischen Rechtsordnung zu. Es handelt sich dabei um eine Vielfalt von Regeln des Obligationenrechtes, die durch die Besonderheiten der Seeschifffahrt und des Seehandels erforderlich werden, aber trotz allem auf unserem Obligationenrecht gründen müssen.

Absatz 1 folgt diesem Grundsatz und unterscheidet zwischen der *lex specialis* und dem gemeinen Recht, zwischen den Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes und den Regeln des Obligationenrechtes. Die ersteren sind zum Teil zwingend, zum Teil sind sie es nicht. Wo sie zwingend sind, finden sie ausnahmslos Anwendung; sind sie es nicht, werden sie unter Vorbehalt gegenteiliger Abreden der Parteien angewendet. Nicht nur das dispositive Recht,

sondern auch die Verweisung auf das Obligationenrecht führt zur Parteivereinbarung, da das Obligationenrecht selbst diese Freiheit der Vertragsschliessenden, vorbehaltlich unabänderlichen Vorschriften (OR Art. 19) grundlegend verankert hat: Sofern sowohl das vorliegende Spezialgesetz als auch die Parteiabrede schweigen, so sind die übrigen Regeln des Schuldrechtes anzuwenden, d. h. in erster Linie, wenn auch nicht ausschliesslich, die Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechtes und insbesondere dessen allgemeiner Teil sowie auch die Bestimmungen der in Artikel 78 und 87 des Entwurfes ausdrücklich genannten Vertragstypen.

Absatz 2 führt die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes eine *Verjährungsfrist* von einem Jahr ein, welche der internationalen Praxis entspricht (Brüsseler Übereinkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konossemente; Art. 3 Ziffer 6, Abs. 4). Die allgemeine Verjährungsfrist von 10 Jahren (OR Art. 127) würde unsere Reeder im internationalen Verkehr benachteiligen.

Da sich bisher die Frage gestellt hat, ob es sich dabei um eine Verjährungs- oder Verwirkungsfrist handle, erschien es angezeigt, eine Entscheidung zu treffen. Der Entwurf entscheidet sich für die Verjährungsfrist, d. h. eine Frist, welche unterbrochen werden kann und er folgt dabei getreulich der Brüsseler Konvention, welche in der Tat die Entlastung des Seefrachtführers und des Reeders vorsieht, «wenn der Anspruch nicht gerichtlich geltend gemacht wird» innerhalb der fraglichen Frist.

Erster Abschnitt

Die Schiffsmiete

Artikel 77. Gemäss Definition ist dieser Vertrag eindeutig an die Tatsache des Besitzes des Schiffes gebunden und in rechtlicher Hinsicht von allen andern Verträgen, die den für sie geltenden Regeln unterstellt bleiben, sowie von den übrigen Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffes getrennt, und zwar selbst dann, wenn mehrere dieser Vertragsarten von den gleichen Kontrahenten abgeschlossen und kombiniert werden. Bei der Schiffsmiete wird somit das Fahrzeug «coque nue» übergeben und dieses hat sich in seetüchtigem Zustand zu befinden.

Die in Absatz 2 vorgesehene Anmerkung verleiht dem Mieter gegenüber Dritten die rechtliche Stellung eines Reeders. Fehlt diese Anmerkung, wird zugunsten der Dritten vermutet, dass der Eigentümer Reeder ist, d. h. dass seine Haftung fort dauert, wie wenn er das Schiff noch in seinem Besitze hätte, obschon tatsächlich dieser Besitz bereits auf den Mieter übergegangen ist.

Artikel 78. Bei der Miete wird dem Mieter der Besitz des Schiffes übergeben und der Mieter wird dadurch zum Reeder. Der Mieter muss daher folgerichtig die für einen schweizerischen Reeder aufgestellten Bedingungen erfüllen. Das gleiche gilt für den Untermieter, da auch er Besitzer des Schiffes und somit Reeder wird. Um irgendwelche Besiztentwendungen zu verhindern, wird vor-

geschrieben, dass die Erlaubnis des Vermieters für eine Untermiete erforderlich ist.

Auf Miete und Untermiete des Schiffes finden die Bestimmungen des Obligationenrechtes über die Miete (OR Art. 253–274) Anwendung. Auf den ersten Blick scheinen vielleicht die Ähnlichkeiten mit der Pacht grösser. Die Bestimmungen des Obligationenrechtes über die Pacht sind jedoch speziell auf landwirtschaftliche Verhältnisse zugeschnitten und sie verweisen ihrerseits auf die Regeln über die Miete als die allgemeineren Vorschriften. Miete und Untermiete eines Seeschiffes werden somit als neue Arten des Mietvertrages aufgefasst, wohl nahe verwandt mit der Pacht, aber doch wie diese subsidiär an das ältere Vorbild der Miete angelehnt.

Artikel 79. Dieser Artikel bringt einige notwendige Klarstellungen zum Problem der Schiffsmiete, die sich sonst aus der einfachen Anwendung der allgemeinen Regeln über die Miete nicht ergeben würden. Es handelt sich dabei im übrigen um dispositives Recht, von dem sich aber die Parteien kaum entfernen werden.

Zweiter Abschnitt

Der Chartervertrag

Artikel 80. Der hier aufgestellte Begriff ist in zweifacher Hinsicht von Interesse.

A. In erster Linie wollten wir jede Verwirrung ausschalten und den Begriff «Chartervertrag» im Rahmen des positiven schweizerischen Rechtes unmissverständlich umschreiben. Diese Bedeutung, die dem an sich viel allgemeineren und unbestimmteren Begriff der Vercharterung hier verliehen wird, mag vom sprachlichen Standpunkt nicht durchaus gerechtfertigt sein; im Interesse der Rechtssicherheit muss ihr aber der Vorzug gegeben werden.

B. In zweiter Linie wird durch diese Begriffsbestimmung ein Vertrag charakterisiert und systematisch eingereiht, der im schweizerischen Handelsrecht vollkommen neu ist und den man insbesondere keinem der durch das Obligationenrecht geschaffenen Vertragstypen angliedern kann. Es ist daher absolut nötig, im schweizerischen Schifffahrtsgesetz diesen, unserem Recht bisher unbekanntem, für den Seehandel aber unentbehrlichen Vertragstypus klar zu umschreiben.

Der in Artikel 80 umschriebene Chartervertrag, der folgerichtig zwischen die Schiffsmiete, welche auf der Besitzübertragung beruht, und den Seefrachtvertrag, eine weitere, aus dem Mandat hervorgegangene Vertragsform, einzureihen ist, bildet im wahrsten Sinne des Wortes einen Vertrag über die *Verwendung* eines Seeschiffes. Der Verfrachter (Eigentümer oder Mieter, begrifflich jedenfalls Reeder) behält den Besitz und die Kontrolle des Schiffes, das er aber gegen Entgelt einem Dritten, dem Befrachter, zur Verfügung stellt, damit dieser entweder Transporte für einen andern (als Hauptbefrachter, Unternehmer), oder für seine eigene Rechnung (als Ablader) durchführt. Mit

andern Worten, die Gegenleistung des Reeders (Verfrachters) besteht nicht unmittelbar in einer *Transportleistung*, sondern vielmehr in der Durchführung einer für Transporte geeigneten *Seefahrt*.

Die beiden bekannten Arten dieses Vertrages sind gekennzeichnet durch die Ausdrücke «Zeitcharter» und «Reisecharter». Der Entwurf übernimmt die universelle Übung, wonach beide Parteien die Ausstellung eines «Pflichtenheftes» über die gegenseitigen Leistungen verlangen können und dieses Dokument wird in traditioneller Weise «Charte-partie» genannt.

Artikel 81 befasst sich mit dem Ausmass der Haftung des Verfrachters gegenüber dem Befrachter. Da der Verfrachter begrifflich Reeder des Schiffes ist, tritt diese vertragliche Haftung zu derjenigen hinzu, die er bereits aus dem Betrieb seines Schiffes gegenüber Dritten zu übernehmen hat (Art. 34).

Artikel 82 Da der Schiffsbetrieb beim Verfrachter verbleibt, die Seefahrt aber anderseits den Interessen des Befrachters zu dienen hat, bedingt die Abwicklung des Vertrages notwendigerweise eine Zusammenarbeit der Parteien. Die allgemeinen Grundsätze, unter denen diese Zusammenarbeit zu erfolgen hat, müssen umso eher festgelegt werden, als die Versuchung gross ist, den Charakter des Vertrages zu verändern und ihn durch die Einführung missbräuchlicher Klauseln, die dem Befrachter die direkte Aufsicht über den Kapitän geben sollen (employment-clauses) praktisch in eine Untermiete zu verwandeln. Damit wären aber einem eventuellen Versuch des Flaggenmissbrauches seitens ausländischer Befrachter Tür und Tor geöffnet.

Artikel 82 sieht deshalb einmal zwingend vor, dass der Reeder für alle Belange, die mit der Führung des Schiffes zusammenhängen, verantwortlich bleibt, damit ihm die Kontrolle über das Fahrzeug nicht entgleitet. Sodann wird die Verfügungsmacht, welche die Charte-partie dem Befrachter zuerkennen kann, auf die Ladung begrenzt und es werden die Wirkungen einer derartigen vertraglichen Einräumung der Verfügungsmacht sowohl gegenüber Dritten als auch unter den Parteien umschrieben.

Artikel 83–86. Die Bestimmungen dieser Artikel folgen allgemein anerkannten Gebräuchen des Seehandels. Diejenigen Vorschriften, die mit dem Zusatz «mangles gegenteiliger Abrede», oder «in der Regel», oder «grundsätzlich» versehen sind, haben lediglich dispositiven und subsidiären Charakter, was hervorzuheben vielleicht gänzlich überflüssig wäre, wenn es nicht im Hinblick auf die Neueinführung dieses Vertrages in der Schweiz zweckmässig wäre, dessen gebräuchliche und übliche Anwendungsformen — im Sinne eines Leitfadens für die Vertragsparteien sowie für die Juristen — deutlich zu umschreiben.

Dritter Abschnitt

Der Seefrachtvertrag

Der Abschnitt über den Seefrachtvertrag ist in zwei Unterabschnitte aufgeteilt.

I. Der Seefrachtvertrag im allgemeinen

Der erste Unterabschnitt (Art. 87–98) stellt die in jedem Falle anzuwendenden allgemeinen Grundsätze auf. Die Regeln des Obligationenrechtes (Art. 440–457) werden auf das Seerecht übertragen. Auf das Obligationenrecht wird ferner als subsidiäres Recht verwiesen.

Man kann sich fragen, ob diese Übertragung unerlässlich ist. Wenn der Entwurf davon nicht Umgang genommen hat, so waren hiefür hauptsächlich zwei Gründe massgebend:

A. Würde der Seefrachtvertrag nicht ausdrücklich im Gesetz vorgesehen, wäre es, selbst bei Transporten unter Schweizerflagge, oft zweifelhaft, ob unser in höchstem Grade auf die Verhältnisse zu Lande zugeschnittenes Obligationenrecht auf Frachtverträge Anwendung finden könne, die gänzlich ausserhalb des schweizerischen Gebietes abgewickelt werden, während ein eventuell eingeschalteter Verkehr (Transporte von der Grenze zur Küste und umgekehrt) selbstverständlich der betreffenden ausländischen Ordnung unterstehen muss.

B. Die im Seehandel vorherrschenden internationalen Usancen, die zum grossen Teil durch das genannte Internationale Brüsseler Übereinkommen vom 25. August 1924 vereinheitlicht wurden, entfernen sich in wesentlichen Punkten von der Ordnung, welche die blosser Anwendung unseres Obligationenrechtes auf den Seefrachtvertrag zur Folge hätte. Sie enthalten im weitern Klarstellungen, die aus betriebstechnischen Gründen zur wirtschaftlichen Verteidigung der schweizerischen Seeschifffahrt in ein Gesetz, welches für die schweizerischen Unternehmer gelten soll, aufzunehmen sind.

Die internationale Erfahrung hat indessen gezeigt, dass die erwähnte Brüsseler Konvention (welche der Bundesratsbeschluss als auf die schweizerische Seeschifffahrt anwendbar erklärt hat) kompliziert und verworren, wenn nicht gar widerspruchsvoll ist. Es wurde daher im Interesse der Rechtssicherheit und in Befolgung des Beispiels mehrerer ausländischer Staaten nicht mehr auf dieses Übereinkommen verwiesen — eine Verweisung, die in erster Linie eine Quelle von Prozessen wäre —, sondern die Regeln der überwiegend internationalen Praxis, die durch die Konvention verankert sind, wurden in einer klaren und einfachen Neufassung direkt in das Gesetz eingebaut.

Artikel 87. Dieser Artikel regelt vorerst, in Anbetracht der subsidiären Geltung des Obligationenrechtes, die Beziehungen zwischen dem Seefrachtvertrag und dem Frachtvertrag des Schweizerischen Obligationenrechtes.

Im Hinblick auf den in Absatz 1 enthaltenen Begriff, der den Seefrachtvertrag von den übrigen Verträgen unseres positiven Rechtes trennt, schreibt Absatz 2 vor, dass dort, wo sowohl das vorliegende Spezialgesetz als auch die Parteiaubere schweigen, die Vorschriften über den allgemeinen Frachtvertrag Anwendung finden sollen (OR Art. 440 ff.).

Artikel 88. Dieser Artikel führt die in der erwähnten Brüsseler Konvention (Art. 3, Ziff. 1) enthaltenen Regeln ins schweizerische Recht ein.

Artikel 89 und 90. Auch diese Artikel verankern die in der Brüsseler Konvention (Art. 4, Ziffer 2 und 3) enthaltenen, im Seehandel allgemein anerkannten Regeln über die Haftung des Seefrachtführers.

Die Systematik des Artikels 89 ist sicher nicht vollkommen: Sie umfasst, nach einer Aufzählung der speziellen Fälle, in denen sich der Frachtführer durch den positiven Beweis des Eintrittes eines tatsächlichen Ereignisses (lit. a.-i.) von seiner Haftung befreien kann, eine allgemeine Befreiungsklausel für den Fall, dass der Frachtführer zu seiner Entlastung den negativen Beweis, dass ihn kein Verschulden trifft, erbringen kann. Diese Systematik wurde indessen durch die Brüsseler Konvention eingeführt und ist den Praktiken des Seetransportes vertraut. Es erschien daher angezeigt, diese Gliederung beizubehalten, damit die inhaltliche Übereinstimmung unserer Regelung mit derjenigen der Konvention offensichtlich wird. Aus Gründen der Rechtssicherheit wurde allerdings eine weniger weitschweifige Redaktion gewählt.

Artikel 91. In Anlehnung an die im Seerecht allgemein anerkannten und befolgten Regeln führt dieser Artikel den dem Zivilrecht unbekanntem Mechanismus der Haftungsbeschränkung ein, der dem Haftpflichtrecht des Frachtführers wie auch des Readers, welches dem übrigen Recht grundsätzlich entspricht, ergänzend beigelegt wird.

Es schien vernünftig, den Höchstbetrag in Schweizerwährung auszu-drücken, anstatt den Goldwert in Pfund Sterling der Brüsseler Konvention zu übernehmen. Der zweite Absatz ermöglicht hierbei eventuell nötig werdende Anpassungen.

Artikel 92 und 93. Diese Artikel führen ins schweizerische Recht einige nützliche Klarstellungen über die Haftung des Abladers ein, welche auch in die Brüsseler Konvention (Art. 3, Ziff. 5; Art. 4, Ziff. 6) aufgenommen worden sind.

Die in Artikel 93 vorgesehene Kausalhaftung des Abladers für den Fall, dass der Frachtführer nicht über die Art der Güter unterrichtet wurde, hindert den Ablader selbstverständlich nicht daran, sich gegebenenfalls auf Grund des allgemeinen Rechtes (OR Art. 41) an den Dritten zu halten, dessen Verantwortlichkeit er nachweisen kann.

Artikel 94. Dieser Artikel wurde auf Begehren der Reederkreise aufgenommen. Er enthält Vorschriften dispositiven und subsidiären Charakters und soll vor allem dazu dienen, den üblichen Inhalt des Seefrachtvertrages zu bestimmen.

Artikel 95 und 96 Für die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Frachtlohnes und der Bestimmung des Schuldners stehenden Fragen, die von zahlreichen ausländischen Gesetzgebungen und der Brüsseler Konvention offen gelassen wurden, musste im schweizerischen Recht umso eher eine grundsätzliche, klare und einfache Lösung gefunden werden, als die Ablieferung im Bestimmungshafen, welche immer ausserhalb der Schweiz liegt, im Falle von Rechtsstreitigkeiten über den zu befolgenden Modus unlösbare Konflikte

zwischen verschiedenen Gesetzgebungen nach sich ziehen würde. Die im Entwurf vorgesehenen Lösungen geben deshalb den Frachtführern (Art. 95, Abs. 2 und 3) und den Abladern (Art. 96, Abs. 2) die von ihnen usanzgemäss verlangten Garantien, indem diese Sicherheiten als Ausnahmen vom Grundsatz der Gegenseitigkeit der Leistungen der Parteien (Art. 95, Abs. 1; Art. 96, Abs. 1) zu erklären sind.

Artikel 97. In Befolgung des Beispielen des italienischen Seerechtes von 1942 suchte man für das klassische Problem des Unmöglichwerdens einer Leistung eine grundsätzliche Lösung. Das allgemeine Schuldrecht (OR Art. 119) kann nicht in gleicher Art und Weise auf die vier in Frage kommenden besonderen Fälle der Unmöglichkeit Anwendung finden. Dies zeigt insbesondere die vorgeschlagene Lösung für den zweiten Fall (Abs. 2); der Ausdruck «nützlicher Weise zurückgelegte Entfernung» zielt hierbei in Berücksichtigung der zahlreichen Möglichkeiten darauf hin, die legitimen Ansprüche der Parteien zu schützen und dem Richter eine gewisse Ermessensfreiheit zu lassen. Der vierte Absatz mag überflüssig erscheinen, soll aber den Eindruck verhindern, das Gesetz missachte diese verhältnismässig häufig eintretende und unangenehme vierte Möglichkeit. Es schien deshalb nötig zu sein, zu präzisieren, dass diese Möglichkeit allein keinen genügenden Grund zur sofortigen und einseitigen Aufhebung des Vertrages (OR Art. 107–109) bildet, und wurde infolgedessen ohne Zögern von einer Aufhebung «in gegenseitigem Einverständnis» gesprochen.

Artikel 98. Dieser Artikel, für welchen es schwierig war, eine vereinfachte Redaktion zu finden, verankert die in der internationalen Praxis vorherrschende Lösung, welche die Brüsseler Konvention vom 25. August 1924 (Art. 3, Nr. 6) in weitschweifigen und unklaren Texten wiederzugeben versuchte. Die Ordnung, die in dieser Form ins schweizerische Recht eingeführt werden soll, entfernt sich in verschiedenen Punkten vom allgemeinen Zivilrecht (OR Art. 452). Die Kommission bemühte sich im Interesse der Rechtssicherheit um eine Redaktion, die den Vergleich zwischen den speziellen und der sonstigen zivilrechtlichen Regelung erleichtert.

Bei einem solchen Vergleich fällt in erster Linie die Bedeutung von Absatz 1 auf, der kein Gegenstück im übrigen Recht kennt. Gegenüber dem in Artikel 450 ff. OR vorgesehenen Verfahren (Benachrichtigung und Feststellung) geht aber aus unserer Fassung klarer hervor, dass bei der Feststellung des Zustandes der Güter beide Parteien dieselben Rechte und dieselbe Stellung besitzen.

Absatz 2 des Artikels 98 entspricht dem ersten Absatz von Artikel 452 OR, welche Bestimmung jedoch eine umso leichter zu erwerbende Verwirklichungsfolge vorsieht, als die Bezahlung der Fracht als gleichzeitig mit der Annahme der Ware erfolgt vorausgesetzt wird. Dagegen übernimmt der Entwurf die in der Brüsseler Konvention getroffene Lösung und führt lediglich eine widerlegbare Vermutung ein, welche durch Beibringung der nützlichen Beweise innerhalb der in Artikel 76, Absatz 2 vorgesehenen Verjährungsfrist von einem Jahr umgestossen werden kann.

Absatz 3 des Artikels 98 entspricht den Absätzen 2 und 3 des Artikels 452 OR und bezweckt, dem Empfänger eine spezielle Frist von 3 Tagen einzuräumen, während der er seine Vorbehalte in bezug auf äusserlich nicht erkennbare Schäden anbringen kann, ohne dass er die erwähnte Vermutung der vertragsgemässen Ablieferung umzustossen hat. Nach Ablauf dieser Frist von 3 Tagen kann der Empfänger, auch wenn er keine Vorbehalte angebracht hat, sowohl für die erkennbaren als auch für die äusserlich nicht erkennbaren Schäden während der ganzen Verjährungsfrist von einem Jahr (Art. 76, Abs. 2) die Vermutung der vertragsgemässen Lieferung durch Beibringung der nützlichen Beweise umstossen.

Das System der Brüsseler Konvention kann sicher, besonders im Vergleich mit den Bestimmungen über den Frachtvertrag des Obligationenrechtes, als zu subtil kritisiert werden. Es dürfte aber angezeigt sein, dieses System in Berücksichtigung seiner internationalen Anerkennung in die schweizerische Regelung des Seefrachtvertrages aufzunehmen.

II. Das Konnossement

Im zweiten Unterabschnitt (Art. 99–108) über den Seefrachtvertrag sind, ohne dass dabei die allgemeinen Grundsätze des ersten Unterabschnittes, die auch beim Bestehen eines Konnossementes gültig bleiben, berührt werden, spezielle Vorschriften für den Fall aufgenommen worden, dass ein Konnossement ausgestellt worden ist. Dieser Fall tritt in der Praxis tatsächlich in überwiegender Masse ein, ist aber trotzdem als Spezialfall zu behandeln.

Dass solche Spezialregeln unter dem Regime des Bundesratsbeschlusses im schweizerischen Recht fehlten, machte sich sehr schmerzlich fühlbar. In Ermangelung eines Bessern stellten die schweizerischen Reeder ihre eigenen Konnossemente aus, ohne dass sie in der Lage waren, die genaue rechtliche Tragweite ihrer zahlreichen Klauseln zu erkennen; sie kopierten getreulich und oft sogar ohne zu wagen, sie zu übersetzen, die gebräuchlichsten Modelle des Auslandes, insbesondere der angelsächsischen Welt. Es handelte sich hier offensichtlich um eine Verlegenheitslösung und um eine widerspruchsvolle Methode, da die Mehrzahl der ausländischen Gesetzgebungen (die in dieser Hinsicht übrigens hinter den Tendenzen der gegenwärtigen Praxis zurückstehen) die Gültigkeit eines Konnossementes von seiner Ausstellung durch den Kapitän im Ladehafen abhängig machen, so dass streng genommen kein einziges Konnossement in der Schweiz hätte gültig ausgestellt werden können. Diese Verlegenheitslösung hat zwar infolge der grossen Anpassungsfähigkeit der schweizerischen Frachtführer während der ersten Jahre genügt. Heute aber, wo die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge durch ein Gesetz sanktioniert wird, muss unzweifelhaft — unter Einbau in unser positives Recht — auch die ganze umfangreiche und wichtige Materie der sich auf einen Seefrachtvertrag stützenden Konnossemente geregelt werden.

Artikel 99. Dieser Artikel schafft das schweizerische Konnossement. Vom Standpunkt des schweizerischen Rechtes aus gesehen, wird es als Handelspapier aufgefasst, das speziell dem Seetransport angepasst ist; vom Standpunkt des Seerechts aus betrachtet, stellt es eine Neuschöpfung dar, da es speziell im Hinblick auf die Bedürfnisse eines Binnenlandes geschaffen wird.

Absatz 1 bestimmt, dass das schweizerische Konnossement «den Seefrachtführer verpflichtet», ohne irgendeine Bedingung in bezug auf den Ausstellungsorort (überlieferterweise der Ladehafen) oder den Unterzeichner (überlieferterweise der Kapitän) aufzustellen. Dadurch wird das Weiterbestehen der heute gut eingeführten Praxis der in der Schweiz ausgestellten Konnossemente gewährleistet, einer Praxis, die im übrigen im Einklang mit einer im internationalen Handel sich mehr und mehr abzeichnenden Entwicklung ist, namentlich aber auch die Ausstellung des «direkten Konnossements» (Through Bill of lading), welche allerdings noch zahlreichen Widerständen und technischen und gesetzgeberischen Hindernissen begegnet, fördert.

Absatz 2 umschreibt dieses spezielle Handelspapier, das im schweizerischen Recht inskünftig das Konnossement darstellen soll. Selbstverständlich hält sich der Text an die allgemein anerkannten Gebräuche und berücksichtigt insbesondere die Bestimmungen der Brüsseler Konvention vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente.

Artikel 100. Die Bedeutung der Angaben im Konnossement muss umso eher hervorgehoben werden, als der Charakter dieses Papiers den schweizerischen Juristen weitgehend unbekannt ist. Absatz 1 führt inhaltlich die in der erwähnten Brüsseler Konvention aufgenommene Lösung ein. Die Bestimmung «auch wenn der Inhalt unvollständig ist» zeigt dem Juristen die Abstufung in der Beweiskraft, welche das Konnossement je nach der Form, in der es ausgestellt wurde, haben kann.

Absatz 2 wurde im Interesse der Rechtssicherheit und des guten schweizerischen Namens aufgenommen und zielt darauf hin, die bedauerliche Praxis zahlreicher Frachtführer auszuschalten, welche sich durch das Mittel umfassender, oft unbegründeter Vorbehalte (unknown clauses), jeder Haftung zu entziehen suchen. Die Rechtssprechung der seeführenden Staaten kämpft dauernd gegen diese Praxis, allerdings bis heute ohne grossen Erfolg, da nur ein verhältnismässig geringer Teil dieser Streitigkeiten bis vor den Richter gebracht werden. Es ist angezeigt, im Gesetze selbst das Verbot dieser missbräuchlichen Praxis vorzusehen, einmal im Hinblick auf den guten Ruf des schweizerischen Seehandels und zweitens weil die schweizerischen Gerichte, da diese Vorbehalte meistens ausserhalb der Schweiz (z. B. im Ladehafen) angebracht werden, verhältnismässig weniger als die ausländischen Richter intervenieren können.

Artikel 101 und 102. Diese Bestimmungen sind nach den besten anerkannten Usancen ausgearbeitet worden und bezwecken vornehmlich, im schweizerischen positiven Recht die überlieferte Art und Wirkung des Konnossements einzu-

führen und mit genügender Klarheit herauszuheben, damit eine rasche Einführung dieses neuen Institutes gewährleistet ist.

Artikel 103. Dieser letzte Artikel unterscheidet einerseits deutlich zwischen einem Transport mit Konnossement und einem Transport ohne Konnossement (Abs. 1). Besteht kein Konnossement, so behalten die Parteien die Vertragsfreiheit. Andererseits stellt Artikel 103 die Beziehung zwischen Chartervertrag und Seefrachtvertrag für den Fall her, dass diese beiden Vertragsarten von den gleichen Parteien kombiniert worden sind (Abs. 3); in diesem Fall ist der Seefrachtvertrag für den Verfrachter und den Befrachter nur eine akzessorische, den Chartervertrag ergänzende Abrede, welche dessen eigene Wirkungen nicht verändert. Ein dritter Inhaber des Konnossementes jedoch genießt indessen weiterhin den Schutz von Absatz 1 dieses Artikels 103.

Absatz 2 befolgt das Beispiel der Brüsseler Konvention und erlaubt Erleichterungen, welche zwischen den Parteien in zwei verschiedenen, traditionellen Fällen vereinbart werden können, damit in der Praxis auch beim Transport lebender Tiere und beim Transport auf Deck die Ausstellung eines Konnossementes nicht ausgeschlossen ist.

Vierter Abschnitt

Die Personenbeförderung

Artikel 104. Obschon die Personenbeförderung unter Schweizerflagge bis heute nicht regelmässig durchgeführt wurde und man sich vorstellen kann, dass ein derartiges Unterfangen gegebenenfalls schwerer Konkurrenz begegnen würde, darf die Möglichkeit des Passagiertransportes an Bord schweizerischer Seeschiffe heute, wo die schweizerische Seeschifffahrt eine dauernde Einrichtung werden soll, nicht ausgeschlossen werden. Einerseits hat sich in der Tat die Praxis eingebürgert, durch Beförderung einer beschränkten Anzahl von Passagieren auf Frachtschiffen eine zusätzliche Einnahmenquelle zu erschliessen, auf welche die Transporteure von Frachtgütern Wert legen. Diese Praxis ist in internationalen Übereinkommen verankert und wird bereits heute von schweizerischen Reedern ausgeübt. Andererseits kann es auch vorkommen, dass sich an Bord Personen befinden, welche weder vom Reeder angestellt sind, noch nautische Obliegenheiten ausüben, so dass auf sie normalerweise nur die rechtliche Qualifikation als Passagier zutrifft.

Artikel 104 soll daher nicht in erster Linie der schweizerischen Seeschifffahrt ein neues Tätigkeitsfeld eröffnen, sondern vielmehr eine Lücke schliessen und für ein bestehendes Problem eine Lösung geben, weshalb auch lediglich einige allgemeine Regeln aufgestellt werden.

Um zukünftigen Entwicklungen begegnen zu können, wurde in Absatz 3 indessen doch für alle Fälle eine Ausdehnung der schweizerischen Handelsschifffahrt auf das Gebiet der regelmässigen Personenbeförderung vorgesehen. Selbstverständlich müsste in diesem Falle eine bedeutend umfangreichere

Regelung Platz greifen, deren Einzelheiten den Umständen, unter denen die fragliche Entwicklung vor sich gehen würde, anzupassen wären. Indem dem Bundesrat die Sorge überbunden wurde, diese Regelung zu gegebener Zeit in Kraft zu setzen, wurde nicht nur die im gegenwärtigen Zeitpunkt einfachste Lösung gewählt, sondern auch berücksichtigt, dass der regelmässige Personen-transport in der Zukunft Probleme politischer und volkswirtschaftlicher Natur aufwerfen kann, die zweifellos am besten von der Regierung gewürdigt werden können.

Sechster Titel

Unfälle und besondere Ereignisse der Seeschifffahrt

Artikel 105 und 106. Ereignet sich ein Unfall oder ein sonstiges aussergewöhnliches Ereignis der Seeschifffahrt nicht innerhalb fremder Territorialgewässer, in welchen die zuständigen staatlichen Behörden für die Tatbestandsaufnahme sorgen, so ist es notwendig, dass die Tatumstände möglichst einwandfrei festgehalten werden. Diese Pflicht obliegt seit altersher dem Kapitän. Er hat die sogenannte Verklarung durchzuführen und den Seeprotest aufzustellen. Dieses Dokument ist dem nächsten schweizerischen Konsulat und wo ein solches fehlt, der zuständigen lokalen Behörde einzureichen. Um eine spätere Abklärung des Sachverhaltes beweismässig zu ermöglichen, hat das ersuchte Konsulat die Kompetenz, weitere Erhebungen zu machen. Diese Unterlagen unterstehen gemäss Artikel 5, Absatz 2 der freien richterlichen Beweiswürdigung. Die Beteiligten haben Anrecht auf Einsichtnahme in diese Beweisunterlagen (Art. 46, Abs. 3).

Artikel 107. Das Internationale Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen ist von beinahe allen seefahrenden Staaten ratifiziert und in die eigene Landesgesetzgebung eingeordnet worden, so dass für diese Materie ein vereinheitlichtes Weltrecht besteht. Es ist deshalb richtig, wenn die Schweiz dieselben Normen ohne Veränderung übernimmt und der Entwurf erklärt deshalb gleich wie bisher der Bundesratsbeschluss dieses Abkommen als integrierenden Bestandteil der schweizerischen Seegesetzgebung.

Das gleiche gilt für das Internationale Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot, das ebenfalls von vielen Staaten ratifiziert und in die Landesgesetzgebung übernommen worden ist. Es ist deshalb ohne weiteres gegeben, dass die Schweiz diesen Gegenstand durch Rezeption des Übereinkommens ordnet. Ergänzende Vorschriften waren insofern notwendig, als das Übereinkommen keine Bestimmung enthält, wer Schuldner der Vergütung aus Hilfeleistung und Bergung ist. Um zu vermeiden, dass der hilfeleistende Reeder sich an die Eigentümer der einzelnen geretteten Werte, also an eine Vielzahl von Ladungsbeteiligten wenden muss, bestimmt der Entwurf in Übereinstimmung mit den übrigen Seegesetzgebungen, dass der Reeder des

Schiffes, welchem Hilfe geleistet wurde, Schuldner der gesamten Vergütung ist. Der Reeder hat den Rückgriff auf die übrigen Ladungsbeteiligten.

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen über den Schiffszusammenstoss und die Hilfeleistung und Bergung ist zu erwähnen, dass ein weiteres Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über die Immunität staatlicher Seeschiffe, unterzeichnet am 10. April 1926 in Brüssel, besteht. Dieses Übereinkommen sieht vor, dass hinsichtlich des Betriebes der Schifffahrt staatliche Schiffe, wie Kriegsschiffe und dergleichen bezüglich ihrer zivilrechtlichen Haftung den gleichen Bestimmungen wie Handelsschiffe unterstehen. Das Übereinkommen gewährt diesen Schutz den Schiffen derjenigen Länder, welche den Staatsvertrag ratifiziert haben. Es wäre deshalb für die Schweiz angezeigt, dieses Übereinkommen zu ratifizieren, damit im Falle einer Kollision eines schweizerischen Schiffes mit einem ausländischen Kriegsschiff und dergleichen der schweizerische Reeder Anspruch auf Schadenersatz gegenüber dem ausländischen Staat erheben kann.

Artikel 108. In seinem Artikel 52 beschränkte sich der Bundesratsbeschluss darauf, für die Havarie-Grosse auf die «York/Antwerp-Rules in der Stockholmer Fassung von 1924» zu verweisen. Da in unserem Zivilrecht jede entsprechende Einrichtung fehlt, schien es nützlich, im Moment der Einführung dieser Institution im schweizerischen positiven Recht eine Definition aufzustellen, welche unsere Juristen davon entlastet, für die Auslegung der erwähnten Regeln die voneinander abweichenden und häufig überholten Definitionen der ausländischen Gesetzgebungen heranziehen.

Die im Entwurf aufgestellte Definition übernimmt inhaltlich selbstverständlich diejenigen Elemente, welche nach einem gründlichen und kritischen Studium den York/Antwepener-Regeln entnommen werden können. Auf diese Weise wird die Anwendung dieser Regeln, auf die wir am besten nur verweisen, da sie in der ganzen Welt als «Lex contractus» Geltung besitzen, auf sicherer rechtlicher Grundlage möglich sein und gegebenenfalls durch unsere Gerichte in voller Sachkenntnis gewährleistet werden können. Diese Bestimmungen, die integrierender Bestandteil des Entwurfes geworden sind, behalten jedoch ihren dispositiven Charakter.

Die York/Antwerp-Rules sind das Werk privater Initiative und werden periodisch abgeändert (so wurden die im Jahre 1924 in Stockholm ausgearbeiteten Regeln durch diejenigen ersetzt, die 1950 in Kopenhagen angenommen worden sind). Diese Tatsache verleiht der eigenen schweizerischen Definition ihren Wert, indem sie der Havarie-Grosse innerhalb der Rechtsordnung jene Stabilität gibt, die sie seit vielen Jahrhunderten im Seerecht auszeichnet.

Artikel 109. Dieser Artikel ersetzt inhaltlich die Artikel 53 und 54 des Bundesratsbeschlusses. Das im Jahre 1941 eingeführte Verfahren ist im Vergleich zu dem in den meisten seefahrenden Staaten gebräuchlichen Verfahren ausserordentlich kompliziert (durch die Notwendigkeit des Einverständnisses zwischen Kapitän und Offizieren und die Folgen, welche eine Ablehnung durch

die letzteren nach sich ziehen könnte) und einseitig (durch die formalistischen Vorschriften über das Protokoll).

Der Entwurf vereinfacht das Verfahren an Bord, indem er sich auf die allgemeinen Vorschriften des Artikels 44 hinsichtlich der Schiffspapiere stützt. Andererseits wurde der Text über die Dispache (Abs. 2) klarer gefasst und insbesondere für die schweizerischen Juristen der Begriff der Dispache aufgenommen und als Ausstellungsort derjenige Hafen bezeichnet, in dem die Reise endet (nicht der Bestimmungshafen, der infolge eines Unfalles unter Umständen gar nicht erreicht werden kann). Schliesslich wurde vorgesehen, dass die Havarie-Grosse-Beteiligten den Dispacheuren sämtliche Beweismittel einzureichen haben.

Artikel 110. Für die Beiträge zur und die Vergütungen aus Havarie-Grosse wird eine spezielle Verjährungsfrist von zwei Jahren vorgesehen. Die allgemeine Frist erscheint in Berücksichtigung der beträchtlichen auf dem Spiele stehenden Werte und der Schwierigkeiten, denen die Parteien oft bei der Würdigung der von den Dispacheuren getroffenen Entscheidungen begegnen, viel zu lang, um die Rechtssicherheit zu gewährleisten. Eine im Hinblick auf die deutsche Regelung vorerst vorgeschlagene einjährige Frist wurde als zu kurz erachtet, da meistens eine gewisse Zeit verstreichen wird, bis die Klage vor einem schweizerischen Gericht anhängig gemacht werden kann.

Im allgemeinen werden die im Hafen, in dem die Reise endet, aufgemachten Dispachen von einer lokalen Behörde, meistens von einem erstinstanzlichen Gericht oder von einem Handelsgericht, homologiert. Trotz dieser Usanz schien es, um die Anwendbarkeit unseres Gesetzes ohne Rücksicht auf die Mannigfaltigkeit der ausländischen Gesetzgebungen und auf die Schwächen der Praxis in verschiedenen Ländern soweit als möglich zu gewährleisten, angezeigt, dem Bundesrat die Kompetenz zu verleihen, auf dem Verordnungswege die zur gerichtlichen Homologierung einer Dispache in der Schweiz erforderlichen Verfahrensbestimmungen aufzustellen.

Siebenter Titel

Die Anwendung seerechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt

Das Schifffahrtsrecht zerfällt in das Seeschifffahrts- und das Binnenschifffahrtsrecht und mancherorts wird auch das Luftfahrtsrecht einbezogen. Vor allem die Gebiete der Schifffahrt zu Wasser bilden ein einheitliches Ganzes, nachdem sich die Grossschifffahrt auf Flüssen und andern Binnengewässern im letzten Jahrhundert überaus entwickelt hat. An erster Stelle steht hierbei die Rheinschifffahrt, deren Freiheit durch die Mannheimer Akte von 1868 garantiert worden ist, und die der Schweiz den freien Zugang zum Meer sichert. Seit Beginn dieses Jahrhunderts hat sich die schweizerische Rheinschifffahrt in einem unerwarteten Ausmass entwickelt und sie bewältigt heute mehr als einen Drittel der gesamten schweizerischen Einfuhr. Bedeutende schweizerische

Rheinreedereien mit ausgedehnten Schiffahrtsanlagen und einem grossen eigenen Schiffspark sind entstanden und dienen der Landesversorgung. Der schweizerischen Binnenschiffahrt fehlt aber eine adäquate Schiffahrtsgesetzgebung, da lediglich das Eigentum und die übrigen dinglichen Rechte an Binnenschiffen im Bundesgesetz vom 28. September 1923 über das Schiffsregister geregelt sind. Zum privaten Binnenschiffahrtsrecht gehören jedoch noch weitere handelsrechtliche Materien, wie die Ordnung der Charter- und Frachtverträge, der Konnossemente, der Haftung des Binnenreeders, des Schiffszusammenstosses, der Hilfeleistung und Bergung und der Havarie-Grosse, alles Rechtsinstitute, die in den übrigen Rheinschiffahrtsländern bekannt und nach seerechtlichen Grundsätzen gesetzlich geordnet sind. Nachdem die öffentlich-rechtlichen Belange der Rheinschiffahrt auf internationalem Boden durch die von der Rheinzentalkommission ausgearbeiteten Verordnungen einheitlich geregelt sind, obliegt es der Schweiz, auch in zivilrechtlicher Hinsicht die notwendigen Normen aufzustellen, um sich der internationalen Rechtseinheit auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt anzuschliessen. Auf die Notwendigkeit, diese Lücken des schweizerischen Schiffahrtsrechtes zu schliessen, wurde bereits früher hingewiesen (vgl. *His*, Rechtsgrundlagen einer schweizerischen Gesetzgebung über die Grossschiffahrt auf internationalen Gewässern, besonders auf dem Rhein; *Haab*, Die privatrechtlichen Rechtsgrundlagen einer schweizerischen Grossschiffahrt, Zürich 1922). Obgleich der Rhein auf Schweizergebiet nur auf einer kurzen Strecke schiffbar ist, gelangt schweizerisches Recht doch in verschiedener Hinsicht zur Anwendung, und es würde dann vermehrt zur Anwendung gelangen, wenn der Rhein bis zum Bodensee schiffbar werden sollte, oder wenn andere Gewässer die direkte Schiffahrt zwischen der Schweizergrenze und dem Meer ermöglichen würden. Nach international-privatrechtlichen Grundsätzen kommt nämlich schweizerisches Recht im Falle ausservertraglicher Ansprüche aus Schiffszusammenstoss und dergleichen oder von Forderungen aus Hilfeleistung und Bergung dann zur Anwendung, wenn sich diese Tatsachen in der Schweiz ereignet haben, oder wenn einem schweizerischen Binnenschiff Hilfe geleistet worden ist. Nach schweizerischem Recht beurteilt sich auch die Stellung des Kapitäns und der Besatzung schweizerischer Binnenschiffe; dasselbe gilt für die Verträge über die Verwendung eines Binnenschiffes (Mietverträge, Charter- und Frachtverträge), welche dem Recht der Niederlassung der Reederei unterstellt sind. Für die Havarie-Grosse gilt das Recht des Ortes, wo die Dispatche aufgemacht wird, und die Person des Reeders untersteht dem Rechte seines Wohnsitzes, während dessen Haftung und der Umfang seiner Haftpflicht nach dem Rechte, wo sich das schadenstiftende Ereignis zugetragen hat, beurteilt werden. Für viele Fragen kommt demnach schweizerisches Recht zur Anwendung, dem aber eine entsprechende zweckmässige Ordnung nicht zu entnehmen ist. Für vertragliche Ansprüche können sich die Binnenreeder wohl durch entsprechende vertragliche Klauseln einen Ersatz für die fehlende gesetzliche Ordnung schaffen, doch können dadurch die notwendigen zwingenden Vorschriften einer Schiffahrtsgesetzgebung nicht

eingeführt werden. Das Fehlen einer schweizerischen Binnenschiffahrtsgesetzgebung ist nicht nur von schweizerischer Seite, sondern auch schon vom Ausland beanstandet worden, besonders von ausländischen Schiffahrtskreisen, deren Schiffe in regem Verkehr bis nach Basel gelangen.

Ein Überblick über die ausländischen Regelungen zeigt die Möglichkeiten für eine schweizerische gesetzliche Ordnung des privaten Binnenschiffahrtsrechtes. Deutschland ist am weitesten gegangen mit dem Gesetz vom 15. Juni 1895 betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, das eine abschliessende Kodifikation darstellt. Dieses deutsche Binnenschiffahrtsrecht entspricht inhaltlich dem deutschen Seerecht. Bezeichnend ist, dass Frankreich, als es durch die Rückkehr von Elsass/Lothringen wieder Rheinuferstaat geworden ist, durch Dekret vom 29. April 1924 die bisher geltende deutsche Binnenschiffahrtsgesetzgebung aufrecht erhalten und das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz in wörtlicher Übersetzung zum eigenen Landesrecht für die Rheinschiffahrt erklärt hat. Belgien hat sein Binnenschiffahrtsrecht dem Seerecht angepasst und im zweiten Band des belgischen Handelsgesetzbuches «De la navigation maritime et de la navigation intérieure» finden sich die seerechtlichen und binnenschiffahrtsrechtlichen Bestimmungen vereint, abgesehen von einigen sachbedingten Änderungen für die Binnenschiffahrt (Art. 271 ff.). Diese Ordnung wurde durch das Gesetz vom 5. Mai 1936 «sur l'affrètement fluvial» ergänzt. Am vollständigsten ist die Binnenschiffahrt der Seeschiffahrt in Holland gleichgestellt. Gemäss Artikel 748 des holländischen Handelsgesetzbuches finden die seerechtlichen Bestimmungen uneingeschränkt auch für die internationale Binnenschiffahrt Anwendung. Der italienische «Codice della Navigazione» vom 30. März 1942 ordnet sodann das See- und Binnenschiffahrtsrecht einheitlich und nach gleichen Grundsätzen in derselben Kodifikation, in welcher auch das Luftfahrtsrecht eingeschlossen ist.

Materiell geht aus diesen ausländischen Rechtsordnungen hervor, dass besonders auf dem Rhein eine weitgehende Rechtseinheit besteht und dass die binnenschiffahrtsrechtlichen Bestimmungen, abgesehen von einigen Ausnahmen, den seerechtlichen Regeln entsprechen. Nachdem ausländische Seerechte die verschiedenen internationalen Übereinkommen über die Seeschiffahrt in ihr eigenes Landesrecht eingearbeitet oder wörtlich übernommen haben, gleichzeitig aber auch das Seerecht auf die Binnenschiffahrt anwenden, findet sich in der Rheinschiffahrt eine einheitliche Rechtsordnung über den Schiffszusammenstoss, die Hilfeleistung und Bergung, die Havarie-Grosse und grundsätzlich auch über die Verträge über die Verwendung eines Binnenschiffes. Hinsichtlich der Haftung des Reeders besteht insofern ein einheitliches Recht, als alle Rheinuferstaaten dieses Problem in gleicher Weise nach seerechtlichen Grundsätzen gelöst haben. Die vorbehaltlose Anwendung des Seerechtes hat den grossen Vorteil, dass die schwierige Frage der Abgrenzung der beiden Rechtsordnungen umgangen werden kann, was sich insbesondere bei den verbreiteten Durchfrachtverträgen als zweckmässig erweist. Für die Schweiz spielt sodann eine ausschlaggebende Rolle, dass die einheimischen

Unternehmungen gegenüber der ausländischen Konkurrenz nicht benachteiligt werden.

Die neue Ordnung des schweizerischen Seerechtes bietet die Gelegenheit, auch diejenigen Materien der Binnenschifffahrt zu ordnen, die bisher gesetzlich nicht verankert waren. Es erscheint hiebei am zweckmässigsten, wenn das Vorbild Hollands und Belgiens befolgt wird und die gleichgelagerten seerechtlichen Bestimmungen auch auf die Binnenschifffahrt anwendbar erklärt werden. Durch die drei zusätzlichen Artikel 111 bis 113 des Entwurfes ist es möglich, das gesamte schweizerische Binnenschifffahrtsprivatrecht zweckmässig zu ordnen. Der Entwurf trägt den Bedürfnissen der schweizerischen Grossschifffahrt in diesem Sinne Rechnung.

Artikel 111. Bei der Umschreibung des Geltungsbereiches der seerechtlichen Bestimmungen in ihrer Anwendung auf die Binnenschifffahrt ist davon auszugehen, dass die neue Ordnung nicht für die rein inländische Binnenschifffahrt auf Seen und Flüssen in Kraft treten darf, sondern nur für die Grossschifffahrt auf denjenigen internationalen Strömen, die die Schweiz direkt mit dem Meer verbinden, und für deren Schifffahrt eine ausländische Konkurrenz und eine nach Stromgebiet geordnete Rechtseinheit besteht. Für die inländische Schifffahrt gelten, falls sie der Personenbeförderung dient, nach wie vor die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung gestützt auf die erforderliche Bundeskonzession. Der Gütertransport auf schweizerischen Seen ist meist Werkverkehr und er untersteht den allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechtes sowie den besonderen Schifffahrtsverordnungen für die einzelnen Gewässer. Da gegenwärtig der Rhein nur bis Rheinfelden ununterbrochen schiffbar ist, wird sich die Neuordnung einstweilen auf dieses Stromgebiet beschränken. Wird jedoch der Rhein bis zum Bodensee schiffbar, oder werden andere Flüsse vom Meer her bis zur Schweiz schiffbar gemacht, so genügt die Umschreibung von Artikel 111, damit sich der Anwendungsbereich der seerechtlichen Normen ohne weiteres auf diese Stromgebiete ausdehnt. Die Schifffahrt auf diesen, in Artikel 111 umschriebenen Gewässern untersteht jedoch der seerechtlichen Ordnung nur dann, wenn sie mit Binnenschiffen betrieben wird, für welche besondere Voraussetzungen gegeben sind. Bei der Umschreibung dieser Voraussetzungen spielt die Nationalität des Schiffes oder der Registerort keine Rolle, da sich das anwendbare Recht in der Binnenschifffahrt nicht nach der Flagge des Schiffes, sondern nach andern international-privatrechtlichen Grundsätzen bestimmt, insbesondere auch nach dem Ort, wo ein Ereignis eingetreten ist. Es wird deshalb nur verlangt, dass das Schiff in einem öffentlichen Register des In- oder Auslandes eingetragen ist, damit überhaupt sachdienliche Anhaltspunkte bestehen. Die weiteren Voraussetzungen eines Binnenschiffes entsprechen der Definition der Internationalen Ordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe vom 27. Februar 1948 (AS 1948, 189).

Sodann berücksichtigt der Entwurf lediglich die gewerbsmässige Binnenschifffahrt. Auf die mit solchen Binnenschiffen betriebene Binnenschifffahrt auf den bezeichneten internationalen Gewässern finden nur diejenigen Be-

stimmungen des Seerechtes Anwendung, die in den Artikeln 112 und 113 angeführt sind. Vorbehalten bleiben allfällige schweizerische oder internationale besondere Erlasse für die Binnenschifffahrt, denen selbstverständlich der Vorrang gebührt.

Artikel 112. Auch in der Binnenschifffahrt steht die Person des Reeders im Vordergrund, und der Entwurf stellt dieselbe Definition wie für den Seereeder auf. Hinsichtlich der Haftung des Binnenreeders können dieselben Grundsätze der Betriebshaftung übernommen werden, da auch in den übrigen Rheinuferstaaten der Binnenreeder dieser strengen Haftung ohne Entlastungsmöglichkeit unterworfen ist. Auch hier bedingt aber diese strenge Kausalhaftung eine Beschränkung der Verantwortlichkeit auf einen Höchstbetrag, und dieselben Gründe der juristischen Praktikabilität geben auch für die Binnenschifffahrt den Ausschlag in der Wahl des Haftungssystems. Der Entwurf übernimmt für die Binnenschifffahrt gleichermassen die Summenhaftung, was auch schon Professor Haab postuliert hatte. Das Summenhaftungssystem bringt jedoch mit sich, dass für die Festsetzung des Einheitsbetrages der Haftung von andern Berechnungsgrundlagen als bei Seeschiffen auszugehen ist, weil die Binnenschiffe nicht nach Registertonnen, sondern nach Tragfähigkeitstonnen bemessen werden. Dem Umstand, dass die Betriebsgefahr eines mit eigener Antriebskraft betriebenen Binnenschiffes und dessen Wert grösser sind, wird dadurch Rechnung getragen, dass für jede Pferdestärke der Maschinenleistung ein zusätzlicher Haftungsbetrag geschuldet ist. Bei Schleppern, welche nur nach der Maschinenleistung bewertet werden, ist diese Grundlage die einzige.

Die Notwendigkeit einer Beschränkung der Haftung des Binnenreeders im internationalen Verkehr wurde bereits von Professor Haab eingehend dargelegt (*Haab, Die beschränkte Haftung des Reeders im Binnenschifffahrtsrecht*, Basel 1984 [in «Beiträge zum Handelsrecht», Festgabe zum 70ten Geburtstag Carl Wieland, S. 197 ff.]). Die Gründe dafür, dass auch die Schweiz ihren Reedern die beschränkte Haftung gewährt, liegen auf der Hand, insbesondere deshalb, weil der Reeder für das Verschulden seiner Schiffsmannschaft schlechthin haftbar ist, auf der andern Seite aber dann, wenn der Umfang seiner Haftung nach schweizerischem Recht bestimmt wird, diese keiner Beschränkung unterworfen ist. Im deutschen, französischen, belgischen und holländischen Recht ist die strenge Kausalhaftung für den Schiffseigentümer erträglich, weil sie mit der Haftungsbeschränkung kombiniert wird. Wird jedoch ein schweizerischer Reeder bei einem Unfallereignis im Ausland nach dem strengen ausländischen Recht in Anspruch genommen, so steht nicht mit Sicherheit fest, dass er sich auch auf die entsprechende Haftungsbeschränkung des Auslandes berufen kann, weil sein Heimatrecht kein Gegenrecht gewährt. Umgekehrt schützen die ausländischen Staaten ihre eigenen Reeder auch bei Schadensverursachung im Ausland, indem sie eine Vollstreckung nur in dem Umfange zulassen, als diese nach eigenem Landesrecht gewährt werden kann. Für die Schweiz gelten dieselben Überlegungen wie für die übrigen Rheinuferstaaten, welche die beschränkte Reederhaftung mit der Begründung eingeführt haben,

dass die andern Rheinuferstaaten eine ausgedehnte und konkurrenzfähige Schifffahrt besitzen und die eigenen Reeder hinsichtlich der Haftung dieselben Vorteile wie die ausländischen geniessen sollten. Abgesehen von dieser Frage der ausländischen Konkurrenz ist die beschränkte Reederhaftung auch deswegen geboten, weil in der Flussschifffahrt die Schiffskollisionen immer noch eine sehr ernsthaftige Gefahr bilden, die zudem in den letzten Jahrzehnten durch die zunehmende Verwendung von Schiffen mit mechanischer Triebkraft und die dadurch bedingte Erhöhung der Geschwindigkeit gesteigert worden ist. Ein augenblickliches Versagen kann unter Umständen einen unverhältnismässig grossen Schaden verursachen, dessen volle Deckung den wirtschaftlichen Ruin des Reeders zur Folge haben kann, zumal bei Schifffahrtsunfällen, wo die Gefahr des Totalverlustes erheblich grösser ist als bei Unfällen im Verkehr zu Lande. Der Binnenreeder trägt deshalb ein Risiko, das das Risiko aller übrigen im Binnentransportgewerbe tätigen Unternehmer erheblich übersteigt und es rechtfertigt sich, dieses Risiko durch eine Beschränkung der Haftung zu mildern. Die Flussschifffahrt birgt ebenso grosse nautische Gefahren in sich wie die Seeschifffahrt, und aus diesem Grunde haben auch die ausländischen Staaten die Haftung auf ein erträgliches Mass beschränkt. Deutschland und Frankreich haben das seerechtliche Exekutionssystem *tel quel* übernommen und für ihre Binnenreeder besteht eine reine Sachhaftung des Schiffes und der Fracht. Der holländische Reeder haftet auch in der Binnenschifffahrt nur mit 50 Gulden für jeden Kubikmeter des Raumgehaltes des Schiffes. In Belgien ist die Haftung des Rheinreeders auf 500 belgische Franken für jede Tonne der Tragfähigkeit beschränkt. Die Forderungen, für welche die Haftung beschränkt ist, sind in den Rheinuferstaaten annähernd dieselben.

Für die Schweiz ist es richtig, wenn sie die einfache und praktikable Summenhaftung übernimmt, wobei für die Bestimmung des Einheitsatzes die ausländischen Normen, insbesondere auch die vom Internationalen Rheinschiffsregisterverband festgesetzten Beitragswerte des Schiffes, sowie der Durchschnittswert der schweizerischen Tonnage zu berücksichtigen sind. Aus diesen Erwägungen ist der Entwurf zu einem Betrag von Fr. 100.— pro Tonne der Tragfähigkeit und von Fr. 250.— pro Pferdestärke der Maschinenleistung gelangt. Diese Beträge sind angemessen und ergeben einen bedeutend höheren Haftungsbetrag, als dies in den ausländischen Rechten vorgesehen ist. Die Höchstgrenze der Haftung ist sodann unabhängig vom Schicksal des Schiffes und es ist der Unfall und nicht die Reise als Haftungseinheit bestimmt.

In der praktischen Auswirkung verletzt diese Neuordnung der Reederhaftung die Interessen Dritter nicht, denn es ist seit Jahren üblich und anerkannt, für vertragliche Ansprüche, insbesondere aus Frachtverträgen, den Haftungsumfang entsprechend der ausländischen Regelung durch Vertragsabrede zu begrenzen. Bei ausservertraglichem Schaden, z. B. aus Schiffszusammenstoss, sind vornehmlich nur die Rheinreedereien betroffen, und das neue besondere Haftpflichtrecht wirkt sich lediglich innerhalb dieser Gewerbekategorie aus.

Artikel 118. Dieser Artikel bezeichnet die weitem auf die Binnenschifffahrt anwendbaren Bestimmungen des Seerechtes. Da das Arbeitsrecht der Rheinschifffahrt bereits eine besondere internationale Ordnung erfahren hat, ist es lediglich notwendig, die besondern Pflichten des Kapitäns und der Besatzung zu rezipieren. Die übrigen Bestimmungen des Mannschaftsrechtes lassen sich sachlich nicht übertragen.

Ohne Einschränkung sind sodann die Bestimmungen über die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes auch für den Rheintransport zu übernehmen. Nicht zu übernehmen sind lediglich die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen des Reeders, da in der Binnenschifffahrt keine Nationalitätsvorschriften wie in der schweizerischen Seeschifffahrt bestehen. Auch ist der Personentransport der Binnenschifffahrt schweizerischerseits infolge der Konzessionspflicht bereits geordnet.

Die Übernahme des Seefrachtrechtes bringt sodann die wichtige Neuerung mit sich, dass auch für die Binnenschifffahrt das Wesen und die Bedeutung des Konnossementes als wichtigstes Frachtdokument gesetzlich niedergelegt wird. Seit jeher werden in der Rheinschifffahrt auch schweizerischerseits Konnossemente ausgestellt, wobei jedoch die gesetzliche Grundlage dafür fehlte. Durch die Übernahme des seerechtlichen Konnossementsrechtes wird weiterhin die in Artikel 103 des Entwurfes vorgesehene Beschränkung der Freizeichnungsklauseln auch für den Rheintransport übernommen, womit ein langjähriges Begehren der Verladerkreise in Erfüllung geht. Bisher waren in der Binnenschifffahrt die Freizeichnungen von der Haftung aus Frachtvertrag im Rahmen von Artikel 100 und 101 OR zulässig und es wurde von dieser Befugnis weitgehend Gebrauch gemacht. Die Übernahme einer adäquaten Schifffahrtsgesetzgebung setzt deshalb dieser ausgiebig benützten Vertragsfreiheit heute die notwendigen Schranken, womit den Interessen der Verladerkreise in hohem Masse Rechnung getragen wird.

Mit der Übernahme des international vereinheitlichten Rechtes über den Schiffszusammenstoss und die Hilfeleistung und Bergung entsteht in der ganzen Rheinschifffahrt ein einheitliches Recht und für die Schweiz eine entsprechende zweckmässige gesetzliche Regelung. Dasselbe gilt für die neue rechtliche Grundlage der Havarie-Grosse, ein schifffahrtsrechtliches Institut, das seit Bestehen der schweizerischen Rheinschifffahrt auf vertraglicher Basis von Reedern, Verladern und Versicherungsgesellschaften angewendet worden ist.

Mit Rücksicht auf die partikuläre Entwicklung des Schifffahrtsrechtes ist es gegeben, dass auch die Bestimmung von Artikel 5 des Entwurfes über die Lückenausfüllung in der Binnenschifffahrt analoge Anwendung findet.

Achter Titel

Straf- und Disziplinarbestimmungen

Die Seeschifffahrt kennt ihr besonderes Straf- und Disziplinarrecht, das in den seefahrenden Staaten teils in den allgemeinen Strafgesetzbüchern

meistens aber in einem speziellen Strafgesetzbuch für die Handelsschifffahrt geordnet ist. Für die Schweiz kommt ein solches, in sich abgeschlossenes Sonderstrafrecht nicht in Betracht. Sie muss sich damit begnügen, diejenigen Strafnormen zusätzlich aufzustellen, welche für eine sichere und ordnungsgemässe Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge unbedingt erforderlich sind, während für alle diejenigen strafbaren Handlungen, die durch eine Strafsanktion des schweizerischen Strafgesetzbuches gedeckt sind, von einer speziellen Strafbestimmung abgesehen werden kann. Nur wenn dem Strafgesetzbuch eine Sanktion nicht entnommen werden kann, sind besondere Tatbestände des Seestrafrechtes zu schaffen.

Das bisherige Recht ordnet die Strafsanktionen, abgesehen von den besonderen seerechtlichen Tatbeständen in Artikel 60–63 des Bundesratsbeschlusses, durch Verweisung auf das im Inland geltende Strafrecht. Dieses System wird im Entwurf hinsichtlich der Geltung des schweizerischen Strafgesetzbuches und den anderen Strafbestimmungen des Bundesrechtes beibehalten (Art. 2). Für die von einem Mitglied der Besatzung an Bord oder in Zusammenhang mit der dienstlichen Stellung begangenen strafbaren Handlungen, für welche Artikel 57 des Bundesratsbeschlusses die Geltung des Militärstrafrechtes, nicht aber auch der Militärgerichtsbarkeit bestimmte, weicht der Entwurf jedoch von der bisherigen Ordnung ab. Desgleichen begnügt sich der Entwurf auch nicht mit der Rezeption der militärischen Disziplinarstrafordnung (MStG Art. 180–214), wie dies nach Artikel 58 des Bundesratsbeschlusses der Fall war. Für die besonderen Delikte der Besatzung normiert der Entwurf vielmehr eigene, zweckentsprechende Tatbestände; und das Disziplinarstrafrecht wird durch besondere Bestimmungen abschliessend geordnet. Die Mitglieder der Schiffsbesatzung unterstehen nur dann dem Militärstrafrecht, wenn sie diesem Sonderrecht nach Massgabe der besonders zu erfüllenden Bedingungen persönlicher oder sachlicher Natur (MStG Art. 2–4) unterworfen sind. Es rechtfertigt sich nämlich nicht, Personen, die an Bord eines Seeschiffes tätig sind, allein schon deswegen für gemeinrechtliche Delikte strenger zu bestrafen als andere Bürger, die z. B. als Pilot, Chauffeur oder Bahngestellte ihren Lebensunterhalt verdienen. Nur dort, wo ein besonderes Schutzobjekt vorliegt, wie z. B. beim Chauffeur die Sicherheit des Strassenverkehrs (MFG-Vergehen), rechtfertigt sich eine besondere, strengere Bestrafung. Geschützte Rechtsgüter der Seeschifffahrt sind hiebei die Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt, die Ordnung und Disziplin an Bord und die Integrität der Schweizerflagge zur See. Werden diese Rechtsgüter verletzt oder gefährdet, so drängt sich eine strengere Bestrafung des Täters auf, gleichgültig, ob dieser Mitglied der Schiffsbesatzung ist oder nicht. Der Entwurf kommt diesem Schutzbedürfnis der Schifffahrt dadurch nach, dass er den ausländischen Vorbildern entsprechend besondere, zweckdienliche Spezialtatbestände normiert und dadurch einen strafrechtlichen Schutz erreicht, der durch die generelle Unterstellung der Besatzung unter das Militärstrafrecht nicht erreicht werden könnte. Diese speziellen Seedelikte des Entwurfes können teilweise nur von Mitgliedern der Be-

satzung, teilweise von jedermann begangen werden. Durch das Mittel der Gefährdungsdelikte fasst der Entwurf jeweils mehrere Tatbestände zusammen, welche im Ausland Gegenstand besonderer Gesetzesbestimmungen sind. Da das Militärstrafrecht einen andern Schutzzweck verfolgt und deshalb den Interessen der Seeschifffahrt nicht gerecht wird, ist eine Rezeption dieser Strafnormen trotz der mannigfachen Ähnlichkeit beider hierarchisch geordneten Gebiete abzulehnen. Der Bundesratsbeschluss hat auch nur infolge Zeitnot und als Notbehelf die Schiffsmannschaft der Militärstrafordnung unterstellt.

Sofern eine strafbare Handlung eines Besatzungsmitgliedes nicht durch das Sonderstrafrecht des Entwurfes geahndet wird, sondern lediglich nach Massgabe des schweizerischen Strafgesetzbuches zu bestrafen ist, kann der Richter je nach den Umständen des Falles der Tatsache, dass der Täter in seiner dienstlichen Stellung an Bord delinquent hat, in der Strafzumessung gestützt auf Artikel 63 StGB Rechnung tragen und unter Berücksichtigung dieser persönlichen Umstände die Schwere des Verschuldens würdigen und eine entsprechend höhere Strafe ausfallen. Dieses gesetzgeberische Ziel der grösseren strafrechtlichen Verantwortlichkeit der Besatzungsmitglieder kann somit auf Grund der bestehenden Rechtsordnung erreicht werden, ohne dass es nötig ist, die gemeinrechtlichen Delikte für die Schiffsbesatzungen in einem besonderen Erlass zu wiederholen und lediglich mit höheren Strafen auszustatten oder durch Verweisung auf das Militärstrafrecht eine höhere Strafnorm für dieselbe Tat zu erreichen.

Von der Übernahme der militärischen Disziplinarordnung hat der Entwurf deshalb abgesehen, weil die damals aus Zeitnot gewählte Lösung den seerechtlichen Bedürfnissen auf die Dauer nicht entsprechen kann, obwohl auch die Schiffsbesatzung militärisch-hierarchisch organisiert ist. Die Umschreibung des militärischen Disziplinarfehlers lässt sich nicht ohne weiteres auf die Schiffsbesatzung übertragen und im militärischen System der Disziplinarstrafen fehlt vor allem die Disziplinarbusse, eine im Seestrafrecht aller Länder anerkannte und in der Praxis wirksame Strafe. Auch die bisher dem Kapitän, der meistens Ausländer ist, zugewiesene Strafkompetenz eines Obersten (d. h. bis zu 15 Tagen scharfem Arrest), ist im Hinblick auf die übrigen Seerechtsordnungen übersetzt. Der Entwurf stellt deshalb in den Artikeln 141-147 eine eigene Disziplinarordnung auf, der auch die Passagiere unterstellt sind. Die gesetzliche Regelung schliesst sich in der Terminologie dem Militärstrafrecht an, berücksichtigt aber gleichzeitig den besonderen Schutzzweck in der Seeschifffahrt. Das Strafsystem entspricht neuzeitlichen ausländischen Vorbildern. Ergänzt wird die Disziplinarordnung des Entwurfes dadurch, dass einzelne Deliktstatbestände in leichten Fällen lediglich disziplinarische Bestrafung vorsehen, wodurch die eigentlichen Disziplinarstrafbestimmungen entlastet werden.

Für die besonderen Straftatbestände des Entwurfes kann von einer Ordnung der allgemeinen Bestimmungen dieses Strafrechtes abgesehen werden, weil nach Artikel 333 StGB der Allgemeine Teil dieses Gesetzbuches auch für die in andern Bundesgesetzen mit Strafe bedrohten Taten Anwendung findet.

Diese Geltung des Allgemeinen Teiles des Strafgesetzbuches ist für verschiedene Belange von Bedeutung, so für die Kumulation von Freiheitsstrafe und Busse und für die Höhe der Bussen (Art. 48, 50 und 106 StGB). für die intertemporalen Regeln (Art. 336 StGB), für die Abklärung des Begehungsortes (Art. 346 StGB), für die subsidiäre Zuständigkeit (Art. 348 StGB), für den Gerichtsstand der Teilnehmer (Art. 349 StGB) und für den Gerichtsstand bei Zusammentreffen mehrerer strafbarer Handlungen (Art. 350 StGB). Trotz genereller Übernahme des Allgemeinen Teiles des Strafgesetzbuches finden jedoch seine Artikel 5 und 6 in der Seeschifffahrt keine Anwendung, da die speziellen Vorschriften über den Geltungsbereich des schweizerischen Strafrechtes in Artikel 2 des Entwurfes vorgehen. Bei der Festlegung der Strafarten und des Strafmasses lässt der Entwurf bei den einzelnen Delikten dem Richter einen weiten Spielraum, hält sich aber in der Abstufung der Schwere der Delikte (Verbrechen, Vergehen, Übertretungen), ausgedrückt durch die angedrohte Höchststrafe, an neuzeitliche ausländische Vorbilder, insbesondere an das umfassende Seestrafrecht des italienischen «Codice della navigazione» von 1942. Der grosse Spielraum des Richters ist deshalb notwendig, weil eine eigene schweizerische Anschauung und Gerichtspraxis fehlt und nicht zum vorneherein für jede Tat die adäquate Strafsanktion festgelegt werden kann, zumal wenn bei den Gefährdungstatbeständen verschiedene Arten von Taten zu berücksichtigen sind. Auch kann in der Seeschifffahrt dieselbe Tat je nach den Umständen sehr gravierend oder eher leichter Natur sein, wobei vor allem an die Gefährdung des Schiffes oder der Schifffahrt durch Verstoß gegen nautische Vorschriften zu denken ist. Bei Vergehen leichter Art und bei Übertretungen wird die Haftstrafe ausgeschlossen. Es kann sich nicht lohnen, einen Täter zur Verbüßung einer Haftstrafe von wenigen Tagen in die Schweiz zu verbringen. Für solche leichte Fälle wird die Busse und gegebenenfalls die disziplinarische Ahndung vorgesehen. In der Terminologie übernimmt der Entwurf die Wendungen und Begriffe des schweizerischen Strafgesetzbuches und Militärstrafgesetzbuches, wodurch die praktische Anwendung und Auslegung erleichtert wird. Die Legaldefinitionen des Kapitäns, Reeders, Schiffsoffiziers und der Seeleute finden sich nicht im strafrechtlichen Teil des Entwurfes, sondern in den Artikeln 34, 39 und 48. Wichtig ist vor allem die Bestimmung von Artikel 39, Absatz 4, im Falle der Stellvertretung des Kapitäns.

Es könnte schweizerischerseits dem Seestrafrecht vorgeworfen werden, dass eine Verfolgung, Untersuchung oder gar schon Entdeckung der Tat praktisch ausgeschlossen sei, zumal, wenn das Delikt auf hoher See begangen worden ist. Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, dass das Seestrafrecht vor allem einen präventiven Charakter hat. Die Strafsanktionen tragen dazu bei, dass die gesetzliche Ordnung der Schifffahrt gewährleistet ist, indem der notwendige Rechtsschutz ermöglicht wird, ohne Rücksicht darauf, ob eine Tat jedesmal zu einer strafrichterlichen Verurteilung führt oder führen kann. Eine Strafrechtsordnung darf nicht deshalb verneint werden, weil es schwierig oder oft beinahe unmöglich ist, das Gesetz zur Anwendung zu bringen. Die strafrechtlichen Bestimmungen

des Entwurfes werden in diesem Sinne ihre Wirkungen zeitigen, vor allem aber gegenüber dem Ausland dokumentieren, dass in der schweizerischen Seeschiffahrt Ordnung zu herrschen hat.

Die bereits in den Artikeln 60–63 des Bundesratsbeschlusses enthaltenen Straftatbestände sind im Entwurf übernommen und weiter ausgebaut worden. Zusammen mit den weiteren, neuen Straftatbeständen des Entwurfes ergibt sich die zweckmässige Gliederung des Stoffes in die Delikte gegen die Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt (Art. 114–119) zum Schutz der sogenannten äusseren Ordnung der Schifffahrt und die Delikte gegen die Ordnung und Disziplin an Bord (Art. 120–128) zum Schutze der sogenannten inneren Ordnung des Schiffes. Der Dritte Abschnitt enthält die besonderen strafbaren Handlungen gegen die Ordnung der schweizerischen Seeschiffahrt und dient dem Schutz der besonderen Interessen des Flaggenstaates.

Die Strafrechtsordnung des Entwurfes verfolgt einen weiteren Zweck, nämlich die Ergänzung des Pflichtenheftes des Eigentümers, Reeders, Kapitäns und der Seelente. Da jeder Strafsanktion die Verletzung eines Gebotes der Rechtsordnung zugrundeliegt und in der Formulierung der Strafbestimmung inbegriffen ist, sind den strafrechtlichen Bestimmungen des Entwurfes gleichzeitig eine Reihe von Pflichten zu entnehmen, deren Einreihung in früheren Kapiteln des Gesetzes lediglich zu einer Wiederholung geführt hätte. Überall dort, wo eine zivilrechtliche oder rein administrative Sanktion genügt, um dem Gesetz Nachachtung zu verschaffen, wurde von einer Strafrechtsnorm abgesehen. Für sehr viele Pflichten konnte von der Redaktion eines besonderen Straftatbestandes Umgang genommen werden, da der Rechtsschutz zur Genüge dem schweizerischen Strafgesetzbuch zu entnehmen ist. Das besondere Seestrafrecht des Entwurfes bildet somit nicht nur eine Ergänzung des schweizerischen Strafrechtes, sondern es gehört als untrennbarer Teil zur gesamten Ordnung der schweizerischen Seeschiffahrt.

Erster Abschnitt

Strafbare Handlungen gegen die Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt

Artikel 114. Dieser Straftatbestand fehlte im bisherigen Recht. Er ist aber zum Schutze schweizerischer Seeschiffe unbedingt notwendig, da die Tatbestände der Sachbeschädigung (Art. 145 StGB), der Gefährdung des Lebens (Art. 129 StGB), der Körperverletzung (Art. 122 ff. StGB), der vorsätzlichen oder fahrlässigen Tötung (Art. 11 und 117 StGB) usw. nicht genügen. Der strafrechtliche Schutz muss zeitlich schon früher und nicht erst beim Eintritt des Erfolges eintreten können. Auch ist der Strafrahmen der angeführten bürgerlichen Delikte zu niedrig, wenn man die grossen Gefahren einer solchen Tat auf See in Betracht zieht. Das Gefährdungsdelikt des Artikel 114 umfasst in seiner Konstruktion eine Vielzahl von Sondertatbeständen der ausländischen Seestrafrechte, welche hier auf einen Nenner gebracht werden konnten.

Artikel 115 und 116. Im Unterschied zum Delikt der Gefährdung des Schiffes (Art. 114) kann bei diesen Vergehen nicht jedermann, sondern nur ein Mitglied der Schiffsbesatzung Täter sein. Der Tatbestand des Artikel 115 bildet eine Erweiterung des frühern Artikel 68 des Bundesratsbeschlusses, der nur als Übertretungstatbestand formuliert war. Artikel 115 entspricht als krimineller Tatbestand dem Delikt der Störung des öffentlichen Verkehrs in Artikel 237 StGB, während Artikel 116 lediglich Übertretung ist, falls ohne Gefährdung allein die Polizeivorschriften missachtet werden. Schutzobjekt ist die Sicherheit der Schifffahrt im allgemeinen, des eigenen und fremder Schiffe. Der Vorsatz muss zwei Elemente umfassen, die Missachtung der nautischen Regeln usw. und die Gefährdung des Schiffes oder der Personen an Bord. Liegt ein solcher Verstoss ohne Gefährdung vor, so wird der Täter wegen der entsprechenden Übertretung gemäss Artikel 116 bestraft, welche Strafbestimmung nur subsidiär zur Anwendung gelangt.

Artikel 117 und 118. Auch Artikel 117 umfasst ein Gefährdungsdelikt, durch welches die Kardinalpflicht des Kapitäns durch eine Strafsanktion festgestellt wird. Die Tatbestände der Gefährdung des Schiffes und der Schifffahrt genügen nicht, denn Artikel 114 geht davon aus, dass ein seetüchtiges Schiff nachträglich in seeuntüchtigen Zustand gebracht wird und Artikel 115 bezieht sich vornehmlich auf die Regeln der Nautik, wozu die Lade- und Reisetüchtigkeit nicht gehören. Dieses Delikt des Aussendens eines seeuntüchtigen Schiffes, das sich in allen ausländischen Rechten findet, ist deshalb unumgänglich. Keine strafrechtliche Folge darf jedoch für die Gefährdung der Güter an Bord durch Seeuntüchtigkeit festgelegt werden, weil sonst jeder Fall der Beschädigung der Güter auf strafrechtlichem anstatt auf zivilrechtlichem Boden ausgetragen würde. Artikel 118 bildet eine administrative Übertretung, welche auch vom Reeder begangen werden kann. Eine Gefährdung ist nicht erforderlich. Dieser Tatbestand umfasst verschiedene Sonderdelikte des Auslandes wie z. B. das In-See-gehen ohne Proviant, mit ungenügender Besatzung usw., und ist subsidiärer Art.

Artikel 119. Diese Bestimmung entspricht der Vorschrift in Artikel 62 des Bundesratsbeschlusses und es wird dadurch die seit Jahrhunderten anerkannte Pflicht des Seemannes sanktioniert. Eine entsprechende Strafbestimmung findet sich in allen Seerechten.

Zweiter Abschnitt

Strafbare Handlungen gegen die Ordnung und Disziplin an Bord

Diese Bestimmungen zum Schutz der inneren Ordnung des Schiffes machen es überflüssig, dass die Besatzungsmitglieder dem Militärstrafrecht unterstellt werden, und sie gewährleisten einen adäquaten Schutz der entsprechenden Rechtsgüter.

Artikel 120. Dieses bekannte Delikt des Seerechtes ist auch für die schweizerische Seeschifffahrt gegeben, indem eine seit alters her anerkannte Pflicht des Seemannes gesetzlich verankert wird. Ein nützlicher Rettungsdienst und zweckmässige Rettungsmassnahmen sind überhaupt nur im Hinblick auf diese Bestimmung möglich.

Artikel 121 und 124. Das Nichtausüben des Kommandos und das Verlassen des Postens sind Delikte, die ebenfalls im Ausland bekannt sind. Sie sind notwendig, um die Pflichten des Kapitäns und der Seeleute zu verankern. Während der Kapitän an sich strafbar ist, wenn er die Führung des Schiffes nicht ausübt oder vernachlässigt, sind die Matrosen nur strafbar, wenn sie einen Posten verlassen, der für die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt wesentlich war. Sonstiges Verlassen des Postens ist höchstens Ungehorsam und disziplinarisch zu bestrafen.

Artikel 122. Diese Bestimmung ist insbesondere deshalb erforderlich, weil der Kapitän mit einer derartigen Machtbefugnis ausgestattet ist, dass Missbräuche nur durch entsprechende Strafsanktionen verhindert werden können. In der Formulierung entspricht dieser Artikel der Bestimmung der Artikel 66, 67 und 69 MStG.

Artikel 123. Das Delikt der Desertion, bisher durch Verweisung auf die Artikel 83 und 84 MStG geregelt, ist der umstrittenste Tatbestand des Seestrafrechtes. In früheren Jahrhunderten standen schwere Strafen, Züchtigung, Auspeitschung zur Verfügung; die Neuzeit hat jedoch die Anstellung des Seemannes den übrigen Arbeitsverhältnissen angeglichen und die Strafsanktionen wesentlich gemildert. Im Unterschied zu vielen andern Seedelikten, die von den ausländischen Staaten mit eigener Meeresküste bestraft werden, ist die Desertion ein Delikt, das nur vom Flaggenstaate bestraft wird. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das schweizerische Seerecht überhaupt diesen Deliktstatbestand aufnehmen muss oder nicht, denn nach inländischer Auffassung stellt der Bruch des Dienstvertrages kein Delikt dar. Die allgemeine zivilrechtliche Folge ist die Schadenersatzpflicht. Im Seerecht sprechen jedoch besondere Gründe dafür, dass die Desertion unter Strafe gestellt wird. Der Kapitän kann durch den Vertragsbruch eines Besatzungsmitgliedes in einem entlegenen Hafen in schwere Verlegenheit geraten und unter Umständen gezwungen sein, die Reise zu unterbrechen, wenn die Hafenbehörden die Ausfahrt des Schiffes mangels genügender Besatzungsstärke verweigern. Der Seemann wird kaum in der Lage sein, den dadurch entstandenen Schaden zu ersetzen. Neben diesen finanziellen Nachteilen kann aber auch die Sicherheit des Schiffes in Mitleidenschaft gezogen werden, wenn sich der Kapitän mit ungeeigneten Ersatzleuten aushelfen muss oder mangels Ersatz die Überanstrengung des übrigen Personals zu Übermüdungen und dadurch zu einer Gefahr für das Schiff führt. Rechtlich betrachtet ist davon auszugehen, dass der Seemann nicht nur in ein privatrechtliches Dienstverhältnis zum Reeder, sondern auch in ein öffentlich-rechtliches Abhängigkeitsverhältnis zum Flaggenstaat tritt, welches letzterer ihm andererseits Schutz zu gewähren hat.

Ein letztes, aber nicht minder wichtiges Argument für die Beibehaltung des Deliktes der Desertion ist, dass die Seeleute andere Sitten gewohnt sind als die inländischen Angestellten und Arbeiter. Sie sind gewohnt, dass die Desertion bestraft wird, kennen doch die Seerechte Belgiens, Frankreichs, Deutschlands, Hollands, Italiens und Englands diesen Straftatbestand. Aus diesen und weitem Gründen hat kein ausländischer seefahrender Staat darauf verzichtet, die Desertion unter Strafe zu stellen. Es scheint eine Erfahrungstatsache zu sein, dass ohne diesen Deliktstatbestand nicht auszukommen ist. Das englische Recht kennt zwar keine Gefängnisstrafe, nur die Verfallerklärung des Lohnes nebst Schadenersatz, dafür kann aber der Kapitän die Landesbehörden angehen, welche den Deserteur mit Gewalt an Bord zurückzubringen haben. Diesen Verwaltungszwang kann die Schweiz nicht ausüben, weshalb sie sich mit einer Strafsanktion begnügen muss. Es ist sicherlich gegeben, dass auch unser Seerecht das Delikt der Desertion übernimmt, allerdings mit einer wesentlichen Milderung gegenüber einigen ausländischen, schon älteren Seerechten, indem nicht jedes Verlassen des Schiffes unter Bruch des Heuervertrages eine strafbare Desertion darstellt, sondern nur dann, wenn dadurch eine wesentliche Schwierigkeit im Betrieb des Schiffes entsteht. Diese Lösung entspricht dem neuen italienischen Seerecht und ist zweckmässig, erlaubt sie doch dem Richter, in jedem einzelnen Fall eine gerechte Lösung zu finden. Die Straffreiheit bei rechtzeitiger Rückkehr als Sonderfall der tätigen Reue entspricht der Wirklichkeit und ist zweckmässig. Zum Vorsatz gehört bei der Desertion das Verlassen des Schiffes unter Bruch des Heuervertrages mit dem Willen, nicht mehr zurückzukehren. Objektives Tatbestandsmerkmal ist die wesentliche Schwierigkeit im Betrieb des Schiffes. Wesentlich wird eine Schwierigkeit dann sein, wenn die Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord gefährdet ist.

Artikel 125. Auch diese Bestimmung ist erforderlich, jedoch nicht in der militärischen Ausgestaltung, in welcher Trunkenheit nur strafbar ist, wenn sie zu öffentlichem Ärgernis Anlass gibt. In der Seeschifffahrt wirkt sich die Trunkenheit dann kriminell aus, wenn die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt beeinträchtigt wird. Dieser Schutzzweck kann durch die *Actio libera in causa* des Artikel 263 StGB nicht erreicht werden, denn der strafrechtliche Schutz muss schon eintreten können, bevor das Unglück geschehen ist. Die Strafsanktion dient nicht nur der Sicherheit des Schiffes, sondern auch dem guten Ruf der schweizerischen Handelsflotte. In der rechtlichen Konstruktion ist dieser Tatbestand dem italienischen Recht nachgebildet. Er findet sich aber auch in ähnlicher Ausgestaltung in den übrigen Seerechten.

Artikel 126. Die sichere Führung eines Seeschiffes verlangt Autorität jedes Vorgesetzten und Gehorsam der Untergebenen. Alle seefahrenden Länder kennen deshalb das Delikt des Ungehorsams. Strafbar ist aber nicht der Ungehorsam gegenüber jedem Befehl des Vorgesetzten, sondern es muss sich um einen für den Betrieb des Schiffes notwendigen Befehl handeln. Eine Abschwächung gegenüber dem militärischen, allgemeinen Delikt der Gehorsamsverweigerung

zwingt sich in der Schifffahrt auf. Kriminell ist die Verweigerung des Gehorsams nur dann, wenn die sichere Führung des Schiffes nicht mehr möglich ist, nicht aber, wenn irgendein Befehl, der auch im Inland in einem Betrieb gegeben werden könnte, nicht ausgeführt wird. Eine Strafschärfung für den Fall, dass die Befehlsverweigerung die Sicherheit des Schiffes gefährdet, ist überflüssig, da dieser Sachverhalt durch Artikel 114 gedeckt ist. Nur im Fall der befohlenen Rettung und Hilfeleistung ist eine höhere Bestrafung am Platze. Alle übrigen Fälle der Gehorsamsverweigerung finden ihre Ahndung auf dem Boden des Disziplinarstrafrechtes.

Das Verbrechen der Meuterei entsprechend der Formulierung von Artikel 63 MStG, die Zusammenrottung mehrerer zum gemeinsamen Vorgehen und Beteiligung an Gehorsamsverweigerung, Drohung oder Tätlichkeiten gegen Vorgesetzte, ist im Entwurf nicht als besonderer Tatbestand übernommen, da diese Art der Insubordination unter die Bestimmung von Artikel 114 fällt. Jede Störung oder Hinderung der Führung des Schiffes oder der Ordnung und des Betriebes an Bord, welche eine Gefahr für Schiff und Menschen zur Folge hat, wird als Gefährdung des Schiffes geahndet und darunter fällt jedes meutereiähnliche Vorgehen der Besatzung.

Artikel 127. Schwarzfracht und schwarze Passagiere sind verboten. Artikel 151 StGB über das Erschleichen einer Leistung genügt nicht, da in der Seeschifffahrt nicht nur diese Bereicherungsabsicht, die in Idealkonkurrenz vorliegen kann, zu bestrafen ist, sondern gleich wie jeder Hausfriedensbruch allein schon der Umstand, dass gewisse Sachen oder Personen ohne Erlaubnis an Bord gebracht werden, zur Bestrafung führen muss, zumal weil darin eine Gefahr für das Schiff liegen kann. Gleiche Tatbestände finden sich in den übrigen Seerechten.

Artikel 128. Wer sich an Bord eines Seeschiffes begibt, hat in jeder Beziehung eine Mitverantwortung für die übrigen Personen an Bord, für das Schiff und den Reeder. Erfahrungen, die in den wenigen Jahren der schweizerischen Hochseeschifffahrt gemacht worden sind, zeigen, dass die Versuchung, zu schmuggeln, gross und dass die Folgen für Schiff und Ladung noch grösser sind, hat doch England in einem konkreten Fall deswegen die Verweigerung der «navy-certs» angedroht, nachdem es von Schmuggeleien schweizerischer Matrosen hörte. Gefährdet wird hierbei nicht nur der Ruf des Schiffes, sondern der gesamten schweizerischen Seeschifffahrt. Bestraft wird aber nicht der Schmuggel, die Zollhinterziehung und dergleichen, denn die Bestrafung dieser Vergehen liegt in den Händen der ausländischen Behörden, deren Vorschriften verletzt worden sind. Das schweizerische Recht stellt in Anlehnung an die Seerechte Belgiens, Frankreichs, Deutschlands und Italiens die Gefährdung des Schiffsbetriebes durch solche Machenschaften unter Strafe.

Dritter Abschnitt

Strafbare Handlungen gegen die Ordnung der schweizerischen Seeschifffahrt

Die folgenden Straftatbestände bezwecken den Schutz der Schweizerflagge zur See und der administrativen Ordnung der schweizerischen Seeschifffahrt, und sie haben infolgedessen einen speziell schweizerischen Charakter. Bei einigen Delikten war besonders dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Schweiz mangels eigener Meeresküste keine direkte Einflussnahme auf ihre Seeschiffe hat. Bei dieser Gruppe von Delikten geht der Entwurf von der speziellen Formulierung jedes strafbaren Tatbestandes aus, und er sieht bewusst davon ab, im Sinne einer Blankettbestimmung ähnlich Artikel 75 und 91 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (AS 1950, 471) jeden Verstoss gegen die zivilrechtlichen und administrativen Bestimmungen des Seegesetzes unter Strafe zu stellen. Eine derartige generelle Strafnorm würde den rechtsstaatlichen Anschauungen widersprechen und keinen genügenden Schutz gegen Willkür der Verwaltung bieten.

Artikel 129. Der Flaggenmissbrauch als krimineller Tatbestand und die unrichtige Führung der Flagge als Übertretungstatbestand waren schon im Bundesratsbeschluss in Artikel 60 und 63 normiert. Der Entwurf übernimmt diese Bestimmungen mit einigen Präzisionen, wiederholt aber nicht, dass die Freiheitsstrafe und die Busse miteinander verbunden werden können, weil sich dies aus Artikel 50 StGB von selbst ergibt. Auch wurde die Höchstbusse auf den gesetzlichen Betrag von Fr. 20 000 (Art. 48 StGB) begrenzt, vorbehaltlich der Erhöhung im Falle von Gewinnsucht.

Artikel 130. Diese Bestimmung entspricht Artikel 61 des Bundesratsbeschlusses, ist aber im Hinblick auf das neue Verfahren modifiziert worden. Das neue Recht kennt nicht mehr die Erteilung des Flaggenrechtes, sondern die Registrierung des Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe, wodurch das Schiff ein schweizerisches Seeschiff wird. Für dieses Registrierungsverfahren sind im Bundesgesetz vom 28. September 1923 über das Schiffsregister (Art. 62 ff.) bereits Strafen vorgesehen, die aber zum Schutz des unzweifelhaft schweizerischen Charakters schweizerischer Seeschiffe nicht genügen. Der neue Artikel 130 bietet den strafrechtlichen Schutz für die Einhaltung der Artikel 14–25 des Entwurfes und geht in der Formulierung weiter als Artikel 61 des Bundesratsbeschlusses, indem nicht nur unwahre Angaben des Gesuchstellers bestraft werden, sondern auch das Verschweigen wesentlicher Tatsachen die Bestrafung bewirkt.

In Absatz 2 des Artikels 130 wird die Meldepflicht des Eigentümers bei Eintritt wesentlicher neuer Tatsachen festgelegt, wodurch die Ordnung der Artikel 14 ff. des Entwurfes ergänzt wird. Da nicht nur das schweizerische Eigentum, sondern auch der schweizerische Betrieb eines Seeschiffes gewährleistet werden muss, ist in Absatz 3 eine Strafsanktion als Ergänzung zu Artikel 78 des Entwurfes für die Vermietung des Schiffes vorgesehen. Diese beiden

Tatbestände der Absätze 2 und 3 sind lediglich Übertretungen, während der eigentliche Tatbestand des Erschleichens des Registerreintrages als Vergehen qualifiziert ist.

Artikel 131 übernimmt den Inhalt der Artikel 60, Absatz 2, und 61, Absatz 5, des Bundesratsbeschlusses. Eine ähnliche Regelung findet sich bereits in Artikel 64 des Schiffsregistergesetzes. Es ist aber in der Seeschifffahrt erforderlich, dass besonders hohe Strafen ausgesprochen werden können, um den behördlichen Anordnungen Nachachtung zu verschaffen, zumal, da jede Exekution in ein schweizerisches Seeschiff in der Schweiz selber nur auf dem Papier erfolgen kann. Da die bürgerlichen Delikte des betrügerischen Konkurses und des Pfändungsbetruges (Art. 163/164 StGB) wegen den Strafbarkeitsbedingungen der Konkurseröffnung oder der Ausstellung eines Verlustscheines nicht genügen, ist ein besonderer seerechtlicher Tatbestand notwendig. In Anlehnung an Artikel 60 StGB ist im Entwurf vorgesehen, dass die Busse, welche kumulativ zur Freiheitsstrafe (Art. 50 StGB) den Wert des Schiffes erreichen kann, vom Richter den geschädigten Gläubigern auf Antrag zuzuweisen ist. Diese spezielle schweizerische Lösung ergibt sich zwangsläufig aus der Binnenlage unseres Landes.

Artikel 132. Das gesetzliche Vorkaufsrecht des Bundes gemäss Artikel 27 des Entwurfes findet seinen strafrechtlichen Schutz in Artikel 132. Diese Sanktion ist deshalb notwendig, weil sich die Schiffe im Ausland befinden und der eigenen Staatsgewalt weitgehend entzogen sind. Fiktive Offerten, welche den Bund von der Ausübung des Vorkaufsrechtes abhalten, können nach dieser Bestimmung bestraft werden. Doch wird auch der Tatbestand des Betruges in manchen Fällen gegeben sein.

Artikel 133. Da die Ausübung der Schifffahrt mit einem schweizerischen Seeschiff administrativ auf der Ausstellung des Seebriefes beruht, muss, um behördliche Anordnungen wirkungsvoll werden zu lassen, die Rückgabepflicht mit einer Strafsanktion ausgestattet sein. Die Zuwiderhandlung ist aber lediglich eine Übertretung.

Artikel 134 und 135. Die ordnungsgemässe Führung der Schiffsbücher kann nur durch eine Strafnorm gewährleistet werden, und es sehen deshalb die ausländischen Gesetze entsprechende Vorschriften vor. Artikel 134 und Artikel 135 entsprechen dem bisherigen Artikel 63 des Bundesratsbeschlusses. Der Tatbestand des Unterlassens der Meldepflicht, welcher der allgemeinen Norm von Artikel 286 StGB als *lex specialis* vorgeht, betrifft die besonderen, im Entwurf enthaltenen Meldepflichten des Reeders, Kapitäns usw.

Artikel 136. Der Entwurf enthält Arbeitsschutzbestimmungen, die dank ihres öffentlich-rechtlichen Charakters von Staates wegen sanktioniert werden müssen, da ein rein zivilrechtlicher Rechtsschutz durch Klage des Geschädigten nicht genügt. Bei allen Arbeitsschutzgesetzen finden sich deshalb entsprechende Strafbestimmungen, wobei aber genau zu unterscheiden ist, welche rein dienstvertraglichen Bestimmungen nur vom Zivilrichter, und welche Vorschriften

öffentlich-rechtlicher Natur vom Strafrichter beurteilt werden dürfen. Artikel 186 vollzieht diese Abgrenzung, indem nur die Vorschriften über die Arbeitszeit an Bord, über das Mindestalter, die Verpflegung und Unterkunft an Bord, über die ärztliche Untersuchung und die Voraussetzungen für die Anheuerung sowie über das Anmusterungsverfahren öffentlich-rechtlicher Natur sind und durch Strafsanktionen geahndet werden können. Alle weiteren heuervertraglichen Bestimmungen fallen in die Kompetenz des Zivilrichters. Die Bestimmungen über den Vollzug einer Disziplinarstrafe sind ebenfalls zwingend und öffentlich-rechtlicher Art, wird doch die Disziplinarstrafgewalt dem Kapitän vom Staate verliehen. Ein Verstoß ist als Übertretung zu bestrafen.

Artikel 137. Der Entwurf sieht für Personentransporte in Artikel 104 eine besondere Verordnung vor. Die Erfahrungen zeigen, dass für diese Transportart besondere Vorschriften über die Sicherheit und Ausrüstung des Schiffes, die Unterkunft und Verpflegung der Passagiere usw. notwendig sind. Die Einhaltung solcher Vorschriften kann nur durch Strafsanktionen gewährleistet werden. Alle übrigen Bestimmungen über den Personentransport sind zivilrechtlicher Art.

Vierter Abschnitt

Besondere Bestimmungen

Artikel 138. Die Nebenstrafe des Berufsverbotes gemäss Artikel 54 StGB genügt in der gesetzlichen Umschreibung für die seerechtlichen Verhältnisse nicht, so dass ein besonderes Berufsverbot als Nebenstrafe bei der Begehung schwerwiegender Delikte gegen die Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt notwendig ist. Dasselbe gilt beim Delikt des Flaggenmissbrauches und der Erschleichung des Registereintrags, wo der Richter den Betrieb der Schifffahrt durch Rückzug des Seebriefes als Nebenstrafe verfügen kann. Das Berufsverbot als Nebenstrafe hat seine besondere Wirkung deshalb, weil der Antritt einer neuen Anstellung für einen Seemann dadurch bedeutend erschwert ist und auch das Ausland solche Nebenstrafen weitgehend berücksichtigt.

Artikel 139. Da als Schiffseigentümer und Reeder nur Aktiengesellschaften und Genossenschaften zugelassen sind, und da verschiedene Vergehen des Entwurfes im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person begangen werden können, ist eine genaue Bezeichnung der strafrechtlich verantwortlichen Personen unumgänglich. Die juristische Person haftet jedoch grundsätzlich nur für die Verfahrenskosten, nicht aber auch für die als Strafe für das persönliche Verschulden des Täters ausgesprochene Busse. Ein Einbruch in diese rechtsstaatliche Auffassung über das strafrechtliche Verschulden konnte jedoch bei den Delikten des Erschleichens des Registereintrags, des Verstrickungsbruches und der Vereitelung des Vorkaufsrechtes des Bundes nicht vermieden werden, weil andernfalls der gesetzliche Zweck nicht erreicht werden könnte. Dieser Einbruch ist jedoch deshalb sachlich gerechtfertigt, weil in diesen drei Fällen die Begehung des Deliktes meistens mit einem Vorteil für die juristische Person verbunden ist.

Artikel 140. Da im Bundesgesetz vom 22. Januar 1892 betreffend die Auslieferung gegenüber dem Ausland diejenigen Delikte abschliessend aufgezählt sind, die zu einer Auslieferung berechtigen, ist es notwendig, dass die Vergehen schwerer Natur nach Massgabe des Entwurfes ebenfalls als Auslieferungsdelikte qualifiziert werden, insbesondere deshalb, weil das Ausland eine Auslieferung oder Durchlieferung nur dann zulässt, wenn die Schweiz Gegenrecht hält. Das Bestehen dieses Gegenrechtes ist den schweizerischen Auslieferungsnormen zu entnehmen. Diese Vorschriften entsprechen Artikel 66 des Bundesratsbeschlusses.

Fünfter Abschnitt

Disziplinarstrafordnung

Die Systematik, Terminologie und gewisse grundlegende Elemente der Disziplinarstrafordnung des Entwurfes sind dem Militärstrafrecht entnommen. Während jedoch das militärische Disziplinarrecht den Schutz der militärischen Zucht und Ordnung bezweckt (Art. 180 MStG), dient die seerechtliche Disziplinargewalt des Kapitäns der Einhaltung der Dienstpflichten der Seeleute und der Aufrechterhaltung der «guten Ordnung» an Bord. Alle seefahrenden Staaten kennen ein besonderes Disziplinarstrafrecht für die Seeleute. Für die Schweiz ist eine solche Ordnung ebenfalls notwendig; diese hat jedoch nicht nur den seerechtlichen Usanzen, sondern auch den schweizerischen, rechtsstaatlichen und freiheitlichen Ansichten zu entsprechen. Aus diesen Gründen ordnet der Entwurf das Disziplinarstrafrecht gestützt auf die Umschreibung des Disziplinarfehlers (Art. 141), bei dem die Schuldfrage dieselbe Rolle spielt wie beim bürgerlichen Strafrecht. Der Geltungsbereich der Disziplinarordnung wird genau umschrieben, zwischen Besatzungsmitgliedern und Passagieren wird unterschieden, und die Strafen werden abschliessend aufgeführt (Art. 142 und 143). Die Strafarten sind weitgehend modernen ausländischen Gesetzgebungen entnommen worden. Jede Kumulation von Strafen ist verboten. Bedenken bestanden gegen die Einführung einer Ordnungsbusse, doch wird ausser dem Arrest, der immer eine Beeinträchtigung der Arbeitsordnung mit sich bringt, die Busse die wirklich wirksame Strafe sein. Da auch die Beamtenordnungen der Schweiz Ordnungsbussen kennen, kann gegen die Einführung der Ordnungsbussen in der Seeschifffahrt grundsätzlich kein Einwand erhoben werden, ganz abgesehen davon, dass das Ausland dieselbe Strafmassnahme kennt, regelmässig in der Form eines Heuerabzuges bis zur Höhe einer Monatsheuer. Vom schweizerischen Standpunkt aus war es wichtig, dass eine Verbindung des Lohnanspruches mit der Strafe vermieden wurde. Die eingegangenen Bussen dienen Fürsorgezwecken. Besonders und in Anlehnung an das Militärstrafrecht wurde die Verjährung geordnet (Art. 144). Die Zuständigkeit des Kapitäns oder dessen Stellvertreters genügt nicht, sondern auch das erkennende Gericht muss in leichten Fällen Disziplinarstrafen ausfällen können (Art. 145). Um den Vollzug einer solchen, vom Gericht ausgesprochenen Disziplinarstrafe zu ermöglichen, wird dem Richter hier ausnahmsweise die Haftstrafe zur Verfügung

gestellt, da es unzweckmässig wäre, einen abgemusterten Täter zur Verbüssung der Strafe wieder an Bord zu verbringen. Das Verfahren ist einlässlich geordnet und bezweckt den Schutz des Beschuldigten und die erforderliche Rechtsicherheit (Art. 146). Damit der Seemann nicht wehrlos der Disziplinargewalt des Kapitäns ausgeliefert ist, wird die Beschwerde gegen alle Strafverfügungen vorgesehen. Diese Beschwerde kann aber keine aufschiebende Wirkung haben. Dagegen sieht der Entwurf vor, dass bei ungerechtfertigter Disziplinierung dem Beschuldigten kein finanzieller Nachteil entsteht (Art. 147).

Schluss- und Übergangsbestimmungen

Abgesehen von den in den Artikeln 149, 150 und 151 vorgesehenen Abänderungen, welche die Anpassung der bestehenden Verhältnisse an das neue Recht zum Ziele haben, werden auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes alle damit im Widerspruch stehenden Bestimmungen als aufgehoben erklärt. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes soll durch den Bundesrat bestimmt werden (Art. 152).

Für die Übergangszeit gilt:

- a. Eine auf Grund des Bundesratsbeschlusses verliehene Konzession zur Führung der Schweizerflagge verliert nach Ablauf von mindestens 2 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ihre Gültigkeit. Eigentümer und Reeder haben daher innerhalb dieser Frist die materiellen und formellen Bedingungen in bezug auf die Eintragung der Schiffe und deren Betrieb zu erfüllen. Sie werden hierzu durch das Seeschiffahrtsamt mindestens ein Jahr vor Ablauf der Frist aufgefordert werden. Es wird dem Bundesrat überlassen, Abweichungen von dieser Regel, die nur in Ausnahmefällen zugelassen werden sollen, zu genehmigen.
- b. Die Heuerverträge, die innerhalb eines Jahres nicht den zwingenden Bestimmungen des Gesetzes angepasst sein sollten, werden von Rechts wegen den gesetzlichen Vorschriften unterworfen. Die genannte Frist dürfte angemessen sein, da die gegenwärtige Regelung (Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute) in materieller Hinsicht im allgemeinen den Vorschriften des Gesetzesentwurfes entspricht.
- c. Die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes müssen innerhalb von 6 Monaten dem neuen Recht angepasst werden, abgesehen vom Seefrachtvertrag, für welchen die gesetzlichen Vorschriften sofort Anwendung finden sollen. Die Bestimmungen der Artikel 88–103 sind gleichermaßen für Ablader und Ladungsinteressenten wie für den Reeder von Bedeutung, weshalb es angezeigt ist, sie sofort nach Inkrafttreten des Gesetzes anzuwenden. Vorbehalten bleiben dabei gegenteilige Abmachungen der Parteien. Die übrigen Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes, insbesondere diejenigen über Miete und Charter, müssen

innerhalb einer verhältnismässig kurzen Frist angepasst werden, da die Verwendung der Schweizerflagge selbst hier in Frage steht.

Der entsprechend anzuwendende Schlusstitel zum Zivilgesetzbuch regelt in bezug auf das Zivilrecht u. a. auch die Anwendbarkeit des schweizerischen Rechtes und des ausländischen Rechtes.

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Gesetzesentwurf zur Annahme.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. Februar 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesgesetz
über
die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge
(Seeschiffahrtsgesetz)

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 24^{ter}, 64 und 64^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar
1952,

beschliesst:

Erster Titel

Allgemeine Ordnung und Behörden

Erster Abschnitt

Allgemeine Grundsätze

Art. 1

¹ Die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge untersteht dem schweizerischen Recht, soweit dies mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist.

Schweizer-
flagge und
Völkerrecht

² Die Schweizerflagge zur See zeigt ein weisses Kreuz im roten Feld; für Form und Grössenverhältnis ist das diesem Gesetz als Anhang beigefügte Muster massgebend.

³ Die Schweizerflagge darf nur von schweizerischen Seeschiffen geführt werden; die schweizerischen Seeschiffe haben ausschliesslich die Schweizerflagge zu führen.

⁴ Der einzige Registerhafen der schweizerischen Seeschiffe, im Sinne der Internationalen Erklärung von Barcelona vom 21. April 1921 über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste, befindet sich in Basel.

Art. 2

¹ Auf hoher See gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe ausschliesslich schweizerisches Bundesrecht. In Territorialgewässern gilt an Bord

Geltungs-
bereich des
schweizerischen
Rechts

schweizerischer Seeschiffe schweizerisches Bundesrecht, soweit nicht der Uferstaat sein Recht zwingend anwendbar erklärt. In gleichem Umfang gilt bei einem Schiffbruch schweizerisches Recht für die Überlebenden.

² Strafbare Handlungen im Sinne des schweizerischen Strafgesetzbuches und anderer bundesrechtlicher Strafbestimmungen, die an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangen worden sind, unterstehen jedoch dem schweizerischen Recht ohne Rücksicht auf den Ort, wo sich das Schiff im Zeitpunkt der Begehung der Tat befunden hat.

³ Die besonderen Strafbestimmungen dieses Gesetzes finden Anwendung unabhängig davon, ob die Tat im Ausland oder in der Schweiz begangen worden ist.

⁴ Der Täter wird in der Schweiz nicht bestraft:

- wenn er im Ausland wegen des Verbrechens oder Vergehens endgültig freigesprochen wurde;
- wenn die Strafe, zu der er im Ausland wegen derselben Tat verurteilt wurde, vollzogen, erlassen oder verjährt ist.

Ist die Strafe im Ausland nur teilweise vollzogen, so wird der vollzogene Teil angerechnet.

Art. 3

Verordnungen
des
Bundesrates

¹ Der Bundesrat erlässt auf dem Verordnungswege die erforderlichen Ausführungsvorschriften zu diesem Gesetz und gegebenenfalls die ergänzenden Bestimmungen, die in den als anwendbar erklärten Internationalen Übereinkommen der Landesgesetzgebung zugewiesen werden.

² Der Bundesrat kann auf dem Verordnungswege Zusätze und Änderungen der als anwendbar erklärten Internationalen Übereinkommen oder international vereinbarten Regeln in Kraft setzen.

³ Er kann bis zum Erlass gesetzlicher Vorschriften vorübergehend die erforderlichen Massnahmen treffen, um die Bestimmungen anderer Internationaler Übereinkommen auf die schweizerische Seeschifffahrt zur Anwendung zu bringen.

Art. 4

Ausser-
ordentliche
Vollmachten

¹ Der Bundesrat kann im Falle von Feindseligkeiten oder im Falle internationaler Schwierigkeiten, welche die schweizerische Seeschifffahrt beeinträchtigen können, vorübergehend alle geeigneten Massnahmen treffen, welche erforderlich sind:

- a. damit die Führung der Schweizerflagge zur See weder die Sicherheit noch die Neutralität der Eidgenossenschaft gefährdet;
- b. damit die schweizerische Seeschifffahrt zur wirtschaftlichen Verteidigung des Landes beiträgt.

² Zu diesem Zwecke kann der Bundesrat insbesondere die Führung der Schweizerflagge zur See zeitweise einschränken und schweizerische Seeschiffe gegen angemessene Entschädigung requirieren oder enteignen.

Art. 5

¹ Kann der Bundesgesetzgebung, insbesondere diesem Gesetz und den als anwendbar erklärten Bestimmungen Internationaler Übereinkommen keine Vorschrift entnommen werden, so entscheidet der Richter nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Seerechts und, wo solche fehlen, nach der Regel, die er als Gesetzgeber aufstellen würde, wobei er Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der seefahrenden Staaten berücksichtigt.

Rechts-
anwendung
durch den
Richter

² Dem Richter steht die freie Beweiswürdigung zu; ihr unterliegen auch die Eintragungen des Kapitäns in Tagebüchern, Registern, Protokollen und Berichten.

Zweiter Abschnitt

Die Behördenorganisation

Art. 6

¹ Die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge steht unter der Oberaufsicht des Bundesrates.

Oberaufsicht
des Bundes

² Die unmittelbare Aufsicht steht dem Eidgenössischen Politischen Departement zu, welches sie durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausüben lässt.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat die Bestimmungen über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge nach den Weisungen des Eidgenössischen Politischen Departementes durchzuführen und ihre Anwendung zu überwachen. Es erstattet dem Politischen Departement Bericht.

Art. 7

¹ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat seinen Sitz in Basel. Es übt seine Obliegenheiten gegenüber schweizerischen Seeschiffen durch eigene Beamte oder durch die schweizerischen Konsulate aus.

Schweizerisches
Seeschiffahrts-
amt

² Zu diesem Zwecke kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt unmittelbar mit schweizerischen Konsulaten und Konsuln sowie mit Behörden und Vertretern ausländischer Staaten verkehren.

³ Die Eigentümer, Reeder und Kapitäne schweizerischer Seeschiffe sind zu jeder Auskunft verpflichtet, die das schweizerische Seeschiffahrtsamt zur Ausübung seiner Obliegenheiten benötigt. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann Kontrollen an Bord schweizerischer Seeschiffe durchführen.

Art. 8

Schweizerisches
Seeschiffs-
registeramt

¹ Dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt obliegt die Führung des Registers, in welchem die schweizerischen Seeschiffe aufgenommen werden, sowie die Eintragung der dinglichen Rechte an solchen Schiffen.

² Das Schweizerische Seeschiffsregisteramt hat seinen Sitz in Basel.

³ Auf die Einrichtung und Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe ist die Gesetzgebung des Bundes über das Schiffsregister sinngemäss anzuwenden, soweit dieses Gesetz keine gegenteiligen Bestimmungen enthält.

Art. 9

Organisation
der Ämter;
Verantwortlich-
keit

¹ Der Bundesrat bestimmt die Organisation und Amtsführung der beiden Ämter. Er erlässt den Gebührentarif für die Verrichtungen dieser Ämter und der schweizerischen Konsulate für die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge.

² Der Bund ist für jeden Schaden verantwortlich, der durch Massnahmen oder Verfügungen dieser Ämter, insbesondere aus der Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe, entsteht; er hat Rückgriff auf die Beamten und Angestellten, denen ein Verschulden zur Last fällt.

Art. 10

Delegation an
die Kantone

¹ Der Bundesrat kann im Einverständnis mit der Kantonsregierung die Geschäftsführung oder einzelne Obliegenheiten der beiden Ämter einer kantonalen Verwaltung übertragen.

² Für ihr Dienstverhältnis und ihre Verantwortlichkeit sind in diesem Falle die Beamten und Angestellten, soweit sie auf Grund dieses Gesetzes tätig sind, der Bundesgesetzgebung unterworfen.

Dritter Abschnitt

Die Gerichtsbarkeit

Art. 11

Verwaltungs-
rechtspflege

¹ Gegen Entscheide des Schweizerischen Seeschiffsregisteramtes kann innerhalb einer Frist von dreissig Tagen vom Eingang der schriftlichen Ausfertigung des Entscheides an Beschwerde beim Bundesrat erhoben werden.

² Gegen Entscheide des Schweizerischen Seeschiffsregisteramtes kann innerhalb einer Frist von dreissig Tagen vom Eingang der schriftlichen Ausfertigung des Entscheides an beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden.

³ Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege findet Anwendung.

Art. 12

¹ Ohne Rücksicht auf den Wohnsitz des Beklagten besteht für alle dinglichen Klagen in bezug auf ein im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenes Schiff der Gerichtsstand in Basel.

Zivil-
rechtspflege

² Für alle Ansprüche aus unerlaubten, an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangenen Handlungen sowie für alle übrigen Zivilklagen aus diesem Gesetz besteht ein Gerichtsstand in Basel, sofern kein anderer Gerichtsstand in der Schweiz gegeben ist.

³ Für Klagen im Zusammenhang mit der Durchführung der beschränkten Haftung des Reeders sowie der Homologierung einer Dispache bei Havarie-Grosse besteht ein Gerichtsstand in Basel.

Art. 13

¹ Die an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangenen strafbaren Handlungen sowie die nach diesem Gesetz unter Strafe gestellten strafbaren Handlungen sind von den Behörden des Kantons Basel-Stadt zu verfolgen und zu beurteilen, sofern sie nicht der Bundesgerichtsbarkeit oder der Militärstrafgerichtsbarkeit unterliegen. Über die nach diesem Gesetz verhängten Bussen verfügt der Kanton Basel-Stadt.

Straf-
rechtspflege

² Verzeigende Behörde bei Übertretungen dieses Gesetzes ist das Schweizerische Seeschiffsamt.

³ Die Behörden des Kantons Basel-Stadt sind verpflichtet, sämtliche auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Strafurteile und Einstellungsbeschlüsse der Schweizerischen Bundesanwaltschaft einzusenden.

Zweiter Titel

Die schweizerischen Seeschiffe

Erster Abschnitt

Die Registrierung der Seeschiffe

Art. 14

¹ Schweizerische Seeschiffe sind die im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenen Schiffe.

Begriff des
schweizerischen
Seeschiffes

² Im Register der schweizerischen Seeschiffe können ausschliesslich solche Seeschiffe eingetragen werden, für welche die durch dieses Gesetz aufgestellten Voraussetzungen hinsichtlich Eigentum, Zulassung zur Seeschiffahrt, Namengebung und Verfahren gegeben sind.

³ Wird die Eintragung durch das Schweizerische Seeschiffsregisteramt verweigert, so ist dies unter Hinweis auf die fehlenden Voraussetzungen zu begründen.

⁴ Jede Eintragung und Streichung ist durch das Schweizerische Seeschiffsregisteramt im Schweizerischen Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt zu veröffentlichen.

Art. 15

Voraus-
setzungen
hinsichtlich
des Eigentums

Im Register der schweizerischen Seeschiffe können nur die Seeschiffe folgender Eigentümer eingetragen werden:

- a. der Eidgenossenschaft, der Kantone und öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten;
- b. von Aktiengesellschaften und Genossenschaften, deren Sitz, Hauptniederlassung und tatsächlicher Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit sich in der Schweiz befindet; deren sämtliche Aktionäre oder Genossenschafter in der Schweiz wohnhafte Schweizerbürger sind; deren Verwaltungs- und Kontrollorgane ausschliesslich aus in der Schweiz wohnhaften Schweizerbürgern bestehen; deren Grundkapital sich vollständig in schweizerischen Händen befindet und deren Statuten diesem Gesetze entsprechende Beschränkungen enthalten. Ist die Schiffseigentümerin eine Aktiengesellschaft, so dürfen nur Namenaktien ausgegeben werden. Ein Viertel der Aktionäre, welche höchstens einen Viertel des Grundkapitals besitzen, können hingegen einen ausländischen Wohnsitz haben.

Art. 16

Schweizerischer
Charakter des
Schiffs-
eigentümers

¹ Der Schiffseigentümer hat über eigene Mittel zu verfügen, welche mindestens einem Viertel des Verkehrswertes des einzutragenden Seeschiffes sowie einem Viertel des Buchwertes der bereits auf seinen Namen eingetragenen Seeschiffe entsprechen.

² Der Schiffseigentümer hat nachzuweisen, dass die in seinem Unternehmen investierten finanziellen Mittel schweizerischer Herkunft sind. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann jedoch in besonderen Fällen Guthaben ausländischer Gläubiger bis zu einem Fünftel des Verkehrswertes des Seeschiffes gestatten.

³ Der Schiffseigentümer hat schriftlich zu erklären, dass sein Unternehmen keinen ausländischen Einfluss verdeckt oder verheimlicht oder keinen, der über den hinausgeht, der ihm auf Grund von Absatz 2 hiervor gegebenenfalls gestattet worden ist.

⁴ Kollektiv- und Kommanditgesellschaften oder andere juristische Personen, die als Aktionäre oder Genossenschafter an der Gesellschaft, welche Schiffseigentümerin ist, beteiligt sind oder das Amt der Kontrollstelle ausüben, haben hinsichtlich ihrer Kapitalien, Aktionäre, Genossenschafter, Kommanditäre oder Mitglieder sowie der mit ihrer Verwaltung und Kontrolle beauftragten Personen einen unzweifelhaft schweizerischen Charakter aufzuweisen.

Art. 17

Über-
einstimmungs-
bescheinigung

¹ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt eine Bescheinigung aus, wenn die Bedingungen der Artikel 15 und 16 erfüllt sind.

² Verweigert es diese Bescheinigung, so ist dies unter Hinweis auf die fehlenden Voraussetzungen zu begründen.

Art. 18

¹ Sind infolge eines Wechsels der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes oder aus andern Gründen die Bedingungen der Artikel 15 und 16 nicht mehr erfüllt, so läuft für den Schiffseigentümer von Gesetzes wegen eine Frist von dreissig Tagen seit Eintritt des Mangels, binnen welcher er diese Bedingungen wieder zu erfüllen hat.

Berichtigungs-
verfahren

² Werden die Bedingungen bis zum Ablauf dieser Frist nicht erfüllt und besteht dieser Mangel auch noch dann, wenn das Seeschiffahrtsamt davon erfährt, so setzt es die Übereinstimmungsbescheinigung ausser Kraft und ordnet den Rückzug des Seebriefes an, bis die Bedingungen wieder erfüllt sind.

³ Werden die Bedingungen auch während weiterer drei Monate nicht erfüllt, so verfügt das Schweizerische Seeschiffahrtsamt die Streichung des Seeschiffes im Register der Schweizerischen Seeschiffe.

Art. 19

¹ Jedes schweizerische Seeschiff bedarf der Zulassung zur Schifffahrt durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt.

Zulassung zur
Seeschifffahrt

² Die Zulassung zur Seeschifffahrt kann nur Seeschiffen erteilt werden, welche mindestens einhundert Bruttoregistertonnen aufweisen und von einer, vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Klassifikationsgesellschaft klassifiziert worden sind.

³ Wird die Zulassung zur Seeschifffahrt verweigert, so ist dies unter Hinweis auf die fehlenden Voraussetzungen zu begründen.

Art. 20

¹ Ein im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenes Seeschiff muss ständig die Bedingungen erfüllen, unter denen es zur Seeschifffahrt zugelassen worden ist.

Reparaturen
und
Einrichtungen

² Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat darüber zu wachen, dass diese Bedingungen fortwährend erfüllt sind. Wird ein Mangel festgestellt, so ist dem Schiffseigentümer eine angemessene Frist von mindestens dreissig Tagen anzusetzen, binnen welcher er die notwendigen Reparaturen und Einrichtungen anzuordnen hat.

³ Lässt der Schiffseigentümer die notwendigen Reparaturen und Einrichtungen nicht fristgemäss vornehmen, oder erweisen sich diese als ungenügend, so setzt das Schweizerische Seeschiffahrtsamt die Zulassung zur Seeschifffahrt ausser Kraft und ordnet den Rückzug des Seebriefes an.

Art. 21

Name des
Schiffes

¹ Jedes schweizerische Seeschiff trägt einen Namen, der in üblicher Form am Heck und auf beiden Seiten des Bugs anzubringen ist.

² Der Name des Schiffes hat sich von den Namen anderer schweizerischer Seeschiffe deutlich zu unterscheiden; er bedarf der Genehmigung durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt.

³ Der Name des Registerhafens ist am Heck unter dem Namen des Seeschiffes in einer der drei schweizerischen Amtssprachen (Basel, Bâle, Basilea) anzubringen.

Art. 22

Registrierungs-
verfahren

¹ Die Eintragung des Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe erfolgt auf Antrag des Schiffseigentümers.

² Der Antrag muss enthalten:

- a. Namen, Firma und Sitz des Eigentümers;
- b. den genehmigten Namen des Seeschiffes, seine Merkmale und Tonnage;
- c. die Gattung, Zweckbestimmung, den Baustoff und die Antriebsmittel des Seeschiffes;
- d. den Erbauer des Seeschiffes, sowie die Zeit und den Ort der Erbauung;
- e. gegebenenfalls die frühere Flagge und den früheren Eigentümer des Seeschiffes.

³ Jede Änderung der angegebenen Tatsachen ist vom Schiffseigentümer unverzüglich dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt zu melden, das sie an das Schweizerische Seeschiffahrtsamt weiterleitet.

Art. 23

Beilagen

Dem Antrag hat der Schiffseigentümer beizulegen:

- a. die Übereinstimmungsbescheinigung, die Bescheinigung über die Zulassung zur Seeschifffahrt und Genehmigung des Namens, ausgestellt für das einzutragende Seeschiff vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt, sowie den Eigentumsnachweis;
- b. den Nachweis, dass das Seeschiff, falls es bereits im Register eines andern Staates eingetragen war, daselbst gestrichen ist oder dass die Streichung im Zeitpunkt der Eintragung in das Register der schweizerischen Seeschiffe erfolgen wird;
- c. eine schriftliche Erklärung des Schiffseigentümers, dass er die Eintragung des Seeschiffes im Register eines andern Staates weder beantragt hat noch beantragen wird;
- d. den Nachweis, dass auf dem Seeschiff keine vertraglichen Pfandrechte lasten oder, falls solche vorhanden sind, dass der Pfandgläubiger der Eintragung des Pfandrechts in schweizerischer Wäh-

nung in das Register der schweizerischen Seeschiffe und der Unterstellung des Anspruches, unter schweizerisches Recht zustimmt, und falls der Pfandgläubiger Ausländer ist, dass er seine Forderung spätestens auf den Zeitpunkt der Eintragung des Seeschiffes an einen schweizerischen Gläubiger mit Wohnsitz in der Schweiz und unzweifelhaft schweizerischen Charakters abtritt. Wird hingegen in Anwendung von Artikel 16, Absatz 2, ein Guthaben eines ausländischen Gläubigers gestattet, so hat der Schiffseigentümer nachzuweisen, dass diese Forderung auf erstes Begehren des schweizerischen Seeschiffahrtsamtes an einen schweizerischen Gläubiger mit Wohnsitz in der Schweiz und unzweifelhaft schweizerischen Charakters abgetreten wird.

Art. 24

Der Bundesrat kann ausnahmsweise Vereinen und Stiftungen mit philanthropischem, humanitärem, wissenschaftlichem oder kulturellem Zweck und unzweifelhaft schweizerischem Charakter das Recht verleihen, Seeschiffe im Register der schweizerischen Seeschiffe einzutragen, wobei er die ihm zweckmässig erscheinenden Bedingungen festsetzt.

Vereine und
Stiftungen

Art. 25

Der Bundesrat kann durch Verordnung die Ausübung der Vergnügungsschiffahrt unter Schweizerflagge durch Schweizerbürger oder Vereine unzweifelhaft schweizerischen Charakters gestatten.

Vergnügungs-
schiffahrt

Zweiter Abschnitt

Dingliche Rechte an Seeschiffen

Art. 26

Die Gesetzgebung des Bundes über das Schiffsregister findet, vorbehältlich gegenteiliger Bestimmungen dieses Gesetzes, auf das Eigentum und die Pfandrechte an schweizerischen Seeschiffen Anwendung. Inhaberehypotheken sind nicht zulässig.

Im allgemeinen

Art. 27

¹ Der Bund hat gegenüber jedem ausländischen Erwerber eines schweizerischen Seeschiffes ein Vorkaufsrecht zum Marktpreis.

Vorkaufsrecht
des Bundes

² Der Bundesrat hat das Vorkaufsrecht binnen zehn Tagen auszuüben, vom Tage an gerechnet, an dem der Schiffseigentümer dem Politischen Departement schriftlich bekannt gibt, dass er ein ausländisches Kaufsangebot annehmen will.

Art. 28

Privilegien und
Hypothecken

¹ Die im Internationalen Übereinkommen vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypothecken an Seeschiffen aufgeführten Privilegien sind gesetzliche Pfandrechte ohne Eintragung und gehen den im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenen Schiffsverschreibungen im Range vor. Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 13 des Übereinkommens finden auf die Entstehung, den Inhalt, den Umfang und die Wirkungen dieser gesetzlichen Pfandrechte Anwendung.

² Die gesetzlichen Pfandrechte erlöschen mit der Tilgung der sichergestellten Forderung, mit der Zwangsverwertung des Seeschiffes, oder wenn die Voraussetzungen der Artikel 9 und 10 des Internationalen Übereinkommens gegeben sind.

Art. 29

Einseitige
Ablösung der
Pfandrechte

¹ Wird das Seeschiff freihändig verkauft, so fordert das Schweizerische Seeschiffsregisteramt auf Begehren des Erwerbers die Gläubiger der durch ein gesetzliches Pfandrecht ohne Eintragung gesicherten Forderungen durch zweimalige Bekanntmachung im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt auf, binnen einer mindestens auf einen Monat bemessenen Frist seit der zweiten Bekanntmachung dem Amte gegenüber zuhanden des Erwerbers die Erklärung abzugeben, ob sie das Pfandrecht auch ihm gegenüber beanspruchen.

² Der Pfandgläubiger, der diese Frist unbenutzt verstreichen lässt, verliert sein Pfandrecht am Seeschiff; an dessen Stelle erstreckt sich das gesetzliche Pfandrecht ohne Eintragung auf die Kaufpreisforderung des Veräusserers, soweit diese noch geschuldet ist.

Art. 30

Schweizer-
flagge und
Zivilrecht

¹ Eintragung und Streichung eines Seeschiffes im Register wirken sich nur auf dessen Staatszugehörigkeit aus und sind ohne Einfluss auf die privaten Rechtsverhältnisse.

² Nach erfolgter Streichung des Seeschiffes im Register bleiben die Eintragungen zur Aufrechterhaltung der privaten Rechte bestehen.

Dritter Abschnitt

Der Seebrief

Art. 31

Art, Bedeutung
und Inhalt

¹ Jedes schweizerische Seeschiff hat an Bord seinen Seebrief mitzuführen.

² Der Seebrief beurkundet, dass das Seeschiff zur Führung der Schweizerflagge berechtigt und verpflichtet ist. Der Seebrief dient zur

Kennzeichnung des Schiffes; er enthält zu diesem Zwecke den Namen des Reeders und den wesentlichen Inhalt der Eintragungen im Register der schweizerischen Seeschiffe.

³ Im Seebrief ist seine Gültigkeitsdauer vermerkt, welche höchstens fünf Jahre betragen kann. Mit der Streichung des Seeschiffes im Register verliert der Seebrief in jedem Falle seine Gültigkeit.

⁴ Die Zulassung zur Seeschifffahrt und die Ausstellung eines Seebriefes haben nicht die Bedeutung der obrigkeitlichen Konzession eines Gewerbes.

Art. 32

¹ Der Seebrief wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ausgestellt. Der Seebrief darf nur einem schweizerischen Reeder übergeben werden.

Aushändigung
und Rückgabe

² Ist das Seeschiff im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausnahmsweise durch ein schweizerisches Konsulat einen provisorischen Seebrief mit einer Gültigkeitsdauer von höchstens drei Monaten ausstellen lassen.

³ Jeder Seebrief, auch ein provisorischer, ist nach Ablauf seiner Gültigkeitsdauer, oder wenn vor diesem Zeitpunkt ein neuer Seebrief ausgestellt worden ist, durch den Reeder dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zurückzugeben.

Art. 33

¹ Solange die Bedingungen für die Eintragung eines Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe erfüllt sind, muss der Seebrief je nach den Umständen verlängert, geändert oder erneuert werden.

Verlängerung,
Änderung und
Erneuerung

² Die schweizerischen Konsulate besorgen die Verlängerung und Änderung der Seebriefe nach den Weisungen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt einen neuen Brief aus:

- a. wenn das Seeschiff den Eigentümer oder Reeder wechselt;
- b. wenn der Seebrief unbrauchbar geworden oder verloren ist, nachdem der bisherige Seebrief durch Bekanntmachung im Schweizerischen Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt für ungültig erklärt worden ist.

Dritter Titel

Der Betrieb der Seeschifffahrt

Erster Abschnitt

Der Reeder

Art. 34

¹ Reeder ist, wer ein schweizerisches Seeschiff als Eigentümer oder als Mieter in seinem Besitz hat und dessen Betrieb ausübt.

Begriff
des Reeders

² Der Reeder hat das Seeschiff auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren. Er ernennt und entlässt den Kapitän, dessen Obliegenheiten er, vorbehaltlich der gesetzlichen Befugnisse des Kapitäns, frei bestimmt.

Art. 35

Der
schweizerische
Reeder

¹ Der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes hat fortwährend die für den Schiffseigentümer in den Artikeln 15 und 16, Absätze 2, 3 und 4, aufgestellten Bedingungen zu erfüllen, gleichgültig, ob er Eigentümer des Seeschiffes ist oder nicht.

² Zudem und unbeschadet der für die Verwendung des Seeschiffes vom Reeder getroffenen Anordnungen muss der Betrieb des Seeschiffes von der Schweiz aus durch eine zweckmässige kaufmännische und technische Betriebsorganisation geleitet werden.

³ Sind diese Bedingungen nicht mehr erfüllt, so läuft für den Reeder von Gesetzes wegen eine Frist von dreissig Tagen seit Eintritt des Mangels, innert der er diese Bedingungen wieder zu erfüllen hat. Sind nach Ablauf dieser Frist die Bedingungen nicht erfüllt, so ordnet das Schweizerische Seeschiffahrtsamt den Rückzug des Seebriefes an.

Art. 36

Haftung
des Reeders

¹ Der Reeder haftet für den Schaden, der durch den Betrieb des Seeschiffes einem Dritten zugefügt worden ist, sofern er nicht nachweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt, Selbstverschulden des Geschädigten oder Verschulden eines Dritten entstanden ist. Die Mitglieder der Schiffsbesatzung und die andern Personen im Dienste des Seeschiffes gelten nicht als Dritte.

² Der Reeder kann auf denjenigen, der den Schaden gestiftet hat, insoweit Rückgriff nehmen, als dieser selbst schadenersatzpflichtig ist. Ist der Reeder Mieter des Seeschiffes, so hat er gegen den Schiffseigentümer einen Rückgriffsanspruch nur wegen verborgener Konstruktionsmängel oder mangelhaften Unterhalts des Seeschiffes vor Beginn der Miete.

Art. 37

Beschränkung
der Haftung

¹ Für Schäden, die durch den Betrieb des Seeschiffes einem Dritten, oder für Schäden, die den mit dem Seeschiff beförderten Personen oder Gütern zugefügt worden sind, für den Hilfs- und Bergelohn und für die Beiträge zur Havarie-Grosse ist die Haftung des Reeders beschränkt auf einen Betrag von fünfhundert Franken für jede Bruttoregistertonne des Seeschiffes, sofern nicht dem Reeder ein eigenes Verschulden nachgewiesen werden kann.

² Ist ein Seefrachtführer nicht zugleich Reeder des Seeschiffes, so ist seine Haftung, soweit sie sich auf die Beförderung von Personen oder Gütern über Wasser bezieht, gesamthaft auf denselben Betrag beschränkt,

auf welchen die Haftung des Reeders nach dem vorstehenden Absatz beschränkt ist.

³ Bei wesentlichen Veränderungen der Schiffswerte oder der Währung kann der Bundesrat den Einheitsbetrag für jede Bruttoregistertonne erhöhen oder herabsetzen.

Art. 38

¹ Alle vertraglichen und ausservertraglichen Ansprüche gegen den Reeder, die auf denselben Entstehungsgrund zurückzuführen sind, werden auf den gleichen gesamthaften Haftungsbetrag angewiesen und nehmen daran im Verhältnis ihrer Vorrechte teil. Tritt vor Anlaufen des nächsten Hafens ein weiteres Schadensereignis ein, so wird vermutet, dass dieses auf den gleichen ersten Entstehungsgrund zurückzuführen ist.

Kollokation der Forderungen

² Werden lediglich vertragliche Ansprüche geltend gemacht, so gilt der gesamthafte Haftungsbetrag für alle diejenigen Forderungen, die bis zum Anlaufen im Bestimmungshafen oder dem Ort, wo die Reise abgebrochen wird, entstanden sind.

³ Eine Verordnung des Bundesrates bestimmt das Verfahren und die Fristen zur Durchführung dieser Bestimmung.

Zweiter Abschnitt

Der Kapitän

Art. 39

¹ Der vom Reeder bestellte Kapitän ist von Gesetzes wegen zur Ausübung der Befehlsgewalt über das Seeschiff befugt und verpflichtet.

Die Schiffsgewalt

² Der Kapitän hat sich stets an Bord des Seeschiffes zu befinden und während der ganzen Dauer der Reise die Befehlsgewalt selber auszuüben, ausser wenn er in einem Hafen notwendiger- oder üblicherweise an Land geht.

³ Muss der Kapitän das Seeschiff verlassen oder ist er an der Ausübung seiner Obliegenheiten verhindert, so ist das ranghöchste und rangälteste Mitglied der Deckbesatzung von Gesetzes wegen befugt und verpflichtet, die Befehlsgewalt über das Seeschiff auszuüben.

⁴ Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Seeschiffes ausübt, hat von Gesetzes wegen die Pflichten und die zivil- und strafrechtliche Verantwortung des Kapitäns.

Art. 40

¹ Der Kapitän ist allein für die Führung des Seeschiffes verantwortlich.

Nautische Führung des Seeschiffes

² Der Kapitän führt das Seeschiff in Anwendung der anerkannten Regeln der Nautik und unter Befolgung der für die Seeschifffahrt all-

gemein geltenden internationalen Übereinkommen und Gebräuche sowie der Vorschriften der Staaten, in deren Territorialgewässer sich das Seeschiff befindet.

³ Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass das Seeschiff in seetüchtigem Zustand und für die ganze Dauer der Reise gehörig ausgerüstet, bemannt und verproviantiert ist.

Art. 41

Sorge für
sichere
Überfahrt

¹ Der Kapitän hat nach den bestehenden Gebräuchen alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen des Schiffseigentümers, des Reeders, der Schiffsbesatzung, der Passagiere und der Ladungsbeteiligten zu schützen und zu wahren. Der Kapitän sorgt für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch.

² In Notfällen hat der Kapitän alle zum Schutz des Lebens, des Seeschiffes und der Ladung unmittelbar erforderlichen Massnahmen zu treffen; bevor er eine aussergewöhnliche Massnahme trifft, hat er jedoch, sofern die Umstände es erlauben, das Einverständnis des Reeders einzuholen.

Art. 42

Ordnung
an Bord und
Zusammen-
setzung der
Schiffs-
mannschaft

¹ Alle an Bord befindlichen Personen unterstehen der Befehlsgewalt des Kapitäns, deren Inhalt und Umfang den im Seerecht allgemein anerkannten Regeln und Gebräuchen entspricht. Der Kapitän ist für die Ordnung an Bord verantwortlich und übt die Disziplinargewalt aus.

² Dem Kapitän obliegt grundsätzlich die Anheuerung und Zusammensetzung der Schiffsbesatzung. Soweit möglich, holt er das Einverständnis des Reeders für jede Anheuerung ein. Verringert sich jedoch das Deck- oder Maschinenpersonal so, dass sein Bestand unter die übliche Zahl sinkt, so ist der Kapitän verpflichtet, die notwendigen Ersatzleute sobald als möglich anzuheuern.

Art. 43

Die
Vertretungs-
macht des
Kapitäns

¹ Der Kapitän ist der gesetzliche Vertreter des Reeders. Eine Beschränkung der Vertretungsmacht hat gegenüber gutgläubigen Dritten keine rechtliche Wirkung. Zur Veräusserung oder Belastung des Seeschiffes ist der Kapitän jedoch nicht ermächtigt.

² In der Ausübung seiner kommerziellen Obliegenheiten hat sich der Kapitän an die Weisungen des Reeders zu halten. Er hat den Reeder nach den bestehenden Gebräuchen über alle Belange des Seeschiffes und der Ladung auf dem Laufenden zu halten.

³ Rechtsstreitigkeiten, die das Seeschiff betreffen, hat der Kapitän dem Reeder unverzüglich zu melden. Solange sich der Reeder nicht durch einen andern bevollmächtigten Vertreter am Rechtsstreit beteiligt, vertritt der Kapitän den Reeder als Kläger oder Beklagten vor Gericht.

Art. 44

¹ Bei Geburten oder Todesfällen an Bord des Seeschiffes hat der Kapitän die Befugnisse eines Zivilstandsbeamten.

Zivilstands-
amtliche
Obliegenheiten

² Diese Ereignisse sind im Schiffstagebuch einzutragen und dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt mitzuteilen; ein Auszug aus dem Schiffstagebuch ist dem nächsten schweizerischen Konsulat auszuhandigen.

³ Stirbt eine Person an Bord eines schweizerischen Seeschiffes, so hat der Kapitän die vorhandenen Nachlassgegenstände auf Grund eines von ihm und einem weiteren Mitglied der Schiffsbesatzung zu errichtenden Inventars sowie allfällige letztwillige Verfügungen in Verwahrung zu nehmen und dem nächsten schweizerischen Konsulat zu übergeben.

Art. 45

¹ Ist an Bord eine strafbare Handlung begangen worden, so hat der Kapitän die Befugnisse eines Untersuchungsrichters und führt die Voruntersuchung bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde.

Strafrechtliche
Vor-
untersuchung

² Zu diesem Zweck nimmt er diejenigen Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen, und schreitet nötigenfalls zur vorläufigen Festnahme von Verdächtigen, zur Durchsuchung der Passagiere und Seeleute sowie zur Beschlagnahme der als Beweismittel geeigneten Gegenstände. Die Artikel 62 bis 65, 69 und 74 bis 85 des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1934 über die Bundesstrafrechtspflege finden entsprechende Anwendung.

³ Der Kapitän verfasst einen Bericht über seine Untersuchungshandlungen und das Ergebnis seiner Ermittlungen. Er hält diesen Bericht, die Zeugeneinvernahmeprotokolle und sonstigen Beweisstücke zur Verfügung der zuständigen Behörde und bringt diese Tatsachen und Unterlagen der Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt sowie dem nächsten erreichbaren schweizerischen Konsulat zur Kenntnis.

⁴ Der Bundesrat kann durch Verordnung besondere Verfahrensvorschriften erlassen.

Art. 46

¹ Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass sich die zum Ausweis für das Seeschiff, die Schiffsbesatzung und Passagiere und die Ladung erforderlichen Papiere an Bord befinden. Er sorgt insbesondere für die Führung des Schiffs- und des Maschinentagebuches.

Schiffspapiere

² Im Schiffstagebuch sind in zeitlicher Reihenfolge und unter genauer Angabe des Zeitpunktes der Eintragung alle nautischen und meteorologischen und sonstigen erheblichen Begebenheiten der Reise einzutragen. Die Eintragungen haben, soweit die Umstände es zulassen, täglich zu erfolgen. Die Richtigkeit der Eintragungen wird von dem mit der Füh-

rung des Schiffstagebuches beauftragten Schiffsoffizier unterschriftlich bescheinigt; der Kapitän hat die Eintragungen zu prüfen und seinerseits zu unterzeichnen.

³ Wer ein Interesse glaubhaft macht, kann durch Vermittlung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes gegen Bezahlung der Kosten einen Auszug aus dem Schiffstagebuch sowie Abschriften der Protokolle, Berichte und sonstigen vom Kapitän oder dessen Schiffsbesatzung ausgefertigten Urkunden verlangen.

Art. 47

Verkehr mit
Konsulaten

¹ Befindet sich im Hafen, den das Seeschiff anläuft oder in dem es seine Reise beendet, ein schweizerisches Konsulat, so hat der Kapitän dem Konsul die Ankunft des Seeschiffes und rechtzeitig dessen Abfahrt zu melden.

² Bis zur Ausfahrt des Seeschiffes hat der Kapitän die Schiffspapiere zur Verfügung des Konsulates zu halten.

³ Das Konsulat ist auf Begehren des Kapitäns befugt, im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der zuständigen Behörde die Rechtshilfe eines ausländischen Staates zu verlangen.

Vierter Titel

Die Schiffsbesatzung

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Art. 48

Die Schiffs-
besatzung

¹ Mitglieder der Schiffsbesatzung sind der Kapitän und alle Personen, die einen Dienst an Bord versehen und als solche in der Musterrolle eingetragen sind (Seeleute).

² Schiffsoffiziere sind diejenigen Seeleute, die diesen Grad erlangt haben und in dieser Eigenschaft angeheuert worden sind.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann jederzeit und ohne Grundangabe die sofortige Entlassung eines Mitgliedes der Schiffsbesatzung verfügen. Wird infolge einer solchen Verfügung der Reeder zu Schadenersatz verpflichtet, so hat ihm der Bund den entstandenen Schaden zu ersetzen.

Art. 49

Berufliche
Ausbildung
der Seeleute

Der Bund unterstützt die berufliche Ausbildung schweizerischer Kapitäne und Seeleute. Der Bundesrat bestimmt die hierfür erforderlichen Massnahmen.

Art. 50

¹ Als Mitglieder der Schiffsbesatzung eines schweizerischen Seeschiffes können, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, alle Personen angeheuert werden, die einen gültigen Reisepass oder einen gleichwertigen Identitätsausweis besitzen und sich über ihre Befähigung zum vorgesehenen Dienst ausweisen.

Berufliche
Voraus-
setzungen

² Als Schiffsoffiziere für den Deck-, Maschinen- oder Funkdienst eines schweizerischen Seeschiffes können nur Seeleute angeheuert werden, die einen vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt oder von der zuständigen Behörde eines andern seefahrenden Staates ausgestellten Fähigkeitsausweis für den vorgesehenen Dienst besitzen.

³ Als Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes kann nur bestellt werden, wer ein vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkanntes Kapitänspatent besitzt.

Art. 51

¹ Personen unter 15 Jahren dürfen nicht zur Arbeit an Bord eines schweizerischen Seeschiffes verwendet werden.

Gesundheits-
und arbeits-
rechtliche
Vorschriften

² An Bord eines schweizerischen Seeschiffes darf nur angeheuert werden, wer ein ärztliches Zeugnis vorweist, wonach er für den vorgesehenen Dienst tauglich und von keiner Krankheit befallen ist, welche die übrigen Personen an Bord gefährden könnte.

³ Der Bundesrat erlässt durch Verordnung unter Berücksichtigung der Internationalen Übereinkommen und der in der Seeschifffahrt geltenden Gebräuche sowie nach Einladung der beteiligten Kreise zur Meinungsäußerung, die erforderlichen Bestimmungen über das Mindestalter und die ärztliche Untersuchung der Seeleute, über die Arbeitszeit, Verpflegung und Unterkunft an Bord und über den Anspruch auf bezahlte Ferien.

⁴ Allgemeine Feiertage auf See und in den Häfen sind ausschliesslich der Neujahrstag, der Karfreitag, der Auffahrtstag und der Weihnachtstag.

Art. 52

¹ Der Kapitän führt die Musterrolle in der vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt vorgeschriebenen Form.

Musterrolle

² Jeder für den Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes angeheuerte Seemann ist vor der ersten Ausfahrt des Schiffes nach der Anheuerung in der Musterrolle einzutragen. Die Eintragung hat über die Personalien des Seemannes, seine Stellung an Bord und die der Anheuerung zugrunde liegenden Bedingungen und Ausweise Aufschluss zu geben.

³ Verlässt der Seemann den Dienst an Bord, so hat ihn der Kapitän in der Musterrolle unter Angabe der Umstände des Ausscheidens zu streichen.

⁴ Wer sich an Bord befindet ohne einen Dienst zu versehen, ist, sofern er nicht auf der Passagierliste aufgenommen ist, in der Musterrolle zu vermerken.

Art. 53

Anmusterung
und
Abmusterung

¹ Die Anmusterung eines Seemannes erfolgt unter Ausschluss von Stellenvermittlern in Gegenwart eines schweizerischen Konsuls und womöglich an Bord des Seeschiffes.

² Der Kapitän oder ein anderer bevollmächtigter Vertreter des Reeders und der angeheuerte Seemann unterzeichnen in der Musterrolle die betreffende Eintragung.

³ Nach erfolgter Unterzeichnung durch die Parteien erklärt der Konsul durch Beisetzung eines Sichtvermerks in der Musterrolle die Anmusterung für gültig. Befindet sich im Anmusterungshafen kein erreichbares schweizerisches Konsulat, so ist die Eintragung in der Musterrolle dem nächsten erreichbaren Konsulat zur Genehmigung zu unterbreiten.

⁴ Die Abmusterung erfolgt in der gleichen Form wie die Anmusterung. Hegt der Konsul begründeten Verdacht, dass der Seemann in unzulässiger Weise aus der Musterrolle gestrichen worden ist, so erstattet er dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt Bericht.

Art. 54

Seemannsbuch

¹ Jedem schweizerischen Mitglied der Besatzung eines schweizerischen Seeschiffes wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ein auf seinen Namen lautendes Seemannsbuch ausgehändigt.

² Im Seemannsbuch werden die an Bord schweizerischer Seeschiffe geleisteten Dienste eingetragen. Die Eintragungen erfolgen anlässlich der Abmusterung und sind vom Kapitän zu unterzeichnen. Sie enthalten insbesondere Art, Dauer und Bedingungen des geleisteten Dienstes.

³ Das Seemannsbuch kann auch für die gleichlautenden Eintragungen der an Bord ausländischer Seeschiffe geleisteten Dienste dienen.

Art. 55

Dienst an Bord

¹ Der Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes hat an sich keinen Wechsel des Wohnsitzes zur Folge.

² Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann ein Bordreglement für den Dienst an Bord schweizerischer Seeschiffe erlassen, in dem die Art der ärztlichen Untersuchung, der Körperpflege und üblichen Fürsorge an Bord und die Durchführung der Disziplinarmassnahmen geregelt werden. Das Bordreglement bedarf der Genehmigung des Bundesrates.

³ Jedem Mitglied der Besatzung eines schweizerischen Seeschiffes wird anlässlich der Anheuerung die Schweizerische Seemannsordnung

ausgehändigt. Die Schweizerische Seemannsordnung wird vom Schweizerischen Seeschiffsamt zusammengestellt und enthält die hauptsächlichlichen für die Seeleute geltenden Bestimmungen.

Zweiter Abschnitt

Der Heuervertrag

Art. 56

¹ Die Bestimmungen über den Heuervertrag finden auf alle an Bord schweizerischer Seeschiffe dienenden Seeleute Anwendung, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit.

Anwendung
schweizerischen
Rechts

² Für den Heuervertrag der Seeleute schweizerischer Seeschiffe kommt das schweizerische Obligationenrecht zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes etwas anderes enthalten.

Art. 57

¹ Der Heuervertrag kann auf eine bestimmte Zeit, für eine oder mehrere Reisen oder auf unbestimmte Zeit, abgeschlossen werden. Dauert ein auf bestimmte Zeit oder für mehrere Reisen abgeschlossener Heuervertrag länger als ein Jahr, so gilt der Vertrag als auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Abschluss
des Heuer-
vertrages

² Der Heuervertrag bedarf zu seiner Gültigkeit der schriftlichen Form. Jede Partei hat Anspruch auf eine Ausfertigung des Vertrages. Die für den Seemann bestimmte Ausfertigung ist ihm spätestens bei der Anmusterung auszuhändigen.

³ Die Wirkungen eines Heuervertrages beginnen spätestens mit der Einschiffung des Seemanns.

Art. 58

Der Heuervertrag soll die Rechte und Pflichten beider Parteien klar und deutlich umschreiben; er hat insbesondere zu enthalten:

Inhalt
des Heuer-
vertrages

- a. Namen und Vornamen, Geburtsdatum, Geburtsort und Staatsangehörigkeit des Seemanns und bei Schweizerbürgern den Heimatort;
- b. Ort und Tag der Anheuerung und des Dienstantritts;
- c. die Bezeichnung des oder der Seeschiffe, auf denen der Seemann Dienst zu leisten hat;
- d. die Reise oder die Reisen, welche durchgeführt werden sollen, sofern sie im Zeitpunkt der Anheuerung bereits bestimmt werden können;
- e. den Dienst, für welchen der Seemann angeheuert wird;
- f. einen Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit und die Ferien;

- g. den Betrag der Heuer und die Bezeichnung der Währung, in welcher die Heuer zu bezahlen ist;
- h. die für die anrechenbare uberzeit zu leistende Entschädigung;
- i. die Beendigung des Vertrages, insbesondere die Kündigungsfristen, welche für beide Parteien dieselben sein müssen.

Art. 59

Pflichten des Seemannes

¹ Jedes Mitglied der Schiffsbesatzung hat die übernommene Arbeit mit Sorgfalt auszuführen. Es ist für den Schaden verantwortlich, den es absichtlich oder fahrlässig verursacht.

² Der Seemann schuldet dem Kapitän und den übrigen Vorgesetzten Achtung und Gehorsam. Er hat die erhaltenen Befehle zu befolgen und sich an die anerkannten Gebräuche zu halten.

³ Bei Seegefahr hat der Seemann jede Hilfe zu leisten, um die er zur Rettung von Personen, des Seeschiffs oder der Ladung angehalten wird.

Art. 60

Aussergewöhnliche Arbeiten

¹ Der Kapitän kann den Seemann zur Verrichtung einer andern als der im Heuervertrag vorgesehenen Arbeit verhalten, wenn besondere Umstände im Interesse einer ungestörten Seefahrt es erheischen. Die Heuer darf in diesem Falle nicht herabgesetzt werden.

² Wird der Seemann zu Diensten verwendet, welche höhere Anforderungen stellen als diejenigen, für welche er angeheuert wurde, so hat er für die Zeit, während der er diese Dienste verrichtet, Anspruch auf eine entsprechende Erhöhung der Heuer.

³ Schiffsoffiziere dürfen zu keiner Arbeit verhalten werden, die nach den anerkannten Gebräuchen mit ihrer Stellung unvereinbar ist.

Art. 61

Entschädigung und Heuer

¹ Der Seemann hat Anspruch auf die vereinbarte Heuer und gegebenenfalls auf uberzeitentschadigung sowie auf Verpflegung und Unterkunft an Bord.

² Der Seemann hat für jede Stunde geleisteter uberzeitarbeit Anspruch auf eine Entschädigung, die um 25 % höher ist als sein auf der Basis der vereinbarten Heuer errechneter Stundenlohn. Dieser Anspruch besteht jedoch nicht im Falle von Artikel 63, Absatz 1.

³ Für Schiffsoffiziere kann der Heuervertrag eine feste und einmalige Entschädigung für jede uberzeitarbeit vorsehen.

Art. 62

Fälligkeit und Ruhen des Heueranspruchs

¹ Der Heueranspruch beginnt spätestens mit dem Tag der Anmusterung.

² Die Heuer ist am Ende jedes Monats, spätestens am Tag der Abmusterung zu entrichten und unter Abzug allfälliger Vorschüsse auszubezahlen.

³ Der Heueranspruch ruht für die Zeit, während der der Seemann wegen Verbüssung einer Arreststrafe oder wegen selbstverschuldeter Arbeitsunfähigkeit an der Verrichtung seines Dienstes verhindert ist.

⁴ Ist der Seemann wegen Krankheit oder Unfall arbeitsunfähig, so ruht der Heueranspruch für die Zeit, während der der Seemann eine Taggeldentschädigung bezieht.

Art. 63

¹ Verringert sich die Schiffsbesatzung aus irgendwelchen Gründen so, dass ihr Bestand unter die übliche Zahl sinkt, so haben diejenigen Seeleute, die demzufolge während einer Seereise zusätzliche Arbeit verrichten müssen, Anspruch auf Verteilung der ersparten Heuer im Verhältnis der von jedem geleisteten Mehrarbeit.

Verteilung
ausser-
ordentlicher
Vergütungen

² Die Vergütungen für Hilfeleistung und Bergung fallen, nach Abzug der entstandenen Betriebsmehrkosten und Schäden, je zur Hälfte dem Reeder und der Schiffsbesatzung zu. Der auf die Schiffsbesatzung entfallende Anteil wird in der Regel im Verhältnis der Heueransprüche verteilt, wobei jedoch den besonderen Verdiensten der einzelnen Mitglieder der Schiffsbesatzung Rechnung zu tragen ist.

Art. 64

¹ Der Kapitän führt das Lohnbuch, in welchem unter Angabe der Währung und des Wechselkurses jede dem Seemann ausgerichtete Zahlung einzutragen ist.

Auszahlungen
an die Seeleute

² Der Seemann bestätigt den Empfang jeder Zahlung durch Unterzeichnung des betreffenden Eintrags im Lohnbuch. Gleichzeitig ist dem Seemann eine Abrechnung auszuhändigen.

³ In Schank- und Gastwirtschaften dürfen keine Zahlungen an Seeleute ausgerichtet werden.

Art. 65

¹ Läuft ein auf bestimmte Zeit abgeschlossener Heuervertrag während einer Reise ab, so verlängert sich der Vertrag bis zur Ankunft des Seeschiffes im nächsten Hafen.

Beendigung
des Heuer-
vertrages

² Ein auf unbestimmte Zeit abgeschlossener Heuervertrag kann von beiden Parteien jederzeit auf vierundzwanzig Stunden schriftlich gekündigt werden; läuft die Kündigungsfrist während einer Reise ab, so verlängert sich der Vertrag bis zur Ankunft des Seeschiffes im nächsten Hafen. Im Heuervertrag können längere Kündigungsfristen vereinbart werden.

³ Die Parteien können den Heuervertrag jederzeit aus wichtigen Gründen sofort auflösen. Als wichtige Gründe gelten vornehmlich auf See begangene Verbrechen und Vergehen, schwere Verstösse gegen die Disziplin sowie der Umstand, dass ein Seemann wegen Krankheit oder Unfall an Land gesetzt werden muss oder die für die Anheuerung vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

Art. 66

Vorzeitige
Auflösung

¹ Weist ein Seemann dem Reeder oder dessen Vertreter nach, dass er die Führung eines Schiffes, eine Stellung als Schiffsoffizier des Deck- oder Maschinendienstes oder sonst eine höhere Stellung als die, die er inne hat, erhalten kann, oder dass infolge wichtiger Umstände, die seit seiner Anheuerung eingetreten sind, sein Ausscheiden für ihn von wesentlicher Bedeutung ist, so kann er seine Entlassung verlangen, sofern er, ohne besondere Kosten für den Reeder, einen geeigneten und dem Reeder oder dessen Vertreter genehmen Ersatzmann stellt.

² In diesem Falle hat der Seemann Anspruch auf die seiner Dienstdauer entsprechende Heuer.

Art. 67

Ausser-
ordentliche
Vertrags-
verlängerung

¹ Stellt in einem Abmusterungshafen das schweizerische Konsulat oder, wo ein solches fehlt, die zuständige lokale Behörde gebührend fest, dass es unmöglich ist, einen geeigneten Ersatzmann anzuheuern, so ist der ausscheidende Seemann verpflichtet, während höchstens weitem drei Monaten gegen Erhöhung der vertraglichen Heuer um 25 % im Dienst des Schiffes zu bleiben.

² Endigt ein Heuervertrag in einem Hafen, in dem wegen Verfügungen oder Massnahmen der lokalen Behörden der Seemann nicht an Land gesetzt werden kann, so ist der Heuervertrag von Gesetzes wegen zu den bisherigen Bedingungen verlängert bis zur Ankunft im nächsten Hafen, in dem der Seemann abgemustert werden kann, höchstens aber für eine Dauer von zwei Monaten.

³ Kann der Seemann bis nach Ablauf dieser Frist nicht an Land gesetzt werden, so nimmt sich das Schweizerische Seeschiffsamt des Falles an.

Art. 68

Zahlungen an
Hinterbliebene

¹ Wird ein schweizerisches Seeschiff als verloren im Register gestrichen, so gelten die Heuerverträge der Seeleute nach Ablauf eines Monats seit der letzten Nachricht vom Seeschiff als dahingefallen. Der Reeder hat die bis dahin geschuldete Heuer nach erfolgter Streichung des Seeschiffes dem Schweizerischen Seeschiffsamt zu bezahlen.

² Ist ein Mitglied der Schiffsbesatzung gestorben, verschollen erklärt oder unter Umständen verschwunden, die seinen Tod als sicher erscheinen

lassen, so hat der Reeder die ausstehende Heuer dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zu bezahlen.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hält die eingegangenen Beträge zur Verfügung der Anspruchsberechtigten. Werden diese Beträge nicht innert fünf Jahren seit Eingang erhoben, so verfallen sie einem Wohlfahrtsfonds zugunsten schweizerischer Seeleute.

Art. 69

Dienst-
zeugnisse

¹ Jedes Mitglied der Schiffsbesatzung erhält bei der Abmusterung vom Kapitän ein Zeugnis, das sich ausschliesslich über die Art und Dauer des an Bord geleisteten Dienstes ausspricht. Für Schweizerbürger wird diese Bescheinigung im Seemannsbuch eingetragen.

² Auf besonderes Verlangen des Seemannes ist ihm auch ein Zeugnis über seine Leistungen und sein Verhalten auszustellen.

Art. 70

Einigungs-
und Schieds-
verfahren

¹ Bei Streitigkeiten aus dem Heuerverhältnis haben die schweizerischen Konsulate auf Antrag einer Partei kostenlos auf eine gütliche Verständigung hinzuwirken. Über die Aussöhnungsverhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zu übermitteln ist.

² Der Heuervertrag kann vorsehen, dass Streitigkeiten aus dem Vertrag einschliesslich der Heimschaffung vom nächsten erreichbaren schweizerischen Konsul als Schiedsrichter zu entscheiden sind. Das Verfahren vor dem Konsul ist in diesem Falle gebührenfrei. Jede andere Schiedsvereinbarung ist nichtig.

Dritter Abschnitt

Soziale Sicherheit

Art. 71

Heim-
schaffungs-
anspruch

¹ Seeleute, die an Land gesetzt werden, haben Anspruch auf Heimschaffung auf Kosten des Reeders nach dem Orte, wo sie angeheuert worden sind, es sei denn, dass sie selber den Heuervertrag gekündigt haben oder dass der Vertrag wegen eines vom Seemann zu verantwortenden wichtigen Grundes aufgelöst worden ist.

² Die vom Reeder zu tragenden Kosten der Heimschaffung umfassen alle notwendigen Auslagen für Beförderung, Unterkunft und Verpflegung des Seemannes während der Reise sowie für seinen Unterhalt bis zu der für die Abreise festgesetzten Zeit. Versäumt der Seemann die erste ihm angewiesene Reisegelegenheit, so hat er die daraus erwachsenden Mehrkosten selber zu tragen.

³ Verweigert der Reeder die Heimschaffung, obgleich der Seemann dazu berechtigt erscheint, so besorgt der schweizerische Konsul die Heimschaffung. Der Bund kann gegen den Reeder, und wenn sich der Heimschaffungsanspruch als unbegründet erweist, gegen den Seemann Rückgriff nehmen.

Art. 72

Durchführung
der Heim-
schaffung

¹ Ein entstandener Heimschaffungsanspruch kann durch Vereinbarung der Parteien mit einer den Kosten der Heimschaffung entsprechenden Entschädigung abgegolten werden.

² Der Reeder kann seine Pflicht zur Heimschaffung des Seemannes auch dadurch erfüllen, dass er ihm eine angemessene Stellung auf einem andern Seeschiff verschafft, das nach dem für die Heimschaffung massgebenden Bestimmungshafen, oder, wenn der Seemann in das Inland heimgeschafft werden muss, nach dem Hafen fährt, von dem aus er nach den Anordnungen des Reeders die Rückreise zu Lande anzutreten hat.

Art. 73

Kranken-
und Unfall-
versicherung

¹ Der Betrieb der Seeschifffahrt ist unter Vorbehalt derjenigen Betriebsteile, die sich in der Schweiz befinden, von der staatlichen obligatorischen Unfallversicherung ausgeschlossen.

² Der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes hat die Schiffsbesatzung gegen Krankheit und Berufsunfälle zu versichern.

³ Der Bundesrat setzt nach Einladung der beteiligten Kreise zur Meinungsäusserung durch Verordnung die Mindestleistungen und Bestimmungen fest, die der Versicherungsvertrag zu enthalten hat, um der Versicherungspflicht des Reeders zu genügen.

Art. 74

Haftpflicht und
Versicherung

¹ Besteht ein Versicherungsschutz nach Massgabe dieses Gesetzes, so ist der Reeder von seiner Haftung für leichtes Verschulden bei Krankheit und Berufsunfällen befreit.

² Fehlt der Versicherungsschutz nach Massgabe dieses Gesetzes, so haftet der Reeder, auch wenn ihn an der Verursachung des Schadens kein Verschulden trifft, dem Verunfallten oder Erkrankten oder seinen Hinterlassenen mindestens im Umfange der Versicherungsleistungen, die bei bestehendem Versicherungsschutz gewährt worden wären. Diese Ansprüche sind in derselben Klasse wie die Heueransprüche privilegiert.

Art. 75

Arbeitslosigkeit
bei Schiffbruch

¹ Ist ein Seeschiff infolge Schiffbruches verloren gegangen, so haben die überlebenden Mitglieder der Schiffsbesatzung, unbeschadet ihres Heimschaffungsanspruches, einen Anspruch auf Entschädigung für die eingetretene Arbeitslosigkeit.

² Die Entschädigung ist während der Dauer von höchstens zwei Monaten für jeden Tag tatsächlicher Arbeitslosigkeit in der Höhe der vereinbarten Heuer zu leisten.

³ Die Entschädigung für Arbeitslosigkeit ist in derselben Klasse wie die Heuerforderung privilegiert.

Fünfter Titel

Die Verträge über Verwendung eines Seeschiffes

Art. 76

¹ Für die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes kommt das Schweizerische Obligationenrecht zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes etwas anderes enthalten.

Anwendbares
Recht und
Verjährung

² Alle Forderungen aus Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffes verjähren, vorbehältlich der Fälle von Arglist und grober Fahrlässigkeit, mit Ablauf eines Jahres, und zwar im Falle der Schiffsmiete und des Chartervertrages seit der Beendigung des Vertrages, im Falle eines Seefrachtvertrages vom Tage hinweg, an dem das Frachtgut dem Empfänger abgeliefert worden ist oder hätte abgeliefert werden müssen, und im Falle der Personenbeförderung vom Tage hinweg, an dem die beförderte Person am Bestimmungsort angekommen ist oder hätte ankommen müssen.

Erster Abschnitt

Die Schiffsmiete

Art. 77

¹ Durch den Mietvertrag über ein Seeschiff verpflichtet sich der Schiffseigentümer, dem Mieter ein nicht ausgerüstetes und unbemanntes Seeschiff in seetüchtigem Zustand zu Gebrauch, Nutzung und Betrieb zu überlassen, und der Mieter, dem Schiffseigentümer hiefür einen Mietzins zu leisten.

Begriff und
Anmerkung

² Solange eine Vermietung des Seeschiffes nicht im Register der schweizerischen Seeschiffe angemerkelt ist, gilt der Schiffseigentümer als Reeder, sofern dem Dritten das Bestehen der Schiffsmiete zur Zeit der Entstehung seiner Forderung nicht bekannt gewesen ist.

Art. 78

¹ Miete und Untermiete eines schweizerischen Seeschiffes sind nur gültig, wenn der Mieter oder Untermieter die für den schweizerischen Reeder aufgestellten Bedingungen erfüllt.

Schiffsmiete
und
Untermiete

² Die Untermiete ist nur zulässig, wenn sie im Mietvertrag vorgesehen worden ist.

³ Auf die Miete und Untermiete eines Seeschiffes finden im allgemeinen die Bestimmungen des Obligationenrechtes über die Miete Anwendung.

Art. 79

Rechte
und Pflichten
der Parteien

¹ Der Mietzins ist vom Tage hinweg, an dem das Seeschiff dem Mieter übergeben wird, bis zum Tage der Rückgabe an den Schiffseigentümer geschuldet.

² Der Mieter hat das Seeschiff, unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung, in demselben Zustand und in demselben Hafen, in dem er es erhalten hat, zurückzugeben.

³ Eine auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Schiffsmiete kann jederzeit mit einer Kündigungsfrist von vier Monaten gekündigt werden.

Zweiter Abschnitt

Der Chartervertrag

Art. 80

Begriff

¹ Durch den Chartervertrag verpflichtet sich der Reeder als Verfrachter, den Raumehalt eines bestimmten Seeschiffes ganz oder teilweise für eine bestimmte Zeit (Zeitcharter) oder für eine oder mehrere bestimmte Seereisen (Reisecharter) dem Befrachter zur Verfügung zu stellen, und der Befrachter zur Leistung einer Vergütung.

² Verfrachter und Befrachter können verlangen, dass über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) ausgestellt wird.

Art. 81

Haftung des
Verfrachters

¹ Der Verfrachter hat das Seeschiff in seetüchtigem Zustand zu erhalten und dem vertraglichen Zweck entsprechend auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren und mit den erforderlichen Schiffspapieren zu versehen.

² Der Verfrachter haftet dem Befrachter für den Schaden, der aus einem Mangel des Seeschiffes entsteht, sofern er nicht nachweist, dass dieser Mangel trotz sorgfältiger Prüfung bis zum Antritt der Seereise nicht zu entdecken war.

Art. 82

Betrieb des
Seeschiffes

¹ Der Kapitän bleibt hinsichtlich der Führung des Seeschiffes uneingeschränkt dem Reeder unterstellt.

² Dagegen kann der Chartervertrag dem Befrachter das Recht einräumen, dem Kapitän die Weisungen für die Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Ladung zu erteilen; handelt der Kapitän gestützt auf solche Weisungen, so verpflichtet er den Befrachter.

³ Hat der Kapitän in diesen Fällen Dritten gegenüber im Namen oder für Rechnung des Befrachters gehandelt, so haften der Reeder und der Befrachter solidarisch. Vorbehalten bleibt der Rückgriff des Reeders gegen den Befrachter.

⁴ Der Reeder haftet jedoch dem Befrachter gegenüber nicht für Handlungen des Kapitäns, die sich auf Weisungen des Befrachters stützen.

Art. 83

¹ Die Kosten für Betriebs- und Brennstoffe und für den gewöhnlichen Unterhalt der Ladung sowie die gewöhnlichen Schifffahrts- und Hafengebühren gehen beim Zeitchartervertrag mangels gegenteiliger Abrede zu Lasten des Befrachters.

Verteilung
der Kosten

² Benötigt der Reeder für die Erhaltung des Schiffes in seetüchtigem Zustand und für die Bemannung mehr als vierundzwanzig aufeinanderfolgende Stunden, so hat ihm der Befrachter mangels gegenteiliger Abrede für die Überzeit keine Vergütung zu bezahlen.

Art. 84

¹ Der Zeitchartervertrag verpflichtet den Verfrachter nicht, eine Reise auszuführen, welche das Seeschiff und die Schiffsbesatzung einer bei Vertragsabschluss nicht vorgesehenen, erst nachträglich eingetretenen oder erkannten grösseren Gefahr aussetzen würde.

Reise-
unterbruch

² Ist in diesem Falle die vertragsgemässe Verwendung des Seeschiffes unmöglich geworden, so kann der Befrachter jederzeit vom Vertrage zurücktreten und die nicht verwendete Vorauszahlung zurückverlangen.

Art. 85

¹ Bei Beendigung des Zeitchartervertrages hat sich das Seeschiff in der Regel wieder in demjenigen Hafen zu befinden, in dem die erste Reise angetreten worden ist.

Beendigung
des Vertrages

² Wird die vereinbarte Vertragsdauer durch die letzte Reise des Seeschiffes überschritten, so gilt der Vertrag bis zur erfolgten Rückkehr als verlängert und eine zusätzliche Vergütung ist entsprechend der entstandenen Verzögerung geschuldet.

³ Der Verfrachter kann den Antritt einer Reise verweigern, welche unter gewöhnlichen Umständen die vereinbarte Vertragsdauer überschreiten wird.

Art. 86

¹ Die volle Vergütung ist in der Regel auch dann geschuldet, wenn der Befrachter den vereinbarten Raumgehalt des Seeschiffes nicht vollständig in Anspruch nimmt, es sei denn, dass der Verfrachter den unbenutzten Raumgehalt anderweitig verwenden konnte.

Pflichten des
Befrachters

² Der Verfrachter bestimmt grundsätzlich den Reiseweg zwischen Lade- und Löschhafen.

³ Das Laden und das Löschen der Güter obliegt in der Regel dem Befrachter.

Dritter Abschnitt

Der Seefrachtvertrag

Art. 87

I. Der Seefrachtvertrag im allgemeinen Begriff

¹ Durch den Seefrachtvertrag verpflichtet sich der Seefrachtführer, den mit dem Ablader vereinbarten Transport von Gütern über Meer gegen Vergütung der Fracht auszuführen.

² Für den Seefrachtvertrag kommen die Vorschriften des schweizerischen Obligationenrechts über den Frachtvertrag zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes etwas anderes enthalten; der Seefrachtführer gilt hiebei als Frachtführer und der Ablader als Absender.

Art. 88

Sorgfaltpflichten des Seefrachtführers

Der Seefrachtführer haftet für den Schaden, der den Gütern aus einem Mangel an Seetüchtigkeit des Schiffes entsteht, sofern er nicht nachweist, dass er vor und beim Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt angewendet hat, um sich zu vergewissern, dass das Seeschiff in seetüchtigem Zustand, gehörig ausgerüstet, bemannt und verproviantiert ist, und dass sich die Laderäume und andern Teile des Schiffes, in die Güter verladen werden, in einem für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung geeigneten Zustand befinden.

Art. 89

Haftung des Seefrachtführers: a. im allgemeinen

Der Seefrachtführer haftet für Verlust oder Untergang der Güter, sofern er nicht nachweist, dass der Verlust oder der Untergang auf einer der nachfolgenden Ursachen beruht:

- a. höherer Gewalt, Zufall, Gefahren oder Unfällen der See oder anderer schiffbarer Gewässer;
- b. kriegerischen Ereignissen, Aufruhr und bürgerlichen Unruhen;
- c. behördlichen Verfügungen, gerichtlicher Beschlagnahme und Quarantänebeschränkungen;
- d. Streik, Aussperrung oder sonstigen Arbeitsbehinderungen;
- e. Feuer an Bord, sofern es nicht durch Verschulden des Seefrachtführers verursacht worden ist;
- f. Verschulden in der nautischen Führung des Seeschiffes;
- g. Rettung von Leben und Eigentum zur See;
- h. Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Empfängers;

i. eigentümlicher natürlicher Art und Beschaffenheit des Gutes, ungenügender Verpackung oder Kennzeichnung,
oder dass weder den Seefrachtführer, noch den Kapitän, die Schiffsbesatzung oder weitere Personen im Dienste des Seeschiffs ein Verschulden trifft.

Art. 90

¹ Unter den gleichen Voraussetzungen und Vorbehalten wie beim Verlust des Gutes haftet der Seefrachtführer für allen Schaden, der aus Beschädigung oder aus teilweisem Untergang des Gutes entstanden ist. b. Beschädigung und Verspätung

² Der Seefrachtführer haftet für den aus der Verspätung in der Ablieferung entstandenen Schaden, sofern er nicht nachweist, dass die Verspätung auf einer der im vorstehenden Artikel aufgeführten Ursachen beruht.

Art. 91

¹ Der Seefrachtführer haftet in jedem Falle nur bis zum Betrage von zweitausend Franken für jedes Stück oder jede Frachteinheit, wenn nicht der Ablader einen höhern Wert des Gutes vor Beginn der Einladung gehörig angegeben hat. Vorbehalten bleiben die Fälle von Arglist und grober Fahrlässigkeit. Beschränkung der Haftung

² Treten wesentliche Währungsänderungen ein, so kann der Bundesrat den Einheitsbetrag erhöhen oder herabsetzen.

Art. 92

¹ Der Ablader haftet dem Seefrachtführer und den übrigen Ladungsbeteiligten für den Schaden, der aus seinen unrichtigen Angaben über Art, Merkzeichen, Zahl, Menge, Gewicht oder Wert und dergleichen der Güter entsteht. Ungenauere Angaben des Abladers

² Hat der Ablader unrichtige Angaben über das Gut gemacht, so haftet der Seefrachtführer für Schäden an der Ladung nur, wenn der Ablader nachweist, dass der Schaden durch Absicht oder grobe Fahrlässigkeit des Seefrachtführers oder seiner Vertreter oder Hilfspersonen verursacht worden ist.

Art. 93

¹ Werden feuergefährliche, explosive oder sonst gefährliche Güter oder Sachen an Bord gebracht, ohne dass der Seefrachtführer oder Kapitän Kenntnis von deren Art und Beschaffenheit erlangt hat, so haftet der Ablader für jeden durch diese Güter verursachten Schaden, auch wenn ihn kein Verschulden trifft. Gefährliche Güter

² Der Kapitän kann solche Güter und Sachen jederzeit an Land setzen, vernichten oder über Bord werfen.

Art. 94

Laden
und Löschen
der Güter

¹ Der Seefrachtführer hat die Güter im Ladehafen unter den Hebe-
werkzeugen des Seeschiffes in Empfang zu nehmen und daselbst im Lösch-
hafen dem Empfänger auszuliefern, sofern nicht eine andere Art der An-
und Ablieferung vereinbart oder ortsüblich ist.

² Ist der Lade- und Löschplatz nicht vertraglich festgelegt, so be-
stimmt der Seefrachtführer den üblichen Platz.

³ Sind die Lade- und Löschzeiten des Seeschiffes und die Liege-
gelder nicht vertraglich festgelegt, so gilt der Ortsgebrauch im Lade-
und Löschhafen.

Art. 95

Fracht

¹ Die Fracht ist nicht geschuldet, wenn die Güter am Bestimmungs-
ort dem Empfänger weder ausgeliefert noch zur Verfügung gestellt werden.

² Die volle Fracht ist jedoch geschuldet, wenn die Ablieferung der
Güter wegen Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Emp-
fängers oder wegen einer eigentümlichen, natürlichen Art und Beschaffen-
heit der Güter ausbleibt, oder wenn gefährliche oder verbotene Güter an
Land gesetzt, zerstört oder über Bord geworfen worden sind, oder wenn
der Verlust der Güter in Havarie-Grosse zugelassen wird.

³ Für unterwegs gestorbene Tiere ist die volle Fracht zu bezahlen,
sofern der Ablader nicht nachweist, dass der Tod der Tiere durch Ver-
schulden des Seefrachtführers eingetreten ist.

Art. 96

Fracht-
schuldner

¹ Wer die Auslieferung der Güter verlangt, wird Schuldner der Fracht
und der übrigen auf dem Gute haftenden Forderungen.

² Er haftet jedoch für die im Ladehafen entstandenen Liegegelder
und sonstigen Ansprüche nur, wenn diese im Konnossement verzeichnet
sind oder wenn ihm nachgewiesen werden kann, dass er anderweitig von
diesen Forderungen Kenntnis erhalten hat.

Art. 97

Unmöglich-
werden der
Leistung

¹ Der Seefrachtvertrag fällt von Gesetzes wegen dahin, ohne dass
eine Partei der andern schadenersatzpflichtig wird, wenn die vertrags-
gemässe Verwendung des Seeschiffes vor Antritt der Reise durch Höhere
Gewalt oder Zufall dauernd unmöglich geworden ist.

² Tritt diese Unmöglichkeit während der Reise ein, so ist die Fracht
entsprechend der bis dahin nützlicherweise zurückgelegten Entfernung
geschuldet.

³ Tritt vor Beginn der Reise infolge Höherer Gewalt oder Zufall eine
vorübergehende Behinderung ein, so kann jede Partei nach voraus-
gehender Inverzugsetzung und Ablauf einer angemessenen Frist vom

Vertrage zurücktreten. Die bis zum Rücktritt vom Vertrag entstandenen Kosten einschliesslich der notwendigen Löschungskosten sind vom zurücktretenden Teil zu tragen.

⁴ Tritt eine vorübergehende Behinderung während der Reise ein, so kann der Vertrag nur in gegenseitigem Einverständnis aufgehoben werden.

Art. 98

¹ Der Seefrachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand des Gutes bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt wird.

Feststellung
der Schäden

² Die vorbehaltlose Annahme des Gutes durch den Empfänger begründet die widerlegbare Vermutung, der Seefrachtführer habe das Gut in demselben Zustand abgeliefert, in dem es von ihm übernommen worden ist.

³ Ausserdem bleibt der Seefrachtführer haftbar für äusserlich nicht erkennbaren Schaden, falls der Empfänger einen solchen innerhalb der Zeit, in der ihm nach den Umständen die Prüfung möglich oder zuzumuten war, entdeckt und den Seefrachtführer sofort nach der Entdeckung davon benachrichtigt hat. Diese Benachrichtigung muss jedoch spätestens drei Tage nach der Ablieferung stattgefunden haben, widrigenfalls das Gut als vorbehaltlos angenommen gilt.

Art. 99

¹ Sobald die Güter an Bord genommen sind, ist dem Ablader auf dessen Verlangen ein den Seefrachtführer verpflichtendes Konnossement auszustellen.

II. Das Konnossement:
Ausstellung
und Inhalt des
Konnossements

² Das Konnossement hat insbesondere zu enthalten:

- a. den Namen und Wohnsitz des Seefrachtführers und Abladers;
- b. den Namen des Seeschiffes sowie die Bezeichnung als Übernahme-konnossement, falls die Urkunde ausgestellt wird, bevor die Güter an Bord genommen sind;
- c. den Ladehafen und den Bestimmungsort,
- d. die Bezeichnung der Güter nach Angaben des Abladers, vornehmlich deren Art, Zustand und äussere Beschaffenheit, Kennzeichen, Stückzahl, Menge oder Gewicht, und wenn dies der Fall ist, die ausdrückliche Wertangabe des Abladers;
- e. die Bestimmung über die Fracht;
- f. den Ort und den Tag der Ausstellung;
- g. die Unterschrift des Ausstellers (Kapitän oder Vertreter des Seefrachtführers);
- h. die Anzahl der Originalausfertigungen.

³ Das Konnossement lautet auf den Namen, an Ordre oder auf den Inhaber.

Art. 100

Bedeutung
der Konnosse-
mentsangaben

¹ Das Konnossement begründet, auch wenn der Inhalt unvollständig ist, die widerlegbare Vermutung, der Seefrachtführer habe die Güter so übernommen, wie sie im Konnossement beschrieben sind.

² Zusätze und Vorbehalte des Seefrachtführers bezüglich der Bezeichnung der Güter im Konnossement sind nur gültig, wenn sie anlässlich dessen Ausstellung aufgenommen werden und die Gründe für ihre Berechtigung im einzelnen Falle angeben.

Art. 101

Rechts-
wirkungen des
Konnossements

¹ Das Konnossement ist in so vielen Ausfertigungen auszustellen, als es die Umstände erfordern.

² Die Originalausfertigungen des Konnossements berechtigen zur Empfangnahme der Güter.

³ Seefrachtführer und Ablader können verlangen, dass die Originalausfertigungen vom Ablader unterzeichnet werden.

⁴ Die Originalausfertigungen des Konnossements sind Warenpapiere im Sinne von Artikel 925 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches.

Art. 102

Auslieferung
der Güter

¹ Ist ein Konnossement ausgestellt, so werden die Güter im Löschhafen nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung ausgeliefert. Werden mehrere Originalausfertigungen gleichzeitig von verschiedenen Konnossementsinhabern vorgewiesen, so hat der Kapitän die Güter bei der zuständigen Behörde oder bei einem Dritten zuhanden des Berechtigten zu hinterlegen.

² Der Seefrachtführer haftet für jeden Nachteil, der aus der Auslieferung der Güter ohne Rückgabe einer Originalausfertigung des Konnossementes entsteht.

Art. 103

Zwingendes
und nicht-
zwingendes
Recht

¹ Jede Abrede in einem Konnossement mit dem mittelbaren oder unmittelbaren Ziele, die gesetzliche Haftung des Seefrachtführers aufzuheben oder zu beschränken oder die Beweislast für diese Haftung umzukehren, ist nichtig.

² Gegenteilige Vereinbarungen über die Haftung des Seefrachtführers sind jedoch zulässig, wenn sich die Beförderung auf lebende Tiere oder auf eine Ladung bezieht, die vereinbarungsgemäss auf Deck verladen wird, sowie hinsichtlich der Haftung des Seefrachtführers für die Zeit vor der Einladung der Güter an Bord und nach ihrer Löschung.

³ Vorbehalten sind des weitern die Vereinbarungen in einem Chartervertrag, die ausschliesslich für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Reeder und dem Befrachter massgebend sind.

Vierter Abschnitt
Die Personenbeförderung

Art. 104

¹ Der Reeder hat jedem Passagier an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bei der Einschiffung einen Passagierschein auszustellen, welcher den Ausstellungstag, den Abfahrtstag, den Namen und die Art des Seeschiffes, den Einschiffungshafen und Ankunfthafen sowie die Unterkunfts- und Unterhaltsbedingungen an Bord und das Überfahrts-geld angibt.

Gesetzliche
Bestimmungen

² Der Passagier hat Anspruch auf kostenlose Beförderung der für seinen persönlichen Bedarf notwendigen Reiseeffekten. Für weiteres Reisegepäck wird mangels gegenseitiger Vereinbarung angenommen, die Beförderung erfolge nach Massgabe eines besondern Seefrachtvertrages.

³ Der Bundesrat kann durch Verordnung weitere Bestimmungen für die Personenbeförderung mit schweizerischen Seeschiffen erlassen.

Sechster Titel

Unfälle und besondere Ereignisse der Seeschifffahrt

Art. 105

¹ Erleidet das Seeschiff oder dessen Ladung einen Unfall oder tritt ein anderes besonderes Ereignis ein, so hat der Kapitän hierüber einen Verklarungsbericht (Seeprotest) abzufassen und dem Schweizerischen Konsulat oder wo ein solches fehlt, der zuständigen lokalen Behörde im nächsten angelaufenen Hafen einzureichen.

Verklärung
und Seeprotest

² Der Konsul kann an Bord eine administrative Untersuchung durchführen und die zur Abklärung des Tatbestandes notwendigen Fragen stellen.

Art. 106

¹ Wird dem Konsulat ein Seeprotest eingereicht, so hat es einen Bericht zu verfassen, aus dem die Tatumstände möglichst genau hervorgehen.

Konsularisches
Protokoll

² Eine Ausfertigung dieses Berichtes ist unverzüglich dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt einzusenden. Erfolgt die Verklärung vor der zuständigen lokalen Behörde, so hat der Kapitän eine Abschrift seines Seeprotestes dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt einzusenden.

Art. 107

¹ Für die Rechtsverhältnisse im Falle eines Schiffszusammenstosses finden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom

Schiffs-
zusammen-
stoss, Hilfe-
leistung und
Bergung

23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen Anwendung.

² Die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot finden auf die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge Anwendung. Schuldner der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Vergütung ist der Reeder des Seeschiffes, welchem Hilfe geleistet worden ist. Der Reeder kann auf die an den übrigen geretteten Werten berechtigten Personen Rückgriff nehmen.

Art. 108

Havarie-Grosse

¹ Havarie-Grosse liegt vor, wenn ein ausserordentlicher Schaden dadurch entstanden ist, dass vorsätzlich und vernünftigerweise zur gemeinsamen Rettung Opfer gebracht oder Kosten aufgewendet worden sind, um die einer gemeinsamen Seegefahr ausgesetzten Werte vor einer Gefahr zu bewahren.

² Die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln in der Fassung von Kopenhagen vom Jahre 1950 gelten für die Havarie-Grosse.

Art. 109

Dispache

¹ In jedem Fall von Havarie-Grosse hat der Kapitän, abgesehen von den Bestimmungen in Artikel 105 und 106, die Tatumstände, die getroffenen Massnahmen und die aufgeopferten oder beschädigten Werte im Schiffstagebuch zu verzeichnen und diese Tatsachen unverzüglich dem Reeder zur Kenntnis zu bringen.

² Der Kapitän ist verpflichtet, spätestens bei Ankunft in demjenigen Hafen, in dem die Reise endet, die Feststellung und Verteilung der Schäden (Dispache) zu veranlassen. Er hat sich zu diesem Zweck sofort nach Ankunft an die zuständige lokale Behörde zu wenden.

³ Jeder Beteiligte an der Havarie-Grosse ist verpflichtet, die in seinem Besitz befindlichen, zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Beweismittel, den Dispacheuren zur Verfügung zu stellen.

Art. 110

Verjährung
und Verfahren

¹ Beiträge zur und Vergütungen aus Havarie-Grosse verjähren nach Ablauf von zwei Jahren vom Tage hinweg, an dem die Güter im Bestimmungshafen angekommen sind oder hätten ankommen müssen.

² Der Bundesrat erlässt durch Verordnung die zur gerichtlichen Homologierung einer Dispache in der Schweiz erforderlichen Verfahrensbestimmungen.

Siebenter Titel

**Die Anwendung seerechtlicher Bestimmungen
in der Binnenschifffahrt**

Art. 111

¹ Die mit Binnenschiffen betriebene Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf andern schiffbaren Gewässern, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden, ist der Seeschifffahrt gleichgestellt, und es gelten hiefür die in diesem Titel bezeichneten Bestimmungen dieses Gesetzes, vorbehältlich besonderer gesetzlicher Erlasse für die Binnenschifffahrt.

Voraus-
setzungen

² Binnenschiffe sind die in einem öffentlichen Register eingetragenen Schiffe, mit eigener Antriebskraft oder ohne solche und mit einer Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung von fünfzehn oder mehr Tonnen, welche zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden oder hiefür bestimmt sind.

³ Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden jedoch keine Anwendung auf Schiffe, mit denen die Schifffahrt gestützt auf eine Bundeskonzession betrieben wird.

Art. 112

¹ Binnenreeder ist, wer ein Binnenschiff als Eigentümer oder als Mieter in seinem Besitz hat und dessen Betrieb ausübt.

Anwendbare
Bestimmungen
a. die Haftung
des Binnen-
reeders

² Der Binnenreeder haftet nach den Bestimmungen der Artikel 36 bis 38, jedoch mit der Massgabe, dass seine Haftung beschränkt ist:

- a. bei Transportschiffen auf den Betrag von hundert Franken für jede Tonne der Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um den Betrag von zweihundertfünfzig Franken für jede Pferdestärke der Maschinenleistung;
- b. bei Schleppern auf den Betrag von zweihundertfünfzig Franken für jede Pferdestärke der Maschinenleistung.

Art. 113

¹ Die Artikel 39 bis 41 und 59 finden auf den Kapitän und die Besatzung eines Binnenschiffes Anwendung.

b. Anwendbar-
keit weiterer
Bestimmungen

² Für die Verträge über die Verwendung eines Binnenschiffes und die Konnossemente gelten die Bestimmungen des fünften Titels mit Ausnahme der Artikel 78, Absatz 1, und 104.

³ Für den Schiffszusammenstoss und die Hilfeleistung und Bergung sowie für die Havarie-Grosse in der Binnenschifffahrt gelten die Bestimmungen des sechsten Titels mit Ausnahme der Artikel 105 und 106 und vorbehältlich gegenteiliger Abreden der Parteien für die Havarie-Grosse.

⁴ Im übrigen findet Artikel 5 entsprechende Anwendung auf die Binnenschifffahrt.

Achter Titel

Straf- und Disziplinarbestimmungen

Erster Abschnitt

**Strafbare Handlungen gegen die Sicherheit des Schiffes und der
Schifffahrt**

Art. 114

Gefährdung
des Schiffes

¹ Wer vorsätzlich ein schweizerisches Seeschiff, seine Bestandteile oder Zubehör oder die Betriebsstoffe oder Lebensmittel an Bord beschädigt, zerstört, unbrauchbar macht oder beiseite schafft,

wer vorsätzlich die Führung des Schiffes oder die Ordnung und den Betrieb an Bord hindert oder stört,

und dadurch wissentlich das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in Gefahr bringt,

wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder Gefängnis bestraft.

² Hat die Tat den Untergang des Schiffes oder den Tod einer Person zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so ist die Strafe Zuchthaus.

³ Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

Art. 115

Gefährdung der
Schifffahrt

¹ Der Kapitän oder Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der die gesetzlichen Vorschriften oder die anerkannten Regeln über die nautische Führung des Schiffes oder die seepolizeilichen Vorschriften des In- und Auslandes vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich sein oder ein anderes Schiff oder an Bord derselben befindliche Personen in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bestraft.

² Hat die Tat den Untergang des eigenen oder eines fremden Schiffes oder den Tod von Personen zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so kann er mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft werden.

³ Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

Art. 116

Zuwi-
der-
handlung
gegen die
Regeln der
Schifffahrt

Der Kapitän oder der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der die gesetzlichen Vorschriften oder die anerkannten Regeln über die nautische Führung des Schiffes oder die seepolizeilichen Vorschriften des In- und Auslandes missachtet, wird, sofern die Tat nicht nach einer andern Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu fünftausend Franken bestraft.

Art. 117

¹ Der Kapitän, der vorsätzlich oder fahrlässig mit einem seeuntüchtigen, ungenügend bemannten, ausgerüsteten oder verproviantierten schweizerischen Seeschiff in See sticht und dadurch das Schiff oder Personen an Bord in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

Aussenden
eines see-
untüchtigen
Schiffes

² Hat die Tat den Untergang des Schiffes oder den Tod von Personen zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so ist die Strafe Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder Gefängnis.

Art. 118

Der Kapitän oder der Reeder, der mit einem seeuntüchtigen, ungenügend bemannten, ausgerüsteten oder verproviantierten schweizerischen Seeschiff ausfährt, wird, sofern die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu fünftausend Franken bestraft.

Ausfahrt mit
einem see-
untüchtigen
Schiff

Art. 119

¹ Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der es unterlässt, einem andern Schiff in Seenot oder Personen in Lebensgefahr Beistand zu leisten, obschon er dazu ohne ernstliche Gefahr für sein Schiff, dessen Besatzung und Passagiere instande ist, wird mit Gefängnis bestraft.

Unterlassen der
Hilfeleistung

² Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse.

Zweiter Abschnitt

Strafbare Handlungen gegen die Ordnung und Disziplin an Bord

Art. 120

¹ Der Kapitän, der ein schweizerisches Seeschiff in Gefahr nicht als Letzter verlässt, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

Verlassen
des Schiffes
in Seenot

² Der Seemann, der ein schweizerisches Seeschiff in Gefahr ohne Erlaubnis des Kapitäns verlässt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bestraft.

Art. 121

¹ Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der vorsätzlich die ihm obliegende Führung des Schiffes nicht ausübt oder vernachlässigt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder Busse bestraft.

Nichtausüben
des Kommandos

² Handelt der Täter fahrlässig, so wird er mit Busse bestraft.

Art. 122

¹ Der Kapitän oder Schiffsoffizier eines schweizerischen Seeschiffes, der die ihm zustehende Befehlsgewalt über einen Untergebenen zu Befehlen missbraucht, die in keiner Beziehung zum Dienst an Bord stehen,

Missbrauch und
Anmassung der
Befehls- und
Disziplinar-
gewalt

der Kapitän, der die ihm zustehende Disziplinargewalt überschreitet oder missbraucht,

wer, ohne Befehls- oder Strafgewalt zu besitzen, sich an Bord eines schweizerischen Seeschiffes eine solche Gewalt anmassiert, wird mit Gefängnis bestraft.

² In leichten Fällen wird der Täter mit Busse bestraft.

Art. 123

Desertion

¹ Der Kapitän oder der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der nach erfolgter Anmusterung in Verletzung des Heuervertrages sich nicht an Bord begibt oder das Schiff verlässt, wird, sofern dadurch eine wesentliche Schwierigkeit im Betrieb des Schiffes entsteht, mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu zweitausend Franken bestraft.

² Kehrt der Täter vor der Abfahrt des Schiffes, spätestens jedoch binnen drei Tagen zurück, so bleibt er straffrei, kann aber disziplinarisch bestraft werden.

Art. 124

Verlassen
des Postens

¹ Der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der während eines für die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt wesentlichen Dienstes seinen Posten verlässt oder während dieses Dienstes einschläft, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu zweitausend Franken bestraft.

² In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

Art. 125

Trunkenheit

¹ Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der sich infolge selbstverschuldeter Trunkenheit oder Betäubung in einem Zustand befindet, der seine Fähigkeit zur Führung des Schiffes ausschliesst oder wesentlich beeinträchtigt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bis zu fünftausend Franken bestraft.

² Der Seemann, der sich während eines für die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt wesentlichen Dienstes im Zustand der selbstverschuldeten Trunkenheit oder Betäubung befindet, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu zweitausend Franken bestraft. In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

Art. 126

Ungehorsam

¹ Der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der dem Befehl eines Vorgesetzten betreffend die nautische oder technische Führung des Schiffes oder auf Verbüssung einer Disziplinarstrafe nicht gehorcht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

² In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

³ Lautet der Befehl auf Rettung des eigenen oder eines fremden Schiffes oder von Personen in Seenot, so ist die Strafe Gefängnis bis zu einem Jahr oder Busse bis zu fünftausend Franken.

Art. 127

¹ Wer ohne Erlaubnis des Reeders oder des Kapitäns Sachen, insbesondere gefährliche oder verbotene Sachen, an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bringt, an Bord besitzt oder versteckt hält,

Unerlaubtes
Anbordbringen
von Personen
und Sachen

wer ohne Erlaubnis des Reeders oder Kapitäns Personen an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bringt oder daselbst versteckt hält, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

² In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

Art. 128

¹ Wer ohne Wissen des Reeders oder des Kapitäns eines schweizerischen Seeschiffes schmuggelt oder andere unerlaubte Handlungen begeht und dadurch den Reeder oder Kapitän in Gefahr bringt, bestraft zu werden oder durch Beschlagnahme von Schiff oder Ladung, Verzögerung der Reise und dergleichen zu Verlust zu kommen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bestraft.

Schmuggel

² In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

³ Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der eine solche Handlung ohne Wissen des Reeders begeht, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

Dritter Abschnitt

Strafbare Handlungen gegen die Ordnung der schweizerischen Seeschifffahrt

Art. 129

¹ Wer auf dem Meere die Schweizerflagge für ein Schiff führt, das nicht im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen ist, der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der auf dem Meere die Schweizerflagge nicht führt oder eine fremde Flagge führt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Flaggen-
missbrauch

² Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der die Schweizerflagge nicht in der vorgeschriebenen Form oder nicht in der für Schiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise führt oder hisst, wird mit Busse bestraft.

Art. 130

Erschleichen
des Register-
eintrags

¹ Wer im Verfahren über die Eintragung eines Seeschiffes in das Register für Schweizerische Seeschiffe oder im Verfahren über die Wiederherstellung fehlender gesetzlicher Voraussetzungen für die Eintragung, insbesondere hinsichtlich der gesetzlichen Bedingungen für das schweizerische Eigentum, des Vorhandenseins der eigenen Mittel und des Ursprungs der Kapitalien, oder des Fehlens jeglichen, nicht zugelassenen ausländischen Einflusses unwahre Angaben macht oder wesentliche Tatsachen verschweigt, wird mit Gefängnis oder Busse bis zu fünfzigtausend Franken bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse bis zu zehntausend Franken.

² Der Eigentümer oder Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der wesentliche neue Tatsachen, die zur Streichung des Schiffes im Register für Schweizerische Seeschiffe oder zum Entzug des Seebriefes führen, der zuständigen Behörde nicht meldet,

der Eigentümer eines schweizerischen Seeschiffes, der sein Schiff einem Mieter oder Untermieter vermietet, der die gesetzlichen Bedingungen als Reeder eines schweizerischen Seeschiffes nicht erfüllt, wird mit Busse bis zu zehntausend Franken bestraft.

Art. 131

Verstrickungs-
bruch

Wer ein im Register für schweizerische Seeschiffe eingetragenes Schiff der von der zuständigen schweizerischen Behörde verfügten Beschlagnahme, Pfändung, Verarrestierung, Requisition oder Enteignung entzieht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zur Höhe des Wertes des Schiffes bestraft. Der Richter kann die vom Verurteilten bezahlte Busse den Geschädigten auf deren Verlangen und gegen Abtretung des entsprechenden Teils der Forderung an den Staat zuerkennen.

Art. 132

Vereitelung des
Vorkaufsrechts
des Bundes

Der Eigentümer eines schweizerischen Seeschiffes, der den Bund nicht in die Lage versetzt, sein gesetzliches Vorkaufsrecht auszuüben oder der dessen Ausübung durch den Bund vereitelt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zum Betrage des erzielten Verkaufserlöses bestraft.

Art. 133

Nicht-
aushändigung
des Seebriefes

Wer zur Rückgabe des Seebriefes oder eines sonstigen Zeugnisses über ein schweizerisches Seeschiff verpflichtet ist und dieser Pflicht zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu zwanzigtausend Franken bestraft.

Art. 134

Unterlassen der
Führung der
Schiffsbücher

Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der seine gesetzliche Pflicht zur ordnungsgemässen Führung und Aufbewahrung des Schiffs-

tagebuches, der Musterrolle, des Maschinentagebuches oder sonstiger Bücher, Protokolle und Kontrollen vernachlässigt, oder die gesetzlich vorgeschriebenen Schiffsbücher und Schiffspapiere nicht an Bord des Schiffes mitführt, wird mit Busse bestraft.

Art. 135

Der Kapitän, der Eigentümer oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der die ihm gegenüber dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt und dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt oder den schweizerischen Konsulaten gesetzlich obliegenden Melde- und Auskunftspflichten verletzt, wird mit Busse bestraft.

Unterlassen der
Meldepflicht

Art. 136

Der Kapitän oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der den in diesem Gesetz oder in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsvorschriften aufgestellten Arbeitsschutzbestimmungen bezüglich der Arbeitszeit, des Mindestalters für die Anheuerung, der ärztlichen Untersuchung, der Befähigung zum vorgesehenen Dienst an Bord, des An- und Abmusterungsverfahrens sowie der Verpflegung und Unterkunft an Bord zuwiderhandelt,

Verstoss
gegen die
Arbeitsschutz-
bestimmungen

der Kapitän, der den Vorschriften über den Vollzug von Disziplinarstrafen zuwiderhandelt,
wird mit Busse bestraft.

Art. 137

Der Kapitän oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der den Bestimmungen dieses Gesetzes oder der dazu gehörenden Verordnungen oder Ausführungsvorschriften über die Sicherheit der Personentransporte über Meer, die Ausrüstung der hiezu bestimmten Schiffe oder die Unterkunft oder Verpflegung von Passagieren zuwiderhandelt, wird, sofern die Tat nicht nach einer andern Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu zwanzigtausend Franken bestraft.

Zuwider-
handlung
gegen die
Sicherheits-
bestimmungen
für Personen-
transporte

Vierter Abschnitt

Besondere Bestimmungen

Art. 138

¹ Wird ein Täter wegen Gefährdung des Schiffes oder der Schifffahrt, wegen Aussendens eines seeuntüchtigen Schiffes, Unterlassens der Hilfeleistung, Verlassens des Schiffes in Seenot, Nichtausübens des Kommandos oder Verlassens des Postens verurteilt, so kann der Richter als Nebenstrafe den Rückzug des beruflichen Fähigkeitsausweises oder

Nebenstrafen

-zeugnisses verfügen sowie den Dienst an Bord schweizerischer Seeschiffe verbieten.

² Wird der Täter wegen Flaggenmissbrauchs oder Erschleichens des Registereintrags verurteilt, so kann der Richter als Nebenstrafe den Rückzug des Seebriefes anordnen.

Art. 139

Anwendung auf
juristische
Personen

¹ Werden die in den Artikeln 118, 128, 129, erster Satz, 130 bis 133 und 135 bis 137 unter Strafe gestellten Handlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder Handelsgesellschaft begangen, so finden die Strafbestimmungen auf diejenigen Personen Anwendung, welche für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen.

² Die juristische Person oder Handelsgesellschaft haftet in diesem Falle solidarisch mit dem Täter für die Kosten des Verfahrens und in den Fällen der Artikel 130 bis 132 auch für die Bussen.

Art. 140

Auslieferung

Die strafbaren Handlungen, die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes mit Gefängnis von einem Jahr oder einer höhern Strafe bedroht sind, sind Auslieferungsdelikte im Sinne der schweizerischen Auslieferungsgesetzgebung.

Fünfter Abschnitt

Disziplinarstrafordnung

Art. 141

Disziplinar-
fehler

¹ Einen Disziplinarfehler begeht, wer seine Dienstpflichten verletzt oder der guten Ordnung an Bord zuwiderhandelt, sofern die Tat nicht als Verbrechen, Vergehen oder Übertretung strafbar ist.

² Als Disziplinarfehler gelten insbesondere:

- a. Ungehorsam gegenüber einem dienstlichen Befehl eines Vorgesetzten;
- b. Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des Bordreglements;
- c. Störung der Ordnung und des Betriebes an Bord;
- d. nachlässige oder unaufmerksame Ausführung einer dienstlichen Verrichtung;
- e. Nichterscheinen zum oder Fernbleiben vom Dienst;
- f. unerlaubte Abwesenheit von Bord;
- g. Betrunktheit im Dienst, Betrunktheit ausser Dienst, wenn sie zu öffentlichem Ärgernis Anlass gibt;
- h. unanständiges oder anstössiges Benehmen gegenüber Vorgesetzten oder andern Personen an Bord.

³ Straffbar ist nur, wer schuldhaft handelt. Die Art und das Mass der Strafe sind nach dem Verschulden des Fehlbaren zu bestimmen, wobei seine Beweggründe, sein Charakter, sein sonstiges Verhalten an Bord sowie das verletzte Interesse an der Ordnung und Sicherheit an Bord zu berücksichtigen sind.

Art. 142

¹ Der Disziplinarstrafordnung dieses Gesetzes sind alle Personen an Bord eines schweizerischen Seeschiffes unterworfen.

Geltungsbereich
und Strafe

² Als Disziplinarstrafen sind ausschliesslich zulässig:

a. für Seeleute:

- der Verweis,
- das Ausgangsverbot während ein bis fünf Tagen,
- die Ordnungsbusse von fünf bis hundert Franken,
- der Arrest von ein bis drei Tagen;

b. für Passagiere oder sonstige Personen an Bord:

- der Verweis,
- der Ausschluss von den gemeinsamen Mahlzeiten während ein bis fünf Tagen,
- die Ordnungsbusse von fünf bis zweihundert Franken.

³ Verschiedene Disziplinarstrafen können nicht miteinander verbunden werden.

Art. 143

¹ Der Verweis wird mündlich oder schriftlich erteilt. Gegenüber Passagieren kann der Verweis in besonderen Fällen öffentlich erteilt werden.

Verbüssung
der Strafe

² Das Ausgangsverbot wird bei Ankunft im nächsten Hafen vollzogen. Der Fehlbare hat auch während seiner Freizeit an Bord zu verbleiben.

³ Der Arrest wird von Offizieren in ihrer Kabine, von den übrigen Seeleuten in einem besonderen Raum an Bord des Schiffes erstanden. Die Arreststrafen sind, soweit es der Dienst an Bord zulässt, sofort zu vollziehen. Der Arrestant leistet keinen Dienst; der Heueranspruch ruht gemäss Artikel 62, Absatz 3, dieses Gesetzes. Der als Arrestlokal verwendete Raum muss trocken sein, genügend Luft und Licht haben und den an eine Kabine gestellten gesundheitspolizeilichen Anforderungen entsprechen.

⁴ Der Ausschluss von den gemeinsamen Mahlzeiten hat zur Folge, dass der Fehlbare seine Mahlzeiten in seiner Kabine einzunehmen hat. Die dadurch entstehenden Umtriebe können dem Fehlbaren berechnet werden.

⁵ Die Ordnungsbussen sind dem Seeschiffahrtsamt abzuliefern und von diesem zur Fürsorge für schweizerische Seeleute zu verwenden.

Art. 144

Verjährung

¹ Die Verfolgung eines Disziplinarfehlers sowie der Vollzug einer ausgesprochenen Disziplinarstrafe verjähren in drei Monaten.

² Eine Unterbrechung der Verjährung findet nicht statt. Findet jedoch wegen der Tat ein gerichtliches Verfahren statt, so beginnt die Verjährung erst bei der Ankunft im nächsten Hafen und ruht während der Dauer des Verfahrens.

Art. 145

Zuständigkeit

¹ Die Disziplinarstrafgewalt steht dem Kapitän oder seinem Stellvertreter zu; diese können alle im Gesetz vorgesehenen Strafen verhängen.

² Findet wegen der Tat ein gerichtliches Verfahren statt, so kann das erkennende Gericht alle Disziplinarstrafen aussprechen. Leistet der Fehlbare nicht mehr Dienst an Bord eines schweizerischen Schiffes, so kann das Gericht an Stelle einer Arreststrafe eine Haftstrafe von gleicher Dauer aussprechen.

Art. 146

Verfahren

¹ Dem Beschuldigten ist in jedem Falle Gelegenheit zu geben, sich über seine Handlungsweise und die Beweggründe seines Verhaltens mündlich oder schriftlich zu äussern. Auf Verlangen ist seine Aussage zu Protokoll zu nehmen.

² Jede Disziplinarstrafverfügung ist dem Beschuldigten mündlich oder schriftlich unter Angabe des begangenen Disziplinarfehlers zu eröffnen und im Schiffstagebuch einzutragen. Der Fehlbare und der Kapitän haben die erfolgte Eröffnung im Schiffstagebuch zu bescheinigen. Verweigert der Fehlbare diese Bescheinigung, so ist ein weiterer Offizier beizuziehen, welcher die Verfügung und deren Eröffnung schriftlich zu bezeugen hat.

Art. 147

Rechtskraft
und Beschwerde

¹ Jede Disziplinarstrafe wird mit der Eröffnung rechtskräftig und vollstreckbar.

² Gegen jede Verfügung einer Disziplinarstrafe kann der Betroffene binnen zehn Tagen seit der Ankunft im nächsten Hafen schriftlich Beschwerde beim schweizerischen Seeschiffahrtsamt führen. Die Erhebung der Beschwerde hemmt den Vollzug der Strafe nicht.

³ Die Beschwerdeinstanz hat dem Kapitän Gelegenheit zur Äusserung zu geben. Der Beschwerdeentscheid ist dem Kapitän und dem Beschwerdeführer schriftlich mit Begründung zu eröffnen.

⁴ Wird eine Beschwerde gegenüber einer verhängten Ordnungsbusse gutgeheissen, so ist der bezahlte Bussenbetrag zurückzuerstatten. Wird eine Beschwerde gegenüber einer verhängten Arreststrafe gutgeheissen, so besteht der Heueranspruch auch für die Zeit der Strafverbüssung.

Schluss- und Übergangbestimmungen

Art. 148

Die Vorschriften des Schlusstitels zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch finden Anwendung auf dieses Gesetz.

Anwendung des Schlusstitels zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch

Art. 149

¹ Ein auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge verliehenes Recht zur Führung der Schweizerflagge erlischt nach Ablauf von zwei Jahren seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Anpassung des früheren Rechts.
a. Flaggenrecht

² Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat von Amtes wegen mindestens ein Jahr vor Ablauf dieser Frist den Eigentümern und Reedern schweizerischer Seeschiffe die zusätzlichen Bedingungen bekanntzugeben, die erfüllt werden müssen, damit die Eintragung im Register der schweizerischen Seeschiffe auch nach Ablauf der erwähnten Frist bestehen bleibt.

³ Der Bundesrat kann auf Antrag des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes oder des Schiffseigentümers in besonderen Fällen die Frist verlängern.

Art. 150

Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden Feuerverträge sind innerhalb eines Jahres den neuen Vorschriften anzupassen. Nach Ablauf dieser Frist ist das neue Recht auch auf die früher abgeschlossenen Feuerverträge anwendbar.

b. Feuervertrag der Seeleute

Art. 151

¹ Auf die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits bestehenden Seefrachtverträge finden die Artikel 88–103 sofort Anwendung.

c. Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes

² Die übrigen im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits bestehenden Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes sind innerhalb einer Frist von sechs Monaten den neuen Vorschriften anzupassen. Nach Ablauf dieser Frist ist das neue Recht auch auf früher abgeschlossene Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes anwendbar.

Art. 152

¹ Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die Bundesratsbeschlüsse vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge, vom 15. Juni 1941 über die Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit sowie vom 20. Januar 1942 über den Feuervertrag der Schiffsleute in Kraft.

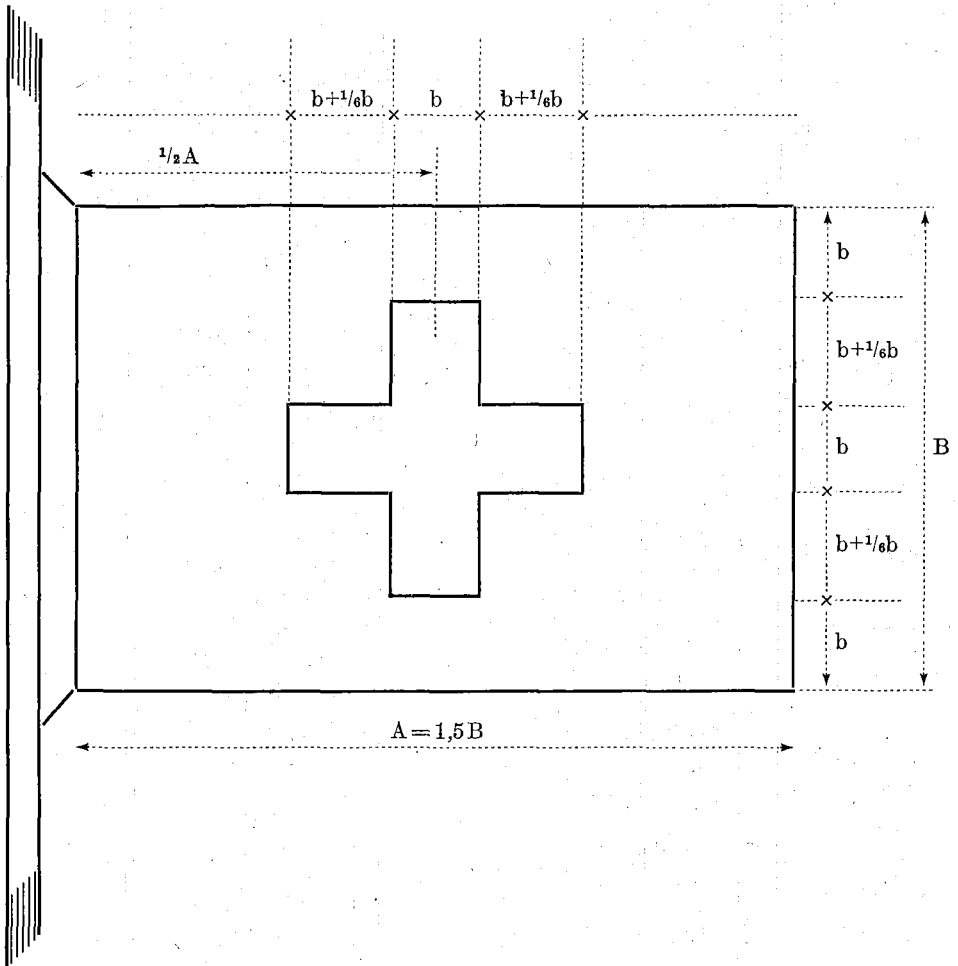
Inkrafttreten dieses Gesetzes

² Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die damit in Widerspruch stehenden Bestimmungen aufgehoben.

Anhang I

(Artikel 1, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge)

Die Schweizerflagge zur See



Anhang II

(Artikel 28 des Bundesgesetzes vom über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge)

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Internationales Übereinkommen

zur

einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen

am 10. April 1926 in Brüssel unterzeichnet

Artikel 1

Die Hypotheken und Pfandrechte an Schiffen, die ordnungsgemäss nach dem Rechte des Vertragsstaats, dem das Schiff angehört, begründet worden und in einem öffentlichen Register, sei es der für den Registerhafen des Schiffes zuständigen Behörde, sei es eines Zentralregisteramts, eingetragen sind, werden in allen andern Vertragsstaaten anerkannt.

Artikel 2

Ein Privileg an dem Schiffe, an der Fracht der Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, und an dem seit dem Beginne der Reise erworbenen Zubehöre von Schiff und Fracht besteht für:

1. die dem Staate zu zahlenden Gerichtskosten und Aufwendungen die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger gemacht worden sind, um das Schiff zu erhalten oder um seinen Verkauf und die Verteilung des Erlöses durchzuführen; die Tonnen-, Leuchtfeuer- oder Hafengelder und andere öffentliche Gebühren und Abgaben gleicher Art; die Lotsengelder; die Kosten der Bewachung und Erhaltung seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen;

2. die Forderungen aus dem Dienstvertrage des Kapitäns, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft oder anderer an Bord angestellter Personen;

3. die Vergütung für Bergung und Hilfeleistung und der Beitrag des Schiffes zur Havarie-Grosse;

4. die Entschädigungsforderungen aus Zusammenstoss und anderen Schiffsunfällen sowie für Schäden an Hafen-, Dock- oder Wasser-

strassen-Anlagen; die Entschädigungsforderungen aus körperlichen Verletzungen von Reisenden oder Schiffsbesatzungen; die Entschädigungsforderungen für Verlust oder Beschädigung von Ladungsgütern oder Reisegeut;

5. die Ansprüche aus Verträgen oder Geschäften, die der Kapitän ausserhalb des Heimathafens kraft seiner gesetzlichen Befugnisse innerhalb der Grenzen des wirklichen Bedürfnisses zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise geschlossen oder vorgenommen hat, ohne Unterschied, ob der Kapitän gleichzeitig Eigentümer des Schiffes ist oder nicht, und ob der Anspruch ihm zusteht oder denen, welche die Lieferung oder Ausbesserung bewirkt, das Darlehen gegeben oder einen sonstigen Vertrag geschlossen haben.

Artikel 3

Die in Artikel 1 bezeichneten Hypotheken und Pfandrechte an Schiffen haben ihren Rang unmittelbar hinter den privilegierten Forderungen des vorstehenden Artikels.

Die Landesgesetze können auch andern Forderungen als denen des genannten Artikels ein Privileg einräumen, jedoch ohne den Rang der durch Hypothek oder Pfandrecht gesicherten Forderungen und der ihnen vorgehenden Privilegien zu ändern.

Artikel 4

Unter Zubehör von Schiff und Fracht im Sinne des Artikels 2 sind zu verstehen:

1. die Schadenersatzbeträge, die dem Schiffseigentümer für einen Sachschaden, der dem Schiffe zugestossen und noch nicht ausgebessert ist, oder für Frachtverlust geschuldet werden;

2. die dem Schiffseigentümer geschuldeten Vergütungen für grosse Havarie, soweit der Schaden in einem Sachschaden, der dem Schiffe zugestossen und noch nicht ausgebessert ist, oder in Frachtverlust besteht;

3. die dem Eigentümer des Schiffes geschuldeten Beträge für eine vor Beendigung der Reise erfolgte Hilfeleistung oder Bergung unter Abzug der Summen, die dem Kapitän und den anderen im Dienste des Schiffes stehenden Personen zukommen.

Überfahrtsgelder und gegebenenfalls die Beträge, welche auf Grund des Artikels 4 des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen geschuldet werden, stehen der Fracht gleich.

Als Zubehör von Schiff oder Fracht gelten nicht die dem Eigentümer auf Grund eines Versicherungsvertrags geschuldeten Beträge sowie die staatlichen Prämien, Beihilfen und anderen Staatsunterstützungen.

In Abweichung von Artikel 2, Absatz 1, erstreckt sich das Privileg der im Dienste des Schiffes stehenden Personen auf die Fracht aller Reisen, die während desselben Anstellungsvertrags ausgeführt worden sind.

Artikel 5

Die Ansprüche, die sich auf dieselbe Reise beziehen, sind in der Reihenfolge privilegiert, in der sie im Artikel 2 aufgeführt sind. Die in jeder der Nummern dieses Artikels zusammengefassten Ansprüche sind gleichberechtigt und kommen, wenn die Masse nicht ausreicht, im Verhältnis ihrer Beträge in Ansatz.

Die in den Nummern 3 und 5 aufgeführten Ansprüche kommen in jeder dieser Klassen in der umgekehrten Reihenfolge ihrer Entstehungszeit zur Hebung.

Forderungen, die sich auf dasselbe Ereignis beziehen, werden als gleichzeitig entstanden angesehen.

Artikel 6

Die privilegierten Ansprüche der letzten Reise gehen denen der früheren Reisen vor.

Jedoch stehen alle Forderungen, die aus einem einheitlichen, mehrere Reisen umfassenden Dienstvertrage herrühren, in demselben Range wie die Ansprüche der letzten Reise.

Artikel 7

Die privilegierten Gläubiger sind berechtigt, bei der Verteilung des Erlöses der dem Privileg unterliegenden Gegenstände den ganzen Betrag ihrer Forderung anzumelden, ohne dass ein Abzug mit Rücksicht auf die Regeln über die Haftungsbeschränkung gemacht wird; jedoch können die ihnen zukommenden Dividenden den Betrag nicht überschreiten, der nach den genannten Regeln geschuldet wird.

Artikel 8

Die Privilegien können gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes geltend gemacht werden.

Artikel 9

Die Privilegien erlöschen, abgesehen von den in den Landesgesetzen vorgesehenen Fällen, mit dem Ablauf einer Frist von einem Jahr; jedoch kann für die in Artikel 2, Nr. 5, bezeichneten Forderungen, soweit es sich um Lieferungen handelt, die Frist sechs Monate nicht übersteigen.

Die Frist beginnt bei den Privilegien zur Sicherung der Vergütungen für Hilfeleistung und Bergung an dem Tage, an dem die Dienste beendet sind; bei dem Privileg zur Sicherung der Entschädigungsforderungen aus Zusammenstoss und anderen Unfällen sowie für körperliche Verletzungen an dem Tage, an dem der Schaden verursacht worden ist; bei dem Privileg für Verluste oder Beschädigungen der Ladungsgüter oder des Reisegutes an dem Tage der Ablieferung des Lade- oder Reisegutes oder an dem Tage, an welchem es hätte

abgeliefert werden sollen; bei den Ausbesserungen und Lieferungen und den anderen Fällen des Artikels 2, Nr. 5, an dem Tage der Entstehung der Forderung. In allen übrigen Fällen beginnt die Frist mit der Fälligkeit der Forderung.

Das Recht, Vorschüsse oder Abschlagszahlungen zu verlangen, begründet nicht die Fälligkeit der in Artikel 2, Nr. 2, bezeichneten Forderungen der an Bord angestellten Personen.

Unter den in den Landesgesetzen vorgesehenen Erlöschungsgründen führt ein Verkauf nur dann zum Erlöschen der Privilegien, wenn er unter Beobachtung der landesgesetzlich bestimmten Förmlichkeiten öffentlich bekanntgemacht ist. Diese Förmlichkeiten sollen eine in der landesgesetzlich bestimmten Form und Frist zu bewirkende Nachricht an die Behörde vorschreiben, die mit der Führung der im Artikel 1 dieses Übereinkommens vorgesehenen Register betraut ist.

Die Gründe für die Unterbrechung der vorstehend bezeichneten Fristen bestimmen sich nach dem Recht des mit der Sache befassten Gerichts.

Die Hohen vertragschliessenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes zuzulassen, dass das mit dem Privileg belastete Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können. Die Fristen dürfen jedoch drei Jahre seit der Entstehung der Forderung nicht überschreiten.

Artikel 10

Das Privileg an der Fracht kann ausgeübt werden, solange die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder sich noch in den Händen des Kapitäns oder des Agenten des Eigentümers befinden. Entsprechendes gilt von dem Privileg an dem Zubehör.

Artikel 11

Unbeschadet der Bestimmungen dieses Übereinkommens sind die in den vorhergehenden Bestimmungen vorgesehenen Privilegien weder einer Form noch einer besonderen Beweisregel unterworfen.

Diese Vorschrift lässt das Recht jedes Staates unberührt, in seiner Gesetzgebung Bestimmungen aufrechtzuerhalten, die vom Kapitän die Erfüllung besonderer Förmlichkeiten, sei es für gewisse Darlehensaufnahmen auf das Schiff, sei es für den Verkauf der Ladung, erfordern.

Artikel 12

Die Landesgesetze sollen die Art und Form der an Bord des Schiffes befindlichen Urkunden bestimmen, in denen die im Artikel 1 vorgesehenen Hypotheken und Pfandrechte einzutragen sind, ohne dass jedoch der Gläubiger, der die Eintragung in den vorgeschriebenen Formen beantragt hat, für Aus-

lassungen, Irrtümer oder Verzögerungen der Eintragung in diesen Urkunden verantwortlich wäre.

Artikel 13

Die vorstehenden Bestimmungen sind anwendbar, wenn ein Schiff von einem Ausrüster, der nicht Eigentümer ist, oder von einem Unterverfrachter verwendet wird, es sei denn, dass dem Eigentümer der Besitz durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden und der Gläubiger nicht in gutem Glauben ist.

Artikel 14

Die Vorschriften dieses Übereinkommens werden in jedem Vertragsstaate zur Anwendung gebracht, wenn das belastete Schiff einem Vertragsstaat angehört; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Der im Absatz 1 aufgestellte Grundsatz lässt jedoch das Recht der Vertragsstaaten unberührt, die Vorschriften des Übereinkommens zugunsten der Angehörigen solcher Staaten nicht anzuwenden, die an dem Übereinkommen nicht beteiligt sind.

Artikel 15

Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschliesslich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 16

Die Vorschriften der Landesgesetze, welche die Zuständigkeit der Gerichte, das Verfahren und die Zwangsvollstreckung regeln, werden durch die vorhergehenden Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 17

Spätestens nach Ablauf zweier Jahre seit dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die Belgische Regierung mit den Regierungen der Hohen vertragschliessenden Teile, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll. Die Ratifikationsurkunden sollen in Brüssel zu dem Zeitpunkte hinterlegt werden, der zwischen den genannten Regierungen vereinbart wird. Die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgestellt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Staaten und von dem Belgischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten unterzeichnet wird.

Die späteren Hinterlegungen von Ratifikationsurkunden erfolgen mittels einer schriftlichen, an die Belgische Regierung gerichteten Anzeige, der die Ratifikationsurkunde beizufügen ist.

Beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden wird durch die Belgische Regierung den Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, auf diplomatischem Wege unverzüglich mitgeteilt werden. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die bezeichnete Regierung ihnen zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Artikel 18

Die Staaten, die dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, können ihm später beitreten, auch wenn sie auf der Brüsseler internationalen Konferenz nicht vertreten waren.

Der Staat, der beizutreten wünscht, hat seine Absicht der Belgischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archive der bezeichneten Regierung hinterlegt werden wird.

Die Belgische Regierung wird unverzüglich allen Staaten, die das Abkommen unterzeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Artikel 19

Die Hohen vertragschliessenden Teile können bei der Zeichnung, bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde oder bei Gelegenheit ihres Beitritts erklären, dass die von ihnen erklärte Annahme des Übereinkommens für alle oder einzelne der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete keine Geltung haben soll. Infolgedessen können sie später im Namen des einen oder des anderen der so in der ursprünglichen Erklärung ausgenommenen autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete gesondert beitreten. Ebenso können sie dieses Übereinkommen unter Beobachtung seiner Bestimmungen im Namen des einen oder des anderen der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete kündigen.

Artikel 20

Für die Staaten, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, wird dieses Übereinkommen ein Jahr nach dem Tage wirksam, an dem das Protokoll über die Hinterlegung aufgenommen ist. Für die später ratifizierenden oder beitretenden Staaten sowie insoweit, als das Übereinkommen nach Artikel 19 nachträglich in Kraft gesetzt wird, tritt seine Wirksamkeit sechs Monate nach dem Zeitpunkt ein, in welchem die Belgische Regierung die im Artikel 17, Absatz 2, und im Artikel 18, Absatz 2, vorgesehenen Anzeigen erhalten hat.

Artikel 21

Sollte einer der Vertragsstaaten dieses Übereinkommen kündigen wollen, so ist die Kündigung schriftlich der Belgischen Regierung zu erklären, die unverzüglich beglaubigte Abschrift der Erklärung allen anderen Staaten mitteilt und ihnen zugleich bekanntgibt, an welchem Tage sie die Erklärung erhalten hat.

Die Kündigung soll nur in Ansehung des Staates wirksam sein, der sie erklärt hat, und erst ein Jahr, nachdem die Erklärung bei der Belgischen Regierung eingegangen ist.

Artikel 22

Jeder der Vertragsstaaten kann den Zusammenritt einer neuen Konferenz veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen.

Will ein Staat von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat er seine Absicht ein Jahr vorher den anderen Staaten durch Vermittlung der Belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz einzuberufen.

Schlussprotokoll

Bei der Unterzeichnung des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Protokoll vereinbart, das die gleiche Rechtskraft und die gleiche Bedeutung hat, wie wenn seine Bestimmungen im Text des Übereinkommens, auf das es sich bezieht, enthalten wären:

I. Es bleibt der Gesetzgebung jedes Staates unbenommen:

1. für die in der Nr. 1 des Artikels 2 bezeichneten Forderungen in ihrem Verhältnis zueinander zur Wahrung der fiskalischen Interessen eine bestimmte Rangordnung aufzustellen;

2. den Verwaltungen der Häfen, Docks, Leuchtfeuer und Schiffahrtsstrassen, welche ein Wrack oder andere die Schifffahrt beeinträchtigende Gegenstände haben beseitigen lassen oder welche Hafengebühren oder Ersatz für durch Verschulden eines Schiffes entstandene Schäden zu fordern haben, das Recht einzuräumen, im Falle der Nichtzahlung das Schiff, das Wrack oder die sonstigen Gegenstände zurückzubehalten, sie zu verkaufen und sich für die Kosten der Beseitigung vorzugsweise vor anderen Gläubigern aus dem Kaufpreise zu befriedigen;

3. den Rang der Ansprüche für Schäden, die künstlichen Anlagen zugefügt sind, abweichend von den Artikeln 5 und 6 zu regeln.

II. Die Bestimmungen der nationalen Gesetzgebung der vertragschließenden Staaten, die öffentlichen Versicherungsanstalten für Forderungen aus der Versicherung von Schiffspersonen Privilegien einräumen, bleiben unberührt.

Ausgefertigt in Brüssel, in einem Exemplar, am 10. April 1926.

Anhang III

(Artikel 107, Absatz 1, des Bundesgesetzes vom über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge)

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Internationales Übereinkommen

zur

einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen

am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnet

Artikel 1

Im Falle eines Zusammenstosses von Seeschiffen oder von Seeschiffen und Binnenschiffen bestimmt sich die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen zugefügten Schadens nach den folgenden Vorschriften, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoss stattgefunden hat.

Artikel 2

Ist der Zusammenstoss durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder besteht Ungewissheit über seine Ursachen, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben.

Dies gilt auch dann, wenn die Schiffe oder eines von ihnen zur Zeit des Unfalls vor Anker gelegen haben.

Artikel 3

Ist der Zusammenstoss durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last fällt.

Artikel 4

Bei gemeinsamem Verschulden sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatz des Schadens verpflichtet; kann jedoch nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das beiderseitige Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffe zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Den Schaden, der den Schiffen oder ihrer Ladung oder dem Reisegut oder sonstigen Eigentume der Besatzung, der Reisenden oder anderer an Bord befindlicher Personen zugefügt ist, tragen die schuldigen Schiffe nach dem bezeichneten Verhältnis, ohne den Beschädigten als Gesamtschuldner zu haften.

Die schuldigen Schiffe hatten Dritten gegenüber für den durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, vorbehaltlich des Rückgriffsrechts desjenigen Schiffes, das mehr bezahlt hat, als ihm nach Absatz 1 endgültig zur Last fällt.

Der Landesgesetzgebung bleibt überlassen, zu bestimmen, welche Tragweite und Wirkung in bezug auf dieses Rückgriffsrecht die vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen haben, durch welche die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränkt wird.

Artikel 5

Die in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Haftung tritt auch ein, falls der Zusammenstoss durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn dieser ein Zwangslotse ist.

Artikel 6

Der Anspruch auf Ersatz eines infolge eines Zusammenstosses entstandenen Schadens ist weder von der Erhebung eines Protestes noch von der Beobachtung einer anderen besonderen Förmlichkeit abhängig.

In bezug auf die Haftung für den Zusammenstoss bestehen keine gesetzlichen Schuldvermutungen.

Artikel 7

Die Ansprüche auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren von dem Ereignis ab.

Die Frist für die Verjährung des im Artikel 4, Absatz 3, zugelassenen Rückgriffsanspruchs beträgt ein Jahr. Diese Frist läuft erst vom Tage der Zahlung ab.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährungen bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befasst ist.

Die Hohen vertragschliessenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes zuzulassen, dass das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Artikel 8

Nach einem Zusammenstosse von Schiffen ist der Kapitän jedes der Schiffe verpflichtet, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Reisenden Bei-

stand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Ebenso ist er verpflichtet, dem anderen Schiffe, soweit möglich, den Namen und den Heimatshafen seines Schiffes sowie den Ort, von dem es kommt, und den Ort, nach dem es geht, anzugeben.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 9

Die Hohen vertragschliessenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlungen erforderlichen Massnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschliessenden Teile werden sich sobald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 10

Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden die in den einzelnen Ländern bestehenden Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer sowie die Rechtsverhältnisse aus Beförderungsverträgen und anderen Verträgen durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 11

Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschliesslich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 12

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn die sämtlichen beteiligten Schiffe den Staaten der Hohen vertragschliessenden Teile angehören; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. dass jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte, die einem Staate angehören, der dem Übereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;
2. dass die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören wie das mit der Sache befasste Gericht.

Artikel 13

Dieses Übereinkommen findet auf den Ersatz des Schadens, den ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zugefügt hat, auch dann Anwendung, wenn ein Zusammenstoss nicht stattgefunden hat.

Artikel 14

Jeder der Hohen vertragschliessenden Teile ist befugt, drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens den Zusammentritt einer neuen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen und insbesondere sein Anwendungsgebiet, wenn möglich, zu erweitern.

Will eine Macht von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat sie ihre Absicht den anderen Mächten durch Vermittlung der Belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz binnen sechs Monaten einzuberufen.

Artikel 15

Die Staaten, welche dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, werden auf ihren Antrag zum Beitritt zugelassen. Der Beitritt wird auf diplomatischem Wege der Belgischen Regierung und von dieser den Regierungen der anderen vertragschliessenden Teile angezeigt; er wird wirksam mit dem Ablauf eines Monats, nachdem die Belgische Regierung die Anzeige abgesendet hat.

Artikel 16

Dieses Übereinkommen soll ratifiziert werden.

Spätestens ein Jahr nach dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die Belgische Regierung mit den Hohen vertragschliessenden Teilen, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll.

Die Ratifikationsurkunden werden gegebenenfalls unverzüglich in Brüssel hinterlegt werden; das Übereinkommen tritt einen Monat nach dieser Hinterlegung in Wirksamkeit.

Das Protokoll bleibt während eines weiteren Jahres für die auf der Konferenz in Brüssel vertretenen Staaten offen. Nach Ablauf dieser Frist können sie nur in Gemässheit der Bestimmungen des Artikels 15 beitreten.

Artikel 17

Falls der eine oder der andere der Hohen vertragschliessenden Teile dieses Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung erst ein Jahr nach dem Tage,

an dem sie der Belgischen Regierung angezeigt worden ist, wirksam; das Übereinkommen bleibt zwischen den anderen vertragschliessenden Teilen in Geltung.

Zusatzartikel

In Abänderung des vorstehenden Artikels 16 wird vereinbart, dass die Bestimmung des Artikels 5 über die Haftung für einen Zusammenstoss, der durch Verschulden eines Zwangsloten herbeigeführt ist, erst dann in Kraft tritt, wenn die Hohen vertragschliessenden Teile eine Übereinkunft über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer geschlossen haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen vertragschliessenden Teile dieses Übereinkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 23. September 1910.

Anhang IV

(Artikel 107, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge)

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Internationales Übereinkommen

zur

einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot

am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnet

Artikel 1

Die Hilfeleistungs- und Bergungsdienste für ein in Seenot befindliches Seeschiff, für die an Bord befindlichen Sachen, für die Fracht und das Überfahrtsgeld sowie die zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen geleisteten Dienste gleicher Art unterliegen den folgenden Bestimmungen, ohne dass dabei zwischen Hilfeleistungs- und Bergungsdiensten zu unterscheiden ist, und ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern die Dienste geleistet worden sind.

Artikel 2

Jede erfolgreiche Hilfsleistung oder Bergung begründet einen Anspruch auf angemessene Vergütung.

Eine Vergütung kann nicht beansprucht werden, wenn die geleisteten Dienste ohne Erfolg geblieben sind.

Der zu zahlende Betrag darf in keinem Falle den Wert der geretteten Gegenstände übersteigen.

Artikel 3

Wer an dem Hilfs- oder Bergungswerk gegen das ausdrückliche und verständige Verbot des Schiffes teilnimmt, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattfindet, hat keinen Anspruch auf Vergütung.

Artikel 4

Der Schlepper kann für die Hilfeleistungs- oder Bergungsdienste, die er einem von ihm geschleppten Schiffe oder dessen Ladung erweist, eine Ver-

gütung nur beanspruchen, wenn er aussergewöhnliche Dienste geleistet hat, die nicht als zur Erfüllung des Schleppvertrags gehörig angesehen werden können.

Artikel 5

Eine Vergütung kann auch beansprucht werden, wenn die Hilfsleistung oder Bergung zwischen mehreren Schiffen desselben Eigentümers stattgefunden hat.

Artikel 6

Der Betrag der Vergütung wird durch die Vereinbarung der Parteien und in Ermangelung einer solchen durch das Gericht bestimmt.

Das gleiche gilt von dem Verhältnis, in dem die Vergütung unter mehrere an der Rettung Beteiligte zu verteilen ist.

Die Verteilung zwischen dem Schiffseigentümer, dem Kapitän und den sonstigen Personen der Schiffsbesatzung bestimmt sich für jedes an der Rettung beteiligte Schiff nach dem Rechte seines Heimatstaats.

Artikel 7

Ein zur Zeit und unter dem Einfluss der Gefahr über die Hilfsleistung und Bergung geschlossener Vertrag kann von dem Gericht auf Antrag einer Partei für nichtig erklärt oder geändert werden, wenn das Gericht die vereinbarten Bedingungen für unbillig erachtet.

In allen Fällen kann der Vertrag von dem Gericht auf Antrag der betroffenen Partei für nichtig erklärt oder geändert werden, wenn bewiesen wird, dass die Einwilligung der Partei wegen Arglist oder Verheimlichung mit einem Mangel behaftet ist, oder wenn die Vergütung in einer nach der einen oder der anderen Richtung übermässigen Weise ausser Verhältnis zu den geleisteten Diensten steht.

Artikel 8

Die Vergütung wird vom Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles festgestellt, wobei als Grundlage dienen:

- a. an erster Stelle der erzielte Erfolg, die Anstrengungen und Verdienste der an der Hilfsleistung oder Bergung beteiligt gewesenen Personen, die Gefahr, die dem geretteten Schiffe, den darauf befindlichen Reisenden, seiner Besatzung und seiner Ladung, sowie den Personen und dem Schiffe, die an der Rettung beteiligt waren, gedroht hat, die verwendete Zeit, die entstandenen Kosten und Schäden, die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der sich die an der Rettung Beteiligten unterzogen haben, der Wert des von ihnen in Gefahr gebrachten Materials, gegebenenfalls auch die besondere Zweckbestimmung des rettenden Schiffes;
- b. an zweiter Stelle der Wert der geretteten Gegenstände.

Die gleichen Bestimmungen finden auf die im Artikel 6, Absatz 2, vorgesehene Verteilung Anwendung.

Das Gericht kann die Vergütung herabsetzen oder gänzlich versagen, wenn erhellt, dass die Retter die Notwendigkeit der Bergung oder Hilfsleistung durch ihre Schuld herbeigeführt oder sich des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben.

Artikel 9

Die geretteten Personen haben, unbeschadet der Vorschriften der Landesgesetze, keine Vergütung zu entrichten.

Wer bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlass zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, Menschenleben rettet, kann einen billigen Anteil an der Vergütung beanspruchen, die denjenigen Personen zusteht, welche Schiff, Ladung und Zubehör gerettet haben.

Artikel 10

Der Anspruch auf Vergütung verjährt in zwei Jahren von dem Tage ab, an dem das Hilfeleistungs- oder Bergungswerk beendet worden ist.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährung bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befasst ist.

Die Hohen vertragschliessenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Frist auf Grund des Umstandes zuzulassen, dass das Schiff, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattgefunden hat, in den Hoheitsgewässern des Staates, in welchem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Handelsniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Artikel 11

Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehende Bestimmung begründet keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 12

Die Hohen vertragschliessenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung einer Zuwiderhandlung gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlung erforderlichen Massnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschliessenden Teile werden sich sobald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 13

Die Vorschriften der Landesgesetze oder internationalen Verträge über die Einrichtung eines Hilfeleistungs- oder Bergungsdienstes durch öffentliche Behörden oder unter ihrer Aufsicht, und insbesondere über die Bergung von Fischereigerätschaften, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

Artikel 14

Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschliesslich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 15

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn das hilfeleistende oder bergende Schiff oder das Schiff, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattgefunden hat, dem Staate eines der Hohen vertragschliessenden Teile angehört; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. dass jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte, die einem Staate angehören, der dem Übereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;
2. dass die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören wie das mit der Sache befasste Gericht;
3. dass der Artikel 11, unbeschadet weitergehender Vorschriften der Landesgesetze, nur zwischen Schiffen Anwendung findet, die den Staaten der Hohen vertragschliessenden Teile angehören.

Artikel 16

Jeder der Hohen vertragschliessenden Teile ist befugt, drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens den Zusammentritt einer neuen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen und insbesondere sein Anwendungsgebiet, wenn möglich, zu erweitern.

Will eine Macht von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat sie ihre Absicht den anderen Mächten durch Vermittlung der Belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz binnen sechs Monaten einzuberufen.

Artikel 17

Die Staaten, welche dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, werden auf ihren Antrag zum Beitritt zugelassen. Der Beitritt wird auf diplomatischem

Wege der Belgischen Regierung und von dieser den Regierungen der anderen vertragschliessenden Teile angezeigt; er wird wirksam mit dem Ablauf eines Monats, nachdem die Belgische Regierung die Anzeige abgesendet hat.

Artikel 18

Dieses Übereinkommen soll ratifiziert werden.

Spätestens ein Jahr nach dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die Belgische Regierung mit den Hohen vertragschliessenden Teilen, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll.

Die Ratifikationsurkunden werden gegebenenfalls unverzüglich in Brüssel hinterlegt werden; das Übereinkommen tritt einen Monat nach dieser Hinterlegung in Wirksamkeit.

Das Protokoll bleibt während eines weiteren Jahres für die auf der Konferenz in Brüssel vertretenen Staaten offen. Nach Ablauf dieser Frist können sie nur in Gemässheit der Bestimmungen des Artikels 17 beitreten.

Artikel 19

Falls der eine oder der andere der Hohen vertragschliessenden Teile dieses Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung erst ein Jahr nach dem Tage, an dem sie der Belgischen Regierung angezeigt worden ist, wirksam; das Übereinkommen bleibt zwischen den anderen vertragschliessenden Teilen in Geltung.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen vertragschliessenden Teile dieses Übereinkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 23. September 1910.

Anhang V

(Artikel 108, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge)

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Die York-Antwerpener-Regeln von 1950

betreffend

die Havarie-Grosse

angenommen vom Comité Maritime International (Konferenz von Amsterdam 1949) und von der International Law Association in Kopenhagen 1950

Auslegungsregel. Für die Durchführung der Havarie-Grosse finden die folgenden Buchstaben- und Ziffernregeln unter Ausschluss aller mit diesen in Widerspruch stehenden Gesetze und Gebräuche Anwendung.

Die Buchstabenregeln finden nur Anwendung, sofern den Ziffernregeln eine Bestimmung nicht entnommen werden kann.

Regel A – Eine Havarie-Grosse-Massregel liegt nur dann vor, wenn vorsätzlich und vernünftigerweise zur gemeinsamen Rettung ein ausserordentliches Opfer gebracht wird oder ausserordentliche Kosten aufgewendet werden, um das einer gemeinsamen Seegefahr ausgesetzte Vermögen vor einer Gefahr zu bewahren.

Regel B – Havarie-Grosse-Opfer und -Aufwendungen werden von den verschiedenen, nach Massgabe nachstehender Bestimmungen beitragspflichtigen Interessen getragen.

Regel C – Nur solche Schäden, Verluste und Aufwendungen, welche die direkte Folge einer Havarie-Grosse-Massregel sind, werden in Havarie-Grosse vergütet.

Schäden und Verluste, welche das Seeschiff oder die Ladung wegen Verzögerung während oder nach der Reise erlitten hat (wie Betriebsverluste) und alle anderen, indirekten Nachteile (wie Kursverluste) werden nicht in Havarie-Grosse vergütet.

Regel D – Das Recht auf Vergütung in Havarie-Grosse besteht auch in denjenigen Fällen, in welchen das Ereignis, welches die Opfer oder Aufwendungen mit sich gebracht hat, von einem Beteiligten an der Havarie-Grosse durch Verschulden herbeigeführt worden ist. Vorbehalten bleiben jedoch die Rückgriffsrechte gegen den Beteiligten, welchem ein Verschulden zur Last fällt.

Regel E – Dass Schäden oder Aufwendungen in Havarie-Grosse zu vergüten sind, hat derjenige zu beweisen, welcher deren Vergütung beansprucht.

Regel F – Extrakosten, welche an Stelle anderer Kosten, die in Havarie-Grosse zu vergüten wären, aufgewendet worden sind, gelten gleichfalls als Havarie-Grosse-Aufwendungen und werden, unbesehen der für andere Interessen unter Umständen erzielten Einsparung, dementsprechend vergütet, jedoch höchstens bis zum Betrag der ersparten Havarie-Grosse-Kosten.

Regel G – Beiträge zur und Vergütungen aus Havarie-Grosse sind auf Grund der Werte zur Zeit und am Ort der Beendigung der Reise zu berechnen.

Diese Regel ist ohne Einfluss auf die Bestimmung des Ortes, wo die Dispatche aufzumachen ist.

Regel I – Seewurf von Ladung

Über Bord geworfene Ladung wird nur dann in Havarie-Grosse vergütet, wenn sie in Übereinstimmung mit anerkanntem Handelsbrauch befördert worden ist.

Regel II – Schaden infolge Seewurf und Opfer zur gemeinsamen Rettung

Schäden, die dem Seeschiff und der Ladung oder einem von beiden durch oder infolge einer für die gemeinsame Rettung gemachten Aufopferung, oder durch Wasser, welches durch die offenen Luken oder andere zum Zwecke eines zur gemeinsamen Rettung erforderlichen Seewurfs angebrachte Öffnungen in das Seeschiff eingedrungen ist, zugefügt worden sind, werden in Havarie-Grosse vergütet.

Regel III – Löschen von Feuer an Bord

Schäden, die dem Seeschiff und der Ladung oder einem von beiden durch Wasser oder auf andere Weise, einschliesslich durch Aufstrandsetzen oder Versenken eines brennenden Seeschiffs, zum Zwecke der Löschung einer Feuersbrunst an Bord zugefügt werden, sind in Havarie-Grosse zu vergüten. Jedoch wird keine Vergütung für solche Teile des Seeschiffes, der Schüttladung oder für einzelne Frachtstücke, welche vom Feuer ergriffen worden sind, ausgerichtet.

Regel IV – Kappen von Schiffstrümmern

Der Verlust oder Schaden, entstanden durch Kappen von Wrackteilen oder Überresten von Spieren oder von andern Sachen, welche durch das Walten des Meeres weggeführt worden sind, wird nicht in Havarie-Grosse vergütet.

Regel V – Freiwillige Strandung

Wird ein Seeschiff absichtlich auf Strand gesetzt und sind hiebei die Umstände derart, dass das Seeschiff auch ohne diese Massnahme unvermeidlich auf Strand oder auf Felsen getrieben worden wäre, so wird weder Verlust noch Schaden, der dem Seeschiff, der Ladung und der Fracht oder jedem derselben durch eine derartige absichtliche Strandung entstanden ist, in Havarie-Grosse vergütet. Dagegen werden Verluste und Schäden, die anlässlich der Wiederflottbringung eines solchen Seeschiffes entstehen, in Havarie-Grosse vergütet.

In allen andern Fällen, in welchen ein Seeschiff zum Zwecke der gemeinsamen Rettung absichtlich auf Strand gesetzt wird, sind daraus entstehende Verluste und Schäden in Havarie-Grosse zu vergüten.

Regel VI – Prangen – Schaden an oder Verlust von Segeln

Schäden an Segeln und Spieren oder einem der beiden oder der Verlust derselben, entstanden durch die Anstrengungen, um ein Seeschiff zum Zwecke der gemeinsamen Rettung vom Strande abzubringen oder höher auf diesen hinaufzutreiben, werden in Havarie-Grosse vergütet. Ist jedoch das Seeschiff wieder flott, so wird weder Verlust noch Schaden, der dem Seeschiff, der Ladung und der Fracht oder jedem derselben durch Prangen zugefügt worden ist, in Havarie-Grosse vergütet.

Regel VII – Maschinen- und Kesselschaden

Schäden, welche an Maschinen und Kesseln oder einem von beiden infolge der Bemühungen, ein gestrandetes oder in gefährlicher Lage befindliches Seeschiff wieder flott zu bringen, entstanden sind, werden in Havarie-Grosse vergütet, sofern dieser Schaden nachweislich aus der tatsächlichen Absicht, das Schiff auf die Gefahr eines solchen Schadens hin zum Zwecke der gemeinsamen Rettung wieder flott zu machen, entstanden ist. Ist jedoch das Seeschiff wieder flott, so ist weder Verlust noch Schaden, entstanden durch das Arbeiten der Maschinen und Kessel, einschliesslich durch Überbeanspruchung der Maschinen oder ähnliche Massnahmen, in keinem Falle in Havarie-Grosse zu vergüten.

Regel VIII – Kosten der Leichterung eines Seeschiffs und daraus resultierende Schäden

Ist ein Seeschiff gestrandet und werden Ladung sowie Brennstoff und Ausrüstungsvorräte desselben oder eines von diesen in Umständen, welche eine Havarie-Grosse-Massregel darstellen, gelöscht, so werden die entstandenen Extrakosten der Leichterung, Leichterrente und, falls dies zutrifft, der Wiederbeladung sowie der dadurch erlittene Verlust oder Schaden in Havarie-Grosse vergütet.

Regel IX – Verbrauch von Material und Ausrüstung eines Seeschiffes als Brennstoff

Schiffsmaterial und Ausrüstungsvorräte oder eines von beiden, welche notwendigerweise in Gefahr zur gemeinsamen Rettung als Brennstoff verbrannt werden mussten, werden nur dann in Havarie-Grosse vergütet, wenn das Seeschiff zur Genüge mit Brennstoffen versorgt gewesen war. Doch ist diejenige Menge Brennstoff, welche schätzungsweise verbraucht worden wäre, berechnet zum Marktpreis am letzten Abgangsort des Seeschiffes und zur Zeit der Ausfahrt, in Havarie-Grosse gutzuschreiben.

Regel X – Kosten im Nothafen usw.

a. Wenn ein Seeschiff durch Unfall, Aufopferung oder andere aussergewöhnliche Umstände genötigt worden ist, zur gemeinsamen Rettung einen Nothafen oder Zufluchtsort anzulaufen oder in den Abladehafen oder an den Abladeplatz zurückzukehren, so werden die Kosten für das Anlaufen dieses Hafens in Havarie-Grosse vergütet; und wenn das Seeschiff von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben wieder ausfährt, so werden die entsprechenden Kosten des Auslaufens, welche eine Folge des Einlaufens bzw. der Rückkehr sind, ebenfalls in Havarie-Grosse vergütet werden.

Beindet sich ein Seeschiff in irgendeinem Nothafen oder Zufluchtsort und muss es notwendigerweise nach einem andern Hafen oder Platz überführt werden, weil im ersten Hafen oder Platz keine Reparaturen ausgeführt werden können, so finden die Bestimmungen dieser Regel für den zweiten Hafen oder Ort Anwendung, wie wenn es sich bei diesen um den Nothafen handeln würde. Die Bestimmungen der Regel XI finden auf die durch die Überführung entstandene Reiseverlängerung Anwendung.

b. Die Kosten für Umstauen an Bord oder Entlöschten der Ladung, von Brennstoff oder Ausrüstung, gleichgültig, ob am Ladeplatz oder Ladehafen, Not- oder Zwischenhafen vorgenommen, werden in Havarie-Grosse vergütet, wenn das Umstauen oder Löschen für die gemeinsame Rettung oder dafür notwendig war, dem Seeschiffe durch Aufopferung oder Unfall zugefügten Schaden zu reparieren, sofern diese Reparaturen für die sichere Fortsetzung der Reise erforderlich waren.

c. Jedesmal wenn die Kosten der Umstauung oder Entlöschung von Ladung, Brennstoff oder Ausrüstung in Havarie-Grosse vergütungsberechtigt sind, werden auch die Kosten der Wiedereinladung und erneuten Stauung an Bord des Seeschiffes für diese Güter, sowie sämtliche Lagerkosten (einschliesslich jeder vernünftigerweise abgeschlossenen Versicherung) in Havarie-Grosse vergütet. Wird das Seeschiff jedoch kondemniert oder setzt es seine ursprüngliche Reise nicht fort, so sind die nach dem Tage der Kondemnation des Seeschiffes oder Aufgabe der Reise entstandenen Lagerkosten nicht mehr vergütungsberechtigt. Wird das Seeschiff kondemniert oder die Reise aufgegeben, bevor die Löschung der Ladung beendet ist, so werden die vorerwähnten Lagerkosten bis zum Tage der Beendigung der Löschung in Havarie-Grosse vergütet.

d. Befindet sich ein havariertes Seeschiff in einem Hafen oder an einem Platz, wo es praktisch repariert und derart in Stand gesetzt werden kann, um seine Reise mit der gesamten Ladung fortzusetzen, und wird nun, um Kosten zu ersparen, beschlossen, das Seeschiff von dort bis zum Bestimmungshafen zu schleppen oder die Ladung, ganz oder teilweise, auf ein anderes Schiff umzuschlagen oder auf andere Weise weiterzubefördern, so sind in diesem Falle die durch solches Schleppen, Umladen und/oder Weiterbefördern entstandenen Extrakosten (bis zur Höhe der ersparten Extrakosten) von allen an der Reise Beteiligten im Verhältnis der ersparten aussergewöhnlichen Aufwendungen zu tragen.

Regel XI – Heuer- und Unterhaltsansprüche der Besatzung und andere Aufwendungen beim Anlaufen eines Nothafens und im Nothafen selbst

a. Die Heuer- und Unterhaltsansprüche des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft, welche vernünftigerweise aufgewendet werden, sowie durch das Anlaufen eines Nothafens oder Notplatzes oder durch die Rückkehr in den Ladehafen oder Ladeplatz und die dadurch verursachte Verlängerung der Reise aufgebrauchten Mengen an Brennstoff und Ausrüstungsvorräten sind in Havarie-Grosse zu vergüten, wenn die Kosten des Anlaufens eines solchen Hafens oder Platzes in Anwendung der Regel X a selbst vergütungsberechtigt sind.

b. Wenn ein Seeschiff infolge Unfall, Aufopferung oder anderer aussergewöhnlicher Umstände, welche das Anlaufen in einem Hafen oder den Aufenthalt daselbst zur gemeinsamen Rettung notwendig werden lassen, oder um durch Aufopferung oder Unfall dem Seeschiff zugefügten Schaden zu reparieren, sofern diese Reparaturen für die sichere Fortsetzung der Reise notwendig waren, in einen Hafen oder Platz einläuft, oder daselbst aufgehalten wird, so sind die Heuer- und Unterhaltsansprüche des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft, welche in diesem Hafen oder an diesem Ort vernünftigerweise für den zusätzlichen Zeitraum des Aufenthaltes bis zu dem Tage, an welchem das Seeschiff wieder in einem Zustand ist oder hätte sein können, um die Reise fortzusetzen, in Havarie-Grosse zu vergüten. Dieser zusätzliche Zeitraum der Immobilisierung des Seeschiffes erstreckt sich im Falle dessen Kondemnation oder der endgültigen Aufgabe der ursprünglichen Reise nicht über den Tag der Kondemnation oder der Reiseaufgabe, und wenn dann die Ladung noch nicht gelöscht ist, nicht über den Tag der Beendigung der Löschung hinaus.

Die während dieses zusätzlichen Aufenthaltes verbrauchten Mengen an Brennstoff und Ausrüstungsvorräten werden in Havarie-Grosse vergütet, mit Ausnahme desjenigen Brennstoffs und derjenigen Ausrüstung, welche bei der Ausführung von Reparaturen, die ihrerseits nicht vergütungsberechtigt sind, verbraucht worden sind.

Die während dieses zusätzlichen Aufenthaltes entstandenen Hafenkosten werden ebenfalls in Havarie-Grosse vergütet, mit Ausnahme jedoch derjenigen Kosten, welche lediglich während solcher Reparaturarbeiten, die ihrerseits nicht vergütungsberechtigt sind, entstanden sind.

c. Für die Anwendung dieser oder anderer Regeln umfassen die Heueransprüche die an den Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsbesatzung oder zu deren Gunsten geleisteten Zahlungen, gleichgültig, ob der Reeder hiezu gesetzlich verpflichtet war, oder ob sich diese Zahlungen aus den Bedingungen und Abreden des Heuervertrages ergeben.

d. Werden dem Kapitän, den Schiffsoffizieren oder der Schiffsbesatzung Überstundenentschädigungen für Unterhaltsarbeiten am Seeschiff oder für Reparaturarbeiten, deren Kosten nicht in Havarie-Grosse vergütet werden können,

geleistet, so sind diese Überstundenentschädigungen nur bis zur Höhe der ersparten Aufwendungen, welche mangels solcher Überstundenentschädigungen hätten gemacht werden müssen und in Havarie-Grosse zugelassen worden wären, in Havarie-Grosse zu vergüten.

Regel XII – Schäden an der Ladung beim Löschen usw.

Schäden oder Verluste an Ladung, Brennstoff oder Ausrüstungsvorräten, entstanden durch Umstauen, Löschen, Einlagern, Wiedereinladen und Stauen, sind dann und nur dann in Havarie-Grosse zu vergüten, wenn die Kosten dieser Massnahmen selbst vergütungsberechtigt sind.

Regel XIII – Abzüge von Reparaturkosten

Bei der Feststellung der Vergütungen aus Havarie-Grosse unterliegen die vergütungsberechtigten Reparaturkosten nach Massgabe nachstehender Regeln einem Abzug für den Unterschied «neu für alt», wenn altes Material, ganz oder teilweise, durch neues Material ersetzt wird.

Diese Abzüge sind auf Grund des Alters des Seeschiffes seit dem Datum der ersten Eintragung in das Schiffsregister bis zum Tage des Unfalls zu berechnen, mit Ausnahme für die Ausrüstung und sonstigen verbrauchbaren Sachen, für Isolierung, Rettungsboote und dergleichen, Kreiselkompassausrüstung, Radio- und Funkausrüstung, Funkpeiler, Echolot und ähnlichen Apparaten, Maschinenanlagen und Kessel, für welche diese Abzüge nach dem für diese Gegenstände einzeln zutreffenden Alter zu berechnen sind.

Unbenützte Vorräte, Ausrüstungsgegenstände und Apparate sind ohne Abzug zu ersetzen.

Die Abzüge berechnen sich gestützt auf den Preis des neuen Materials und seiner Teile, einschliesslich Arbeit und Generalunkosten, aber ohne Berücksichtigung derjenigen Kosten, welche aufgewendet werden müssen, um an den zu ersetzenden Gegenstand heranzukommen.

Die Kosten des Trockendocks und Slips und die Kosten der Überführung des Schiffes werden voll vergütet.

Die Reinigung und das Anstreichen des Schiffsbodens werden nur dann in Havarie-Grosse vergütet, wenn der Boden innerhalb der letzten sechs Monate vor dem Unfall gestrichen worden ist.

A. Bis zu 1 Jahr alt

Alle Reparaturen sind in voller Höhe einzusetzen, ausgenommen Abklopfen, Reinigen und Anstreichen oder Anmalen des Schiffsbodens, wofür ein Drittel abzuziehen ist.

B. Zwischen 1 und 3 Jahren

Abzüge für Abklopfen, Reinigen und Streichen des Schiffsbodens wie oben nach Klausel A.

Ein Drittel ist bei Segeln, Riggung, Trossen, Tauen und Schlepprossen (andere als solche aus Draht und Ketten), Sonnensegeln, Bedeckungen, Ausrüstung und Ersatzteilen und Anstricharbeit abzuziehen.

Ein Sechstel ist abzuziehen vom Holzwerk des Schiffsrumpfes einschliesslich der Raumwegerung, hölzernen Masten, Spieren und Booten, Mobiliar und Polsterung, Steingut-, Metall- und Glaswaren, Drahttriggung, Drahttrossen und Drahtschlepprossen, Kreiselkompass-Einrichtung, Radio- und Funkgeräte, Funkpeiler, Echolot und ähnlichen Apparaten, Ankerketten und Ketten, Isolierung, Hilfsmaschinen, Steuerapparaturen und Zugehör, Winschen und Kranen und Zugehör und elektrischen Maschinen und Zugehör (anderen als elektrischen Antriebsmaschinen); andere Reparaturen sind voll zu vergüten.

Metallbeschlag hölzerner oder Composite-Schiffe ist in der Weise zu behandeln, dass die Kosten eines Gewichtes, das dem Bruttogewicht des abgenommenen Metallbeschlages entspricht, abzüglich des Erlöses aus dem Verkauf des alten Beschlages, in voller Höhe vergütet werden. Nägel, Filz und Arbeitslohn für das Anbringen eines neuen Beschlages unterliegen dem Abzug von einem Drittel.

C. Zwischen 3 und 6 Jahren

Abzüge wie oben nach Klausel B mit der Ausnahme, dass vom Holzwerk des Schiffsrumpfes einschliesslich der Raumwegerung, hölzernen Masten, Spieren und Booten, Mobiliar und Polsterung ein Drittel und von Eisenteilen an den Masten und Spieren und der gesamten Maschinenanlage (einschliesslich der Kessel und ihrer Bekleidung) ein Sechstel abzuziehen ist.

D. Zwischen 6 und 10 Jahren

Abzüge wie oben nach Klausel C mit der Ausnahme, dass von allen Riggung, Trossen, Tauen und Schlepprossen, Eisenteilen der Masten und Spieren, Kreiselkompass-Einrichtung, Radio- und Funkgeräten, Funkpeiler, Echolot und ähnlichen Apparaten, Isolierung, Hilfsmaschinen, Steuerapparaturen, Winschen, Kranen und Zugehör und allen anderen Maschinen (einschliesslich der Kessel und ihrer Bekleidungen) ein Drittel abzuziehen ist.

E. Zwischen 10 und 15 Jahren

Ein Drittel ist von allen Erneuerungen abzuziehen, mit Ausnahme derjenigen der Eisenteile des Rumpfes, der Zementierung und Ankerketten, von welchen ein Sechstel abzuziehen ist, und der Anker, die ohne Abzug vergütet werden.

F. Über 15 Jahre alt

Ein Drittel ist von allen Erneuerungen abzuziehen, mit Ausnahme der Ankerketten, von denen ein Sechstel abzuziehen ist, und der Anker, die ohne Abzug zu vergüten sind.

Regel XIV – Vorläufige Reparaturen

Werden in einem Lade-, Zwischen- oder Nothafen vorläufige Reparaturen an einem Seeschiff vorgenommen, sei es zur gemeinsamen Sicherheit oder weil ein durch Aufopferung in Havarie-Grosse verursachter Schaden repariert werden muss, so sind diese Reparaturkosten in Havarie-Grosse zu vergüten.

Wird eine vorläufige Reparatur eines zufälligen Schadens lediglich zum Zwecke, die Reise beendigen zu können, unternommen, so sind die Kosten dieser Reparaturen, ohne Rücksicht auf die dadurch für andere Interessen unter Umständen entstehende Einsparung, in Havarie-Grosse zu vergüten, jedoch höchstens bis zum Betrage der Einsparung auf den andern Kosten, welche aufgewendet und in Havarie-Grosse vergütet worden wären, falls solche Reparaturen daselbst nicht gemacht worden wären.

Keine Abzüge für die Differenz «neu für alt» werden auf den in Havarie-Grosse vergütungsberechtigten Kosten der vorläufigen Reparatur gemacht.

Regel XV – Frachtverlust

Der Frachtverlust, entstanden durch Verlust oder Beschädigung der Ladung, wird in Havarie-Grosse vergütet, wenn dieser Verlust entweder durch eine Havarie-Grosse-Massregel verursacht oder dieser Verlust oder Schaden an der Ladung selber vergütungsberechtigt ist.

Vom Betrage der verlorenen Bruttofracht sind diejenigen Kosten abzuziehen, welche der Eigentümer der Fracht, um dieselbe zu verdienen, aufgewendet haben würde, die er aber infolge des Opfers nicht aufgewendet hat.

Regel XVI – Betrag der Vergütung für durch ein Opfer verloren gegangene oder beschädigte Ladung

Der in Havarie-Grosse für Beschädigung oder Verlust geopferter Ladung zu vergütende Betrag entspricht dem Schaden, den der Eigentümer dieser Güter durch das Opfer erlitten hat, berechnet nach dem Marktpreis am letzten Tage der Löschung des Seeschiffes oder am Ende der Reise, wenn diese an einem andern als dem ursprünglichen Bestimmungsort endet.

Werden solche beschädigte Güter verkauft und wird der Schadensbetrag nicht auf andere Weise festgestellt, so ist als Verlust der Unterschied zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Nettowert am letzten Tage der Löschung des Seeschiffes oder am Ende der Reise, wenn diese an einem andern als am ursprünglichen Bestimmungsort endet, in Havarie-Grosse zu vergüten.

Regel XVII – Beitragspflichtige Werte

Die Beitragspflicht zur Havarie-Grosse besteht in Höhe des wirklichen Nettowertes der beitragspflichtigen Güter am Ende der Reise, zuzüglich des in Havarie-Grosse für geopferetes Vermögen zu vergütenden Betrages, sofern

dieser nicht bereits darin enthalten ist. Von den dem Risiko ausgesetzten Frachten und Überfahrtsgeldern des Reeders sind die Kosten und Heuerforderungen der Schiffsbesatzung abzuziehen, welche, um die Fracht zu verdienen, vom Reeder nicht aufgewendet worden wären, wenn das Seeschiff und die Ladung im Zeitpunkt der Havarie-Grosse-Massregel gänzlich verloren gegangen wäre und wenn diese Kosten nicht in Havarie-Grosse vergütet werden. Vom Wert der beitragspflichtigen Güter sind desgleichen alle Kosten abzuziehen, welche nach Eintritt des Ereignisses, welches die Havarie-Grosse mit sich gebracht hat, aufgewendet worden sind, mit Ausnahme jedoch solcher Kosten, welche in Havarie-Grosse vergütet werden.

Das Reisegepäck und die persönlichen Effekten der Passagiere, über welche kein Konnossement ausgestellt worden ist, haben zur Havarie-Grosse nicht beizutragen.

Regel XVIII – Schaden am Schiff

Der Verlust oder Schaden am Seeschiff, an den Maschinen und/oder Getrieben, wenn diese repariert oder ersetzt worden sind, wird in Havarie-Grosse zu einem Betrag vergütet, der den tatsächlichen und angemessenen Kosten der Reparatur und des Ersatzes für diesen Verlust oder Schaden entspricht, vorbehaltlich der Abzüge nach Massgabe von Regel XIII. Findet keine Reparatur statt, so wird die angemessene Entwertung vergütet, welche aber die taxierten Reparaturkosten nicht übersteigen darf.

Bei effektivem oder konstruktivem Totalverlust des Seeschiffes entspricht der in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag für den durch eine Havarie-Grosse-Massregel dem Schiff zugefügten Verlust oder Schaden dem taxierten Wert des Seeschiffes in unversehrttem Zustand, abzüglich der taxierten Reparaturkosten für Schäden, welche nicht in Havarie-Grosse zu vergüten sind und abzüglich eines eventuellen Verkaufserlöses.

Regel XIX – Nicht deklarierte oder falsch deklarierte Ladung

Schaden oder Verlust an Gütern, die ohne Kenntnis des Reeders oder seines Vertreters verladen worden sind, oder welche zur Zeit der Einladung absichtlich falsch deklariert worden sind, werden nicht in Havarie-Grosse vergütet, doch sind diese Güter, sofern sie gerettet werden, beitragspflichtig.

Schaden und Verlust an Gütern, welche bei der Einladung fälschlicherweise zu einem niedrigeren Wert als dem wirklichen Wert deklariert worden sind, werden nur nach Massgabe des deklarierten Wertes vergütet. Diese Güter sind aber zu ihrem wirklichen Wert beitragspflichtig.

Regel XX – Provision auf Auslagen

Eine Kommission von 2% ist für Havarie-Grosse-Aufwendungen in Havarie-Grosse zu vergüten, sofern es sich nicht um Heuer- und Unterhaltskosten

für den Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsbesatzung sowie um Aufwendungen für Brennstoff und Ausrüstungsvorräte, die während der Reise nicht ersetzt worden sind, handelt; werden diese Gelder jedoch nicht von einem beitragspflichtigen Beteiligten vorgeschossen, so werden die zur Beschaffung dieser Gelder notwendigerweise aufgewendeten Kosten, sei es auf dem Wege der Bodmerie oder auf andere Weise, oder der Verlust des Eigentümers von zu diesem Zweck verkauften Gütern in Havarie-Grosse vergütet.

Die Kosten der Versicherung des zur Bezahlung der Havarie-Grosse-Aufwendungen vorgeschossenen Geldes werden ebenfalls in Havarie-Grosse vergütet.

Regel XXI - Zinsen auf in Havarie-Grosse vergüteten Verlusten

Aufwendungen, Opfer und Vergütungen zu Lasten der Havarie-Grosse sind zu 5% per annum bis zum Tag der Havarie-Grosse-Verteilung zu verzinsen, wobei jedoch jede inzwischen vorgenommene Zahlung durch die beitragspflichtigen Beteiligten oder durch den Havarie-Grosse-Einschussfonds entsprechend zu berücksichtigen ist.

Regel XXII - Behandlung von Bareinschüssen

Werden für die von der Ladung geschuldeten Beiträge zur Havarie-Grosse und zu den Bergungskosten oder für besondere Aufwendungen Bareinschüsse geleistet, so sind diese Einschüsse unverzüglich auf ein spezielles Compte-joint, lautend auf die Namen eines vom Reeder und eines von den Deponenten bezeichneten Vertreters, bei einer von diesen beiden Vertretern genehmigten Bank einzubezahlen. Dieses Depot dient, vermehrt um allfällige Zinseingänge, als Sicherheit für die Zahlung an die aus der Havarie-Grosse Berechtigten der von der Ladung geschuldeten Beiträge, Bergungskosten oder sonstigen Kosten, im Hinblick auf welche die Einschüsse geleistet worden sind. Teilzahlungen und Rückzahlungen aus diesem Depot können mit schriftlicher Zustimmung des Dispacheurs gemacht werden. Diese Einschüsse, Teilzahlungen und Rückzahlungen erfolgen ohne Präjudiz für die endgültige Beitragspflicht der Parteien.
